

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

OTIF/RID/RC/2011-A/Add.1
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.1)

3. Mai 2011

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

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

Bern, 21. bis 25. März 2011

Anlage I: Bericht der Tank-Arbeitsgruppe

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.

1. Die Tank-Arbeitsgruppe trat vom 21. bis 23. März 2011 in Bern auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrages der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zusammen. Die Dokumente wurden dem Plenum vorgelegt.
2. Von der Tank-Arbeitsgruppe wurden die nachfolgend aufgeführten offiziellen und informellen Dokumente behandelt:
 - OTIF/RID/RC/2010/49 (Italien)
 - OTIF/RID/RC/2011/3 (ECFD)
 - OTIF/RID/RC/2011/9 (Schweden)
 - OTIF/RID/RC/2011/17 (Schweden)
 - OTIF/RID/RC/2011/18 (UIP)
 - OTIF/RID/RC/2011/20 (Deutschland)
 - OTIF/RID/RC/2011/23 (UIP)
 - OTIF/RID/RC/2011/24 (UIP)
 - **INF.7** (UIC)
 - **INF.13** (Niederlande)
 - **INF.17** (Deutschland)
 - **INF.21** (OTIF)
 - **INF.23** (UIP)
 - **INF.31** (Frankreich)
 - **INF.32** (Italien)
 - **INF.33** (Schweden)
 - **INF.34** (Österreich)
3. Die Tank-Arbeitsgruppe setzte sich aus insgesamt dreizehn Experten aus zehn Staaten und aus Vertretern von acht Nichtregierungsorganisationen (NGO) zusammen.
4. Die Dokumente wurden in einer nach Erfordernis und Anwesenheit abgestimmten Reihenfolge behandelt.

TOP 1: Dokument OTIF/RID/RC/2010/49 und informelles Dokument INF.32 (Italien) – Beförderung von UN 1081 Tetrafluorethylen, stabilisiert

5. Der Vertreter Italiens stellt das Dokument OTIF/RID/RC/2010/49, das bereits den Tagungen der Tank-Arbeitsgruppe im März und September 2010 vorlag, zusammen mit dem informellen Dokument INF.32 vor. Das dargelegte Problem besteht darin, dass UN 1081 Tetrafluorethylen, stabilisiert, gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A nur in UN-MEGC und in Druckgefäßen gemäß Verpackungsanweisung P 200 zugelassen ist, was zu praktischen Problemen für die Industrie führt, da die Druckgefäße der TPED-Richtlinie unterliegen.
6. Nach einer Diskussion wird die vorgeschlagene Aufnahme der Tankcodierung "PxBN(M)" in der Spalte (12) der Tabelle A von der Tank-Arbeitsgruppe angenommen. Da die Verpackungsanweisung P 200 einen Prüfdruck von 200 bar vorsieht, ist die Tank-Arbeitsgruppe der Meinung, dass die Verwendung von geschweißten Druckfässern vermieden und nur nahtlose Druckgefäße zugelassen werden sollten.
7. Aus diesem Grund schlägt die Tank-Arbeitsgruppe vor, in Abschnitt 4.3.5 eine neue Sondervorschrift TU aufzunehmen, die auf der bestehenden Sondervorschrift TU 17 basiert und wie folgt lautet:

"TU 40 Darf nur in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen oder MEGC, deren Elemente nahtlose Gefäße sind, befördert werden."

Der UN-Nummer 1081 sollten in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) für das RID die Sondervorschriften TU 38, TU 40, TE 22, TA 4 und TT 9 und für das ADR die Sondervorschriften TU 40, TA 4 und TT 9 zugeordnet werden.

Als Folgeänderung sollte in der Tabelle des Absatzes 4.3.3.2.5 eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:

1081	TETRAFLUORETHYLEN, STABILISIERT	2F	nur in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC, deren Elemente nahtlose Gefäße sind
------	------------------------------------	----	--

Die Bem. 1 zu Absatz 4.3.3.2.5 sollte entsprechend geändert werden.

