

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Jean-Marc Blondé	01.02.2022	Anh4	Erfassung
Jean-Marc Blondé	22.03.2022	Anh4	Änderungen gemäß AG Tü 03-2022
Beschluss AG Tü	22.03.2022	Anh4	Gemäß AG Tü 03-2022
Beschluss SG WV	05.04.2022	Anh4	Gemäß SG WV 05-2022
Beschluss AVV GK	09.06.2022	Anh4	Genehmigt

Titel:	Rad-Kombi-Prüflehre
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	SBB Cargo AG
Änderungsantrag zu:	☒ Anlage 9 ☐ Anlage 11
Einreicher:	Jean-Marc Blondé
Ort, Datum:	Olten, 12.02.2022
Kurzbeschreibung:	Anwendung einer neuen Rad-Kombi-Prüflehre im Bezug zum reduzierten Mass Sh von 32 mm (Antrag 2020-01)

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

Gemäß Antrag 2020-01 wurden letztes Jahr die Inhalte der UIC Anwendungsrichtlinie V-BKS (LL) (10. Ausgabe), Teil 2 Bremsbetrieb, Überwachung und Instandhaltung, und der Baurichtlinie V-BKS (K) (9. Ausgabe) vollständig in der Anlage 9 Anhang 1 zum Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) umgesetzt.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Störung / Problembeschreibung

Nach der Aufnahme der Grenzmaßes Spurkranzhöhe von 32,0 mm für Radsätze in LL-Sohlen gebremsten Fahrzeugen und des Grenzmaßes Spurkranzdicke von 33,0 mm für Radsätze in LL-Sohlen und K-Sohlen gebremsten Fahrzeugen können diese Grenzmaße mittels vorhandener Lehre im Verdachtsfall nicht überprüft werden.

1.4. Handelt es sich um eine anerkannte Regel der Technik* (wie 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, 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 einer neuen Rad-Kombi-Prüflehre im Anhang 4 der Anlage 9

3. Änderungen/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

Anhang 4

Prüfung **mittels Rad-Kombi-Prüflehre** ~~des q_R -Maßes~~

Die Rad-Kombi-Prüflehre kann für die Prüfung der Masse q_R , S_d , S_h inkl. Überwalzung und Hohllauf zur Anwendung kommen.

Bild 1 Zulässiges Spurkranzprofil im Bereich der äußeren Führungsfläche

Das am Spurkranz eines Rades mit der Lehre gemessene Maß q_R muss größer sein als 6,5 mm, wobei im Bereich der äußeren Führungsfläche des Spurkranzes bis 2 mm unterhalb seiner größten Höhe kein Absatz beziehungsweise keine Überwalzung vorhanden sein darf.

