Rail Safety Systems BV
(Gleissicherungssysteme)

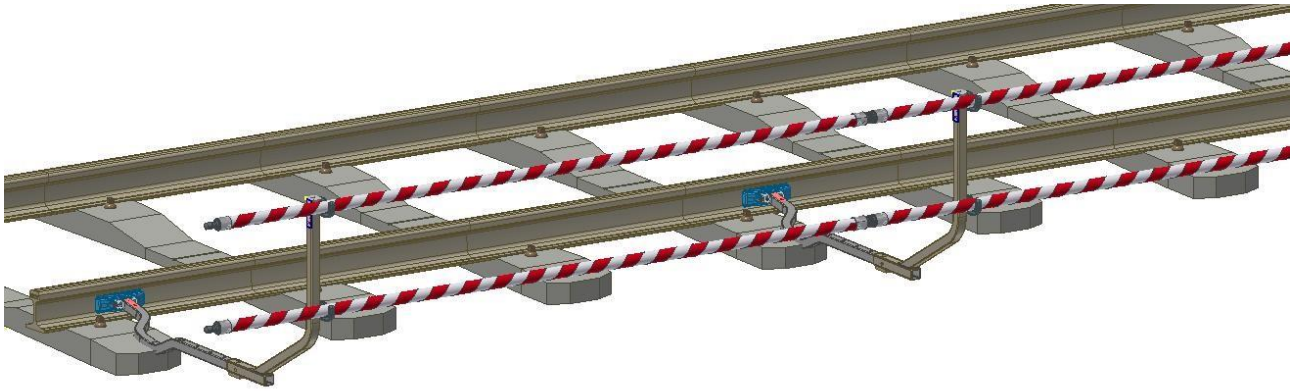
Kaldenkerkerweg 20, NL-5913 AE Venlo, Niederlande
www.rss-rail.com

Seitenschutzgeländer für Gleisbauarbeiten.
Demontierbare und einstellbare Ausführung für Gleise.

Gebrauchsanweisung

A: Zweck der Vorrichtung

Lokale und europäische Richtlinien schreiben in den meisten Fällen gesetzlich vor die im Gefahrenraum von Gleisen arbeitenden Personen durch ein Seitenschutzgeländer vor einer Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge zu schützen. Zweck des RSS-Systems ist die Anbringung einer wirksamen Seitensicherung bei Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen.

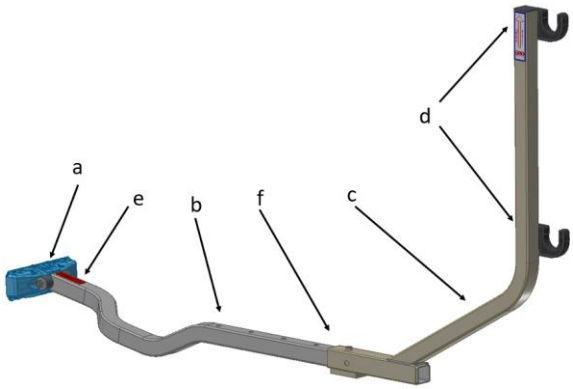


.

Das System eignet sich für die Schienenprofile S49, UIC 50 und UIC 60

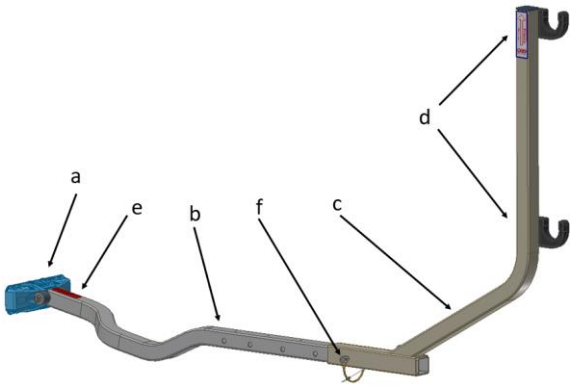
B: Einzelteile des RSS-Systems

Ständer mit Innensechskantschraube



a	Magnetgehäuse mit Magnet
b	Fester Ständer
c	Einstellbaren Ständer
d	Klemmbügel
e	Typenschild
f	Stellschraube

Ständer mit Sicherungsstift



a	Magnetgehäuse mit Magnet
b	Fester Ständer
c	Einstellbaren Ständer
d	Klemmbügel
e	Typenschild
f	Sicherungsstift

1) Glasfaserrohr Kunststoff

Rohrdurchmesser: 48,5 mm, ausgestattet mit Bajonett-kupplung.