8. Schließlich nimmt die Tank-Arbeitsgruppe die von Italien aufgeworfene Frage bezüglich der Vorschriften für andere ähnliche Gase zur Kenntnis, bei denen sowohl in der Spalte (10) als auch in der Spalte (12) der Tabelle A der Buchstabe "(M)" erscheint (z.B. UN 1860, UN 1959), und beschließt, der Gemeinsamen Tagung die Frage nach einer geeigneten Vorgehensweise für die Harmonisierung der Vorschriften zu stellen.

TOP 2: Dokument OTIF/RID/RC/2011/3 (ECFD) und informelles Dokument INF.34 (Österreich) – Additivierungseinrichtungen an Tanks

9. Die Tank-Arbeitsgruppe diskutiert ausführlich das Dokument OTIF/RID/RC/2011/3, das von ECFD auf der Grundlage von Kommentaren auf die zuvor unterbreiteten Dokumente OTIF/RID/RC/2011/14 und OTIF/RID/RC/2010/39 erarbeitet wurde. Gleichzeitig werden die von Österreich im informellen Dokument INF.34 unterbreiteten Kommentare berücksichtigt. Verschiedene Schlussfolgerungen können getroffen bzw. bestätigt werden, jedoch verbleiben eine Reihe von offenen Fragen, die vor einer Weiterbehandlung des Antrags geklärt werden müssen.
10. Die Schlussfolgerungen sind im Einzelnen:
- Die Vorschriften für Additivierungseinrichtungen sollten in einer Sondervorschrift XYZ in Kapitel 3.3 und nicht in einer Sondervorschrift für die Ausrüstung aufgenommen werden, da diese zu einer zusätzlichen Kennzeichnung für alle Tanks führen würde und nicht für Additivierungseinrichtungen geeignet wäre, die aus getrennten Gefäßen bestehen.
 - Die Sondervorschrift XYZ sollte bei den UN-Nummern 1202, 1203, 1223 und 1863 angegeben werden.
 - Die zugelassenen Additive fallen unter die UN-Nummern 1202, 1993 und 3082.
 - Die Begriffsbestimmung könnte wie folgt lauten:
 "Additivierungseinrichtung: Eine Einrichtung zur Beimischung von Additiven der UN-Nummer 1202, 1993 oder 3082 oder von nicht gefährlichen Gütern in die Entleerungsleitung eines Tanks während der Entleerung."
 - In der vorgeschlagenen Sondervorschrift XYZ sollte der Satz "Herstellerseitig ist sichergestellt, dass die Beimischung von Additiven in die Entleerungseinrichtungen der Tanks während der Entleerung ..." gestrichen werden.
 - Die Forderung, dass festverbundene Additivbehälter außerhalb des Tanks aus einem metallenen Werkstoff hergestellt sein müssen, und die vorgeschlagenen Wanddicken sind für die Tank-Arbeitsgruppe annehmbar.
 - Es wird eine Übergangsvorschrift empfohlen, wonach Additivierungseinrichtungen, die vor dem 1. Juli 2013 an Tanks angebaut wurden, bis zum 30. Juni 2019 weiterverwendet werden dürfen. Auf bestehende nationale Vorschriften sollte jedoch in dieser Übergangsvorschrift nicht verwiesen werden.

11. Für folgende Fragen ist eine zusätzliche Klarstellung oder Begründung der ECFD erforderlich:
- Bei der Diskussion ist unklar geblieben, welche Konfigurationen für die Additivierungseinrichtungen und den Tank vorgesehen sind (was ist unter Bestandteil des Tanks, fest verbunden und vom Tank trennbar oder getrennt zu verstehen?). Dies stellt das zu behandelnde Hauptthema dar.
 - Es gab Diskussionen über den Einzelfassungsraum und die Anzahl der Behälter einer Additivierungseinrichtung.
 - Es ist nicht klar, wie mit Tanks mit Additivierungseinrichtungen zu verfahren ist, in denen andere Stoffe als Stoffe der UN-Nummern 1202, 1203, 1223 und 1863 in einem getrennten Tankabteil befördert werden (z.B. UN 3475).
 - Die Kennzeichnungsvorschriften und die Angaben im Beförderungspapier müssen in Abhängigkeit von der Beschaffenheit der Additivierungseinrichtung beschrieben werden (getrennt, Teil des Tanks, ...).
 - Wenn die Additivierungseinrichtung mit dem Tank fest verbunden ist, müssen Vorschriften für die Prüfung (z.B. Prüfdruck) festgelegt werden.
 - Offene Punkte sind weiterhin Vorschriften für den Schutz gegen Umkippen, für das Befüllen, für die Aufnahme der Additivierungseinrichtung in die Baumusterzulassung des Tanks, ...
 - Es wird die Frage aufgeworfen, ob für die Behandlung des Themas ein differenzierter Ansatz erforderlich ist, wobei von einem allgemeineren Rahmen ausgegangen und berücksichtigt wird, dass bestimmte Mengen von Kraftstoffen ohne besondere Vorschriften im RID/ADR befördert werden können.
12. ECFD wird gebeten, die oben aufgeführten Ergebnisse und Fragen zu berücksichtigen und für die nächste Tagung der Tank-Arbeitsgruppe einen neuen Antrag zu unterbreiten.

