



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

**OTIF/RID/RC/2021-A/Add.1**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160/Add.1)

20. April 2020

Original: Englisch

## RID/ADR/ADN

### Bericht der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE

Bern, 15. bis 19. März 2021

#### Anlage I: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

Anmerkung: Die in diesem Bericht mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/RC/, gefolgt von der Jahreszahl und einer laufenden Nummer, erwähnten Dokumente werden, sofern nichts anderes angegeben ist, von der UNECE unter der Dokumentenbezeichnung ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, gefolgt von der Jahreszahl und derselben laufenden Nummer, herausgegeben.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe hat vom 15. bis 17. März 2021 auf der Grundlage eines entsprechenden Mandats der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) und mit Herrn Kees de Putter (Niederlande) als Sekretär eine Videokonferenz abgehalten. Die relevanten Dokumente waren dem Plenum eingereicht und zur Prüfung an die Arbeitsgruppe weitergeleitet worden.
2. Für die Tank-Arbeitsgruppe haben sich 43 Sachverständige aus 15 Staaten und 8 Nichtregierungsorganisationen zur Teilnahme angemeldet. Die folgenden offiziellen und informellen Dokumente wurden behandelt:

*Dokumente:*

- OTIF/RID/RC/2021/3 (UIP)
- OTIF/RID/RC/2021/5 (Frankreich)
- OTIF/RID/RC/2021/6 (Deutschland)
- OTIF/RID/RC/2021/8 (Belgien)
- OTIF/RID/RC/2021/10 (Polen)
- OTIF/RID/RC/2021/11 (Niederlande)
- OTIF/RID/RC/2021/19 (Vereinigtes Königreich)
- OTIF/RID/RC/2021/21 (Sekretariat der OTIF)

*Informelle Dokumente:*

- INF.9 (ITCO)
- INF.18 (Sekretariat)
- INF.11 (Vereinigtes Königreich)
- INF.21 (EIGA)
- INF.12 (Niederlande)
- INF.13 (CEN)
- INF.23 (Deutschland und UIP)
- INF.31 (Vereinigtes Königreich)
- INF.14 (Niederlande und UIP)
- INF.35 (Frankreich)
- INF.15 (Vereinigtes Königreich)
- INF.37 (UIC)
- INF.16 (Polen)

**I. Diskussionsergebnisse, für die eine Zustimmung der Gemeinsamen Tagung erforderlich ist**

**TOP 1: Besonders große Tankcontainer**

*Dokumente:* OTIF/RID/RC/2021/8 (Belgien)  
OTIF/RID/RC/2021/21 (Sekretariat der OTIF)

*Informelles Dokument:* INF.23 (Deutschland und UIP)

3. Es besteht allgemeiner Konsens unter den Sachverständigen für die Verwendung von Mannlochdeckeln, die für einen Prüfdruck von mindestens 4 bar ausgelegt sind. Diese würden nur an Tanks zur Beförderung von flüssigen Stoffen und gegebenenfalls von festen Stoffen in geschmolzenem Zustand verwendet. Tanks für pulverförmige oder körnige Stoffe und für Gase wären mangels Schwall und höherer Berechnungsdrücke von Tanks und Mannlochdeckeln nicht betroffen. Es wird beschlossen, den vorgeschlagenen Text in eckigen Klammern zu belassen, um die Entwicklung spezifischer Kriterien für diese Tankcontainer abzuwarten. Es wird beschlossen, die neuen Vorschriften in das RID und das ADR aufzunehmen, um die zukünftige Verwendung dieser Tankcontainer auf der Straße zu ermöglichen.

