

Joint Network Secretariat

Überblick und Stand der Dinge Standardverfahren „Crosswind“

24. TIV | 20.06.2024 | Düsseldorf



EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS



Gliederung

1. Umgang mit Schadensereignissen: Joint Network Secretariat (JNS)
2. Laufende JNS Verfahren
3. Künftiges CSM ASLP



Gliederung

1. Umgang mit Schadensereignissen: Joint Network Secretariat (JNS)
2. Laufende JNS Verfahren
3. Künftiges CSM ASLP

Joint Network Secretariat (JNS)

- Ausgangspunkt Unfall Viareggio 2009 → Joint Sector Group bei der ERA
- National Safety Authorities (**NSA network**) + Representative Bodies (**NRB network**)
- Bildung von **Expertengruppen**, um technische Probleme zu lösen
(i.d.R. nach Unfällen und gefährlichen Ereignissen)
- Ergebnisse von JNS haben empfehlenden Charakter
- Beteiligte können entweder die empfohlenen Risikokontrollmaßnahmen anwenden oder sie können nachweisen, mindestens denselben Sicherheitslevel mit anderen RKM zu erreichen
- **Ab 202X: Gesetzliche Grundlage im CSM ASLP** (Assessment of Safety level and Safety Performance)

Joint Network Secretariat (JNS)

- Dringlichkeits- (2 Monate) und Standardverfahren (max. 2 Jahre)
- **Jeder Akteur** kann JNS-Verfahren notifizieren
“Formular” unter https://www.era.europa.eu/activities/joint-network-secretariat_en an jns@era.europa.eu
- **Neutrale Leitung/Moderation** durch die ERA

- Ganz wichtig: Diskussionen und die entwickelten/geteilten Informationen **bleiben auf die Task Force beschränkt!**
- Nur die endgültigen Ergebnisse werden auf der ERA-Website veröffentlicht (wie innerhalb der Task Force vereinbart)

Europäisches Sicherheitskonzept (1/2) (Sicherheitsrichtlinie)

- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreiber (IB) sind gemeinsam für den sicheren Betrieb verantwortlich.
- Im Falle von Unfällen und gefährlichen Ereignissen müssen sie zusammen mit allen weiteren involvierten Akteuren (z.B. Entities in Charge of Maintenance (ECMs), Fahrzeughalter, u.s.w.) Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen.
- EVU und IB müssen relevante Informationen untereinander austauschen, um auch anderen Akteuren die Möglichkeit zu geben, angemessen und zeitnah auf die Ereignisse zu reagieren.

Europäisches Sicherheitskonzept (2/2) (Sicherheitsrichtlinie)

- Nach Unfällen und gefährlichen Ereignissen **überwacht die Nationale Sicherheitsbehörde (NSB)** die Sofortmaßnahmen der Akteure und bewertet, ob diese Sofortmaßnahmen ausreichend verbundenen Gefahren entgegen wirkt.
- Falls nicht, **interveniert die NSB** unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten der verschiedenen involvierten Akteure.
- Parallel dazu kann die **Unfalluntersuchungsstelle (UUS) der NSB eine unabhängige Untersuchung** der Unfälle und gefährlichen Ereignisse anstellen. Ziel ist dabei, innerhalb eines Jahres, die Ursache zu ermitteln sowie ggf. Sicherheitsempfehlungen an die einzelnen Akteure zu formulieren.

JNS-Dringlichkeitsverfahren

- **Ziel:** Empfehlung von angemessenen, Europa-weit harmonisierten, *kurzfristig* einzuführenden Risiko-Kontrollmaßnahmen an die verschiedenen Akteure, um
 - Sicherheit zu gewährleisten,
 - Interoperabilität zu erhalten oder wiederherzustellen,
 - Kosten zu reduzieren (soweit in diesem Stadium möglich)
- **Ergebnis:**
 - Ersatz für die häufig teuren und sehr restriktiven Sofortmaßnahmen der Akteure und/oder NSBen
- **Dauer:** Maximal 2 Monate **Beispiele:** Broken Wheels, Große Belt Brücke, LL CBB, ...