TOP 3: Dokument OTIF/RID/RC/2011/17 und informelles Dokument INF.33 (Schweden) – Kapitel 6.8: Kategorisierung austenitisch-ferritischer rostfreier Stahlsorten

13. Der Vertreter Schwedens stellt seine Dokumente vor, die zum Ziel haben, die Anzahl der Stahlsorten durch die Aufnahme austenitisch-ferritischer rostfreier Stähle mit derselben Wanddicke wie austenitische rostfreie Stähle auszudehnen. In einer Präsentation werden die mechanischen Eigenschaften und das Verhalten dieser Stahlsorten illustriert und einige im Antrag aufgeführten Werte korrigiert. Während der Diskussion werden Ansichten in Bezug auf die Kerbschlagfestigkeit bei niedrigen Temperaturen, die Energieaufnahme und die Ausdehnung nach Bruch dieser Stahlsorten im Vergleich zu austenitischen Standardstählen ausgetauscht. Insbesondere bleiben Fragen in Bezug auf das Verhalten der Schweißnähte offen.
14. Schließlich einigt sich die Tank-Arbeitsgruppe darauf, für diese Stahlsorten in Absatz 6.8.2.1.19 für Tanks mit einem Durchmesser von höchstens 1,8 m eine Wanddicke von 3 mm und für Tank mit einem größeren Durchmesser eine Wanddicke von 3,5 mm zu akzeptieren.
15. Schweden wird gebeten, für die nächste Tagung ein neues Dokument zu unterbreiten, sofern weitere Entwicklungen in Bezug auf die Anforderungen an austenitisch-ferritische Stähle gewünscht werden.

TOP 4: Dokument OTIF/RID/RC/2011/9 (Schweden) – Aufnahme einer Fußnote in Absatz 6.8.2.1.20 ADR

16. Nach der Vorstellung des Dokuments durch den Vertreter Schwedens im Plenum wurde die Frage nach dem am Fahrzeug angebrachten seitlichen Schutz aufgeworfen. Die Tank-Arbeitsgruppe bestätigt, dass diese Maßnahme in der in Unterabschnitt 6.8.2.6 in Bezug genommenen Norm EN 13094 enthalten ist.
17. Nach einer kurzen Diskussion wird der letzte Satz des ursprünglichen Antrags als überflüssig angesehen. Der endgültige von der Tank-Arbeitsgruppe angenommene Wortlaut für die in Absatz 6.8.2.1.20 aufzunehmende Fußnote lautet wie folgt:
- "* Gleichwertige Maßnahmen sind solche, die in Normen gemäß Unterabschnitt 6.8.2.6 angegeben sind."

