



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTT/2018-A

19. Februar 2018

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF UND
AN DIE REGIONALEN ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND**

**Schlussbericht der 15. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"
des RID-Fachausschusses**

(Hamburg, 30. und 31. Januar 2018)

1. Die 15. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses fand am 30. und 31. Januar 2018 auf Einladung der GATX in Hamburg statt.
2. Folgende RID-Vertragsstaaten nahmen an den Arbeiten der 15. Tagung Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" teil (siehe auch Anlage I):

Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweiz, Tschechische Republik, Türkei und Vereinigtes Königreich.

Die Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA) war ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen waren vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

3. Wie bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absatz 108), führt Herr Rainer Kogelheide (Deutschland) den Vorsitz und Herr Arne Bale (Vereinigtes Königreich) den stellvertretenden Vorsitz dieser Arbeitsgruppe.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: [RID-17016-CE](#) (Sekretariat)

4. Die im Einladungsschreiben RID-17016-CE vom 19. Dezember 2017 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 2: Information des Chemiekonzerns BASF über die von ihm eingesetzten besonders großen Tankcontainer

Informelles Dokument: [INF.23](#) der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (CEFIC)

5. Der Vertreter des CEFIC informiert anhand der Präsentation im informellen Dokument INF.23 der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe über die von BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainer (siehe auch [OTIF/RID/CE/GTP/2017-A](#) Absätze 82 bis 84). Er hebt dabei hervor, dass der Effizienzgewinn hauptsächlich auf dem Werksgelände durch Zustellung der Tankcontainer auf selbstfahrenden Fahrzeugen erzielt werde.

TOP 3: Beantwortung von Fragen zu den neu eingesetzten besonders großen Tankcontainern

Informelles Dokument: [INF.18](#) der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Schweiz)

6. Der Vertreter der Schweiz stellt sein der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe unterbreitetes informelles Dokument INF.18 vor (siehe auch [OTIF/RID/CE/GTP/2017-A](#) Absätze 80 und 81) und dankt dem Sekretariat für die Übersetzung des Dokuments in die deutsche und französische Sprache.

TOP 4: Vergleich der momentan für Tankcontainer und Kesselwagen geltenden Vorschriften

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTT/2018/1](#) (Deutschland)
[OTIF/RID/CE/GTT/2018/2](#) (Vereinigtes Königreich)

Informelles Dokument: [INF.21](#) der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Belgien)

7. Die Vertreter Deutschlands und des Vereinigten Königreichs stellen die in den Dokumenten 2018/1 und 2018/2 wiedergegebenen Unterschiede zwischen den Vorschriften für Kesselwagen und Tankcontainern in den Kapiteln 4.3 und 6.8 vor.

Beschleunigungsversuche

8. Während für Kesselwagen und für Tragwagen gemäß der Norm EN 12663-2:2010 Beschleunigungswerte in Fahrtrichtung von 5 g gelten, sind gemäß UIC-Merkblatt 592 für Tankcontainer mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von **36 Tonnen 2 g** vorgeschrieben.¹
9. Der Vertreter von van Hool bestätigt, dass die besonders großen Tankcontainer mit einem Beschleunigungswert von 3 g geprüft worden seien. **Bei den dynamischen Auflaufprüfungen in seien höhere Beschleunigungswerte erreicht worden (siehe Anhang des informellen Dokuments INF.21), um das reduzierte maximale Bruttogewicht des Tankcontainers während der Versuche auszugleichen.**
10. Die Vertreterin der UIP erklärt, dass die für besonders große Tankcontainer verwendeten Tragwagen mit Tragzapfen aus hochfestem Werkstoff ausgerüstet seien, die bei einer Auf- laufgeschwindigkeit von 12 km/h und höchstzulässiger Beladung einen höchsten Beschleunigungswert von 2,7 g erreichten. Die Tragwagen seien nach TSI Wagen zugelassen.
11. Der Vertreter von CEFIC ergänzt, dass die Tragwagen mit Langhubpuffern ausgerüstet seien. Für die Beförderung der besonders großen Tankcontainer würden von **BASF neue** Tragwagen genutzt, prinzipiell könnten aber auch bestehende Tragwagen verwendet werden, sofern diese ebenfalls mit verstärkten Tragzapfen ausgerüstet seien.
12. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass für Tragwagen spezielle Kennzeichen vorgesehen werden sollten, aus denen hervorgeht, ob sie mit verstärkten Tragzapfen ausgerüstet sind. Dies müsste in den entsprechenden EN-Normen, UIC-Merkblättern und TSI berücksichtigt werden. Eine Ergänzung des Gattungskennzeichens könnte die Disposition solcher Wagen erleichtern. Darüber hinaus sollte aus der Kennzeichnung des Wagens hervorgehen, ob er im beladenen oder nur im entladenen Zustand für den Ablaufbetrieb zugelassen ist.

