

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/GT-III/2005-A/Add.1  
(TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1)

15. April 2005

Original: Deutsch/Englisch

**RID/ADR**

**Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe  
für die Beförderung gefährlicher Güter der ECE**

**Bern, 7. bis 11. März 2005**

**Anlage 1: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe**

(erstellt durch den Vertreter Deutschlands)

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail [info@otif.org](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 7. bis 8. März 2005 in Bern anlässlich der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung zusammen.

Die Tank-Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit folgenden offiziellen und inoffiziellen Dokumenten:

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| – OCTI/RID/GT-III/2005/2  | – OCTI/RID/GT-III/2005/5  |
| – OCTI/RID/GT-III/2005/8  | – OCTI/RID/GT-III/2005/16 |
| – OCTI/RID/GT-III/2005/18 | – OCTI/RID/GT-III/2005/21 |
| – OCTI/RID/GT-III/2005/22 | – OCTI/RID/GT-III/2005/30 |
| – OCTI/RID/GT-III/2005/34 | – INF.4                   |
| – INF.10                  | – INF.18                  |
| – INF.19                  | Verschiedenes             |

Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt 16 Experten aus 9 Staaten und 2 Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.

Die Dokumente wurden in einer nach Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

Die Dokumente OCTI/RID/GT-III/2004/2 (Deutschland) und OCTI/RID/GT-III/2005/19 (Vereinigtes Königreich) sind bereits im Plenum behandelt worden.

#### **1. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/2 (Belgien) (Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.4.12)**

Mit dem Dokument äußert Belgien die Sorge, dass es die bestehenden Übergangsvorschriften erlauben, einen noch nicht codierten Tank ohne die Angabe der offiziellen Benennung der zu befördernden Stoffe zu betreiben.

Die Arbeitsgruppe stimmte dem zu und schlägt der Gemeinsamen Tagung den folgenden Text zur Annahme vor:

#### **Antrag:**

In der Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.4.12 folgenden Text hinzufügen:

"Tankcontainer und MEGC, die vor dem 1. Januar 2003 gemäß den bis zum 30. Juni 2001 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Juli 2001 geltenden Vorschriften entsprechen, dürfen weiter verwendet werden.

Die Zuordnung zu den Tankcodierungen in den Baumusterzulassungen und die entsprechenden Kennzeichnungen müssen vor dem 1. Januar 2008 erfolgen.

Die Kennzeichnung mit den alphanumerischen Codes der Sondervorschriften TC, TE und TA gemäß Abschnitt 6.8.4 muss bei der Zuordnung zu den Tankcodierungen oder bei einer der nächsten, auf die Zuordnung zu den Tankcodierungen folgenden Prüfungen gemäß Unterabschnitt 6.8.2.4, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2008 erfolgen. **Solange die Kennzeichnung mit den entsprechenden Codes noch nicht durchgeführt wurde, muss die offizielle Benennung für die Beförderung des beförderten Stoffes\*) auf dem Tankcontainer selbst oder auf einer Tafel angegeben sein.**

\*) Die offizielle Benennung für die Beförderung darf durch eine Sammelbezeichnung ersetzt werden, welche die Stoffe, die von ähnlicher Beschaffenheit und in gleicher Weise verträglich mit den Eigenschaften des Tanks sind, gruppiert."

## **2. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/5 (Vereinigtes Königreich) (Abschnitt 1.2.1: Fassungsraum eines Tankkörpers)**

In diesem Dokument geht es um die Begriffsbestimmung für den Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankabteils. Wie die Gemeinsame Tagung selbst, hat auch die Arbeitsgruppe festgestellt, dass eine einheitliche Festlegung der Begriffsbestimmung wünschenswert wäre. Die vorhandenen Begriffe müssen dabei jedoch zusammen mit der Methode ihrer Ermittlung gesehen werden.

Für RID/ADR-Tanks wurde der Textvorschlag des Vereinigten Königreichs als richtig und hilfreich angesehen und von der Arbeitsgruppe mit kleinen redaktionellen Änderungen angenommen.

Die Arbeitsgruppe schlägt den folgenden Text der Gemeinsamen Tagung zur Annahme vor:

### **Antrag:**

In Abschnitt 1.2.1 eine neue Begriffsbestimmung für den Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankkörperabteils aufnehmen:

**"Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankkörperabteils für Tanks:** Das gesamte Innenvolumen des Tankkörpers oder des Tankkörperabteils in Liter oder Kubikmeter."

