



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

A. Rawie GmbH & Co. KG
Dornierstrass 11
49090 Osnabrück

Komm.						
Antwort						
Eing. 03. Dez. 2018						
Fr	Hg	Ost	Bu	ZK	P	S

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

21.61-21izbo/023-2101#007-(505/18-Zul)

Bearbeitung: Dr.-Ing. Franz Haban

Telefon: +49 89 54856- 561

Telefax: +49 89 54856- 599

E-Mail: HabanF@eba.bund.de
Ref21@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 21.11.2018

VMS-Nummer 3382925

Betreff: Antrag auf Zulassung für den Bremsprellbock 16ZEB der Firma Rawie

Bezug: Ihr Antrag vom 09.03.2018 – Hr. Engeler

Anlagen: -

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren o. a. Antrag, mit dem Sie die Zulassung für den Bremsprellbock 16ZEB beantragen, ergeht folgender

Bescheid:

- I. Ich erteile die Zulassung für den Bremsprellbock 16ZEB bei den Eisenbahnen des Bundes.

Diese Zulassung ist befristet bis Ablauf des 30.11.2023.

Dieser Bescheid besteht aus 7 Seiten und darf nur vollständig verwendet werden.

Bremsprellböcke (BPB) dienen als Gleisabschluss und sollen im Fall eines Anpralls verschoben werden, um die Anprallenergie vollständig abzubauen. Je nach Anforderung an

die zu leistende Bremsarbeit werden dabei die unterschiedlichen Baureihen mit der entsprechenden Anzahl an Bremsselementen (BE) und ggf. Zusatzbremsen unterschieden. Bei einer größeren notwendigen Bremsarbeit kann es notwendig werden, unter dem Gleis eine Gleisverstärkung anzuordnen, um die Abhebung des Gleisrostes im Anprallfall zu beschränken.

Der BPB 16ZEB besteht aus zwei Stoßdreiecken mit Aufnahmen für Führungsklauen und Schubkonsolen für die Bremsselemente unter dem Prellbockfuß. Die Bremsselemente können entweder im Bremsprellbock oder als Zusatzbremsen hinter dem Bremsprellbock angeordnet werden, wobei 1 Zusatzbremse aus 2 Bremsselementen besteht. Die Stoßdreiecke sind über das Führungsrohr miteinander verbunden. Dieses dient zur Aufnahme eines inneren Führungsrohres mit hydraulischem Dämpfer und dem angeschlossenen Pufferträger. Der Pufferträger ist für Schienenfahrzeuge mit Mittelpufferkupplung geeignet. Für Schienenfahrzeuge mit Seitenpuffer sind zusätzliche Pufferplatten am Pufferträger vorhanden.

Der BPB 16ZEB ist für maximal 34 Bremsselemente geeignet. Im Bremsprellbock selbst können maximal 16 Bremsselemente angeordnet werden und ferner maximal 11 Zusatzbremsen (22 Bremsselemente) hinter dem Bremsprellbock. Die Zusatzbremsen können sowohl auf Fahrschienen oder Zusatzschienen aufgeteilt werden. Die Aufteilung der maximal zulässigen 34 Bremsselemente auf den Bremsprellbock und die Zusatzbremsen hinter dem Bremsprellbock hängen von den örtlichen Randbedingungen ab.

Prinzipiell können folgende 4 Ausführungen unterschieden werden:

- 10 ZEB bis 10 ZEB/1-12: 10 BE im BPB und bis zu 12 Zusatzbremsen (24 BE)
- 12 ZEB bis 12 ZEB/1-11: 12 BE im BPB und bis zu 11 Zusatzbremsen (22 BE)
- 14 ZEB bis 14 ZEB/1-10: 14 BE im BPB und bis zu 10 Zusatzbremsen (20 BE)
- 16 ZEB bis 16 ZEB/1-9: 16 BE im BPB und bis zu 9 Zusatzbremsen (18 BE).