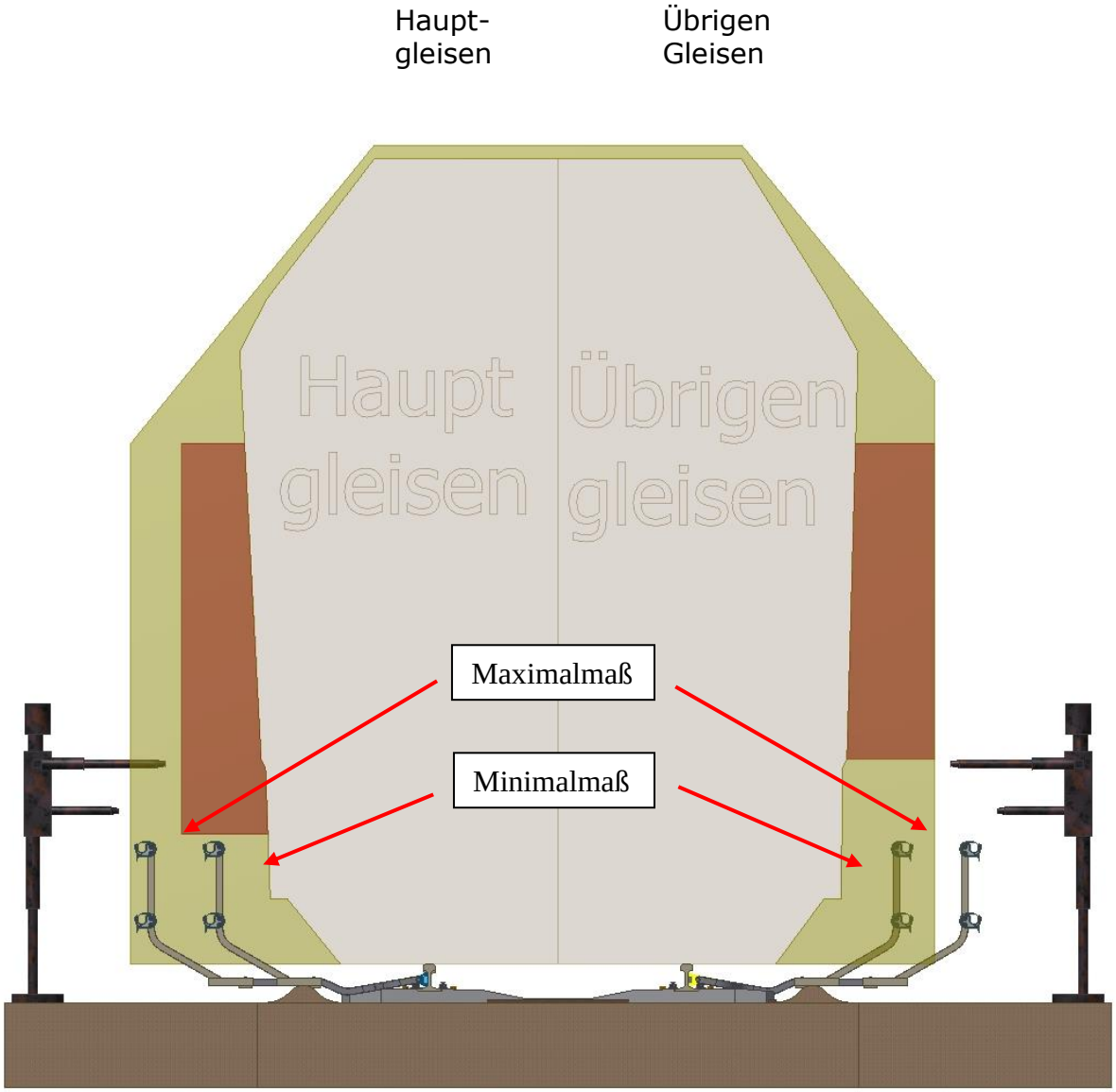
Rohrlänge: 3 meter
Option: Rohrlänge 1,5 meter

Anmerkung: Bei der Verwendung der Rohre diese möglichst waagerecht transportieren. Bei senkrechtem Transport immer mit möglichen Hindernissen, wie Oberleitungen, Masten usw. rechnen.

Typ-Ausführung:

C: Anwendungsbereich des Systems

Die Einstellmöglichkeit der Ständer zwischen den Gefahrenräumen Zone A und Zone B ist unten schematisch dargestellt. Der Abstand von der Mittellinie des Gleises bis zum Geländer lässt sich stufenweise wischen 1,95 und 2,55 m jeweils um 0,1 m verstellen.



Des Weiteren müssen alle Sicherheitsmaßnahmen und alle gültigen Vorschriften und Normen für sicheres Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen beachtet werden.
Falls notwendig müssen auch Sicherungsposten aufgestellt werden.
Der zulässige Arbeitstemperaturbereich für das System beträgt -20 °C bis 80 °C.
Bahnerdung ist ab einer Spannung von 5kV (AC) bzw. 7kV (DC) gegeben.

D: Regelmäßige Wartung und Kontrolle des Systems

Wartungsarbeit und Kontrolle / Inspektion:
Das System muss mindestens einmal im Jahr von einem Sachverständigen geprüft werden.
Da alle Einzelteile aus dauerhaft konstruierten und verarbeiteten Materialien bestehen, erfordert die Wartung des Systems minimalen Aufwand.

Wenn das System für längere Zeit an Gleisen eingesetzt wird, empfehlen wir täglich eine Sichtprüfung des Systems vorzunehmen.

Regelmäßige Kontrolle:
Vor jedem neuen Aufbau des Systems müssen die Einzelteile auf mögliche Mängel, wie Dellen und/oder Beschädigungen der Ständer und Rohre kontrolliert werden.
Unvollständigkeit der Einzelteile siehe Abschnitt B.
An den Magneten dürfen keine groben Schmutz- und Eisenteile haften. Falls notwendig, sind diese mit einem Tuch von den Magneten zu entfernen.
Prüfen Sie außerdem, ob sich die Magnete in ihren Kunststoffgehäusen bewegen lassen und ob sich die Kunststoffgehäuse gegenüber den Ständer verkanten lassen. Falls die Kunststoffgehäuse Schäden oder Risse aufweisen, müssen sie austauscht werden.

