



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

OTIF/RID/CE/GTT/2016-A

11. Mai 2016

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 14. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"
des RID-Fachausschusses**

(Hamburg, 12. und 13. April 2016)

1. Die 14. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses fand am 12. und 13. April 2016 auf Einladung der GATX in Hamburg statt.
2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 14. Tagung Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" teil (siehe auch Anlage I):

Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweiz und Vereinigtes Königreich.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC) und Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP).

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: A 81-03/503.2015 (Sekretariat)

4. Die im Einladungsschreiben A 81-02/502.2016 vom 8. Februar 2016 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 2: Prüfung von Maßnahmen in Bezug auf den Tank

Dokument: OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 (Deutschland)

5. Anhand des von Deutschland unterbreiteten Dokuments OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 diskutiert die Arbeitsgruppe zuerst die in Bezug auf den Tank von den US-amerikanischen und kanadischen Behörden neu angenommenen Vorschriften zum Bau und zur Nachrüstung von Kesselwagen zur Beförderung brennbarer Flüssigkeiten.
6. Der Vertreter Frankreichs erinnert daran, dass die in Nordamerika neu geltenden Vorschriften im besonderen wirtschaftlichen Kontext zu sehen seien. Sie seien nach mehreren Unfällen mit einem spezifischen Stoff (Rohöl) getroffen worden und hingen mit der zunehmenden Rohölgewinnung durch Fracking in Nordamerika zusammen. Die Arbeitsgruppe sollte die Relevanz dieser neuen Vorschriften auch für andere Gefahrgutklassen als der Klasse 3 und für andere Verkehrsträger prüfen. Darüber hinaus müsste bei einer neuen Maßnahme zuerst eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden.
7. Der Vertreter der UIC macht darauf aufmerksam, dass in Europa im Gegensatz zu den USA und Kanada nicht mit einer rasanten Zunahme der Beförderungen von Stoffen der Klasse 3 zu rechnen sei. Aus diesem Grund würde auch eine Kosten-Nutzen-Analyse im europäischen Kontext zu anderen Ergebnissen führen.
8. Der Vertreter der UIP erklärt, dass der Eisenbahnbetrieb in Nordamerika und in Europa nicht miteinander vergleichbar sei. Die Güterzüge auf dem nordamerikanischen Kontinent seien bis zu 2,5 km lang, das Gesamtgewicht der Züge sei um das Zehnfache höher als in Europa und die Radsatzlast betrage bis zu 35 Tonnen.
9. Darüber hinaus macht die Arbeitsgruppe darauf aufmerksam, dass in den nordamerikanischen Vorschriften die selbsttragende Tankbauweise und die deshalb durch den Tank aufzunehmenden Zug- und Druckkräfte berücksichtigt werden müssten. In Europa seien selbsttragende Tanks nur im Vereinigten Königreich verbreitet.

Mindestwandstärke des Tankkörpers

10. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass im Gegensatz zu den USA und Kanada, wo die Anforderungen an die Mindestwandstärke der Tankkörper mit den betriebliche Bedingungen (Zuglasten) verbunden seien, in Europa die Mindestwandstärke vom zu befördernden Stoff abhängig sei.
11. Die Mindestwandstärke wird im RID und auch im ADR nach der Norm EN 14025 berechnet, wobei unter anderem der Berechnungsdruck, die Tankkonstruktion und die Materialeigenschaften berücksichtigt werden müssen. Der Berechnungsdruck ist wiederum von der stoffspezifischen Klassifizierung abhängig.
12. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass jede Verstärkung der Wanddicke eine sicherheitsfördernde Wirkung habe, gleichzeitig aber zu schwereren Wagen führe, die im europäischen Markt keine Akzeptanz finden könnten. Da sich die europäische Methode für die Berechnung der Mindestwanddicke im europäischen Landverkehr bewährt habe, sieht die Arbeitsgruppe keine Notwendigkeit für eine Änderung der bestehenden Vorschriften.

