

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/GTP/2013/12

30. September 2013

Original: Französisch

RID: 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

**Thema: Streichung der Verweise auf das UIC-Merkblatt 573 (Technische Bedingungen
für den Bau von Kesselwagen)**

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)

Einleitung

1. UIC und UIP haben die Verweise auf das UIC-Merkblatt 573 im RID gemäß der Bitte der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bei der Sitzung im November 2012 (OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absatz 15) in Bezug auf die schrittweise Veröffentlichung europäischer Normen zum gleichen Thema und die Fortschreibung der Gesetzesvorschriften hinsichtlich der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Güterwagen und ihrer Verwendung geprüft.
2. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen gehen aus der Tabelle in der beigefügten Anlage hervor.
3. Diese Tabelle zeigt erhebliche terminologische Unterschiede zwischen der französischen und englischen Version des RID und der englischen bzw. französischen Fassung der europäischen Normen. Die hier zur Erinnerung angegebenen Berichtigungen können gegebenenfalls in einen späteren Vorschlag aufgenommen werden. Zweifelsohne ist der Untersuchungsbereich auszudehnen, da die vorstehend genannte Analyse sich lediglich auf die vom UIC-Merkblatt 573 betroffenen Teile des RID bezog. Unter anderem ist zu prüfen, ob der Grundsatz der Harmonisierung zwischen dem RID und dem ADR/ADN nicht durch etwaige Änderungen in Frage gestellt wird.

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.

4. Bezüglich der Verweise im RID auf das UIC-Merkblatt 573 zeigt die Studie, dass alle entsprechenden Vorschriften des UIC-Merkblattes 573 in die EN-Normen aufgenommen wurden, mit Ausnahme der Bestimmungen in Punkt 2.1.10 des Merkblatts bezüglich der Vermeidung des Risikos, dass der Tankkörper bei unfallbedingten Beanspruchungen aufreißt.
5. Aufgrund dieser Feststellung können daher die Verweise auf das UIC-Merkblatt 573 durch Verweise auf die EN-Normen ersetzt werden, vorausgesetzt, die Anforderungen in Punkt 2.1.10 dieses Merkblattes werden direkt in das RID, vorzugsweise in Absatz 6.8.2.2.1, übernommen. Eine Präzisierung der geltenden Teile dieser Normen wird nicht für erforderlich gehalten.

Änderungsvorschläge zum RID

4.3.3.3.2 "(siehe UIC-Merkblatt 573⁴⁾ (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen))" ändern in:

"(siehe Norm EN 15877-1:2012 "Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen – Teil 1: Güterwagen)".

6.8.2.2.1 Der zweite Absatz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Verbindung mit dem Untergestell: Befestigung mittels Sattelblech zur Verteilung der dynamischer Kräfte;
- Stützen für Arbeitsbühne, Aufstiegsleiter, Ablassstutzen, Ventilbetätigung und andere kräfteübertragende Konsolen: Befestigung über eine angeschweißte Verstärkungsplatte;
- entsprechende Dimensionierung oder andere Schutzmaßnahmen (z.B. Sollbruchstelle)."

6.8.4

TE 25 Im neunten Spiegelstrich des Absatzes a) "im UIC-Merkblatt 573²¹⁾" ändern in:

"in den Normen EN 12663-2:2010 Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen und EN 15551:2011 Bahnanwendungen – Schienenfahrzeuge – Puffer".

Begründung

6. Diese Änderungen tragen den Anforderungen an die Kohärenz der technischen Bestimmungen für die Interoperabilität im europäischen Schienenverkehr Rechnung.

