

Version 2.0
Stand 22. März 2022

Abgestimmt mit den Referenten

Medienmitteilung

Siegburger Erfahrungsaustausch Güterwagen-Instandhaltung 16.-17.03.2022

Fachtagung zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit in der Instandhaltung von Güterwagen

Die Oltner BahnVerstand GmbH organisierte im März 2022 erstmalig einen Erfahrungsaustausch mit rund 40 Vertretern von Güterwagenhaltern, Werkstätten, Systemanbietern und weiteren Experten. Die zweitägige Präsenzveranstaltung in Siegburg sollte den Verantwortlichen die Sichtweisen der jeweils anderen Akteure im Instandhaltungsprozess näherbringen und Anregungen geben für gute Schnittstellen-Prozesse. Es wurde offen angesprochen, wo es derzeit noch nicht rund läuft und wie Szenarien für eine – schrittweise – Digitalisierung aussehen. Im Ergebnis bewerteten die Teilnehmer den Austausch als wertvoll. Ein Folgetreffen ist für den 15. und 16. März 2023 geplant, erneut in Siegburg und mit einer limitierten Teilnehmerzahl, um den vertrauensvollen Charakter der Veranstaltung beizubehalten.

Dr. Christoph Gabrisch (BahnVerstand GmbH), konnte am Ende der zweitägigen Veranstaltung erfreut feststellen, dass alle Teilnehmenden viele Eindrücke sammeln und Anregungen für Ihre Arbeit mitnehmen konnten. Der Austausch wurde als wertvoll bewertet aufgrund der Bereitschaft aller Teilnehmenden, Probleme offen anzusprechen und Lösungsideen vorzuschlagen. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass die Beschäftigung mit den unternehmensrollen-übergreifenden Abläufen wichtig ist und auch außerhalb von dieser Tagung praktiziert werden soll.

Der erste Block gab einen Blick auf den Ordnungsrahmen der Instandhaltung, und beantwortete die Frage, was die novellierte ECM-Verordnung von 2019 für die Akteure der Güterwagen-Instandhaltung ändert. **Dr. Fabian Schmid** (ERC GmbH) bewertete den Ansatz der ECM-Verordnung als insgesamt sinnvoll für den Sektor, da er doch u.a. den sich abzeichnenden „Audit-Tourismus“ der Halter beendete. Auch beseitige weiterhin eine rechtzeitige Lektüre der Verordnung die meisten Unklarheiten für die Umsetzung. Kritisch bewertete Schmid die Praxis zur Sammlung von Safety Alerts – hier fehle dem Sektor ein einheitliches Verständnis „was schreibe ich dort hinein?!“. Die echte Neuerung in der ECM-Novellierung von 2019 ist für Schmid die Einführung sicherheitskritischer Komponenten, deren Definition und Maßnahmen allerdings dringend noch beschrieben werden müssten.

Volkmar Gassmann (RailQ) berichtete von seinen Erfahrungen aus über 300 ECM-Audits. Das Verständnis der Akteure untereinander habe zugenommen und eine Digitalisierung des Datenaustauschs sei jetzt erforderlich – jedoch nur für das technisch Notwendige. Er plädierte für einen „weniger ist manchmal mehr“-Ansatz in der Digitalisierung und das Schaffen eines gemeinsamen Standards. Sein Tipp zum Schluss war, das ECM Regelwerk nicht „ECM-Managementsystem“ zu benennen, da sonst der falsche Eindruck entstehen kann, ECM habe nichts mit der Arbeitsebene zu tun. Doch, genau damit hat es zu tun – so Gassmann.

