

BahnVerstand

Siegburger Erfahrungsaustausch Lokomotiven-Instandhaltung

BahnVerstand versammelte Ende Oktober 2021 etwa 60 Spezialisten zu einem Erfahrungsaustausch. Bei der zweitägigen Präsenzveranstaltung ging es um Verantwortlichkeiten und Zusammenarbeit im Licht der EU-Durchführungsverordnung 2019/779. Diese sieht ab Juni 2022 auch für Lokomotiven das Bilden einer „Entity in Charge of Maintenance – ECM“ vor. Podium wie Publikum leuchteten aus, wo fehlende Standards oder Informationskanäle die Zusammenarbeit derzeit erschweren.

Christoph Gabrisch, BahnVerstand, stellte am Ende der zweitägigen Präsenzveranstaltung bei den Teilnehmern einen „Geist von Siegburg“ fest, einen Mannschaftsgeist, getragen von der Verantwortung jedes Einzelnen für die Entwicklung des Sektors. Gezeigt habe sich dies in der Bereitschaft, Hindernisse in der Zusammenarbeit offen zu benennen und auch anzugehen.

In einem ersten Block gaben die Referenten einen Überblick über die Ausgangslage der europäischen ECM-Durchführungsverordnung. Die Referenten zeigten auf, welche Akteure mit welcher Verantwortungsabgrenzung die ECM-Verordnung definiert, welche Erfahrungen aus bisherigen ECM-Audits gezogen werden können und was die Anwendung für einen Lok-Vermieter am konkreten Beispiel bedeutet. Für alle Referenten ist das ECM-Konzept insgesamt wünschenswert. In der Praxis wischt die konsequente Anwendung allerdings alte Gewohnheiten vom Tisch, erfordert gar Änderungen der unternehmensinternen Organisation. Im zweiten Block hatten die Praktiker das Wort. Die Vertreter der Rollen „Vermieter/ECM“, „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und „Werkstatt“ erläuterten ihre Sicht auf die operative Zusammenarbeit der beteiligten Rollen. Marco Pagani von BLS Cargo verblüffte die Zuhörer mit seiner Feststellung: „Das ECM kann – allein – gar nicht wissen, was es tut“, eben weil es auf Know-how aus dem Betrieb der Fahrzeuge angewiesen sei. Aus Werkstatt-

Sicht benannte Jos Toes, Alstom Maintenance, die Vielzahl unterschiedlicher Instandhaltungsvorgaben für gleiche Lokomotiven-Baureihen als problematisch, aber auch, wenn Instandhaltungsjargon aus dem Englischen lediglich von einer Software in die Landessprachen übersetzt werde. Hier wird aus dem englischen „Seal“ für „Dichtung“ gerne mal ein „Seehund“.

Aus der Diskussionsrunde in Kleingruppen resultierten als wesentliche Ansatzpunkte für eine Verbesserung der operativen Praxis:

- Aufsetzen eines baureihenbezogenen Austauschs einzelner ECM untereinander;
- Überwinden der Wartezeiten in der Werkstatt aufgrund kürzerer Bürozeiten der ECM3 im Vergleich zu Werkstattzeiten der ECM4;

- Vereinheitlichen der IH-Regelwerke der ECM für identische Baureihen für vergleichbare Einsatz-Charakteristika;
- Klären der „Rivalität“ zwischen ECM3 und ECM4, wer für die Arbeitsvorbereitung in der Werkstatt zuständig ist.

Zusammenarbeit optimieren

Der zweite Tag war der Frage gewidmet, wie der Einsatz von Technik zu einer besseren Zusammenarbeit über die Rollen hinweg beitragen kann. Insgesamt sechs Vorträge beleuchteten einiges dazu. In der abschließenden Podiumsdiskussion wurde festgehalten, der Nutzen von Digitalisierung resultiere nicht aus dem Generieren von Daten, sondern bestehe im Poolen relevanter Daten über einzelne ECM hinweg. Hier könne man von der Luftfahrt lernen, die – neben der einheitlichen Sprache Aviation English – auch verbindliche Datenschnittstellen definiert hat. Die Folgeveranstaltung ist für den 16. und 17. November 2022 geplant und soll auf 70 Teilnehmer begrenzt werden.



In Siegburg tauschte man sich angeregt über die ECM-Verordnung und ihre Folgen aus.