

Änderungen und Ergänzungen zum AVV, Anlage 9 „Vorschlag-Nr. 1“

Änderungen zum Anhang 1: Einführung Rillen und Mulden

<p>1.- Erläuterung des Problems (mit Beispielen und nach Möglichkeit Zahlen zur Bemessung der Größenordnung des Problems)</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>2.- Nachweis, wo und warum der AVV in dieser Hinsicht Mängel aufweist</p> <p>Einhaltende Vorgaben hinsichtlich der Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit im AVV und den verbindlich geltenden UIC- MB und Richtlinien.</p>
<p>3.- Erläuterung der Gründe, warum das beschriebene Problem nur über den AVV gelöst werden kann</p> <p>Die Umsetzung ist Aufgabe aller am AVV Beteiligten.</p>	<p>4.- Darlegung, warum das beschriebene Problem mit der vorgeschlagenen Änderung / Ergänzung zu lösen ist</p> <p>Die Einhaltung ist Grundlage für die Weiterführung von bi- und multilateralen Vereinbarungen und anzustrebender Neuabschlüsse.</p>
<p>5.- Beschreibung, wie die vorgeschlagene Änderung / Ergänzung zur Problemlösung beiträgt</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>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)</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>7.-Textvorschlag</p> <p>Änderung im Anhang 1 der Anlage 9: Neuaufnahme Schadcode 1.3.8 Rillen-, Mulden-, Hohlaufbildung auf der Lauffläche des Rades auf Grundlage EN 15313 und der Anwendungsrichtlinie V-BKS (LL) des UIC Forum „Forschung und Technik“ Studiengruppe 7 „Bremswesen und Laufwerke“. Die Aufnahme soll unter dem Kapitel 1.3 erfolgen, da dieses Kapitel sowohl für Radreifen als auch für das Vollrad anzuwenden ist.</p>	

26. Mai 2015

Wir beantragen die Aufnahme in Anhang 1 der Fehlercodes 1.3.8; 1.3.8.1 und 1.3.8.2 gemäss nachstehender Tabelle:

In der Fußzeile erfolgt eine kurze Definition von Rillen, Mulden und Hohllauf.

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler-klasse
Radsatz- lauffläche	1.3.8	Rillen-, Mulden-, Hohllaufbildung* auf der Lauffläche des Rades		
	1.3.8.1	Rillen (scharfkantig) < 1 mm Tiefe	K + R1	4
	1.3.8.2	Rillen (scharfkantig) ≥ 1 mm Tiefe	Aussetzen	5
	1.3.8.3	Mulden- und Hohllaufbildung > 2 mm Tiefe	Aussetzen	5

*Rillen treten umlaufend über den Radumfang auf und können die gesamte Laufflächenbreite betreffen und kennzeichnen sich durch scharfkantige Übergänge. Mulden treten umlaufend über den Radumfang auf und können die gesamte Laufflächenbreite betreffen; sie kennzeichnen sich durch eine ausgerundete Kontur ohne scharfkantige Übergänge. Hohllauf: Ein Hohllauf liegt vor, wenn der äußere Laufflächenbereich höher ist als die Lauffläche in der Laufkreisebene.

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