Karl-Heinz Fehr (VPI VERS) warf einen Juristen-Blick auf das Zusammenspiel von AVV-Regeln und ECM Verordnung. Der AVV regelt die Beziehungen zwischen Wagenhalter und EVU, während die ECM-Verordnung die Regeln der Instandhaltung vorgibt, konkret die ECM verpflichtet, alle Reparaturvorgänge am Fahrzeug selbst zu planen und die Ausführung zu überwachen. Wie soll das aber gehen bei Unterwegsreparaturen, die gemäß AVV vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt werden (bei Schäden unterhalb 850 EUR Kosten sogar ohne Zustimmung des Halters)? Fehr wies auf aktuelle Redaktionsarbeiten hin, um – idealerweise schon ab Vertragsversion 2023 – diese Lücke zu schließen.

Warum es notwendig ist, bei technischen Änderungen am Wagen das Zulassungsregime im Blick zu haben, stellte **Stefan Bühler** (PROSE AG) in seinem Vortrag heraus. Anders als vom Gesetzgeber gedacht, werden technische Änderungen am Fahrzeug gerade nicht von Herstellern vorgenommen, sondern von den Nutzern der Wagen. Diese sollten die Vorgaben des Zulassungsregimes kennen, damit sie je nach Art und Umfang der Änderungen eine aufwändige Wiederzulassung vermeiden können.

Karsten Petrich (DB Cargo AG) verwies in seinem Vortrag auf die Fragestellungen für Vertrieb und Betrieb, die sich ergeben, wenn neue Transportkonzepte aus einem standardisierten Wagen Ladungseinheiten (ladegut-spezifisch) bestehen, was bisher als EIN Güterwagen zählte. Petrich führte am Beispiel des gemeinsamen Konzepts M² von DB Cargo und VTG durch die verblüffend vielen Umsetzungsfragen. So gelten die modularen Güterwagen für heutige Informatik-Anwendungen der Bahn immer als „beladen“, selbst wenn nur die Ladungseinheit und noch kein Transportgut auf dem Wagen verladen ist.

Das Podium unter der Leitung von **Dr. Jens Engelmann** (railiable GmbH) war sich einig, dass die Digitalisierung enorme Chancen auf Effizienzgewinne bietet, zunächst jedoch eine Standardisierung, Vereinheitlichung und Reduzierung der Komplexität von Instandhaltungs-Regelwerken notwendig sind.

Im zweiten Block ging es um das praktische Miteinander der Akteure. Wie läuft die operative Zusammenarbeit aus der Perspektive eines ECM 3 und eines ECM 4 **André Brozy** (On Rail GmbH) vertrat die Halter-Seite und berichtete von der Komplexität in der Digitalisierung eines Wagenparks. Brozy macht die Beobachtung, dass vorhandene Standards zu wenig genutzt werden, was zu enormen Mehraufwänden bei der ECM 3-Funktion führt. Nach seiner Erfahrung müssen gut 80% der manuell erstellten IH-Dokumentationen der Werkstätten wegen fehlenden oder irritierenden Angaben wieder zurückgegeben werden. Hier zeige sich, wie dringend erforderlich ein einheitlicher Standard für die Informationsübermittlung ist.

Ähnliche Erfahrungen präsentierte **Karsten Elstner** (Kaminski Waggonbau) aus Sicht einer ECM 4. Ihm ist es wichtig die Komplexität zu reduzieren und die Regelwerke für die Mitarbeiter der Werkstatt verständlich und einfach zu machen sowie die Anforderungen an den Datenaustausch (Stichwort Dokumentationspflichten) zu vereinheitlichen.

In den anschließenden Workshops konnten die Teilnehmer in Kleingruppen Ansatzpunkte für Verbesserungen der Zusammenarbeit diskutieren. Ergebnisse:

- Die – noch zu leistende – Standardisierung und Harmonisierung der Instandhaltungs-Vorgaben sind eine die notwendige Grundlage für eine gelingende Digitalisierung .
- Einheitliche Prozesse müssen definiert werden und die Digitalisierung solle sich auf das „Mehrwertbringende“ konzentrieren.
- Präzisierungen sind notwendig, ob bei Unterwegsschäden die ECM3 oder das verwendende EVU die Wiederinbetriebnahme bestätigen soll.

