

OTIF/RID/CE/GTP/2018/5

27. März 2018

Original: Deutsch

RID: 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Bern, 28. bis 30. Mai 2018)

Thema: Besonders große Tankcontainer – Diskussionen im Rahmen der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung

Mitteilung des Sekretariats

Einleitung

1. Die ständige Arbeitsgruppe hatte bei ihrer 8. Tagung beschlossen, eine detaillierte technische Diskussion über besonders große Tankcontainer in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu führen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2017-A Absätze 80 bis 90).
2. Der Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", die am 30. und 31. Januar 2018 tagte, ist im Dokument [OTIF/RID/CE/GTT/2018-A](#) enthalten, das der 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe unter dem neuen Tagesordnungspunkt 6 (Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik") (siehe informelles Dokument INF.2) vorgestellt werden sollte.
3. Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" hat die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung gebeten, verschiedene tankspezifische Punkte (Wanddicke, Druckfestigkeit von Verschlüssen, Angabe der nächsten Prüfung auf dem Tank und allgemeine Anforderungen) zu diskutieren. Das Sekretariat hatte zu diesem Zweck der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 12. bis 16. März 2018) das informelle Dokument INF.19 unterbreitet, in dem der Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wiedergegeben war.
4. Die Ergebnisse der Diskussion der Tank-Arbeitsgruppe sind im informellen Dokument INF.47 der letzten Gemeinsamen Tagung zusammengefasst.
5. Nachstehend sind die Absätze 27 bis 35 des informellen Dokuments INF.47 wiedergegeben, die bei einer Fortsetzung der Arbeiten der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu berücksichtigen sind.

**Auszug aus dem informellen Dokument INF.47 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Ta-
gung (Bern, 12. bis 16. März 2018)**

**TOP 11: Informelles Dokument INF.19 (Sekretariat der OTIF) – Besonders große Tank-
container und informelles Dokument INF.24 (UIC)**

27. Neue besonders große Tankcontainer wurden entwickelt und sind hauptsächlich für den Einsatz auf der Schiene vorgesehen. Es werden Fragen aufgeworfen, ob die derzeitigen Anforderungen für diese Tankcontainer ausreichend sind. Es wird festgestellt, dass die derzeitigen besonders großen Tankcontainer nach den geltenden Vorschriften zugelassen sind.
28. Dieses Thema wurde zuvor bei der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in Utrecht und der 15. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" in Hamburg diskutiert. Im Bericht über die Tagung in Hamburg wurde für eine Reihe von Tankfragen der Rat der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erbeten. Die folgenden vier tankbezogenen Themen wurden identifiziert und diskutiert.
29. Mindestwanddicke:

Während die Mindestwanddicke von Kesselwagen für flüssige Stoffe bei Baustahl 6 mm beträgt, darf die äquivalente Wanddicke bei anderen Metallen den Wert von 4,5 mm nicht unterschreiten. Die Mindestwanddicke von Tankcontainern für flüssige Stoffe mit einem Durchmesser von mehr als 1,80 m beträgt bei Baustahl ebenfalls 6 mm, die äquivalente Wanddicke darf bei anderen Metallen jedoch den Wert von 3 mm nicht unterschreiten.
30. Die Diskussion ergibt, dass das in den 1970er Jahren entwickelte Güterverkehrssystem wahrscheinlich auf der Grundlage eines Tankcontainers mit einer höchsten Gesamtmasse von etwa 30,5 Tonnen und einem höchsten Fassungsraum von ca. 36 000 Litern entwickelt wurde. Ursprünglich waren die Tanks dieser Tankcontainer durch Vollrahmen geschützt. Es wird angenommen, dass dies einer der Gründe war, warum die Wanddicke von 6 mm bei Baustahl auf bis zu 3 mm bei anderen Metallen reduziert werden durfte. Es stellt sich daher die Frage, ob die Reduzierung auf 3 mm bei einer Erhöhung des Fassungsraums auf 73 000 Liter, was dem Fassungsvermögen eines Drehgestell-Kesselwagens entspricht, gerechtfertigt ist.
31. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Reduzierung der Wanddicke im Verhältnis zum gesamten Schutz des Tankcontainers diskutiert werden sollte. Aus dem Bericht geht hervor, dass bereits eine Risikoanalyse vorgesehen ist, in der Eisenbahnkesselwagen und besonders große Tankcontainer verglichen werden sollen.
32. Druckfestigkeit von Verschlüssen:

Da besonders große Tankcontainer länger sind als herkömmliche Tankcontainer, steigen auch die Drücke durch Schwallbewegungen an. Dies könnte die Anwendung des Absatzes 6.8.2.2.4 auf besonders große Tankcontainer rechtfertigen. Der Vertreter des Herstellers bestätigt, dass die bereits existierenden besonders großen Tankcontainer diese Anforderung erfüllen.

33. Kennzeichen auf beiden Längsseiten des Tankcontainers:

Kesselwagen sind auf jeder Längsseite des Kesselwagens mit Kennzeichen gemäß Absatz 6.8.2.5.2 versehen. Auf Kesselwagen ist zusätzlich ein Hinweis auf das Datum der nächsten Prüfung angebracht. Für Tankcontainer gibt es jedoch keine Anforderungen in Bezug auf einen bestimmten Ort der Anbringung der Kennzeichen und keine Pflicht zur Angabe der nächsten wiederkehrenden Prüfung. Es wird die Frage gestellt, ob Kennzeichen, die denen für Kesselwagen entsprechen, auch für besonders große Tankcontainer zur Anwendung kommen sollten. Einige Experten schlagen vor, das System nicht zu kompliziert zu gestalten und nicht beide Seiten von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks zu kennzeichnen oder für alle ein Kennzeichen auf beiden Seiten vorzusehen. Es wird auch daran erinnert, dass dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vor kurzem die Kennzeichnung von ortsbeweglichen Tanks mit dem Datum der nächsten Prüfung vorgeschlagen wurde, dies jedoch nicht akzeptiert wurde.

34. Verweis auf den Abschnitt 7.1.3 in Absatz 6.8.2.1.2:

Es wird vereinbart, eine Verbindung zwischen den beiden Fundstellen einzuführen, um die Hersteller an die zu berücksichtigenden zusätzlichen Beschleunigungen zu erinnern.

Antrag 6

6.8.2.1.2 Im Text der rechten Spalte nach "Tankcontainer" einen Verweis auf eine Fußnote 2/1 mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"2)/1) Siehe auch Abschnitt 7.1.3."

35. Die Experten der Tank-Arbeitsgruppe sind der Meinung, dass die Frage der Wanddicke und der Druckfestigkeit von Verschlüssen Teil einer umfassenderen Arbeit sein sollte. Da es sich hierbei auch um eisenbahnspezifische Fragen handelt, hält es die Tank-Arbeitsgruppe für zweckmäßig, dass diese von der RID-Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" behandelt werden, wobei zu Tankfragen Tankexperten eingeladen werden sollten.