	Technische Information Hinweise zur bestimmungsgemäßen Verwendung der Robel- Langschienen-Transporteinheiten	Datum: 10.11.2025 Version: F Seite 1 von 16
---	---	--

Besondere Hinweise zur Entladung von Altschienen von 120 m bzw. 180 m langen Robel-Langschienentransporteinheiten zwecks Verschrottung

Diese technische Information ist gültig für die Entladung aller von der **Vossloh Rail Services Deutschland GmbH betriebenen Robel-Langschienentransporteinheiten durch Recycling-Unternehmen.**


Die vorschriftengerechte Entladung von Altschienen von Langschienentransporteinheiten der Bauart Robel wird nur durch das Abheben der Schienen in voller Länge mittels Portalkrananlagen gewährleistet, um Beschädigungen an den Transportmitteln auszuschließen.

Alternativ können Schrottschienen mit Hilfe einer Robel-Abzugseinheit (‘Rutsche’) abgezogen werden.

Robel-Langschienentransporteinheiten bestehen aus 6 bzw. 9 Wagen, die zum Zwecke der Entladung nicht getrennt werden können. Sie haben eine Gesamtlänge von max. 140 m bzw. 211 m.

Abweichend von der vorschriftengerechten Entladetechnik werden in Ausnahmefällen für zertifizierte Entsorgungsbetriebe andere Entladeverfahren zugelassen, wobei zwingend die nachfolgend aufgeführten Bedingungen zu berücksichtigen sind:

- **Alle Befestigungsteile (Schienenklammern, Schrauben, Feststellstangen, H-Stücke, Steckbolzen etc.) sind nach dem Lösen in den hierfür vorgesehenen Transporthalterungen abzulegen und zu sichern.**
- Das Brennschneiden von Schrottschienen auf kurze Längen ist nur dann auf der Transporteinheit erlaubt, wenn der Wagenboden und die darunter befindlichen Druckbehälter, Bremsleitungen durch aufgelegte Bleche vor Beschädigungen geschützt werden.
- Das Zertrennen der Schienen zwischen den Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Druckluftschläuche und die Zug- und Stoßeinrichtungen durch Bleche geschützt werden.
- Nach Zertrennen ist das „Abstürzen“ von Schienenstücken unbedingt zu verhindern.
- Grundsätzlich ist nur das Abheben von Einzelschienen mittels 2 Schienenzangen zulässig, die an einer Traverse von idealerweise minimal 2 m Länge angebracht sind.
- Entladungen mit Magneten sind nur im Ausnahmefall und nach Rücksprache mit der **Vossloh Rail Services Deutschland GmbH** zulässig. Hierbei ist so zu entladen, dass ein Abscheren der Zwischenstege (‘Kämme’) auf den Ladeböcken bzw. ein Anschlagen der Schienen an Baugruppen der Transporteinheit verhindert wird.

	<p style="text-align: center;">Technische Information</p> <p style="text-align: center;">Hinweise zur bestimmungsgemäßen Verwendung der Robel- Langschienen-Transporteinheiten</p>	<p>Datum: 10.11.2025</p> <p>Version: F</p> <p>Seite 2 von 16</p>
---	--	---

- Bei Entladung über die Flanke der TE ist zu beachten, dass seitlich angebrachten Bauteile und Baugruppen der Transporteinheit (Rungen, Schraubenkästen, Schwenkreihenböcke) nicht beschädigt werden.
- Die Transporteinheiten sind nach Entladung von den beim Brennschneiden anfallenden Schlacken zu säubern, die Vollständigkeit der Befestigungs- und Bauteile ist zu überprüfen, sämtliche schwenkbaren Lagerböcke sind in Fahrtrichtung zu bringen und zu verriegeln.

Der Verwerter der Altstoffe wird für etwaige Beschädigungen an den Robel-Transporteinheiten, die beim Trennen bzw. Entladen der Schienen entstehen, sowie für den Verlust von Bau- und Befestigungsteilen in vollem Umfang haftbar gemacht. Ebenso haftet er für die Dauer des Mietverhältnisses für alle im Eisenbahnbetrieb entstehenden Schäden am Mietobjekt.

Bei Rückfragen und Mängelfeststellungen wenden Sie sich bitte direkt an die Mitarbeiter des VRSD-Wagenmanagements unter 0511 38098-43 oder -42 bzw. ecm.log@vossloh.com.

Gemäß dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist bei Übergabe eines Eisenbahnverkehrsunternehmens an den nächsten Verwender eine **Übergangsuntersuchung** durchzuführen.