Feuerschutzisolierung und Ummantelung

13. Der Vertreter Frankreichs macht darauf aufmerksam, dass sich die Arbeitsgruppe "BLEVE" der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung mit dem Thema des Schutzes der Tanks vor Feuereinwirkungen bereits gründlich befasst und ihre Ergebnisse der Gemeinsamen Tagung im September 2014 vorgestellt habe. Dabei sei festgestellt worden, dass eine Feuerschutzisolierung in Kombination mit Druckentlastungsventilen durchaus eine sicherheitsfördernde Wirkung haben könne. Die Gemeinsame Tagung habe aber keine diesbezügliche Entscheidung getroffen und nur Empfehlungen für die weitere Arbeit gegeben (siehe auch Bericht OTIF/RID/RC/2014-B (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136), Absätze 51-54). Momentan **würde nur noch Frankreich** in diesem Bereich weitere Untersuchungen durchführen.
14. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass wärmeschutzisolierende Maßnahmen die Risiken einer Feuereinwirkung auf die Tanks durchaus reduzieren könnten, ihr Kosten-Nutzen Verhältnis aber umstritten sei. Eine eventuelle Weiterverfolgung der Maßnahmen müsse auf Ebene der Gemeinsamen Tagung erfolgen.

Schutzschild über die gesamte Fläche der Tankböden

15. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass das RID bereits äquivalente Vorschriften zum Schutz der Tankböden in den Sondervorschriften TE 22 und TE 25 enthalte. Da diese Vorschriften aber nur für einen Teil der Stoffe anwendbar seien, stelle sich die Frage, ob der Anwendungsbereich auf andere Stoffe erweitert werden sollte. Darüber hinaus würden im RID auch die Vorschriften der Absätze 6.8.2.1.29 (Mindestabstand zwischen Kopfträgerebene und Tank) und 6.8.3.1.6 (**Puffer mit einer höheren Energieaufnahme für die Klasse 2**) gelten, die ebenfalls dem Schutz der Tankböden dienen.
16. Ein Antrag auf Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Sondervorschrift TE 22 wurde bereits von den Niederlanden der 2. und der 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013 und Madrid, 17. bis 20. November 2014) unterbreitet. Aufgrund eines negativen Ergebnisses der Kosten-Nutzen-Analyse wurde damals beschlossen, den Anwendungsbereich der Sondervorschrift TE 22 nicht auszudehnen (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, Absätze 47-52 und Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-B, Absätze 18-21).
17. Die Vertreter von UIC und Frankreichs machen darauf aufmerksam, dass die Vorschriften zum Schutz der Tankböden relativ neu seien und dass aus diesem Grund nicht genügend Daten für die Wirksamkeit dieser Maßnahmen vorliegen würden.

18. Die Arbeitsgruppe kommt zu dem Schluss, dass eine eventuelle Erweiterung des Anwendungsbereichs der Maßnahmen zum Schutz der Tankböden durchaus eine sicherheitsfördernde Wirkung haben könnte und bei einer besseren Datenlage erneut auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft werden sollte.

Schutz der oberen Bedienungsausrüstung

19. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass das RID in den Absätzen 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.4 ausreichende Vorschriften zum Schutz gegen das Austreten des Stoffes beim Umkippen des Tanks enthalte. Da ein Überrollen des Tanks zwar möglich, aber höchst unwahrscheinlich sei, seien zusätzliche Maßnahmen, die die obere Bedienungsausrüstung gegen Beschädigung schützen würden, nicht notwendig. Für besonders gefährliche Stoffe der Klasse 2 seien bereits zusätzliche Vorschriften in Unterabschnitt 6.8.3.2 des RID enthalten.

Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen

20. Bei diesem Punkt ist sich die Arbeitsgruppe einig, dass die in Absatz 6.8.2.2.2 des RID enthaltene Vorschrift zum Schutz gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen älter und weitergehender sei, und sieht deswegen keinen Anlass zur Änderung der aktuellen Vorschriften.

TOP 3: Prüfung weiterer Maßnahmen

Dokument: OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 (Deutschland)

Verbesserte Stoffklassifizierung

21. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass eventuelle Klassifizierungsfragen nicht in die Zuständigkeit dieser Arbeitsgruppe fallen würden, und stellt fest, dass diese bereits vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter behandelt würden.

