

## Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlagen 10 AVV

### Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Burkhard Lerche	31.10.2022	Punkt 1.17 Ann.10	Antragsaufnahme
Burkhard Lerche	29.11.2022	Punkt 1.17 Ann. 10	Diskussion
Beschluss AG Instandhaltung	31/01/2023	Punkt 1.17 Ann.10	Gemäß Protokoll der AG Instandhaltung 01.2023
Beschluss SG WV	28/02/2023	Punkt 1.17 Ann. 10	Zustimmung; gemäß Protokoll der SG WV 02.2023
Beschluss GK AVV	07/06/2023	Punkt 1.17 Ann.10	Zustimmung des GK AVV

<b>Titel</b>	Messgerät zur Kontrolle des AR-Maßes
<b>Änderungsantrag von: EVU / Halter / andere Gremien</b>	DB Cargo AG
<b>Änderungsantrag für:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 10
<b>Einreicher:</b>	Burkhard Lerche
<b>Ort, Datum:</b>	31.10.2022
<b>Kurzbeschreibung:</b>	Verwendung weiterer Messgeräte zulassen

## 1. Ausgangslage (Ist)

### 1.1. Einleitung

Nach Entgleisung von Wagen ist unter anderem das E-Maß (AR-Maß) an den entgleisten Rädern zu messen.

### 1.2. Funktionsweise

Siehe Anlage 10, Punkt 1.17

### 1.3. Störung/Problembeschreibung

In Punkt 1.17 steht: „Wenn eine Kontrolle des Abstandes der inneren Stirnflächen der Radreifen oder bei Vollrädern der Radkränze der Radsätze verlangt wird, so muss dieser Abstand mindestens an drei Punkten, die 120° voneinander entfernt sind, in Schienenhöhe mit einem Messschieber gemessen werden.“

Nach dieser Vorgabe darf kein modernes elektronisches Gerät genutzt werden

### 1.4. Handelt es sich um eine anerkannte Regel der Technik\* (Z.B. DIN, EN)?

nein ja, folgende:

\* "anerkannte Regeln der Technik: die schriftlich festgelegten Regeln, die bei ordnungsgemäßer Anwendung dazu dienen können, eine oder mehrere spezifische Gefährdungen zu kontrollieren." (Quelle: EG-Verordnung Nr. 352/2009, Art. 3)

"Schriftlich fixierte oder mündlich überlieferte technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzlich vorgegebene Ziel zu erreichen und sich in der Praxis allgemein bewährt haben oder deren Bewährung nach herrschender Auffassung in überschaubarer Zeit bevorsteht". (Quelle: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit)

## 2. Sollzustand

### 2.1. Beseitigung der Störung/des Problems (Soll)

Der Text sollte so geändert werden, dass auch elektronische Geräte (z.B. Calipri-Wheel) genutzt werden dürfen.

### 3. Änderung/Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 10 des AVV:

Farb-Code für die Änderungsanträge:

**schwarz:** jetzt gültiger Text; dient zur Info und bleibt unverändert weiterhin gültig

**rot:** Text neu

**blau** (event. durchgestrichen): Text wird gelöscht

1.17 Wenn eine Kontrolle des Abstandes der inneren Stirnflächen der Radreifen oder bei Vollrädern der Radkränze der Radsätze verlangt wird, so muss dieser Abstand mindestens an drei Punkten, die 120° voneinander entfernt sind, in Schienenhöhe mit einem **geeigneten Messmittel** **Messschieber** gemessen werden

### 4. Begründung:

Mechanische Messgeräte wurden in den letzten Jahren durch elektronische Messgeräte ergänzt und bei der DB zugelassen. Dabei wurden in dem elektr. Gerät zur Radsatzvermessung mehrere mechanische Geräte vereint. Gleichzeitig wurde die Dokumentation der Messung mit in das Gerät aufgenommen. Diese neue Generation von Messgeräten soll nun auch im Rahmen des AVV zum Einsatz kommen dürfen.

### 5. Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen

*Bewertung von z.B. Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch).*

*Begründung der Festlegung.*

Positive Auswirkungen:

Auswirkungen auf Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit :  
Bei der DB Cargo AG werden standardmäßig die Radsatzprofile und das E-Maß (AR-Maß) mit dem Messgerät Calipri-Wheel gemessen.

Einheitlicher Werkstattbetrieb. Nach der Änderung kann **ein** Verfahren zur Messung in den Werken eingesetzt werden.(+3)

Genauer als Verfahren mit Messschieber.(+4)

Verbesserung der Dokumentation (+2)

Unabhängig von Witterungs- und Beleuchtungszuständen.(+3)

Betrieb, Interoperabilität, Wettbewerbsfähigkeit (+3 )

## 6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang siehe hierzu Punkt 1 und Punkt 2.

Die Risikobetrachtung entfällt da nur anerkannte Regelwerke umgesetzt werden.

Risikobetrachtung durchgeführt von:

<b>6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: Keine Veränderung an Grenzwertvorgaben und Anwendungsfällen	
<b>6.2. Änderung ist signifikant?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung:	
<b>6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung</b>	<input checked="" type="checkbox"/> entfällt
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb:	
6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen/Abweichung vom Normalbetrieb:	
6.3.3. Systemmissbrauch möglich:	
<input type="checkbox"/> nein	
<input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Sytemmissbrauchs:	
<b>6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
<i>Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• "anerkannte Regeln der Technik"</li> <li>• "Nutzung eines Referenzsystems"</li> <li>• explizite Risikoabschätzung</li> </ul>	
<b>6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Bewertungsstelle:	
Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen	[Anlage]