

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OTIF/RID/CE/GT/2010/3**

3. Mai 2010

Original: Deutsch

**RID: 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"**  
(Bern, 18. und 19. Mai 2010)

**Thema: TOP 3 – Tropfleckagen**

### **Information Deutschlands**

1. In der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Brüssel, 11. und 12. Juni 2009) hatte Deutschland mit dem informellen Dokument INF.1 den damaligen Sachstand zusammengefasst (siehe auch Absatz 11 des Berichts OTIF/RID/CE/GT/2009-A). Deutschland hatte in der Sitzung angekündigt, der Arbeitsgruppe in der nächsten Sitzung einen Bericht über die Auswertung der beiden Teile des Forschungsvorhabens, die vom deutschen Mineralölwirtschaftsverband in Auftrag gegeben worden sind, zu unterbreiten.
2. In der Zwischenzeit hat jedoch die UIC dieses Thema in der Gemeinsamen Tagung (Bern, 22. bis 25. März 2010) zur Sprache gebracht (siehe auch Dokument OTIF/RID/RC/2010/5 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5). Neben diesem Dokument der UIC lagen der Gemeinsamen Tagung außerdem noch folgende informelle Dokumente vor: INF.8 von Deutschland sowie INF.16 und INF.35 von CEFIC. Diese Dokumente wurden in der Tank-Arbeitsgruppe behandelt [siehe auch Absatz 3 des Berichts der Tank-Arbeitsgruppe (informelles Dokument INF.42)].
3. In der Tank-Arbeitsgruppe wurden verschiedene Lösungsansätze besprochen, unter anderem auch die Einführung einer Arbeitsanweisung für die Füll- und Entleerstationen. Diese Arbeitsanweisung wurde auch von CEFIC vorgeschlagen und laut Bericht von der Tank-Arbeitsgruppe befürwortet.

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.

4. Die Tank-Arbeitsgruppe stellte auch fest, dass die konstruktive Ausführung von Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen unterschiedlich ist und dass sich dementsprechend auch unterschiedliche Lösungen für die beiden Verkehrsträger ergeben könnten. Aus diesem Grund sind möglicherweise auch weiterführende Diskussionen zur Findung der endgültigen Lösung des Problems der Tropfleckagen notwendig.
  5. Im Ergebnis hat die Tank-Arbeitsgruppe dann jedoch als vorläufige Lösung einen alternativen Wortlaut für Absatz 4.3.2.3.3 vorgeschlagen, der leider in der Gemeinsamen Tagung angenommen worden ist.
  6. Deutschland hat bereits in der Gemeinsamen Tagung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Änderung des Wortlauts in Absatz 4.3.2.3.3 das Problem der Tropfleckagen nicht nachhaltig löst. Im Gegenteil: Auch mit dem neuen Wortlaut bleibt beispielsweise unklar, wie der Befüller sicherstellen kann, dass keine Undichtheit nach dem Befüllen auftritt. Auch die Auswirkungen auf neue Beteiligte (Entlader ab 2011, siehe auch neuer Absatz 1.4.3.7.1) wurden nicht weiter untersucht und blieben unberücksichtigt.
  7. Aus deutscher Sicht ist insbesondere bedauerlich, dass die ursprünglich guten und zielführenden Ansätze (wie z.B. die Einführung einer Arbeitsanweisung für die Füll- und Entleerstationen) in der Tank-Arbeitsgruppe nicht weiter verfolgt worden sind.
  8. Die Entscheidung der Gemeinsamen Tagung löste eine Vielzahl von Diskussionen aus. Auch in Absatz 8 des Berichts OTIF/RID/CE/GT/2009-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118 wird bereits darauf hingewiesen, dass mehrere Delegationen angegeben haben, dass sie auf diese Frage zurückkommen möchten.
  9. Deutschland ist bereit, diejenigen zu unterstützen, die an diesem Thema weiter arbeiten möchten, sieht sich jedoch durch den Verlauf der Diskussion in der Gemeinsamen Tagung und die mit großer Mehrheit getroffene Entscheidung zur Änderung der Regelwerke gehindert, die eigenen Lösungsansätze erfolgversprechend voranzutreiben.
-