RID	UIC-MERKBLATT 573	EUROPÄISCHE NORMEN	ANALYSE	RID-ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE
<p>4.3.3 Sondervorschriften für die Klasse 2 4.3.3.3.2 (allgemeiner Verweis auf UIC Merkblatt 573)</p> <p><i>"Bei der Übergabe zur Beförderung der gefüllten oder ungereinigten leeren Tanks, Batteriewagen oder MEGC dürfen nur die für das tatsächliche oder – wenn entleert – für das zuletzt eingefüllte Gas geltenden Angaben nach Absatz 6.8.3.5.6 sichtbar sein; alle Angaben für die anderen Gase müssen verdeckt sein (siehe UIC Merkblatt 573⁴⁾ (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen))".</i></p> <p>Im RID werden die Begriffe "volets rabattables" bzw. "panneaux rabattables", "Klapptafeln" und "folding panels" genannt.</p> <p>In der französischen Fassung werden sie wie folgt verwendet:</p> <p>4.3.3.4.1 (panneaux) 5.3.1.1.6 (volets) 5.3.2.2.5 (volets) 6.8.3.5.7 (panneaux)</p>	<p>1.3 – Anschriften 1.3.1 – Anchriftentafeln 1.3.2 – Klapptafeln</p> <p>1.3.2.1 – <i>"Für Kesselwagen zum Transport verschiedener gefährlicher Güter kann es erforderlich oder zweckmäßig sein, bestimmte Anschriften, wie z. B. Ladegutanschriften, Lastgrenzenraster, Gefahrkennzeichnungen, auf Klapptafeln anzubringen. Diese werden auf den in Punkt 1.3.1 angegeben Anchriftentafeln angebracht."</i></p> <p>1.3.2.2 – <i>"Klapptafeln müssen solide und so gesichert sein, dass sie infolge eines Stoßes oder einer unbeabsichtigten Handlung nicht umklappen oder verloren gehen können."</i></p> <p>1.3.3 – Lastgrenzenraster 1.3.3.1 Verweis auf das RID 1.3.3.2 – <i>"An Kesselwa-</i></p>	<p>EN 15877-1:2012 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen – Teil 1: Güterwagen</p> <p><u>Anmerkung:</u> In dieser Norm werden im Prinzip nur die im RID nicht vollständig spezifizierten Anschriften berücksichtigt. (siehe 1. Anwendungsbe- reich, 3. Zeile).</p> <p><u>4.5.36 (48)</u> Abdeckschilder für Anschriften</p> <p>4.1.9 – <i>"Bei Verwendung von Klapptafeln muss sichergestellt werden, dass diese angemessen gesichert sind, so dass sie nicht unbeabsichtigt umklappen oder abfallen."</i></p> <p>4.3 Positionierung (Bild 2)</p> <p><i>"ANMERKUNG Wo Klapptafeln verwendet werden, sollte der Name des transportierten Ladegutes Nr. 52 und die maximal zulässige Zuladung</i></p>	<p>Das COTIF bzw. seine Anhänge (mit Ausnahme des Anhangs C (RID)) enthalten keinen Verweis auf das UIC-Merkblatt 573.</p> <p>1) Der pauschale Verweis auf das UIC-Merkblatt 573 ist nicht mehr gerechtfertigt. Außerdem sind bestimmte, diesem Merkblatt zugeordnete Merkblätter nicht auf dem neusten Stand. Die Norm EN 15877-1 übernimmt die verschiedenen Bestimmungen des UIC-Merkblatts 573.</p> <p>2) Die französische Fassung der Norm EN 15877-1 greift die im RID verwendeten Begriffe "<u>panneau rabattable</u>" bzw. "<u>volet rabattable</u>" nicht auf. Dort ist von "<u>panneau mobile</u>"</p>	<p>1) Streichung des Verweises auf das UIC-Merkblatt 573 im RID (Absatz 4.3.3.3.2).</p> <p>2) Prüfen, ob ein Verweis auf die Norm EN 15877-1 erforderlich ist bzw. ob sich dieser auf die gesamte Norm oder einen spezifischen Teil beziehen soll.</p> <p>3) Wenn ein Verweis erforderlich ist, ist es evtl. sinnvoll, in der französischen Fassung des RID zusätzlich zu dem bereits verwendeten Begriff "panneau rabattable", die Begriffe "panneau mobile" und "panneau amovible" aufzunehmen:</p> <p>4.3.3.4.1 (panneaux) 5.3.1.1.6 (volets) 5.3.2.2.5 (volets) 6.8.3.5.7 (panneaux)</p> <p>Der Begriff "volet" stammt aus dem UIC-Merkblatt UIC 573 (1.2.3) und ist in den Absätzen 5.3.1.1.6 und 5.3.2.2.5 der französischen Fassung des RID durch "panneau" zu ersetzen.</p>