TOP 5: Dokument OTIF/RID/RC/2011/18 (Deutschland/UIP) und informelles Dokument INF.23 (UIP) – Festlegung einer Tankcodierung für die Beförderung von UN 1402 Calciumcarbid

18. Calciumcarbid erfüllt die Kriterien des Absatzes 2.2.43.1.8 a) des RID/ADR für eine Zuordnung zur Verpackungsgruppe I. Dies bedeutet, dass die Beförderung in bestehenden Tanks und in loser Schüttung und damit auch die Versorgung der Stahlindustrie mit Calciumcarbid nicht mehr möglich ist. Darüber hinaus ist in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (12) für UN 1402 Verpackungsgruppe I keine Tankcodierung angegeben und die für ortsbewegliche Tanks angegebene Tankanweisung T 9 ist wegen der Anforderung einer Obenentleerung nicht geeignet. Außerdem enthält der rationalisierte Ansatz in Absatz 4.3.4.1.2 keine Tankcodierung für feste Stoffe der Klasse 4.3 und des Klassifizierungscodes W 2.
19. Aus diesem Grund wurden von Deutschland nach der letzten Tagung der Tank-Arbeitsgruppe im September 2010 die multilateralen Sondervereinbarungen RID 4/2010 und M 226 initiiert.
20. Bei der Tagung im September 2010 wurde von einigen Teilnehmern der Tank-Arbeitsgruppe darauf hingewiesen, dass verschiedenen Stoffen der Klasse 4.3 Klassifizierungscode W 2 die Tankcodierung S10AN mit den Sondervorschriften TU 4, TU 14, TU 22, TU 38 (nur Kesselwagen), TE 21, TE 22 (nur Kesselwagen) und TM 2 zugeordnet sind (z.B. UN 2813 und UN 3395).
21. Bei der Vorstellung der Dokumente hebt der Vertreter der UIP jedoch die stoffspezifische Gefahr von UN 1402 Calciumcarbid hervor, die darin besteht, dass bei Berührung mit Wasser große Mengen des entzündbaren Gases Acetylen entstehen. Dies kann nach der Deflagration des Stoffes zu einer Detonation bei hohem Druck führen. Die Zuordnung der Tankcodierung "S10AN" würde in diesem Fall zu dramatischen Konsequenzen führen. Darüber hinaus wäre die zukünftige Weiterverwendung bestehender Aluminium-Silowagen verboten.
- Dies führt in der Tank-Arbeitsgruppe zu der Einigkeit, eine Tankcodierung mit niedrigerem Prüfdruck zu empfehlen. Es wird ein Prüfdruck von 2,65 bar vereinbart, da dieser zu derselben Mindestwanddicke führt wie ein Prüfdruck von 4 bar und die multilateralen Sondervereinbarungen in Anlehnung an die derzeitige Praxis ebenfalls nur einen Prüfdruck von 2 bar fordern.
22. Nach einer Diskussion und einer Abschätzung der Risiken kommt die Tank-Arbeitsgruppe zu folgenden Schlussfolgerungen:
- Der UN-Nummer 1402 Verpackungsgruppe I sollte in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (12) die Tankcodierung "S2,65AN(+)" zugeordnet werden.

- Der UN-Nummer 1402 Verpackungsgruppe I sollte in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) die Sondervorschriften TU 4, TU 22 und TM 2 sowie eine neue Sondervorschrift TA 5 zugeordnet werden.
- Die Sondervorschrift TU 22 in Abschnitt 4.3.5 erhält folgenden Wortlaut:
"TU 22 Tanks dürfen nur bis zu 90 % ihres Fassungsraumes gefüllt werden; bei flüssigen Stoffen muss jedoch bei einer mittleren Flüssigkeitstemperatur von 50 °C ein füllungsfreier Raum von 5 % bleiben."
- In Abschnitt 6.8.4 c) eine neue Sondervorschrift TA 5 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:
"TA 5 Dieser Stoff darf nur in Tanks der Tankcodierung S2,65AN(+) befördert werden; die Hierarchie in Absatz 4.3.4.1.2 ist nicht anwendbar."
- Für bestehende Tanks wird eine Übergangsfrist bis 1. Juli 2015 empfohlen.

23. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, die oben aufgeführten Schlussfolgerungen zu prüfen. Das Sekretariat wird gebeten, unter Berücksichtigung des oben genannten Übergangszeitraums eine geeignete Übergangsvorschrift vorzuschlagen.