4. Die Entwicklung einer spezifischen Begriffsbestimmung von "besonders großer Tankcontainer" wird befürwortet, da mehrere zusätzliche Anforderungen gelten können. Es erweist sich jedoch als unmöglich, während der Sitzung eine Begriffsbestimmung zu entwickeln, da die Kriterien zur Unterscheidung dieser besonderen Tankcontainer noch nicht klar sind. Es wird die Meinung vertreten, dass nicht nur der Fassungsraum, sondern auch die höchste Bruttomasse und die Außenabmessungen Kriterien sein könnten.
5. Zum informellen Dokument INF.23 können keine Schlussfolgerungen zur Frage der spezifischen Beschleunigungen getroffen werden, die auf diese Tankcontainer beim Ablaufbetrieb über die für das RID und das ADR üblichen 2g hinaus einwirken. Da es sich hierbei um ein typisches Eisenbahnproblem handelt, wird die Meinung vertreten, dass dies in der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses weiter diskutiert werden sollte.
6. Obwohl alle bekannten besonders großen Tankcontainer der neuen Vorschrift entsprechen, wird beschlossen, eine neue Übergangsvorschrift für den Fall aufzunehmen, dass weitere besonders große Tankcontainer existieren. Es wird beschlossen, die Übergangsvorschrift zusammen mit dem vorgeschlagenen neuen Text für den Absatz 6.8.2.2.4 zur weiteren Prüfung in eckigen Klammern zu belassen.

**Antrag 1** In Unterabschnitt 6.8.2.2.4 RID/ADR nach dem ersten Satz folgenden Satz in der rechten Spalte einfügen (neuer Text ist kursiv gedruckt):

**6.8.2.2.4** Nach dem ersten Satz, in der rechten Spalte einfügen:

["Diese Öffnungen sind bei Tankcontainern mit [einem Fassungsraum von mehr als 40 000 Litern / einer Bruttomasse von mehr als 36 000 kg] zur Beförderung [von flüssigen Stoffen] / [von Stoffen in flüssigem Zustand], die nicht durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte mit einem Fassungsraum von höchstens 7 500 Liter unterteilt sind, mit Verschlüssen zu versehen, die für einen Prüfdruck von mindestens 0,4 MPa (4 bar) ausgelegt sind. Klappbare Domdeckel sind für solche Tankcontainer mit einem Prüfdruck von mehr als 0,6 MPa (6 bar) nicht zugelassen."]

**Antrag 2:** Folgende neue Übergangsvorschrift einfügen:

["1.6.4.xx Tankcontainer, die vor dem 1. Juli 2023 gemäß den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2023 geltenden Vorschriften des zweiten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.4 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."]

## **TOP 2: Klarstellung der Ablaufdaten von Prüfungen in den Kapiteln 6.8, 6.10 und 6.12**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2021/19 (Vereinigtes Königreich)

7. Die Experten unterstützen die vorgeschlagenen Änderungen zur Klarstellung der Prüfzeitpunkte und zur Harmonisierung mit den in Kapitel 6.7 verwendeten Begriffen. Die Änderungen würden grundsätzlich für die englische Fassung des RID und des ADR gelten, es ergeben sich jedoch Folgeänderungen in den übrigen Sprachfassungen.

**Antrag 3:** Änderung der Absätze 6.8.2.4.3, 6.8.3.4.6 und 6.12.3.2.6 sowie der Abschnitte 6.8.4 und 6.10.4 (neuer Wortlaut ist unterstrichen, gestrichener Text durchgestrichen dargestellt):

**"6.8.2.4.3** Die Tankkörper und ihre Ausrüstungsteile sind spätestens alle vier/drei Jahre | zweieinhalb Jahre nach der erstmaligen Prüfung und jeder wiederkehrenden Prüfung Zwischenprüfungen zu unterziehen. Diese Zwischenprüfungen dürfen innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden.

Jedoch darf die Zwischenprüfung zu jedem Zeitpunkt vor dem festgelegten Datum durchgeführt werden.

Wenn eine Zwischenprüfung mehr als drei Monate vor dem ~~vorgeschriebenen~~ festgelegten Datum erfolgt, muss eine erneute Zwischenprüfung spätestens vier/drei Jahre | zweieinhalb Jahre nach diesem früheren Datum durchgeführt werden.

(restlicher Text unverändert)"

**"6.8.3.4.6** An Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase:

a) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.2 sind die wiederkehrenden Prüfungen spätestens acht/sechs Jahre | spätestens acht Jahre nach der ~~Inbetriebnahme~~ erstmaligen Prüfung und danach mindestens spätestens alle 12 Jahre durchzuführen.

b) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.3 sind die Zwischenprüfungen spätestens sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung durchzuführen."

**6.8.4 d)**

**"TT 3** (nur RID:)  
(bleibt offen)  
(nur ADR:)

Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.2 sind die wiederkehrenden Prüfungen mindestens spätestens alle acht Jahre ~~vorzunehmen~~ durchzuführen, zu denen eine Prüfung der Wanddicken mittels geeigneter Instrumente gehören muss. Für diese Tanks ~~findet~~ sind die Dichtheits- und Funktionsprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 mindestens spätestens alle vier Jahre ~~statt~~ durchzuführen."

Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.2 sind die wiederkehrenden Prüfungen mindestens spätestens alle acht Jahre ~~vorzunehmen~~ durchzuführen, zu denen eine Prüfung der Wanddicken mittels geeigneter Instrumente gehören muss. Für diese Tanks ~~findet~~ sind die Dichtheits- und Funktionsprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 mindestens spätestens alle vier Jahre ~~statt~~ durchzuführen.

**"TT 4** (nur RID:)

Die Tanks sind mindestens spätestens alle vier Jahre | zweieinhalb Jahre mit geeigneten Geräten (z. B. Ultraschall) auf Korrosionsbeständigkeit zu untersuchen."

- "TT 5 Die Wasserdruckprüfung ist ~~mindestens~~ spätestens alle vier/drei Jahre durchzuführen." | zweieinhalb Jahre
- "TT 6 Die wiederkehrende Prüfung ist ~~mindestens~~ spätestens alle vier/drei Jahre durchzuführen." | (bleibt offen)
- "TT 10 Die in Absatz 6.8.2.4.2 vorgesehenen wiederkehrenden Prüfungen sind ~~mindestens~~ spätestens alle vier/drei Jahre durchzuführen." | alle zweieinhalb Jahre

#### "6.10.4 Prüfungen

Saug-Druck-Tanks für Abfälle sind (nur ADR:) bei festverbundenen Tanks oder Aufsetztanks ~~mindestens~~ spätestens alle drei Jahre und bei Tankcontainern und Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehältern) ~~mindestens~~ spätestens alle zweieinhalb Jahre zusätzlich zu der Prüfung nach Absatz 6.8.2.4.3 einer Prüfung des inneren Zustands zu unterziehen."

(nur ADR:)

**6.12.3.2.6** Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Tankkörper und ihre Ausrüstung sind ~~mindestens~~ spätestens alle drei Jahre zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde einer Untersuchung des äußeren und inneren Zustands und einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen."

### TOP 3: Klarstellung der Vorschriften für zerstörungsfreie Prüfungen in Absatz 6.8.2.1.23 RID/ADR

*Informelles Dokument:* INF.11 (Vereinigtes Königreich)

8. Im informellen Dokument INF.11 werden mehrere Verbesserungen zu Absatz 6.8.2.1.23 bezüglich der Ausführung von Schweißarbeiten und der Prüfung von Schweißnähten vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Änderungen können in vier Teile unterteilt werden. Es besteht Einigkeit,
- den letzten Satz des ersten Unterabsatzes an das Ende des zweiten Unterabsatzes zu verschieben,
  - nach einer Diskussion und einer Änderung des Wortlauts vor dem letzten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.23 einen neuen Unterabsatz einzufügen,
  - den Vorschlag zum letzten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.23 nicht anzunehmen, da die Angabe einer erschöpfenden Liste der am Bau, an der Instandhaltung und an der Reparatur von Tanks Beteiligten dazu führen könnte, dass sich einige Beteiligte nicht verpflichtet fühlen, die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.23 zu befolgen, und
  - die Tabelle in Absatz 6.8.2.6.2 für die Norm EN 12972:2018 zu ändern, um die Norm für die Schweißanforderungen anwendbar zu machen.

**Antrag 4:** Der erste und zweite Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.23 erhält folgenden Wortlaut (gestrichener Text ist durchgestrichen, verschobener Text unterstrichen dargestellt):

**6.8.2.1.23** Die Prüfstelle, die Prüfungen in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.4.1 oder 6.8.2.4.4 durchführt, muss die Befähigung des Herstellers oder der Wartungs- oder Reparaturwerkstatt für die Ausführung von Schweißarbeiten und den Betrieb eines Qualitätssicherungssystems für Schweißarbeiten überprüfen und bestätigen. Die Schweißarbeiten müssen von qualifizierten Schweißern unter Verwendung eines qualifizierten Schweißverfahrens durchgeführt werden, dessen Eignung (einschließlich etwa erforderlicher Wärmebehandlungen) durch Prüfungen nachgewiesen wurde. ~~Zerstörungsfreie Prüfungen müssen mittels Durchstrahlung oder Ultraschall<sup>8)</sup> vorgenommen werden und müssen bestätigen, dass die Qualität der Schweißnähte beanspruchungsgerecht ist.~~

