

Version 2.0
Stand 24. November 2022

Medienmitteilung

Siegburger Erfahrungsaustausch Lokomotiven-Instandhaltung 16.-17.11.2022

„Jetzt verteilt der Geist von Siegburg schon Arbeits-Aufträge“

Die Oltner BahnVerstand GmbH lud im November 2022 zum zweiten Mal Branchenvertreter nach Siegburg ein. Der Einladung zum Erfahrungsaustausch Lokomotiven-Instandhaltung folgten 60 Vertreter von Lok-Herstellern, Vermietern, ECM, System-Anbietern, Bahnen, Flottenmanagern, Werkstätten und weitere Fachleute. Teilnehmer und Podium entwickelten im Laufe der beiden Tage einen gemeinsamen Blick auf aktuelle Herausforderungen in der Zusammenarbeit. Erneut fand der Austausch in einer bemerkenswert offenen Atmosphäre statt, die mit „der Geist von Siegburg“ einen eigenen Namen erhielt. Am Ende der Tagung erklärten sich vier Referenten bereit, jeweils ein konkretes Hindernis der Zusammenarbeit bis zum nächsten Treffen aus dem Weg zu schaffen. Das Folgetreffen findet am 15. und 16. November 2023 statt. Dann wieder in Siegburg und erneut mit limitierter Teilnehmerzahl, um den vertrauensvollen Charakter der Veranstaltung beizubehalten.

Dr. Christoph Gabrisch (BahnVerstand GmbH) staunte am Ende der zwei Tage nicht schlecht; vier Referenten erklärten sich bereit, eine Patenschaft zu übernehmen für Maßnahmen für eine bessere Zusammenarbeit im Sektor. Die Paten wollen bei der Folgeveranstaltung im November 2023 über den Stand der Umsetzung berichten. Die Paten und ihre Themen sind:

Themen-Pate	Themen
Tobias Gras (SBB Cargo International)	Entwickeln eines einheitlichen Vorgehens beim Datenaustausch zwischen Halter und „Entnahmestelle“-EVU zur Umsetzung der revidierten Netzzugangs-Regelungen Bahnstrom in Deutschland.
Sylvia Horst (Transdev Instandhaltung)	Herbeiführen eines gemeinsamen Verständnisses im Sektor, ob und in welchem Umfang eine bereits zertifizierte Werkstatt von ihren Auftraggebern erneut auditiert werden soll.
Dr. Axel Marquardt (Captrain Gruppe)	Entwickeln eines Vorschlags für eine einheitliche Codierung von Lok-Schäden und Nutzungsbeschränkungen an Loks nach dem Vorbild des Schadenkatalogs für Güterwagen im AVV.
Andreas Volk (Sconrail)	Entwurf einer Handreichung für den Sektor, wie die ECM von Lokomotiven vorgehen sollen, um für Ihre Fahrzeuge die sicherheitskritischen Komponenten zu definieren.

Gabrisch nannte das freiwillige Engagement bemerkenswert. Viele Unternehmen wären froh, so ein Engagement intern zu erleben. In Siegburg war eine durchmischte Gruppe mit Vertretern aller Unternehmensrollen im Saal, womit die Voraussetzungen für ein solches Engagement schwieriger sind. In Anspielung auf den vertrauensvollen Austausch der Teilnehmer bei der Tagung meinte Gabrisch: „Jetzt verteilt der Geist von Siegburg schon Arbeitsaufträge!“ Viele Teilnehmer meldeten sich sofort bereit, an den Themen mitarbeiten zu wollen. Beim zweiten Siegburger Erfahrungsaustausch kam am zweiten Tag regelrecht Work-Shop –Atmosphäre auf.

Die Tagung behandelte Fragen der operativen Zusammenarbeit im Sektor rund um die Lokomotiven-Instandhaltung in drei Blöcken. Der erste Block gab einen Blick auf die „ECM-Erfahrungen über die Wertschöpfungsstufen hinweg“.

Markus Schellhammer (BLS Cargo AG) nahm die Zuhörer mit auf eine Reise durch die vielfältigen Beziehungen einer Lok-ECM zu anderen Akteuren im Sektor. So fahren Loks von BLS Cargo mit nicht weniger als siebzehn verschiedenen EVU in vier Sprach-Regionen durch Europa. Und in jedem EVU gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Ansprechpartner. In Anspielung auf das soziale Netzwerk Facebook meinte Schellhammer „Der Beziehungsstatus einer Lok-ECM ist kompliziert. Und doch braucht der Sektor ein Facebook für Loks, sonst erfüllen wir beim zeitnahen Austausch relevanter Betriebsdaten die hoheitlichen Anforderungen nie!“

Stefan Hofstetter (European Loc Pool AG) berichtete von seinen Erfahrungen beim rasanten Wachstum der 2018 „auf der grünen Wiese“ gegründeten ELP, die mittlerweile rund 100 Lokomotiven als ECM verantwortet. Er zeigte sich verwundert, dass noch immer bei einer Erst-Inbetriebnahme einer fabrikneuen Lok Hersteller und ECM erstmal die Augenbrauen heben und nicht genau wissen, wie sie vorzugehen haben. Sein starker Appell an den Sektor lautete, die Hersteller besser über den Lebenszyklus des Fahrzeugs zu informieren. Nur auf diese Weise könne der Hersteller seiner eigentlichen Produkthaftung nachkommen.

