



OTIF/RID/CE/GTDD/2015/3

18. Mai 2015

Original: Englisch

RID: 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses
(Bern, 27. – 28. Mai 2015)

Thema: Kosten mechanischer Entgleisungsdetektoren

Information des Vereinigten Königreichs

1. Bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses vom 24. bis 26. Februar 2015 in Bern haben sich das Vereinigte Königreich und die UIP bereit erklärt, die Kosten von mechanischen Entgleisungsdetektoren (Detektor und Halterung, Instandhaltung und Revision) zu ermitteln.
2. Die Schweiz hatte bereits vorher folgende Kosten in Zusammenhang mit den mechanischen Entgleisungsdetektoren des Typs EDT 101 geliefert: "Die Kosten der Ausrüstung neuer Wagen betragen 1200 EUR/Wagen und der Nachrüstung älterer Wagen 2200 EUR/Wagen" (siehe 2. Entwurf des Berichts über die 1. Sitzung OTIF/RID/CE/GTDD/2014-A).
3. Das Vereinigte Königreich wollte die laufenden Kosten ermitteln und, da in Großbritannien Wagen nicht mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet sind, herausfinden, ob noch weitere Kosten bei der Feststellung der Eignung mechanischer Entgleisungsdetektoren für britische Wagenbauarten und für die britische Infrastruktur entstehen würden.
4. Folgende Informationen, einschließlich einmaliger Kosten, wurden von Knorr-Bremse in Verbindung mit denselben mechanischen Entgleisungsdetektoren geliefert. Die geschätzten Kosten liegen je nach Quantität und Art des Projektes zwischen £ 1 000 und £ 2 250 (rund € 1 400 und € 3 150) pro Wagen (zwei Detektoren und zwei Halterungen). Hinzu kommen noch die Kosten für die Anbringung am Wagen. Diese werden gerade untersucht und werden voraussichtlich bei der Sitzung geliefert werden können.
5. Zusätzlich würden noch die einmaligen Kosten für die Durchführung der Eignungsprüfung für jede Wagenbauart anfallen, die bis zu € 10 000 pro Bauart betragen können.

6. Die Prüfungen werden aus Resonanzuntersuchungen am Wagen bestehen, mit denen der passende Ort und die passende Auslegung für die Anbringung am Wagen gefunden werden sollen. Dies beinhaltet eine virtuelle Resonanzanalyse (Finite-Elemente-Analyse), für die detaillierte Informationen zum Wagen (z. B. ein 3D-Modell des Wagenteils, an dem der Detektor angebracht werden soll) und/oder eine physische Hammerschlagprüfung am Wagen erforderlich werden. Die Resonanzanalyse muss für jede Wagenbauart durchgeführt werden, da das Resonanzverhalten nicht nur vom verwendeten Drehgestell, sondern hauptsächlich vom Untergestell des Wagens abhängt.

Mit diesen Prüfungen würde gleichzeitig getestet, ob der Zustand der Eisenbahninfrastruktur bei der aktuellen Auslöseschwelle nicht zu Fehlauslösungen des Detektors führen könnte.