Abhängig von dem für die Bestimmung der Wanddicke des Tankkörpers nach Absatz 6.8.2.1.17 verwendeten Wert für den Koeffizienten  $\lambda$  müssen für Schweißnähte, die nach jedem vom Hersteller verwendeten Schweißverfahren aufgebracht wurden, folgende Prüfungen durchgeführt werden. Zerstörungsfreie Prüfungen müssen mittels Durchstrahlung oder Ultraschall<sup>8)</sup> vorgenommen werden und müssen bestätigen, dass die Qualität der Schweißnähte beanspruchungsgerecht ist.

**Antrag 5:** In Absatz 6.8.2.1.23 folgenden neuen vorletzten Unterabsatz einfügen:

"Schweißnähte, die bei Reparaturen oder Umbauten ausgeführt werden, müssen wie oben beschrieben und in Übereinstimmung mit den zerstörungsfreien Prüfungen bewertet werden, die in der (den) entsprechenden in Absatz 6.8.2.6.2 in Bezug genommenen Norm(en) festgelegt sind."

**Antrag 6:** In der Tabelle des Absatzes 6.8.2.6.2 erhält die Eintragung für die Norm "EN 12972:2018" in der Spalte (3) folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist unterstrichen dargestellt):

Referenz	Titel des Dokuments	anwendbar für Unterabschnitte/Absätze	anwendbar
(1)	(2)	(3)	(4)
EN 12972:2018	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks	<u>6.8.2.1.23</u> 6.8.2.4 6.8.3.4	ab dem 1. Juli 2021 verpflichtend

#### TOP 4: Trockenkupplungen

*Informelles Dokument:* INF.14 (Niederlande und UIP)

9. Bereits bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2013 wurde das Thema des Einsatzes von sogenannten "Trockenkupplungen" diskutiert. Damals war man sich einig, dass diese als zweiter oder dritter hintereinanderliegender Verschluss in Bodenbefüll- und -entleerungsleitungen verwendet werden dürfen. Jedoch wurde keine Textänderung für eine spätere Sitzung vorbereitet.
10. Die Option 1 wird von den Sachverständigen bevorzugt, da die zusätzliche Formulierung "und ähnliche Systeme" in Option 2 zu unerwünschten Interpretationen führen könnte. Da unter den Sachverständigen Einigkeit besteht, wird vorgeschlagen, die Option 1 mit redaktionellen Änderungen anzunehmen.

**Antrag 7:** Am Ende des siebten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.2 ("Die Stellung und/oder die Schließrichtung der Ventile muss klar ersichtlich sein.") einen Verweis auf eine neue Fußnote 9 einfügen (die nachfolgenden Fußnoten werden entsprechend umnummeriert):

"<sup>9)</sup> Die Betriebsweise von Trockenkupplungen ist selbstschließend. Aus diesem Grund ist eine Öffnungs-/Schließanzeige nicht erforderlich. Diese Art des Verschlusses darf nur als zweite oder dritte Verschlusseinrichtung verwendet werden."

## **II. Diskussionsergebnisse zu Dokumenten, für die keine Zustimmung der Gemeinsamen Tagung erforderlich ist**

### **TOP 5: Klarstellung der Verwendung von Tanks nach dem festgelegten Termin für die nächste Prüfung**

*Dokumente:* OTIF/RID/RC/2021/3 (UIP)  
OTIF/RID/RC/2021/10 (Polen)

*Informelle Dokumente:* INF.16 (Polen)  
INF.37 (UIC)

