



GATX Rail Europe

# 25. TECHNISCHE INFORMATIONSVERANSTALTUNG IN BERLIN

JNS AMOC SEITENWIND –

AUSWIRKUNGEN

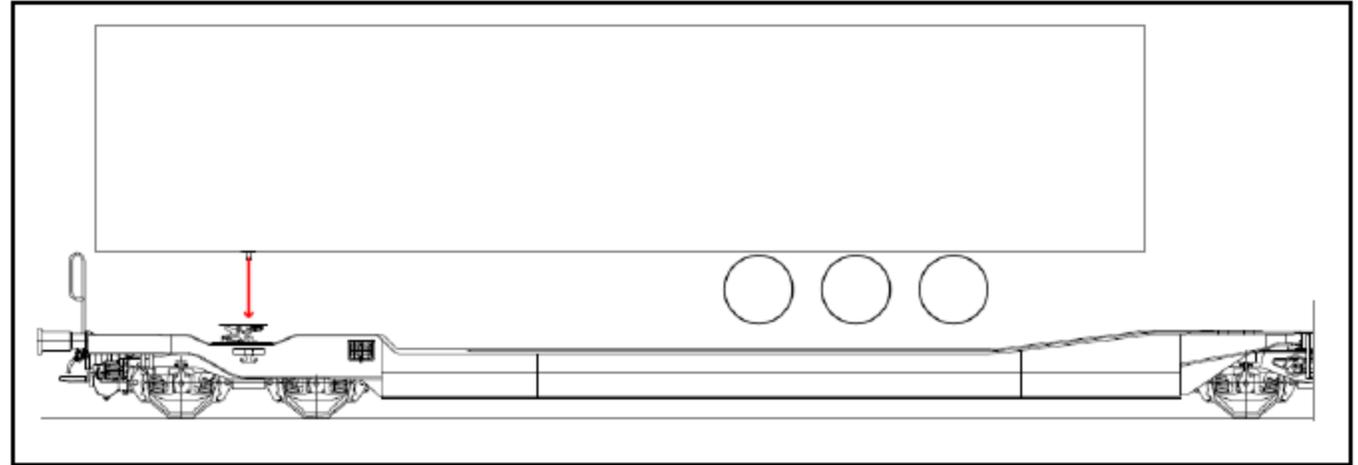
AUF DIE PRAXIS



# INHALT

- // Hintergründe und Zusammenhänge
- // Istzustand – Auswirkungen auf die Transporte
- // Was ist eine JNS?
- // Erwartungen an das JNS Verfahren
- // Wichtige Inhalte des AMOC
- // Wichtige Änderungsvorschläge TSI
- // Wichtige Inhalte des Technischen Dokuments
- // Bewertung für den Sektor
- // Erwartungen und Ausblick

# HINTERGRÜNDE UND ZUSAMMENHÄNGE



- 2019 tragischer Unfall
- 2019 – 2021 erste JNS mit Folgeaufgaben
- 2021 gefährliches Ereignis

# HINTERGRÜNDE UND ZUSAMMENHÄNGE



4 M

		Hitch
01.19		SEMA
05.19		

Offene Punkte und viele Fortschritte

- Keine Festhaltekraft definiert
- Fristenraster eingeführt
- Sensorik-Lösungen entwickelt, wurde auch in der TIV 2022 vorgestellt
- Bedienungsanleitungen über QR Codes
- Prozessverbesserungen, Kommunikation erweitert, Einführung von Apps, etc.

## Decision (as follow-up action to the JNS TF GBB):

*Update the current AMOC on safe load with the content of the JNS actions plans*

§ 5. Eine Genehmigung für den Verkehr von Taschenwagen mit Sattelaufliegern über den Großen Belt kann Unternehmen erteilt werden, die über eine Genehmigung gemäß § 3 verfügen, falls mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- 1) Die Sattelaufleger müssen ein Bruttogewicht von mindestens 14 Tonnen haben.
- 2) Der Transport muss unter Verwendung einer von Trafikstyrelsen zugelassenen zusätzlichen

- 2022 Gesetz Nr. 1361 - Trafikstyrelsen, Az.: 2022-064625
- 2023 JNS Neuauflage vorbereitet
- 2023/24 Ausweitung der Sonderregelung Großer Belt auf das dänische Netz
- 2024 neue JNS gestartet, beantragt aus dem deutschen Sektor mit finanzieller Beteiligung VPI für Seitenwindexperten