JNS-Standardverfahren

- **Ziel:** Entwicklung von mittel- und langfristigen Maßnahmen, um nachhaltig
 - das Sicherheitsniveau wieder herzustellen / zu erhöhen,
 - Interoperabilität zu gewährleisten, and
 - zu den alten Kosten oder niedriger zu kommen
- **Ergebnis:**
 - Identifikation von Forschungsbedarf
 - Verbesserung von Gesetzgebung, Standards oder anderen Regeln
 - Anpassung der Maßnahmen aus Dringlichkeitsverfahren
- **Dauer:** Maximal 2 Jahre **Beispiele:** Broken Wheels, Große Belt Brücke, LL CBB, ..

1. Joint Network Secretariat (JNS)

 Dringlichkeitsverfahren
 Standardverfahren

Great Belt Bridge

Unfall
2.1.2019

Zwischenfall
13.1.2021



- Sektorweiter Aktionsplan für sicheres Verladen angenommen und umgesetzt;
- **Verkehr von Sattelanhängern, die auf der Brücke nach dem 1. Dringlichkeitsverfahren wiederhergestellt wurden;**

Crosswind




Gotthard-Tunnel




Broken Wheels



- Maßnahmen für 200.000 definierte Radsätze;
- **Risiko unter Kontrolle für betroffene Räder**

Fixed composite brake blocks



Verbesserungen der vorgeschlagenen TSI und EN, laufende Forschung und Entwicklung zusammengefasst und der Forschungsbedarf ermittelt.

- **Restriktive Maßnahmen in Italien, ersetzt durch Maßnahmen zur Risikokontrolle 2022 für beteiligte Akteure (aktualisiert in NP 2024);**



Mangel an Trichterwagen für ukrainisches Getreide



- **freie Kapazitäten der EU-Seehäfen und freie Kapazitäten von Routen zu ihnen identifiziert und drei Ansätze zur Behebung des Mangels an Trichterwagen auf diesen Strecken geliefert**



Gliederung

1. Umgang mit Schadensereignissen: Joint Network Secretariat (JNS)
2. Laufende JNS Verfahren
3. Künftiges CSM ASLP

Laufende JNS-Verfahren

- **JNS-Standardverfahren**
„Crosswind“

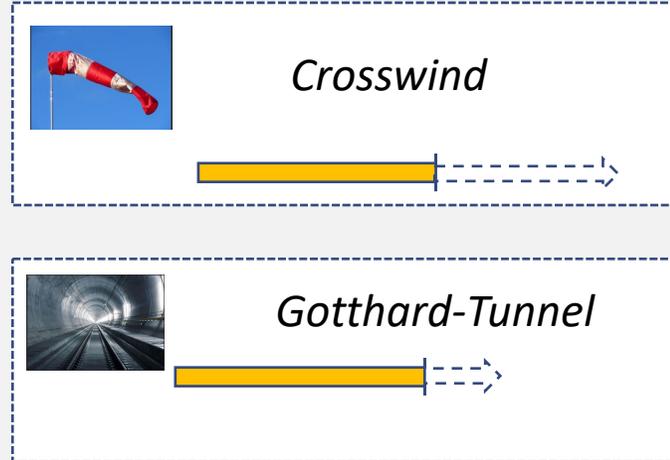
Start Januar 2024 – Abschlussbericht geplant Ende 2025 :

- 1.) Subgroup 1 „AMOC“ (create an AMOC safe loading of semi trailers on pocket wagons)
- 2.) Subgroup 2 „RISK“ (develop commonly accepted methodology for a holistic cross wind risk assessment)