Zu beachten sind zur Erstellung des Wageneingangsprotokolls bzw. zur Übergabe an den nächsten Verwender die folgenden Darstellungen:

Die Transporteinheiten (TE) werden auf Grund unterschiedlicher Konstruktionsserien im Folgenden als **TE alt** und **TE neu** bezeichnet. Die Funktionen sind gleich, nur die Bauteileausführungen weichen teilweise voneinander ab. Auf diese Unterschiede wird hingewiesen.

Folgender Zustand ist zwingend herzustellen, bevor die jeweilige Transporteinheit an ein EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zum Versand übergeben wird:

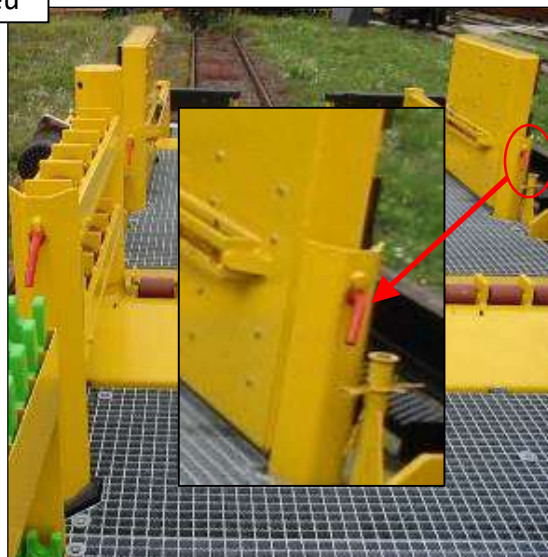
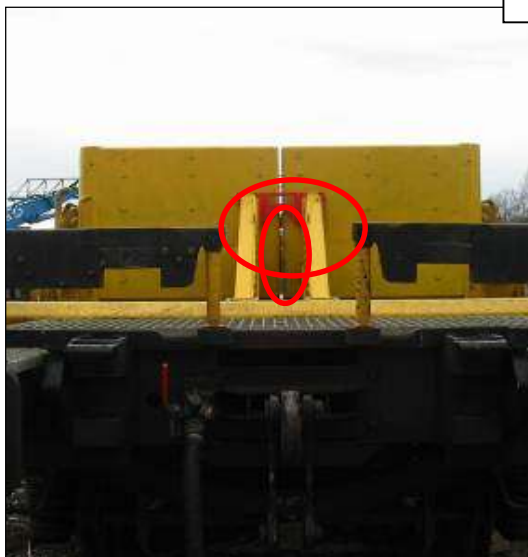
Die folgenden Abbildungen zeigen Transporteinheiten im unbeladenen Zustand:

- Beide Prallwände sind entweder offen oder geschlossen und mit Sicherungsbolzen bzw. Prallwandverriegelung gesichert.

TE alt



TE neu



- Sämtliche Schwenkreihenböcke (je 4 pro Wagen) und Klemmböcke (nur an den Endwagen) befinden sich in geöffneter Position (parallel zur Fahrtrichtung) und sind mit Absteckbolzen an den Sicherungswinkeln arretiert.



Alle H-Stücke befinden sich in ihren vorgesehenen Transporthalterungen:

- 2 H-Stücke (klein) je Schwenkreihenbock
- 2 H-Stücke (groß) je Klemmbock am Endwagen

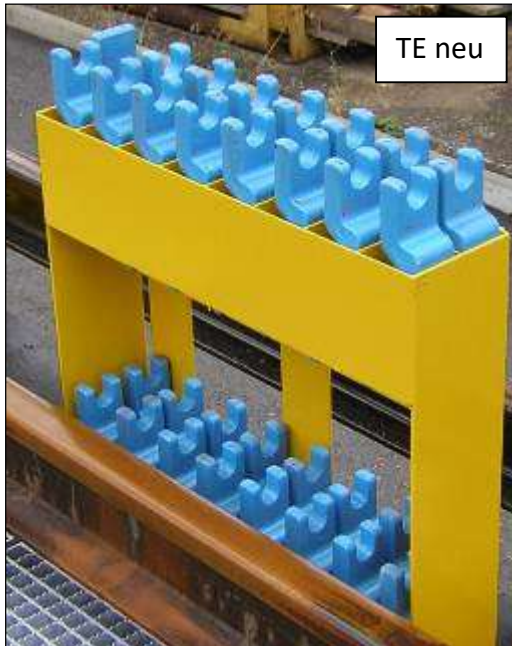


Halterung für H-Stücke (groß) bei TE neu



Halterung für H-Stücke (klein) - TE neu

Alle Schienen-Klemmstücke sind in den Klemmstückkisten abgelegt



- Sämtliche Klemmschrauben sind im Schraubenkasten eingehängt



- Jeweils 4 Spannstangen pro Verankerungsgerüst (8 Stück je Endwagen) befinden sich in den hierfür vorgesehenen Halterungen am Langträger außen, links und rechts. Diese Halterungen sind bauartbedingt unterschiedlich (**TE alt** oder **TE neu**):



