



Güterwagenhalter sind verpflichtet, die Instandhaltung in Werkstätten, die nach der EU-Verordnung 445/2011 zertifiziert sind, durchführen zu lassen.

Entity in Charge of Maintenance (ECM)

Einheitliche EU-Regeln schaffen

Die Halter von Eisenbahngüterwagen sind seit 2006 für die Instandhaltung ihrer Güterwagen zuständig. Die Zertifizierung der Entity in Charge of Maintenance ist seit dem 31. Mai 2013 durch die EU-Verordnung 445/2011 vom 31. Mai 2011 verpflichtend. Nach über drei Jahren mit zertifizierten ECM ist es an der Zeit für eine Rückschau und Bewertung, denn die EU plant, für die Instandhaltung der anderen Schienenfahrzeuge ebenfalls die Zertifizierung der ECM verpflichtend einzuführen.

Historie

Mit dem Ende der Einstellpflicht von Privatgüterwagen bei den ehemaligen Staatsbahnen im Jahr 2006 ist eine Vielzahl von Veränderungen für die Halter von privaten Eisenbahngüterwagen eingetreten. Sie haben seitdem die Instandhaltungsverantwortung und mussten sowohl ein eigenes Regelwerk für die Instandhaltung ihrer Eisenbahngüterwagen erstellen als auch die Werkstätten, in denen die Eisenbahngüterwagen gewartet und instand gehalten werden, auf qualitätsgerechte Leistungserbringung überprüfen. Darüber hinaus musste die Verwendung der Waggons auf eine neue vertragliche

Regelung gestellt werden. Damit nicht jeder Halter ein eigenes Instandhaltungsregelwerk erstellen musste, hat der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI) den VPI-Instandhaltungsleitfaden (VPILF) erstellt und gibt diesen gemeinsam mit seinen Partnerverbänden in der Schweiz (VAP) und in Österreich (V.P.I.) seit 2007 heraus. Mittlerweile in Version 3.0 wird er in Europa bei über 350 Wagenhaltern und in den für diese arbeitenden Werkstätten angewandt. Damit ist der VPILF das Instandhaltungsregelwerk für Eisenbahngüterwagen mit der größten Anwenderzahl und trägt so zu einer fortschreitenden Standardisierung

bei, da Regelwerke anderer Halter (DB AG, SNCF, AAE etc.) nicht so verbreitet sind. Die den VPILF herausgebenden Verbände begutachten zusammen mit DB Schenker Rail europaweit Instandhaltungswerkstätten fachtechnisch, um dadurch die qualitätsgerechte Anwendung des VPILF sicherzustellen. Auch hier leistet die VPI einen Beitrag zur weiteren Standardisierung der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen.

Die Einstellungsbedingungen sind durch den Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) ersetzt worden, der gemeinsam von UIC, ERFA und UIP erstellt wurde und ständig weiterentwickelt wird. Die VPI ist über das UIP-Mandat daran beteiligt. Im AVV werden auch die Schnittstellen und Verantwortlichkeiten bei der Instandhaltung geregelt.

Zur weiteren Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinie hat die EU im Mai 2011 eine Verordnung erlassen, in der die Zertifizierung sowie die Verant-

wortlichkeiten und Aufgaben der für die Instandhaltung zuständigen Stelle – Entity in Charge of Maintenance (ECM) – mit vier Funktionen beschrieben sind. Auf dieser Basis musste bis 31. Mai 2013 jede ECM im Schienen-güterverkehr zertifiziert werden.

In vier Funktionen (Instandhaltungsmanagement, Entwicklung Instandhaltungssystem, Flottenmanagement und Instandhaltungserbringung) werden die Fähigkeiten zur sicheren Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen seither zertifiziert. Die Instandhaltungsmanagementfunktion ist dabei nicht delegierbar. Die anderen drei Funktionen sind delegierbar. Dabei ist aber darauf zu achten, dass das in der Funktion 1 Instandhaltungsmanagement bei der ECM eingeführte Qualitäts- und Sicherheitsmanagement auch bei den fremdvergebenen

Funktionen eingehalten wird. Insbesondere bei der häufig delegierten Funktion Instandhaltungserbringung an Werkstätten, die sich auf die Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen spezialisiert haben, ist das sehr wichtig.

Deshalb bieten die herausgebenden Verbände des VPILF zusammen mit DB Cargo europaweit Instandhaltungswerkstätten an, sich fachtechnisch begutachten zu lassen, um die qualitätsgerechte Anwendung des VPILF sicherzustellen und die Überwachung der fremdvergebenen Instandhaltungserbringung zu gewährleisten.