Risikobasiertes Routing von Zügen

22. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass risikobasiertes Routing von Zügen bereits in der Vergangenheit von der Arbeitsgruppe behandelt worden sei, und entscheidet, dieses Thema wegen seines politischen Kontextes nicht weiter zu verfolgen.

Geschwindigkeitsreduzierung

23. Der Vertreter der Niederlande erklärt, dass in seinem Land eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h für **Chlorbeförderungen in Tanks** gelte, und fragt, ob es in anderen Mitgliedstaaten ähnliche Vorschriften gebe.

24. Die nachfolgende Diskussion zeigt, dass in verschiedenen Ländern Vorschriften zur Geschwindigkeitsreduzierung vom Zustand der Eisenbahninfrastruktur und nicht von den beförderten gefährlichen Gütern abhängen, in anderen Ländern eine entsprechende Vorschrift wegen der daraus resultierenden geringeren Kapazität der Eisenbahninfrastruktur gar nicht möglich ist. Die Vertreterin der Schweiz erklärt, dass in ihrem Land für Chlorbeförderungen in den Knotenpunkten mit dem höchsten Risiko versuchsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h eingeführt worden sei. Die meisten Delegationen sind sich einig, dass eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung für Gefahrgutzüge zu großen betrieblichen Schwierigkeiten führen würde.

25. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Situation in Nordamerika und in Europa nicht vergleichen lasse, da in Nordamerika getrennte Netze für den Personen- und den Güterverkehr vorhanden seien und dort insgesamt weniger Personenzüge fahren würden.

26. Der Vertreter Deutschlands macht darauf aufmerksam, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung für Gefahrgutganzzüge bereits in der 7. Sitzung der Arbeitsgruppe (London, 6. und 7. April 2006) behandelt worden sei. Damals sei darauf hingewiesen worden, dass das Kapitel 1.9 den Staaten bereits die Möglichkeit einräume, punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen festzulegen. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Gefahrgutzüge sei aufgrund beträchtlicher negativer Auswirkungen auf den Personen- und den Güterverkehr nicht empfohlen worden (siehe auch Bericht A 81-03/504.2006, Absätze 14 und 15).

27. Die Arbeitsgruppe beschließt, diese Frage nicht weiter zu verfolgen.

Verbesserte Bremswirkung

28. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass das Thema der verbesserten Bremswirkung nicht in die Zuständigkeit der Arbeitsgruppe falle und aus diesem Grund nicht weiterverfolgt werde.

TOP 4: Zwischenbericht über die Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur Zulassung von Tanks

Dokumente: OTIF/RID/RC/2016/13 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13) (Vereinigtes Königreich)
INF.17 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2016)
(Vereinigtes Königreich)

29. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informiert die Arbeitsgruppe über die bisherigen Ergebnisse und die zukünftige Arbeit der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur Prüfung und Zertifizierung von Tanks. Die Arbeitsgruppe nimmt diese Informationen zur Kenntnis.

TOP 5: Verschiedenes

30. Da zu diesem Tagesordnungspunkt keine Themenvorschläge vorliegen, schließt der Vorsitzende die Sitzung und bittet den stellvertretenden Vorsitzenden, die Ergebnisse der Diskussionen der 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 23. bis 25. Mai 2016) vorzustellen.

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

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

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr Alfons **Hoffmann**
Mr Frank **Jochems**
Mr Benjamin **Körner**

Belgique/Belgien/Belgium

Mr Julien **Depuydt**

France/Frankreich/France

Mr Claude **Pfauvadel**
Mr Michel **Korhel**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Klaas **Tiemersma**

Pologne/Polen/Poland

Mr Henryk **Ognik**
Mr Szczepan **Budzyński**

Roumanie/Rumänien/Romania

Mr Lucian **Blaga**
Ms Valerica **Stan**
Ms Ana-Maria **Dascălu**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Mr Arne **Bale**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Ms Annina **Gaschen**

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

UIC

Mr Jean-Georges **Heintz**

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**

Mr Ernst **Winkler**

Mr Philippe **Laluc**

III. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr Jochen **Conrad**

Ms Katarina **Guricová**

IV. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Mr Werner **Küpper**

Mr David **Ashman**