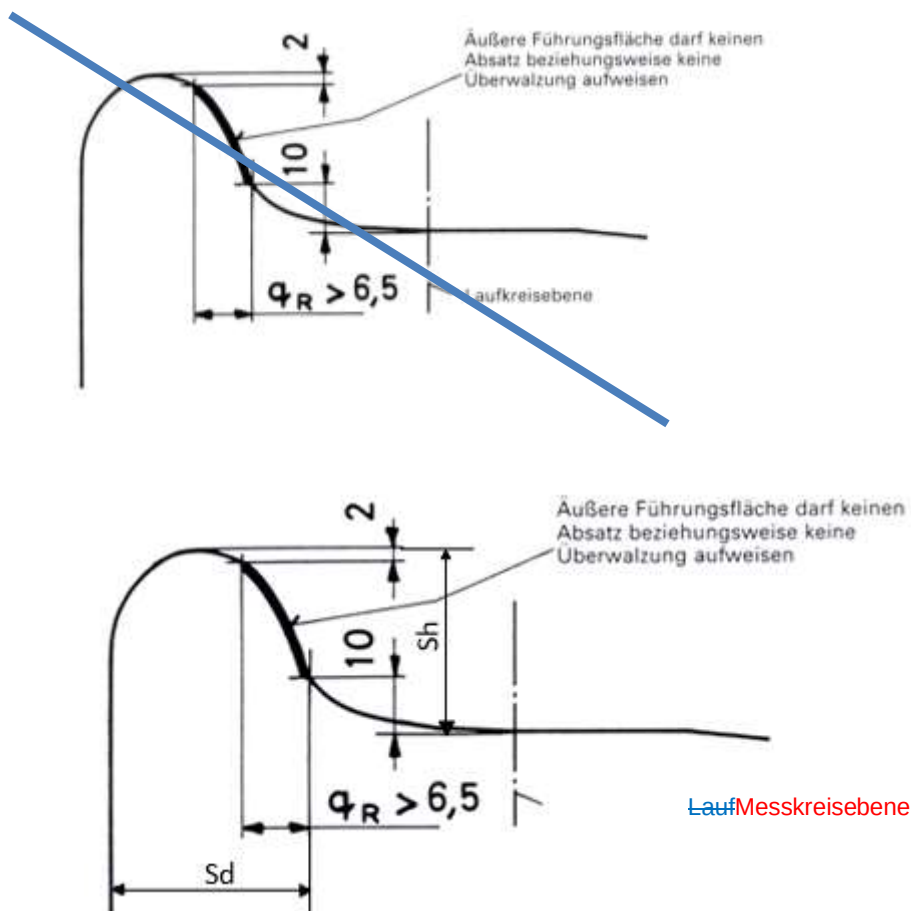


Bild 2 Lehre für die Kontrolle des q_r Maßes Abmessungen einer Rad-Kombi-Prüflehre für die Prüfung der Masse q_R , S_d , S_h inkl. Überwälzung und Hohllauf

