An

Arbeitsgruppe "technische Übergabeuntersuchung" (AG TÜ)

Sekretariat: Lukas Halbig Working Procedures Ground Staff (L.CBS 3 (B))

DB Cargo AG Rheinstraße 2, 55116 Mainz Tel. +49 6131-15-62364 Mobil: +49 0152 375 49 366

E- Mail: lukas.halbig@deutschebahn.com

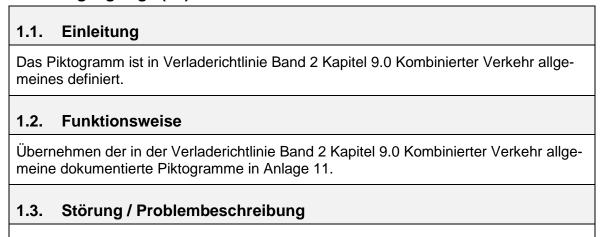
# Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 11 des AVV

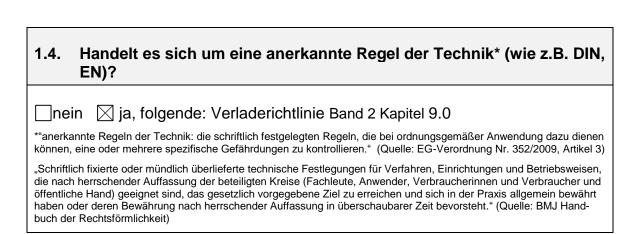
Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Dr. Axel Marquardt	14.02.2020		Erfassung gemäß AG TÜ 01/2020
Zustimmung AG TÜ	24.03.2020		Gemäß Protokoll AG TÜ 03/2020
Zustimmung SG WV	26.05.2020		Gemäß Protokoll SG WV 05/2020

Titel:	Piktogramm: ISO Ct auf Tragwagen mit einem Drehzapfenabstand > 16,15 bis einschließlich 20,00 m				
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	Captrain Deutschland GmbH				
Änderungsantrag für:	☐ Anlage 9				
Einreicher:	Dr. Axel Marquardt				
Ort, Datum:	Dortmund, 14.02.2020				
Kurzbeschreibung:	Erstmaliges Aufnehmen des in der Verladerichtlinie Band 2 Kapitel 9.0 Kombinierter Verkehr allgemeinen enthaltenen Piktogramms: "ISO Ct auf Tragwagen mit einem Drehzapfenabstand > 16,15 bis einschließlich 20,00 m"				

### 1. Ausgangslage (lst):





#### 2. Sollzustand

### 2.1. Beseitigung der Störung/Problem (Soll)

Übernehmen der in der Verladerichtlinie 9.0 Kombinierter Verkehr allgemeines dokumentierten Piktogramms in Anlage 11.

# 3. Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 11 des AVV:



ISO Ct auf Tragwagen mit einem Drehzapfenabstand > 16,15 bis einschließlich 20,00 m (UIC MB 571-4)

### Korrekturziffer

Tragwagen deren Merkmale dem UIC Merkblatt 596-6 entsprechen, sind nur mit dem Wagenbestimmungskode gekennzeichnet, z.B.









## 4. Begründung

Übereinstimmung der Piktogramme der Verladerichtlinie Band 2 Kapitel «9.0 Kombinierter Verkehr allgemeines» mit AVV Anlage 11.

### 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: 2)

Sicherheit (Wertung 3)

### 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.

Bei Übernehmen eines in Regelwerken des Sektors Eisenbahn bereits eingeführten Piktogramms ist keine nochmalige Risikobewertung erforderlich.

Risikobetrachtung durchgeführt von:

6.1.	Änderung ist sicherheitsrelevant?	⊠nein ☐ ja
Begründung:		
6.2.	Änderungs ist signigfikant?	⊠nein □ ja
Begri		
6.3.	Gefährdungsermittlung und -einstufung:	⊠ 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:		
	nein	
	☐ ja, Beschreibung des Systemmissbrauchs:	
6.4.	Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	⊠nein □ ja
Für je rien a		
•		
•	Nutzung eines Referenzsystems explizite Risikoabschätzung	
6.5.	Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	⊠nein
Bewertungsstelle:		
Erget	[Anlage]	