

An:

Arbeitsgruppe "technische Übergabeuntersuchung" (AG TÜ)

Sekretariat:

Lukas Halbig

Working Procedures Ground Staff (F.CBS 3 (B))

DB Cargo Deutschland AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 (0)613115-62364, Fax 0613115-60435

Mobil: +49 (0) 152-37549366

E- Mail: lukas.halbig@deutschebahn.com

## Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

### Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Lukas Halbig	02.09.2019		Erfassung
Zustimmung AG TÜ	24.03.2020		Gemäß Protokoll AG TÜ 03/2020
Zustimmung SG WV	26.05.2020		Gemäß Protokoll SG WV 05/2020

<b>Titel:</b>	Neuerung Code 3.2.4.5_ 3.2.4.6 gebrochene Kühlrippen/-stege
<b>Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:</b>	DB Cargo
<b>Änderungsantrag für:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11
<b>Einreicher:</b>	Sven Seligmann
<b>Ort, Datum:</b>	Mainz, 02.09.2019
<b>Kurzbeschreibung:</b>	Neuerung Code 3.2.4.5_ 3.2.4.6 gebrochener Kühlrippen/-stege an Wellenbremsscheiben.

## 1. Ausgangslage (Ist):

### 1.1. Einleitung

Immer mehr Güterwagen (bevorzugt KV Tragwagen) werden mit Wellenbremsscheiben ausgerüstet.

### 1.2. Funktionsweise

-

### 1.3. Störung / Problembeschreibung

Im Rahmen besonderer technischer Übergabeuntersuchung stellen die Wagenuntersuchungspersonale insbesondere vor Beladung der Güterwagen, Schäden und Mängel an Wellenbremsscheiben fest. Insbesondere gebrochene Kühlrippen bzw. Kühlstege. Eine gezielte Kennzeichnung solcher Feststellungen ist aufgrund fehlender Codes nicht möglich.

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

nein  ja, folgende: DIN 27205-3 / 2017

\*"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, Artikel 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/Problem (Soll)

Aufnahme zwei neuer Codes und einer Skizze in dem Anhang 1 der Anlage 9 AVV.  
Code 3.2.4.5 Kühlstege und Code 3.2.4.6 Kühlrippen.

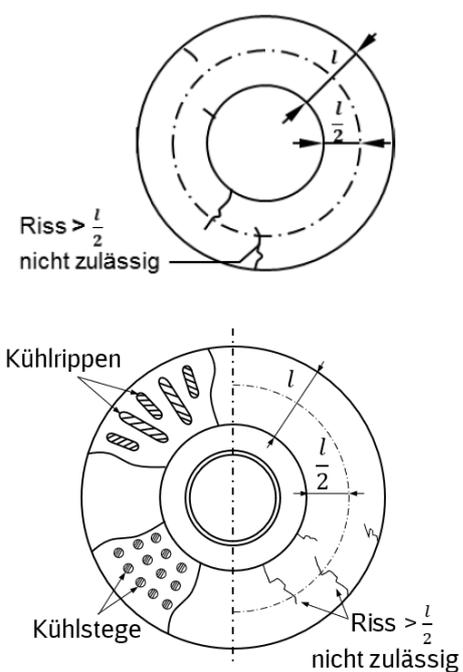
### 3. Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 9 des AVV:

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

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahme	Fehler-klasse
<b>Scheiben- bremse*</b>	3.2.4			
	3.2.4.1	Kennrinne der Bremsscheibe ist nicht mehr vollständig sichtbar (max. Abnutzung)	K + R1 (Bremse ausschalten)	3
	3.2.4.2	Defekte Befestigung der Bremsscheibe auf der Welle	Aussetzen	5
	3.2.4.3	Bremsscheibe: Nicht zulässige Risse > l/2 gemäß Skizze	K + R1 (Bremse ausschalten)	3
				
	3.2.4.4	Durchgehender Riss	Aussetzen	5
	3.2.4.5	Kühlstege fehlen, gerissen - mehr als 2 nebeneinander - mehr als 6 gesamt	K + R1	3
	3.2.4.6	Kühlrippen gerissen - mehr als 4, mit weniger als 3 unbeschädigten Kühlkanälen zwischen Kühlrippen mit Riss	K + R1	3

#### 4. Begründung

Die Ausrüstung von Güterwagen mit Wellenbremsscheiben und Feststellung von Schäden und Mängeln erfordert zusätzliche Schadcode.

#### 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.*

Auswirkungen:

Betrieb: Wertung 4,

Interoperabilität: Wertung 1,

Wettbewerbsfähigkeit: Wertung 1,

Kosten: Wertung 5 (Ausserordentliche Instandhaltungskosten bei zu kritischer Einschätzung von Schäden)

Verwaltung: Wertung: 4

Sicherheit: Wertung 1

## 6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

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

Risikobetrachtung durchgeführt von:

<b>6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?</b>	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Begründung: Zurzeit gibt es keine Möglichkeit Mängel an Wellenbremsscheiben mittels Schadcode explizit darzustellen. Mängel an Bremsbauteilen, hier Wellenbremsscheiben, stellen einen sicherheitsrelevanten Mangel dar.	
<b>6.2. Änderung ist signifikant?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: siehe Template Template Signifikanzprüfung als Anlage einfügen:	
<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 /Abweichungen vom Normalbetrieb:  6.3.3. Systemmissbrauch möglich:  <input checked="" type="checkbox"/> nein  <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
<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 Regel 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]