# ISTZUSTAND – AUSWIRKUNGEN AUF DIE TRANSPORTE

## **Nationales Dänische Gesetz 1362**

- Festhaltekraft 85 kN
- Stützböcke müssen von Trafikstyrelsen zugelassen sein
- Terminal beachten JNS Vorgaben, vertragliche Regelung, Einbindung SMS
- Dokumentation Instandhaltung Stützbock durch EVU
- Balastierung leerer Trailer auf mindestens 14t oder alternative Befestigungen

## **Das nationale Gesetz ist nach Einschätzung nicht konform mit EU Richtlinien – aber, Sicherheit ist in der EU eine nationale Aufgabe**

Eine gerichtliche Klärung würde Jahre in Anspruch nehmen.

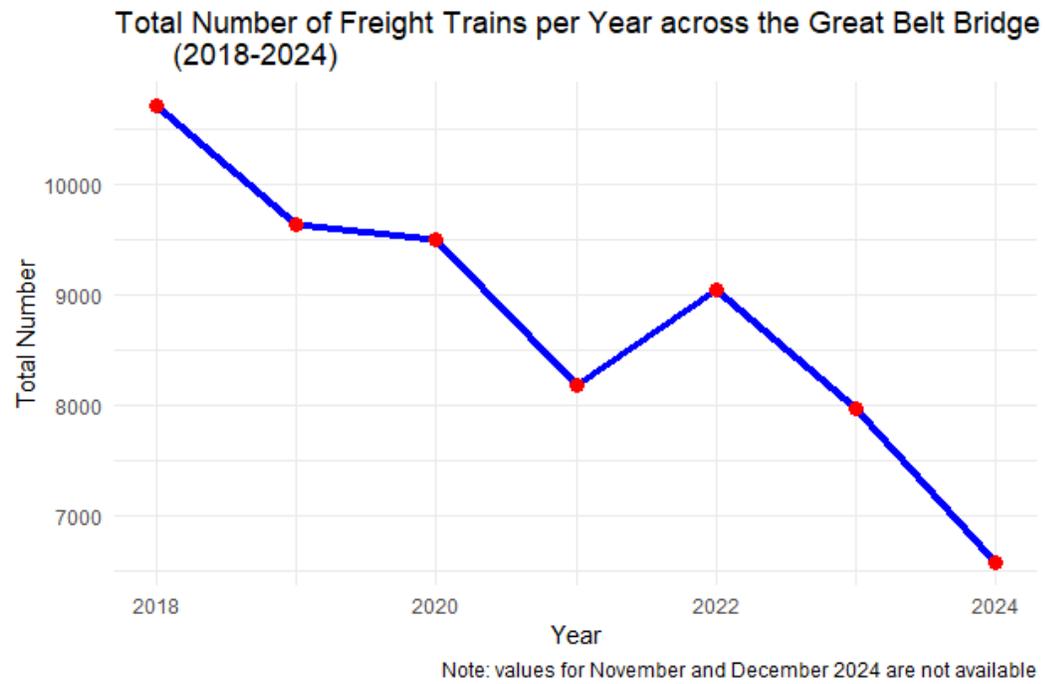
Die Gültigkeit der Regelungen Großer Belt wurden auf das gesamte dänische Netz ausgeweitet

Die Freigabe einzelner Transporte dauert sehr lange und ist immer noch nicht abgeschlossen

# ISTZUSTAND – AUSWIRKUNGEN AUF DIE TRANSPORTE

## Transportentwicklung

Es sind keine Daten über den gesamten Einfluss auf die Transporte in Dänemark frei verfügbar. Es wurde eine Folgeabschätzung der ERA bezüglich der Verkehre über den Großen Belt durchgeführt, die sich auf den gesamten Güterzugverkehr beziehen. Mit der nachvollziehbaren Annahme, dass im Wesentlichen der Kombinierte Verkehr betroffen ist, zeigt sich eine massive Auswirkung.



