

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/2007/18

24. Oktober 2007

Original: Deutsch

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

Thema: Sondervorschrift TE 22

**Bemerkungen der Internationalen Privatwagen-Union (UIP) zu den Dokumenten OTIF/
RID/CE/2007/12 (Deutschland) und OTIF/RID/CE/2007/7 (Frankreich)**

Die reale Einführung von Crashpuffern vollzog sich leider weitaus schwieriger als es von den Mitgliedern des RID-Fachausschusses bei Beschluss im November 2003 in Sinaia angenommen wurde.

So wurde von Zulassungsbehörden lange um eine Klarstellung der im Antrag Deutschlands aufgegriffenen Fragestellungen gerungen. Wobei diese Klarstellungen bis heute noch nicht als allgemein anerkannt gelten. Zudem entstand hinsichtlich der Erteilung von Komponentenzulassungen durch das Inkrafttreten der TSI ein Zulassungsvakuum. Pufferhersteller wollten keine einzelstaatlichen Zulassungsverfahren mehr anstoßen, UIC arbeitete nicht mehr aktiv an den UIC-Merkblättern, da diese durch europäische Normen ersetzt werden, und seit kurzem liegt daher auch eine Normentwurf zu Puffern (prEN 15551) vor, der auch Crashpuffer einschließt. Zusätzlich wird an der Auslegungsnorm für den Wagenkasten (EN 12663) gearbeitet, in der auch Beanspruchungen aus der Verwendung von Crashelementen einfließen sollen.

In dieser Situation befürwortet UIP die sachdienlichen Klarstellungen im deutschen Antrag vollinhaltlich. Eine Annahme dieser Klarstellungen wäre auch für die oben aufgeführten Arbeiten im Rahmen der Normung hilfreich. Bei Annahme des deutschen Antrages ist jedoch die Einführung einer Übergangsvorschrift erforderlich, die allen bisher eingebauten Crashpuffern, die nicht den geänderten Anforderungen (hier vor allem der Zulassung auf Basis der zitierten Norm EN 15551) genügen, unbefristet weiterbetrieben werden können.

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.

Die beschriebenen Probleme und zeitlichen Verzögerungen haben aber auch den Nachrüststart bei den Mitgliedern der UIP erheblich verzögert. UIP unterstützt daher den französischen Antrag und bittet um eine Terminverschiebung für die Nachrüstung um mindestens zwei weitere Jahre bis zum 1. Januar 2013. Die UIP weist in diesem Zusammenhang auf ihre Eingangsbemerkung hin: "Derzeit ist nach unseren Erkenntnissen kein Puffer für eine freizügige Nachrüstung von Bestandswagen europaweit zugelassen."

UIP ersucht den RID-Fachausschuss auch um die Klarstellung, dass für Gaskesselwagen, die ab ca. 1980 generell gemäß UIC-Merkblatt 573 mit Puffern der Kategorie C ausgerüstet wurden, eine Nachrüstung mit Puffern der Kategorie AX (A-Puffer mit Crashelement) ausreicht, sofern es zur Ausrüstung mit diesen C-Puffern keine speziellen wagentechnischen Gründe gab. Dies ist zwar so in verschiedenen Sitzungen (auch des RID-Fachausschuss) immer wieder bestätigt worden, findet sich aber leider nicht deutlich in Protokollen wieder.
