

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OTIF/RID/CE/EE/2008-A

3. Juli 2008

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Bericht der 3. Sitzung des Erfahrungsaustausches für anerkannte
Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID
(Bern, 13. Mai 2008)**

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. Der dritte Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID fand am 13. Mai 2008 am Sitz der OTIF in Bern statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

Leitung des Erfahrungsaustausches

3. Wie bei der 43. Tagung des RID-Fachausschusses (Helsinki, 2. bis 5. Oktober 2006) beschlossen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2006-A Absatz 79) führte Herr Stefan Dernbach (Deutschland) den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe.

TOP 1: Annahme der Tagesordnung

4. Die den Sitzungsteilnehmern zugeleitete vorläufige Tagesordnung A 81-03/503.2008 vom 3. April 2008 in der Fassung des informellen Dokuments INF.1 wird angenommen.

TOP 2: Tankcodierung

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/8 (Schweiz)

5. Die Schweiz stellt in ihrem Dokument die Frage, welche Tankcodierung luftdicht verschlossenen Kesselwagen für die Beförderung von Bitumen der UN-Nummern 3256 und 3257 mit einem Prüfdruck von 2,6 bar, einem Betriebsdruck von 2,0 bar und einem Berechnungsdruck von 4,0 bar zugeordnet werden sollte. Alten Kesselwagen sei in der Schweiz die Tankcodierung LGBH zugeordnet worden.
6. Die Diskussion ergibt, dass die Tankcodierung LGBH neuen Kesselwagen nicht mehr zugeordnet werden kann und dass Tanks für die Beförderung von Bitumen in den verschiedenen Ländern äußerst unterschiedlichen Tankcodierungen zugeordnet sind (LGBV, LGBF, LGBN, L4BN), was aber keine Handhabungsprobleme in der Praxis mit sich bringt.

TOP 2.1: Tankcodierung für Tanks mit einem Berechnungs- und Prüfdruck von 4 bar und einem auf 2,5 bar eingestellten Sicherheitsventil

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 1

7. Der Vertreter der Tschechischen Republik wirft in seinem Dokument die Frage auf, welche Tankcodierung einem Tank mit einem Berechnungs- und Prüfdruck von 4 bar und einem auf 2,5 bar eingestellten Sicherheitsventil zuzuordnen ist (L1,5BN oder L4BN).
8. Die Diskussion ergibt, dass auch diese Problematik nur ältere Tanks betrifft. Bei der Tankcodierung L4BN müsste der Betriebsdruck und der Ansprechdruck der Sicherheitsventile auf 3 bar erhöht werden. Eine andere Möglichkeit wäre, die im Tank zur Beförderung zugelassenen Stoffe zu begrenzen, was aber insofern problematisch ist, als der Absatz 4.3.4.1.2 (rationalisierter Ansatz für die Zuordnung von Tankcodierungen zu Stoffgruppen) die zur Beförderung zugelassenen Stoffe vorgibt.

TOP 2.2: Auslegung der Flammendurchschlagsicherung an Tanks der Tankcodierung LGBF und Verweis auf entsprechende Normen

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/9 (Schweden)

9. Der Vertreter Schwedens weist in seinem Dokument darauf hin, dass weder im Kapitel 4.3 noch im Kapitel 6.8 Anforderungen an Flammendurchschlagsicherungen hinsichtlich ihrer Anordnung und Funktionsweise festgelegt sind. Auf die Norm EN 12874, welche Leistungsanforderungen, Prüfmethode und Anwendungsbeschränkungen enthalte, werde im RID nicht verwiesen.
10. Der Vertreter Schwedens wird gebeten, diese Problematik der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten, da sie den Bau sowohl von RID- als auch von ADR-Tanks betrifft.

TOP 2.3: Auswahl eines Tanks auf der Grundlage der Tankcodierung oder anderer Kriterien

11. Auch dieser von Schweden eingebrachte Tagesordnungspunkt, der die Verträglichkeit des Tanks mit den zu befördernden Stoffen betrifft, sollte von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung auf der Grundlage eines Dokuments Schwedens beraten werden.

