

Spreepolymer - Schienenrandprofile

Ihre Vorteile :

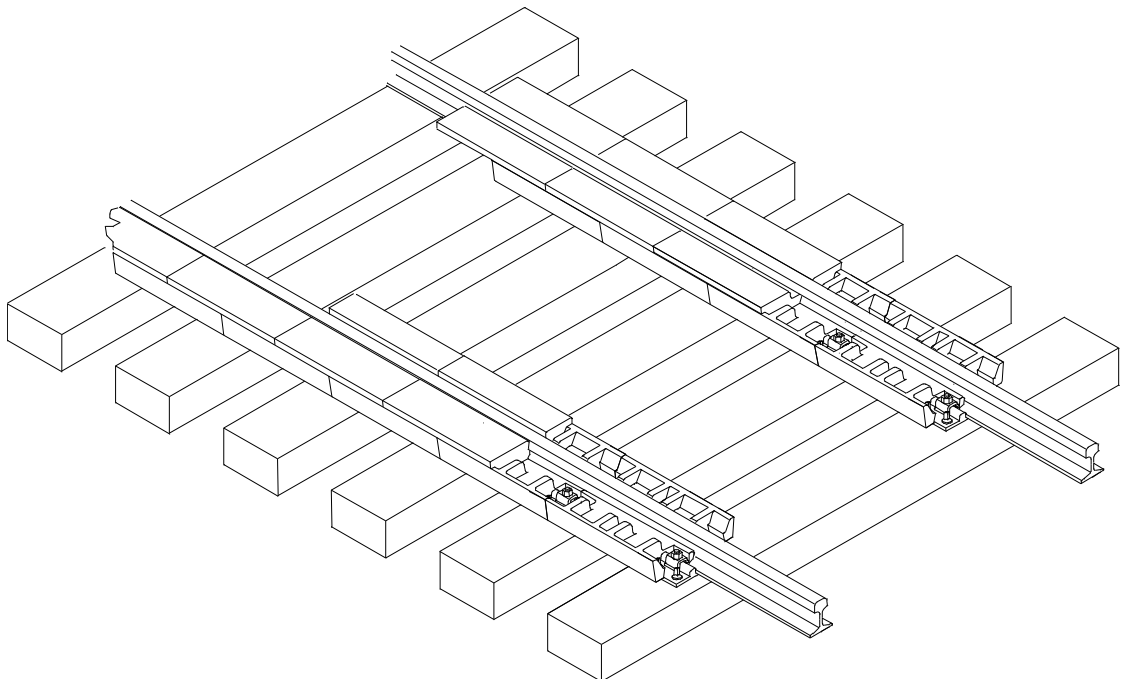
- * **Ein flexibles System für alle Holz-, Stahl- und Betonschwellen mit 600, 630 und 650 mm Schwellenteilung !**
- ☞ **Neu ab 1999 – Für Y-Schwellen mit 880 mm Schwellenteilung !**
- * **Bei korrekter Schwellenteilung kein Eingriff im Oberbau !**
- * **Für die Schienen S 54, S 49 und UIC 60 !**
- ☞ **Neu ab 1999 – Für Schienen S 41 und DSB 45 !**
- * **Feste und dauerhafte Spurrille !**
- * **Kleisenbehandlung möglich !**
- * **Schienenwechsel möglich !**
- * **Schienenprofilierung möglich !**
- * **Verwindungsfehler können ausgeglichen werden !**

Um Instandhaltungsmaßnahmen kostenminimierend durchführen zu können, lassen sich die Profile ohne großen Zeitaufwand einzeln aufnehmen und nach Beendigung der Arbeiten wieder einbauen. Arbeiten am bituminösen Belag fallen nicht an. Die Kombination Bitumen / Spreepolymer - Schienenrandprofile bildet somit eine wirtschaftliche Lösung und erfüllt die sicherheitstechnischen Anforderungen der Verkehrswege Straße / Schiene .

Spreepolymer - Schienenrandprofile

Eine wirtschaftliche Alternative für die Ausgestaltung der bituminösen Befestigung im Kreuzungsbereich Schiene / Straße.

Bei Verwendung der "Spreepolymer - Schienenrandprofile" kann auf die instandhaltungsträchtige Beischiene oder auf das Herstellen von Spurrillen im Bitumen völlig verzichtet werden.

