



**INF. 18**

10. November 2017

Original: Englisch

**RID: 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Utrecht, 20. – 24. November 2017)

**Betreff: Besonders große Tankcontainer**

### Informationen und Fragen der Schweiz

1. BASF hat zusammen mit dem belgischen Tankcontainerhersteller van Hool neue 45- und 52-Fuß-Tankcontainer<sup>1</sup> auf der technischen Grundlage der 20- und 30-Fuß-Tankcontainer entwickelt, die bereits im kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Die sogenannten B-TC (BASF Class Tank Container) können auf Containertragwagen befördert werden und sind flexibler einsetzbar als klassische Kesselwagen. So hat der B-TC mit einem maximalen Volumen von 73.000 Litern und einer Zuladung von 66 Tonnen die doppelte Ladekapazität eines heute üblichen Tankcontainers und eine vergleichbare Ladekapazität wie ein Chemiekesselwagen.
2. Innerhalb von Industriestandorten können die B-TC mittels autonom fahrenden Fahrzeugen (AGV) schienenunabhängig transportiert und zudem platzsparend gelagert werden, wobei bis zu sechs B-TC übereinandergestapelt werden können. Auch eine neue Art von Tragwagen ist spezifisch für die B-TC entwickelt worden<sup>2</sup>. Mit nur 16,5 Tonnen Eigengewicht verfügen sie über eine größere Ladekapazität. Darüber hinaus sind sie 5 cm niedriger als vergleichbare Tragwagen, so dass die B-TC auf Gleisen mit G1-Lademaß befördert werden können. Nach Verständnis der Schweiz sind die B-TC aufgrund ihres Gewichts und ihrer Größe nicht für die Beförderung auf öffentlichen Straßen gedacht.
3. Ab Juli 2017 sollen 90 B-TC im BASF-Standort in Ludwigshafen im Einsatz sein, 2018 sollen weitere 550 geliefert werden. Das Unternehmen plant, seine Kesselwagen innerhalb der nächsten Jahre durch B-TC zu ersetzen.

<sup>1</sup> Detaillierte Informationen sind verfügbar unter: <https://www.basf.com/de/de/company/about-us/sites/ludwigshafen/the-site/news-and-media/news-releases/2017/05/p-17-183.html>.

<sup>2</sup> Weitere Informationen unter: <http://tatravagonka.sk/wagons/sgmmns-52/?lang=en>,  
[http://tatravagonka.sk/inc/uploads/2017/04/Sgmmns-52\\_nahlad.pdf](http://tatravagonka.sk/inc/uploads/2017/04/Sgmmns-52_nahlad.pdf).