## **3. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/8 (UIC) (Tankcodierungen für bestimmte Stoffe der Klasse 3)**

Die Gemeinsame Tagung hatte 2004 einen Vorschlag der UIC angenommen (Dokument OCTI/RID/GT-III/2004/12), für bestimmte Stoffe der Klasse 3, Verpackungsgruppe I, die Tankanforderungen bezüglich des Prüf- und Berechnungsdrucks von 1,5 auf 4 bar zu erhöhen.

Die UIC war mit der Formulierung einer Übergangsvorschrift betraut.

Die Mehrheit der Gruppe hatte mit den vorgeschlagenen Zeiträumen keine Probleme, da derartige Tanks selten sind und daher keine nennenswerte Rolle spielen. Eine größere Stückzahl dieser Tanks ist im Schienenverkehr als Kesselwagen zugelassen. Die vorgeschlagenen Übergangsfristen von 5 bis 8 Jahren wurden daher von der Mehrheit als vertretbar angesehen.

Spanien und Belgien plädierten wegen der in ihren Staaten möglicherweise in größerer Zahl in Betrieb befindlichen Tanks für eine Verlängerung der Übergangsfrist auf den doppelten Zeitraum, d.h. auf 10 bis 16 Jahre.

Der vorgeschlagene Wortlaut wurde redaktionell geändert und wird nachstehend wiedergegeben:

### **Antrag:**

"Kesselwagen (RID) / Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), abnehmbare Tanks (ADR) / Tankcontainer und Tankwechsellaufbauten (Tankwechselbehälter) (RID/ADR) für die Beförderung von Stoffen der Klasse 3, Verpackungsgruppe I mit einem Dampfdruck bei 50 °C von höchstens 175 kPa (1,75 bar) (absolut), die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden und denen gemäß den bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Vorschriften die Tankcodierung L1,5BN zugeordnet wurde, dürfen bis zum 31. Dezember 2014/2012/2011 [2022/2018/2016] für die Beförderung oben genannter Stoffe weiter verwendet werden."

Die Arbeitsgruppe bittet die Gemeinsame Tagung eine Entscheidung in dieser Frage zu fällen und den Text selbst vom Sekretariat in eine verordnungskonforme Fassung bringen zu lassen.

#### **4. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/16 (UIC) (Kapitel 4.2, 4.3 und 6.8: Tankhierarchie und Sondervorschriften) und informelles Dokument INF.19 (Belgien) (Bemerkungen zum Dokument 2005/16)**

Beide Dokumente behandeln die Geltung der Sondervorschriften für Tanktypen, die für dieselben Stoffe zugelassen sind, aber gemäß der Tankhierarchie höher stehen.

Die Arbeitsgruppe stimmte der vorgeschlagenen Klarstellung zu und nahm nach einer redaktionellen Änderung folgenden Text an, der in der erläuternden Bemerkung zu Spalte 11 als Bem. erscheinen soll, da es sich um UN-Tanks handelt:

##### **Antrag:**

In Abschnitt 3.2.1 bei den erläuternden Bemerkungen zu Spalte 11 und Spalte 13 folgenden Text hinzufügen:

Spalte 11:

**"Bem.** Diese Sondervorschriften sind, sofern sie technisch relevant sind, nicht nur für die in Spalte 10 angegebenen ortsbeweglichen Tanks anwendbar, sondern auch für die ortsbewegliche Tanks, die gemäß der Tabelle in Absatz 4.2.5.2.5 verwendet werden dürfen."

Spalte 13:

"Diese Sondervorschriften sind, sofern sie technisch relevant sind, nicht nur für die in Spalte 12 angegebenen Tanks anwendbar, sondern auch für die Tanks, die gemäß der Hierarchie in den Absätzen 4.3.3.1.2 und 4.3.4.1.2 verwendet werden dürfen."

#### **5. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/18 (UIC) (Höchstzulässiger Betriebsdruck, Berechnungsdruck und Prüfdruck von ortsbeweglichen Tanks)**

Die Arbeitsgruppe nahm die in den letzten Tagungen geführte Diskussion zur Ermittlung des Prüfdrucks und der Zuordnung zu den Tankanweisungen im Zusammenhang mit dem Berechnungsdruck für ortsbewegliche Tanks wieder auf.

Der mit dem Dokument vorgeschlagene Weg würde in der Praxis zu einer Nichtbeachtung des Flüssigkeitsdrucks durch die dynamischen Belastungen (g-Werte) führen. Dies war für die Arbeitsgruppe nicht akzeptabel. Dieser Druckanteil kann grundsätzlich bei der Berechnung nicht vernachlässigt werden. Deutschland wurde nach einer Diskussion über die Ermittlung des Partialdrucks der Gase im füllungsfreien Raum gebeten, erneut einen Vorschlag einzubringen, der diesen Druckanteil berücksichtigt und damit eine Berechnung des Prüfdrucks ermöglicht.