Reduzierung der Wanddicke

13. **Die Berechnungsformel für die Wanddicke ist für Kesselwagen und Tankcontainer gleich. Ein Unterschied besteht aber darin,** dass die Mindestwanddicke von 6 mm für Baustahl bei Verwendung eines anderen Metalls mit besseren Eigenschaften für Tanks von Kesselwagen auf bis zu 4,5 mm, für Tanks von Tankcontainern jedoch auf bis zu 3 mm reduziert werden darf (siehe Absatz 6.8.2.1.18).

¹ Die TSI WAG verweist auf die Norm EN 12663-2:2010. Nach dieser Norm ist die Beschleunigung von 5 g in Fahrtrichtung nur auf die Verbindung von Wagenkasten und Drehgestell und auf die Ausrüstungsbefestigungen anzuwenden. Da der Tankkörper Teil des Wagenkastens ist, gilt der Nachweislastfall von 5 g nicht für den Tankkörper.

Bei Containertragwagen sind die Tragzapfen als Ausrüstungsteile zu betrachten, für deren Befestigung am Wagenkasten der Nachweis-Lastfall von 5 g in Fahrtrichtung gilt. Für die Schnittstelle zwischen den Tragzapfen und den aufgesetzten Containern gilt hingegen ein Nachweis-Lastfall von 2 g in Fahrtrichtung. Darüber hinaus kann für Tragwagen unter bestimmten Voraussetzungen (Verbot des Abstoßens und Ablaufenlassens) die Geschwindigkeit beim Auflaufstoß auf 7 km/h in beladenem Zustand (im leeren Zustand weiterhin 12 km/h) reduziert werden.

14. Von mehreren Delegationen wird die Frage aufgeworfen, ob dieser Unterschied angesichts des in etwa gleich großen Fassungsraums eines Drehgestell-Kesselwagens und eines besonders großen Tankcontainern noch seine Rechtfertigung hat.
15. Der Vertreter des CEFIC entgegnet, dass in Bezug auf die beförderten Mengen kein Unterschied zu zwei auf einem Tragwagen beförderten herkömmlichen Tankcontainern bestehe. Er warnt davor, dass eine Erhöhung der Wanddicke für Tankcontainer dem Intermodalverkehr schaden und zu einer massiven Verkehrsverlagerung auf die Straße führen könnte.
16. Der Vertreter des CEFIC gibt auch zu bedenken, dass die Festlegung von Mindestwanddicken bei der Verwendung höherwertiger Stähle die technische Entwicklung, die auch zu einer Erhöhung der Sicherheit beitrage, bremsen könnte. Er erläutert, dass die Verwendung hochwertiger Stähle bei Anwendung der Dritten-Wurzel-Formel in Absatz 6.8.2.1.18 auch geringere Wanddicken als 3 mm zuließe, um die Äquivalenz mit 6 mm Baustahl zu erzielen. Umgekehrt würde die für die BASF-Tankcontainer verwendete Wanddicke von 3,4 mm eines hochwertigen Stahls einer berechneten Wanddicke von 7,1 mm für Baustahl entsprechen.
17. Andererseits wird auf die politische Dimension der Frage der Wanddickenreduzierung hingewiesen. Die Akzeptanz der geringeren Wanddicken bei besonders großen Tankcontainern könnte dazu führen, dass auch Betreiber von Kesselwagen eine weitere Reduzierung der Wanddicke wünschen. Die in verschiedenen europäischen Ländern durchgeführte Risikobetrachtung führt bereits heute zu einem Ausschluss von Gefahrgutbeförderungen auf bestimmten Strecken. Politische Diskussionen bezüglich der Akzeptanz von Gefahrgutbeförderungen könnten bei einer Verringerung der Wanddicke erneut aufflammen.
18. Der Vertreter des CEFIC bestätigt, dass die für Tankcontainer gemäß den Absätzen 6.8.2.1.19 und 6.8.2.1.20 vorgesehene weitergehende Reduzierung der Wanddicke für die BASF-Tankcontainer nicht in Betracht gezogen worden sei. Der Vertreter von van Hool wird gebeten, Zulassungsunterlagen im Hinblick auf die Wanddickenberechnung sowie die verwendeten Werkstoffe vorzulegen.
19. Die Arbeitsgruppe beschließt, die Frage, ob die Vorschriften in Bezug auf die Möglichkeiten der Wanddickenreduzierung für besonders große Tankcontainer eingeschränkt werden müssen, an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung weiterzuleiten. Die Tank-Arbeitsgruppe wird darüber hinaus um Prüfung gebeten, ob die in der Norm EN 14025 durch einen Verweis auf die Norm EN 13445 zugelassenen Stähle um weitere hochwertige Stähle ergänzt werden sollte. Schließlich wird die Tank-Arbeitsgruppe gebeten, sich mit der Frage zu befassen, ob die Festlegung einer Mindestwanddicke, die in keinem Fall unterschritten werden darf (siehe Absatz 16), noch ihre Berechtigung hat.