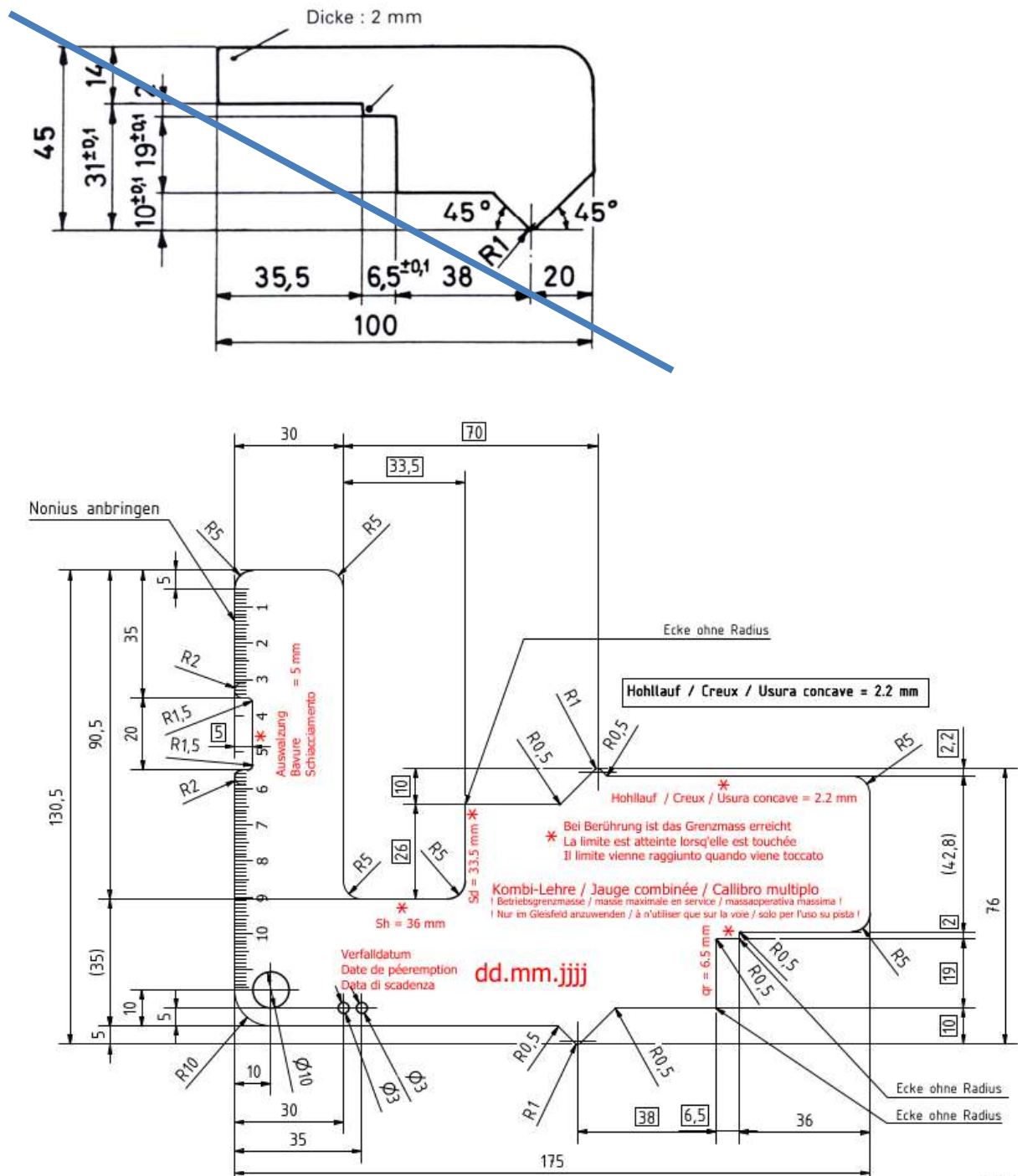
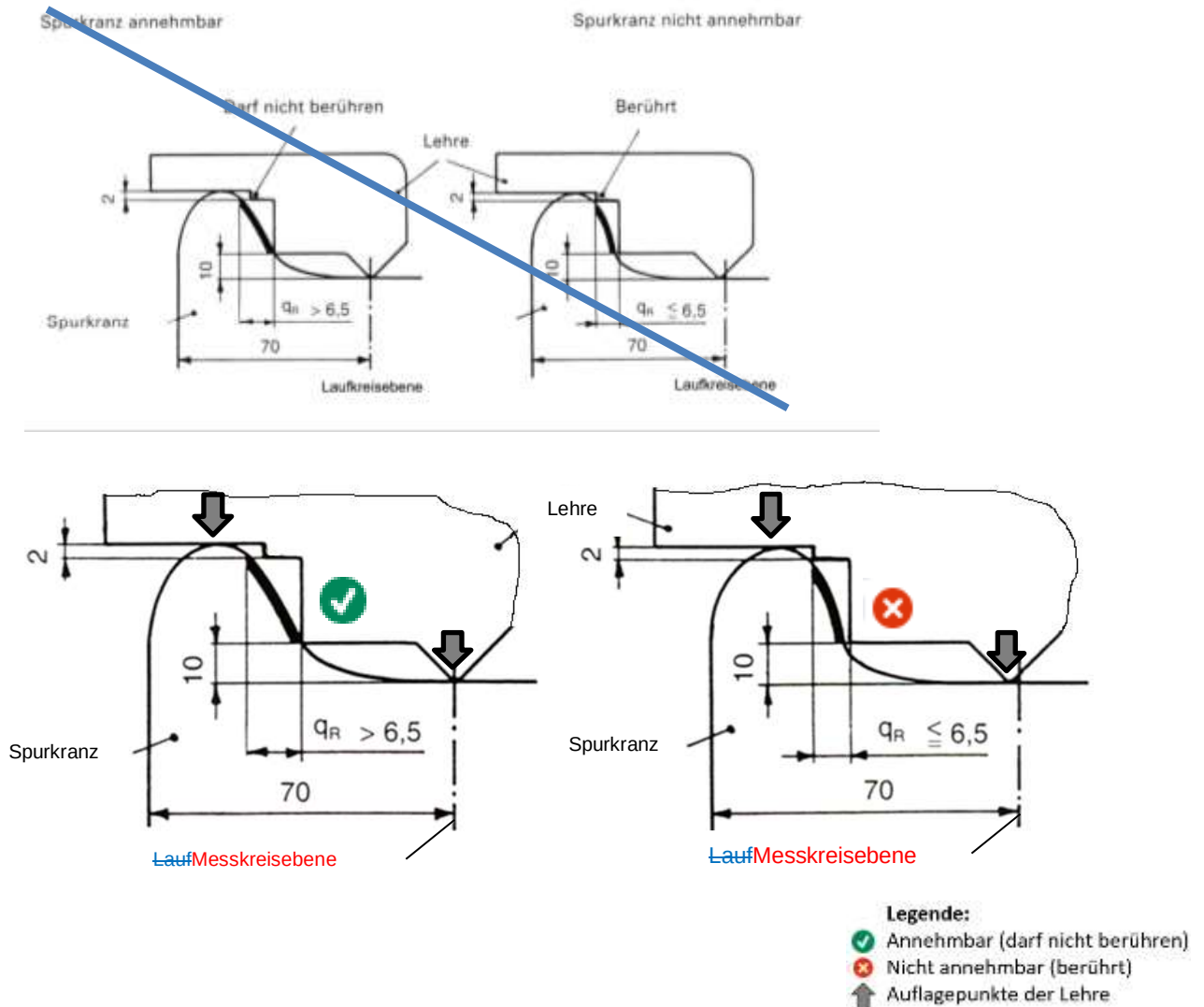
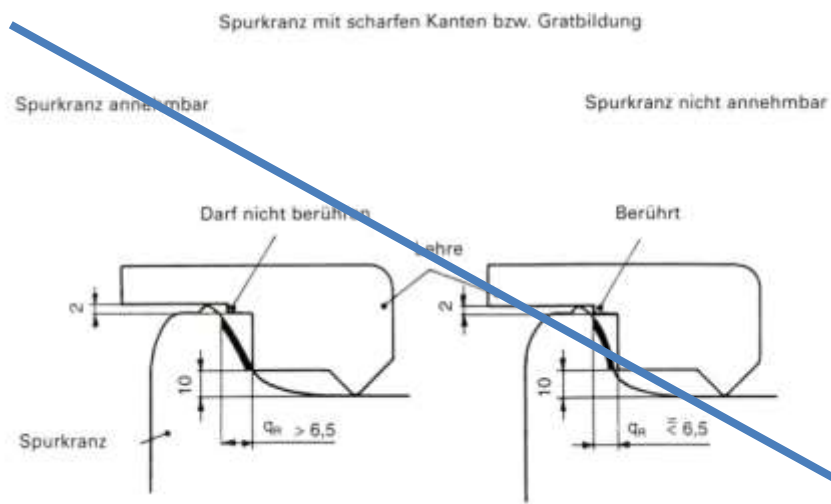