Inhaltlich zog die verpflichtende Zertifizierung als ECM für die Instandhaltung der Wagenhalter keine Veränderung nach sich. Denn diese warten schon seit 2006 ihre Eisenbahngüterwagen und achten dabei auf sichere

und schadensfreie Waggons, da nur so eine hohe Verfügbarkeit gewährleistet ist.

Zu befürchten war jedoch, dass durch diese Zertifizierungen

- ein hoher bürokratischer Aufwand entsteht,
- der freizügige Einsatz von Eisenbahngüterwagen innerhalb von Europa behindert wird,
- es zu national unterschiedlichen Anforderungen an die ECM-Zertifizierung kommt und
- doppeltes Abprüfen von Inhalten auftritt, die schon Gegenstand anderer Zertifikate sind (zum Beispiel ISO 9001).

Status quo

Zum Stand der Folgen der ECM-Zertifizierung sollen einige Fragen und Antworten Aufschluss geben.

Günzburger Steigtechnik

Wartung 2.0 ohne Steckdose

Ein Höchstmaß an Arbeitssicherheit, ohne Einschränkung der Bewegungsfreiheit – was wie ein unerfüllbarer Wunschtraum klingt, wurde für die Alstom Transport Deutschland GmbH jetzt Wirklichkeit. Dank einer neu entwickelten mobilen Wartungsbühne der Günzburger Steigtechnik, die kabellos im Akku-Betrieb arbeitet, kann das Serviceteam Waggonreparatur am Standort in Salzgitter die Inspektions- und Reparaturarbeiten so flexibel und sicher wie nie zuvor vornehmen. „Bei einem Aufkommen von circa 1500 Kessel- und Schüttgutwagen im Jahr war es zwingend erforderlich, eine Lösung zu finden, sodass wir in unserer Halle auf allen drei Wartungsgleisen gleichzeitig arbeiten können. Dank des neuen Dacharbeitsstands aus Günzburg ist das jetzt möglich, sogar kabellos. Wir sind wirklich stolz auf unsere Neuerung“, sagt Bruno Hartmann, Industri-

al Manager bei der Alstom Transport Deutschland GmbH.

Auf dem mittleren Gleis konnten bislang im Gegensatz zu den beiden äußeren Gleisen keine umfangreichen Wartungsarbeiten an Kesselwagen ausgeführt werden, da dort keine Sicherungsschienen angebracht waren. Jetzt können bis zu drei Mann gleichzeitig auf der Arbeitsbühne arbeiten. Die beidseitigen Arbeitsplattformen lassen sich in der Höhe elektrisch stufenlos bewegen und über mehrere manuelle Ausschübe so in der Breite variieren, dass sie sich stets direkt an die Außenhaut der Kesselwagen andocken lassen.

Für die Günzburger Steigtechnik ist die Alstom-Bühne die erste Wartungsbühne im kabellosen Akku-Betrieb. „Wir freuen uns, dass wir gemeinsam mit unserem Kunden in das Zeitalter Wartung 2.0 einsteigen, denn natürlich lassen sich auch ande-

re Arbeitsbühnen mit dieser Form der Elektromobilität ausstatten. Das bietet Ihnen ein Höchstmaß an Flexibilität und Unabhängigkeit vom bisherigen Stromnetz“, so Ferdinand Munk, Geschäftsführer der Günzburger Steigtechnik.



Die mobile Wartungsbühne der Günzburger Steigtechnik in einer grafischen Darstellung.



Acht Verbände der Bahnbranche gemeinsam zu drei politischen Kernforderungen

Der VPI begrüßt ausdrücklich, dass erstmals acht Verbände der deutschen Eisenbahnbranche gemeinsam drei politische Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017 und für die kommende Legislaturperiode präsentiert haben. Dies ist ein deutliches Zeichen, dass die Eisenbahnbranche wieder zusammenfindet.