Die tatsächlich erforderliche Anzahl der Bremsselemente, die Auswahl des verwendeten hydraulischen Dämpfers, die Verwendung einer Gleisverstärkung, die Länge des Bremswegs oder sonstige Ausführungsbestimmungen sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Abhängigkeit des Einsatzortes und der betrieblichen Randbedingungen festzulegen.

II. Der Zulassung liegen nachfolgende Unterlagen zugrunde. Diese sind Teil der Zulassung und zu beachten, soweit die Nebenbestimmungen nichts Gegenteiliges regeln.

- Unterlagen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - Antrag auf EBA-Zulassung mit Erläuterungsbericht vom 09.03.2018;
 - Einbauanweisung Bremsprellbock Typ 16 ZEB vom 06.03.2018;

- Wartungs- und Instandhaltungsanleitung für Bremsprellböcke vom 28.02.2018;
- Zeichnungen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - 10-883-101 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Standard 2018 vom 20.02.2018;
 - 10-883-120 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Standard 2018 vom 16.02.2018;
 - 10-883-130 Bremsprellbock Typ 16 ZEB mit hydraulischer Puffereinrichtung – Standard 2018 vom 19.02.2018;
 - 10-883-010 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 10 ZEB – 10 ZEB/12 vom 16.02.2018;
 - 10-883-011 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 10 ZEB – 10 ZEB/12 vom 06.03.2018;
 - 10-883-012 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 12 ZEB – 12 ZEB/11 vom 07.03.2018;
 - 10-883-013 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 12 ZEB – 12 ZEB/11 vom 07.03.2018;
 - 10-883-014 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 14 ZEB – 14 ZEB/10 vom 07.03.2018;
 - 10-883-015 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 14 ZEB – 14 ZEB/10 vom 07.03.2018;
 - 10-883-016 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 16 ZEB – 16 ZEB/9 vom 07.03.2018;
 - 10-883-017 Bremsprellbock Typ 16 ZEB Ausf. 16 ZEB – 16 ZEB/9 vom 07.03.2018;
 - 57-021-000 Bremsselement vom 17.10.2017;
 - 57-022-000 Führungselement für Prellbock Typ 4 – 10 EB vom 18.10.2017;
 - 57-023-000 Führungselement für Prellbock Typ 12 ZEB vom 19.10.2017;
- Statische Berechnungen der Firma A. Rawie GmbH & Co. KG:
 - S141 Bremsprellbock Typ 16 ZEB vom 07.03.2018;
 - S106 Führungsklaue Typ 10 vom 29.04.2015;
 - S95 Führungsklaue Typ 9 vom 14.10.2014;
- Bautechnische Prüfungen von Dr.-Ing. Jürgen Uhlendahl, vom EBA anerkannter Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau, Tätigkeitsbereiche Stahl- und Verbundbau:
 - Prüfbericht Nr. 1, Prüfnummer SU180719, Prellböcke Typ 16ZEB vom 13.08.2018;
- Bautechnische Prüfungen von Prof. Dr.-Ing. U. Weyer, vom EBA anerkannter Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau, Tätigkeitsbereiche Stahl-, Massiv- und Verbundbau:
 - Prüfbericht Nr. 5, Prüfnummer S130911, Führungsklaue Typ 10 vom 16.07.2015.
 - Prüfbericht Nr. 3, Prüfnummer S130911, Führungsklaue Typ 9 vom 09.01.2015.