Bild 3 Spurkranz**Bild 4 Spurkranz mit scharfen Kanten bzw. Gratbildung**

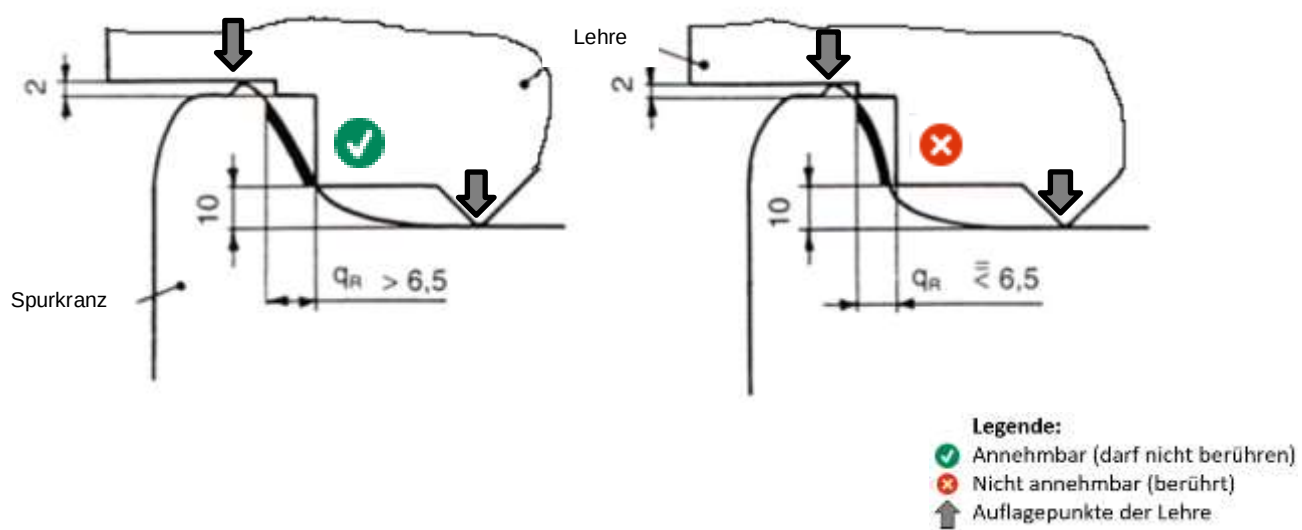


Bild 5 Höhe des Spurkranzes (Sh Maß)