Das Podium unter Moderation von **Dr. Jens Engelmann** war sich einig, dass die Systematiken der IH-Regelwerke abgeglichen werden müssen und es keinen Wettbewerb geben soll bzgl. der Inhalte der Regelwerke, sondern nur in der Frage, *wann*, eine Instandhaltung durchzuführen ist.

Der zweite Tag – der Tag des „Heilens“ – beschäftigte sich mit dem Beitrag die Technik für eine bessere Zusammenarbeit. **Manfred Bergmann** (DB Cargo AG) begann mit einer Präsentation des inzwischen erfolgreich abgeschlossenen Projekts der Digitalisierung des gesamten Regelwerks der DB Cargo. Er erläuterte u.a. das Herzstück des digitalen Regelwerks, den DMCube der Deutschen Bahn. Das Endgerät für die Anwender in der Werkstatt ist der sogenannte Regelwerks-Navigator. Der – gerade im Vergleich zu alten Papierregelwerk-Zeiten – viel einfacher anwendbare Regelwerksnavigator ist die neue Grundlage für die Arbeit der Werkstatt und inzwischen aus der Praxis nicht mehr wegzudenken..

Sico Algermissen (Sternico GmbH) stellte das Forschungsprojekt DISTINplus vor, das sich mit der Standardisierung und Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse beschäftigt und vom Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ gefördert wird. Er riet dazu, schrittweise vorzugehen bei der Standardisierung und sich zunächst einmal auf einheitliche Formate (des Datenaustauschs) zu verständigen und nicht sofort mit dem Vereinheitlichen von Inhalten anzufangen. Als Ergebnis des Projekts werden im Jahr 2024 der – systemunabhängige – Standard RAILDEX für die digitale Auftragsabwicklung zwischen ECM 3 und ECM 4, sowie mit RAILBASE eine kostenfreie Applikation zur Umsetzung desselben durch die Marktteilnehmer vorliegen.

Tobias Frede (RailWatch GmbH) erklärte das innovative Geschäftsmodell, wonach RailWatch ein Datenhändler ist, der Daten aus der Wagendiagnose in Vorbeifahrt anbietet, mit denen Halter eine planbare Instandhaltung ihrer Güterwagen etablieren können. Frede beschrieb die technischen Möglichkeiten der sogenannten RailWatch-Pulsare, die z.B. nicht nur überdurchschnittlich warme – , sondern auch relativ kühle Radsätze erkennen (was auch Anzeichen für einen Bremsdefekt sein kann). Frede gab einen Eindruck von den Datenmengen und deren Auswertungsmöglichkeiten im Interesse einer planbaren Instandhaltung. Er schloss mit einem Ausblick auf den internationalen Rollout der Diagnose-Geräte in Europa, der an Hauptstrecken in der DACH Region mit Frankreich und Italien geplant ist.

Christian Kühnast (DB Cargo AG) präsentierte das abgeschlossene Projekt der DB Cargo zum „intelligenten Schadwagenmanagement“. Dieses ermöglicht erstmals eine algorithmisch optimierte Zulaufsteuerung von Schadwagen zu einer geeigneten (und nicht zu weit entfernten) Werkstatt und integriert den Folgeprozess bis zur anschließenden automatische Wiederinbetriebnahme. Kühnast schilderte zudem die Vorgehensweise im – anfangs nicht unumstrittenen – Projekt bei DB Cargo, was viele Teilnehmer als Anregung für vergleichbare Change-Projekte nutzen konnten.

In den abschließenden Workshops wurden konstruktive, teils hitzige Diskussionen geführt zu den Themen der Kopplung von digitalisiertem Regelwerk und Datenaustausch, dem Nutzen von unabhängigen Daten sowie der Organisation der (sektorübergreifenden) Instandhaltung. Es konnten folgende Ergebnisse ermittelt werden:

- Es muss klar zwischen den Aufgaben von ECM 2, 3, 4 und EVU getrennt werden sowie ermöglicht werden, dass automatisch eine für die Tätigkeit freie Werkstatt digital ausgewählt werden kann.
- Der Konflikt aus einer Kommerzialisierung von gemessenen Daten und der Gewährleistung der Sicherheit muss sinnvoll und auf die Sicherheit bedacht gelöst werden. Hierbei steht insbesondere die Frage der Haftung im Vordergrund.
- Es muss eine „ECM Interessengruppe SGV“ gebildet werden, welche einheitliche Regeln zur Digitalisierung definiert und niederschreibt.

