

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 5c)

7. November 2005

nur Deutsch und Französisch

RID: 42. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Madrid, 21. bis 25. November 2005)

Informationen des Sekretariats der OTIF zu Dokument OCTI/RID/CE/42/5i)

Bereits bei der 33. und 34. Tagung des RID-Fachausschusses standen die Übergangsvorschriften des Unterabschnittes 1.6.3.1 (vor der Umstrukturierung des RID/ADR: Übergangsvorschriften des Absatzes 1.8.4 des Anhangs XI) auf der Tagesordnung.

Nachstehend veröffentlicht das Sekretariat nochmals die damaligen Dokumente sowie die entsprechenden Auszüge aus den Berichten.

Auszug aus dem Bericht der 33. Tagung des RID-Fachausschusses (Genf, 20. September 1996)

21. Bezüglich des bestehenden Absatzes 1.8.4 des Anhangs XI des RID schlägt Spanien in Anbetracht der nach Meinung Spaniens unterschiedlichen Interpretationsmöglichkeiten vor, folgende Erklärung in den vorliegenden Bericht aufzunehmen; die Mehrheit der Sachverständigen erklärte sich damit einverstanden:

"Bei der Anwendung des Abs. 1.8.4 des Anhangs XI des RID sind bei der Berechnung der Wanddicke die technischen Eigenschaften der Schweißnähte sowie der Werkstoffe des Kesselwagens in dem Maße zu berücksichtigen, wie dies in den Vorschriften des Anhangs XI erforderlich ist."

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.

Dokument OCTI/RID/CE/34/8a) (Spanien)

Unter Berücksichtigung des Absatzes 21 des Berichts der 33. außerordentlichen Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter¹ bitten wir den RID-Fachausschuss, sich zu folgenden Fragen zu äußern:

Für die Anwendung des Absatzes 1.8.4 des Anhanges XI bezüglich der Wanddicke von Kesselwagen, ausgenommen Kesselwagen zur Beförderung von Stoffen der Klasse 2, mit einem durchschnittlichen Alter von 30 Jahren, die vor Inkrafttreten des Anhanges XI des RID vom 1. Oktober 1978 gebaut wurden und für die keine Unterlagen über die Herstellung, die verwendeten Schweißverfahren sowie die Grund- und Schweißzusatzwerkstoffe vorliegen:

1. Ist es ausreichend festzustellen, dass die Wanddicken des Bauwerkstoffes mindestens 6 mm betragen, ohne die Werte für die Zugfestigkeit und die Bruchdehnung zu bestimmen und ohne zu überprüfen, ob die Qualität der Schweißnähte den Anforderungen des Anhanges XI entspricht?

oder

2. Ist es erforderlich, vor der Berechnung der Wanddicken mittels geeigneter Verfahren die Eigenschaften der verwendeten Werkstoffe festzustellen und die sachgemäße Ausführung der Schweißnähte in Übereinstimmung mit Anhang XI des RID zu berücksichtigen?

Dokument OCTI/RID/CE/34/8b) (OCTI)

Die von Spanien im Dokument OCTI/RID/CE/34/8a) aufgeworfenen Fragen wurden zuerst an das OCTI zur Stellungnahme gerichtet.

Die Stellungnahme des OCTI lautete wie folgt:

"Übergangsvorschriften für Kesselwagen, die unter Absatz 1.8.4 des Anhanges XI RID fallen

Die Texte der Absätze 1.8.1 bis 1.8.4 des Anhanges XI RID, die zum 1. Oktober 1978 in Kraft getreten sind, wurden bei der 19. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 18. bis 21. April 1977) auf der Grundlage eines Antrags der Schweiz angenommen. Beim zweiten Satz (zweiter Unterabsatz) handelte es sich hingegen um einen während der Tagung unterbreiteten Antrag.

Wir haben den einzigen, noch aktiven Sachverständigen, der an dieser 19. Tagung teilgenommen hat, konsultiert. Es handelt sich dabei um Herrn Visser von den Niederländischen Eisenbahnen (NS). Während der Erörterung dieses Sitzungsdokumentes wurde über eine Nachprüfung der Stahlqualität und der Schweißnähte, zwei Parameter, die auch im Text der Übergangsvorschriften nicht erscheinen, nicht gesprochen. Folglich erweist sich die Erläuterung zu Zwecken der Interpretation des Absatzes 1.8.4, die bei der 33. "außerordentlichen" Tagung des Fachausschusses am 20. September 1996 in Genf angenommen wurde (siehe Absatz 21 des Schlussberichtes) im vorliegenden Fall als widersprüchlich. Dieser Gefahr einer Fehlinterpretation setzt man sich aus, wenn auf der Grundlage von Informationsdokumenten der letzten Minute Entscheidungen getroffen werden – wie dies in Genf der Fall war – umso mehr, wenn es sich dabei um Texte handelt, die