Mindestabstand zwischen Kopfrägerebene und Tankkörper

20. Der Absatz 6.8.2.1.29 sieht für Kesselwagen vor, dass der Mindestabstand zwischen der Kopfrägerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper 300 mm betragen muss. Für Tragwagen von Tankcontainern gibt es keine entsprechende Vorschrift. Hingegen gilt die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.3.2, wonach Tankcontainer während der Beförderung so auf dem Wagen verladen sein müssen, dass sie durch Einrichtungen des Wagens oder des Tankcontainers selbst ausreichend gegen seitliche und rückwärtige Stöße sowie gegen Überrollen geschützt sind. Im Falle der für die besonders großen Tankcontainer gebauten Tragwagen ist zu berücksichtigen, dass diese mit Langhubpuffern ausgerüstet sind, die einen Teil des geforderten Mindestabstands kompensieren.
21. Es wird darauf hingewiesen, dass die Entleerungseinrichtungen aller Tankcontainer an den Stirnseiten angebracht sind. Sie liegen damit bei einer Überpufferung im unmittelbaren Gefahrenbereich.

22. Es besteht Unklarheit, inwieweit die in Absatz 4.3.2.3.2 vorgesehenen Maßnahmen bei den **besonders** großen Tankcontainern berücksichtigt wurden und ob alle bestehenden Tankcontainer dieser Vorschrift entsprechen. **Der Vertreter des CEFIC vertritt die Ansicht, dass es sich dabei nicht um eine Bauvorschrift, sondern um eine Betreiberpflicht handele, mit der beispielsweise verhindert werden solle, dass der Tankcontainer so auf dem Wagen positioniert wird, dass er über die Ladefläche des Tragwagens in den Pufferbereich ragt.**

Befestigungen von angeschweißten Bauteilen

23. Gemäß Absatz 6.8.2.2.1 müssen die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Eine entsprechende Vorschrift existiert nicht für Tankcontainer.
24. Die Vertreter von CEFIC und van Hool bestätigen, dass Bauteile vermieden würden, die an der Tankwand angebracht sind. Die Armaturen selbst seien in den Tank eingesenkt. Auch würden keine festen Leitern, sondern nur Einhängpunkte verwendet.

Äußere Absperreinrichtungen und zwangsbetätigte Belüftungsventile

25. Hinsichtlich der Unterschiede in Bezug auf die äußeren Absperreinrichtungen und die zwangsbetätigten Belüftungsventile sieht die Arbeitsgruppe keinen Handlungsbedarf.