Im Abschlusspodium zog **Dr. Jens Engelmann** (railiable GmbH) das Fazit, dass bisher alle ECM-Verantwortlichen tendenziell „ihr eigenes Ding“ machen. Die hieraus resultierende Komplexität (vor allem für die Werkstatt) sollte gelöst werden über eine Vereinheitlichung der Instandhaltungsregelwerke, Komplexitätsreduzierung und Mitnahme jeder einzelnen Firma. Die bestätigenden Appelle der anwesenden Werkstatt-Vertreter unterstrichen die Notwendigkeit dafür nachdrücklich..

Abschließend dankte **Dr. Christoph Gabrisch** (BahnVerstand GmbH) dem Podium und den Teilnehmern für den Austausch. Die Folgeveranstaltung ist für den 15. und 16. März 2023 geplant – wieder in Siegburg und mit einer beschränkten Teilnehmerzahl, um den vertrauensvollen Charakter des Austauschs zu bewahren. 2023 soll es um geeignete Gremien oder sonstige Gefäße für die Vereinheitlichung der Regelwerke gehen – wer kann das für den Sektor jetzt übernehmen?!

Hinweise:

Die Hamburger dvv media -Gruppe und das Suhldorfer Privatbahn Magazin, herausgegeben vom Bahn-Media Verlag waren Medienpartner der Veranstaltung.

Die Unternehmen PROSE AG aus Bern, RailWatch aus Bonn sowie Sternico aus Wendeburg waren Sponsoren der Tagung.

Referenten

| | Sico | Algermissen | Geschäftsführer | Sternico GmbH | Wendeburg |
|------------|------------|-------------|------------------------------------|---------------------|----------------------|
| | Manfred | Bergmann | Consultant Assets & Maintenance | DB Cargo AG | Mainz |
| | André | Brozy | Leiter Waggonmanagement / ECM / QM | On Rail GmbH | Mettmann |
| | Stefan | Bühler | Senior Consultant | PROSE AG | Bern |
| | Karsten | Elstner | Geschäftsführer | Kaminski Waggonbau | Hameln |
| Dr. | Jens | Engelmann | Managing Director | railiable GmbH | Osnabrück |
| | Karl-Heinz | Fehr | Justiziar | VPI | Hamburg |
| | Tobias | Frede | CTO & COO | RailWatch GmbH | Bonn - Bad Godesberg |
| Dr. | Bernhard | Frei | Director Corporate Development | OSE Ltd. | Bern |
| Dr. | Christoph | Gabrisch | Inhaber und Geschäftsführer | BahnVerstand GmbH | Olten |
| | Volkmar | Gassmann | Inhaber | RailQ Ingenieurbüro | Wedermark |
| | Christian | Kühnast | Projektmanager | DB Cargo AG | Mainz |
| | karsten | petrich | ECM3 Güterwagen | DB Cargo | Mainz |
| Dr. | Fabian | Schmid | Geschäftsführer | ERC GmbH | Graz |

BahnVerstand GmbH

BahnVerstand GmbH aus Olten unterstützt den Schienenverkehr umfassend. Auf Basis langjähriger Erfahrung, hoher Professionalität und eines europaweiten Netzwerks unterstützt BahnVerstand Unternehmen und Verbände beim Optimieren ihrer Prozesse und fördert die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit durch das Angebot von Fachkonferenzen zu Fragen der operativen Zusammenarbeit. Mehr Infos unter www.BahnVerstand.ch

Sonstiges

Ich möchte Bilder sehen von der Tagung

Ich möchte den Tagungsfyer sehen