

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Jean-Marc Blondé und Beschluss AG Tü	18.01.2022	Punkt 4.7	Erfassung und Aktualisierung gemäß AG Tü Sitzung 01-2022
Beschluss SG WV	16.05.2022	Punkt 4.7	Gemäß SG WV Sitzung 05-2022
Beschluss GK AVV	09.06.2022	Punkt 4.7	Genehmigt

Titel:	Berechnung Fehlersummenwert Punkt 4.7
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	DB Cargo / SBB Cargo
Änderungsantrag für:	☒ Anlage 9 ☐ Anlage 11
Einreicher:	Stefan Zebracki / Lukas Joa / Jean-Marc Blondé
Ort, Datum:	Telefonkonferenz, 18.01.2022
Kurzbeschreibung:	Bei der Fehlersummenberechnung dürfen Fehler an mehrfach kommenden Bauteilen nur einmal pro Wagen resp. neu dürfen diese nur einmal pro Wagen unabhängig vom Bauteil gewertet werden.

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

Mit dem jetzigen Text besteht die Möglichkeit mehrere Fehler auf Bauteilebene pro Wagen zu erfassen.

1.2. Funktionsweise

Sollten mehrere Fehler erfasst werden so wird die Fehlersummerwertberechnung beeinflusst und dadurch ergibt sich eine unrealistische Qualitätsaussage.

1.3. Störung / Problembeschreibung

Neu sollte die Berechnung / Erfassung von Fehlern nicht mehr auf Bauteilebene, sondern auf Wagenebene erfolgen. Werden trotzdem zwei Fehler von verschiedenen Bauteilen derselben Fehlerklasse erfasst, wird bei der Fehlersummerwertberechnung nur die höchste Fehlerklasse berücksichtigt.

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 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 Rechtsförmlichkeit)

2. Sollzustand**2.1. Beseitigung der Störung/Problem (Soll)**

3. Änderungen/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

Auszug aus der AVV Anlage 9 Punkt 4.7

4.7 Fehlererfassung Schäden und Mängel, die bereits durch das EVU welches die technische Übergangsuntersuchung durchführte, nach den im Fehlerkatalog (Anhang 1) angegebenen Maßnahmen behandelt wurden, sind nicht als Fehler zu bewerten. Ist ein Wagen durch das EVU welches die technische Übergangsuntersuchung durchführte bezettelt worden, dürfen nur in der Bezettelung nicht aufgeführte Fehler in die Ermittlung des FSW eingehen.

~~Gleiche Fehler an mehrfach vorkommenden Bauteilen (z. B. Rungen) sowie Laderückstände und/oder nicht entfernte Ladungssicherungsmittel werden grundsätzlich je Wagen und Ladeeinheit als ein Fehler gewertet. Sind vorhandene Fehler an einem Bauteil/Ladung unterschiedlich bewertet, ist nur der Fehler mit der höherwertigen Fehlerklasse zu erfassen.~~

Gleiche Fehler an mehrfach vorkommenden Bauteilen werden in dem Fehlersummenwert einmalig auf Wagenebene berücksichtigt. Sind vorhandene Fehler unterschiedlich bewertet, ist nur der Fehler mit der höchsten Fehlerklasse für den Fehlersummenwert zu erfassen.

4. Begründung

Wenn mehrerer Mängel pro Wagen erfasst werden, werden die Fehlersummenwerte je Fehlerklasse beeinflusst und dadurch wird eine unrealistische Qualität wiedergegeben.

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: 1)

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?	☒ nein ☐ ja
Begründung: es handelt sich hier um eine Fehlerdokumentation nach einer Zugfahrt resp. bei einer Qualitätskontrolle am Endbahnhof.	
6.2. Änderungs ist signifikant?	☒ nein ☐ ja
Begründung: siehe Template Template Signifikanzprüfung als Anlage einfügen:	
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 jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: • „anerkannte Regel der Technik“ • Nutzung eines Referenzsystems • explizite Risikoabschätzung	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	☒ nein ☐ ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	
[Anlage]	