11. Der Absatz 6.8.2.4.3 erlaubt die Durchführung der Zwischenprüfung bis zu drei Monate nach dem festgelegten Datum. Es stellt sich die Frage, was in diesem Zeitraum von drei Monaten erlaubt ist. Einige Sachverständige sind der Meinung, dass der Tank während dieses Zeitraums normal befüllt, befördert und entleert werden darf, da die wiederkehrende Prüfung weiterhin gültig ist und in Absatz 4.3.2.3.7 kein Verweis auf die Zwischenprüfung enthalten ist. Andere Sachverständigen sind hingegen der Meinung, dass der Tank in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 nur befördert und entleert werden darf, wenn er vor diesem Zeitraum befüllt wurde.
12. Während der Diskussion kann kein Konsens erzielt werden, außer dass man sich einig ist, dass ein gemeinsamer Ansatz erforderlich ist und dass die Beratungen der Tank-Arbeitsgruppe von einem Meinungs austausch im Plenum profitieren würden.
13. Es wird die Ansicht vertreten, dass die Sicherheit nicht unbedingt beeinträchtigt wird, und es wird darauf hingewiesen, dass die Flexibilität, die Zwischenprüfung drei Monate vor oder nach dem festgelegten Datum durchzuführen, während der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2006 vereinbart wurde (siehe OTIF/RID/RC/2006-B/Add.1 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/104/ Add.1 Absatz 6). Damals kam die Tank-Arbeitsgruppe zu folgendem Schluss: "Eine zeitliche Flexibilität soll ausschließlich für die Zwischenprüfung und nicht für die wiederkehrende Prüfung gelten."

### **TOP 6: Saug-Druck-Tanks für Abfälle: Nicht-elektrischer Explosionsschutz**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2021/6 (Deutschland)

14. Wenn entzündbare Stoffe in Saug-Druck-Tanks für Abfälle befördert werden sollen, muss die Entzündung der Dämpfe durch Flammendurchschlagsicherungen, funkenfreie Ausführung der Pumpe/Absaugvorrichtung verhindert werden oder der Tank muss explosionsdruckstoßfest sein. Sogenannte "Flüssigkeitsring"-Pumpen gelten als funkenfrei ausgelegt. Bei jüngsten Untersuchungen in Deutschland wurde festgestellt, dass insbesondere bei unzureichender Wasserzufuhr Risiken bestehen können. Es wird daher vorgeschlagen, die Auslegung anhand der Norm ISO 80079 Teile 36/37 für den nichtelektrischen Explosionsschutz zu überprüfen.

15. Mehrere Sachverständige äußern die Ansicht, dass es bei diesen Pumpen in der Vergangenheit keine Probleme hinsichtlich einer Entzündung gegeben habe. Es wird auch darauf hingewiesen, dass bei Verfügbarkeit neuer Normen diese berücksichtigt werden sollten. Es werden Fragen zur Verfügbarkeit dieser Pumpen und zu den zusätzlichen Kosten gestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass als Folge der Übereinstimmung mit der Norm Sensoren, welche die Wasserzufuhr und den Durchfluss der Pumpe überwachen, eingeführt werden müssten. Es wird angemerkt, dass auch technische Bestimmungen für diese Art von Pumpen aufgenommen werden könnten. Es besteht Einigkeit, dass der Unterabschnitt 6.10.3.8 der bessere Ort für solche Vorschriften wäre. Der Vertreter Deutschlands nimmt die Bemerkungen zur Kenntnis und äußert die Absicht, in einer zukünftigen Tagung auf das Thema zurückzukommen.

**TOP 7: Überarbeitung der Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.3.2 RID/ADR zu Ausrüstungsgegenständen und zur automatischen Schließfunktion von Ventilen an Anschlüssen an die Dampfphase von Tanks für entzündbare und giftige verflüssigte und tiefgekühlt verflüssigte Gase**

*Dokument:* OTIF/RID/RC/2021/11 (Niederlande)

*Informelles Dokument:* INF.21 (EIGA)

16. Die meisten Sachverständigen äußern ihre prinzipielle Unterstützung für die Vorschläge der Niederlande. Es wird auch vorgebracht, dass für tiefgekühlt verflüssigten Wasserstoff möglicherweise ein anderer Ansatz erforderlich ist und dass auch eine Lösung für das Kapitel 6.7 herbeigeführt werden sollte. Es wird vorgeschlagen, eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit den spezifischen Fragen befasst. Der Sachverständige der Niederlande stimmt zu, dass einige weitere Verbesserungen erforderlich sind, betont jedoch, dass einige Klarstellungen zu den Ausrüstungen für verflüssigtes Erdgas in das RID/ADR 2023 aufgenommen werden sollen.