¹ "Bei der Anwendung des Absatzes 1.8.4 des Anhanges XI des RID sind bei der Berechnung der Wanddicke die technischen Eigenschaften der Schweißnähte sowie die Werkstoffe des Kesselwagens in dem Maße zu berücksichtigen, wie dies in den Vorschriften des Anhanges XI erforderlich ist."

bereits fast 20 Jahre in Kraft sind. Die meisten der jetzigen Delegierten sind nicht im Besitz der damaligen Grunddokumente und Berichte².

Da noch dieses Jahr ein RID-Fachausschuss einberufen wird (voraussichtlich für die Woche 24. bis 28. November 1997) schlagen wir Ihnen vor, diese Frage auf die Tagesordnung dieser Tagung zu setzen. Wir werden in der Lage sein, die diesbezügliche Dokumentation (Antrag der Schweiz und Auszug aus dem Bericht der 19. Tagung – siehe Anlagen) zur Verfügung zu stellen. Obwohl die betreffende Bestimmung (Absatz 1.8.4) eine gemeinsame Bestimmung des RID und des ADR ist (Rn. 211183 des ADR), kann darauf verzichtet werden, diese Frage der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung zu unterbreiten, da die Wahrscheinlichkeit, dass sich Tankfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1978 gebaut wurden, noch im Verkehr befinden, sehr gering ist.

Um auf Ihre beiden aufgeworfenen Fragen zurückzukommen: Herr Visser vertritt die Auffassung, dass auf der Grundlage der Beratungen der 19. Tagung des RID-Fachausschusses auf Ihre erste Frage mit Ja und auf Ihre zweite Frage mit Nein geantwortet werden kann."

Es bleibt hinzuzufügen, dass die von Spanien vorgeschlagenen weiteren Nachprüfungen gemäß Herrn Visser jederzeit durchgeführt werden können, wenn sich bei einer wiederkehrenden Prüfung herausstellt, dass die Schweißnähte und die Stahlqualität nicht mehr in Ordnung sind.

² Anmerkung des OCTI: Da die Sitzung in Genf stattfand, war es auch nicht möglich, das Archiv des OCTI zu konsultieren.

4. Sitzung, Dienstag, den 19. April 1977, nachmittags.

Vorsitz: Herr Kirschsieper.

Die Sitzung beginnt um 15.00 Uhr.

Anhang XI (Forts.)

1.8

Für die Uebergangsvorschriften haben die Bundesrepublik Deutschland, die Schweiz und Italien Anträge unterbreitet.

Die Herren Freudenthal, Trachsler und Savi erläutern die Philosophie, die ihren Anträgen zugrunde liegt. Alle stützen sich auf die Arbeiten der kleinen Gruppe, die anlässlich einer Gemeinsamen Tagung in Genf zusammengetreten ist.

Herr wegner teilt mit, dass er ein Telegramm von der Föderation für Verkehrswesen der Tschechoslowakei erhalten habe, in welchem die Tschechoslowakei zum Ausdruck bringt, dass sie den Antrag der kleinen Gruppe nicht annehmen könne; sie wünscht, dass für beide Gruppen von Kesselwagen eine einheitliche Uebergangsfrist von 20 Jahren, unter Umständen 16 Jahren, festgelegt wird. Für die Deutsche Demokratische Republik wünscht Herr wegner, dass für alle Kesselwagen eine Frist von 16, gegebenenfalls von 12 Jahren für Kesselwagen, die nicht für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 bestimmt sind, vorgeschrieben wird.

Herr Visser ist der Meinung, dass die im Antrag der Bundesrepublik Deutschland für alle Kesselwagen vorgesehene Frist von 8 Jahren zu kurz sei, weil der Umbau von gewissen Kesselwagen mindestens 16 Jahre in Anspruch nimmt. Er zieht den Antrag der Schweiz vor; unter Umständen könnte auch der Antrag Italiens in Betracht gezogen werden, welcher aber etwas lang ist.

Herr Elin spricht sich im gleichen Sinne aus. Für die Kesselwagen für die Beförderung von Gasen muss eine Uebergangsfrist von mindestens 16 Jahren festgelegt werden. Diese Frist entspricht übrigens der Amortisationsfrist dieser Wagen, die die vielseitigsten und kostspieligsten sind.