TOP 6: Dokument OTIF/RID/RC/2011/20 (Deutschland) – Unterschiede in der Terminologie zwischen den Absätzen 6.8.2.5.2 (alle Klassen) und 6.8.3.5.6 (Klasse 2) bei der Kennzeichnung und informelles Dokument INF.13 (Niederlande) – Kennzeichnung von abnehmbaren Tanks

24. Nach der Vorstellung des Dokuments OTIF/RID/RC/2011/20 durch den Vertreter Deutschland diskutiert die Tank-Arbeitsgruppe über einen geeigneten Wortlaut in Absatz 6.8.2.5.2.
25. Der endgültige von der Tank-Arbeitsgruppe verabschiedete geänderte Text des Absatzes 6.8.2.5.2 RID/ADR lautet wie folgt:

(RID:)

6.8.2.5.2 "Folgende Angaben müssen auf beiden Seiten des Kesselwagens (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) angegeben sein:"	"Folgende Angaben müssen auf dem Tankcontainer (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) angegeben sein:"
---	---

(ADR:)

6.8.2.5.2 "Folgende Angaben müssen auf dem Tankfahrzeug (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) angegeben sein:"	"Folgende Angaben müssen auf dem Tankcontainer (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) angegeben sein:"
---	---

Derselbe Wortlaut sollte als Folgeänderung auch in Absatz 6.8.3.5.6 RID/ADR aufgenommen werden.

26. Es wird folgende Übergangsvorschrift vorgeschlagen:

"1.6.3/4.xx Tanks, die vor dem 1. Januar 2013 gemäß den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2013 geltenden Vorschriften für die Kennzeichnung nach den Absätzen 6.8.2.5.2 und 6.8.3.5.6 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Januar 2013 vorzunehmenden wiederkehrenden Prüfung nach den bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Vorschriften gekennzeichnet sein."

27. Der Vertreter der Niederlande stellt das informelle Dokument INF.13 betreffend die Unterschiede zwischen den Kennzeichnungsvorschriften für abnehmbare Tanks und anderen Tanks vor. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt die Bestrebungen, die Kennzeichnungsvorschriften stärker an die für Tankcontainer geltenden Kennzeichnungsvorschriften anzupassen.
28. Die Niederlande werden gebeten, der nächsten Tagung der Tank-Arbeitsgruppe einen offiziellen Antrag vorzulegen. Die Mitglieder der Tank-Arbeitsgruppe werden gebeten, dem Vertreter der Niederlande bis dahin ihre Bemerkungen zukommen zu lassen.

TOP 7: Dokument OTIF/RID/RC/2011/23 (UIP) – Regelungen zu Umbauten an Tanks mit abgelaufener oder zurückgezogener Baumusterzulassung

29. Auf der Grundlage des Antrags der UIP diskutiert die Tank-Arbeitsgruppe ausführlich die derzeitigen Vorschriften in den Absätzen 6.8.2.3.1 bis 6.8.2.3.3 bezüglich Änderungen an bestehenden Tanks mit gültigen und abgelaufenen oder zurückgezogenen Baumusterzulassungen. Der Grundsatz, zusätzlichen Text für die Lösung dieses besonderen Punktes in die Vorschriften aufzunehmen, wird allgemein unterstützt. Die Tank-Arbeitsgruppe beschließt, dass die beste Vorgehensweise darin bestehen würde, zu diesem Zweck einen neuen Absatz 6.8.2.3.3 aufzunehmen.
30. Der derzeitige Absatz 6.8.2.3.3 wird zu 6.8.2.3.4.

Der neue Absatz 6.8.2.3.3 erhält folgenden Wortlaut:

"6.8.2.3.3 Für die Änderung eines bestehenden Tanks beschränken sich die Prüfung und die Angaben in der Bescheinigung auf den Bereich der Änderung des Tanks einschließlich der Ausrüstung. Diese Änderung muss den Vorschriften des RID/ADR entsprechen, die zum Zeitpunkt der Änderung anwendbar sind. Für die Bereiche des Tanks und der Ausrüstung, die nicht von der Änderung betroffen sind, gelten die Unterlagen des ursprünglichen Baumusters weiter.

Im Falle einer abgelaufenen oder zurückgezogenen Baumusterzulassung dürfen mit Zustimmung [der] einer zuständigen Behörde oder [der] einer von dieser Behörde benannten Stelle[, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat,] Änderungen an bestehenden Tanks vorgenommen werden."

Für den Abschnitt 1.8.7 ist ein ähnlicher Text erforderlich.

