

Studiengruppe **WAGENVERWENDER**

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Stefan Zebracki	03.03.2017		Erfassung gemäß AG TÜ 01/2017
Zustimmung AG TÜ	31.03.2017		Gemäß Protokoll AG TÜ 03/2017

Titel:	Langhubstossdämpfer Massnahme des Codes 5.9.1
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	Ausgearbeitet durch DB Cargo AG
Änderungsantrag für:	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11
Einreicher:	Stefan Zebracki
Ort, Datum:	Mainz, 13.03.2017
Kurzbeschreibung:	Die Maßnahme und die Fehlerklasse sind bei Code 5.9.1 anzupassen, da es bei einer aussermittigen Stellung des Langhubstoßdämpfers zu Profilverletzungen kommen kann.

1. Ausgangslage (Ist):

1.1. Einleitung

Der Langhubstoßdämpfer kann in Bezug auf das Untergestell nicht in Mittelstellung sein. Dieses stellt einen Mangel dar, der in engen Radien zu Profilverletzungen führen kann.

1.2. Funktionsweise

-

1.3. Störung / Problembeschreibung

Derzeit würde der Wagen mit Muster K im Zug eingestellt bleiben, auch wenn der Langhubstoßdämpfer sich nicht Mittelstellung befindet und das Risiko einer Profilverletzung besteht.

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

☒ nein ☐ ja, folgende:

*"anerkannte Regeln der Technik: die schriftlich festgelegte 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 Rechtsförmlichkeit)

2. Sollzustand

2.1. Beseitigung der Störung/Problem (Soll)

Die Maßnahme ist von „K“ in „Aussetzen“ zu ändern, da es zu Profilverletzungen in engen Radien kommen kann. Weiterhin ist die Fehlerklasse aufgrund einer möglichen Profilverletzung auf „5“ zu ändern (kritischer Fehler gemäß Definition der Fehlerklassen).

3. Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 9 des AVV:

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler- klasse
Langhubstoß- dämpfer (z. B. Containertrag- wagen)	5.9			
	5.9.1	Gleitträger in Bezug auf Untergestell nicht in Mittelstellung <ul style="list-style-type: none"> unterschiedlicher Abstand der beiden Kopfstücke vom Wagenkasten 	K Aussetzen	4-5
	5.9.2	Warnanstrich (schwarzer Diagonalstreifen auf gelbem Grund) an Wagen mit Vorbauten, die sich bei Stößen gegenüber dem Untergestell verschieben können (Stoßverzehreinrichtungen usw.) an den gefahrbringenden Flächen, die sich dabei überdecken können, fehlt	Aussetzen	4

4. Begründung

Wenn der Langhubstoßdämpfer sich nicht in Mittelstellung befindet, kann es zu einer Profilverletzung in engen Radien führen. Dieses wird durch die Maßnahmenänderung gelöst. Weiterhin wird entsprechend der Definition der Fehlerklassen diese auf Fehlerklasse 5 (kritischer Fehler) angepasst.

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:

Kosten (2)

Betrieb, Interoperabilität, Wettbewerbsfähigkeit, Verwaltung: (Wertung: 3)

Sicherheit (Wertung 5)

Die Sicherheit wird erhöht, da mögliche Profilverletzungen ausgeschlossen werden. Von einen verstärktem Aussetzen ist derzeit nicht auszugehen, so dass es nur geringe Auswirkungen auf die Kosten hat.

6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

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

Die Änderung wird als nicht signifikant gesehen und führt zu einer Erhöhung der Sicherheit.

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja																									
6.2. Änderung ist signifikant?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja																									
Begründung : Innovationsgrad: gering Komplexitätsgrad: gering Ausfallfolgen: kritisch Überwachbarkeit: hoch Umkehrbarkeit: gegeben																										
<p>Unsicherheit der Folgenabschätzung</p> <table border="1"> <tr> <td>hoch</td> <td>minimal</td> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>mittel</td> <td>minimal</td> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>gering</td> <td>minimal</td> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>minimal</td> <td>minimal</td> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td></td> <td>minimal</td> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> </table> <p>Abschätzung der Ausfallfolgen</p>		hoch	minimal	gering	mittel	hoch	mittel	minimal	gering	mittel	hoch	gering	minimal	gering	mittel	hoch	minimal	minimal	gering	mittel	hoch		minimal	gering	mittel	hoch
hoch	minimal	gering	mittel	hoch																						
mittel	minimal	gering	mittel	hoch																						
gering	minimal	gering	mittel	hoch																						
minimal	minimal	gering	mittel	hoch																						
	minimal	gering	mittel	hoch																						
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																									
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgen Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:																										

<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]