



**OTIF/RID/RC/2021/21**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/21)

28. Dezember 2020

Original: Deutsch

## **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 15. bis 19. März 2021)

## **Tagesordnungspunkt 2: Tanks**

### **Notwendigkeit einer Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer**

## **Mitteilung des Sekretariats der OTIF**

### **ZUSAMMENFASSUNG**

***Erläuternde Zusammenfassung:***

Die Frage der Notwendigkeit einer neuen Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer sollte aufgrund der multimodalen Verwendung der besonders großen Tankcontainer in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert werden.

***Zu treffende Entscheidung:***

Beantwortung konkreter Fragestellungen.

***Damit zusammenhängende Dokumente:***

OTIF/RID/RC/2020/6 –  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/6  
OTIF/RID/RC/2020-A/Add.1 –  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1

## Einleitung

1. Das Sekretariat der OTIF hatte der letzten Gemeinsamen Tagung das Dokument OTIF/RID/RC/2020/6 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/6 vorgelegt, in dem es um zwei Fragestellungen ging, die sich aus den Diskussionen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses zu besonders großen Tankcontainern ergeben hatten.
2. Eine dieser Fragestellungen bezog sich auf die obligatorische Anbringung von 4-bar-Mannlochdeckeln an Tankcontainern. Im Rahmen der Diskussion wurde von der Internationalen Tankcontainer-Organisation (ITCO) vorgeschlagen, diese Anforderung nur für Tankcontainer mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern vorzusehen.
3. Unabhängig von dieser besonderen Fragestellung wurde in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" die Frage aufgeworfen, ob im RID/ADR/ADN nicht eine eigene Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern aufgenommen werden sollte. Da nach Angabe der chemischen Industrie besonders große Tankcontainer in leerem Zustand auch auf der Straße befördert würden und auch eine Beförderung mit dem Binnenschiff vorgesehen sei, war sich die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einig, dass die Notwendigkeit einer solchen Begriffsbestimmung auf Ebene der Gemeinsamen Tagung diskutiert werden müsste.
4. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung sollte in diesem Zusammenhang auch prüfen, ob in der bestehenden Begriffsbestimmung von Tankcontainer eine Begrenzung des Fassungsraums vorgenommen werden sollte.
5. Nachstehend ist ein Auszug auf dem Bericht der 18. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wiedergegeben, der die Diskussion zu diesem Punkt rekapituliert und in Absatz 11 konkrete Fragestellungen enthält.
6. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung wird gebeten, diese Fragen zu diskutieren.

### **Auszug aus dem Bericht der 18. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Videokonferenz, 6. und 7. Oktober 2020)**

#### "Notwendigkeit einer Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer"

8. Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass im Rahmen der Diskussionen zur Frage der Druckfestigkeit der Verschlüsse von Einsteigeöffnungen zur inneren Untersuchung von Tanks (siehe auch Absätze 25 bis 30) in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Videokonferenz, 10.-16. September 2020) die Vertreter der Tankcontainerindustrie erklärt hätten, dass sich ihre betrieblichen Erfahrungen im intermodalen Verkehr lediglich auf Tankcontainer mit einem Fassungsraum von bis zu 40.000 Litern beschränkten. Es könne durchaus sinnvoll sein, beim Fassungsraum von 40.000 Litern eine Grenze zu ziehen, um zwischen konventionellen intermodalen und anderen Tankcontainern zu unterscheiden.
9. Der Vertreter der UIP unterstützt die im Dokument OTIF/RID/CE/GTT/2020/INF.1 geäußerte Forderung Deutschlands, zu prüfen, ob für besonders große Tankcontainer eine neue Begriffsbestimmung eingeführt werden sollte. Darüber hinaus ist er der Meinung, dass die Intermodalität von Tankcontainern durch das Gewicht beschränkt sei. Ein besonders großer Tankcontainer sei kein intermodaler Tankcontainer im herkömmlichen Sinne, weil er wegen seines höheren Gewichts im beladenen Zustand nicht wie ein konventioneller Tankcontainer verwendet werden könne.
10. Der Vertreter des CEFIC weist darauf hin, dass die besonders großen Tankcontainer bereits als intermodale Tankcontainer zugelassen seien. Sie würden bereits in leerem Zustand auf der Straße befördert und einige seien auch für den Seeverkehr zugelassen. Die nach

dem IMDG-Code zugelassenen besonders großen Tankcontainer müssten allerdings höheren Anforderungen bezüglich der Wanddicke entsprechen (4,5 mm + Korrosionszuschlag).

11. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Notwendigkeit einer neuen Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer und die damit verbundenen Fragen aufgrund ihrer multimodalen Verwendung in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert werden muss. Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung sollte vor allem folgende Punkte prüfen:
    - Darf man besonders große Tankcontainer aufgrund ihrer intermodalen Zulassung in gleicher Weise behandeln wie konventionelle intermodale Tankcontainer oder sind zusätzliche Vorschriften unter Berücksichtigung der Tatsache erforderlich, dass die bisherigen Vorschriften für Tankcontainer auf Grundlage eines Tankcontainers mit einem höchsten Fassungsraum von ca. 36.000 Litern entwickelt worden sind und besonders große Tankcontainer mehr als doppelt so groß wie herkömmliche Tankcontainer sind und somit in Bezug auf das Volumen einem Kesselwagen entsprechen?
    - Sollte der Fassungsraum der Tankcontainer in der bestehenden Begriffsbestimmung begrenzt werden (z. B. auf 40.000 Liter oder auch 36/40 Tonnen)?
    - Sollte eine neue Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer aufgenommen werden, um sie entsprechend in den Vorschriften für den Bau, die Zulassung, die Verwendung und die Verladung berücksichtigen zu können?"
-