Auf dem Typenschild stehen der Name des Herstellers, die Serie und die Jahreszahl der Produktion. Ungefähr 100 mm unterhalb der Klemmvorrichtung am Ständer befindet sich die jeweilige eingeschlagene Seriennummer.

E: Auf- und Abbauen des Systems

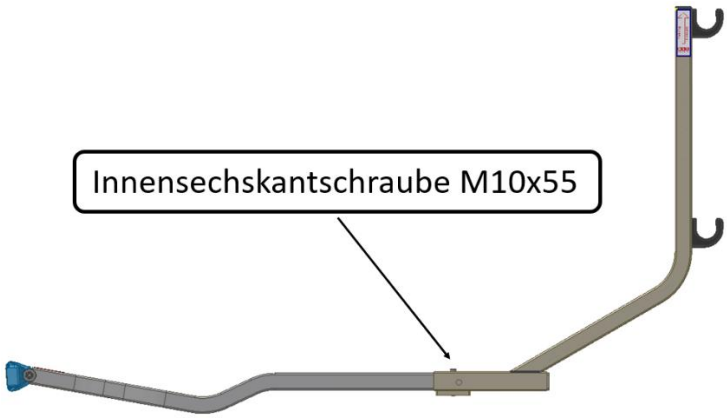
Alle Montagearbeiten beim Ein- und Ausbau der Feste Absperrung „MFA Gleismagnet“ müssen mit dem **örtlich zuständigen Anlagenverantwortlichen** vorher abgestimmt werden um ggf. entsprechende Ersatzmaßnahmen (betrieblich und/oder technisch) festzulegen. Beim Aufbauen, Abbauen und Versetzen des Systems ist für eine ausreichende persönliche Sicherung zu sorgen.

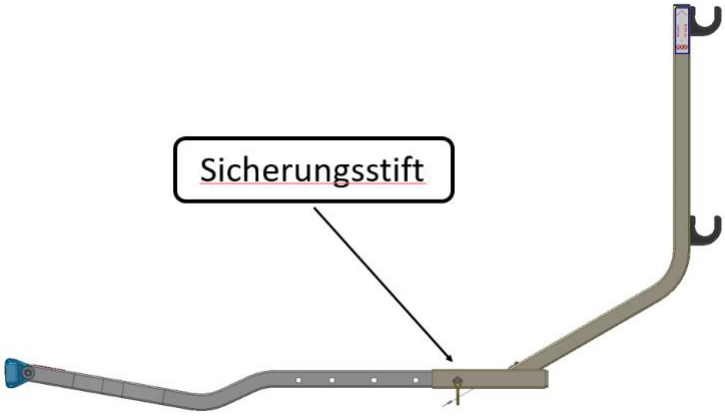
<u>Vor dem Aufbauen</u>
Stellen Sie den Ständer auf den erforderlichen Abstand ein. Der Abstand lässt sich stufenweise zwischen 1,95 und 2,55 m jeweils um 0,1 m verstellen.

Prüfen Sie alle zu benutzenden Einzelteile des RSS-Systems auf Beschädigungen und mögliche Defekte.
Prüfen Sie vorab, ob die Schienen mit schalldämmendem Gummi im Schienenhals ausgestattet sind. In diesem Fall kann das Seitenschutzgeländer nicht angewendet werden.
Prüfen Sie, ob sich auf den Schwellen, auf denen die waagerechten Teile ruhen, keine Hindernisse befinden.
Messen Sie den Abstand der Mittellinien zweier benachbarter Gleise. Wenn dieser weniger als 4 m beträgt, müssen möglicherweise zusätzliche Vorkehrungen getroffen werden.

Bitte achten Sie darauf, dass der Abstand zwischen Sensoren und Magneten mindestens 500 mm zu beiden Seiten (Anhalt: eine Unterarmlänge mit Hand) beträgt.

