

Änderungen und Ergänzungen zum AVV, Anlage 9 „Vorschlag-Nr. 5“

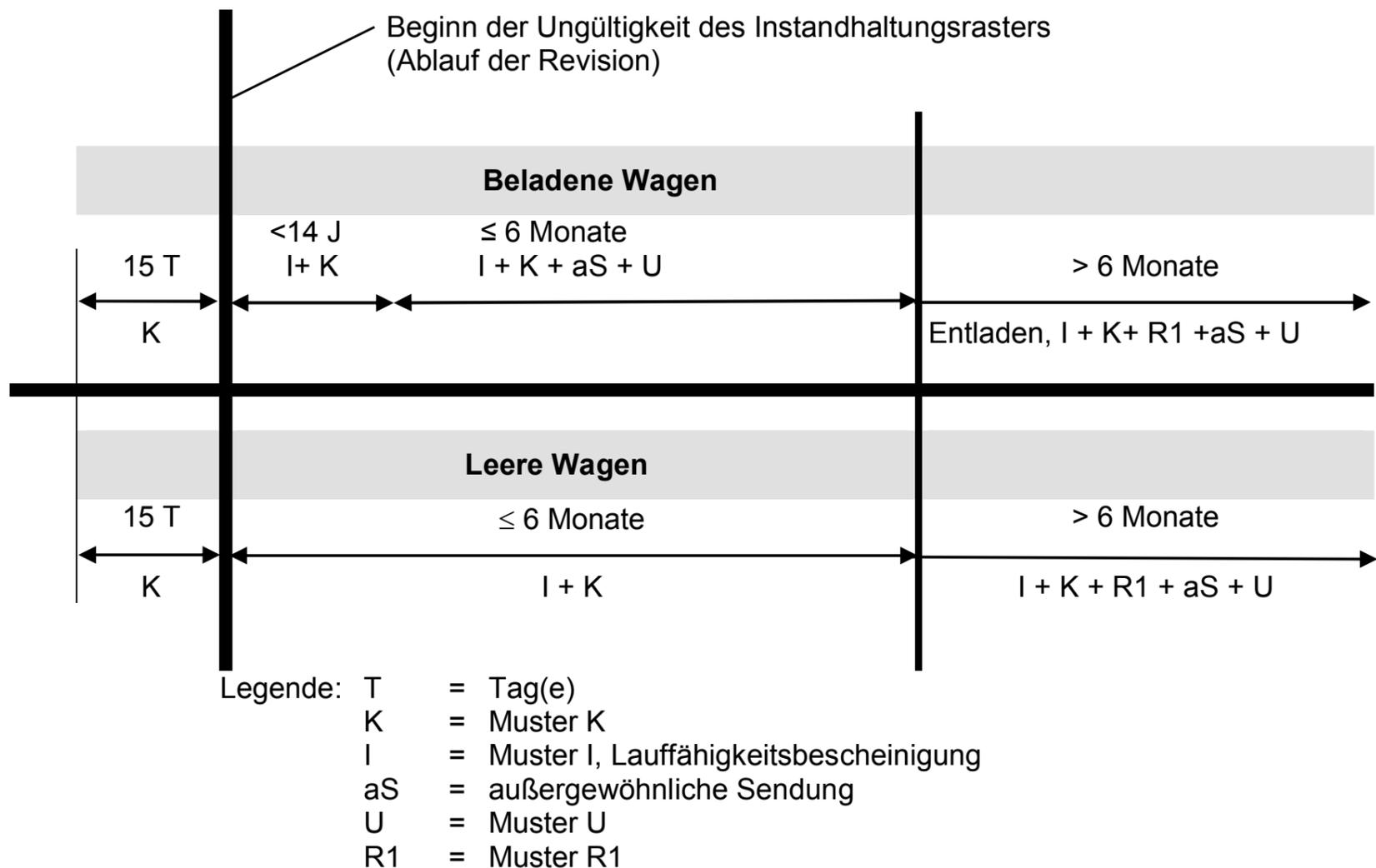
Änderungen zum Anhang 8 und 9

<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>Einzuhaltende 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>Änderungen zu den Texten sind aus Umfangsgründen als Anlagen beigefügt.</p>	

„Änderungen zum Anhang 8 der Anlage 9 AVV“

Ausgangslage/Einleitung:

Die dargestellte Verfahrensweise ist in Anlage 9 AVV, Anhang 8 international vereinbart und stellt momentan die Prozedere zur Behandlung von Wagen mit abgelaufener REV dar.



Kurze Info aus der Historie:

- Bei der Erstellung des Anhangs 8 der Anlage 9 AVV war es Absicht, den Aufwand für leere und beladene Wagen in der Anfangsphase der abgelaufenen Revision so weit wie möglich zu minimieren. Ziffer 2 des Anhangs 8 unterstellt deshalb, dass Wagen mit abgelaufener Revision $\leq 6\text{ Monate}$ im Zugverband, bei der Ausführung der technischen Wagenuntersuchung abgearbeitet werden. Inhalt der Lauffähigkeitsuntersuchung (LU) ist in all diesen Fällen die normale Wagenuntersuchung.
- **Beladenen** Wagen mit abgelaufener Revision $> 14\text{ Tage}$ und $\leq 6\text{ Monate}$ werden zusätzlich zu außergewöhnlichen Sendungen (aS) erklärt mit dem Ziel, diese Fälle künftig minimieren zu können. Eine betriebliche Einschränkung z.B. Geschwindigkeitsreduzierung resultiert, sofern keine Schäden/Mängel bei der LU festgestellt werden, daraus nicht.
- Leere Wagen, bei denen die Revision $> 6\text{ Monate}$ abgelaufen ist (unabhängig davon, ob diese Wagen zur REV oder zum Verkauf oder zur Verschrottung gehen), sind aus dem Zugverband auszusetzen. Inhalt der LU ist in diesen Fällen, zusätzlich zur Wagenuntersuchung, die Checkliste. Beladene Wagen sind zu entladen. Deshalb lautet auch der erste Satz des Anhangs 9: „Katalog der Untersuchungen, die zusätzlich zum Anhang 1

an **leeren** Wagen vorzunehmen sind, deren Gültigkeit des Instandhaltungsrasters (Revisionsfrist) um **> 6 Monate ≤ 5 Jahre** überschritten ist.“

Bei diesen Wagen ist, wegen der möglicherweise eingeschränkten Funktion des Steuerventiles, zusätzlich die **Bremse auszuschalten**.

Problem

Aktuelle Problematik

Aufgrund der bekannten wirtschaftlichen Krise kamen bei EVU tausende Wagen mit abgelaufener REV zur Abstellung. Im Laufe der Abstellung ist mittlerweile bei vielen Wagen die REV bereits **> 6 Monate** abgelaufen. Aufgrund der aktuellen Regelungen (s.o.) ist eine Weiterbeförderung der Wagen zur Verschrottung, Ausführung der REV, Abstellung in anderen Betriebsstellen, ... nicht ohne größeren Aufwand möglich (LU nach Checkliste, Beförderung als aS, Bremse aus).

Aufgrund v.g. Problematik, wäre die Verfahrensweise Anhang 8 der Anlage 9 AVV unter dem Aspekt „Wahrung der gleichen Sicherheit“ zu überdenken.

Beseitigung der Störung resp. Problem

Änderungsanträge

- Antrag 1: Beförderung von **Leerwagen** mit abgelaufener REV als **Normalsendung**
- Antrag 2: **Aufwandsminderung** bei Wagen mit abgelaufener REV **> 6 Monate**
- **Zu Antrag 1 (a)**
 - **Leerwagen mit abgelaufener REV werden grundsätzlich nicht mehr zu aS erklärt. Unter diese Regelung fallen auch beladene Wagen mit abgelaufener REV > 6 Monate die entladen werden und leer zur REV, Verschrottung oder Verkauf weiterbefördert werden.**

Begründung

Es ist dem Halter die Möglichkeit zu geben, seine Wagen im Leerzustand mit dem Ziel zur REV... als Normalsendung zu fahren.

Die in Anhang 8 der Anlage 9 AVV festgelegten aS begründen sich auf keine betrieblichen Beschränkungen. Die Steigerung des Aufwandes mit weiterem Ablauf der REV liegt/lag u.a auch darin begründet, dass die Halter ihren Pflichten nachkommen sollen, ihre Wagen zeitgerecht einer REV zuzuführen.

Zu Antrag 1 (b)

- **beladene Wagen deren REV > 14 Tage ≤ 6 Monate abgelaufen ist, werden ~~weiterhin zu aS erklärt und nur als BZA weiterbefördert.~~ nicht mehr als aS erklärt und als Normalsendung befördert.**

Begründung

~~Beladenen Wagen mit abgelaufener Revision > 14 Tage und ≤ 6 Monate wurden zusätzlich zu außergewöhnlichen Sendungen (aS) erklärt mit dem Ziel, diese Fälle künftig minimieren zu können. Damit soll verhindert werden, dass leere Wagen nach Ablauf der REV bis zu 6 Monaten~~

~~wieder und wieder den EVU neu beladen zur Beförderung übergeben werden und nicht mit dem Ziel, „z.B. leer zur REV“ weiterbefördert werden. Die Kosten der aS gehen in diesen Fällen nach AVV Art. 22.4, s. Anhang 8 (5) der Anlage 9 zum AVV, zu Lasten des Halters.~~

Mit der ab 01.01.2011 abzugebenden Selbstverpflichtung ECM und dem einzuführenden Prüfverfahren der EVU erübrigt sich diese verschärfende Transportmaßnahme.

Textänderung Anhang 8 (4)

Antrag 1a erfordert im Anhang 8 Seite 92 in Punkt 4 folgende Änderung:

Leere und beladene Wagen, bei denen die Revision > 6 Monate und ≤ 5 Jahre abgelaufen ist, sind auszusetzen, beladene Wagen sind außerdem zu entladen. ~~eine Weiterbeförderung ist nur als aS zulässig.~~ Bei der LU ist eine besondere Checkliste (Anhang 9) anzuwenden.

- **Zu Antrag 2 (a)**
- **Die Bewertung (Messung) des E – Maßes soll künftig auch bei Wagen mit abgelaufener REV > 6 Monate nur überprüft werden, wenn Anzeichen von Gewalteinwirkung festgestellt bzw. vermutet werden.**

Begründung

Nach **Punkt 5 der Checkliste** ist das E-Maß (Abstand der inneren Stirnflächen der Räder) zu überprüfen. Die Messung beruht auf einer Dreipunktmessung, wobei jede Messung ein Verschieben der Räder um jeweils 120° erfordert.

Nach den gültigen Regelwerken der EVU und Anlage 10 AVV muss im Betrieb, innerhalb der REV-Abstände, das Maß E erst nach festgestellten Gewalteinwirkungen (sichtbare Schäden/Mängel am Radsatz wie Entgleisung, scharfer Aufstoß, thermische Überbeanspruchung oder in Zweifelsfällen) gemessen und beurteilt werden.

Die Messung des E-Maßes soll künftig auch bei Wagen mit abgelaufener REV > 6 Monate **nur** überprüft werden, wenn Anzeichen von Gewalteinwirkung festgestellt bzw. vermutet werden.

Nach Bewertung des Sachverhaltes stimmte TTZ Systemtechnik Minden zu, dass die Notwendigkeit einer Dreipunktmessung zur Überprüfung des E – Maßes nur bei Gewaltschäden gegeben ist.

Anmerkung

Bei DB Schenker Rail Deutschland AG wurden im Jahre 2008 und 2009 **625 Lauffähigkeitsuntersuchungen (LU)** wegen REV – Überschreitung > 6 Monate nach Checkliste durchgeführt.

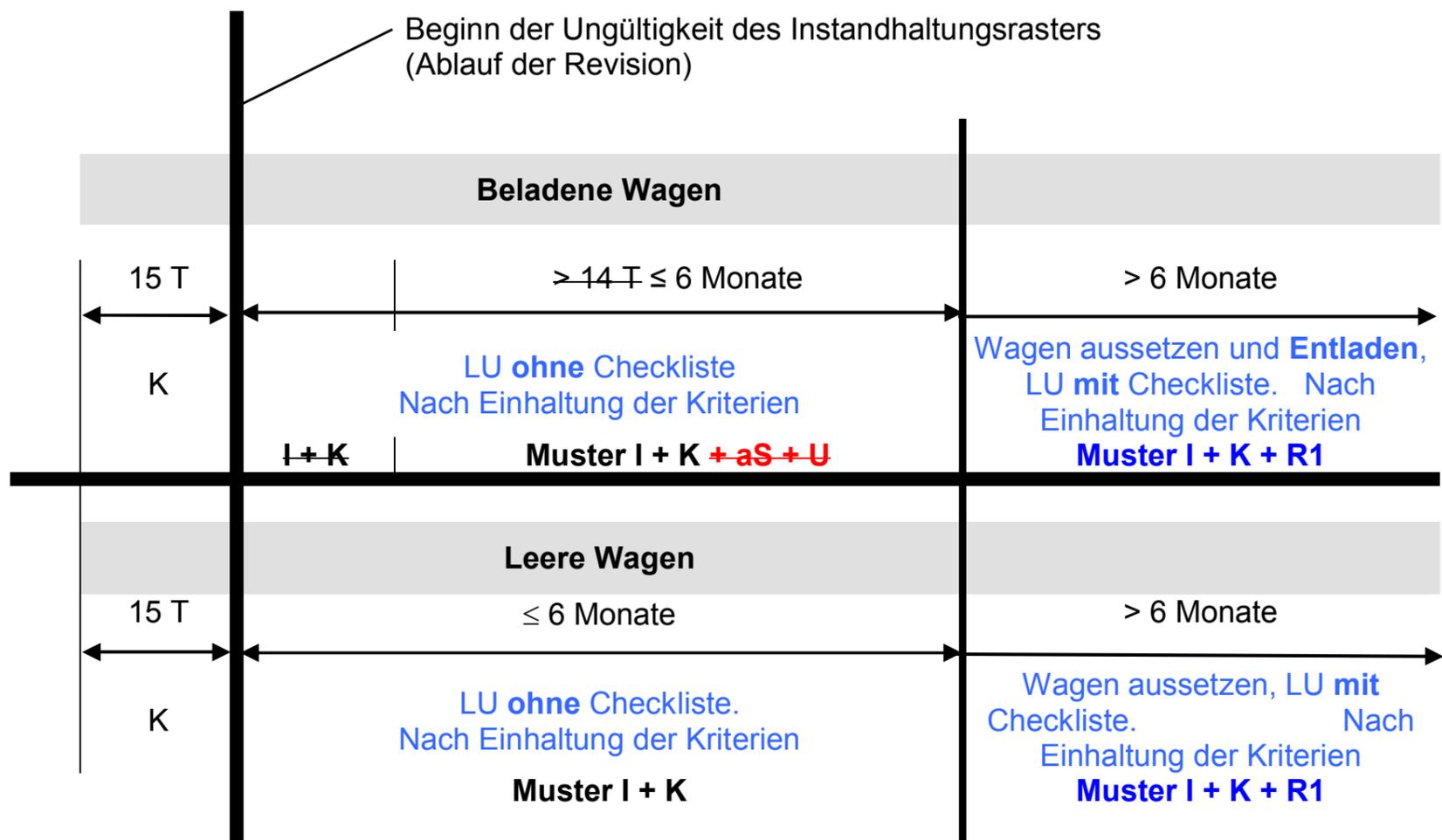
In lediglich 4 Fällen war nach Punkt 5 der Checkliste (Dreipunktmessung) das Differenzmaß von 2 mm leicht überschritten, so dass eine Lauffähigkeitsbescheinigung (LB) vorerst nicht erstellt werden konnte. Das E- Maß selbst lag in den vorgegebenen Toleranzen.

- **Zu Antrag 2 (b)**
- **In Punkt 6 der Checkliste wird die Überprüfung des Spurmaßes gefordert. Für die Ermittlung des Spurmaßes ist eine Dreipunktmessung nicht erforderlich.**

Begründung

Zur Ermittlung des Spurmaßes ist an jedem Radsatz **einmal** das E – Maß (AR – Maß, Stichmaß) und das Sd – Maß links/rechts zu messen (keine Dreipunktmessung).

Nach Bewertung des Sachverhaltes durch TTZ Systemtechnik Minden ist hierfür eine Dreipunktmessung nicht erforderlich (Einmalmessung).



„Änderungen zum Anhang 9 der Anlage 9 AVV“

Ziffer	Frage	Antwort	Weiter nach Ziffer	Bemerkungen
1	Trägt der Wagen das Zeichen „RIV“ oder ist er Gegenstand einer bi- oder multilateralen Vereinbarung – sind die entsprechenden EVU im Vereinbarungsrastrer angeschrieben?	Ja Nein	2 12.2	
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 12.2	
3	Haben die Radsätze eine Kennung oder ein Datum der letzten Revision?	Ja Nein	3.1 12.2	
3.1	Ist das Revisionsdatum der Radsätze leserlich?	Ja Nein	3.2 12.2	
3.2	Ist das Revisionsdatum der Radsätze überschritten?	Nein Ja	4 12.2	Ggf. bei Halter erfragen, wenn nicht möglich, 12.2 (ggf. Radsätze tauschen).
4	Entspricht die Radreifendicke den Kriterien der Ziffer 1.1.1 des Anhanges 1?	Ja Nein	5 12.2	Messen
5	Liegen Anzeichen von Gewaltschäden, einer Entgleisung, scharfe Aufläufe, thermischer Überbeanspruchung (ausgenommen sind Radsätze die als thermisch stark beanspruchbar gekennzeichnet sind und mit Graugusssohlen gebremst werden),-vor?	Ja Nein	5.1 5.2	
5.1	Liegen die Maße für Sd, Sh, qR und der Abstand E innerhalb der zulässigen Grenzen	Ja Nein	6 12.2	Messen (Dreipunktmessung)
5.2	Liegen die Maße für Sd, Sh, qR und der Abstand E innerhalb der zulässigen Grenzen	Ja Nein	6 12.2	Messen (Einpunktmessung)
6	Entspricht das Spurmaß folgenden Kriterien ?	Ja Nein	7 12.2	Rechnen
7	Hat der Wagen augenscheinlich gleiche Tragfedern?	Ja Nein	8 12.2	
8	Liegt die Pufferhöhe innerhalb der zulässigen Toleranz?	Ja Nein	9 12.2	Messen

9	Hat der Wagen Aufbauten, die sich während der Fahrt verdrehen, verschieben oder sonst bewegen können?	Ja Nein	10 11	
10	Sind ausreichend äußerlich erkennbare Sicherungen für die Festlegung der beweglichen Aufbauten vorhanden und wirksam?	Ja Nein	11 12.2	
11	Ist der Wagen ansonsten frei von sicherheitsrelevanten Schäden oder Mängeln?	Ja Nein	12.1 12.2	
	Ergebnis der Lauffähigkeitsuntersuchung	Maßnahmen		
12.1	Der Wagen darf mit der angesprochenen Geschwindigkeit, leer und mit ausgeschalteter Bremse als außergewöhnliche Sendung befördert werden.	Muster I erstellen, Wagen lauffähig melden.		
12.2	Der Wagen darf in diesem Zustand nicht in Züge eingestellt werden.	Muster I nicht erstellen, Wagen mit Angabe der Gründe nicht lauffähig melden.		

Das UIC- MB 502- 1 ist entsprechend anzupassen.