#### **6. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/21 (Vereinigtes Königreich) und informelles Dokument INF.4 (Notfall-Druckentlastungsventile)**

Die Gruppe vertrat nach längerer Diskussion die Auffassung, dass dieses Ventil den Tank weniger im Brandfall, sondern vielmehr gegen unzulässige Drücke, die bei der Befüllung auftreten können, schützen soll (Overfill protection).

Der Brandfall ist bei RID/ADR-Tanks grundsätzlich nicht zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird von der Gruppe keine Möglichkeit gesehen, Tanks aus Aluminiumwerkstoffen zu schützen, auch wenn sie mit dem vorgestellten "Notdruckentlastungsventil" (EPRV) ausgerüstet sind.

Wie die Gemeinsame Tagung in ihrer letzten Sitzung, bezweifelt auch die Arbeitsgruppe mehrheitlich die Dichtheitsfunktion der Ventile nach einem seitlichen Umkippen des Tanks

Eine Lösung der Probleme könnte darin bestehen, dass die Ventile während des Transports so gesichert werden, dass die Forderung in Absatz 6.8.2.2.1 ADR erfüllt wird.

Das Vereinigte Königreich äußert die Absicht sich des Problems erneut anzunehmen.

#### **7. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/22 (Vereinigtes Königreich) (Anforderungen an äußere Tankbänder)**

In diesem Dokument geht es um die Änderung einer Schutzmaßnahme, mit der eine Reduzierung der Mindestwanddicke nicht zylindrischer Tanks von Straßentankfahrzeugen möglich wird. Die Gruppe konnte der beantragten Vorgehensweise aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen. Eine Diskussion über die Interpretation dieser Schutzmaßnahme in Absatz 6.8.2.1.20 b) 4. ADR ergab jedoch, dass anstelle des seitlichen Schutzes an den Böden (Band) auch nicht wanddickenreduzierte Endböden als Schutzmaßnahme gelten. Dies ist auch konform mit der Norm EN 13094 für Niederdrucktanks.

#### **8. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/30 (Belgien) (Begriffsbestimmungen in Unterabschnitt 6.7.2.1)**

Mit diesem Dokument wird ein Vorschlag unterbreitet, der die Begriffsbestimmung für den höchstzulässigen Betriebsdruck (MAWP) in eine solche für den höchsten Betriebsdruck (MWP) umwandelt und dann die beiden Drücke vergleicht.

Der Lösungsvorschlag ist im Zusammenhang mit dem Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/18 und der Ermittlung des Prüfdrucks für ortsbewegliche Tanks zu sehen.

Die Gruppe diskutierte den Vorschlag und gab zu bedenken, dass der Ausdruck "höchstzulässiger" Betriebsdruck in bestimmten Fällen berechtigt ist, da mit den Anweisungen für Tanks in Kapitel 4.2 Prüfdrücke festgelegt sind und bei Berücksichtigung von Sicherheitsfaktoren der Betriebsdruck z.B. beim Füllen oder Entleeren bestimmte Höchstwerte nicht überschreiten darf.

Es soll versucht werden, eine Lösung im Rahmen der Diskussion bei der nächsten Gemeinsamen Tagung zu erreichen.

#### **9. Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/34 (Belgien) (Aufschriften an Tankcontainern und Angaben in der Tank-Zulassungsbescheinigung gemäß den Absätzen 6.8.2.5.2 und 6.8.2.3.1) und informelles Dokument INF.10 (Deutschland) (Bemerkungen zum Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/34)**

Beide Dokumente behandeln das Thema der Sondervorschriften TE, TC und TA und ihre Angabe in den Zulassungsbescheinigungen bzw. ihre Angabe auf dem Tank.

Das belgische Dokument weist auf die allen Teilnehmern bekannten Probleme mit den "Wenn/Dann"-Sondervorschriften (TE 5, TE 6, TE 15 und TE 24) hin und versucht durch einen erklärenden Text und präzise Vorgaben, diese Schwierigkeiten auszuräumen. Diese Erklärungen wurden auch auf alle anderen Sondervorschriften übertragen.

Die Gruppe diskutierte die Vor- und Nachteile eines solchen Vorgehens auch unter Berücksichtigung bereits in früheren Sitzungen vorgebrachter Lösungsansätze. Die umfangreiche Vorgehensweise der vorgeschlagenen Lösung und die Zuordnung weiterer (+)-Stoffe bedeutet eine für viele Mitglieder der Gruppe unnötige Abweichung vom System der Umstrukturierung.