- Bei TE neu sind die Sicherungsbolzen einzulegen

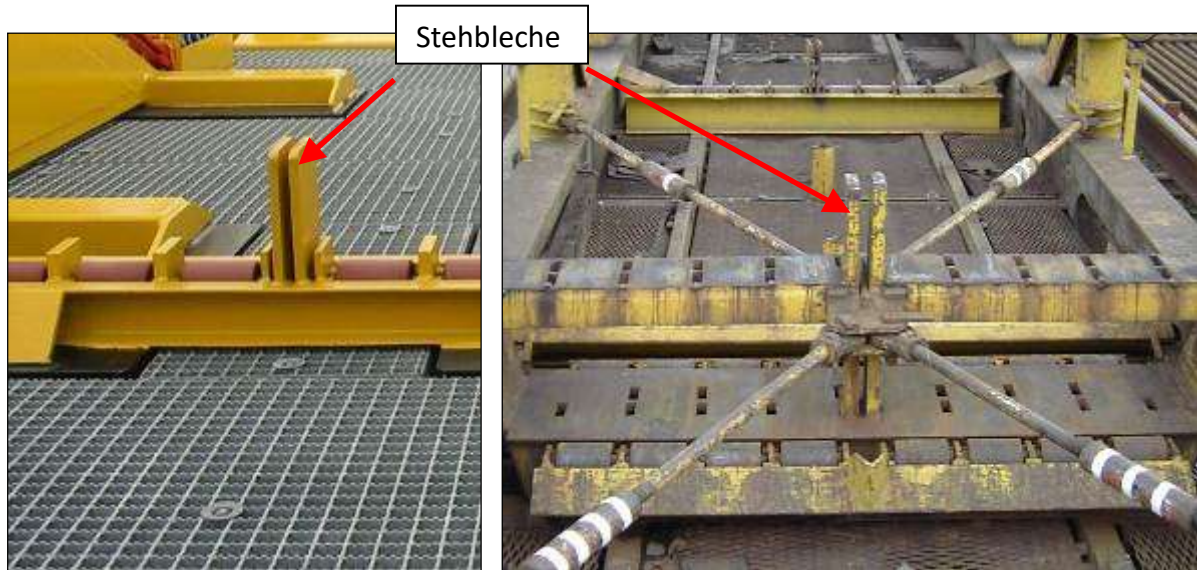
- Je 2 Überfahrschienen an den Endwagen befinden sich in den vorgesehenen Halterungen auf dem Langträger bzw. am Ende der Transporteinheit (2 Ablagemöglichkeiten, jeweils mit roten Pfeilen gekennzeichnet)