Herr Bohne gibt bekannt, dass der Direktionsausschuss der UIP alle drei Anträge geprüft hat und den Antrag der Schweiz unterstützt. Er könnte indessen auch den Antrag des Herrn wegner und der Tschechoslowakei unterstützen.

Herr Uhlik bevorzugt den Antrag der Schweiz. Er weist darauf hin, dass die wirtschaftlichen Folgen und die technischen Aspekte, die mit dem Umbau der Kesselwagen verbunden sind, mitberücksichtigt werden müssen. Die Lebensdauer eines Kesselwagen (1.8.4) könnte auf 30 Jahre festgelegt werden; er wäre aber auch einverstanden, diese Bestimmung fallen zu lassen.

Herr Tóth schliesst sich den Ausführungen des Herrn wegner und der Tschechoslowakei an. Aus wirtschaftlichen Gründen würde er einer Uebergangsfrist von 20 Jahren den Vorzug geben. Mit 16 Jahren könnte er sich aber auch einverstanden erklären. Er wünscht, dass die in Abs. 1.8.4 vorgesehene Frist betreffend die Lebensdauer auf 30 Jahre erhöht wird.

Herr Kristensen unterstützt den Antrag der Schweiz, jedoch ohne die Bestimmung betreffend die Lebensdauer der Kesselwagen.

Herr Mabbitt spricht sich grundsätzlich für den Antrag der Bundesrepublik Deutschland aus.

Der Vorsitzende stellt fest, dass scheinbar die Mehrheit den Antrag der Schweiz (Dok. OCTI/RID-XIX/13 - siehe Beilage 5 zur Niederschrift dieser Tagung) mit gewissen Aenderungen befürwortet. Er fragt den Ausschuss, ob er einverstanden sei, die Beratungen auf Grund des schweizerischen Antrags weiterzuführen.

Die Abstimmung ergibt, dass 10 Delegationen mit dem beantragten Verfahren einverstanden sind.

Herr Szaliński erklärt, dass er sich dem Antrag der Delegationen der Deutschen Demokratischen Republik, der Tschechoslowakei und Ungarns betreffend einer Uebergangsfrist von 16 Jahren für beide Gruppen von Kesselwagen anschliesse.

Der Vorsitzende lässt anschliessend über die Bestimmung betreffend die Lebensdauer der Kesselwagen (1.8.4) abstimmen.

8 Delegationen sprechen sich für die Streichung dieser Bestimmung aus, während 9 Delegationen für die Beibehaltung sind.

1.8.1

Der Vorsitzende bittet den Ausschuss, zu den in Abs. 1.8.1 vorgesehenen Fristen von 8 und 16 Jahren Stellung zu nehmen.

Herr Staaß schlägt vor, im ersten Satz des Abs. 1.8.1 hinzuzufügen, dass Kesselwagen während einer Uebergangszeit von 8 Jahren für die Stoffe, für welche sie nach den bisherigen Bestimmungen des RID zugelassen sind, weiterverwendet werden dürfen.

12 Delegationen sind mit einer Frist von 8 Jahren für die gewöhnlichen Kesselwagen einverstanden; 15 Delegationen sind mit einer Frist von 16 Jahren für die Gas-Kesselwagen einverstanden.

Der Text des Abs. 1.8.1 des Antrags der Schweiz ist somit ohne Aenderung angenommen.

1.8.2

Herr Bohne weist darauf hin, dass der Satzteil "mit Ausnahme jener der Tanks für Stoffe der Klasse 2" zu Unklarheiten führen könnte. Man sollte genau festlegen, dass es sich um tiefkalte Gase handelt und nicht um Stoffe der Klasse 2 im allgemeinen.

Auf Antrag des Herrn Freudenthal wird es heissen: "... für Stoffe der Klassen 7 und 8 der Klasse 2 ...".

Einem Antrag des Herrn Staaß Folge leistend beschliesst der Ausschuss, den Abs. 1.8.2 mit den Aluminiumlegierungen zu ergänzen.

Hinsichtlich des Berechnungsdrucks von 2 kg/cm^2 für Tanks aus Aluminium oder Aluminiumlegierungen sieht Herr Freudenthal keine Bedenken, diesen wert anzunehmen.

Bei der Abstimmung sprechen sich 8 Delegationen für einen Berechnungsdruck von 2 kg/cm^2 aus; 6 Delegationen sind für einen Berechnungsdruck von $1,5 \text{ kg/cm}^2$.

1.8.3

Der Text des Abs. 1.8.3 wird angenommen; am Schluss werden noch die Aluminiumlegierungen hinzugefügt.