Bei der Abwägung der vorhandenen Möglichkeiten und einer informativen Umfrage innerhalb der Gruppe, wurde eine unterschiedliche Behandlung des Problems in der Praxis festgestellt und nach einfachen Lösungen für die Zukunft gesucht. Die Lösung des Problems ist auch deshalb dringend notwendig, weil die anwendbaren Sondervorschriften seit dem 01.01.2005 auf den Tanks (Tankcontainer, Kesselwagen) angeschrieben sein müssen.

Von allen Teilnehmern wurde als denkbar gute Lösung, das in Deutschland vorübergehend praktizierte System der Setzung der "Wenn/Dann"-Sondervorschriften in Klammern angesehen. Die Anwendung dieses Systems ist nach Meinung aller Mitglieder möglich, wenn eine klare Beschreibung der Vorgehensweise mittels einer Bemerkung in den Vorschriften erfolgt. Diese Bemerkung soll deutlich machen, dass bestimmte Sondervorschriften auch dann anzuschreiben sind, wenn der Tank die Sondervorschrift auf andere Weise erfüllt bzw. die in der Sondervorschrift enthaltenen Maßnahmen für den Tank nicht zutreffen. In diesen Fällen ist die Sondervorschrift in Klammern anzugeben. Die Sondervorschrift TE 5 wird im Folgenden als Beispiel erwähnt:

"Wenn die Tankkörper mit einer Wärmeisolierung versehen sind, muss diese aus schwer entzündbaren Werkstoffen bestehen."

Wenn keine Wärmeisolierung vorhanden ist, muss die Sondervorschrift TE 5 in Klammern angegeben werden.

Deutschland wurde gebeten, für die nächste Gemeinsame Tagung einen Vorschlag mit Angabe der geeigneten Stelle für die Bemerkung und entsprechenden Übergangsvorschriften zu erarbeiten.

Hinsichtlich des informellen Dokuments INF.10 bestätigte die Gruppe das generelle Vorgehen, d.h. die Überführung des Inhalts der Sondervorschrift TE 15 in den Verordnungstext und somit die Streichung dieser Sondervorschrift an allen Stellen.

Der Vorschlag wurde überarbeitet und wird nachfolgend wiedergegeben.

Deutschland wurde gebeten, für die nächste Sitzung einen Vorschlag zu den notwendigen Übergangsvorschriften vorzulegen. Dies soll auch die Anpassung der bestehenden Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.19 und 1.6.4.13 einschließen.

## **Antrag**

1. Änderung der Begriffsbestimmung für luftdicht verschlossenen Tank in Abschnitt 1.2.1 und Änderung des Wortlauts in Absatz 6.8.2.2.3 (die Änderungen sind in Fettdruck dargestellt).
2. Streichung der Sondervorschrift TE 15 in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 und in Abschnitt 6.8.4 b).

Zu Antrag 1 – Änderung der Begriffsbestimmung für luftdicht verschlossenen Tank in Abschnitt 1.2.1:

Die Begriffsbestimmung für luftdicht verschlossener Tank erhält folgenden Wortlaut:

**"Luftdicht verschlossener Tank:** Ein Tank für die *Beförderung flüssiger Stoffe* mit einem *Berechnungsdruck* von mindestens 4 bar oder für die *Beförderung fester* (pulverförmiger oder körniger) *Stoffe* ungeachtet seines *Berechnungsdrucks*, dessen Öffnungen luftdicht verschlossen sind und der

- nicht mit *Sicherheitsventilen*, Berstscheiben, ähnlichen Sicherheitseinrichtungen oder *Vakuumventilen*  
(nur RID: oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*)  
ausgerüstet ist oder

- nicht mit *Sicherheitsventilen*, Berstscheiben oder ähnlichen Sicherheitseinrichtungen, jedoch mit *Vakuumventilen* (nur RID: oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*) ausgerüstet ist, die **dem Absatz 6.8.2.2.3 entsprechen**, oder
- mit *Sicherheitsventilen*, denen gemäß Absatz 6.8.2.2.10 eine Berstscheibe vorgeschaltet ist, nicht jedoch mit *Vakuumventilen* (nur RID: oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*) ausgerüstet ist oder
- mit *Sicherheitsventilen*, denen gemäß Absatz 6.8.2.2.10 eine Berstscheibe vorgeschaltet ist, und mit *Vakuumventilen* (nur RID: oder *zwangsbetätigten Belüftungsventilen*) ausgerüstet ist, die **dem Absatz 6.8.2.2.3 entsprechen.**"

Der Absatz 6.8.2.2.3 erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.2.2.3** Nicht luftdicht verschlossene Tanks dürfen zur Vermeidung eines unzulässigen inneren Unterdrucks mit Vakuumventilen (nur RID linke Spalte: oder zwangsbetätigten Belüftungsventilen) ausgerüstet sein; diese Vakuumventile müssen so eingestellt sein, dass sie sich bei einem Unterdruck öffnen, der nicht höher ist als der Unterdruck, für den der Tank ausgelegt ist (siehe Absatz 6.8.2.1.7).