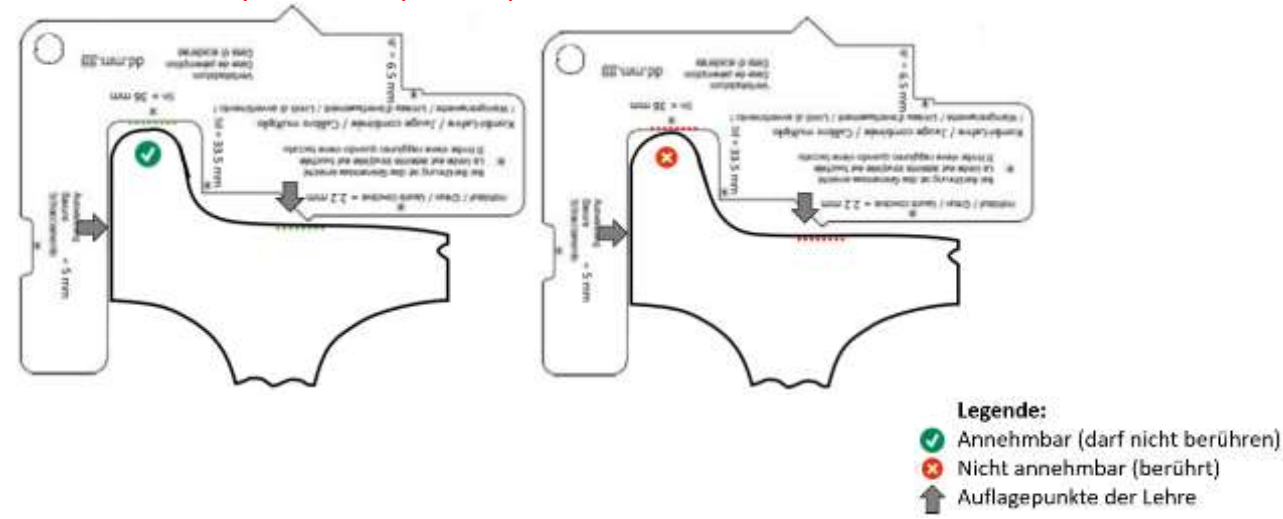


Bild 6 Breite des Spurkranzes (Sd Maß)