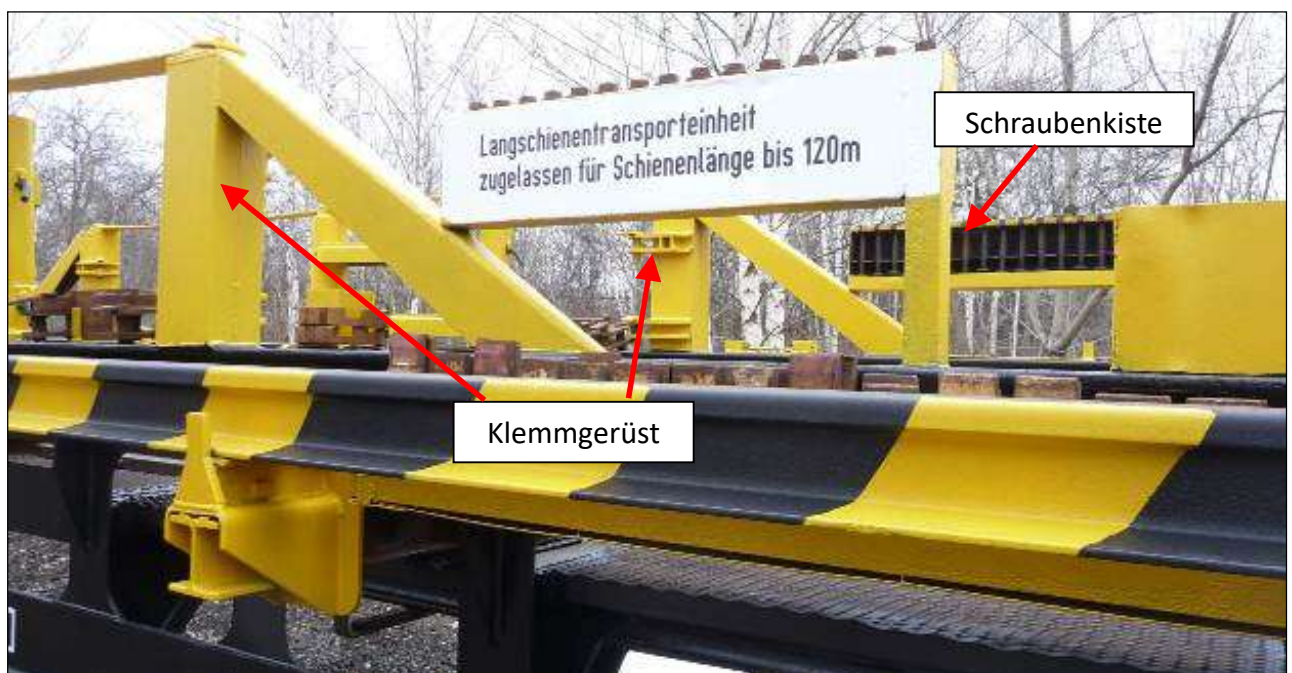
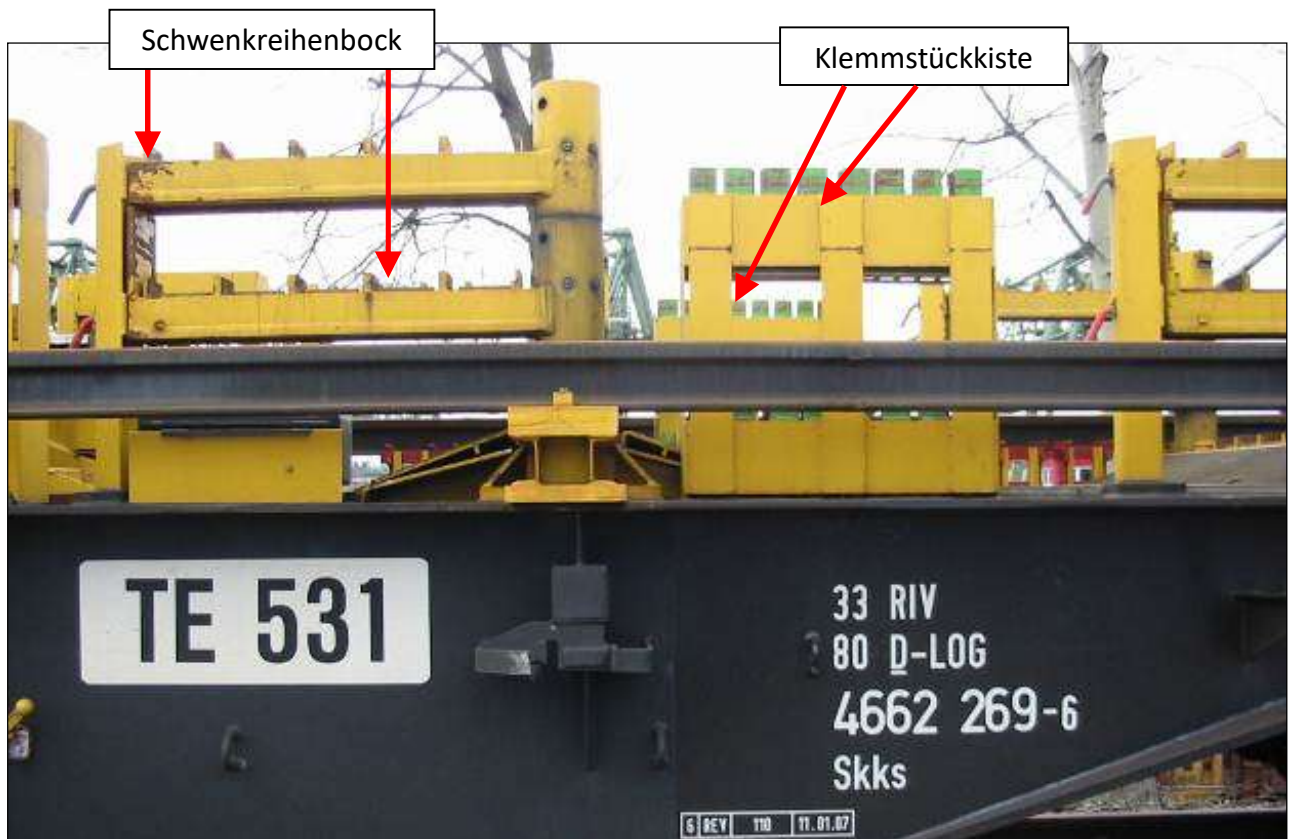
- Gitterroste sind vollständig, ohne Löcher oder Schweißschlacke. Die Gitterroste weisen keine gravierenden Deformationen auf:



- Stehbleche aller Reihenaufgabebocke (untere Lage) stehen senkrecht und sind nicht deformiert.

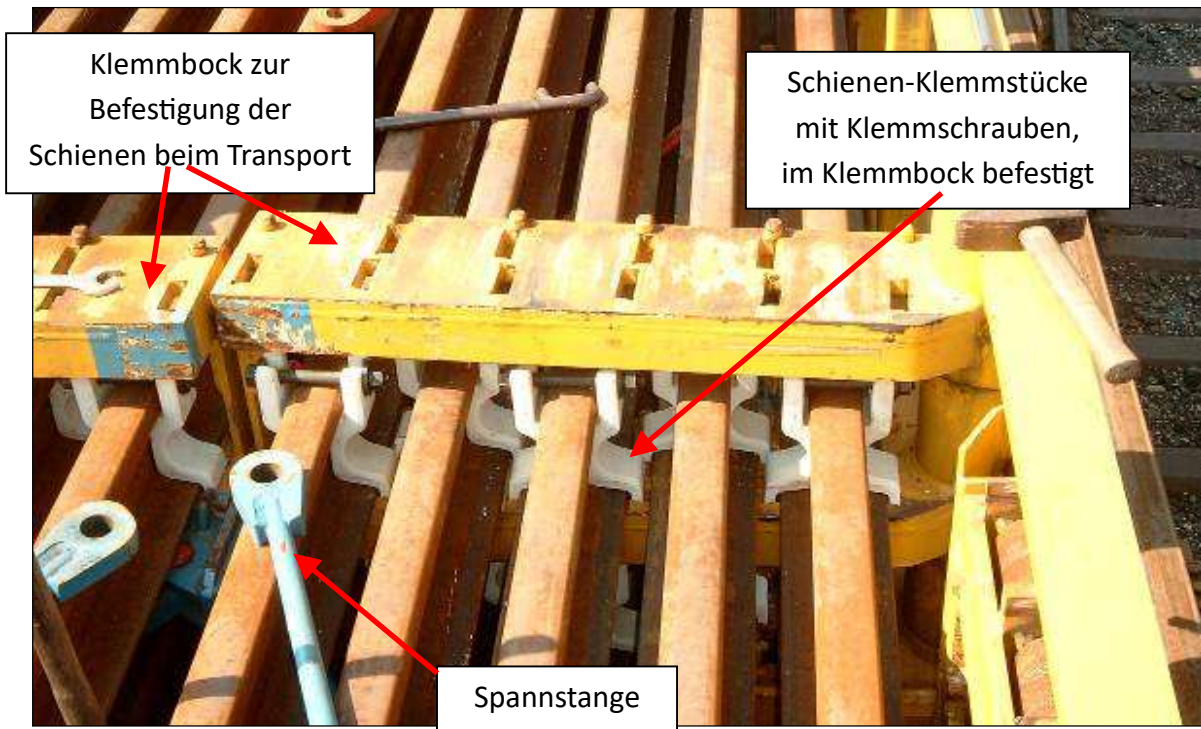


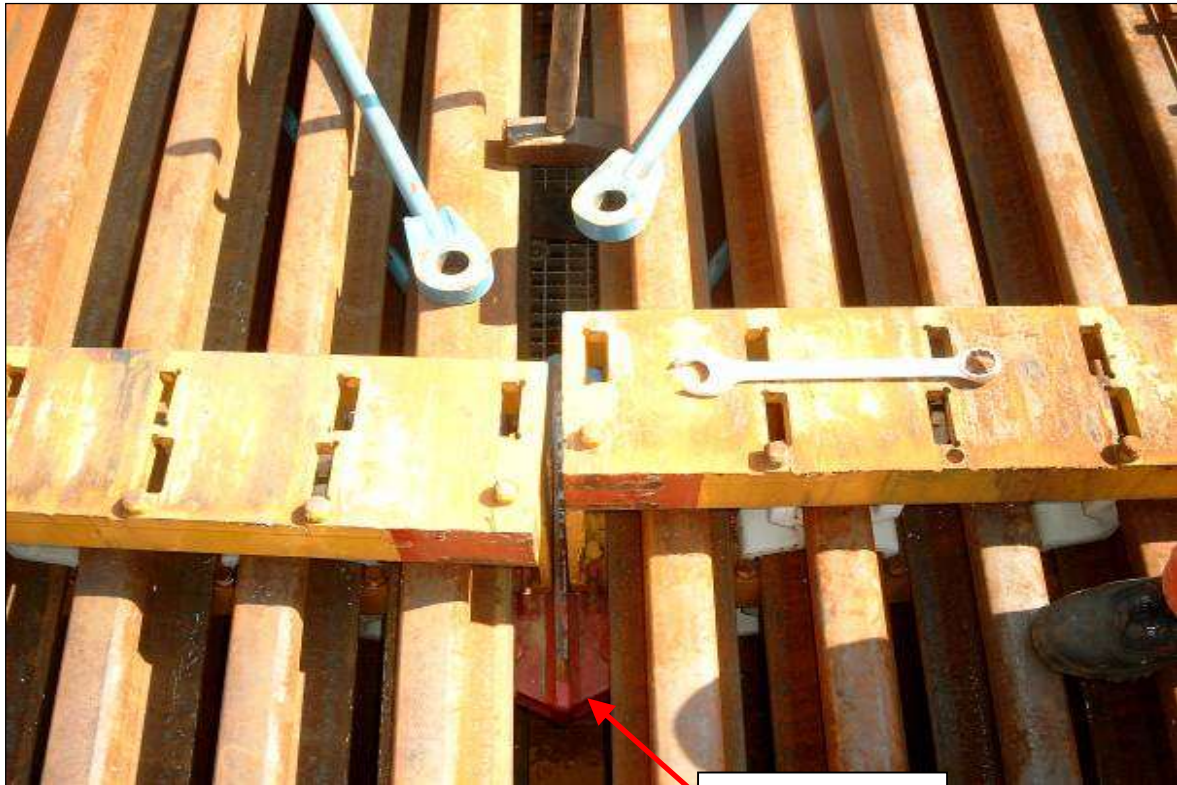
Weitere Terminologien:



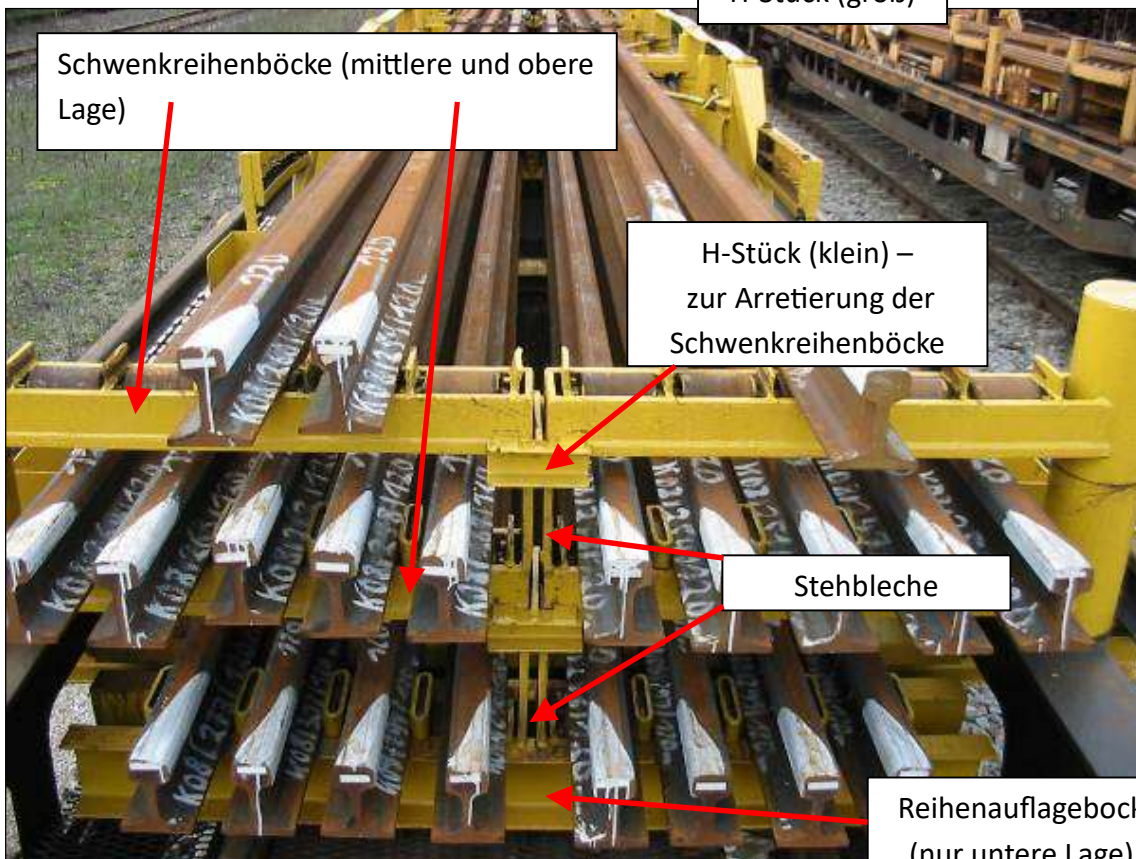


Die folgenden Abbildungen dienen zur Veranschaulichung des Zusammenwirkens der Bauteile und Schienen im Klemmbock im beladenen Zustand:





H-Stück (groß)