Druckfestigkeit von Verschlüssen

26. Der Absatz 6.8.2.2.4 sieht bei Kesselwagen eine bestimmte Druckfestigkeit der Verschlüsse von Öffnungen vor. Es wird daran erinnert, dass diese Vorschrift aufgenommen worden sei, um Undichtheiten an den Verschlüssen infolge von Schwallbewegungen des Ladeguts zu vermeiden.
27. Der Vertreter von van Hool bestätigt, dass diese Vorschrift auch durch die besonders großen Tankcontainer erfüllt würde.
28. Die Arbeitsgruppe bittet die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung um Prüfung, ob hier eine Harmonisierung der Vorschriften für Kesselwagen und Tankcontainer vorgenommen werden kann, nachdem auch die Norm EN 14025 entsprechende Druckwerte für alle Tanks vorsieht.

Prüfintervalle

29. Die Absätze 6.8.2.4.2 und 6.8.2.4.3 sehen unterschiedliche Prüffristen für die wiederkehrende Prüfung (8 Jahre bzw. 5 Jahre) und die Zwischenprüfung (4 Jahre bzw. 2½ Jahre) vor. Dies gilt auch für die für bestimmte Stoffe geltenden Sondervorschriften TT 3 bis TT 6 und TT 10.
30. Der Vertreter des CEFIC weist auf eine Verbindung zwischen den Prüfintervallen und der geringeren vorgeschriebenen Mindestwanddicke von Tankcontainern hin. Durch die kürzeren Prüfintervalle werde eine eventuelle Verringerung der Wanddicke infolge Korrosion früher erkannt als bei Kesselwagen.

Angabe der nächsten Prüfung auf dem Tank

31. Gemäß Absatz 6.8.2.5.2 muss auf Kesselwagen das Datum der nächsten wiederkehrenden Prüfung bzw. der nächsten Zwischenprüfung angegeben werden. **Darüber hinaus müssen die Angaben gemäß Absatz 6.8.2.5.2 bei Kesselwagen auf beiden Seiten, bei Tankcontainern jedoch nur auf einer Seite angegeben werden.**

32. Die Arbeitsgruppe sieht **die Angabe des Datums der nächsten wiederkehrenden Prüfung** auch für Tankcontainer als nützlich an. Sie bittet die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, diese Frage in Zusammenhang mit dem Antrag des Vereinigten Königreichs OTIF/RID/RC/2018/8 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/8 bezüglich der Muster für Tankschilder zu behandeln. **Dabei sollte auch geprüft werden, ob nicht zumindest bei besonders großen Tankcontainern die Angaben gemäß Absatz 6.8.2.5.2 auf beiden Seiten erscheinen sollten.**

Verwendung von Holz

33. Gemäß der Sondervorschrift TE 16 darf für Kesselwagen, die für die Beförderung von oxidierenden wirkenden Stoffen der Verpackungsgruppe I eingesetzt werden, kein Holz verwendet werden.
34. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass dieser Unterschied nicht näher betrachtet werden muss, da für Tankcontainer kein Holz verwendet wird.

Energieverzehrelemente und Überpufferungsschutz

35. Die Sondervorschriften TE 22 und TE 25, die für Kesselwagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher flüssiger Stoffe und Gase die Verwendung von Energieverzehrelemente und Einrichtungen zur Verhinderung von Überpufferungen bzw. zur Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen vorschreibt, geben Anlass zu längeren Diskussionen.
36. Eine Übertragung dieser Vorschriften auf Tragwagen für besonders große Tankcontainer würde bedeuten, dass Tragwagen im Containerverkehr nicht mehr flexibel für alle Transporte eingesetzt werden könnten und damit Mehraufwand bei der Disponierung entstehen würde. Will man hingegen auch in Zukunft eine flexible Verwendung von Tragwagen sicherstellen, müssten höhere Anforderungen an die Tankcontainer gestellt werden, um ein gleichwertiges Sicherheitsniveau zu erzielen.
37. Es wird auch auf technische Schwierigkeiten in Bezug auf Crashpuffer hingewiesen. Der Auslösewert dieser Puffer entspreche in etwa einem Auflaufversuch mit einer Beschleunigung von mehr als 6 g. Bei einer solchen Beschleunigung sei nicht sichergestellt, dass **die Tankcontainer** auf den Tragwagen verbleiben, da die Tragzapfen **für alle Tankcontainer** lediglich für 3 g ausgelegt seien.
38. Der Vertreter des CEFIC bestreitet die Notwendigkeit dieser stoffspezifischen fahrzeugtechnischen Anforderungen nicht, weist jedoch darauf hin, dass sie auch für Tragwagen für herkömmliche 20'- bzw. 26'-Tankcontainer vorgesehen werden müssten, da die beförderte Menge der gefährlichen Güter je Tragwagen vergleichbar sei.
39. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass für Tragwagen für besonders große Tankcontainer zumindest gleichwertige Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Die neue gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen der Gefahrgutbeförderung und der Eisenbahntechnik, deren Aufgabe es sein wird, die bisher im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften in Schutzziele umzuformulieren, sollte die sich für Tragwagen ergebenden Probleme bei ihren Arbeiten berücksichtigen. **Die Arbeitsgruppe geht davon aus, dass die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF eine erste Tagung der Koordinierungsgruppe organisieren und diese Themen auf die Tagesordnung setzen werden.**