**TOP 8: Übernahme der Vorschriften für ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen aus den UN-Modellvorschriften in das RID/ADR**

*Informelles Dokument:* INF.9 (ITCO)

17. Die Tank-Arbeitsgruppe wird gebeten, zur Vorbereitung der Diskussion im Plenum das informelle Dokument INF.9 der ITCO zu diskutieren. ITCO erklärt, dass eine ausreichende Belastbarkeit durch die informelle Arbeitsgruppe zu ortsbeweglichen Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter nicht nachgewiesen worden sei. Es sei beabsichtigt, dies bei der Tagung des UN-Expertenunterausschusses im Juni 2021 anzusprechen. Im informellen Dokument der ITCO wird darum gebeten, die Annahme des neuen Kapitels 6.9 im RID/ADR bis zur Klärung dieser Frage zurückzustellen.
18. Der Sachverständige der ITCO stellt einen Forschungsbericht der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) vor, in dem nachgewiesen wird, dass ein Energieniveau von 22 kJ einer Dicke von 6 mm Baustahl entspricht, was nach Ansicht der ITCO für die Bestimmung der Widerstandsfähigkeit anderer Werkstoffe nützlich sein könnte. Mehrere Sachverständige erwähnen, dass eine Mindestwanddicke für Metalle nicht einfach auf eine äquivalente Wanddicke für faserverstärkte Kunststoffe übertragen werden könne, da sich diese Werkstoffe unterschiedlich verhielten. Es wird die Ansicht geäußert, dass aufgrund der hohen Sicherheitsfaktoren für FVK-Tanks eine ausreichende Wanddicke vorhanden sei, um äußeren Einwirkungen standzuhalten. Einige Sachverständige erklären, dass sie zuversichtlich seien, dass FVK-Tanks ausreichend stark sind, und dass sie in bestimmten Aspekten eine bessere Leistungsfähigkeit als Metalltanks erwarteten. Während die im informellen Dokument der ITCO geäußerten Bedenken von einer Delegation geteilt werden, unterstützen die übrigen Delegationen, die das Wort ergreifen, die Übernahme des Kapitels 6.9 für ortsbewegliche FVK-Tanks aus den UN-Empfehlungen.



**TOP 9: Füllungsgrad von Stoffen, die bei oder über 50 °C befördert werden**

*Informelles Dokument:* INF.12 (Niederlande)

19. Die Tank-Arbeitsgruppe wird gebeten, ihre Meinung zu Absatz 4.3.2.2.3 betreffend den Füllungsgrad für Stoffe, die bei und über 50 °C befördert werden, abzugeben.
20. Die Sachverständigen, die sich zu Wort melden, bestätigen, dass der Absatz 4.3.2.2.3 in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Absatzes 4.2.1.9.5 verbessert werden könnte. Es wird auch erklärt, dass für die Fälle, in denen die Stoffe während der Beförderung über die Fülltemperatur hinaus erwärmt werden, zusätzliche Informationen erforderlich sein könnten.
21. Die Niederlande werden gebeten, einen offiziellen Antrag für eine künftige Tagung zu unterbreiten.

**TOP 10: Klarstellung der Vorschriften für die Anwendung von Normen in den Kapiteln 6.2 und 6.8**

*Informelles Dokument:* INF.13 (CEN)

22. Die Normen-Arbeitsgruppe wurde darauf aufmerksam gemacht, dass einige der erläuternden Texte zu den Tabellen in den Kapiteln 6.2 und 6.8 falsch interpretiert werden könnten.
23. Die Sachverständigen, die sich zu Wort melden, sind der Meinung, dass die vorgeschlagenen Änderungen zu den Unterabschnitten 6.2.4.1 und 6.2.4.2 auch für den entsprechenden Text in Kapitel 6.8 hilfreich wären. Ein offizielles Dokument für die nächste Tagung wird begrüßt.

**TOP 11: Klarstellung der für Trenn- und Schwallwände erforderlichen Wanddicke in Absatz 6.8.2.1.20 RID/ADR**

*Informelles Dokument:* INF.15 (Vereinigtes Königreich)

24. Es wird die Frage gestellt, ob Trenn- und Schwallwände in einem Tank die Mindestwanddicken einhalten müssen, wenn eine der Schutzmaßnahmen des Absatzes 6.8.2.1.20 b) 1. ADR angewendet wird. Die Sachverständigen, die sich zu Wort melden, sind sich einig, dass dies nur für den Fall gelte, wenn diese Trenn- oder Schwallwände als Verstärkungsteile verwendet werden. Obwohl dies durch den ersten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.20 b) 1. ADR abgedeckt wird, ist man sich einig, dass dies falsch interpretiert werden kann.
25. Die Arbeitsgruppe macht die folgenden Verbesserungsvorschläge:

Option 1: Nach dem letzten Unterabsatz von Absatz 6.8.2.1.20 b) 1. ADR folgende Bemerkung einfügen:

**"Bem.** Trennwände und Schwallwände, die nicht als Verstärkungsteile verwendet werden, müssen diese Vorschriften für die Dicke nicht erfüllen."