1.8.4

Nach einem Meinungsaustausch zwischen den Herren Visser, Savi, Krell, Uhlik, Gammel, Kohl, Ott, Marrec und Pélabrat über die Tragweite der Bestimmung betreffend die Lebensdauer der Kesselwagen nimmt der Ausschuss mit 10 Stimmen einen Antrag des Herrn Krell an, der danzielt, den Abs. 1.8.4 durch die nachstehende Bestimmung zu ergänzen:

"Diese Uebergangszeit gilt nicht für Kesselwagen für Stoffe der Klasse 2 und für Kesselwagen, die hinsichtlich Wanddicken und Ausrüstung den Vorschriften dieses Anhangs entsprechen."

Herr wegner teilt mit, dass er und die Tschechoslowakei ungeachtet des Abstimmungsergebnisses an ihrem Standpunkt festhalten.

Die Herren Eyth und Szaliński schliessen sich dieser Erklärung an.

Antrag der Schweiz

Beilage 5

betreffend die Uebergangsvorschriften
im Entwurf von Vorschriften über den
Bau, die Prüfung und die Verwendung von Kesselwagen
(Dok. OCTI/RID-XIX/13)

1.8 Uebergangsvorschriften.

- 1.8.1 Kesselwagen, die vor Inkrafttreten dieser Vorschriften gebaut wurden, ohne ihnen zu entsprechen, jedoch nach den bisherigen Bestimmungen des RID gebaut sind, dürfen während einer Uebergangszeit von 8 Jahren, von der Inkraftsetzung dieser Vorschriften an gerechnet, weiterverwendet werden. Kesselwagen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 dürfen jedoch unter Beachtung der periodischen Prüfungen für die Dauer von 16 Jahren vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet weiterverwendet werden.
- 1.8.2 Nach Ablauf dieser Frist ist die Weiterverwendung zulässig, wenn die Ausrüstung der Tanks diesen Vorschriften entspricht. Die Wanddicke der Tanks, mit Ausnahme jener der Tanks für Stoffe der Klasse 2, müssen mindestens einem Berechnungsdruck von 4 kg/cm^2 (Ueberdruck) bei Baustahl und 2 kg/cm^2 (Ueberdruck) bei Aluminium genügen.
- 1.8.3 Die wiederkehrenden Prüfungen an den nach den Uebergangsvorschriften weiterverwendeten Kesselwagen sind nach Absatz 1.5 und den entsprechenden Sondervorschriften der einzelnen Klassen durchzuführen. Soweit nach den bisherigen Vorschriften kein höherer Prüfdruck vorgeschrieben war, genügt bei Aluminiumtanks ein Prüfdruck von 2 kg/cm (Ueberdruck).
- 1.8.4 Kesselwagen, die diese Uebergangsbestimmungen erfüllen, dürfen während einer Uebergangszeit von 20 Jahren vom Inkrafttreten dieser Vorschriften an gerechnet für die Beförderung von gefährlichen Gütern, für die sie zugelassen sind, verwendet werden.

Dokument OCTI/RID/CE/34/8c) (UIP)

Die Frage der Interpretation der Vorschriften und des Absatzes 1.8.4 des Anhanges XI sind Diskussionspunkt in Spanien und daher auf die Tagesordnung des 34. Fachausschusses gesetzt.

Die UIP vertritt zu den Übergangsvorschriften nach Anhang XI Absatz 1.8.4 folgende Meinung:

Kesselwagen sind ein langlebiges Wirtschaftsgut mit langer Lebensdauer und steuerlichen Abschreibungsfristen. Investitionen in diesem Bereich setzen daher langfristig sichere wirtschaftliche Randbedingungen und einen Bestandsschutz bei Vorschriftenänderungen voraus.

Unter diesen Gesichtspunkten sind bei der Einführung des "neuen" Anhanges XI 1978 langzeitige Übergangsfristen beschlossen worden. Zudem wurde festgelegt, dass Wagen die vor Inkraftsetzen dieser Vorschriften gebaut wurden, deren Ausrüstung und Wanddicke jedoch den jetzigen Vorschriften entsprechen, weiterverwendet werden dürfen.

Dabei sind bewusst die Ausrüstung und insbesondere die Wanddicke genannt. Es wurden keine weitergehenden Forderungen gesetzt.

Auf diese Übergangsvorschriften haben sich die Einsteller von Kesselwagen in allen Ländern verlassen und entsprechend ihre Investitionen geplant.

