

Anlage 2: Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Themenschwerpunkts Befüllen und Entleeren 1998

7. Schlussfolgerungen

- 7.1. In allen besuchten Unternehmen, in denen tatsächliche Befüllungen und Entleerungen kontrolliert worden sind, ist nach Firmenvorschrift gearbeitet worden.
- 7.2. Die meisten Unternehmen haben zu diesem Zweck eigene Handbücher mit Anweisungen zusammengestellt, einige davon sind strenger als die Vorschriften der RID/VSG.
- 7.3. Das Verhältnis zwischen Absendern/Verladern, Beförderern und Empfängern wird im Allgemeinen als gut bis sehr gut betrachtet.
Die einzige Beschwerde war, dass NS Cargo bei Empfängern gelegentlich Wagen mit Schäden oder Undichtigkeiten anliefert, die vorher hätten behoben werden können. Einige Unternehmer sprachen sich dafür aus, dass diese Arbeiten Teil des Aufgabenbereichs von NS Cargo werden sollten. Das Verhältnis mit NS Cargo hat sich jedoch im Vergleich zu früheren Zeiten gebessert.
- 7.4. Die Aufgabenverteilung zwischen den einzelnen Parteien ist deutlich. Die Übergabe von Wagen findet auf verschiedene Arten statt.
- 7.5. Über die Qualität der Kesselwagen und Ventile sind die meisten Unternehmen zufrieden. Es gab einige Vorschläge zur Verbesserung der Ventile; diese werden in den Empfehlungen (in Paragraph 8) zusammengefasst.
- 7.6. Problemen mit dem Material beim Schienentransport sind häufig auf ausländische Absender/Verlader zurückzuführen. Hierbei wird vor allem fehlerhafte Wartung genannt.
In der Vergangenheit handelte es sich hierbei vor allem um osteuropäische Unternehmen, diese Situation hat sich in den letzten fünf Jahren jedoch erheblich gebessert.
Spezifische Probleme gibt es bei ungarischen Absendern.
Auch bei Transporten aus Belgien und Frankreich treten Probleme auf.
- 7.7. Probleme bei der Anwendung der Vorschriften gibt es gelegentlich. Es handelt sich hierbei um spezifische Materialprobleme.
- 7.8. Es ist angegeben worden, dass Undeutlichkeit über die Haftung bei Unfällen und Mängeln besteht. Dies wird in den Empfehlungen (in Paragraph 8) berücksichtigt. Auch einige RID/VSG-Vorschriften, die Unternehmer gern besser geregelt hätten, werden in die Empfehlungen aufgenommen.

8. Empfehlungen

8.1. Zur Verbesserung der Qualität der Verschlüsse sind von einigen Unternehmern (vgl. 8.4. über Anschlusskontrolle) Vorschläge gemacht worden:

- * Da eine Gummidichtung nicht alle (Lösungs-)Produkte aushält, könnten den Unternehmen Teflon-Dichtungen empfohlen werden. Leider sind diese Dichtungen mit wesentlich höheren Kosten verbunden.
- * Die Verwendung von Blindplatten statt Staubkappen wäre eine Lösung zur Verringerung von Ladungsaustritten.
- * Zur Verhinderung von Ladungsaustritten müssten der Mannlochdeckel und dessen Dichtung zum Beispiel regelmäßig auf Verschleiß kontrolliert werden.
- * Hydraulische Bodenventile scheinen Ladungsaustritte besser zu verhindern als mechanische Bodenabsperrrichtungen.

8.2. Es könnte untersucht werden, welche Parteien bei Ladungsaustritt in welchem Teil der Beförderungsstrecke verantwortlich sind, und wer wann für diese Probleme haftbar gemacht werden kann. Dies könnte der Branche deutlich gemacht werden (vgl. Punkt 8.4 über Anschlusskontrolle).

8.3. Nachstehende Punkte sollten nach Ansicht der Unternehmen in die RID/VSG aufgenommen werden:

- * die Zettel und orangefarbenen Schilder sollten mit Aluminiumschildern oder dergleichen an den Kesselwagen angebracht werden.
- * Für die Konstruktion von Ventilen, Bodenabsperrungen und Verschlüssen oder Blindplatten sollten Standardnormen vorgeschrieben werden (vgl. Punkt 8.4 über Anschlusskontrolle).
- * Uniformität zum Beispiel bei den Größen von Schraubengewinde.
- * Pflichtmeldungen von Druckwerten bei Gaswagen, auch durch Stickstoffdecken.
- * Annahmekontrolle bei der Übernahme eines Wagens; besonders bei der Übergabe eines Wagens aus dem Ausland (vgl. Punkt 8.4 über Anschlusskontrolle).
- * deutlicher Hinweis in der VSG/RID auf Verantwortlichkeiten (vgl. Punkt 8.4 über Anschlusskontrolle).
- * Prüfung von Produkten, für die die Beteiligten nicht über Angaben verfügen.

8.4. Es könnte von der RVI (Reichsverkehrsinspektion), Abteilung Häfen, Binnenschifffahrt und Bahn nach Rücksprache mit der Abteilung Ladung und Risikopolitik des niederländischen Ministeriums für Verkehr und Wasserwirtschaft eine Anschlussaktion ins Leben gerufen werden. Hierbei könnten alle Aspekte im Mittelpunkt stehen, die in obigen Empfehlungen aufgeführt worden sind.

Die Bahntransportbranche braucht vor allem Deutlichkeit über Verantwortlichkeiten und Haftung bei Unfällen. Eine entsprechende Untersuchung könnte ein deutlicheres Bild ergeben, das der Branche dann vermittelt werden kann.

Die Realisierbarkeit und der Mehrwert von Annahmekontrollen bei Übergabe von Wagen, besonders von Wagen aus dem Ausland, könnten Themen dieser anschließenden Untersuchung sein.

Es könnte eine Vorstudie nach möglichen und effektiven Konstruktions- und Wartungsnormen für Absperreinrichtungen durchgeführt werden mit einer anschließenden Richtlinie für die effizienteste Form der Abdichtung.