Option 2: Der letzte Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.20 b) 1. ADR erhält folgenden Wortlaut (neuer Wortlaut ist unterstrichen dargestellt):

"Die Dicke der Trennwände und der Schwallwände, die als Verstärkungsteile verwendet werden, darf in keinem Fall geringer sein als die des Tankkörpers."

Es wird auch festgestellt, dass in der englischen Fassung des ersten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.1.20 b) 1. ADR die Verwendung des Ausdrucks "*strengthening members*" nicht konsistent ist und in "*strengthening elements*" geändert werden sollte.

26. Es wird beschlossen, dass diese Optionen einer sorgfältigen Prüfung bedürfen und dass das Thema bei der nächsten Tagung erneut aufgegriffen werden sollte.

**TOP 12: Prüfung von Tanks, die den Zeitrahmen für ihre geplanten Prüfungen überschritten haben**

*Informelles Dokument:* INF.31 (Vereinigtes Königreich)

27. Es stellt sich die Frage, wie mit Tanks umzugehen ist, bei denen die fällige Prüfung nicht durchgeführt wurde. In Kapitel 6.7 ist für ortsbewegliche Tanks festgelegt, dass an Tank, bei denen die Zwischenprüfung nicht fristgerecht durchgeführt wurde, eine wiederkehrende Prüfung durchgeführt werden muss. Ein ähnliches Verfahren wird im informellen Dokument INF.31 für RID/ADR-Tanks in dem Sinne vorgeschlagen, dass bei nicht fristgerechter Durchführung einer Zwischenprüfung eine außerordentliche Prüfung durchgeführt werden muss, welche die Anforderungen einer wiederkehrenden Prüfung erfüllt.
28. Mehrere Sachverständige äußern, dass es keine Probleme mit Tanks gebe, bei denen eine Prüfung überfällig ist. Wenn eine Zwischenprüfung nicht fristgerecht durchgeführt worden sei, werde eine neue Zwischenprüfung durchgeführt, die zeitlich durch den Termin der nächsten wiederkehrenden Prüfung begrenzt ist. Jedes Mal, wenn eine neue wiederkehrende Prüfung durchgeführt wird, werde der Zeitplan für die wiederkehrenden Prüfungen zurückgesetzt.
29. Es wird erwähnt, dass das RID/ADR derzeit keine Hinweise darauf enthält, wie bei einer versäumten Prüfung zu reagieren ist, und dass eine Klarstellung erforderlich ist. Der Vertreter der UIP bietet an, einen Vorschlag für die nächste Sitzung zu unterbreiten.

**TOP 13: Druck-Vakuumpumpe von Saug-Druck-Tanks für Abfälle**

*Informelles Dokument:* INF.35 (Frankreich)

30. Bei einem Saug-Druck-Tanksattelaufleger kann die Druck-Vakuumpumpe auf dem Zugfahrzeug angebracht sein. Die Sachverständigen der Tank-Arbeitsgruppe werden um ihre Meinung zu der Frage gebeten, wie die Eignung und Prüfung dieser Einheit für den Tank festgestellt bzw. durchgeführt wird.
31. Da das informelle Dokument relativ spät eingereicht wurde, erklären die meisten Sachverständigen, dass sie noch keine Gelegenheit gehabt hätten, ihren Standpunkt festzulegen. Es wird jedoch die Bemerkung vorgebracht, dass diese Zugmaschinen und Sattelanhänger im Allgemeinen zueinander gehören und durch einen Verweis auf den jeweils anderen Teil unter Punkt 11 der ADR-Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs miteinander verbunden werden. Es wird der Schluss gezogen, dass zur Klärung der Situation eine Änderung in Kapitel 9.7 ADR hilfreich sein könnte.

---