TOP 3: Normen

TOP 3.1: Vereinheitlichung der EN-Normen und des RID

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 5

12. Der Vertreter der Tschechischen Republik weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten ihrer in Unterabschnitt 6.8.2.7 RID festgelegten Pflicht, die von ihnen anerkannten technischen Regelwerke dem Sekretariat der OTIF mitzuteilen, damit sie auf der Website der OTIF veröffentlicht werden können, nicht nachkämen. Er äußert den Wunsch, dass im RID vermehrt auf moderne Normen, die auch im Wortlaut besser mit dem RID abgestimmt sind, verwiesen wird.
13. Es wird festgestellt, dass der Unterabschnitt 6.8.2.6 des RID 2009 wesentlich mehr Verweise auf Normen mit Daten zur verpflichtenden bzw. freiwilligen Anwendung enthalten wird.

TOP 3.2: Anwendung der Norm EN 14025 "Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Drucktanks aus Metall – Auslegung und Bau"

TOP 3.2.1: Verwendung von Werkstoffen in Verbindung mit der Norm EN 13445

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/7 (Deutschland)

14. Der Vertreter Deutschlands erläutert in seinem Dokument die Problematik der Verwendung von Baustählen für den Bau von Drucktanks. Da in der im RID in Bezug genommenen Norm EN 14025 "Metallische Drucktanks" nicht auf die Norm EN 10025 "Warmgewalzte Erzeugnisse aus Baustählen" verwiesen werde, sei nach der Norm EN 13445-2 "Unbefeuerte Druckbehälter – Teil 2: Werkstoffe", die in der Norm EN 14025 normativ in Bezug genommen werde, ein Einzelgutachten eines anerkannten Sachverständigen erforderlich.
15. Diese Vorgehensweise wird von der Gruppe bestätigt, eine Behandlung der Problematik sollte jedoch in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erfolgen, da sie die Zulassung von Tanks betrifft.

TOP 3.2.2: Nachweis des Widerstands gegen äußeren Überdruck in Verbindung mit der Norm EN 13445

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/4 (Deutschland)

16. Der Vertreter Deutschlands erläutert die schwierige Umsetzung der Messung der Unrundheit eines Tanks, die gemäß Norm EN 14025 nach der Norm EN 13445 zu erfolgen habe.
17. Die Gruppe vertritt die Ansicht, dass die Norm EN 14025 vollständig sein und nicht auf andere Normen verweisen sollte. Hierzu sollte der Arbeitsgruppe "Normen" der Gemeinsamen Tagung ein Antrag unterbreitet werden. Die Gruppe spricht sich dafür aus, bis zur Überarbeitung der Norm EN 14025 die im informativen Anhang D dieser Norm aufgeführten Messverfahren oder das bisherige technische Regelwerk anzuwenden.

TOP 3.2.3: Größe von Befahröffnungen

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/3 (Deutschland)

18. Der Vertreter Deutschlands stellt in seinem Dokument die Frage, ob gemäß Norm EN 14025 ein Durchmesser von 500 mm für die Einsteigeöffnungen des Tanks ausreichend sind oder ob dieser mindestens 575 mm betragen muss, um ein Einsteigen mit vollständiger Rettungsausrüstung mit unabhängigem Beatmungsgerät zu ermöglichen.
19. Da die Norm EN 14025 im RID in Bezug genommen wird, sollte die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung eine Klärung herbeiführen, welcher Minstdurchmesser bei Neubauten von Tanks vorzusehen ist.

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/8 (Schweiz)

20. Der Vertreter der Schweiz wirft in seinem Dokument die Frage auf, unter welchen Bedingungen angesichts des für Domdeckel vorgeschriebenen Mindestprüfdrucks von 4 bar (siehe Absatz 6.8.2.2.4 RID) Einknebelverschlüsse noch zugelassen werden können.
21. Es wird darauf hingewiesen, dass der Absatz 1.6.3.29 die Weiterverwendung von Kesselwagen zulässt, deren Domdeckel nicht für einen Prüfdruck von 4 bar ausgelegt sind. Von verschiedenen Delegationen wird jedoch bemerkt, dass in ihren Ländern ungeachtet der Übergangsvorschrift eine Umrüstung von alten Kesselwagen erfolge.