40. Es wird darauf hingewiesen, dass es Aufgabe dieser Koordinierungsgruppe sein wird, festzulegen, ob Maßnahmen zur Erreichung des definierten Schutzziels besser am Tank oder am Fahrzeug umgesetzt werden, um auch sicherzustellen, dass es nicht zu einer Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs kommt. Da Tankcontainer grundsätzlich multimodale Beförderungseinheiten sind, sind zusätzliche Anforderungen an Tankcontainer begrenzt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen, die wegen des multimodalen Einsatzes für Tankcontainer nicht in Betracht kommen, in den Anforderungen an Tragwagen berücksichtigt werden **müssen**.

Allgemeine Anforderungen an Tankcontainer

41. In Abschnitt 7.1.3 wird die allgemeine Aussage getroffen, dass für die Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Tankcontainer den Bestimmungen des CSC (Internationales Übereinkommen über sichere Container) oder den UIC-Merkblättern 591, 592, 592-2 bis 592-4 entsprechen müssen.
42. Es wird der Wunsch geäußert, in Absatz 6.8.2.1.2 in einer Bem. auf diese Vorschrift zu verweisen. Dieser Punkt wird der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vorgelegt.

Arbeitsaufnahmevermögen von Puffern für Gaskesselwagen

43. Das RID sieht für die Puffer von Gaskesselwagen ein erhöhtes dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen vor (siehe Absatz 6.8.3.1.6).
44. Nachdem der Vertreter des CEFIC erklärt, dass momentan nicht geplant sei, Gase in besonders großen Tankcontainern zu befördern, befasst sich die Arbeitsgruppe nicht mit dieser Anforderung.

Anbringung von Großzetteln (Placards)

45. Der Vertreter des CEFIC weist auf einen Unterschied bei der Anbringung von Großzetteln (Placards) hin. Während bei Kesselwagen die Großzettel (Placards) nur an den Längsseiten anzubringen sind (siehe Unterabschnitt 5.3.1.4), wird für Tankcontainer eine Anbringung an allen vier Seiten gefordert (siehe Unterabschnitt 5.3.1.2). Er wird gebeten, einen entsprechenden Antrag einzureichen, falls er eine Erleichterung für ausschließlich im Eisenbahnverkehr beförderte besonders große Tankcontainer erzielen möchte.

TOP 5 Analyse der Risiken, die sich aus dem verstärkten Einsatz von besonders großen Tankcontainern ergeben

46. Angesichts der Tatsache, dass die Verwendung von besonders großen Tankcontainer besondere Anforderungen an die Tragwagen stellt, weist der Vertreter der ERA darauf hin, dass dies als signifikante Änderung im Sinne der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) angesehen werden könnte. Anhand der CSM könne festgestellt werden, ob es sich um eine signifikante Änderung handelt.
47. Der Vertreter des CEFIC betont, dass für die **besonders großen** Tankcontainer und die Tragwagen gültige Zulassungen vorlägen **und diese Tankcontainer seit mehr als zwei Jahren erfolgreich im Einsatz seien. BASF erklärt sich bereit, die bereits gewonnene und durch die vielen laufenden Transporte auch ständig größer werdende Betriebserfahrung einzubringen und damit eine freiwillige Risikoanalyse im Rahmen der CSM zu erstellen. Dabei sollen die besonders großen Tankcontainer mit dem Intermodalverkehr und dem konventionellen Verkehr in Kesselwagen verglichen werden. Des Weiteren könnten über die Finite-Elemente-Methode Erkenntnisse erhalten werden. Falls dies erforderlich sein sollte, könnte BASF in Einzelfällen gegebenenfalls auch Versuche im Rahmen der Analyse in Betracht ziehen.**