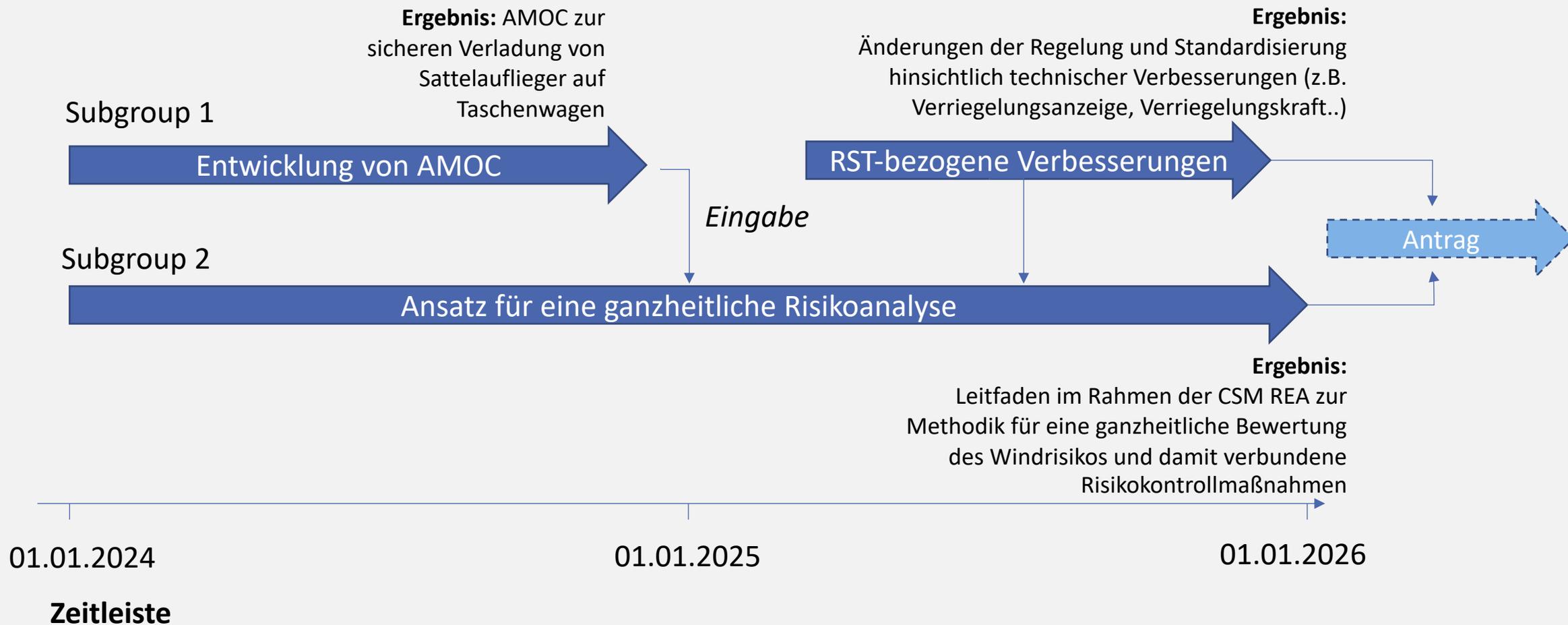
- **JNS-Standardverfahren**

„Accident Gotthard base tunnel – broken wheels“

Start Dezember 2023 – Abschlussbericht geplant Juli 2024



Zwei verschiedene Aufgaben – indikativer Zeitplan

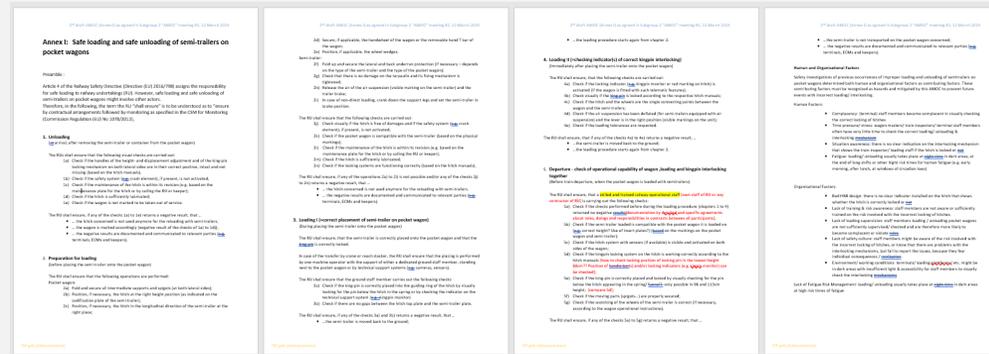


2. Laufende JNS Verfahren

SG 1 „AMOC“ : Neuer Anhang I der bestehenden AMOC zur sicheren Verladung

Die AMOC „Sicheres Be- und Entladen von Sattelanhängern auf Taschenwagen“ wird Anhang I der bestehenden AMOC „sichere Verladung“