Schwenkreihenböcke (mittlere und obere Lage)

H-Stück (klein) –
zur Arretierung der
Schwenkreihenböcke

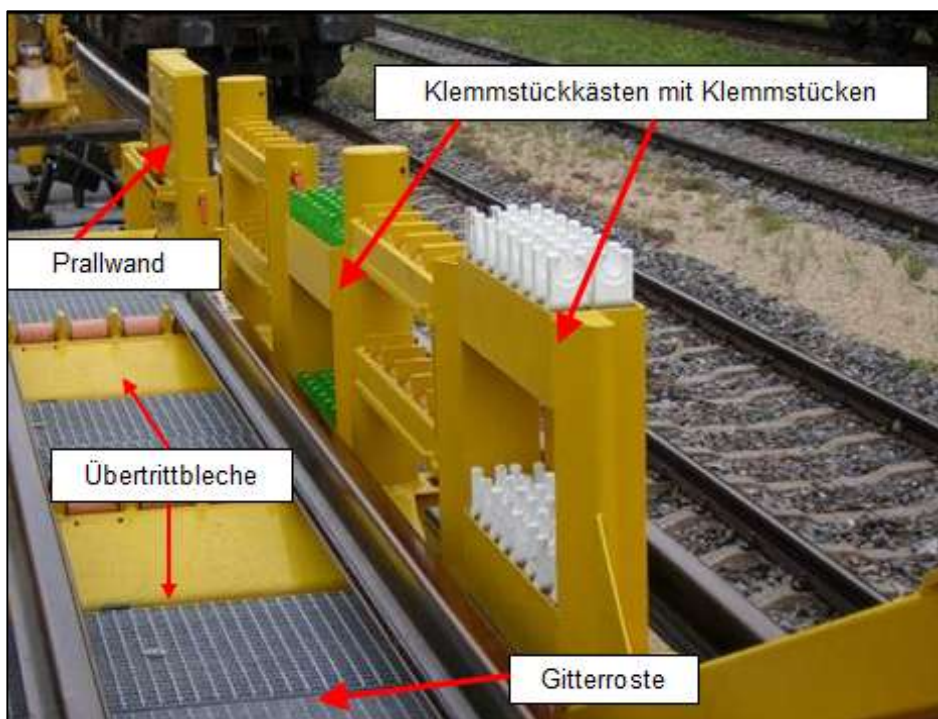
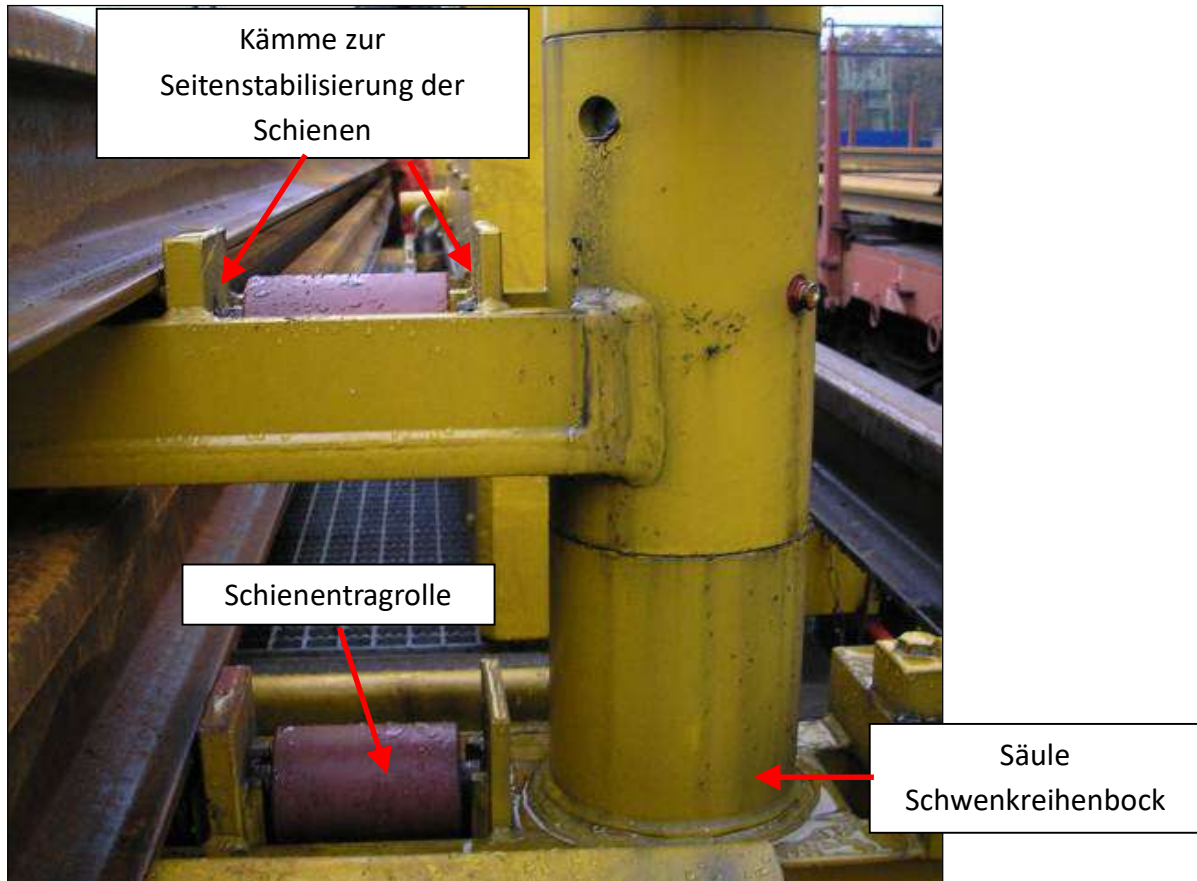
Stehbleche