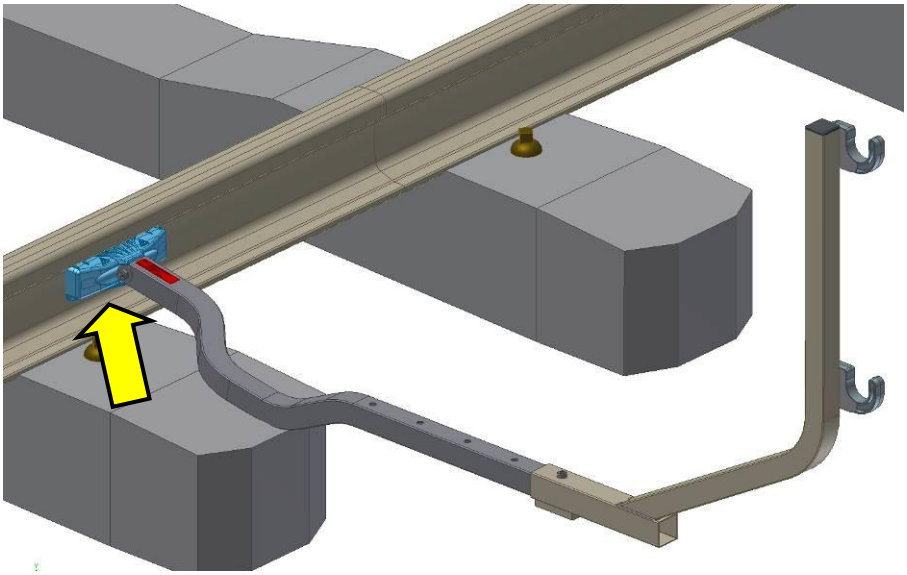
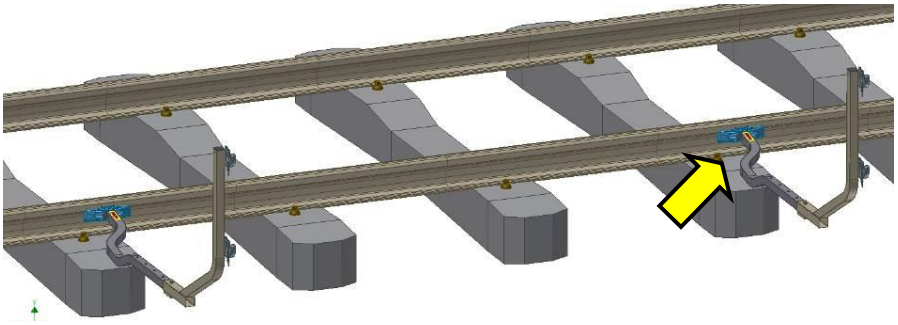
Tabellen 1 und 2

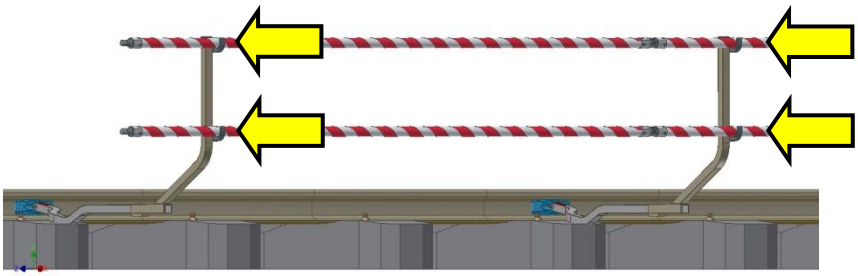
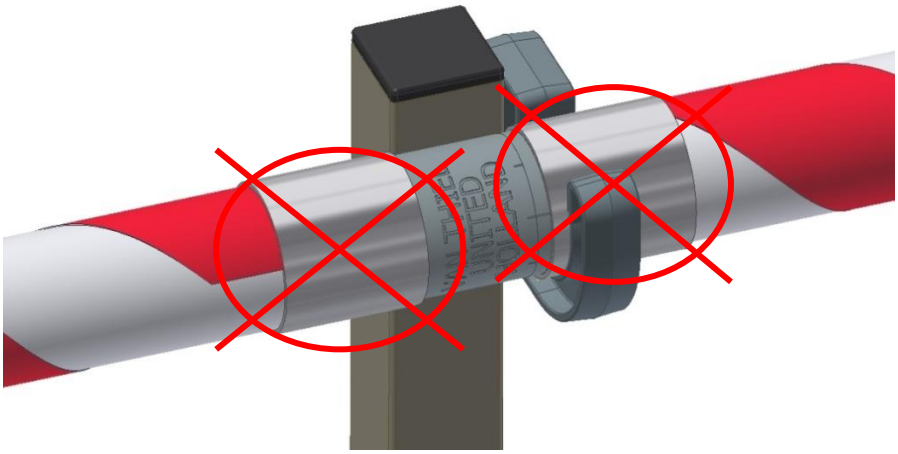
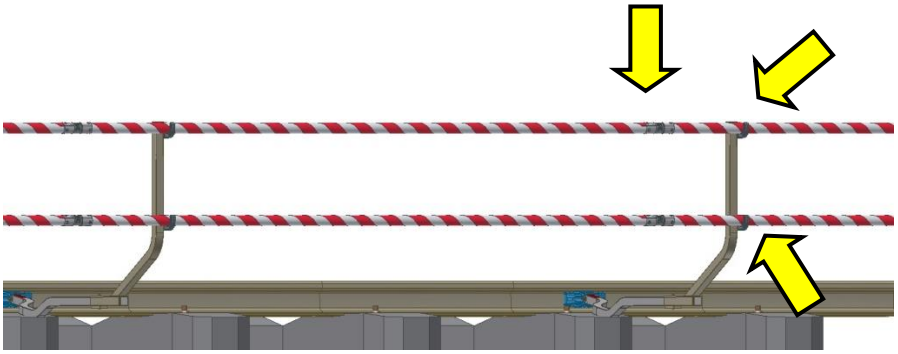
	**Einstellen des Ständerabstandes:** Stellen Sie mit der Innen-sechskant-schraube den gewünschten Abstand des Ständer von der näheren Aussen-schiene aus eingestellt werden. Abstände: 1. Bohrung 1,95 m 2. Bohrung 2,05 m 3. Bohrung 2,15 m **4. Bohrung 2,25 m** 5. Bohrung 2,35 m 6. Bohrung 2,45 m 7. Bohrung 2,55 m