	<p>gen mit Klapptafeln zur Beförderung verschiedener gefährlicher Stoffe muss der Teil der Klapptafel, der den Lastgrenzenraster trägt, auch die Benennung des entsprechenden Stoffes tragen (Siehe Anlage C Abb. 3 Seite 10 und 4 Seite 11, bzw. UIC Merkblatt 575, Anlage 4)."</p> <p>1.3.4 – "Falls die Gefahrenkennzeichnung nach RID, Anhang VIII, durch feste oder austauschbare Tafeln erfolgt, müssen dem UIC-Merkblatt Nr. 575, Punkt 2 entsprechen."</p> <p>In der französischen Fassung des UIC-Merkblatts 573 steht "volet rabattable", in der englischen Fassung "mobile flaps" und in der deutschen "Klapptafeln".</p> <p>Das UIC-Merkblatt 575 (1995) "Güterwagen – Zettelhalter (Austauschbarkeit) und Tafel zur Gefahrenkennzeichnung" ist nicht aktualisiert (einschließlich des 1999-2001 umstrukturierten</p>	<p>für dieses Ladegut auf die gleiche Tafel geschrieben werden. Die maximal zulässige Zuladung darf die maximal zulässigen Lasten entsprechend der Angaben auf dem Kennzeichnungsschild von Kesselwagen* oder im Lastgrenzraster Nr. 4 nicht überschreiten."</p> <p>In der englischen Fassung der Norm steht "moveable panel" und "movable panel".</p> <p>In der deutschen Fassung wird ausschließlich der Begriff "Klapptafel" verwendet.</p>	<p>und "<u>panneau amovible</u>" die Rede.</p> <p>3) Das gleiche gilt für die englische Fassung, die nicht den Begriff "folding panel", sondern "moveable panel" und "movable panel" verwendet.</p> <p>4) In der deutschen Fassung des RID, des UIC-Merkblatts 573 und der EN 15877-1 wird ausschließlich der Begriff "Klapptafel" verwendet.</p>	<p>4) Wenn 1) mit ja beantwortet wird, ist es ggf. sinnvoll, in der englischen Version des RID zusätzlich zu dem bereits verwendeten Begriff "folding panel", die Begriffe "moveable panel" und "movable panel" aufzunehmen (und sie mit "oder" zu verbinden):</p> <p>4.3.3.4.1 5.3.1.1.6 5.3.2.2.5 6.8.3.5.7</p> <p>5) Wenn 1) mit ja beantwortet wird, bleibt die deutsche Fassung des RID unverändert, da die Norm bereits den in den Verweisen verwendeten Begriff "Klapptafel" enthält.</p>
--	---	--	---	--

	RID, siehe vorstehender Punkt 1.3.4). ACHTUNG, Anhang C (18) der TSI Güterwagen (noch nicht veröffentlicht) verweist auf dieses Merkblatt. Merkblatt 700 (2004) "Klasseneinteilung der Strecken – Zugehörige Lastgrenzen der Güterwagen".			
<p>6.8.2.2 Ausrüstung 6.8.2.2.1 – Verweis auf Punkt 2.1.10 des UIC Merkblattes 573:</p> <p><i>"(...)Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten bei Anwendung des Punktes 2.1.10 des UIC-Merkblatt 573⁷⁾ (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen (...)."</i></p>	<p>UIC-Merkblatt 573, Punkt 2.1.10:</p> <p><i>"Um das Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen zu vermeiden, müssen die Befestigungen der angeschweißten Anbauteile auf folgende Weise ausgeführt sein:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Verbindung mit dem Untergestell: Befestigung mittels Sattelblech zur Verteilung der dynamischen Kräfte.</i> – <i>Stützen für Arbeitsbühne, Aufstiegsleiter, Ablassstutzen, Ventilbetätigung und andere kräfteübertragende Konsolen: Befestigung</i> 	<p>EN 12561-1:2011 Bahnanwendungen – Kesselwagen – Teil 1: Kennzeichnungsschilder von Kesselwagen für die Beförderung von gefährlichen Gütern</p> <p>Die Bestimmungen (UIC 573, Punkt 2.1.10) sind nicht in die Norm integriert.</p>	<p>Der Punkt 2.1.10 des UIC Merkblattes kann, wenn nötig, in das RID integriert werden. Dies auch deshalb, weil die Anforderungen des Punktes 2.1.10 sich an den Betreiber (Halter) des Kesselwagens richten.</p> <p>A priori wirft die Streichung des Satzes in 6.8.2.2.1 keine Verständnisprobleme bezüglich der Anforderungen im RID auf, wenn eine der nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Bestimmungen des UIC-Merkblattes (Punkt 	<p>Vorschlag für eine Neuregelung im RID, die den UIC-Verweis ersetzt</p> <p>Absatz 6.8.2.2.1 RID:</p> <p>"Die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbindung mit dem Untergestell: Befestigung mittels Sattelblech zur Verteilung der dynamischen Kräfte; – Stützen für Arbeitsbühne, Aufstiegsleiter, Ablassstutzen, Ventilbetätigung und andere kräfteübertragende