Sylvia Horst (Transdev Instandhaltung GmbH) ging auf die Besonderheiten einer Werkstatt als „Diener vieler Herren“ ein. Ihre Werkstatt arbeitet für Kunden des Nahverkehrs, erlebt aber auch hier Unsicherheiten ihrer Auftraggeber, inwiefern diese die zertifizierte Werkstatt erneut zu auditieren haben oder nicht. „Heute werden wir acht bis zehn Mal pro Jahr von unseren Auftraggebern auditiert, das ist ein Auditierungs-Wahnsinn. Leider geben die Aufsichtsbehörden in dieser Frage derzeit keine klaren Antworten.“, so Horst.

Der zweite Block behandelte anschliessend die Frage, wie genau es gehen soll „schrittweise besser zu werden in der Zusammenarbeit“?

Babette Müller-Reichenwallner (Railnova) hat die Teilnehmer zu einer grundsätzlich offeneren Haltung zum Austausch von Betriebsdaten ermutigt. Dafür hat sie als Allegorie eine märchenhafte Geschichte gewählt vom NEINHorn, dem NÖwen und der NIERaffe, die sich jeder Kooperation versperrten und mit dieser Haltung keinen Ausweg fanden aus dem Paragraphenschlingel. Mit Blick auf die konkrete Situation im Sektor sieht Müller-Reichenwallner gar keinen Sinn darin auf die Standardisierung zu warten. Vielmehr sollten sich die Akteure darauf einrichten, dass es nie eine ideale Plattform geben wird, die alle Zwecke abdeckt. Besser sei es, klein anzufangen und jedes neue System von Anfang an (IT-technisch) offen zu gestalten.

Sico Algermissen (Sternico) stellte das Forschungsprojekt DISTINplus vor, das sich mit der Standardisierung und Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse beschäftigt. Auch er empfahl, 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. Im Anschluss an das Projekt DISTINplus sollen standardisierte Vorgaben mit dem – kostenpflichtigen – Tool RAILDEX und dem – kostenlosen - Softwaretool RAILBASE zur Verfügung gestellt werden, um die Einstiegshürden für den digitalen Datenaustausch so gering wie möglich zu halten. Ende März 2023 plane Sternico zusammen mit der VERS einen groß angelegten Informationsanlass als Präsenzveranstaltung.

Maik Mannstedt (Siemens Mobility) eröffnete seinen Vortrag „Wir haben schon mal angefangen – Die Plattform für den Austausch von IH-Daten von Siemens Mobility“ mit einem Rückblick auf Oktober 2021 und den ersten Erfa Lok-IH. „Das erste Treffen hat bei uns viel ausgelöst und darin bestärkt, unser Vorhaben einer Siemens-Datenplattform für IH-Daten schneller voranzutreiben“. Der sogenannte Rail-Service Hub ist ein Siemens-internes Konzept aus zwei Bestandteilen; der Fleet Asset Readiness mit aktuellen Zustandsdaten der Fahrzeuge und dem Workshop Finder. Auch Mannstedt appellierte „Wir müssen uns trauen, Daten zu teilen.“

Dr. Axel Marquardt (Captrain Deutschland-Gruppe) rückte die Aufmerksamkeit der Teilnehmer auf das eigentliche Ziel guter Instandhaltung; die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Nur verfügbare Fahrzeuge können im produktiven Einsatz das Geld verdienen, mit dem am Ende auch die Instandhaltung bezahlt wird. Mit seinem Vortrag „Von den Besten lernen oder «warum alles mehrmals entwickeln?!“ zog er Parallelen zum Datenaustausch bei Güterwagen. „Für Lokomotiven wäre eine einheitliche Codierung von Schäden und von Nutzungsbeschränkungen erstrebenswert“, wobei idealerweise für den operativen Dienst mit wenigen Codes– und in der Werkstatt mit deutlich mehr Codes gearbeitet werden sollte.

Der zweite Tag begann mit dem dritten Block und beschäftigte sich mit den „aktuellen technischen Herausforderungen in der Lokomotiven-Instandhaltung“.