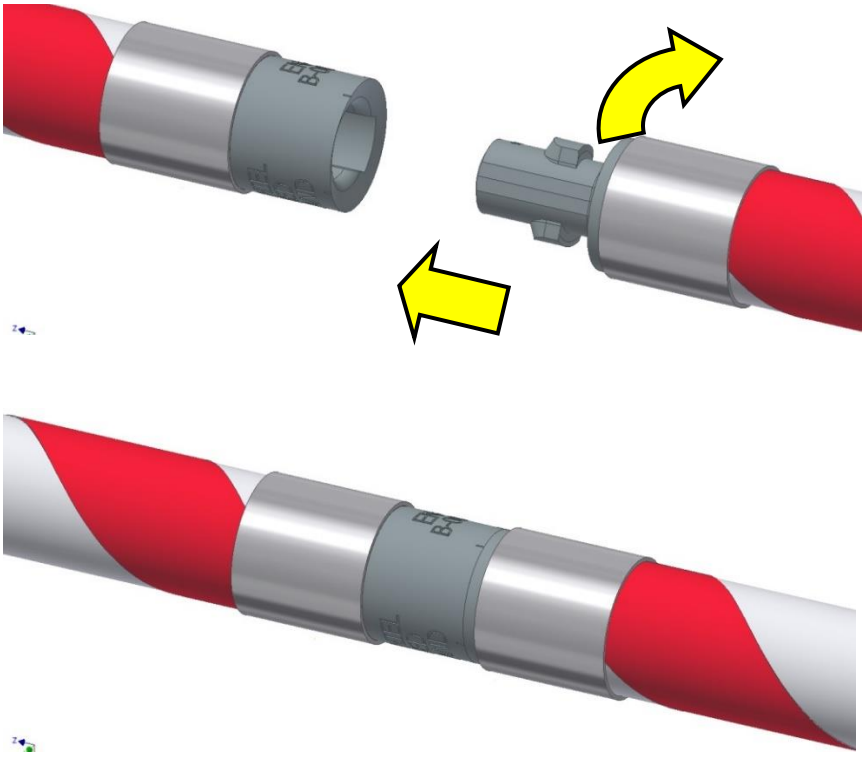
	**Einstellen des Ständerabstandes:** Stellen Sie mit der Sicherungsstift den gewünschten Abstand des Ständer von der näheren Aussenschiene aus einge-stellt werden. Abstände: 1. Bohrung 1,96 m 2. Bohrung 2,05 m 3. Bohrung 2,15 m **4. Bohrung 2,25 m** 5. Bohrung 2,35 m 6. Bohrung 2,45 m 7. Bohrung 2,52 m

Aufbauen:

Bringen Sie einen Ständer mit dem Magnet C am Schienenhals in Höhe der Schwelle so an, dass der waagerechte Teil anschließend auf der Schwelle aufliegt. Bringen Sie anschließend innerhalb von 3 m Abstand vom ersten Ständer einen zweiten Ständer an und befestigen Sie daran in den Klemmbügeln übereinander zwei Rohre. Bauen Sie das Geländer in beiden Richtungen weiter auf.
Bei der Montage ist **eine Berührung aller Elemente der Gleissicherungstechnik mit Elementen der Absperrung** zu vermeiden.
Die Absperrung **darf nicht elektrisch durchverbunden** sein, d.h. die Horizontalstreben müssen elektrisch isoliert von den Vertikal Ständer angebracht werden, damit es zu keiner Überbrückung von Schienenstößen kommen kann.

	**Aufbau des ersten Ständer:** 1. Bringen Sie den Ständer am Hals der Schiene so an, dass der waagerechte Teil mittig auf einer Schwelle aufliegt. Achten Sie darauf, dass der Ständer senkrecht steht. **Grobe Verschmutzungen zwischen dem Magneten und dem Schienenhals entfernen. Der waagerechte Teil muss ungehindert auf der Schwelle aufliegen können.**
	**Aufbau des zweiten Ständer** 2. Bringen Sie den zweiten Ständer innerhalb einer Entfernung von 2,6 m zum ersten Ständer an.

	**Einsetzen der Rohre:** 3. Setzen Sie die Rohre in die Klemmbügel ein.
	4. Die Rohre dürfen nicht an der Stelle, an der sich Vertiefungen befinden in einen Klemmbügel eingesetzt werden.
	**Verlängerung des Systems:** 5. Bringen Sie einen weiteren Ständer innerhalb von 3 m an, verbinden Sie die Rohre mit dem Bajonettverschluss und setzen Sie die Rohre in die Klemmbügel ein. 6. Wiederholen Sie Schritt 2 und 3 für jede weitere Verlängerung.