31. Die Entscheidung, ob die zuständige Behörde diejenige Behörde sein sollte, die auch die Baumusterzulassung ausgestellt hat, oder ob es auch jede andere zuständige Behörde sein kann, wird in das Ermessen der Gemeinsamen Tagung gestellt. Die UIP wird der nächsten Tagung ein offizielles Dokument mit einem endgültigen Text vorlegen, in dem die eventuellen Bemerkungen der Gemeinsamen Tagung berücksichtigt sind.

TOP 8: Dokument OTIF/RID/RC/2011/24 (UIP) und informelles Dokument INF.17 (Deutschland) – Weiterverwendung von Armaturen; Verwendung von Tankausrüstungen nach Normen; Anwendung der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen EN 14432 und EN 14433

32. Eine längere Diskussion des Dokuments OTIF/RID/RC/2011/24 und des informellen Dokuments INF.17 zeigt, dass trotz des der Industrie eingeräumten zweijährigen Übergangszeitraums für die Entwicklung von Ventilen, die den Normen EN 14432 und EN 14433 entsprechen, nur wenige neue Ventile auf dem Markt erhältlich sind. Darüber hinaus dürfen Tanks, die nach dem 1. Januar 2011 in Übereinstimmung mit alten Baumusterzulassungen gebaut wurden, oder Tanks, die in Übereinstimmung mit neuen Baumusterzulassungen gebaut wurden, nur mit diesen genormten Ventilen ausgerüstet sein.

33. Die Tank-Arbeitsgruppe kommt schließlich zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Der Unterabsatz 1.6.3.38 lässt die Verwendung von Ventilen, die nicht der Norm EN 14432 oder EN 14433 entsprechen, für den Austausch desselben Ventiltyps an bestehenden Tanks, die vor dem 1. Januar 2011 gebaut wurden, zu, da der ursprüngliche Ventiltyp Teil der Baumusterzulassung ist.
- Über den zeitlichen Rahmen der im Dokument OTIF/RID/RC/2011/24 vorgeschlagenen Übergangsvorschrift besteht kein Einvernehmen.
- Eine mögliche Lösung für Marktengpässe von Ventilen, die der Norm EN 14432 oder EN 14433 entsprechen, könnte die Neubewertung bestehender, aus technischer Sicht identischer Ventile in Bezug auf die Baumusterprüfung gemäß den oben genannten Normen sein.

34. Die Tank-Arbeitsgruppe unterstützt einhellig den Antrag Deutschlands, das CEN angesichts der technischen Probleme in Bezug auf die Ventilprüfung und des Fehlens verschiedener Vorschriften (z.B. im Hinblick auf Saug-Druck-Tanks für Abfälle) mit der Überarbeitung der Normen EN 14432 und EN 14433 zu betrauen. Die mangelnde Teilnahme im betreffenden technischen Ausschuss wird als Problem bei diesen Bestrebungen festgestellt.

35. Da die beiden in Bezug genommenen Normen auf Grund ihres Anwendungsbereichs für Saug-Druck-Tanks des Kapitels 6.10 weder anwendbar noch geeignet sind, wird die von Deutschland im informellen Dokument INF.17 getroffene Auslegung von der Mehrheit der Tank-Arbeitsgruppe unterstützt.

36. Das RID/ADR 2009 legt als Datum der Anwendung beider Normen deutlich den 1. Januar 2011 fest, wodurch die gewöhnliche sechsmonatige Übergangsvorschrift bis 1. Juli 2011 abgeschlossen wird. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, über die Notwendigkeit einer zwischenzeitlichen multilateralen Sondervereinbarung zu entscheiden.

37. Die Tank-Arbeitsgruppe beschließt, dass die in Bezug genommenen Normen nicht genügend ausgereift sind, um eine getrennte Baumusterprüfung für einzelne Bauteile eines Tanks zu ermöglichen.

