

Änderungsantrag zu Anlagen 9 und 11 AVV : Nr 9

Änderungen

Name des Verantwortlichen	Datum	Absatz	Änderung
Stefan Zebracki	24.03.2015		gem. AG TÜ 02/2015 Paris
Jean-Marc Blondé	19.05.2015		Einarbeitung gemäss AG-TÜ 05/2015 Paris
Zustimmung	19.05.2015		Gemäss Protokoll AG-TÜ 05/2015

Titel	Präzisierung Kennzeichen CT Anlage 11
Änderungsantrag von: EVU / Halter / andere Stellen	SNCF
Änderungsantrag zu:	<input type="checkbox"/> Anlage 9 <input checked="" type="checkbox"/> Anlage 11
Verfasser:	Geoffroy Maille, SNCF
Ort, Datum:	Mainz, 24.03.2015
Kurzbeschreibung:	Das CT Zeichen ist an Wagen für Verkehre durch den Ärmelkanaltunnel von und nach Großbritannien nicht mehr erforderlich. Das Zeichen soll in der Anlage 11 AVV präzisiert werden.

1. Ausgangslage (Ist)

1.1. Einleitung

Derzeit ist das CT Kennzeichen für Wagen, die für den Verkehr im Ärmelkanaltunnel zugelassen sind, in der Anlage 11 AVV noch aufgeführt.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Anomalie/Darlegung der Problematik

Da das CT Zeichen gemäß der Betreibervorschrift der **Infrastruktur NETWORK RAIL (Ärmelkanaltunnel - lien fixe transmanche, LFT)** nicht mehr erforderlich ist, muss es in der Anlage 11 AVV präzisiert werden.

1.4. Handelt es sich um eine bekannte Regel der Technik* (Z.B. DIN, EN)?

nein ja, d.h.:

* „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, Art. 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. Erwünschte Situation

2.1. Beseitigung der Anomalie/des Problems (Ziel)

Das CT Zeichen soll in der Anlage 11 AVV genauer umschrieben werden, da keine Erforderlichkeit in der Betreibervorschrift der **Infrastruktur NETWORK RAIL (Ärmelkanaltunnel - lien fixe transmanche, LFT)** besteht.

3. Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 11 des AVV

Auszug aus Anlage 11 Punkt 2.11

2.11 Zusätzliche Kennzeichen für Verkehre von und nach Großbritannien (**Infrastruktur NETWORK RAIL außer Hochgeschwindigkeitsstrecke HS1 von Dollands Moor nach London Saint-Pancras International**) über eine Fährbindung oder den Ärmelkanaltunnel

Bild 1: In Großbritannien (Infrastruktur NETWORK RAIL) zugelassene Wagen, die eine Fährverbindung benutzen

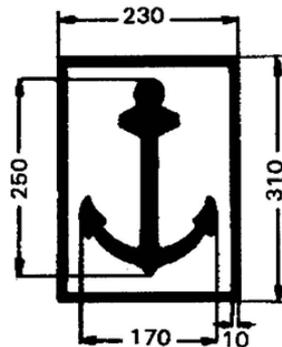
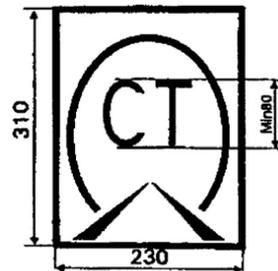


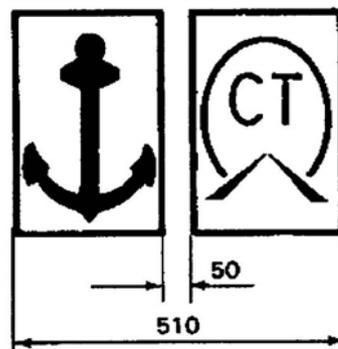
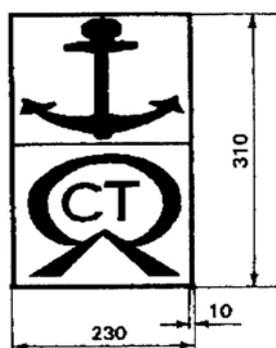
Bild 2: In Großbritannien (Infrastruktur NETWORK RAIL) zugelassene Wagen, die den Ärmelkanaltunnel benutzen



Bilder 3a, 3b, 3c: **In Großbritannien (Infrastruktur NETWORK RAIL) zugelassene Wagen, die eine Fährverbindung oder den Ärmelkanaltunnel benutzen.**

Bild 3a

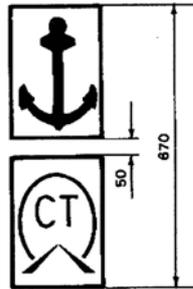
Bild 3b





Sudiengruppe **WAGENVERWENDER**

Bild 3c



Anordnung: Auf jeder Seitenwand links

Bedeutung: Diese Anschrift erhalten nur Wagen, die im Verkehr mit den Eisenbahnen Großbritanniens zugelassen sind und zwar nach Bild 1 oder Bild 2 oder ihre Kombination nach Bild 3a, 3b und 3c.

Hinweis: Diese beiden Zeichen sind für den Zugang zum Ärmelkanaltunnel (Frethun bis Dollands Moor) und die Hochgeschwindigkeitsstrecke HS1 von Dollands Moor nach London Saint-Pancras International nicht erforderlich.

4. Begründung:

Da das CT Zeichen gemäß der Betreibervorschrift der **Infrastruktur NETWORK RAIL (Ärmelkanaltunnel)** nicht mehr erforderlich ist, muss es in der Anlage 11 AVV präzisiert werden.

5. Beurteilung der möglichen positiven oder negativen Auswirkungen

Bewertung (z.B. Betrieb, Kosten, Verwaltungsaufwand, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit...), auf einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)
Begründung

Positive Auswirkungen:

Betrieb, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit: 3

Diese Änderung führt zu einer Vereinheitlichung der Anlagen 11 und 9 (Sicherheit: 4)

Die Aktualisierung hat einen informativen Charakter und hat auf die oben genannten Kriterien nur geringe Auswirkungen.

6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang siehe hierzu Punkt 1 und Punkt 2.

Risikobetrachtung durchgeführt von:

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung:	
6.2. Änderung ist signifikant?	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: siehe Formular Formular signifikanter Test als Anlage beifügen	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung	<input type="checkbox"/> entfällt
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb: 6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen/Abweichung vom Normalbetrieb: 6.3.3. Systemmissbrauch möglich: <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Sytemmissbrauchs:	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
<i>Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:</i> <ul style="list-style-type: none"> • "anerkannte Regeln der Technik" • "Nutzung eines Referenzsystems" • explizite Risikoabschätzung 	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen	[Anlage]