Die UIP beantragt daher, nachträglich keine zusätzlichen Kriterien (z.B. Prüfungen von Werkstoffen und Schweißnähten etc.) einzuführen.

Die Beurteilung für den Weiterbetrieb sollte durch die Sachverständigen anlässlich der regelmäßigen wiederkehrenden Prüfungen nach Absatz 1.5 ff vorgenommen werden.

Auszug aus dem Schlussbericht der 34. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 24. bis 28. November 1997)

Dokumente OCTI/RID/CE/34/8a) (Spanien)
OCTI/RID/CE/34/8b) (OCTI)
OCTI/RID/CE/34/8c) (UIP)

89. Die Problematik der Übergangsvorschriften des Absatzes 1.8.4 des Anhanges XI war bereits Gegenstand der Beratungen der 33. "außerordentlichen" Tagung des RID-Fachausschusses (Genf, 20. September 1996). Bei dieser Tagung war die Mehrheit der Delegierten der Ansicht, dass Absatz 1.8.4 so zu interpretieren sei, dass "bei der Berechnung der Wanddicke die technischen Eigenschaften der Schweißnähte sowie der Werkstoffe des Kesselwagens in dem Maße zu berücksichtigen sind, wie dies in den Vorschriften des Anhanges XI erforderlich ist" (siehe Absatz 21 des Schlussberichts dieser Tagung). In seinem Dokument OCTI/RID/CE/34/8a) stellt der Vertreter Spaniens zwei Fragen zur Prüfung der Kesselwagen, die unter die Übergangsvorschriften des Absatzes 1.8.4 fallen.
90. Der Vertreter der UIP hält eine Erörterung für nicht erforderlich. Die betreffenden Wagen seien seit 1978 im Verkehr und seien zwischenzeitlich mindestens vier Sichtprüfungen unterzogen worden. Auch zum Zeitpunkt des Baus dieser Kesselwagen sei man schon in der Lage gewesen, die Ordnungsmäßigkeit der Schweißnähte zu prüfen.
91. Eine kleine Ad-hoc-Arbeitsgruppe arbeitet einen Textvorschlag für einen neuen Absatz 1.5.5 aus: "Wird bei einer wiederkehrenden Sichtprüfung darüber hinaus festgestellt, dass die Sicherheit des Tanks oder seiner Ausrüstungen durch das Vorhandensein eines Mangels beeinträchtigt sein könnte, oder bestehen bei Kesselwagen, die vor Inkrafttreten des RID vom 1. Oktober 1978 gebaut wurden, Zweifel über die Qualität der Schweißnähte und der Werkstoffeigenschaften, ist eine außerordentliche Prüfung durchzuführen."

92. Der Vertreter Spaniens bittet den Fachausschuss zuzustimmen, dass
1. ab 1. Oktober 1998 nur noch die Wanddicke und die Ausrüstungen geprüft werden müssen und
 2. der Absatz 1.5.5, wie oben formuliert, neu in das RID aufgenommen wird.
93. Der Vertreter der Niederlande hält eine Abstimmung für nicht zweckdienlich, da der formulierte Antrag nicht im Einklang mit dem RID stehe. Die Wanddickenbestimmung diene nur der Feststellung, ob der Wagen weiterverwendet werden dürfe, ansonsten gelten alle Prüfvorschriften des Abschnittes 1.5. Die Art und Weise der Prüfung des inneren und äußeren Zustandes obliege der Verantwortung der anerkannten Prüfstelle. Werden Mängel festgestellt, entspreche der Kesselwagen nicht mehr dem RID und es sei eine Reparatur und nicht eine außerordentliche Prüfung durchzuführen.
94. Der Vorsitzende führt auf Antrag des Vertreters der Schweiz zuerst eine Abstimmung darüber durch, ob über den Textvorschlag des Vertreter Spaniens überhaupt eine Beschlussfassung erfolgen soll. 6 Delegationen sind für, 4 gegen eine solche Abstimmung; 3 Delegationen enthalten sich der Stimme.
- Anschließend wird der Antrag Spaniens mit 3 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.
95. Der Vertreter Österreichs schlägt vor, die Übergangsvorschriften in Abschnitt 1.8 zu überarbeiten und so zu formulieren, dass klar ersichtlich werde, welche Vorschriften des heutigen RID nicht eingehalten werden müssen.
96. Der Vorsitzende bittet ihn, einen diesbezüglichen Antrag zu unterbreiten. Er verweist auf das Dokument OCTI/RID/CE/34/8d) Frankreichs, das sehr nützlich sei, um den Überblick bei den Übergangsvorschriften zu behalten.
-