

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlagen 10 AVV

Änderungshistorie

| Name des Bearbeiters | Datum | Absatz | Änderung |
|------------------------------|------------|-----------|---------------------------|
| B. Schlor, AG Instandhaltung | 16.10.2018 | 5.3 Anl10 | Erstellung des Vorschlags |
| AG UIC Instandhaltung | 03.04.2019 | 5.3 Anl10 | Finale Version |
| SG UIC Wagenverwender | 22.05.2019 | 5.3 Anl10 | Genehmigung |
| GK AVV | 18.06.2019 | 5.3 Anl10 | Genehmigung |

| | |
|---|---|
| Titel | Aktualisierung der Anlage 10 5.3 |
| Änderungsantrag von: EVU / Halter / andere Gremien | ÖBB – Technische Services / AG Instandhaltung (Anlage 10 AVV) |
| Änderungsantrag für: | 5.3 Anl10 |
| Einreicher: | Bernhard Schlor |
| Ort, Datum: | Prag, 21.11.2018 |
| Kurzbeschreibung: | Entfall der zwingenden Untersuchung der Befestigung von Puffern |

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

Die zwingende Untersuchung der Befestigungsschrauben von puffern (Sternchenpunkt) verdoppelt die Untersuchung der Pufferverschraubung. Die Untersuchung ist schon an Anlage 9, Anhang 1, 5.4.4 geregelt. Die Möglichkeiten des Wagenmeisters sind ausreichend, um gegebenenfalls die Wiederbefestigung der Puffer zu beauftragen. Der Wagenmeister hat heute durch EDV-Unterstützung umfangreichere Möglichkeiten die Werkstatt mit der Behebung des Mangels zu beauftragen, auch wenn dieser Mangel nicht der Hauptabstellungsgrund war.

Die Untersuchung der Puffer an Fixkuppelstellen bleibt, da je nach Wagenbauart nicht sichergestellt sein kann das die Puffer für die Wagenmeister ausreichend zugänglich sind.

1.2. Funktionsweise**1.3. Störung/Problembeschreibung**

Doppeluntersuchung der Pufferbefestigung

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 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. Sollzustand

2.1. Beseitigung der Störung/des Problems (Soll)

- ~~5.3 *~~ ~~Es darf kein Puffer und keine Befestigungsschraube fehlen. Alle Befestigungsschrauben müssen fest sein. Dies gilt auch für die ständig gekuppelten Wageneinheiten.~~
- 5.3.1 Es darf weder ein Puffer am Wagenende noch eine zugehörige Befestigungsschraube fehlen. Alle Befestigungsschrauben müssen fest sein.
- 5.3.2 * Bei ständig gekuppelten Wageneinheiten darf an der Fixkuppelstelle weder ein Puffer noch eine zugehörige Befestigungsschraube fehlen. Alle Befestigungsschrauben müssen fest sein.

Farbcode für Änderungen:
 schwarz: Aktueller Text, zur Information und bleibt unverändert
 Blau: neuer Text
 durchgestrichener blauer Text: Der Text wird gelöscht

3. Zusatz und/oder Aenderung nur für den Änderungsantrag der Anlage 10 des AVV

Wir beantragen die Änderung der Punkt 5.3 der Anlage 10 gemäß obenstehendem Vorschlag und füge die Punkte 5.3.1 und 5.3.2 hinzu.

4. Begründung:

Die Doppeluntersuchung gibt keinen Mehrwert für die Halter bzw. EVUs, weder in finanziell noch sicherheitstechnisch

5. Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkungen

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

Auswirkungen auf Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit:

Kosten: 3 (Geringere Prüfkosten durch Entfall der Doppeluntersuchung)
 Verwaltung: 1 (Keine Auswirkung)
 Interoperabilität: 1 (Keine Auswirkung)
 Sicherheit: 1 (keine Auswirkung Anweisung)
 Wettbewerbsfähigkeit: 1 (Keine Auswirkung)

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: Keine Änderung des Sollzustands, eine Prüfung der Verschraubung kann in der Werkstatt auch nur analog zur Anlage 9 (nachsehen und „Hammerschlag“) erfolgen. Das Nachprüfen des korrekten Drehmoments ist mit Drehmomentschlüssel technisch nicht möglich und daher nicht zulässig. | |
| 6.2. Änderung ist signifikant? | <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja |
| Begründung: Klarstellung der Handlungsweise. Keine Änderung der vorgesehenen Handlungsanweisungen | |
| 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/Abweichung vom Normalbetrieb: 6.3.3. Systemmissbrauch möglich: <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Sytemmissbrauchs: | |
| 6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt? | <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja |
| Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"> • "anerkannte Regeln 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] |