Andreas Volk (Sconrail) stellte in seinem Vortrag „Die Krux der sicherheitskritischen Komponenten und des Kompetenzmanagements bei Lokomotiven« Fallkonstellationen vor, in denen ECM 2 und ECM 3 sehr schnell überfordert sind mit der von ihnen verlangten Analyse der sicherheitskritischen Komponenten an ihren Fahrzeugen. Das gelte insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge schon einige Jahrzehnte Betriebsdauer auf den Buckel haben.

Peter Kanther (Siemens Mobility) stellte seinen Beitrag zum Thema Condition Based Maintenance unter den humorvollen Titel „Wer ist Digitalisierung der Instandhaltung und wenn ja, wie viele?!“ Es sei wie im wirklichen Leben ein facettenreiches Thema und die Früchte fielen einem auch hier nicht einfach in den Schoß. An zwei Anwendungsbeispielen verdeutlichte Kanther, dass diese Projekte über die lange Strecke gehen und die Grundhaltung aller Beteiligten sein sollte „was müssen wir tun, damit es (besser) funktioniert?!“

Markus Schumann (Knorr-Bremse) griff den Ball von Peter Kanther auf. In seinem Vortrag „Zustandsorientierte Instandhaltung – die digitale Unterstützung beginnt beim System-Lieferanten« erklärte er, dass Diagnosedaten zum Zustand von Komponenten (z.B. von Türen) ein «game changer» sind, eben weil das traditionelle Instandhaltungsverfahren mit Fristen und Prüfungen obsolet werden. Schumann bestätigte den Charakter von cbm als ständigem Verbesserungs-Verfahren «CBM ist nicht schlüsselfertig zu kaufen!» so Schumann.

Dr. Bernhard Frei (Prose AG) spannte den Teilnehmern einen ebenso klugen wie kenntnisreichen Gedankenbogen auf zum Verhältnis von Fahrzeugen eines Herstellers und Komponenten der Systemlieferanten. Zwei große Trends liefen aktuell ab; „Die Hersteller entwickeln sich zunehmend zu Integratoren (von Systemkomponenten) und der mechanische Anteil am Fahrzeug nimmt laufend ab.“ Im Ergebnis trieben die Lebenszyklen der Komponenten das Obsoleszenz-Management des Fahrzeugs, also einer Lok beispielweise. Im Interesse eines nachhaltigen Fahrzeugmanagements ergäben sich hier auf allen Stufen des Asset-Managements neue Fragen, aber auch neue Chancen für eine Kreislaufwirtschaft.

Tobias Gras (SBB Cargo International AG) gab in seinem Vortrag „Netzzugangs-Regelungen Bahnstrom in Deutschland – «worauf sich Halter und EVU mit dem neuen Bahnstrom-Netzzugangsmodell der DB Energie einstellen müssen» einen flammenden Appell an die Teilnehmer; «Halter und EVU sind gut beraten, wenn sie so rasch wie möglich einen Weg finden, die Novellierung der Netzzugangsverordnung von Ende Juni 2022 in die Praxis umzusetzen». Es gebe eine neue «1 zu n»-Beziehung zwischen Haltern und «Entnahmestellen» des Stroms, also den verwendenden EVU. Auch hier brauche es rasch einen Branchenkonsens über ein pragmatisches Datenaustausch-Verfahren.

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, Railnova aus Brüssel, Siemens Mobility aus Erlangen sowie Sternico aus Wendeburg waren Sponsoren der Tagung.

Referenten

	Sico	Algermissen	Geschäftsführer	Sternico GmbH	Wendeburg
Dr.	Bernhard	Frei	Director Corporate Development	Prose AG	Bern
Dr.	Christoph	Gabrisch	Inhaber und Geschäftsführer	BahnVerstand GmbH	Olten
	Tobias	Gras	Leiter strategischer Einkauf	SBB Cargo International AG	Olten
	Stefan	Hofstetter	CTO	European Loc Pool AG	Frauenfeld
	Sylvia	Horst	Geschäftsführerin	Transdev Instandhaltung GmbH	Husum
	Peter	Kanther	Leiter Maintenance Intelligence – Digital Services	Siemens-Mobility	Erlangen
	Maik	Mannstedt	Leiter Flottenmanagement	Siemens-Mobility	Erlangen
Dr.	Axel	Marquardt	Beauftragter der obersten Leitung	Captrain Deutschland Gruppe	Dortmund
	Babette	Müller-Reichenwallner	Chief Revenue Officer	Railnova	Brüssel
	Markus	Schellhammer	Leiter ECM und Testing	BLS Cargo AG	Bern
	Markus	Schumann	Director Sales Digital Products and Services	Knorr-Bremse	München
	Andreas	Volk	Geschäftsführer	Sconrail	Winterthur

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 will Bilder sehen vom Siegburger Erfahrungsaustausch Lok-Instandhaltung (Link)

Ich möchte den Tagungsflyer sehen