- Es handelt sich um die Summe aller Güterzüge, unabhängig davon welche Wagentypen transportiert werden
- Im Betrachtungszeitraum beträgt der Rückgang 27%
- Der kombinierte Verkehr ist deutlich stärker betroffen, mindestens mit 50%
- Im gleichen Zeitraum ist der Verkehr mit LKW um 12% (Anzahl) gestiegen

# WAS IST EINE JNS?

## Die Aufgabe des JNS

Das Joint Network Secretariat (JNS) wurde auf europäischer Ebene eingerichtet, um nach Feststellung eines schwerwiegenden Problems für die Sicherheit oder Interoperabilität (z. B. einem Unfall oder einer Störung) im europäischen Eisenbahnverkehr in einem geregelten Verfahren EU-weit harmonisierte Maßnahmen zu erarbeiten. Die Vorkommnisse werden von Task Forces untersucht. Die ERA übernimmt die Leitung und Organisation der Task Forces.

## Die Task Forces und das JNS-Panel

Die Task Forces bestehen aus Vertretern der nationalen Sicherheitsbehörden, Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien des Eisenbahnsektors. Die Vertreter werden für jedes einzelne JNS-Verfahren entsprechend den für die Bearbeitung der Problemstellungen und die Beantwortung der Fragen erforderlichen Kompetenzen von dem JNS-Panel benannt.

## Der Verfahrensablauf

Die ERA verantwortet das Verfahren, organisiert und moderiert die Sitzungen der Task Force. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, die sich aus der geltenden EU- oder nationalen Gesetzgebung ergeben, wie z. B. der sichere Betrieb, verbleiben weiterhin bei den jeweiligen beteiligten Eisenbahnakteuren.

Innerhalb der Arbeitsgruppen ist vertraulich zu arbeiten, Inhalte der Arbeit werden nicht an Dritte gegeben, es wird „nur“ der Abschlussbericht veröffentlicht.

# ERWARTUNG AN DAS JNS VERFAHREN

Erarbeitung von Vorschlägen, die die Interoperabilität in Europa gewährleisten, sicher sind, von den staatlichen Organen in Dänemark akzeptiert werden und die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs nicht gefährden / wiederherstellen.

Berücksichtigung aller Partner im Eisenbahnverkehr, insbesondere Infrastruktur, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wagenhalter, Terminals.

**Erfüllt? Schauen wir uns die vorläufigen Ergebnisse an. Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Ergebnisse der Arbeitsgruppe, die sich nun im Prüfungsprozess befinden.**

# WICHTIGE INHALTE DES AMOC

## Acceptable Means of Compliance (AMOC)

AMOCs are defined in Directive (EU) 2016/797 as non-binding opinions issued by the Agency to define ways of establishing compliance with the essential requirements. In relation to AMOCs, they include non-binding examples of good practice for compliance with the safety requirements.

## AMOC Verladen und Sichern von Sattelauflegern auf Taschenwagen

Der Ablauf der notwendigen Prüfungen und Tätigkeiten von Entladung über Beladung bis zur Zugabfahrt sind beschrieben.

- **Entladung** – auch hier ist schon vor der Entladung die funktionsfähige Verriegelung zu prüfen
- **Nach Entladung** – hier erfolgen die wichtigen Prüfschritte zur Funktionsfähigkeit der Stützböcke, Wartungsintervall Stützböcke eingehalten
- **Vorbereitung Beladung** – hier erfolgt die Prüfung auf Bezettelung des Wagens und Kodierung
- **Beladung und Sicherung** – hier ist sicherzustellen, dass der King-Pin in den Trichter des Stützbockes eingeführt wird und die Verriegelung (Verriegelungsanzeige) erfolgt
- **Zugabfahrt** – Prüfung der Ladungssicherung, Kompatibilitätsprüfung (Kodierung Sattelaufleger – Taschenwagen)

# WICHTIGE ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE TSI

## Die TSI WAG

Es handelt sich um die Verordnung (EU) 321/2013 mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2019/776, (EU) 2020/387 und 2023/1964. In der Form mit den vorgeschlagenen Ergänzungen, hat das Word-Dokument 121 Seiten.

## Relevante Änderungen zu Taschenwagen

### 4.2.2.4 Securing of semi-trailers

#### 4.2.2.4.1 Devices to secure semi-trailers - strength

#### 4.2.2.4.2 Devices to secure semi-trailers – locking force

#### 4.2.2.4.3 Devices to secure semi-trailers – indications

#### 4.2.2.4.4 Markings on the unit

### 6.1.2.7. Devices to secure semi-trailers

The conformity of devices to secure semi-trailers with the requirements of points 5.3.6 and

- 4.2.2.4.1 and 4.2.2.4.2 shall be assessed in accordance with the procedures in sections 2.1 and 2.2 of the ERA Technical Document referenced in Appendix D.2, Index [D].
- 4.2.2.4.3 shall be assessed in accordance with the prescriptions in section 2.3 of the ERA Technical Document referenced in Appendix D.2, Index [D].