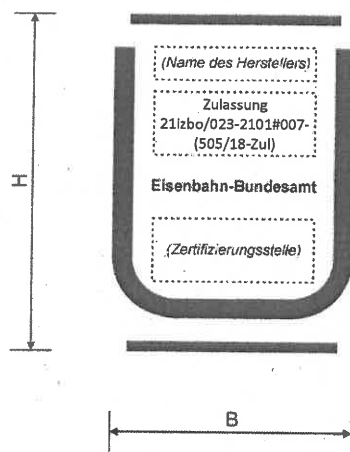
III. Die Zulassung wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Bauliche und sicherheitsrelevante Veränderungen des Bremsprellbocks sind dem Eisenbahn-Bundesamt vorab anzuzeigen. Bei einem sicherheitsrelevanten Ausfall oder Versagen ist das Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich zu verständigen. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet dann über das weitere Vorgehen.
2. Eine Kopie der Zulassung mit den zugehörigen technischen Unterlagen ist dem Bauherrn vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung zu stellen. Es ist sicherzustellen, dass eine

Kopie der Zulassung mit den zugehörigen technischen Unterlagen auf der Baustelle und während des Betriebs bei den örtlich zuständigen Stellen vorliegt.

3. Die Regelungen der TM 1-2017-10519 I.NPS 3, der TM 2012-1672 I.NVT 3 und der Richtlinie DS.800.01 Abs. 47 - 50 sind einzuhalten.
4. Auf der Baustelle und während des Betriebs muss eine Einbau-, Reparatur- und Instandhaltungsanweisung des Herstellers bei den örtlich zuständigen Stellen vorliegen und befolgt werden.
5. Der Bremsprellbock ist prinzipiell im geraden Gleis einzubauen. Ein Einsatz in Gleisbögen ist im Einzelfall gesondert zu betrachten und die Eignung des statisch-konstruktiv für die Bogenlage ertüchtigten Bremsprellbocks unter Berücksichtigung der Gleisparameter nachzuweisen.
6. Die Kennzeichnung des Bremsprellbocks ist in Absprache mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszuführen.
7. Die festgelegten Standorte der Bremsprellböcke sind dauerhaft und eindeutig zu markieren.
8. Die gesamte Konstruktion ist nach einem Anprall zu kontrollieren. Ist eine Beschädigung einzelner Bauteile nicht auszuschließen, sind die entsprechenden Bauteile auszutauschen. Gegebenenfalls ist der Bremsprellbock wieder auf den festgelegten Standort zu verschieben. Die Einhaltung des Bremsweges gemäß der Dimensionierung muss ständig gewährleistet sein.
9. Es ist sicherzustellen, dass die Funktionsfähigkeit der Bremsprellböcke nicht beeinträchtigt wird, insbesondere infolge Festrostens der Klemmkonstruktion.
10. Die Gehäuse und Verbindungsmittel der Bremsselemente müssen korrosionsgeschützt sein.
11. Die Schienen im Bereich des Bremsprellbocks und des Bremsweges dürfen weder lackiert noch eingefettet sein und dürfen keine starken Verschmutzungen oder erheblichen Rost aufweisen. Im Bereich des Bremsprellbocks und des Bremsweges dürfen keine geschraubten Schienenstöße und Isolierstöße vorhanden sein. Schweißstöße müssen eben abgeschliffen werden.
12. Für die Rückstromführung, Bahnerdung und den Potentialausgleich sind die Bestimmungen der Richtlinienfamilie 997.02 der DB AG maßgebend. Die Vorgaben in den Normen, insbesondere die der DIN EN 50122-1, müssen eingehalten werden.
13. Die erforderlichen elektro- und sicherungstechnischen Maßnahmen sind mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen.
14. Die Bauteile des Bremsprellbocks müssen einer laufenden Güteüberwachung nach DIN 18200 unterzogen werden.
15. Die Bestätigung der Übereinstimmung des Bremsprellbocks mit den Bestimmungen dieser Zulassung muss mit einer Übereinstimmungserklärung des Herstellers (Übereinstimmungsnachweis) auf der Grundlage einer werkseigenen Produktionskontrolle

und einer Erstprüfung durch eine hierfür anerkannte Prüfstelle nach folgendem Muster erfolgen:



Abmessungsverhältnis

(Außenmaß):

$B:H = 0,75 (\geq 4,5\text{cm} : 6,0\text{ cm})$

16. Das oben dargestellte Übereinstimmungszeichen ist auf dem Bremsprellbock oder, wenn dies nicht möglich ist, auf dem Lieferschein anzubringen.

