

## Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 11 des AVV

### Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Lukas Joa	30.11.2020	Anl.11, 2.4	Erfassung
Zustimmung AG TÜ	23.03.2021	Anl.11, 2.4	Gemäß AG TÜ 03/2021
Zustimmung SG WV	23.04.2021	Anl.11, 2.4	Gemäß Protokoll SG WV 04/2021
Zustimmung GK AVV	14.06.2021	Anl.11, 2.4	Genehmigt

<b>Titel:</b>	Ergänzung der Abbildungen für Lastgrenzraster
<b>Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:</b>	DB Cargo
<b>Änderungsantrag für:</b>	<input type="checkbox"/> Anlage 9 <input checked="" type="checkbox"/> Anlage 11
<b>Einreicher:</b>	Lukas Joa
<b>Ort, Datum:</b>	Mainz, 30.11.2020
<b>Kurzbeschreibung:</b>	Die Abbildungen zeigen kein Lastgrenzraster im S-Verkehr in Verbindung von 2 Sternen ohne Zeile 120 km/h

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

Die Abbildungen zeigen kein Lastgrenzraster im S-Verkehr in Verbindung von 2 Sternen ohne Zeile 120 km/h

**1.2. Funktionsweise**

-

**1.3. Störung / Problembeschreibung**

Regelmäßig Hindernisse im Eisenbahnverkehr und Austausch von Güterwagen aufgrund unterschiedlicher Interpretationen.

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

☐ nein ☒ ja, folgende: DIN EN 15528; Inhalt analog der Anlage 11 Punkt 2.4 und stellt die Abbildung ebenfalls nicht dar.

\*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 der Abbildung in Anlage 11 Punkt 2.4.

### 3. Änderung/Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 11 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

#### 2.4 Zeichen für Lastgrenzen

Bild 1

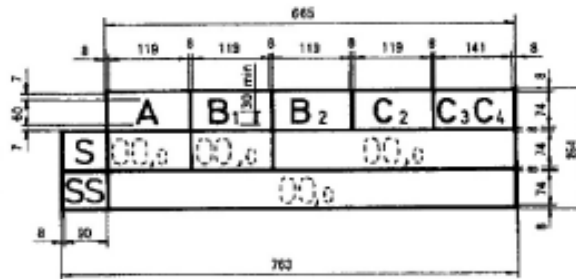


Bild 2

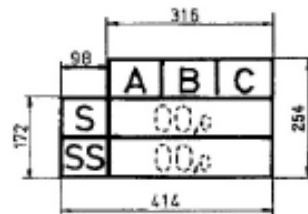


Bild 3

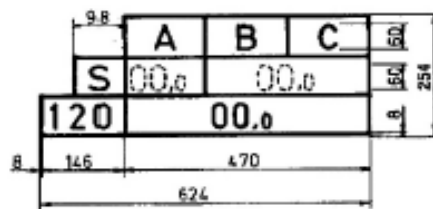


Bild 4



Bild 5

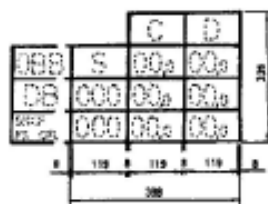


Bild 6

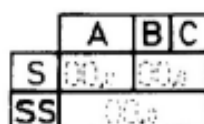


Bild 7

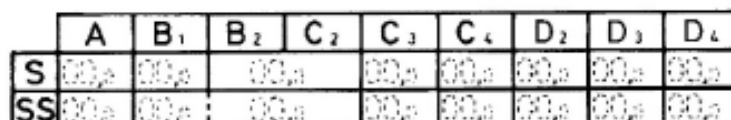


Bild 8

	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>	C <sub>4</sub>
SS	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0

Bild 9\*

	A	B	C	D	
S	00,0	00,0	00,0	00,0	★ ★ ★ ★ ★
120 / 00,0	00,0				

Bild 10\*

	A	B	C	
S	00,0	00,0		★ ★
SS	00,0			

Bild 11\*

	A	B	C	
S	00,0	00,0	00,0	★ ★

\* Abweichend davon dürfen die Sterne auch links vom Lastgrenzenraster stehen.