TOP 3.2.4: EN-Normen für Ausrüstungsteile

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/6 (Deutschland)

22. Der Vertreter Deutschlands stellt in seinem Dokument die Frage, wer für die Prüfung von Armaturen zuständig ist und wie in den Fällen verfahren wird, in denen in Unterabschnitt 6.8.2.6 keine entsprechende Norm des verwendeten Ausrüstungsteils aufgeführt ist.
23. Die Diskussion ergibt, dass in den verschiedenen Staaten in Abhängigkeit von der Formulierung der Baumusterzulassung völlig unterschiedlich verfahren wird. In einigen Staaten reicht ein Testat des Sachverständigen aus, während in anderen Staaten eine Zulassung durch die zuständige Behörde benötigt wird. Da deshalb keine Verständigung erfolgen kann, wird ange-regt, für die nächste Tagung ein Dokument vorzubereiten, in dem die unterschiedlichen Vor-gangsweisen dargestellt sind.

TOP 4: Prüfungen

TOP 4.1: Prüfung des inneren Zustands von Kesselwagen im Rahmen der Zwischenprüfungen und der wiederkehrenden Prüfungen

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/2 (Spanien), Punkt 1

24. Der Vertreter Spaniens erläutert die gegenüber dem RID restriktiveren Vorschriften für die wiederkehrende Prüfung von in Spanien eingestellten Kesselwagen.
25. Die Ansicht Spaniens wird von der Gruppe nicht geteilt, da das RID in den Unterabschnitten 6.8.2.4 und 6.8.3.4 klare Regelungen für die Prüffristen enthält, die zumindest für Kesselwagen anzuwenden sind, die nicht in Spanien eingestellt sind.

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/8 (Schweiz)

26. Der Vertreter der Schweiz weist auf Schwierigkeiten bei der Wasserdruckprüfung an isolierten Kesselwagen hin. Da das in die Isolierung eingedrungene Regenwasser bei der Druckprüfung durch die Volumenvergrößerung des Tanks ausgepresst werde, könne erst nach einem längeren Zeitraum festgestellt werden, ob der Tank undicht ist.
27. In verschiedenen Ländern wird in diesen Fällen ein eventueller Druckabfall am Manometer beobachtet. Dies kann aber zu längeren Standzeiten führen, da kleine Risse nur zu einem kaum messbaren Druckabfall führen.

TOP 4.2: Prüfung des äußeren Zustands des Kesselwagens sowie Bestimmung der akzeptablen Korrosion

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/2 (Spanien), Punkt 3

Informelles Dokument: INF.2 (Spanien)

28. Der Vertreter Spaniens erläutert, dass im Zusammenhang mit der alle acht Jahre durchzuführenden wiederkehrenden Prüfung eine Prüfung des äußeren Zustands des Kesselwagens zu erfolgen habe (siehe Absatz 6.8.2.4.2). Da im RID keine Kriterien für eine akzeptable äußere Korrosion enthalten seien, sei ein Kesselwagen mit äußerer Korrosion zurückzuweisen.
29. Die Diskussion ergibt, dass zwischen witterungsabhängiger und produktabhängiger Korrosion zu unterscheiden ist. Bei witterungsabhängiger Korrosion ist nur eine bestimmte Zunahme pro Jahr zu erwarten. Wenn innerhalb der Frist bis zur nächsten Prüfung die Mindestwanddicke wahrscheinlich unterschritten wird, muss die äußere Korrosion beseitigt werden.

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/8 (Schweiz)

30. Der Vertreter der Schweiz macht darauf aufmerksam, dass es bei Kesselwagen zur Beförderung von Bitumenprodukten unter der Bitumenschicht zu Korrosion kommen könne, die eine Unterschreitung der Mindestwanddicke zur Folge haben könne.
31. Der Vertreter Österreichs erklärt, dass in seinem Land für die Prüfung in der Regel die Bitumenschicht an den Tankböden entfernt werde.
32. Der Vertreter Belgiens erklärt, dass in seinem Land im Bereich der Schweißverbindungen das Bitumen soweit entfernt werde, dass ein Ultraschallgerät eingesetzt werden könne.

TOP 4.3: Negative Prüfungen

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 4

33. In Beantwortung der im Dokument der Tschechischen Republik aufgeführten Frage teilt der Vertreter der Schweiz mit, dass sein Vorschlag auf Erstellung eines Bestätigungs-/Antwortdokuments von der Gemeinsamen Tagung nicht angenommen worden sei, dass aber in die RID-Ausgabe 2009 eine Bestimmung aufgenommen werde, wonach auch über negative Prüfungen Prüfbescheinigungen auszustellen seien, die Bestandteil der Tankakte sind (**geänderter zweiter Satz in den Absätzen 6.8.2.4.5 und 6.8.3.4.16 RID**).

