



INF. 10

21. November 2019

Original: Deutsch

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

Thema: Bahnfestigkeit von Kesselwagen gemäß 6.8.2.1.2 RID

Kommentar Deutschlands zum informellen Dokument INF.4 (UIP)

1. Dieses informelle Dokument enthält Kommentare Deutschlands zu den Änderungsvorschlägen der UIP im informellen Dokument INF.4.
2. Zu a) (1): Ergänzung "(Prüfdruck / 1,3)"

Im Ursprungsvorschlag wurde bewusst die Formulierung "höchster Betriebsdruck" gewählt, da dieser Begriff in 1.2.1 RID definiert ist. Diese Definition umfasst aber nicht die hier genannte Formel. Die Begründung in Absatz 5 von INF.4 ist zudem nicht stichhaltig, da die Angabe oder Nicht-Angabe des Betriebsdrucks auf dem Tank nicht maßgeblich ist für die Bewertung. Selbstverständlich sind hier die entsprechenden Zulassungsunterlagen (insbesondere Berechnungen) des jeweiligen Tanks heranzuziehen.

3. Zu a) (4): Ergänzung des Verweises auf die Norm "EN 12663-2:2014"

Die vorgeschlagene Ergänzung ist sowohl überflüssig als auch inhaltlich falsch. Eine Norm "EN 12663-2:2014" existiert nicht, die maßgebliche Norm ist die EN 12663-2:2010. Die Anwendung dieser Norm ergibt sich aus der TSI WAG, welche in der Fußnote bereits zitiert wird und auf die in den Aufzählungspunkten (1) bis (3) durch die Formulierung "für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfälle" eindeutig Bezug genommen wird. Eine Nennung der konkreten Norm im RID löst einen zusätzlichen Pflegeaufwand bei Änderung der TSI WAG und damit insbesondere die Gefahr von Inkonsistenzen aus. Lediglich ein allgemeiner Hinweis auf die Anwendung der zulässigen Spannungen gemäß der in TSI WAG vorgesehenen Festigkeitsbewertung (aktuell gemäß der EN 12663-2:2010, zukünftig aber möglicherweise gemäß einer neueren oder auch anderen Norm) könnte diskutiert werden.

4. Zu a) (4): Verschieben der Bedingung "und für Tanks mit Innenauskleidung"

Dieser Vorschlag ist unschädlich (Geschmacksfrage).

5. Zu b): Ersetzen des Begriffs "Festigkeit" durch "Eignung"

Diese Ersetzung ist irreführend bzw. sogar falsch, weil "Eignung" auch die chemische Beständigkeit mit einschließt, die zwar selbstverständlich im Zulassungsverfahren auch mit geprüft werden muss, jedoch nicht im Rahmen der Bewertung der Beanspruchungen aus dem Bahnverkehr gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID. Dort geht es zunächst nur um die Bewertung der mechanischen Eignung, was im Ursprungsvorschlag mit "Bewertung der Festigkeit" beschrieben ist.

6. Zu b): Ergänzung ", insbesondere solcher mit geringeren elastischen Eigenschaften als die Tankwandung, z. B. Hartgummi oder Emaille."

Diese Ergänzung ist überflüssig und irreführend, da eine Bewertung der Festigkeit der Innenauskleidung immer erfolgen muss, aus welchem Material auch immer diese besteht. Dass Innenauskleidungen wie Hartgummi und Emaille besonders kritische Fälle darstellen, ist unstrittig, aber hier nicht relevant.

7. Zu b): Ersetzen des Begriffs "geprüft" durch "bewertet"

Dieser Änderungsvorschlag kann befürwortet werden, da hiermit in der deutschen Fassung eine gleiche Formulierung wie in Punkt a) erreicht wird.

8. Zu b): Streichung der letzten Satzes

Mit dieser Formulierung soll sichergestellt werden, dass ein notwendiger Informationsaustausch zwischen den beteiligten Prüfstellen stattfindet. Bestenfalls wäre diskutabel, den in Klammern stehenden Hinweis auf die maximalen Dehnungen zu streichen, da die notwendigen Informationsinhalte gegebenenfalls in der Norm EN 14025 näher spezifiziert werden könnten.