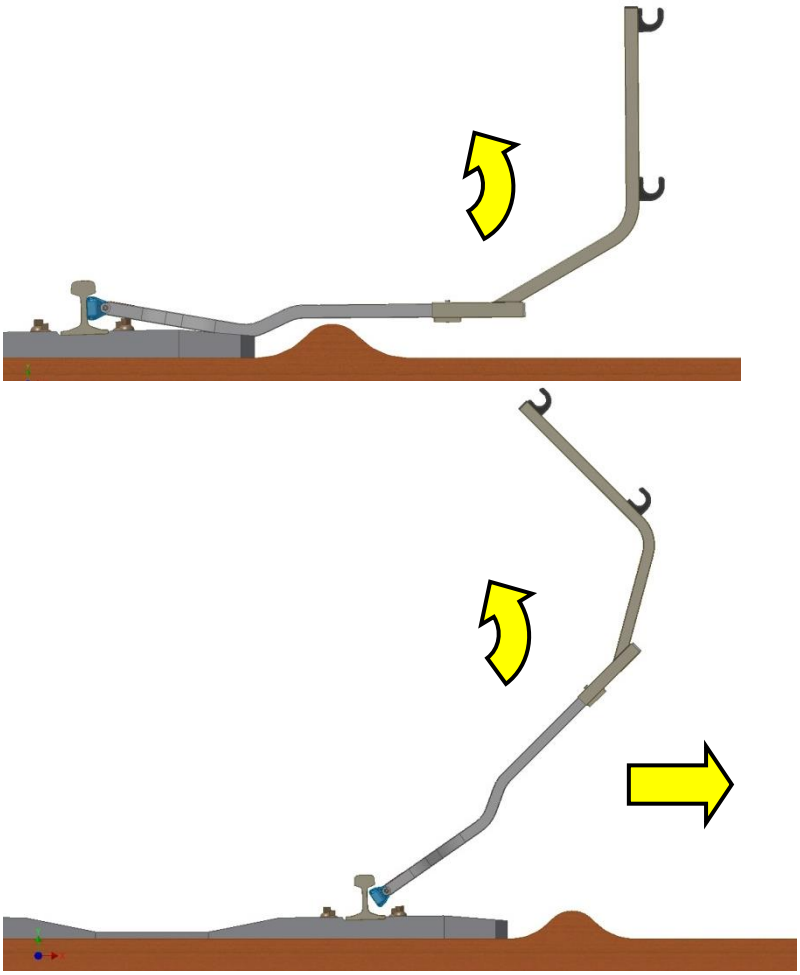


Verbinden der Rohre:

Zusammenstecken und einen Vierteldrehung rechtsherum gegeneinander drehen.

Trennen der Rohre:

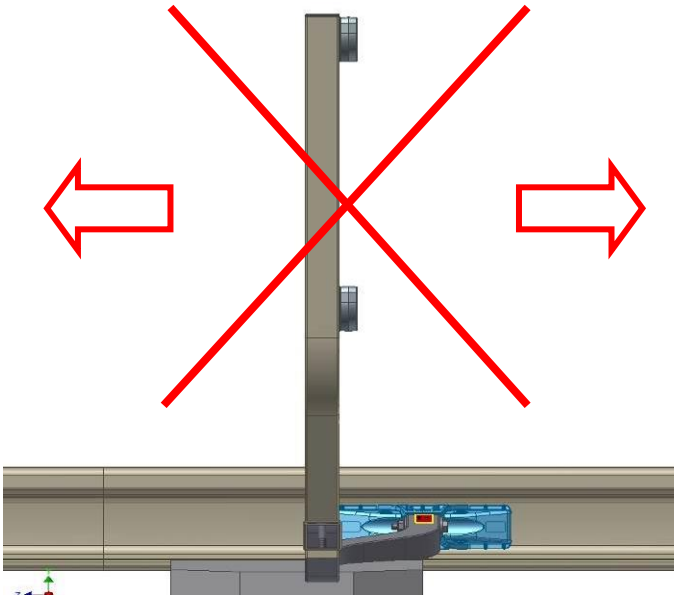
Eine Vierteldrehung links herum gegeneinander drehen und auseinander ziehen.



Abbauen des Systems:

7. Das Abbauen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Rohre durch Anheben und Drehen aus den Klemmbügeln ziehen.

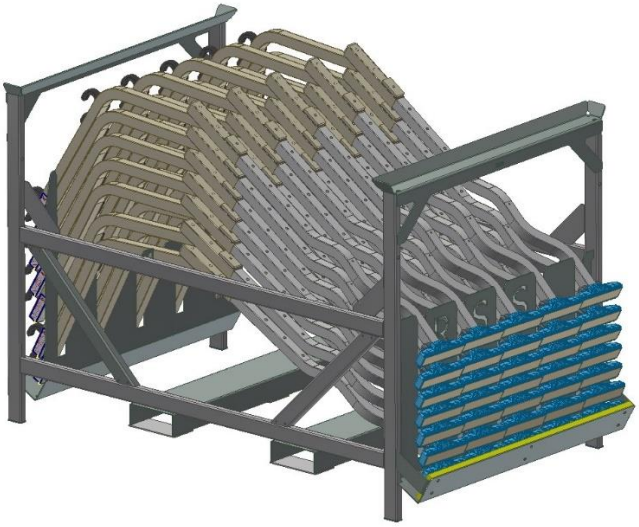
8. Zum Abbauen des Ständers diesen anheben, bis sich der Magnet von der Schiene löst und Ständer abnehmen.