Reihenauflegebock
(nur untere Lage)

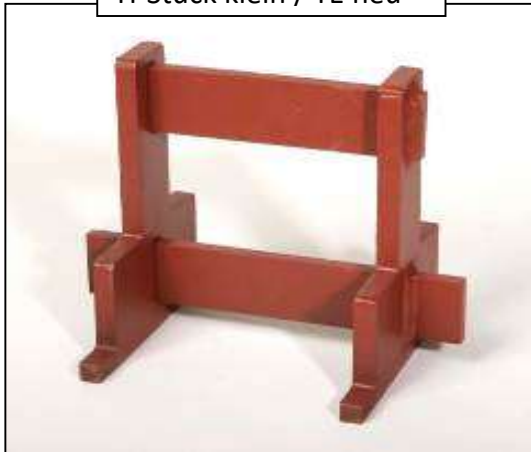


H-Stück (groß)

Verankerungsgerüst mit geschlossenen Klemmböcken, die mit H-Stücken (groß) in Transportposition gesichert sind. Zusätzlich sind die H-Stücke mittels Spannstangen und Bolzen am Verankerungsgerüst befestigt.



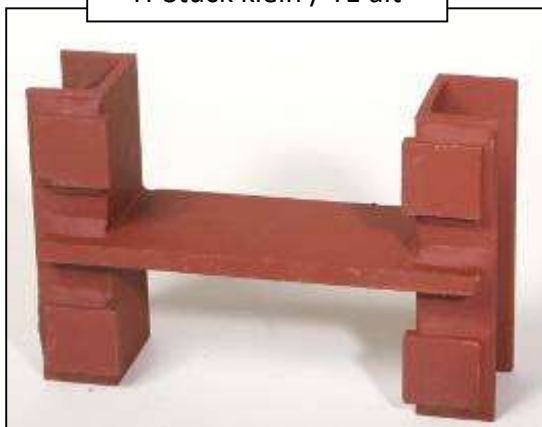
H-Stück klein / TE neu



H-Stück groß / TE neu



H-Stück klein / TE alt



H-Stück groß / TE alt

