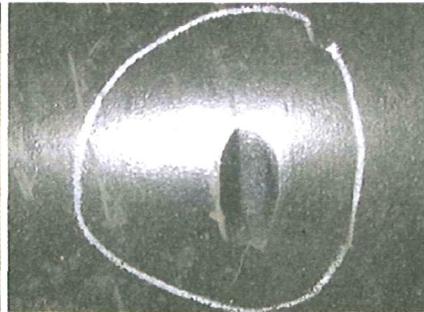


Branche findet Lösung für bessere Achskontrollen

Eisenbahnen Entscheidung über Austausch anhand von Inspektionskatalog



Fallen bei der Sichtprüfung durch (von oben links): Rillen, Mulden, Kerben, Risse, Korrosion und Beschichtungsschäden.

Die europäischen Eisenbahnen und Wagenhalter haben sich mit den Aufsichtsbehörden auf ein praktikables Verfahren verständigt, wie möglicherweise bruchgefährdete Güterwagenachsen rechtzeitig aus dem Verkehr gezogen werden. Bei Werkstattbesuchen werden die Achsen einer Sichtprüfung unterzogen. Ein Katalog gibt vor, was zulässig ist und was nicht.

Regelmäßige Achsinspektionen anhand des Europäischen Sichtprüfungskatalogs (European Visual Inspection Catalogue/EVIC) für Güterwagen-Radsatzwellen gehören seit Monatsbeginn zum Auftragsumfang, wenn Güterwagen zur leichten Instandhaltung in die Werkstatt kommen. Dies sieht die freiwillige Selbstverpflichtung der Fahrzeughalter gegenüber den europäischen Eisenbahnaufsichtsbehör-

den vor, auf die sich beide Seiten im Grundsatz am 17. Dezember 2009 in Viareggio geeinigt haben.

Die Werkstätten machen die Inspektion aber nicht von sich aus: Sie müssen vom Wagenhalter oder dem Eisenbahnunternehmen beauftragt werden, sofern die Reparaturen auf Basis des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags AVV ausgeführt werden. Die Kosten für Sichtprüfung, Dokumentation und gegebenenfalls Radsatztausch trägt der Halter.

Oberflächenverformungen wie Rillen, Mulden, Kerben, Risse und Korrosion erfordern nach dem Katalog, dass die betroffene Radsatzwelle (also die Achse ohne Räder) aus dem Betrieb genommen wird. Nur bei geringfügigen Mängeln der Anti-Korrosionsbeschichtung können die Wellen weiterhin im Einsatz bleiben.

Eine Stichprobe von Achsen, die besonders belastenden Betriebsbedingungen ausgesetzt sind, muss nach der Vereinbarung mit einer sogenannten zerstörungsfreien Prüfung untersucht werden – eine reine Sichtprüfung reicht nicht aus. „Zerstörungsfrei“ sind sowohl Ultraschalluntersuchungen als auch Prüfungen mit Magnetpulver. Für diese Untersuchungen sowie für die Dokumentation folgen die Regelungen noch.

Der Katalog ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit von Staatsbahnen, Privatbahnen, Güterwagenhaltern und der Industrie, die bisher ohne Beispiel ist. Dazu bildeten die Verbände CER, Erfa, UIP und Unife die Joint Sector Group unter Leitung von Dr. Jens Engelmann (DB). Gegenüber den Behörden sprach die Branche auf diese Weise mit einer Stimme.