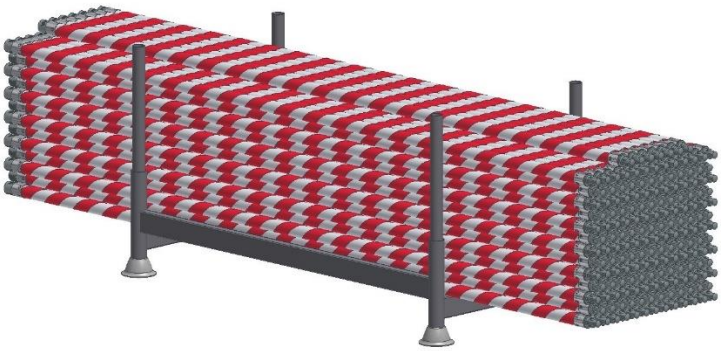
9. **Nicht zulässig!**

   Der Ständer darf nicht seitlich weggezogen werden.
   Das seitliche Demontieren ist nicht möglich und auch nicht zulässig.

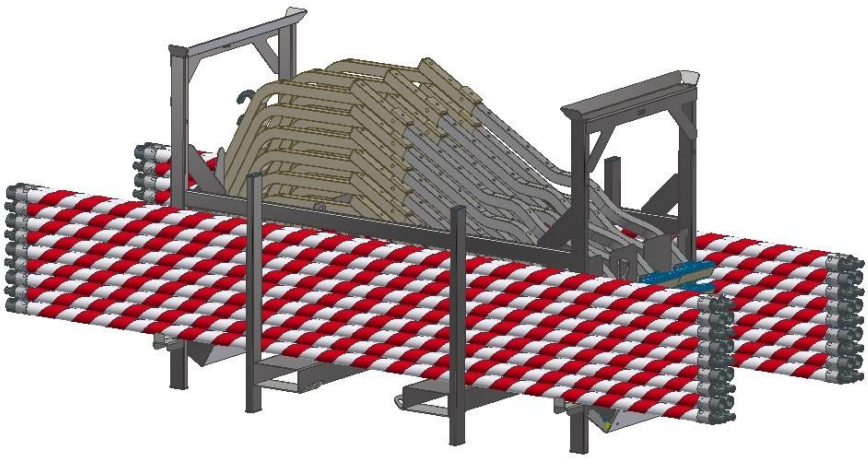
Aufbewahrung in Transportgestellen:
Nach dem Abbauen der Ständer von der Schiene werden sie in Gestellen verstaut. Am besten lassen sich die Ständer in die Gestelle einlegen, wenn die Stellschrauben zwischen Halterung und Ständer in die 5. Bohrung (Abstand 2,35 m von der Gleismittellinie) eingesetzt werden.



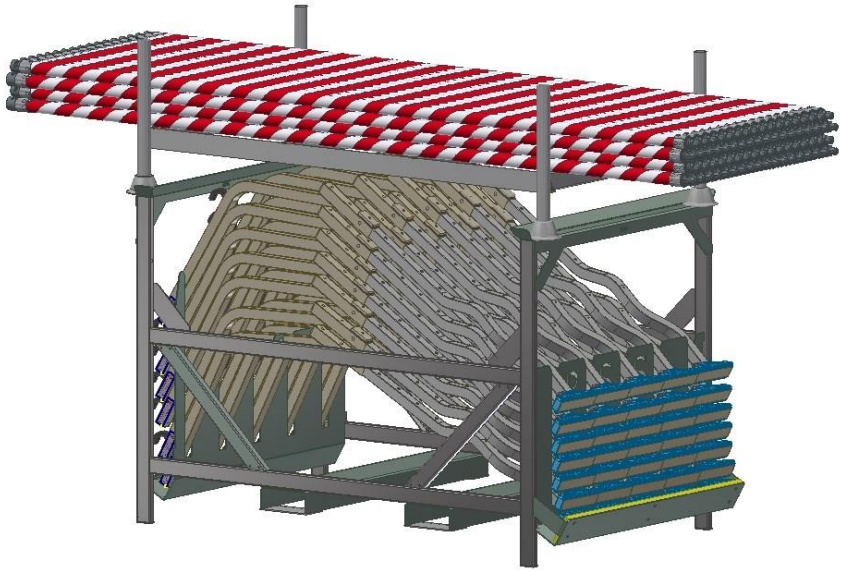
100 m Frame mit Ständer.



Transportgestell mit Rohre



50 m Frame mit Ständer und Rohre



100 m Frame mit Ständer. Die Rohre können auf die Transportrahmen des Ständers gelegt werden.

Copyright
Alle Rechte vorbehalten. Ohne die vorherige schriftliche Einwilligung von RSS darf nichts aus dieser Ausgabe vervielfältigt, in einem automatisierten Datenspeicher gespeichert oder in irgendeiner Form, weder elektronisch, mechanisch durch Fotokopieren, durch Aufnahmen noch auf irgendeine andere Art und Weise veröffentlicht werden.
RSS behält sich das Recht vor, technische Daten und den Inhalt dieser Gebrauchsanweisung ohne vorherige Ankündigung zu ändern. RSS haftet nicht für Schäden (einschließlich Folgeschäden), die sich aus der Benutzung dieser Gebrauchsanweisung oder der darin beschriebenen Teile, einschließlich möglicher Setzfehler und anderer Fehler in dieser Broschüre ergeben.
Dieses Produkt ist für die Anwendung in einer gewerblichen Arbeitsumgebung konzipiert.