TOP 9: Informelles Dokument INF.7 (UIC) – Absatz 5.4.1.2.2 d): Haltezeit

38. Im informellen Dokument INF.7 werden die bei der 49. Tagung des RID-Fachausschusses aufgeworfenen Fragen (Referenzdokument OTIF/RID/CE/2010/49) für die Tank-Arbeitsgruppe wiederholt. Nach einer Diskussion beschließt die Tank-Arbeitsgruppe, dass die in Absatz 5.4.1.2.2 d) RID aufgeführten Vorschriften betreffend die Haltezeit erforderlich sind. Die Tank-Arbeitsgruppe erkennt die Schwierigkeiten bei der genauen Abschätzung oder Berechnung der garantierten Zeit vor der Öffnung der Sicherheitsventile, kann jedoch zu der Frage, ob eine Berechnung nach den momentan für ortsbewegliche Tanks geltenden Vorschriften in Unterabschnitt 4.2.3.7 und in Absatz 6.7.4.2.8 auch für Tanks/Kesselwagen vorgeschrieben werden sollte, keine Aussage treffen.

39. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt fest, dass eine Öffnung der Sicherheitsventile beim Betriebsdruck des Tanks der Öffentlichkeit den Eindruck einer Fehlfunktion vermittelt, obwohl vom Standpunkt der Drucksicherheit keine Gefahr besteht und das austretende Gas nur in geschlossenen Bereichen (z.B. in Tunneln) eine mögliche Gefahr darstellen kann.

40. Die Tank-Arbeitsgruppe beschließt, die weitere Behandlung des Themas zu verschieben, bis mehr Informationen von nationalen Experten vorliegen, und bittet die UIC und andere betroffene Stellen für die nächste Tagung einen offiziellen Antrag vorzulegen.

TOP 10: Informelles Dokument INF.21 (OTIF) – Abschnitt 1.6.3: Überprüfung der Übergangsvorschriften

41. Die Tank-Arbeitsgruppe hat bei ihrer Tagung im September 2010 mit der Überarbeitung der Übergangsvorschriften begonnen. Dabei konnte für einige Übergangsvorschriften kein neuer Text oder lediglich ein vorläufiger Text erarbeitet werden. Für diese Arbeit benötigte die Tank-Arbeitsgruppe die Notifizierungstexte früherer Tankvorschriften des RID und des ADR, d.h. die angenommenen Änderungen und die aktualisierten Verweise auf die betroffenen Absätze. Die Sekretariate wurden gebeten, die Tank-Arbeitsgruppe diesbezüglich zu unterstützen. Die Tank-Arbeitsgruppe begrüßt daher das diesbezügliche informelle Dokument INF.21 des Sekretariats der OTIF.
42. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Arbeiten an dieser Problematik fortgesetzt werden sollten, und beschließt, sich damit bei der nächsten Tagung zu befassen. Die Teilnehmer der Tank-Arbeitsgruppe werden zwischenzeitlich um Rückmeldung gebeten.

TOP 11: Informelles Dokument INF.31 (Frankreich) – Unfallbericht über das Versagen eines Kesselwagens infolge Unterdrucks

43. Die Vertreterin Frankreichs stellt den vorläufigen Unfallbericht über das Versagen eines Tanks mit Rückständen von Butadien infolge niedriger Temperaturen (-18 °C) vor. Die Tank-Arbeitsgruppe stellt fest, dass zum Zeitpunkt des Baus des Tanks (1968) noch keine Vorschriften existierten, wonach Tanks einem Unterdruck von mindestens 0,4 bar standhalten müssen, wie sie momentan in Absatz 6.7.3.2.8 enthalten sind. Unter Verwendung einer im Sitzungssaal vorhandenen Software wird berechnet, dass der Tank, der nicht mit Versteifungsringen ausgerüstet war, nicht in der Lage war, einem Unterdruck von mehr als 0,2 bar standzuhalten.
 44. Die Tank-Arbeitsgruppe beschließt, für Tanks gemäß Kapitel 6.8 zusätzliche Maßnahmen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Absatzes 6.7.3.2.8 aufzunehmen und in Kapitel 4.3 Vorschriften für bestehende Tanks vorzusehen, wonach der Tank zum Schutz gegen Unterdruck nach dem Entleeren mit Stickstoff befüllt werden muss.
 45. Die Vertreterin Frankreichs erklärt sich bereit, für die nächste Tagung der Tank-Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Tank-Arbeitsgruppe einen Antrag zu unterbreiten.
-