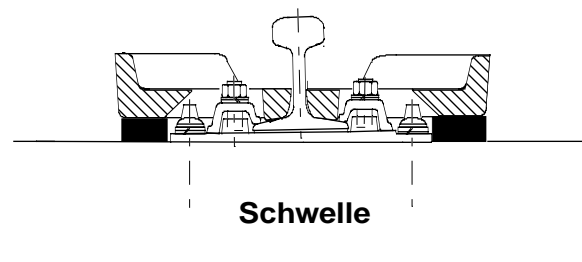


A. Montagevorbereitung

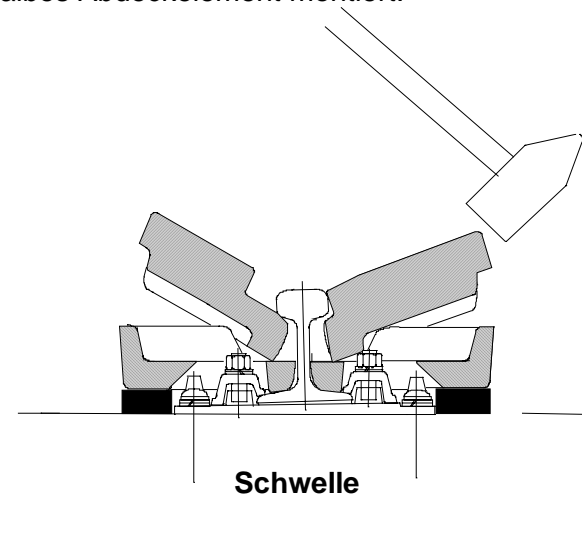
1. Im Bahnübergangsbereich ist die jeweilige Schwellenteilung von 60, 63 und 65 cm exakt einzuhalten. Einzeltoleranzen bis + 0,5 cm können jedoch ausgeglichen werden, wenn diese von Anfang bis Mitte des BÜ (jeweils von Befestigungsmitte gemessen) 3 cm nicht überschreiten.
Das Vermessen soll grundsätzlich mit Bandmaß erfolgen.
2. Werden BÜ - Bereiche mit Holzschwellen umgebaut, sind hierfür planebene Schwellen (ohne Einfräsungen) vorzusehen. Im Zuge von Durcharbeitungen sind für den Einbau der Schienenrandprofile die Holzschwellen in einer Breite von 12 cm (von Außenkante Rippenplatte gemessen) der Auflagehöhe der Rippenplatten planeben anzupassen.
3. Gleisschotter im Schwellenfach bis Oberkante Schwelle tragfähig verdichten und Schwellen wie auch Schienen (hauptsächlich Fuß und Steg) gründlich reinigen.

B. Montage

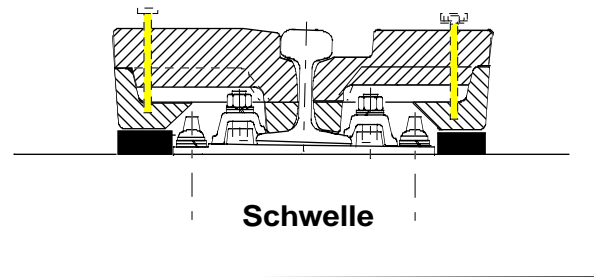
1. Von BÜ - Mitte aus werden die Grundelemente (innen und außen) nach beiden Richtungen über die gesamte Breite des BÜ bündig ausgelegt. Dabei ist zu beachten, daß die Profile eng am Schienenfuß und Schienensteg anliegen.



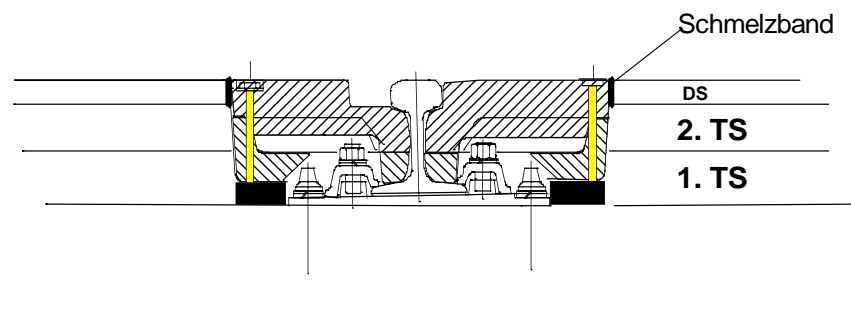
2. Abdeckelemente getrennt nach Innen - (mit Spurrille) und Außenprofilen (ohne Spurrille) unter den Schienenkopf und in die Grundelemente überlappend mit einem Vorschlaghammer entsprechend Skizze einschlagen. An den BÜ - Enden wird pro Profilstrang ein halbes Abdeckelement montiert.



- Die Lage der Abdeckelemente und Grundelemente wird durch Einschlagen von Verbindungselementen gesichert.



- Den nunmehr hergestellten Balken in seiner Lage kontrollieren und wenn erforderlich diesen mit leichten Schlägen an den Schienenkopf drücken.
- Eine optimale Lagestabilität wird erreicht, wenn die bituminösen Schichten mehrlagig abgewalzt werden (Richtlinie nach ZTVA St B 94 / RStO '86). Insbesondere ist darauf zu achten, daß direkt am Schienenrandprofil entlang präzise mit der Walze verdichtet wird. Zur Herstellung eines dauerhaften Bahnüberganges, in der Konstellation Bitumendecke / Schienenrandprofile, ist an den Berührungsbereichen Profil / Verschleißdecke eine dauerelastische Fuge (Schmelzband oder ähnliches) einzubauen. Nach Beendigung der Asphaltarbeiten sind Verunreinigungen und Überwalzungen zu beseitigen.



Ausbau:

- Zylinderkopf der Verbindungselemente bis auf Unterlegscheibe ausbohren. Schaft der Verbindungselemente nach unten durchschlagen.
- Abdeckelemente werden seitlich mittels eines Montagehebels in der Fuge zwischen Unter- und Oberteil "angehoben" und mit Hebelwerkzeug herausgedrückt. Grundelement wird nun herausgenommen.