48. Der Vertreter des CEFIC bittet die Delegationen, ihm eventuelle besondere Wünsche in Bezug auf die von ihm angebotene Risikoanalyse möglichst schnell zuzuleiten. Er bittet um Verständnis, dass er die Vorlage der Risikoanalyse für die 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe zum jetzigen Zeitpunkt nicht garantieren könne. **Er bietet an, die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" anlässlich einer eventuellen nächsten Tagung in Ludwigshafen zu empfangen und das entwickelte System in der Praxis vorzustellen und zusätzlich auch das Kombi-Terminal Ludwigshafen, eines der größten Intermodalterminals, zu zeigen.**
49. Der Vertreter der ERA empfiehlt bei der Erstellung der Risikoanalyse die Arbeiten des ERA-Workshops zu Leitlinien für Risikoanalysen zu berücksichtigen (siehe auch [OTIF/RID/CE/GTP/2017-A](#) Absatz 89).
50. Die Arbeitsgruppe betont die Wichtigkeit dieser Risikoanalyse für die weiteren Arbeiten und zur Vermeidung örtlich begrenzter Beförderungsverbote (siehe auch Absatz 17).

TOP 6 Formulierung von Fragen in Bezug auf den Bau von Tanks besonders großer Tankcontainer, die der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 12. bis 16. März 2018) vorgelegt werden können

51. Fragestellungen, zu denen die Arbeitsgruppe eine Befassung der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung wünscht, sind in den Absätzen 13 bis 19, 26 bis 28, 31, 32, 41 und 42 wiedergegeben. Das Sekretariat wird gebeten, der Tank-Arbeitsgruppe die endgültige Fassung des Berichts vorzulegen.

TOP 7: Verschiedenes

52. Da zu diesem Tagesordnungspunkt keine Themenvorschläge vorliegen, schließt der Vorsitzende die Tagung.
53. Die Vertreterin Belgiens und der Vertreter des Vereinigten Königreichs danken dem Vorsitzenden für die ausgezeichnete Organisation dieser Tagung und die sehr gute Verhandlungsführung.

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

Hr Alfons **Hoffmann**
Hr Benjamin **Körner**
Hr Frank **Jochems**

Belgique/Belgien/Belgium

Fr Caroline **Bailleux**
Hr Luc **Opsomer**

Finlande/Finnland/Finland

Hr Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

Hr Claude **Pfauvadel**
Fr Ariane **Roumier**
Hr Robert **Stawinski**
Hr Eugen **Brinda**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Hr Arjan **Walsweer**

Pologne/Polen/Poland

Hr Łukasz **Balcerak**
Hr Henryk **Ognik**

République tchèque/TschechischeRepublik/CzechRepublic

Hr Vladimír **Hájek**
Hr Stanislav **Hájek**

Roumanie/Rumänien/Romania

Hr Lucian **Blaga**
Fr Valerica **Stan**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Hr Arne **Bale**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Hr Colin **Bonnet**

Hr Claude **Despont**

Turquie/Türkei/Turkey

Hr Mehmet Bülent **Özçelik**

Hr Zumer Köksal **Altintas**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

**III. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/International governmental organisations**

**Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer/Eisenbahnagentur der
Europäischen Union/European Union Agency for Railways(ERA)**

Hr Emmanuel **Ruffin**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

CEFIC

Hr Thorsten **Bieker**

UIC

Hr Jean-Georges **Heintz**

Hr Holger **Hirsch**

UIP

Hr Rainer **Kogelheide**

Fr Irmhild **Saabel**

Hr Philippe **Laluc**

Hr Ernst **Winkler**

Hr Oliver **Behrens**

UIRR

Hr Leonardo **Fogu**

V. Invité/Gäste/Guests

Bureau Veritas

Hr Bart **Van Looveren**

van Hool

Hr Luc **Borstlap**

Waggonbau Graaff

Hr Nico **Helbig**

Hr Markus **Ritzka**

VI. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Hr Jochen **Conrad**

Fr Katarina **Guricová**

VII. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Hr David **Ashman**