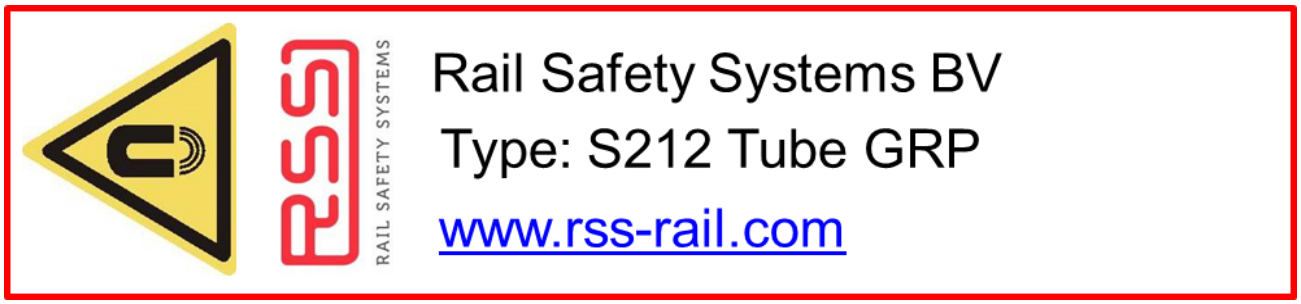
Haftungsausschluss
Druckfehler vorbehalten.

Beilage 1:

Ständers mit Innensechskantschraube

Ständers mit Sicherungsstift

Rohre Kunststoff



GRP Glass Fibre Reinforced Polyester
Glassfaser Befestigt Polyester

Beilage 2:

Zertifikat

Die Feste Absperrung / The barrier

RSS Magnetische Feste Absperrung (MFA)

der Firma / of the company

Rail Safety Systems BV
De Sondert 24
5928 RV Venlo - The Netherlands

erfüllt die Anforderungen des rückseitig genannten Regelwerkes **für Geschwindigkeiten bis maximal 160 km/h**. Die für das Zertifikat geltenden technischen Dokumente, die Produktbeschreibung und die mitgeltenden Unterlagen sind rückseitig aufgeführt.

meets the requirements of the regulations listed on the rear side **for velocities up to 160 km/h**. The technical documents applicable to this certificate, the product description and further applicable documents are stated on the rear side.

Zertifikatsnummer / certificate number:	21-61528-34
Ausstellungsort und Datum / place of issue and date:	München, 12.02.2021

Dr. Thorsten Tielkes

Digital unterschrieben von Dr. Thorsten Tielkes
Datum: 2021.02.15 08:57:19 +01'00'

i.V. .....
Dr. Thorsten Tielkes, Leiter Kompetenzzentrum Aerodynamik und Klimatechnik

Digital unterschrieben von Michnea Dumitra
Datum: 2021.02.12 13:09:47 +01'00'

i.A. .....
Dipl.-Ing. Michnea Dumitra
Aerodynamik und Klimatechnik

RSS
RAIL SAFETY SYSTEMS

DB NETZE

DB Netz AG
I.NVS 3
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Thomas Jensch
Telefon +49 69 265 31761
Mobil +49 160 974 40 6 39
Thomas.jensch@deutschebahn.com
Zeichen I.NVS 3 Je

10.02.2021

DB Netz AG • Theodor-Heuss-Allee 7 • 60486 Frankfurt am Main

Rail Safety Systems BV
Herr Jan Bakker

De Sondert 24

5928 RV Venlo

Feste Absperrung „RSS MFA"

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres Antrages erteilen wir die bahntechnische Freigabe für die Feste Absperrung (FA) „RSS MFA". Diese Freigabe gilt nur für die mit

- Zertifikat DB Systemtechnik in Verbindung mit **20-61528-TT.TVE 34(1)-FA RSS** neues DB LH', **08.02.2021**

geprüfte Anlage. Änderungen an der FA dürfen ohne Nachprüfung bzw. eine erneute Zertifizierung nicht durchgeführt werden. Die bahntechnische Freigabe ist unbefristet gültig, kann unter Nennung von Gründen jederzeit zurückgezogen werden.

Die FA „RSS MFA" darf DB-weit unter Berücksichtigung folgender Auflagen eingesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beim Einsatz der FA „RSS MFA" ist

- **während** der Arbeitszeit auf 120 km/h,
- **außerhalb** der Arbeitszeit auf 160 km/h beschränkt.

1. Diese bahntechnische Freigabe ist in Kopie bei jeder Baustelle, bei der die FA „RSS MFA" eingesetzt wird, vorzuhalten und dem Sicherungsplan beizufügen.
2. Vor dem Einsatz bei den S-Bahnen Berlin und Hamburg ist in Absprache mit I.NVS 3 Ansprechpartner Herr Thomas Jensch eine Betriebserprobung durchzuführen.
3. Die Montageanleitung ist zu beachten und umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

10.02.2021
Datum Unterschrift Thomas Jensch, I.NVS 3

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann,
Dr. Volker Hentschel,
Ute Plambeck,
Prof. Dr. Dirk Rompf,
Dr. Thomas Schaffer