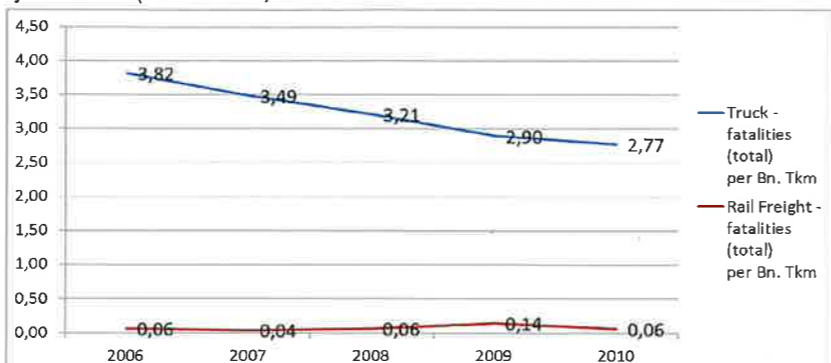
Der Eisenbahnsektor will sich durch Leistung, Qualität und Innovationen selbstbewusst dem Wettbewerb der Verkehrsträger stellen und seinen Marktanteil deutlich steigern. Um dies tun zu können, fordern die Branchenvertreter von der Politik entschlossene und konsequente Entscheidungen für den ökologisch und ökonomisch effizienten Verkehr auf der Schiene. Der Schienenverkehr braucht faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern, eine ausreichende Finanzierung des Systems Schiene und ein nachhaltiges politisches Engagement für Forschung und Entwicklung. Die globalen klima- und umweltpolitischen Herausforderungen, auf die Deutschland sich zuletzt durch den Klimaschutzplan der Bundesregierung richtigerweise verpflichtet hat, erfordern eine konsequente Politik der Verkehrswende. Dafür ist schnelles und deutliches politisches Handeln zugunsten eines effizienten und umweltfreundlichen Schienenverkehrs unumgänglich:

- für mehr Kunden und verlässlichen, planbaren Schienengüterverkehr braucht es die Einführung des Deutschland-Takts,
- für fairen Wettbewerb ist die Halbierung des Trassenpreises der erste Schritt,
- für Zukunftsfähigkeit und Einbindung in den Transportmarkt ist die Förderung von Innovationen notwendig.

In einer gemeinsamen Erklärung haben die acht Verbände ihre Kernforderungen zusammengefasst. Die Broschüre „Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr“ kann bei den genannten Verbänden angefordert werden und steht unter anderem hier zum Download zur Verfügung:

www.vpihamburg.de
im Downloadbereich unter Publikationen/ Positionspapiere.

Todesfälle bei Straßen- und Schienengüterverkehrsunfällen je Mrd. tkm (2006 - 2010)



Quelle: Eigene Auswertung in Anlehnung an EUROSTAT (2013), Pace, J.F. et al. (2012), Basic Fact Sheet Heavy Good Vehicle and Buses, Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTa und ERA (2013), ERAIL European Railway Accident Information Links, www.era.era.europa.eu/investigation.aspx, abgerufen am 07.05.2015

Abbildung 1: Todesfälle je Milliarden Tonnenkilometer (Rot = Bahn).

Wie stellt sich die ECM-Zertifizierung nach über drei Jahren als Pflicht dar?

In jedem Fall sind zusätzliche Kosten entstanden. Diese hängen von mehreren Faktoren ab. So ist es kostenbestimmend, ob alle ECM-Funktionen zertifiziert werden sollen oder ob sich die Tätigkeiten auf mehrere Orte verteilen. Auch die Art und Weise und das Zertifizierungsunternehmen sind für die Höhe der Kosten relevant. Mit Abstand der teuerste und aufwendigste Zertifizierungsweg ist die Zertifizierung durch Nationale Sicherheitsbehörden mit privaten Anbietern als Verwaltungshelfern. Hier können schon mal 80.000 Euro für eine ECM-Zertifizierung anfallen. Es gibt aber auch Zertifizierungen, die 20.000 Euro nicht übersteigen.

Ist mehr Qualität und Sicherheit entstanden?

Dies zu beantworten fällt schwer, da nicht erfassbar ist, was ohne Zertifizierungspflicht eingetreten wäre. In jedem Fall ist es ein Vorteil, dass die ECM-Verordnung europaweit gilt und überall in Europa angewandt werden muss. Für die deutschen Wagenhalter, die immer schon großen Wert auf eine qualitativ hochwertige Instandhaltung gelegt haben, ist sicher die europäische Harmonisierung und Vereinheitlichung der Vorgaben ein Vorteil. Damit ist europaweit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wagenhalter gestiegen. Wir müssen

aber aufpassen, dass diese europäische Harmonisierung nicht anderweitig unterlaufen wird. Generell ist das Sicherheitsniveau im Schienengüterverkehr 40-mal sicherer als im Transport auf der Straße. Jeder weitere Versuch, die Sicherheit zu erhöhen, bringt wenig Zuwachs, aber kostet viel.

Sind in Europa unterschiedliche Anforderungen durch die ECM-Zertifizierung entstanden?

Direkt durch die ECM-Zertifizierungen sind keine unterschiedlichen Anforderungen entstanden. Aber: Durch die ECM-Zertifizierung werden die National Notified Technical Rules (NNTR) in den Fokus gerückt und insbesondere bei der Überwachung durch die Nationalen Sicherheitsbehörden angewandt.