	<p><i>über eine angeschweißte Verstärkungsplatte.</i></p> <p>– <i>Stützen, mit denen eine Isolierung, das Sonnenschutzdach und die Konsole für das Tankschild befestigt werden, können direkt am Tank angeschweißt werden."</i></p>		<p>2.1.10) sind in die EN-Normen integriert und diese Normen werden in Bezug genommen.</p> <p>– Die Bestimmungen des UIC-Merkblatts (Punkt 2.1.10) werden in das RID integriert.</p>	<p>Konsolen: Befestigung über eine angeschweißte Verstärkungsplatte;</p> <p>– entsprechende Dimensionierung oder andere Schutzmaßnahmen (z. B. Sollbruchstelle)."</p>
<p><u>ZUR INFORMATION</u></p> <p>6.8.4 – Sonderschriften</p> <p>TE 22 (im RID 2011: Streichung der Verweise auf die Kapitel 1.1.6 und 1.4 des UIC-Merkblatts 573, die im RID 2009 noch vorhanden waren)</p>	Keine Anmerkungen	Keine Anmerkungen	Keine Anmerkungen	Keine Anmerkungen
<p>6.8.4 – Sonderschriften</p> <p>TE 25 a) Überpufferungsschutzeinrichtungen (allgemeiner Verweis auf UIC-Merkblatt 573 im 9. Spiegelstrich):</p> <p><i>"Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss die Anbringung von Puffern, die im UIC-Merkblatt 573²¹⁾ (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) vorgesehen sind, ermöglichen und darf für War-</i></p>	<p>1.4 + Anlage F.</p> <p>1.4.5 (Verweis auf das RIV) – (?)</p> <p>Sämtliche Bestimmungen für Puffer im Allgemeinen und für Crash-Puffer wurden in die Normen EN 12663-2:2010 und EN 15551 IN1 + A1:2011 überführt.</p>	<p>EN 12663-2:2010 Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen</p> <p>8. Auflaufstoß – Test 8.2.1 (...) Satz über den Puffer RID-Klasse 2 8.2.3 Stoßtests mit vollen Güterwagen 8.2.5.3 – Kesselwagen/Tankwagen mit kolli-</p>	<p>Sämtliche Bestimmungen bezüglich der Crash-Puffer sind Gegenstand der beiden EN-Normen.</p>	<p>Die TE 25 (Abschnitt 6.8.4 RID) kann auf die Normen EN 12663-2:2010 und EN 15551 IN1+A1:2011 verweisen.</p> <p>Der Rest des Satzes bleibt unverändert.</p>

<p><i>tungsarbeiten kein Hindernis darstellen."</i></p>		<p>sionsgerechten Puffern nach RID</p> <p>EN 15551 IN1 + A1:2011 Bahnanwendungen – Schienenfahrzeuge – Puffer</p> <p>Art. 7 – Kollisionssichere Puffer für Kesselwagen nach RID. Siehe auch Anlage L und M.</p>		
---	--	--	--	--
