


**Änderungen und Ergänzungen zum AVV: Antragsformular
 Art. 3.8.3 Anlage 10**

<p>1. Erläuterung des Problems (mit Beispielen und nach Möglichkeit Zahlen zur Bemessung der Größenordnung des Problems)</p> <p>Gemäss UIC-Baurichtlinie V-BKS(K), 9. Ausgabe (http://uic.org/IMG/pdf/rili_k_9_ausgabe_de.pdf) und UIC-Anwendungsrichtlinie V-BKS(LL), 10. Ausgabe (http://uic.org/IMG/pdf/rili_ll_10e_edition_de.pdf), jeweils in Kap. 1.3, müssen die mit V-BKS (K) ausgerüsteten Güterwagen entsprechend den Bestimmungen der EN 15877-1:2012, Kapitel 4.5.30.2.10,, mit einem K (im Kreis), unmittelbar rechts neben der Anschrift zur Bremsbauart, gekennzeichnet sein.</p> <p>Da eine vollumfängliche Austauschbarkeit der verschiedenen freigegebenen Sohlensorten derzeit nicht oder nur unter bestimmten Randbedingungen gewährleistet werden kann, sind alle für das Fahrzeug zugelassenen Sohlen neben der Anschrift (K) anzuschreiben (eine oder auch mehrere Sohlensorten). Dabei sind die in Anlage M1 des UIC-Merkblattes 541-4 verzeichneten Typenbezeichnungen der Sohlensorten zu verwenden.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<p>2. Nachweis, wo und warum der AVV in dieser Hinsicht Mängel aufweist</p> <p>Die Möglichkeit, zwei verschiedene Sohlensorten in einem Fahrzeug einzubauen ist im AVV bisher nicht berücksichtigt. Es wird bisher nur die Verschleißdicke bzw. Beschädigungen berücksichtigt (siehe Anhang1, Anlage 9).</p>
<p>2. Erläuterung der Gründe, warum das beschriebene Problem nur über den AVV gelöst werden kann</p> <p>Bremsklotzsohlen können innerhalb der AVV-Regelung getauscht werden, ohne den Wagenhalter vorher um Erlaubnis zu fragen. Bisher gibt es keine allgemeine Regelung zu diesem Thema und es sollte vermieden werden, dass jeder Halter/EVU eigene Regeln erstellt und bilateral umsetzt.</p>	<p>3. Darlegung, warum das beschriebene Problem mit der vorgeschlagenen Änderung / Ergänzung zu lösen ist</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass in allen Werkstätten nicht immer alle möglichen freigegebenen K-und LL-Sohlen vorrätig sind. Um zu verhindern, dass regelmäßig wegen einer zu tauschenden Sohlen die Sohlen am ganzen Wagen getauscht werden, ist eine Regelung notwendig. Diese sollte sich an den betrieblichen Erfordernissen orientieren. Die vorgeschlagene Lösung ist ohne Einfluss auf die Sicherheit oder den Betriebseinsatz der Wagen und reduziert den Aufwand auf das erforderliche Minimum.</p>



Studiengruppe **WAGENVERWENDER**
 Study Group **WAGON USER**
 Groupe d'Etudes **UTILISATEURS WAGONS**

<p>4. Beschreibung, wie die vorgeschlagene Änderung / Ergänzung zur Problemlösung beiträgt</p> <p>Siehe Beschreibung zu 4.</p>	<p>6. Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen (Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit) mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)</p> <p>Betrieb: +4 Kosten: +5 Verwaltung: +3 Interoperabilität: +5 Sicherheit: +0 Wettbewerbsfähigkeit: +5</p>
---	--

7. Textvorschlag (Änderungen blau)

3.8.3

Wenn an einem Wagen mehrere Sohlensorten zugelassen und angeschrieben sind, ist bei Bremssohlentausch darauf zu achten, dass an einem Radsatz immer die gleiche Sohlensorte eingebaut wird.