**Luftdicht verschlossene Tanks dürfen nicht mit Vakuumventilen ausgerüstet sein. Tanks der Tankcodierung SGAH, S4AH oder L4BH, die mit Vakuumventilen ausgerüstet sind, die sich bei einem Unterdruck von mindestens 21 kPa (0,21 bar) öffnen, gelten jedoch als luftdicht verschlossen.**

**Für Tanks, die nur für die Beförderung fester (pulverförmiger oder körniger) Stoffe der Verpackungsgruppe II oder III, die sich während der Beförderung nicht verflüssigen, vorgesehen sind, darf der Unterdruck auf nicht weniger als 5 kPa (0,05 bar) reduziert sein."**

[(nur RID:) Der bisherige zweite Unterabsatz bleibt unverändert]

Bei der Beratung des Dokuments wurde auch über die Angabe des äußeren Überdrucks auf dem Tankschild für RID/ADR-Tanks gesprochen. Bei ortsbeweglichen Tanks ist dies schon im Kapitel 6.7 enthalten. Der Vorschlag wurde von der Arbeitsgruppe grundsätzlich befürwortet. Die Niederlande werden für die nächste Gemeinsame Tagung einen entsprechenden Vorschlag einreichen.

## **10. Informelles Dokument INF.18 (Vereinigtes Königreich) (Wiederkehrende Prüfung von Tanks)**

Dieses Dokument stellt Methoden vor, die als zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) einen teilweisen Ersatz der für Tanks vorgeschriebenen Wasserdruckprüfung behandeln. Es wurde die generelle Anwendbarkeit und deren Vor- und Nachteile der einzelnen Methoden auch für Tanks im RID/ADR-Bereich diskutiert.

Die Gruppe sah Probleme bei der Anwendung für Tanks, lies jedoch die Möglichkeit der Anwendung offen. Die Gruppe konnte daher wegen fehlender Informationen keine grundsätzliche Entscheidung in dieser Frage treffen.

Das Vereinigte Königreich will sich weiter dieser Problematik annehmen.

## **Verschiedenes**

Das Vereinigte Königreich stellte zwei weitere Probleme vor, die im Zusammenhang mit der Anwendung von Normen stehen.

Das erste Problem betrifft die Überschrift der Tabelle in Unterabschnitt 6.8.2.6 für Niederdrucktanks. Mit dieser Überschrift wird die Verwendung der nachstehenden Normen unnötig beschränkt. Es wird vorgeschlagen, die Beschränkung auf die Klasse 3 mit der Streichung der Ausdrücke "der Klasse 3" aufzuheben. Damit wird die Beförderung von anderen geeigneten Stoffen, z.B. UN 3375 mit der Tankcodierung LGAV (+) ermöglicht.

Das zweite Problem betrifft die Frage, ob die in Unterabschnitt 6.8.2.6 RID/ADR in Bezug genommenen Normen verpflichtend anzuwenden sind oder ob gleichwertige Alternativen zulässig sind. Die Gruppe war sich einig, dass der bestehende Verordnungstext die Alternative nicht ausschließt, die Feststellung eines gleichen Sicherheitsniveaus jedoch in der Praxis auf Schwierigkeiten stößt. Zu diesem Problem haben die Experten des Vereinigten Königreichs vorgeschlagen, Unterabschnitt 6.8.2.7 so zu ändern, dass die existierenden Normen verpflichtend angewendet werden müssen. Wenn keine Norm für den Anwendungsfall existiert, soll die zuständige Behörde das als Alternative zugelassene und verwendete Regelwerk publizieren.

Die Gruppe erkannte dieses Problem und gibt es mit diesem Bericht der Gemeinsamen Tagung zur Kenntnis. Das Vereinigte Königreich wird einen offiziellen Vorschlag für die nächste Tagung vorlegen.

Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, den zu den einzelnen Punkten vorgeschlagenen Änderungen zuzustimmen.

---