TOP 4.4: Gebührenverzeichnisse der Mitgliedstaaten für Prüfungen nach den Unterabschnitten 6.8.2.4 und 6.8.3.4 des RID

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/5 (Deutschland)

34. Zu dem vom Vertreter Deutschlands aufgeführten Vorschlag der Erstellung eines einheitlichen Gebührenverzeichnisses für Prüfungen gemäß RID wird eine kurze kontroverse Diskussion geführt. Während einerseits die Meinung besteht, dass die Liberalisierung im Bereich der Prüfung von Kesselwagen mit flankierenden Maßnahmen einhergehen muss, wird andererseits die Befürchtung geäußert, dass ein einheitliches Gebührenverzeichnis möglicherweise gegen das Kartellrecht verstößt.

TOP 5: Erdungsverbinding zwischen dem Drehgestell und dem Wagenaufbau und den Achsen des Drehgestells (Kriterien)

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/2 (Spanien), Punkt 2

Informelles Dokument: INF.2 (Spanien)

35. Es wird festgestellt, dass das UIC-Merkblatt 533 betreffend die elektrische Erdung für alle Eisenbahnwagen gilt und spezifische Anforderungen für Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter enthält. Die im informellen Dokument INF.2 Spaniens abgebildete Erdungsverbinding zwischen dem Tank und dem Untergestell mit einem Kabel wird als nicht erforderlich angesehen, da die geschraubten Verbindungen ausreichend elektrischen Kontakt herstellen. Dies wird im Rahmen der Revision durch die Messung des Erdungswiderstandes sichergestellt.

TOP 6: Abwicklung von Änderungen/Umbauten von Tanks

36. Dieser Tagesordnungspunkt wird auf eine spätere Tagung verschoben.

TOP 7: Rundung des Füllgewichts

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 3

37. Zu der vom Vertreter der Tschechischen Republik aufgeworfenen Frage der Rundung des Füllgewichts auf dem Tankschild wird bestätigt, dass es keine diesbezüglichen Rundungsregeln gibt. Die Gruppe ist sich jedoch einig, dass auf 10 kg abgerundet werden sollte.

TOP 8: Systematik der Zulassungsnummern der Tanks in den Mitgliedstaaten

38. Zu dieser Frage wird beschlossen, dass die verschiedenen Staaten ihre Systematik schriftlich niederlegen und dem Sekretariat zuleiten sollten.

TOP 9: Dokumentation von Kesselwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 2

39. Der Vertreter der Tschechischen Republik stellt in seinem Dokument die Schwierigkeiten in Zusammenhang mit der Erstellung eines Tankdatenblattes von umregistrierten Kesselwagen dar.
40. Es wird festgestellt, dass die Registrierung von Kesselwagen in den eisenbahnrechtlichen Vorschriften geregelt ist. Die Zulassung des Tanks ist unabhängig von der Registrierung des Kesselwagens. So muss der Tank eines in Deutschland registrierten Kesselwagens mit französischer Baumusterzulassung der französischen Zulassung entsprechen und nach dieser in-stand gehalten werden.

TOP 10: Hoheitliche Aufgaben

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 6

41. Dieser Tagesordnungspunkt wird auf Wunsch der Vertreterin der Tschechischen Republik vorläufig zurückgestellt.

TOP 11: Organisation der zukünftigen Arbeit

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008/1 (Tschechische Republik), Punkt 7

42. Es wird vereinbart, die nächste Tagung des Erfahrungsaustausches für Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 im Mai 2009 wiederum in Bern auszurichten, sofern keine anderweitige Einladung beim Sekretariat eingeht. Diese Tagung findet vorbehaltlich einer ausreichenden Anzahl von Themen statt. Die Delegationen werden daher gebeten, dem Sekretariat rechtzeitig Themenvorschläge zuzuleiten. Dabei sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass Themenvorschläge, welche die Zulassung von Tanks und damit auch den Straßenverkehr betreffen, direkt der Gemeinsamen Tagung zur Behandlung in der Tank-Arbeitsgruppe unterbreitet werden.
