

Expertenrunde Güterwagen-Instandhaltung

Die Oltner BahnVerstand GmbH hat im März 2022 erstmals einen Erfahrungsaustausch mit Vertretern von Güterwagenhaltern, Werkstätten, Systemanbietern und weiteren Experten organisiert. Dabei wurde offen angesprochen, wo es derzeit nicht rund läuft und wie Szenarien für eine – schrittweise – Digitalisierung aussehen. Im Ergebnis bewerteten die Teilnehmer den Austausch als wertvoll.

Dr. Christoph Gabrisch (BahnVerstand GmbH) konnte am Ende der zweitägigen Präsenzveranstaltung in Siegburg feststellen, dass alle Teilnehmern wertvolle Anregungen für ihre Arbeit mitnehmen. Dies sei auch der vertrauensvollen Atmosphäre zu verdanken, in der alle Teilnehmern Probleme offen ansprachen und Lösungsideen vorschlugen.

Der erste Block bot einen Blick auf den Verordnungsrahmen 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, kritisierte aber die Praxis zur Sammlung von Safety Alerts – hier fehle dem Sektor noch ein einheitliches Verständnis. 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. Karl-Heinz Fehr (VPI VERS) warf einen Juristen-Blick auf das Nebeneinander 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? 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. 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 mit 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.

Das Podium unter der Leitung von Dr. Jens Engelmann (railiable GmbH) war sich einig, dass die Digitalisierung Chancen biete, zunächst aber Standardisierung, Vereinheitlichung und Reduzierung der Komplexität von Instandhaltungs-Regelwerken notwendig sind.

Instandhaltung in der Praxis

Im zweiten Block ging es um das praktische Miteinander der Akteure. André Brozy (On Rail GmbH) vertrat die Halter-Seite und berichtete von der Komplexität in der Digitalisierung eines Wagenparks. Nach seiner Erfahrung müssen gut 80 Prozent der manuell erstellten IH-Dokumentationen der

Werkstätten 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.

In den anschließenden Workshops konnten Kleingruppen Ansatzpunkte für Verbesserungen diskutieren:

- Die – noch zu leistende – Standardisierung der Instandhaltungs-Vorgaben ist notwendige Grundlage für gelingende Digitalisierung.

- Einheitliche Prozesse müssen definiert werden, die Konzentration muss auf dem Mehrwert liegen.

- Präzisierungen sind notwendig, ob bei Unterwegsschäden die ECM 3 oder das EVU die Wiederinbetriebnahme bestätigen soll.

Der zweite Tag – der Tag des „Heilens“ – beschäftigte sich mit dem Beitrag der Technik für eine bessere Zusammenarbeit. Manfred Bergmann (DB Cargo AG) präsentierte das erfolgreich abgeschlossene Projekt der Digitalisierung des gesamten Regelwerks der DB Cargo. Der viel einfacher anwendbare Regelwerksnavigator ist seit her die Grundlage für die Arbeit der Werkstatt und 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. Als Ergebnis des Prozesses 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, dass RailWatch ein Datenhänd-



In Siegburg wurde in Kleingruppen und auf dem Podium eifrig diskutiert.

ler ist, der Daten aus der Wagenda-gnose in Vorbeifahrt anbietet. Christian Kühnast (DB Cargo AG) präsentierte das Projekt der DB Cargo zum „intelligenten Schadwagenmanagement“. Dieses ermöglicht eine algorithmisch optimierte Zulaufsteuerung von Schadwagen zu einer geeigneten (und nicht zu weit entfernten) Werkstatt und integriert den Folgeprozess bis zur an-

schließenden Wiederinbetriebnahme. In den abschließenden Workshops wurden konstruktive, teils hitzige Diskussionen geführt. Folgende Ergebnisse konnten ermittelt werden:

- Zwischen den Aufgaben von ECM 2, 3, 4 und EVU muss klar getrennt werden und es muss möglich sein, eine für die Tätigkeit freie Werkstatt digital auszuwählen.

- Der Konflikt aus einer Kommerzialisierung von gemessenen Daten und der Gewährleistung der Sicherheit muss sinnvoll gelöst werden, auch die Haftungsfrage.
- Eine „ECM Interessengruppe SGV“, die einheitliche Regeln zur Digitalisierung definiert, ist nötig.

Abschließend dankte Dr. Christoph Gabrish (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 und Verfahren für die Vereinheitlichung der Regelwerke gehen – wer kann das für den Sektor jetzt übernehmen?! ■