



INF. 4

13. November 2019

(nur Deutsch und Englisch)

RID: 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Wien, 25. bis 29. November 2019)

Thema: Bahnfestigkeit von Kesselwagen gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID

Antrag der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP)

1. Es wird Bezug genommen auf den Schlussbericht der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" (Dokument OTIF/RID/CE/GTT/2019-A) und die dort unter den Absätzen 34 bis 41 und in Anlage I wiedergegebenen Diskussion zur Bahnfestigkeit von Kesselwagen.
2. Die UIP unterstützt den Vorschlag Deutschlands, hier eine Klarstellung der Schnittstelle im Zulassungsverfahren zwischen Wagen und Tank herbeizuführen.
3. Bezüglich der in der Anlage I des Berichts OTIF/RID/CE/GTT/2019-A vorgeschlagenen Textänderung möchte UIP jedoch geringe Änderungen vorschlagen, um dann die hier zu führenden Detaildiskussionen den Normungsgremien zu überlassen.
4. Die Änderungen werden wie folgt begründet:
5. Die Angabe in Klammern ("Prüfdruck/1,3") ist eher als Hinweis für solche Tanks zu verstehen, auf denen kein Betriebsdruck angegeben ist.
6. Der Hinweis auf zulässige Spannungen nach der Norm EN 12663 entspricht dem Diskussionsergebnis der letztjährigen Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe, wurde so auch von der deutschen Ad-hoc-Arbeitsgruppe bestätigt und sollte die im Jahr 2018 aufgetretene Fragestellung, welche höchstzulässigen Festigkeitswerte anzusetzen sind, entsprechend abbilden.
7. Den Bezug auf maximal ertragbare Dehnungen "spröder Innenbeschichtungen" wurde eher als Hinweis formuliert und die Konkretisierung auftretender Dehnwerte in der Tankwandung gestrichen, da ertragbare Dehnwerte für solche Beschichtungen kaum vorhanden sind und die Auslegung hier eher empirisch erfolgt. Hier ist ein konkreterer Wortlaut

in der Revision der Norm EN 14025 anzustreben, wie überhaupt entsprechende Arbeitsaufträge an CEN TC 256 und CEN TC 296 erfolgen müssen.

Antrag

8. Für den im Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2019-A Anlage I enthaltenen Text wird folgender neuer Wortlaut vorgeschlagen (Änderungen sind in Fettdruck und unterstrichen, gestrichener Wortlaut durchgestrichen und unterstrichen dargestellt):

1) Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn

a)

- die für die Prüfung der Konformität mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems «Fahrzeuge – Güterwagen» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013) benannte Stelle oder
- das für die Prüfung der Konformität mit den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem Fahrzeuge – Güterwagen bestimmte Prüfungsorgan: GÜTERWAGEN – (Ref. A 94-02/2.2012 vom 1. Januar 2014)

zusätzlich zu den Anforderungen der oben genannten TSI oder ETV erfolgreich die ~~Konformität mit den Vorschriften des RID~~ nachfolgend aufgeführten Anforderungen bewertet und durch die Ausstellung eines entsprechenden Zertifikats bestätigt hat:

(1) Überlagerung der für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfälle mit dem höchsten Betriebsdruck des Tanks (Prüfdruck / 1,3)

(2) Berücksichtigung des Betriebstemperaturbereichs des Tanks bei den für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfällen

(3) Berücksichtigung der Mindestwanddicke des Tanks nach den Unterabschnitten 6.8.2.1 und 6.8.2.6 RID bei den für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfällen

(4) Sondervorschriften TE 22 und TE 25 nach Abschnitt 6.8.4 RID

Für die Bewertung der Punkte (1) bis (3) gelten die in der Norm EN 12663-2:2014 genannten Verfahren und die zugehörigen höchstzulässigen Spannungen entsprechend dieser Norm.

und für Tanks mit Innenauskleidung

b)

und für Tanks mit Innenauskleidung, die für die Baumusterprüfung nach Absatz 6.8.2.3.1 RID zuständige Behörde oder eine von ihr bestimmte Stelle die Festigkeit Eignung der Innenauskleidung, insbesondere solcher mit geringeren elastischen Eigenschaften als die Tankwandung, z. B. Hartgummi oder Emaille, in den für die Festigkeitsbewertung des Tanks maßgeblichen Lastfällen geprüft bewertet und bescheinigt hat. Hierzu sind dieser die notwendigen Daten der Festigkeitsbewertung (insbesondere die maximalen Dehnungen in der Tankwandung für alle relevanten Lastfälle und gegebenenfalls deren Kombinationen) zur Verfügung zu stellen.