# WICHTIGE INHALTE DES TECHNISCHEN DOKUMENTS

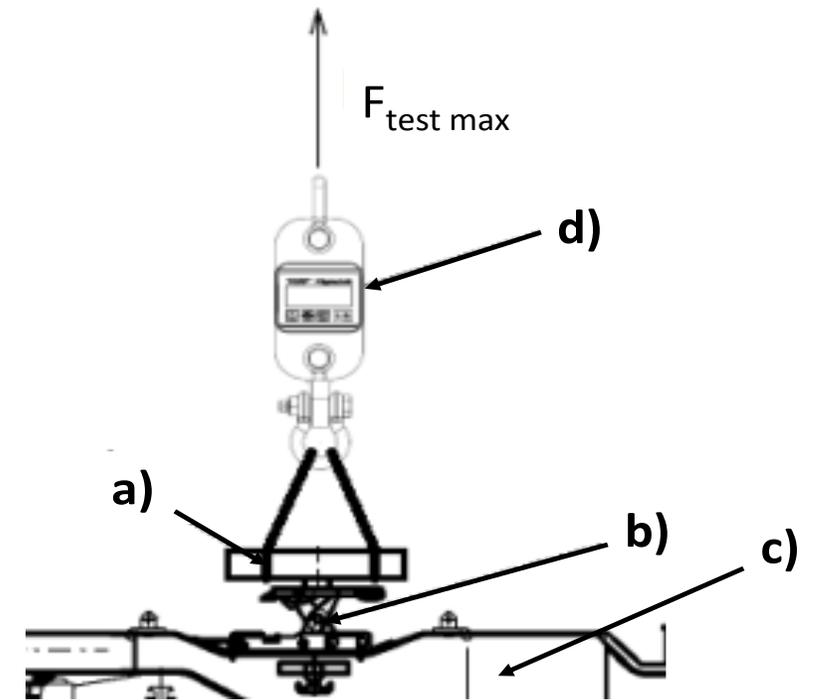
## Technische Dokument

In der TSI WAG finden sich grundsätzliche Anforderungen und Definitionen. Details sind (harmonisierten) Normen und auch Technischen Dokumenten beschrieben. Wichtig, Vorgaben in den TSI, sind nicht rückwirkend

## Wichtige neue Vorgaben zu Stützböcken im neuen Technischen Dokument

- Festhaltekraft
- Anzeigeeinrichtungen
- Kennzeichnung – hier spiegelt sich auch eine rückwirkende Vorgabe aus

In absence of a TSI requirement on a minimum crosswind stability for freight wagons  $F_{\text{static zu}}$  shall be 85kN. No additional safety coefficient shall apply.



# WICHTIGE INHALTE DES TECHNISCHEN DOKUMENTS

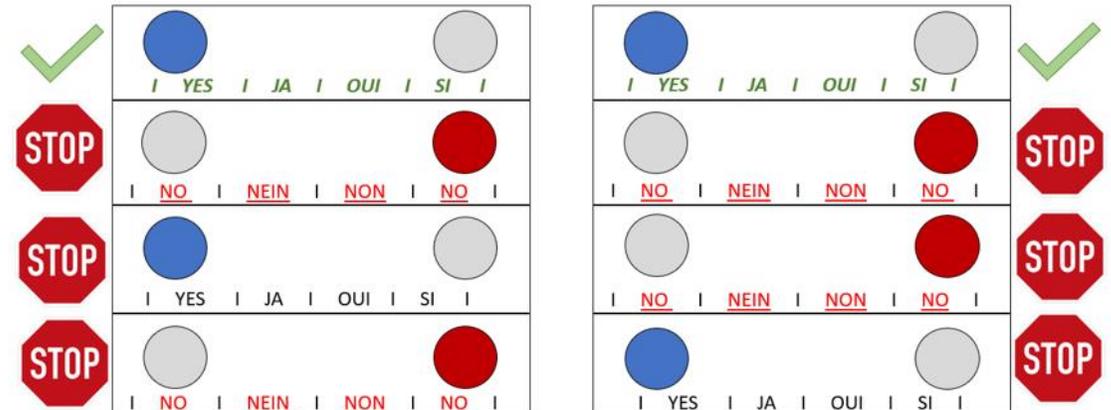
For a positive assessment, the device to secure semi-trailers shall directly detect, either mechanically or electronically, if...