Verantwortung des EVU. Wenn das EVU auf andere Akteure angewiesen ist, sollte das EVU diese kontrollieren sie über vertragliche Vereinbarungen und das CSM-Monitoring



- Erörterung des zweiten Entwurfs in der 2. Sitzung der SG 1 „AMOC“ am 12. März
- Die Subgroup arbeitet derzeit an einer systematische Aufgabenanalyse unter Berücksichtigung aller involvierten Stakeholder, um einen besseren Überblick über den aktuellen Stand der Dokumentation der einzelnen Tätigkeiten, die geltenden Regeln, die Risiken und die beitragende menschliche und organisatorische Faktoren (MOF) in jedem Schritt zu erhalten.
- Dies wird dazu dienen, den vorgeschlagenen AMOC-Text zu verbessern

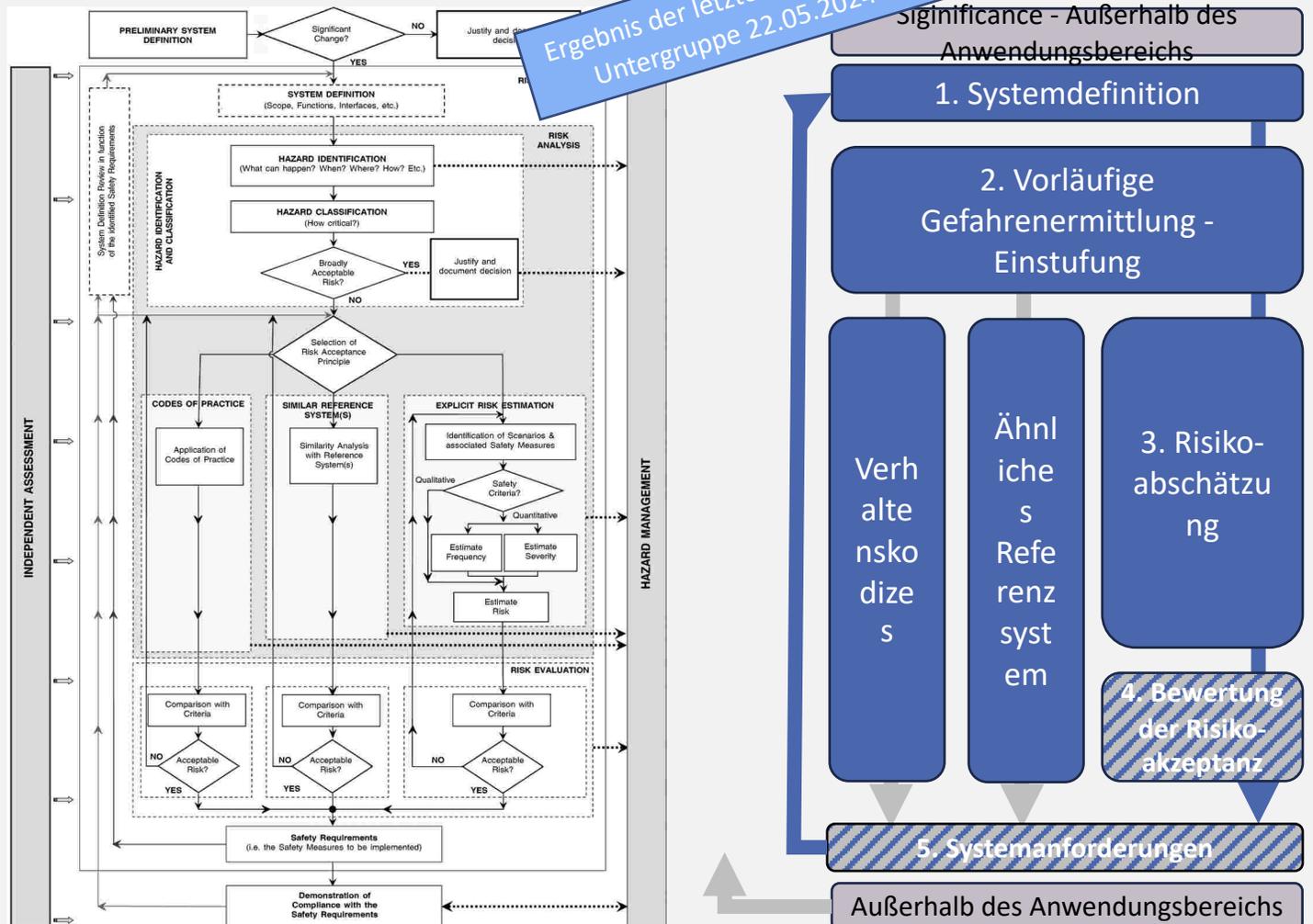
2. Laufende JNS Verfahren

SG 2 „RISK“ : Methodik für Analyse des Seitenwindrisiko

- Ziel ist die Entwicklung einer allgemein anerkannten Methodik für eine ganzheitliche Bewertung des Seitenwindrisikos und damit verbundener Risikokontrollmaßnahmen gemäß CSM 403/2013.
- Das Gesamtziel und die Struktur der Methodik zur Bewertung von Seitenwindrisiken als Arbeitspaket 1

Legende:

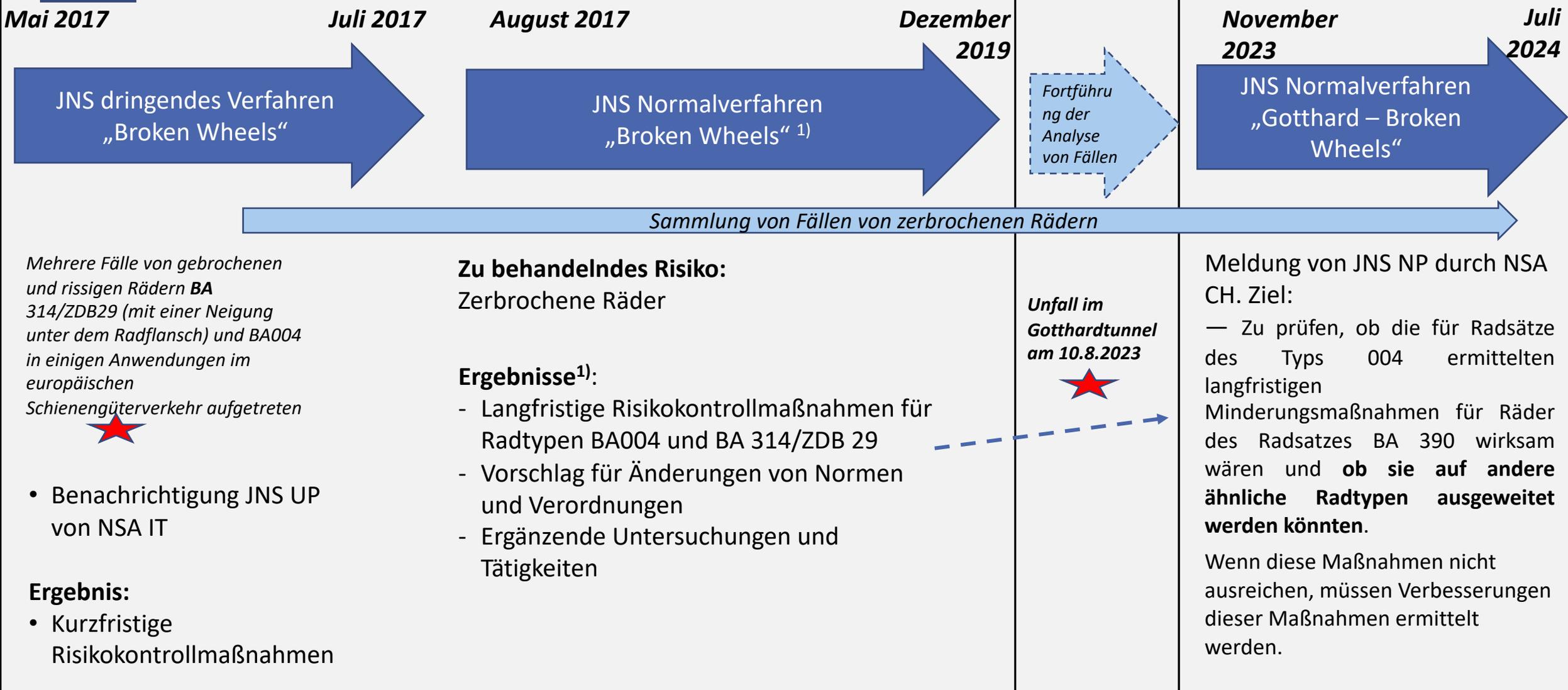
-  Vermutlich in Reichweite
-  Noch zu erörtern
-  Vermutlich außerhalb des Anwendungsbereichs