4. Die Schweiz hat diese neuen Entwicklungen mit großem Interesse zur Kenntnis genommen. Innovationen, die die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn effizienter und besser machen, entsprechen den ökonomischen und praktischen Bedürfnissen unserer heutigen Wirtschaft und sollten gefördert werden.
5. Die entwickelten Tankcontainer werfen jedoch einige Sicherheitsfragen auf, die diskutiert werden sollten. Da die B-TC nur für den Eisenbahnverkehr gedacht sind, scheint die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses das richtige Forum für diese Diskussion zu sein.
6. Den Informationen der Schweiz zufolge werden die B-TC entsprechend den Anforderungen an Tankcontainer in Kapitel 6.8 RID gebaut. Aus ersten Diskussionen mit internationalen Tankexperten ist jedoch nicht klar geworden, ob Tankcontainer dieser Größe gemäß den entsprechenden RID/CSC/UIC-Anforderungen gebaut werden können.
7. In einigen Punkten weichen die Anforderungen für Tankcontainer in Kapitel 6.8 RID von denen für Kesselwagen ab. Diese Unterschiede betreffen unter anderem die Mindestwanddicke des Tankkörpers (die gemäß Absatz 6.8.2.1.19 RID verringert werden kann), die unter der höchstzulässigen Beladung durchzuführende dynamische Auflaufprüfung (5 g für Kesselwagen gemäß der Norm EN 12663-2 gegenüber 2 g für Tankcontainer gemäß UIC-Merkblatt 592 und CSC) und die lediglich für Kesselwagen erforderliche Sonderausrüstung gemäß Abschnitt 6.8.4 (insbesondere Sondervorschrift TE 22). Diese Unterschiede können bei Unfällen mit B-TC anstelle von Kesselwagen die Wahrscheinlichkeit eines Austretens gefährlicher Güter erhöhen.
8. Diese Unterschiede sind nicht neu und werden für alle derzeit verfügbaren Tankcontainer akzeptiert. Die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses sollte jedoch ermitteln, ob sich in Zusammenhang mit diesem neuen Produkt Sicherheitsfragen stellen, und zwar aus folgenden Gründen:
  - B-TC sind mehr als doppelt so groß wie herkömmliche Tankcontainer. Dies könnte einen Einfluss auf die Auslegungsanforderungen sowie auf die möglichen Folgen einer vollständigen Freisetzung des gesamten Inhalts haben.
  - Die geplante Verwendung ist eine andere als bei herkömmlichen Tankcontainern, da B-TC einen Großteil bestehender Kesselwagen ersetzen sollen. Dies kann erhebliche Auswirkungen auf die mit der Beförderung gefährlicher Güter einhergehenden Risiken haben, wenn das Sicherheitsniveau von B-TC deutlich unter demjenigen von Kesselwagen liegt.
9. Die Schweiz ist sich bewusst, dass die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses nur schwer auf dieses späte Dokument reagieren kann, hält aber den unverzüglichen Beginn der Diskussion zu diesem Thema für notwendig. Die Schweiz erwartet bei dieser Tagung der Arbeitsgruppe keine Entscheidung, würde sich aber über jeden Hinweis freuen. Die Schweiz zieht es in Erwägung, für die nächste Tagung im Mai 2018 ein offizielles Dokument einzureichen. In der Zwischenzeit könnte eine Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zur Diskussion der Frage einberufen werden. Technische Fragen könnten auch an die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung und ihre Tank-Arbeitsgruppe geleitet werden.
10. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ergeben sich folgende Fragen.

#### **Fragen an die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**

- Könnten Industrie oder zuständige Behörden eine ausführliche technische Dokumentation zu den B-TC vorlegen, einschließlich Informationen zu durchgeführten Tests?
- Kann die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bestätigen, dass die B-TC in Übereinstimmung mit dem RID und sonstigen anwendbaren Vorschriften ausgelegt, geprüft und zugelassen wurden?

- Ist das Sicherheitsniveau des aus einem B-TC auf einem Tragwagen bestehenden Systems ausreichend?
- Hätte das Ersetzen einer großen Anzahl Kesselwagen durch B-TC einen signifikanten Einfluss auf die mit der Beförderung gefährlicher Güter einhergehenden Risiken und können die daraus resultierenden Risiken als akzeptabel angesehen werden?
- Lässt sich mit den derzeitigen Anforderungen des RID sicherstellen, dass infolge dieser Entwicklung in Zukunft das Sicherheitsniveau nicht sinken und das Risikolevel nicht steigen wird?
- Sofern das Sicherheitsniveau der B-TC als ausreichend angesehen wird, sollten dann nicht die Anforderungen an Kesselwagen überarbeitet werden, um sie bezüglich Kosten, Gewicht usw. wettbewerbsfähig zu halten?
- Was wäre die beste Vorgehensweise zur Beantwortung dieser Fragen?

## Bilder



**Bild 1:** B-TC auf einem Tragwagen im Vergleich zu einem 20-Fuß-Tankcontainer.



**Bild 2:** Innerhalb des Industriestandortes können B-TC durch autonom fahrende Fahrzeuge befördert werden.

*Alle oben stehenden Informationen, einschließlich der Fotos, stammen von der BASF-Website, siehe Fußnote 1.*



**Bild 3:** B-TC auf eigens dafür ausgelegten Tragwagen (SBB Infrastruktur, 08.11.2017).



**Bild 4:** Nahaufnahme einer Stirnseite mit Bedienungsausrüstung über den Puffern (SBB Infrastruktur, 08.11.2017).