- ... the king-pin is correctly positioned so that it can be secured properly (e.g. if the king-pin is entirely in the hitch funnel), and
- ... the element(s) locking the king-pin against upwards directed vertical forces is (are) at the right position to lock the king-pin

 Kingpin inside hitch head?	 Locking bar closed?
 Königszapfen im Trichter?	 Verschlussriegel zu?
 Pivot d'attelage dans son logement?	 Loquet verrouillé?
 il perno della ralla dentro l'incavo/posizionato ok?	 Leva di serraggio in posizione di blocco?



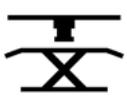
Detection result	Indication colour
Positive: Kingpin correctly positioned	blue
Negative: Kingpin not correctly positioned	red
Positive: Kingpin locked	blue
Negative: Kingpin not locked	red



# WICHTIGE INHALTE DES TECHNISCHEN DOKUMENTS

1. Type of the device to secure semi-trailers or uniform resource locator (URL) to the manual of the device to secure semi-trailers (can also be provided in the form of a quick-response (QR) code).
2. Date of the next intermediate check (as stipulated in the maintenance manual) (position 1 in Figure 2) and code of entity that performed the last intermediate check (position 2 in Figure 2), indicated in a table. The table can be expanded to contain more dates.
3. Foreseen interval between subsequent intermediate checks.
4. Positively assessed conformity with requirement 4.2.2.4.2 of the WAG TSI (locking force of 85kN), indicated by a green dot.



	Type/QR		<b>6M</b>
<b>07.24</b>	XYZ		
<b>01.25</b>	XZY		

# BEWERTUNG FÜR DEN SEKTOR

## **Aufwand Bestandsfahrzeuge und Neubau**

Die Taschenwagen, die aktuell frei vermietet werden, erfüllen in der Regel die Anforderung an die Haltekraft von 85 kN. Damit ist keine Nachrüstung / Verstärkung / Austausch erforderlich.

Die Kennzeichnung der Wagen mit einem neuen Fristenraster mit grünem Punkt entspricht nicht einer Informationsübermittlung heutigen Standes, ist mit moderatem Aufwand zu erledigen.

Die Aufwände, die sich aus dem JNS Verfahren 2019-2021 ergeben, sind fortgeschrieben. Es besteht ein operativer Aufwand bei Be- und Entladung sowie der Kontrolle der Ladungssicherung

Stützböcke sind eine IC (Interoperable Komponente)

Es sind Designanforderungen an Stützböcke definiert

Die Norm EN 12663 wird bezüglich Kräfte Stützbock – Wagen erweitert

Vertretbar, wenn der Ausblick stimmt ...

# ERWARTUNGEN UND AUSBLICK

**Aufhebung der nationalen Dänischen Regelungen und Wiederherstellung Interoperabilität in Europa**

**Uneingeschränkter Einsatz aller geeigneter Taschenwagen, keine Einzelgenehmigungen**

**Erwartung, die Transportvolumina sollten zumindest wieder die Werte von 2018 erreichen**

**Der Abschluss der JNS Ende 2025 sollte auch die Infrastruktur einschließen, wir erwarten ein Referenzverfahren (Referenzfahrzeug leichte Fahrzeuge aus dem Personenregionalverkehr) für die Bewertung seitenwindanfälliger Infrastruktur. Ein sehr komplexes Thema ...**

# ERWARTUNGEN UND AUSBLICK

- **Sensorik**
- Ich weise auf das Exponat der CFL hin, es ist eine Lösung von mindestens drei im Markt. Es zeigt dass der Sektor aktiv an Lösungen, auch innovativen Lösungen, arbeitet um die Zukunft des sicheren Kombinierten Verkehrs zu gestalten
- **Nächste Technische Informationsveranstaltung**
- Ich hoffe und erwarte, dass wir über einen erfolgreichen Abschluss des JNS Verfahrens berichten können!



KV: Sicher und  
interoperabel

**GATX**

GATX Rail Europe

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

GATX Rail Europe Company Presentation





## STEFAN FRANKE

GATX GmbH  
Valentinskamp 70  
20355 Hamburg

[stefan.franke@gatx.com](mailto:stefan.franke@gatx.com)

[www.gatx.eu](http://www.gatx.eu)