- Festlegung der Referenz für die Aufsichtstätigkeiten der NSAs
- Gewährleistung von Rechtssicherheit für EVU und IB (vgl. Folie 6) im Hinblick auf ihre Verantwortlichkeiten gemäß Art. 4 der RSD
- Ermittlung des Kosten-Nutzen-Optimums für den Eisenbahnsektor zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern
- Möglichst einfache Anwendung, Komplexität in Abhängigkeit von der Klassifizierung der Infrastruktur
- Form des Ergebnisses: Anwendungsleitfaden (Best Practice) für CSM REA – eine Empfehlung zur Verwendung von CSM REA zur Bewältigung des Risikos des Güterverkehrs auf Seitenwind ausgesetzter Eisenbahninfrastruktur
- Identifizierung möglicher Verbesserungen an TSIs (OPE, Loc&Pass, WAG, INF, ...) und Standards

2. Laufende JNS Verfahren

„Gotthard“ : Überblick des Hintergrundes des Verfahrens



1) Siehe Bericht über das dringende Verfahren der JNS: [Von UIC, ERFA, UIP vom 13.7.2017 \(europa.eu\) vereinbarte und vorgeschlagene kurzfristige Maßnahmen](#)

2. Laufende JNS Verfahren „Gotthard“ : Arbeitspaket des Task Forces

1. Analyse des Unfalls im St. Gotthard-Tunnel
2. Weitere Ausarbeitung des zu bewältigenden Risikos
3. Identifizierung von Radtypen vergleichbar mit BA 004 (z. B. BA 390)
4. Anwendung der Risikokontrollmaßnahmen für BA 004 auf alle identifizierten vergleichbaren Radtypen
5. Prüfung der Wirksamkeit der Risikokontrollmaßnahmen für den Radtyp BA 004 und identifizierte vergleichbare Radtypen und mögliche Weiterentwicklungen

Die JNS TF hat über SIS und SAIT informiert, dass die Risikokontrollmaßnahmen des JNS NP 2019 auch für weitere Radtypen angewendet werden sollen.

