

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/2008/23

10. Oktober 2008

Original: Deutsch

RID: 46. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008)

Thema: Eisenbahnfestigkeit von Kesselwagen nach Absatz 6.8.2.1.2 RID

Stellungnahme Deutschlands zum Antrag OTIF/RID/CE/2008/16 der UIP

ZUSAMMENFASSUNG

- Erläuternde Zusammenfassung:** Nach der Inkraftsetzung der Richtlinie 2001/16/EG sowie der "TSI Güterwagen" (mit Verweis auf die Norm EN 12663:2000) ist es notwendig, diese neuen Regelwerke für die Eisenbahnfestigkeit in Absatz 6.8.2.1.2 RID in Bezug zu nehmen, um die Fragen der Zuständigkeit und der anzuwendenden Normen eindeutig zu regeln.
- Zu treffende Entscheidung:** Annahme eines geänderten Vorschlags für die Neufassung des Absatzes 6.8.2.1.2 RID.
- Damit zusammenhängende Dokumente:** Bericht der 9. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Absätze 36 und 37 sowie Antrag OTIF/RID/CE/2008/16 der UIP.

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.

Einleitung

Deutschland stimmt dem Antrag der UIP grundsätzlich zu und ist ebenfalls der Auffassung, dass die Regelungen in Absatz 6.8.2.1.2 RID bezüglich der Zuständigkeiten und der anzuwendenden Normen an die neuen Gegebenheiten angepasst und eindeutiger definiert werden sollten.

Allerdings ist Deutschland der Auffassung, dass der Antrag der UIP an drei Stellen geändert werden muss:

1. "Berechnungen und/oder Versuche"

Die Formulierung "Berechnungen oder Versuche" im 2. Satz des Antrags ist zu streichen. Die anzuwendende Norm EN 12663:2000 fordert für den Nachweis der Festigkeit des Wagenkastens "Berechnungen und/oder Versuche". Da in dem von Deutschland neu vorgeschlagenen Text für Absatz 6.8.2.1.2 RID über die "Technischen Spezifikationen für Interoperabilität, Teilsystem: Fahrzeuge, Teilbereich: Güterwagen" ("TSI Güterwagen") auf die Norm EN 12663:2000 verwiesen wird, braucht im RID selbst nicht im Einzelnen erwähnt zu werden, wie der Nachweis zu erbringen ist. Durch die Inbezugnahme der Norm wird klargestellt, dass in bestimmten Fällen auf Versuche verzichtet werden kann (wenn z.B. geprüfte Daten von bereits durchgeführten Versuchen an ähnlichen Strukturen zur Verfügung stehen).

2. "im Bereich seiner Befestigungspunkte"

Deutschland ist der Auffassung, dass nicht nur die Befestigungspunkte des Tanks am Untergestell zu berücksichtigen sind, sondern der gesamte Übergangsbereich zwischen Untergestell und Tank, in den die Kraft eingeleitet wird.

3. Streichung des letzten Satzes

Der letzte Satz ist durch die Inbezugnahme der anzuwendenden Regelwerke überflüssig geworden.

Antrag

Deutschland beantragt, den Absatz 6.8.2.1.2 des RID durch eine der beiden nachstehenden Alternativen zu ersetzen:

Alternative 1 (Direkter Verweis auf Norm EN 12663:2000)

"6.8.2.1.2 Die Kesselwagen müssen so gebaut sein, dass sie bei der höchstzulässigen Masse der Füllung den beim Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen standhalten. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn die für das Fahrzeug zuständige Prüfstelle entsprechend der Norm EN 12663:2000 "Festigkeitsanforderungen für Wagenkästen an Schienenfahrzeugen" in ihrer jeweils gültigen Fassung eine ausreichende Festigkeit des Tanks im Bereich der Kräfteeinleitung zwischen Untergestell und Tankkörper geprüft hat und dies bescheinigt."

Alternative 2 (Verweis auf Richtlinie 2001/16/EG und "TSI Güterwagen")

"6.8.2.1.2 Die Kesselwagen müssen so gebaut sein, dass sie bei der höchstzulässigen Masse der Füllung den beim Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen standhalten. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn im Rahmen des EG-Prüfverfahrens gemäß Richtlinie 2001/16/EG (Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem) von einer benannten Stelle dieser Richtlinie auf Basis der Technischen Spezifikationen für Interoperabilität, Teilsystem: Fahrzeuge, Teilbereich Güterwagen ("TSI Güterwagen") eine ausreichende Festigkeit des Tanks im Bereich

der Kräfteeinleitung zwischen Untergestell und Tankkörper geprüft und bescheinigt wurde."

Hinweise zu den beiden Alternativen

Zwischen den beiden Alternativen bestehen folgende Unterschiede:

In der "TSI Güterwagen" sind die grundlegenden Anforderungen an Festigkeit, Fahrzeugstruktur und Ladungssicherheit an Güterwagen (Kesselwagen) festgelegt. Die in der "TSI Güterwagen" in Bezug genommene Norm EN 12663:2000 gibt die Belastungen an, denen Wagenkästen standhalten müssen, und stellt ferner Prinzipien dar, die zur Absicherung der Konstruktion durch Berechnung und Versuch zu benutzen sind.

Insofern würde Deutschland die umfassendere Alternative 2 vorziehen. Andererseits wird nicht jeder RID-Kesselwagen im Rahmen des EG-Prüfverfahrens nach Richtlinie 2001/16/EG geprüft, und es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob im RID überhaupt auf die "Benannte Stelle" nach der Richtlinie 2001/16/EG bzw. "TSI Güterverkehr" verwiesen werden kann, und für den Fall, dass dies möglich ist, wie diese Anforderung außerhalb der EU erfüllt werden kann. Diese Fragen sollten noch vom RID-Fachausschuss geprüft werden.

Begründung

Durch das Inkrafttreten der "TSI Güterwagen" und den damit verbundenen neuen Zuständigkeiten ergeben sich Abstimmungsprobleme zwischen den neuen zuständigen Stellen und den zuständigen Stellen nach RID, welches im Extremfall zu Doppelprüfungen und/oder unvollständigen Bewertungen führen kann.

Es erscheint daher sinnvoll, dass die Prüfung und Bewertung der aus dem Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen auf den Kesselwagen umfassend einer Stelle übertragen wird. Dies könnte die benannte Stelle nach der Richtlinie 2001/16/EG sein.