IV. Vorbehalt:

Die Zulassung kann mit sofortiger Wirkung widerrufen werden, wenn Bestimmungen des Bescheids nicht eingehalten werden. Die Zulassung wird widerrufen, ergänzt oder geändert, wenn sich der Bremsprellbock nicht bewährt, insbesondere dann, wenn Schäden auftreten, die auf die Verwendung dieses Bremsprellbocks zurückzuführen sind oder wenn neue technische Erkenntnisse dies begründen.

V. Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.

VI. Hinweise:

1. Die Zulassung wird unbeschadet der Rechte Dritter, insbesondere privater Schutzrechte, erteilt.
2. Eine Verlängerung der Zulassung ist bei der Zulassungsstelle mindestens 6 Monate vor Ablauf der Geltungsdauer mit den einschlägigen Unterlagen zu beantragen.
3. Die für die Infrastruktur zuständige Betreiberbahn regelt in eigener Zuständigkeit, welche Bauarten des Oberbaus verwendet werden. Bei der Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt stehen vor allem sicherheitstechnische Aspekte im Vordergrund. Der Anwender kann zusätzliche, nicht zulassungsrelevante, Kriterien vor einem Einsatz im Betriebsgleis fordern. Es wird deshalb empfohlen, sich frühzeitig mit den zuständigen Stellen der Betreiberbahn in Verbindung zu setzen und unabhängig von der öffentlich-rechtlichen

Zulassung eine Anwendererklärung mit Festlegung der Ausführungsbestimmungen einzuholen.

4. Für Einsätze im Bereich des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) wird auf die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 und die zugehörige Verordnung (EU) 1299/2014 über die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) hingewiesen.
5. Diese Zulassung ersetzt weder ein ggf. erforderliches Planrechtsverfahren nach §18 AEG noch ein ggf. erforderliches bauaufsichtliches Verfahren nach VV BAU und VV BAU STE.

Begründung:

Das Eisenbahn-Bundesamt ist auf Grund des § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I Seite 2378, 2394, in der aktuellen Fassung) und des § 5 Abs. 1 und 1a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I Seite 2378, 2396, 1994 I S. 2439, in der aktuellen Fassung) in Verbindung mit § 26 Abs.1 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) als Aufsichtsbehörde sachlich zuständig und ermächtigt für die Erteilung von Zulassungen und Zustimmung im Einzelfall für Bauprodukte und die Anwendung von Bauarten bei den Eisenbahnen des Bundes.

Auf der Grundlage des derzeitigen Erkenntnisstandes kann die Zulassung erteilt werden, weil die bautechnischen Prüfungen von Prof. Dr.-Ing. U. Weyer und Dr.-Ing. Jürgen Uhlendahl gezeigt haben, dass aus statisch-konstruktiver Sicht die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit ausreichend ist.

Bei sachgerechter Ausführung und Qualitätsüberwachung bestehen keine technischen und sicherheitsrelevanten Bedenken gegen den Einsatz in Betriebsgleisen der Eisenbahnen des Bundes.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen ist zum Nachweis gleicher Sicherheit gemäß § 26 Abs. 3 EIGV i.V.m. § 2 Abs. 1 und 2 EBA erforderlich.

Die Technischen Regelwerke wurden fortgeschrieben und sind in der jeweils gültigen neuesten Fassung anzuwenden.

Für die Antragsbearbeitung werden Kosten gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 (BEVVG) in Verbindung mit der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) erhoben. Der Kostenbescheid ergeht mit gesonderter Post.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Heinemannstr. 6, 53175 Bonn, oder bei einer der Außenstellen dieser Behörde einzulegen.

Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden. Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez.: Dollowski

beglaubigt:

