

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Claude Weis	27.12.2019	Anhang 9.4 der Anlage 9	Erfassung gemäß AG TÜ 10/2019
Claude Weis	06.01.2021	Anhang 9.4 der Anlage 9	Änderungen gemäß AG TÜ 10/20
Claude Weis	19.01.2021	Anhang 9.4 der Anlage 9	Anpassungen gemäß AG TÜ 01/21
Zustimmung AG TÜ	23.03.2021	Anhang 9.4 der Anlage 9	Gemäß AG TÜ 03/2021
Zustimmung SG WV	23.04.2021	Anhang 9.4 der Anlage 9	Gemäß Protokoll SG WV 04/2021
Zustimmung GK AVV	14.06.2021	Anhang 9.4 der Anlage 9	Genehmigt

Titel:	Änderung vom Anhang 9.4 der Anlage 9
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	CFL Cargo
Änderungsantrag für:	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11
Einreicher:	Claude Weis
Ort, Datum:	Dudelange, 06.01.2021
Kurzbeschreibung:	Ergänzung einer Entgleisungsgeschwindigkeit in der Checkliste , Anhang 9.4 der Anlage 9

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

Gemäss Punkt B-1 der Anlage 10 des AVV, müssen der (die) entgleiste(n) Radsa(ä)tz(e) zwecks Untersuchung ausgebaut werden, wenn die Entgleisungsgeschwindigkeit >10km/h war. Ebenfalls fragen die Halter vermehrt nach der Entgleisungsgeschwindigkeit.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Störung / Problembeschreibung

Im Anhang 9.4 (Checkliste) gibt es momentan keine Möglichkeit die Entgleisungsgeschwindigkeit (wenn bekannt) einzugeben, welche wir dem Halter weiterleiten können.

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

nein ja, folgende: Anlage 10(B-1) vom AVV und EN-Norm 15313-2016 (Artikel 9.6)

**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)**

Hinzufügen eines Feldes, im Anhang 9.4 welches über die Entgleisungsgeschwindigkeit informiert.

3. Änderung/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

1	2	3	4	5
Ziffer	Frage	Antwort	Weiter nach Ziffer	Bemerkungen
Gemeinsame Bestimmungen für Fahrzeuge mit Einzelradsätzen und Drehgestellen				
1	Trägt der Wagen eines der Interoperabilitätszeichen wie unter Code 6.1.1.2 oder 6.1.1.3 im Anhang 1 angegeben?	Ja Nein	2 13.2	
2	Wird das Lademaß der beteiligten EVU eingehalten?	Ja Nein	3 2.1	
2.1	Liegt die Zustimmung der beteiligten EVU zur Übernahme vor?	Ja Nein	3 13.2	
3	Ist der Wagen entgleist?	Ja Nein	5 / 5.1 4	
4	Ist der Wagen scharf aufgelaufen bzw. unzulässiger Rangierstoß	Ja Nein	6 8 15.1 13.1	
5	Ist die Entgleisungsgeschwindigkeit bekannt ?	Ja Nein	7 / 7.1 7 / 7.1	Dokumentieren in km/h
6	Ist die Auflaufgeschwindigkeit bekannt ?	Ja Nein	7 / 7.1 7 / 7.1	Dokumentieren in km/h
7 5	Entspricht die Radreifendicke den Kriterien des Codes 1.1.1 des Anhangs 1?	Ja Nein	8 6 15.2 13.2	Messen
7.1 5.1	oder ist bei Vollrädern die Rille zur Kennzeichnung der Mindestdicke sichtbar laut Code 1.2.1 des Anhangs 1?	Ja Nein	8 6 15.2 13.2	
8 6	Liegen die Maße für Sd, Sh, qR und der Abstand E innerhalb der zulässigen Grenzen?	Ja Nein	9 7 15.2 13.2	Für den Abstand E, Dreipunktmessung
9 7	Entspricht das Spurmaß (S _R) folgenden Kriterien: – höchstens 1426 mm? – mindestens 1410 mm bei Raddurchmesser > 840 mm? – mindestens 1415 mm bei Raddurchmesser ≤ 840 mm?	Ja Nein	10 8 15.2 13.2	

10 8	Hat der Wagen augenscheinlich gleiche Tragfedern?	Ja Nein	11 9 15.2 13.2	
11 9	Liegt die Pufferhöhe innerhalb der zulässigen Toleranz?	Ja Nein	12 10 15.2 13.2	Messen
12 10	Hat der Wagen Aufbauten (oder Ladung), die sich während der Fahrt verdrehen, verschieben oder sonst bewegen können?	Ja Nein	13 11 14 12	
13 11	Sind ausreichend äußerlich erkennbare Sicherungen für die Festlegung der beweglichen Aufbauten (oder der Ladung) vorhanden und wirksam?	Ja Nein	13 12 15.2 13.2	
14 12	Ist der Wagen ansonsten frei von sicherheitsrelevanten Schäden oder Mängeln?	Ja Nein	15.1 13.1 15.2 13.2	
	Ergebnis der Lauffähigkeitsuntersuchung	Maßnahmen		
15.1 13.1	Der Wagen darf mit der angeschriebenen Geschwindigkeit eventuell als außergewöhnliche Sendung befördert werden	Muster I erstellen, Wagen lauffähig melden		
15.2 13.2	Der Wagen darf in diesem Zustand nicht in Züge eingestellt werden	Muster I nicht erstellen, Wagen mit Angabe der Gründe nicht lauffähig melden		

4. Begründung

Die Halter fragen vermehrt nach der Entgleisungsgeschwindigkeit. Der Anhang 9.4 könnte somit dienen, um dem Halter diese Information weiterleiten zu können, wenn sie bekannt ist.

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: 4)

Sicherheit (Wertung 4)

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?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: Gemäß Anlage 10(B-1) vom AVV und EN-Norm 15313-2016 (Artikel 9.6) müssen engleiste Radsätze vom Wagen zwecks zusätzlicher Untersuchung ausgebaut werden.	
6.2. Änderung ist signifikant?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: siehe Template Template Signifikanzprüfung als Anlage einfügen:	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:	<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 type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"> • „anerkannte Regel der Technik“ • Nutzung eines Referenzsystems • explizite Risikoabschätzung 	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	[Anlage]