

## Änderungen und Ergänzungen zum AVV, Anlage 9 „Vorschlag-Nr. 2“

### Änderungen zum Anhang 1: Code 5.3.3 und 5.2.3.2

<p><b>1.- Erläuterung des Problems (mit Beispielen und nach Möglichkeit Zahlen zur Bemessung der Größenordnung des Problems)</b></p> <p>Die Anlagen 9 zum AVV regelt und beschreibt im Anhang 1 den verbindlich einzuhaltenden technischen Zustand der gegenseitig zu übergebenden Güterwagen, zwischen zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wie er durch eine technische Übergangsuntersuchung gewährleistet sein muss.</p>	<p><b>2.- Nachweis, wo und warum der AVV in dieser Hinsicht Mängel aufweist</b></p> <p>Einzuhaltende Vorgaben hinsichtlich der Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit im AVV und den verbindlich geltenden UIC- MB und Richtlinien.</p>
<p><b>3.- Erläuterung der Gründe, warum das beschriebene Problem nur über den AVV gelöst werden kann</b></p> <p>Die Umsetzung ist Aufgabe aller am AVV Beteiligten.</p>	<p><b>4.- Darlegung, warum das beschriebene Problem mit der vorgeschlagenen Änderung / Ergänzung zu lösen ist</b></p> <p>Die Einhaltung ist Grundlage für die Weiterführung von bi- und multilateralen Vereinbarungen und anzustrebender Neuabschlüsse.</p>
<p><b>5.- Beschreibung, wie die vorgeschlagene Änderung / Ergänzung zur Problemlösung beiträgt</b></p> <p>Die Änderungen haben das Ziel den Anforderungen der TSI Vorgaben, Auflagen staatlicher Behörden, ECM und der Einhaltung des AVV qualitativ gerecht zu werden.</p>	<p><b>6.- Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen (Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, ...) mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)</b></p> <p>Betriebliche Effekte: Deutliche Verringerung der Aufenthaltszeiten bei Grenzübergaben. Beschleunigung der Verkehre</p> <p>Kosten: Verringerung durch Vermeidung von Transportunterbrechungen, unnötiger Bussgeldzahlungen</p> <p>Verwaltungsaufwand: Minimierung von Kontroll- und Bearbeitungstätigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr.</p> <p>Interoperabilität: Wird bereits am Anfang des Transportes durch das absendete EVU gewährleistet.</p> <p>Sicherheit: Die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes ist bereits bei Transportbeginn sichergestellt.</p>
<p><b>7.-Textvorschlag</b></p> <p>Änderung im Anhang 1 der Anlage 9: Mängelbeschreibung der Schadcodes 5.3.3 und 5.2.3.2 besser definiert.</p>	

April 2013

### Änderung zum Schadcode 5.3.3

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise Anomalies/Critères/Indices	Maßnahmen Suite à donner	Fehler- klasse
<b>Pufferstößel</b>	5.3			
	5.3.1	Fehlt oder ist gebrochen	Aussetzen	5
	5.3.2	Riss im Übergangsbereich zum Teller	Aussetzen	5
	5.3.3	Funktion ( <del>auch durch mangelhafte Schmierung</del> ) gefährdet  <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>blanke Stellen</del></li> <li>• <b>mehrere</b> Verriefungen (<b>sichtbare Führungsfläche</b>) &gt; 1 mm Tiefe scharfkantig und Länge &gt; 15 mm</li> </ul>	Aussetzen	5

### Änderung zum Schadcode 5.2.3.2

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler- klasse
<b>Pufferteller</b>	5.2			
	5.2.1	Fehlt, gebrochen, so deformiert, dass seine Funktion nicht gewährleistet ist, rechteckiger Pufferteller verdreht	Aussetzen	5
	5.2.2	Befestigung auf dem Pufferstößel		
	5.2.2.1	- 1/3 oder mehr der Niete oder Schrauben lose	Aussetzen	4
	5.2.2.2	- weniger als 1/3 der Niete oder Schrauben lose	K	3
	5.2.3	Berührungsfläche		
	5.2.3.1	- nicht geschmiert	Schmieren, wenn nicht möglich, aussetzen	5
	5.2.3.2	- <b>mehrere</b> Verriefungen > 1 mm Tiefe scharfkantig und Länge 50 mm	Aussetzen	5