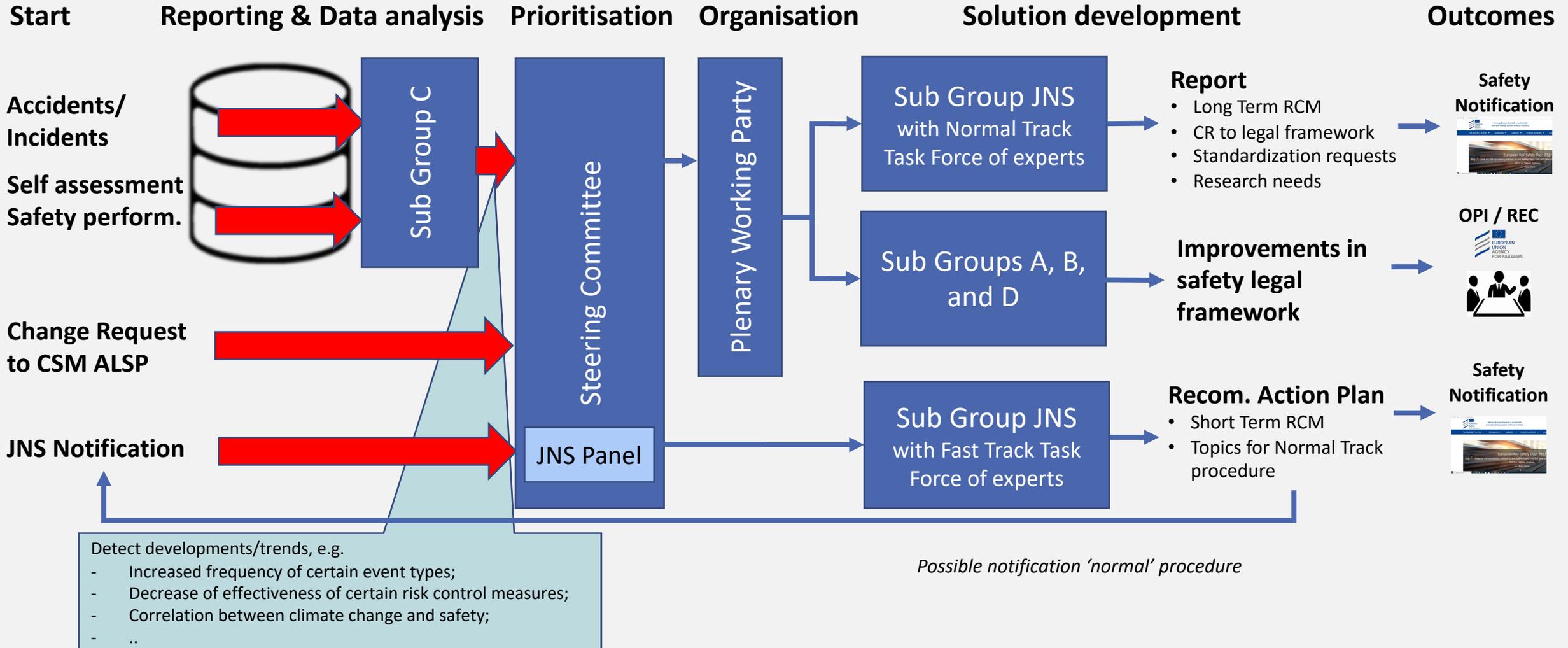
NSA werden gebeten, die veröffentlichten JNS-Risikokontrollmaßnahmen bei ihren Überwachungsaktivitäten durch die Akteure angemessen zu berücksichtigen.“



Gliederung

1. Umgang mit Schadensereignissen: Joint Network Secretariat (JNS)
2. Laufende JNS Verfahren
3. Künftiges CSM ASLP

JNS im neuen CSM ASLP (Assessment of Safety level and Safety Performance)



Vielen Dank

Europa auf dem Weg zu einem nachhaltigen und sicheren Eisenbahnsystem ohne Grenzen.

Follow us:



Auszug Artikel 4 der Eisenbahn Sicherheitsrichtlinie (1/2)

(EU) 2026/798)

(1) *Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu verbessern, sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür, dass...*

(d) ...die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,

- (i) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen;
- (ii) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden;
- (iii) Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne dieser Richtlinie einzuführen;

permanent Prozess
basierend auf CSM REA

Auszug Artikel 4 der Eisenbahn Sicherheitsrichtlinie (2/2)

(EU) 2026/798)

(3) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber...

- (a) ...führen die erforderlichen **Maßnahmen zur Risikobegrenzung** nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durch;
- (b) ...tragen in ihren **Sicherheitsmanagementsystemen** den Risiken Rechnung, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind;
- (c) ...**verpflichten** gegebenenfalls die in Absatz 4 genannten **andere Akteure**, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, **vertraglich dazu**, Maßnahmen zur **Risikobegrenzung durchzuführen**; und
- (d) ...sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die **CSM für Überwachungsverfahren** gemäß der CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

permanent Prozess
basierend auf CSM REA

ECMs, terminals, ...