

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Stefan Zebracki	30.01.2018		Erfassung gemäß AG TÜ 01/2018
Zustimmung AG TÜ	21.03.2018		Gemäß Protokoll AG TÜ 03/2018
Zustimmung SG WV	29.05.2018		Gemäß Protokoll SG WV 05/2018

Titel:	Änderung der Ergänzung der Festhaltekraft an Wagen mit Spindelbremse
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	Ausgearbeitet durch DB Cargo AG
Änderungsantrag für:	<input type="checkbox"/> Anlage 9 <input checked="" type="checkbox"/> Anlage 11
Einreicher:	Stefan Zebracki
Ort, Datum:	Mainz, 16.03.2018
Kurzbeschreibung:	Darstellung der Festhaltekraft an Wagen mit Spindelbremse wie es laut UIC-Merkblatt 545 Punkt 4.2 vorgesehen ist.

1. Ausgangslage (Ist):

1.1. Einleitung

Aktuell sind in der Anlage 11, Ziffer 4.2 in den Beispielabbildungen zu Bild 4 unrichtige Werte dargestellt.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Störung / Problembeschreibung

Im UIC Dokument B 126/RP 44, Version April 2014 „Zusammenfassender Bericht über die Problematik der Handbremse bei Güterwagen die mit Verbundstoffbremsklotzsohlen ausgerüstet sind“ dokumentiert in Abschnitt 6 die erforderliche Umrechnung von Handbremsgewicht [t] in Festhaltekraft [kN]. Auf Grundlage der hier geltenden Umrechnungsfaktoren ist festzustellen, dass die angegebenen kN-Werte in den aktuellen Bildbeispieldarstellungen unrichtig sind.

Die Beispielabbildungen zur Unterscheidung von Plattform und bodenbedienbare Handbremse sind aktuell bereits in der Anlage 11, Ziffer 4.2, Bild 3 enthalten. Im UIC MB 545 wird nicht die Farbgebung der Festhaltekraft geregelt.

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

nein ja, folgende: TSI Wagon, UIC 544-1, UIC-545, UIC B 126/RP 44

**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 Hand- buch der Rechtsförmlichkeit)

2. Sollzustand

2.1. Beseitigung der Störung/Problem (Soll)

Einfügen, unter Punkt 4.2 der Anlage 11, einer Anschrift, welche die Festhaltekraft in kN darstellt, wie sie im UIC-Merkblatt 545 Anlage E vorgegeben und in Punkt 4 beschrieben ist.

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

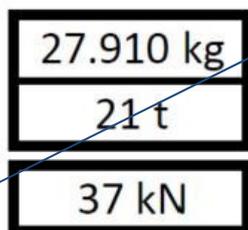
Rot: Text neu

Blau (event. durchgestrichen): Text wird gelöscht

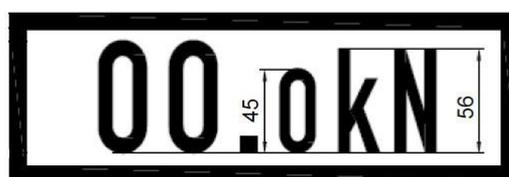
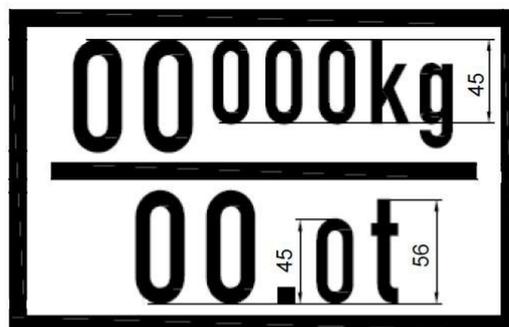
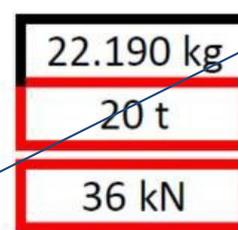
Bild 4: Anschrift des **Bremsgewichtes** und der Festhaltekraft **in kN für an** Wagen, welche mit einer Spindelbremse ausgestattet sind.



~~Beispiel für Plattform bedienbare Handbremse~~



~~Beispiel für bodenbedienbare Handbremse~~



Beachten:

Bemerkung:

Sind Wagen mit mehr als einer voneinander unabhängig wirkenden Spindelbremse ausgerüstet, ist vor der Angabe der Festhaltekraft für jede Spindelbremse die entsprechende Anzahl mit anzugeben (zum Beispiel: 2 x 00,0 kN)

Diese Anschrift ist ab dem 01.01.2021 verpflichtend.

4. Begründung

Laut UIC-Merkblatt 545 ist die Anschrift ab dem 01.01.2021 obligatorisch.

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: 3)

- Durch diese Änderung ist das UIC-Merkblatt 545 respektiert

Sicherheit (Wertung 4)

– Durch die Anpassung ist sichergestellt, dass für jeden Wagen die Festhaltekraft bekannt ist.

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: x	
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 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"> • „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]