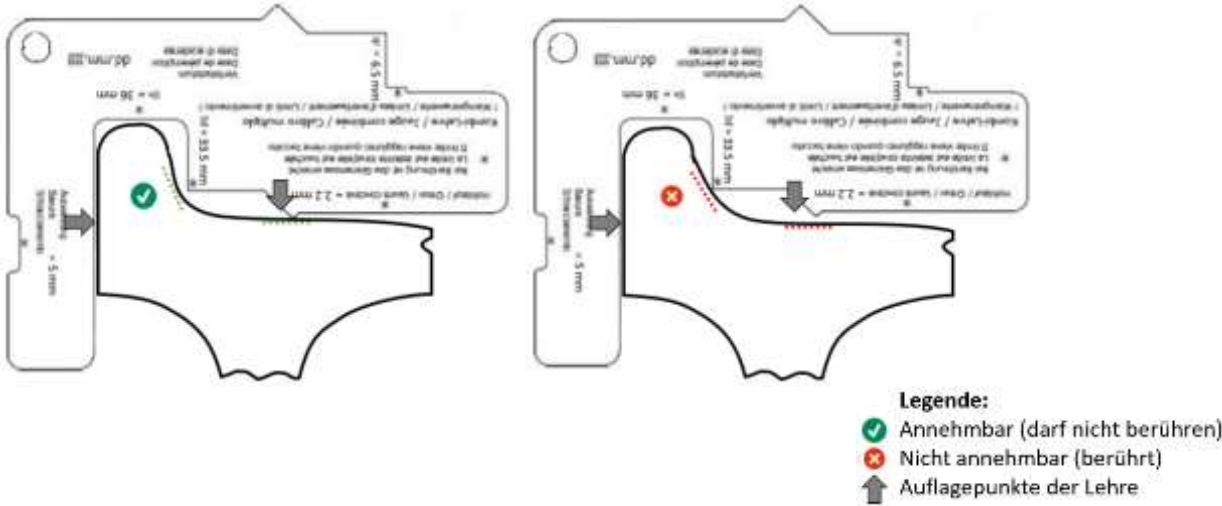


Bild 7 Überwalzung

Der zulässige Höchstwert für Überwalzungen beträgt $S_{max} = 5 \text{ mm}$

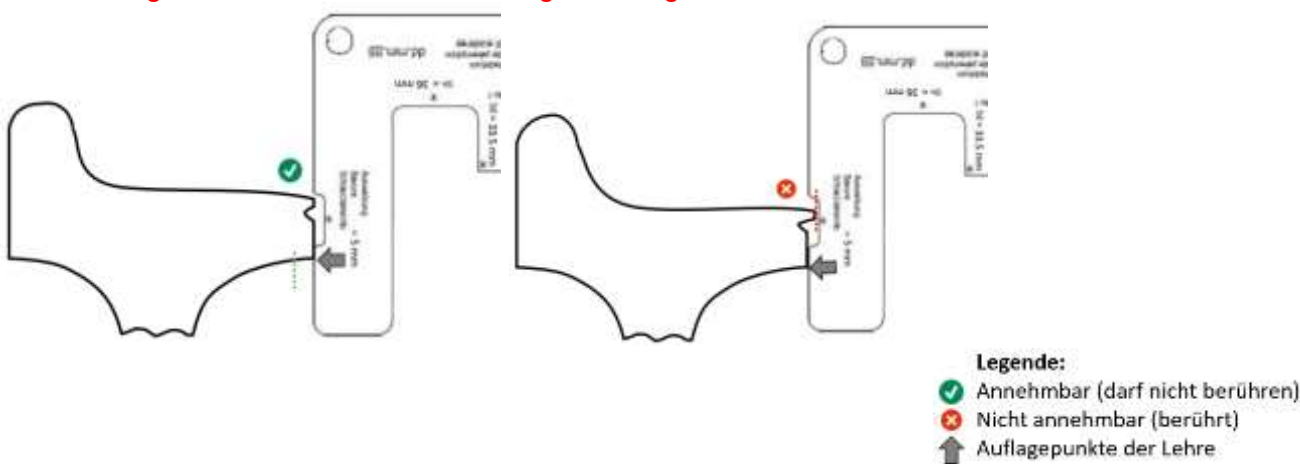
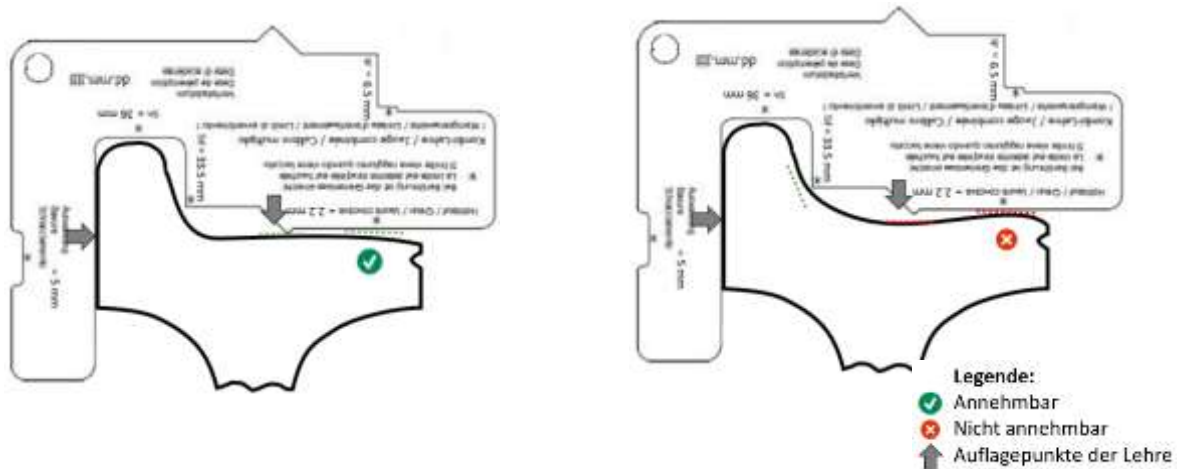


Bild 8 Hohllauf

Ein Hohllauf von mehr als 2 mm ist unzulässig und wurde auf der Prüflinse mit 2.2 mm definiert.

**4. Begründung**

Mittels dieser Rad-Kombi-Lehre können mehrere Abweichungen an der Radlauf­fläche besser beurteilt werden.

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, Interoperabilität, Wettbewerbsfähigkeit, Kosten, Verwaltung (Wertung: 3)

Sicherheit (Wertung 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:

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	☒ nein ☐ ja
Begründung:	
6.2. Änderungs ist signifikant?	☒ nein ☐ ja
Begründung: siehe Template Template Signifikanzprüfung als Anlage einfügen:	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:	☒ 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: ☐ nein ☐ ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	☒ nein ☐ ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: • „anerkannte Regel der Technik“ • Nutzung eines Referenzsystems • explizite Risikoabschätzung	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	☒ nein ☐ ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	[Anlage]