**Anordnung:** Auf jeder Seitenwand links.

**Bedeutung:**

S	Lastgrenzen in t (Tonnen) für Wagen, die in Zügen des S-Regimes (Vmax 100 km/h) ohne besondere betriebliche Bedingungen laufen.
SS	Lastgrenzen in t für Wagen, die in Zügen des SS-Regimes (Vmax 120 km/h) ohne besondere betriebliche Bedingungen laufen.
120 / 00,0	Wagen, die nur leer (00,0 t) in Zügen bis 120 km/h laufen dürfen (Bild 3 und 9).
Bild 4, 5	Lastgrenze in t und Geschwindigkeit in km/h, die EVU untereinander vereinbart haben und welche die Lastgrenze nach dem UIC-Kodex überschreitet.
★ ★	Lastgrenzen in t für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h laufen dürfen, wobei die Bremse den Vorschriften des SS-Verkehrs nicht voll genügt.
★ ★ ★	Lastgrenzen in t für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h laufen dürfen, wobei die Bremse den Vorschriften des SS-Verkehrs nicht voll genügt. Die Wagen müssen mit automatischer Lastabbremung ausgerüstet sein.

**Bemerkung 1:** Die Anschrift zur Streckenklasse D befindet sich nur an Wagen, die bei der Streckenklasse D eine größere Radsatzlast zulassen als bei der Streckenklasse C. Die Anschrift zur Streckenklasse E befindet sich nur an Wagen, die bei der Streckenklasse E eine größere Radsatzlast zulassen als bei der Streckenklasse D.

**Bemerkung 2:** Die EVU treffen für Wagen mit dem Kennzeichen „★ ★“ und „★ ★ ★“ die notwendigen Regelungen für eine ordnungsgemäße Zugbildung (Erreichen der Mindestbremsleistung, ggf. Fahrplanabweichungen etc.).

\* Kennzeichnung mit \*\*\* für alle nach dem 01.01.2007 in Betrieb genommenen Neubauwagen mit entsprechender Eignung

#### 4. Begründung

Durch die Aufnahme der Abbildung wird die in der Praxis angewandte Anschrift nun detailliert dargestellt.

Die Abbildung 11 bedeutet:

- Wagen darf sowohl leer als auch beladen (nach Gewichten in Zeile S) 120 km/h laufen – auf Grund der zwei Sterne
- Die Bremskraft ist jedoch nur für 100 km/h ausreichend (bei vielen derartigen Wagen in einem 120 km/h Zug werden die Mbr vermutlich nicht erreicht).

Im Gegensatz dazu bedeutet Abbildung 9:

- Wagen darf ebenfalls sowohl leer als auch beladen 120 km/h laufen. Für den Zustand leer ist die Bremskraft für 120 km/h ausreichend, für den Zustand beladen ist die Bremsleistung nur für 100 km/h ausreichend.

#### 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: 2

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:

<b>6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?</b>	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Begründung: Betrifft eine Anschrift, die den Ladezustand in Abhängigkeit der Geschwindigkeit beschreibt.	
<b>6.2. Änderungs ist signifikant?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: Die aufzunehmende Abbildung stellt eine im Betrieb gängige und angewandte Anschrift dar. Die Aufnahme und Darstellung von Anschriften in der Anlage 11 stellt ebenso ein bewährtes Verfahren dar.	
<b>6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:</b>	<input type="checkbox"/> entfällt
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb: Die Güterwagen verkehren unter der angeschriebenen Höchstgeschwindigkeit mit der angeschriebenen höchsten Zuladung.  6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen /Abweichungen vom Normalbetrieb: Güterwagen verkehren mit der angeschriebenen Höchstgeschwindigkeit mit dem angeschriebenen niedrigsten Gewicht.  6.3.3. Systemmissbrauch möglich:  <input checked="" type="checkbox"/> nein  <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
<b>6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?</b>	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• „anerkannte Regel der Technik“</li> <li>• Nutzung eines Referenzsystems</li> <li>• explizite Risikoabschätzung</li> </ul>	
<b>6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Bewertungsstelle:  Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	[Anlage]