

## Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 10 AVV

### Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Thomas Thümmler	02.01.2023	3.8.1+ Anlage 10 Anhang 4 Bild 5	Neuerstellung
AG Instandhaltung	31.01.2023	3.8.1+ Anlage 10 Anhang 4 Bild 5	Aktualisierung (gemäß Protokoll der AG Instandhaltung)
Beschluss AG Instandhaltung	18.04.2023	3.8.1+ Anlage 10 Anhang 4 Bild 5	Aktualisierung und Zustimmung (gemäß Protokoll der AG Instandhaltung)
Beschluss SG WV	23.05.2023	3.8.1+ Anlage 10 Anhang 4 Bild 5	Zustimmung der SG WV
Beschluss GK AVV	07.06.2023	3.8.1+ Anlage 10 Anhang 4 Bild 5	Zustimmung des GK AVV

<b>Titel</b>	Neues Grenzmaß VBKS Sohle
<b>Änderungsantrag von: EVU / Halter / andere Gremien</b>	DB Cargo AG
<b>Änderungsantrag für:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 10
<b>Einreicher:</b>	Thomas Thümmler
<b>Ort, Datum:</b>	Mainz, 02.01.23
<b>Kurzbeschreibung:</b>	Konkretisierung Grenzmaße Bremssohle

**1. Ausgangslage (Ist)****1.1. Einleitung**

In den Ziffern 3.7 und 3.8 der Anl. 10 sind die Vorgaben zu Bremssohlen beschrieben. Bei GG Sohlen ist definitiv ein Mindestmaß von 10 mm an der schwächsten Stelle angegeben.  
Bei VBKS steht die Grenzwertangabe in Verbindung mit „einseitigem Verschleiß“.

**1.2. Funktionsweise**

-

**1.3. Störung/Problembeschreibung**

Die Grenzwertangabe darf sich nicht nur auf „einseitigen Verschleiß“ beziehen, sondern muß allgemein für die schwächste Stelle der Bremssohle gelten.

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

nein  ja, folgende: Anpassung analog Vorgaben zu Gusssohlen. Referenzsystem „Gusssohle“.

\* "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 zur geringsten Bremssohlendicke bei VBKS soll analog der bei Bremssohlen aus Gusseisen angepasst werden. Der Bezug auf einseitigen Verschleiß (Ziffer 3.8.1 letzter Anstrich) soll entfallen. Ggf. muss ein einseitiger Verschleiß als eigenständiges Kriterium unter Ziffer 3.8.1 aufgenommen werden

### 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

- 3.8.1 Verbundstoffbremsklotzsohlen sind bei folgenden Schadbildern **zu tauschen**
- fehlen;
  - radialer Bruch/Riss von der Reibfläche bis zum Trägerblech/Blechrand (Anhang 4 Bild 7);
  - sichtbare Ausbröckelungen des Reibmaterials von mehr als  $\frac{1}{4}$  der Sohlenlänge;
  - Metalleinschlüsse in der Reibfläche (Anhang 4 Bild 1);
  - Ablösen des Reibmaterials vom Trägerblech, wenn die Ablösung > 25 mm beträgt (Anhang 4 Bild 2);
  - Anrisse des Reibmaterials in Radumfangsrichtung, wenn dieser > 25 mm Risslänge aufweist (Anhang 4 Bild 4);
  - ~~Einseitiger Verschleiß der Sohle, wenn geringste, von außen sichtbare, Dicke 10 mm, unterschreitet (Anhang 4 Bild 5);~~
  - **Dicke der Bremssohlen, gemessen an der schwächsten von außen sichtbaren Stelle < 10 mm.**

#### Anlage 10 Anhang 4

Bild 5:

~~Stark unterschiedliche Sohlendicke zwischen oberen und unteren Sohlenende (einseitiger Verschleiß).~~

Geringste Dicke von 10 mm unterschritten

### 4. Begründung:

Nach heutigen Vorgaben kein Kleinstmaß bei gleichmäßigem Verschleiß festgelegt

### 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:

Uneindeutigkeit im Sicherheitsbereich Bremse beseitigt (Wert +3).

Auswirkungen auf Kosten, Verwaltung (Wert +1),

Anpassung an Text lt. Bremsprüfprotokoll UIC 543-1 (Wert +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 type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Begründung: Ja im positiven Sinn, weil dadurch Gefahren vermieden werden können.	
<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 type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:	
<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]