

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF.8

5. Februar 2010

Original: Deutsch

**RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 22. bis 25. März 2010)

**Tagesordnungspunkt 5 b): Neue Anträge**

**Präzisierung der Pflichten des Befüllers und des Entladers im Hinblick auf die Prüfung der  
Verschlüsse an Tanks von Kesselwagen/Tankfahrzeugen**

**Kommentare Deutschlands zum Antrag OTIF/RID/RC/2010/5 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/  
2010/5) der UIC**

**ZUSAMMENFASSUNG**

***Erläuternde Zusammenfassung:***

Die Pflichten des Befüllers und des Entladers im Hinblick auf die Prüfung der Verschlüsse an Tanks von Kesselwagen/Tankfahrzeugen sind zurzeit nicht ausreichend klar geregelt.

***Zu treffende Entscheidung:***

Präzisierung der Pflichten des Befüllers in Absatz 1.4.3.3 f) und des Entladers in Absatz 1.4.3.7.1, sowie Klarstellung in Absatz 4.3.2.3.3.

***Damit zusammenhängende Dokumente:***

Antrag OTIF/RID/RC/2010/5 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5) der UIC.

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

1. Deutschland unterstützt grundsätzlich den UIC-Antrag im Hinblick auf eine Präzisierung der Prüfung der Verschlüsse an Tanks. Die Forderung im UIC-Antrag "... die Dichtheit der Verschlüsse zu prüfen" würde allerdings dazu führen, dass bei der Tankcodierung "A" die Verschlusseinrichtung und bei der Tankcodierung "B" die äußere Absperreinrichtung und die Verschlusseinrichtung nur mit einem hohen technischen Aufwand auf Dichtheit geprüft werden könnte.
2. Zu den vorgenannten Begriffen siehe auch Absatz 6.8.2.2.2, 1. und 2. Unterabsatz RID/ADR:  
  
Bei der Tankcodierung "A" (im 3. Teil) besteht der Verschluss aus
  - einer äußeren Absperreinrichtung und aus einer Verschlusseinrichtung am Ende jedes Stutzens als Schraubkappe, Blindflansch oder einer gleichwertigen Einrichtung.  
Bei der Tankcodierung "B" (im 3. Teil) besteht der Verschluss aus
  - einer inneren Absperreinrichtung, einer äußeren Absperreinrichtung und aus einer Verschlusseinrichtung am Ende jedes Stutzens als Schraubkappe, Blindflansch oder einer gleichwertigen Einrichtung.
3. Mit vertretbarem Aufwand lässt sich eigentlich nur die Dichtheit der dem Füllgut am nächsten liegenden Absperreinrichtung (Tankcodierung "A": die äußere Absperreinrichtung; Tankcodierung "B": die innere Absperreinrichtung) überprüfen. Die Überprüfung der Dichtheit der dahinter liegenden Verschlüsse ist schwierig durchzuführen, weil an diesen beiden Stellen normalerweise kein Produkt ansteht (vorausgesetzt, die dem Füllgut am nächsten liegende Absperreinrichtung ist dicht). Die Prüfung der Dichtheit könnte nur mit technischen Mitteln (z.B. Unter-/Überdruck) erfolgen.
4. Außerdem beschränkt sich der Antrag der UIC nur auf die Prüfung der Dichtheit der Verschlüsse durch den Befüller, ohne die Auswirkungen auf neue Beteiligte (Entlader ab 2011, siehe auch neuer Absatz 1.4.3.7.1) und andere Stellen im RID/ADR (Absatz 4.3.2.3.3) zu berücksichtigen.
5. Deutschland schlägt daher alternativ zum Antrag der UIC folgende Änderungen vor:

## Anträge

### 6. Absatz 1.4.3.3 f)

Deutschland schlägt für Absatz 1.4.3.3 f) folgenden Wortlaut vor (geänderter Text ist unterstrichen dargestellt):

"f) hat nach dem Befüllen des Tanks die Dichtheit der Verschlusseinrichtungen dem Füllgut am nächsten liegenden Absperreinrichtung zu prüfen. Die weiteren Verschlüsse sind auf ordnungsgemäßen Verschluss zu prüfen."

### 7. Absatz 1.4.3.7.1

Da im RID/ADR 2011 in einem neuen Unterabschnitt 1.4.3.7 die Pflichten des Entladers aufgenommen werden, ist in Anlehnung an den neu vorgeschlagenen Text in Absatz 1.4.3.3 f) unter Absatz 1.4.3.7.1 ein neuer Buchstabe g) mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

"g) hat nach dem Entleeren des Tanks die Dichtheit der dem Füllgut am nächsten liegenden Absperreinrichtung zu prüfen. Die weiteren Verschlüsse sind auf ordnungsgemäßen Verschluss zu prüfen."

#### 8. Absatz 4.3.2.3.3

Die Änderungen bzw. Ergänzungen in den Absätzen 1.4.3.3 f) und 1.4.3.7.1 g) führen zu einer Folgeänderung des vorletzten Satzes in Absatzes 4.3.2.3.3 mit folgendem Wortlaut (geänderter Text ist unterstrichen dargestellt):

"Die Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC müssen nach dem Befüllen und Entleeren auf Dichtheit der ~~Verschlusseinrichtungen~~ dem Füllgut am nächsten liegenden Absperr-einrichtung vom Befüller oder Entlader geprüft werden. Die weiteren Verschlüsse sind auf ordnungsgemäßen Verschluss zu prüfen."

#### Begründung

9. In Deutschland war 2006 auf Initiative des Mineralölwirtschaftsverbandes ein Forschungsvorhaben zur Dichtheit von Eisenbahnkesselwagen angeregt worden. Die Lösungsvorschläge zur Verringerung der Gefahr von Tropfleckagen wurden dann in einer zweiten Projektphase von den Projektbegleitern (Branchenvertreter aus den verschiedenen Bereichen) und anschließend von den nationalen Beratungsgremien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung untersucht, bewertet und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.
10. Diese Untersuchung ergab, dass der wirkungsvollste Ansatz zur Minderung von Tropfleckagen in der Kontrolle der Dichtheit der Verschlüsse nach dem Befüllen bzw. Entleeren besteht. Im Zusammenhang mit der in Absatz 4.3.2.3.4 RID/ADR geforderten Schließreihenfolge der Absperr-einrichtungen, können so Ladegutrückstände im Füll- und Entleerungssystems nahezu ausgeschlossen werden.

---