

DIN EN 16973

ICS 43.080.10

Einsprüche bis 2016-04-26

Entwurf

**Straßenfahrzeuge für den kombinierten Verkehr –
Sattelanhänger –
Vertikalumschlag, Anforderungen;
Deutsche und Englische Fassung prEN 16973:2016**

Road vehicles for combined goods transport –
Semitrailer –
Vertical transshipment;
German and English version prEN 16973:2016

Anwendungswarnvermerk

Dieser Norm-Entwurf mit Erscheinungsdatum 2016-02-26 wird der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt.

Weil die beabsichtigte Norm von der vorliegenden Fassung abweichen kann, ist die Anwendung dieses Entwurfes besonders zu vereinbaren.

Stellungnahmen werden erbeten

- vorzugsweise online im Norm-Entwurfs-Portal des DIN unter www.entwuerfe.din.de bzw. für Norm-Entwürfe der DKE auch im Norm-Entwurfs-Portal der DKE unter www.entwuerfe.normenbibliothek.de, sofern dort wiedergegeben;
- oder als Datei per E-Mail an naautomobil@din.de möglichst in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/stellungnahme oder für Stellungnahmen zu Norm-Entwürfen der DKE unter www.dke.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil), 10004 Berlin, Postfach 8 04 62 (Hausanschrift: Behrenstr. 35, 10117 Berlin).

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevanten Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Gesamtumfang 25 Seiten

DIN-Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (prEN 16973:2016) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 119 „Wechselbehälter für den kombinierten Güterverkehr“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN (Deutschland) gehalten wird.

Das zuständige deutsche/nationale Normungsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 052-00-38 AA „Transportbehälter“ im DIN-Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil).

Um Zweifelsfälle in der Übersetzung auszuschließen, ist die englische Originalfassung der prEN 16973 beigelegt. Die Nutzungsbedingungen für den deutschen Text des Norm-Entwurfes gelten gleichermaßen auch für den englischen Text.

Straßenfahrzeuge für den kombinierten Verkehr — Sattelanhänger — Vertikalumschlag, Anforderungen

Road vehicles for combined goods transport — Semitrailer — Vertical transhipment

ICS:

Deskriptoren

Dokument-Typ: Europäische Norm
Dokument-Untertyp:
Dokument-Stage: zweite CEN-Umfrage
Dokument-Sprache: D

STD Version 2.7g

Inhalt

	Seite
Europäisches Vorwort	3
Einleitung	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	5
3 Begriffe	5
4 Allgemeine Anforderungen	6
4.1 Hüllraum	6
4.2 Zugsattelzapfen	8
4.3 Luftfederung	8
4.4 Greifkanten	9
4.4.1 Abmessungen und Anordnung der Greifkanten	9
4.4.2 Hebefestigkeit	10
4.5 Aufbaufestigkeit des Sattelanhängers	10
5 Kennzeichnung	11
Literaturhinweise	12

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (prEN 16973:2016) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 119 „Swap bodies for combined goods transport“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zur zweiten CEN-Umfrage vorgelegt.

Einleitung

Diese Norm beschreibt die eisenbahnspezifischen Anforderungen an Sattelanhänger, die auf der Schiene mit Taschenwagen transportiert werden. Die Sattelanhänger müssen dafür kranbar sein. Sie werden von Portalkranen oder mobilen Umschlaggeräten mit Greifzangen an den Greifkanten gefasst und in die Taschenwagen gehoben. Die Sattelanhänger stehen mit den Rädern auf der tiefliegenden Ladefläche (Tasche) des Waggons und vorne mit der Sattelplatte auf dem Stützbock auf. Der Zugsattelzapfen wird im Stützbock gehalten und übernimmt die Fixierung des Sattelanhängers in alle Richtungen somit auch die entsprechenden Kräfte.

1 Anwendungsbereich

Diese Norm beschreibt die eisenbahnspezifischen Anforderungen an Sattelanhänger, die auf der Schiene mit Taschenwagen transportiert werden. Die Sattelanhänger müssen dafür kranbar sein. Sie werden von Portalkranen oder mobilen Umschlaggeräten mit Greifzangen an den Greifkanten gefasst und in die Taschenwagen gehoben. Die Sattelanhänger stehen mit den Rädern auf der tiefliegenden Ladefläche (Tasche) des Waggons und vorne mit der Sattelplatte auf dem Stützbock auf. Der Zugsattelzapfen wird im Stützbock gehalten und übernimmt die Fixierung des Sattelanhängers in alle Richtungen somit auch die entsprechenden Kräfte.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente, die in diesem Dokument teilweise oder als Ganzes zitiert werden, sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

DIN EN 12641-1, *Wechselbehälter und Nutzfahrzeuge — Planen — Teil 1: Mindestanforderungen*

DIN EN 12641-2, *Wechselbehälter und Nutzfahrzeuge — Planen — Teil 2: Mindestanforderungen an Schiebeplanen*

DIN EN 12642, *Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen — Aufbauten an Nutzfahrzeugen — Mindestanforderungen*

DIN EN 13044-3, *Intermodale Ladeeinheiten — Kennzeichnung — Teil 3: Kennzeichnungen von Sattelanhängern für den Bahnbetrieb*

UIC 596-6 *Verkehr von Straßenfahrzeugen auf Güterwagen — Technische Organisation — Beförderung von Sattelanhängern mit P- und N-Kodifizierung auf Taschenwagen*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.

3.1

Greifkante

Aufnahmepunkte zum vertikalen Anheben des Sattelanhängers

3.2

Hüllraum

Ist der Raum der von einem Sattelanhänger - leer und beladen - in der vorgeschriebenen Verladeposition im Taschenwagen maximal zur Verfügung steht und nicht überschritten werden darf

3.3

Taschenwagen

Eisenbahnwaggons mit Taschen, zur Aufnahme der Räder von Sattelauflegern und um innerhalb des Ladungs-Lichtraumprofils zu verbleiben

3.4

Vertikalumschlag

Anheben und Umschlag der Sattelanhänger in vertikaler Richtung

4 Allgemeine Anforderungen

4.1 Hüllraum

Der Hüllraum für den Sattelanhänger beinhaltet bereits die notwendigen Freiräume, die zwischen den Bauteilen des Waggons und den Bauteilen eines Sattelanhängers für einen schadfreien Umschlag und Transport notwendig sind. Der untere Teil des Hüllraumes wird von der Konstruktion des Waggons bestimmt und der obere Teil des Hüllraumes vom Profil der Bahnstrecke.

Sattelanhänger nach dieser Norm dürfen den unteren Hüllraum gemäß Bild 1 in der vorgeschriebenen Verladeposition auf dem Waggon im maximal beladenen Zustand mit entlüfteter Luftfeder nicht überschreiten.

Für die Einhaltung des unteren Hüllraums gelten nachfolgende Punkte:

- Fahrzeugteile können beweglich angebracht werden und müssen gegen Abklappen bzw. Herausfallen dieser Teile während der Fahrt und des Umschlages gesichert sein.
- Es muss ein zeichnerischer Nachweis erbracht werden.

Die Hüllraumbegrenzung oberhalb des Waggons ist gemäß dem gewählten Streckenprofil nach UIC 596-6 Annex B zu prüfen.