

An

Arbeitsgruppe "technische Übergabeuntersuchung" (AG TÜ)

Sekretariat:

Mathias Roczen

Working Procedures Ground Staff and IT Applications (L.CBS 3 (B))

DB Cargo AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 6131-15-62214, intern 959-62214

Mobil: +49160 97436473

E- Mail: mathias.roczen@deutschebahn.com

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Aenderung
Claude Weis	29.01.2019		Erfassung gemäß AG TÜ 10/2018
Jean-Marc Blondé	20.03.2019		Änderungen gemäß AG TÜ 03/2019
Zustimmung AG TÜ	20.03.2019		Gemäß AG TÜ 03/2019
Zustimmung SG WV	22.05.2019		Gemäß Protokoll SG WV 05/2019

Titel:	Überschreiten der Einzellasten an Wagen	
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	CFL Cargo	
Änderungsantrag für:	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11	
Einreicher:	Claude Weis	
Ort, Datum:	Dudelange, 29.01.2019	
Kurzbeschreibung:	Einführung von Massnahmen bei Überschreiten der Einzellasten an Wagen	

1. Ausgangslage (Ist):

1.1. Einleitung

Einführung von Massnahmen bei Überschreiten der Einzellasten an Wagen, welche momentan nicht in der Anlage 9 existieren.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Störung / Problembeschreibung

Unter dem Schadcode 7.3.5.2 des Anhangs 1 der Anlage 9 ist das Überschreiten der Einzellasten aufgenommen und der Wagen muss dann ausgesetzt werden. Man findet aber weder in Anhang 8 oder 9 eine weitere Vorgehensweise.

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

- nein ja, folgende: -UIC Verladerichtlinien Band 2 Punkt 3.4
-EN12663-2 Bahnanwendungen-Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen-Teil 2

*“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 Handbuch der Rechtsformlichkeit)

2. Sollzustand

2.1. Beseitigung der Störung/Problem (Soll)

In Anhang 1; 8; und 9 müsste dies genauer beschrieben werden, wie solche Wagen zu behandeln sind.

3. Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 9 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

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler-klasse
Ladungen und intermodale Ladeeinheiten (ILU, Intermodal Loading Unit)	7.			
Verladung allgemein	7.1			
Verteilung der Lasten auf dem Güterwagen	7.1.1 7.1.2	<p>Ladung sichtbar unzulässig verschoben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzurrung gerissen • steht nicht in den Keilen • nicht mehr mittig <p>Lastverteilung ungleichmäßig (3.3) Wagenkasten nicht horizontal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pufferstand ungleichmäßig (3.5) • Tragfenderspiel ungleichmäßig (3.5) • große Durchbiegung des Wagenkastens (3.4) 	<p>Aussetzen</p> <p>Aussetzen nach Anhang 8, Punkt 2 3 verfahren</p>	5 5

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler-klasse
Ladegüter mit ungenügender Auflagefläche, die den Wagenboden beschädigen können	7.3.5 7.3.5.1	<p>Erforderliche Unterlagen nicht vorhanden (2.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wagenboden beschädigt 	K	3
Einzellasten auf Flachwagen	7.3.5.2	<p>Zu schwer für Auflage (3.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - falsche Auflageart - Unterlage zu schmal - Grosse Durchbiegung des Wagenkastens 	<p>Aussetzen</p> <p>Nach Anhang 8 Punkt 3 verfahren</p>	5

Anhang 8

3: Behandlung von Wagen mit Überschreitung der angeschriebenen Einzellasten:

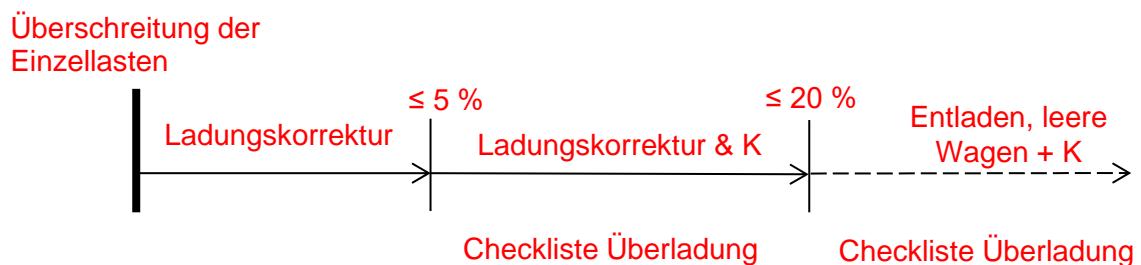
Verfahrensanweisung hinsichtlich der Weiterbeförderung nach festgestellter Überschreitung der Einzellasten und erfolgter Korrektur.

- Visuelle Feststellung der Überschreitung der Einzellasten
- Ermittlung des Ladungsgewichtes mittels Waage oder durch Angaben auf dem Frachtbrief
- Berechnung der Überschreitung der Einzellasten in Prozent gemäss Punkt 3.4 der UIC Verladerichtlinien Band 1, gegenüber den Anschriften am Wagen

Überschreitung der Einzellasten und Verfahren:

- Weniger oder gleich 5%, wird nur eine Ladungskorrektur vorgenommen
- Mehr als 5 % und weniger oder gleich 20% ist eine Ladungskorrektur vorzunehmen. Der Wagen wird einer visuellen Kontrolle gemäss Checkliste „Überladung“ (Anhang 9.2) unterzogen und mit Muster K bezettelt.
- Mehr als 20% ist ein Umladen erforderlich. Nach einer technischen Untersuchung gemäss Checkliste „Überladung“ (Anhang 9.2) wird der Wagen mit Muster K bezettelt und im leeren Zustand in eine Werkstatt in geografischer Nähe befördert.

Zusammenfassung:



Anhang 9: Checklisten

1. Lauffähigkeitsuntersuchung für Wagen mit Überschreitung der Einzellasten

- **Bezug:** Anhang 8, Punkt 3, Verfahrensanweisung hinsichtlich der Weiterbeförderung nach festgestellter Überschreitung der Einzellasten und erfolgter Korrektur

Wagencheckliste Überschreitung der Einzellasten

Wagencheck-Überladung	1. Untergestell	Sichtprüfung des Untergestells auf Schäden, Verformung und Risse,
	2. Zug- / Stoßeinrichtung	Prüfen der Zug- und Stoßeinrichtung auf Schäden, Verformung und Risse Pufferstand messen
	3. Wagenkasten	Prüfen des Fahrzeugaufbaus auf Schäden, Verformung und Risse

4. Begründung

Mit der Norm EN_12663-2(2010) werden die Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen berechnet.

Laut Punkt 5.2.3.1 und Tafel 6 in der EN 12663 wird die maximale Betriebslast durch Vertikale statische Lasten der Fahrzeugstruktur mit einer Sicherheit von 1,3 berechnet. Hierauf beruhen die Überschreitungsgrenzen von 5% und 20 %, demnach ein Wagen dann immer noch nicht die maximale zulässige mit Sicherheitsfaktor berechnete Belastbarkeit von 30% laut Norm erreicht hat.

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)

Sicherheit (Wertung 4)

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 type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Begründung: Die aktuellen Vorschriften sehen keine Vorgehensweise vor, wie ein Wagen mit überschrittenen Einzellasten zu behandeln ist. Mit dieser Änderung wird die Behandlung von solch einem Wagen klar beschrieben und das Sicherheitsrisiko, wenn solch ein Wagen fährt, wird deutlich reduziert.	
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 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 checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: • „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]