

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OTIF/RID/CE/2007/12**

27. September 2007

Original: Deutsch

**RID: 44. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Zagreb, 19. bis 23. November 2007)

**Thema: Abschnitt 6.8.4 b) Sondervorschrift TE 22 – Energieverzehrelemente**

**Antrag Deutschlands**

### **ZUSAMMENFASSUNG**

Im RID 2005 ist die Sondervorschrift TE 22 aufgenommen worden. Nach dieser Sondervorschrift müssen Kesselwagen und Batteriewagen für Gase sowie Kesselwagen für flüssige Stoffe, die den Tankcodierungen L10CH, L10DH, L15CH, L15DH und L21DH zugeordnet sind, mit Energieverzehrelementen ausgerüstet sein. Bei der Umsetzung hat sich gezeigt, dass einige Forderungen der TE 22 auslegungsbedürftig sind und zur besseren Anwendung klargestellt werden sollten. Außerdem ist eine Anpassung an die geplanten Änderungen des UIC-Merkblatts 573 notwendig.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

## Antrag

In Abschnitt 6.8.4 b) des RID sollen folgende Änderungen bei der Sondervorschrift TE 22 vorgenommen werden (die Änderungen sind durch Fettdruck bzw. Streichung hervorgehoben):

**"TE 22 Um bei einem Auflaufstoß oder Unfall das Schadensausmaß zu reduzieren, müssen** Kesselwagen für flüssige Stoffe und Gase sowie Batteriewagen ~~müssen bei einem Auflaufstoß oder Unfall~~ eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ je Wagenende durch elastische oder plastische Verformung definierter Bauteile des Untergestells oder ähnlicher Verfahren (z.B. Einsatz von Crashelementen **[nach der Norm EN 15551]**) aufnehmen können. **Die Ermittlung der Energieaufnahme bezieht sich auf einen Auflauf in einem geraden Gleis.**

~~Der Energieverzehr~~ **Die Energieaufnahme** durch plastische Verformung darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs (**gemäß ERRI B12/Rp17**: Auflaufgeschwindigkeit ist größer 12 km/h **oder die Einzelpufferkraft ist größer als 1500 kN**) liegen.

Bei der Energieaufnahme ~~/dem Energieverzehr~~ bis höchstens 800 kJ je Wagenende darf es zu keiner Krafteinleitung in den Tankkörper kommen, die ~~zu einer plastischen Verformung des Tankkörpers führen kann~~ **zu einer sichtbaren, bleibenden Verformung führen kann."**

### Ergänzender Hinweis:

Darüber hinaus ist am Ende der Sondervorschrift TE 22 folgender Text hinzuzufügen, der bereits in der 43. Sitzung des RID Fachausschusses (Helsinki, 2. bis 5. Oktober 2006) angenommen worden ist:

**"Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn der Punkt 1.4 des UIC-Merkblattes 573 angewendet wird.**

**\*) Seit 1. April 2005 [xx. Oktober 2007] anwendbare 6. [7.] Ausgabe des UIC-Merkblattes."**

## Begründung

Die Energieaufnahme von mindestens 800 kJ kann in der Praxis durch verschiedene technische Lösungen erreicht werden. Dabei ist es möglich, dass sich technische Lösungen (z.B. Crashpuffer) im Gleisbogen anders verhalten als in einem geraden Gleis.

Das UIC-Merkblatt 573 wird zurzeit überarbeitet und erscheint im Herbst 2007 als 7. Auflage. Neben dem Grenzwert der Auflaufgeschwindigkeit (12 km/h) wird künftig auch der Grenzwert der Einzelpufferkraft (größer als 1500 kN) berücksichtigt.

Das Schutzziel der Sondervorschrift TE 22 ist die Erhaltung der Integrität des Tanks bis zu einer Energieaufnahme von 800 kJ. Die Forderung, dass die Krafteinleitung in den Tankkörper zu keiner plastischen Verformung des Tankkörpers führen darf, ist auslegungsfähig. Der Ausdruck "keine sichtbare, bleibende Verformungen" ist den Sachverständigen geläufig und darüber hinaus in den UIC-Merkblättern/ERRI-Berichten eingeführt und erläutert. Diese Änderung dient damit einer Klärung des Gewollten.