

## Antrag zur Aufnahme von Änderungen im AVV Anlage 9

### Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Jean-Marc Blondé	14.01.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Entwurf
Jean-Marc Blondé	08.02.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Aktualisiert gem. Sitzung der AG TÛ am 16.01.2024
Jean-Marc Blondé	19.03.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Aktualisiert nach der Sitzung der AG TÛ im März 2024
Beschluss AG TÛ	19.03.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Genehmigt gem. Sitzung der AG TÛ vom März 2024
Beschluss SG WV	14.05.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Genehmigt durch die SG WV
Beschluss GK AVV	04.06.2024	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.7	Abgelehnt - mit dem UIP-Kommentar UIP „Nein, die UIP ist der Meinung, dass der Antrag generell akzeptabel ist, aber im Wortlaut überarbeitet werden muss“.
Diskussion in der AG TÛ	21.01.2025	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.8	UIP präsentierte neuen Wortlaut in EN
Beschluss der AG TÛ	19.03.2025	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.8	Genehmigt gem. Sitzung der AG TÛ vom März 2025
Feedback-Loop AG TÛ nach der SG WV der UIC sowie den Sitzungen UIP und ERFA	16.05.2025	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.8	Keine Änderung rückgemeldet, allseits genehmigt
Beschluss GK AVV	12.06.2025	Anlage 9, neuer Punkt 3.2.8	Genehmigt durch das AVV GK

<b>Titel</b>	Begriffe: Wagen „leer“ und „beladen“
<b>Änderungsantrag von EVU/Halter/andere Gremien:</b>	SBB Cargo AG
<b>Änderungsantrag zu:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11
<b>Einreicher:</b>	Jean-Marc Blondé
<b>Ort, Datum:</b>	Olten, 04.01.2024
<b>Kurzbeschreibung:</b>	Derzeit gelten die Schadcodes und die Maßnahmen unabhängig davon, ob die Wagen leer oder beladen sind. Bei bestimmten Schadcodes sind die Maßnahmen jedoch unterschiedlich, je nachdem, ob die Wagen leer oder beladen sind.

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

Derzeit gelten die Schadcodes und die Maßnahmen unabhängig davon, ob die Wagen leer oder beladen sind.

**1.2. Funktionsweise**

-

**1.3. Störung/Problembeschreibung**

Es gibt keine dokumentierte Unterscheidung der Maßnahmen je nachdem, ob die Wagen leer oder beladen sind.

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

Nein  Ja, folgende:

\* „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 402/2013, 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 Störung/Problem (Soll)**

Einführung einer Unterscheidung zwischen den für leere und beladene Wagen zu treffenden Maßnahmen in den entsprechenden Schadcodes.

### 3. Änderungen/Zusatz nur für den Änderungsantrag der Anlage 9 AVV:

Farbcode für die Änderungsanträge:

**Schwarz:** jetzt gültiger Text, dient zur Info und bleibt unverändert weiterhin gültig

**Rot:** Text neu

**Blau** (eventuell durchgestrichen): Text wird gelöscht

#### 3 Fehlerkatalog (Anhang 1)

##### 3.2 Bemerkungen zum Fehlerkatalog

...

3.2.4 Diese Anlage ist keine erschöpfende Aufstellung aller Mängel. Bei Mängeln, die im Katalog nicht aufgeführt sind, die jedoch die Betriebssicherheit gefährden oder die Verkehrstauglichkeit beeinträchtigen können, entscheidet das befähigte Personal, welche Maßnahmen zu treffen sind. Die Dokumentation dieser Mängel ist mit dem in Kontext stehenden Bauteil / Komponenten / Aspekt übergeordneten Code vorzunehmen und mindestens der zweiten Gliederungsebene zuzuordnen.

3.2.5 „Aussetzen“ bedeutet, dass die Weiterbeförderung des Wagens unterbrochen wird, wenn ein Mangel vorliegt, der Auswirkung auf die Betriebssicherheit haben kann.

3.2.6 Nach „Aussetzen“ verbleibt der Wagen während der Behebung dieses Mangels im Gewahrsam des verwendenden EVU, das diesen Mangel festgestellt hat.

3.2.7 Im Betrieb festgestellte Schäden und Mängel (Dimension von Länge, Tiefe oder Breite) werden in Millimeter (mm) gemessen. Werte >0 und <1mm werden festgestellt, aber nicht gemessen.

##### 3.2.8 Wagen leer / beladen

Die Schadcodes nach Anhang 1 gelten sowohl für beladene als auch für unbeladene Güterwagen. Der Zustand der Ladung oder ihrer Sicherung kann die Lauffähigkeit eines Wagens beeinträchtigen. In diesen Fällen veranlasst das EVU, dass die Ladung korrigiert oder gesichert wird oder der Wagen entladen wird.

#### 4. Begründung:

Angesichts der Synchronisierung der Anlagen 9 und 10 und der Unterscheidung zwischen leeren und beladenen Wagen ist es notwendig, deren Behandlung zu beschreiben.

#### 5. Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen

*Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen (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: 3)

Sicherheit (Wertung: 4)

## 6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang (siehe hierzu Punkte 1 und 2).

Die Durchführung einer Risikoanalyse ist unnötig, wenn nur anerkannte Normen angewendet werden.

**Diese Sicherheitsbewertung wird von der Arbeitsgruppe erstellt und freigegeben und durch die Abstimmung der AVV-Unterzeichner validiert.**

<b>6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Begründung:	
<b>6.2. Änderung ist signifikant?</b>	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Begründung: siehe Formular. Fügen Sie die das Formular „Signifikante Änderung“ bei.	
<b>6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> N/A
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):	
<b>6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
<i>Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:</i> <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]