Ein Beispiel: In Deutschland gilt die Normenreihe DIN 27200 ff. „Zustand der Eisenbahnfahrzeuge“, die auch bei der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen anzuwenden ist. Dort sind insbesondere die Teile DIN 27201-6 „Schweißen“ und DIN 27201-7 „Zerstörungsfreie Prüfungen (ZfP)“ wichtig, da die Kompetenznachweise sowohl zu Schweißen als auch zu ZfP explizit in der EU-Verordnung 445/2011 genannt sind. Bisher ist es nicht gelungen, diese DIN in eine EN zu überführen. Die Auflagen in dieser Normenreihe sind sehr strikt und aus dem Verständnis eines national stattfindenden Ver-

kehrs geprägt. Für den Schienengüterverkehr, der ein europaweit freizügig laufender Verkehr sein muss, ist das eine Behinderung der ECM in Deutschland.

Kommt es zu Doppelungen durch unterschiedliche Zertifizierungsverpflichtungen?

Ja, das kommt es. Allein die Abgrenzung zum Qualitätsmanagement gemäß ISO 9001 und dem Qualitätsmanagement, wie es in der EU-Verordnung 445/2011 gefordert ist, gelingt oft nicht. Idealerweise werden beide Zertifizierungen in einem Schritt vom gleichen Zertifizierer durchgeführt. Das würde Synergien bringen.

Der VPI bietet sogenannte Kombi-Audits an, bei denen die Zertifizierung nach ECM und die Fachtechnische Begutachtung gemeinsam durchgeführt werden. Die Zertifizierung für die Funktion Instandhaltungserbringung und die Fachtechnische Begutachtung sind ohne Überlappungen nahtlos aufeinander abgestimmt.

Ausblick

Es ist von der EU geplant, auch für die Instandhaltung der anderen Schienenfahrzeuge die Zertifizierung der ECM verpflichtend einzuführen. Dabei sind

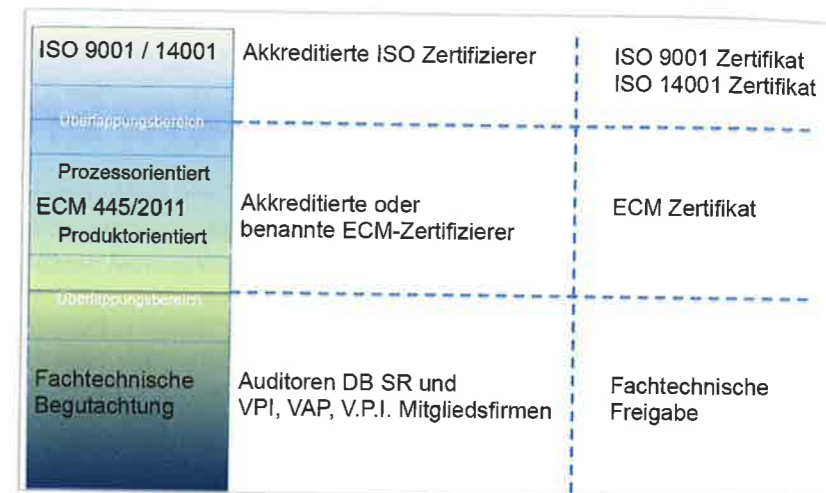


Abbildung 2: ISO 9001_ECM 445/2011_FtB.

die Erfahrungen aus dem Bereich der Eisenbahngüterwagen abzufragen und einzubeziehen. Insbesondere müssen sehr schnell die NNTR in in ganz Europa geltende Regeln umgewandelt werden. Ansonsten ist das Ziel eines interoperablen Schienenverkehrs in Europa nicht umsetzbar.

Bei allen diesen Regelungsansätzen ist darauf zu achten, dass es nicht zu weiteren Überregulierungstatbeständen im Schienenverkehr kommt. Dies würde die intermodale Wettbewerbsfähigkeit noch weiter zuungunsten der Schiene verschieben. Vergleichbare Regeln sucht man bei Lkw und Pkw bisher vergeblich. Die VPI war und ist hier national und über die UIP

auch europaweit im Dialog mit allen Beteiligten und versucht, das System der ECM-Zertifizierungen so mitzugestalten, dass unnötiger Aufwand vermieden wird.

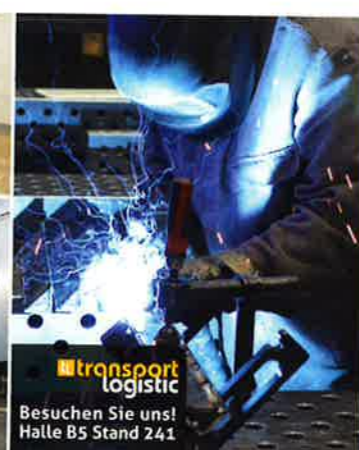
VPI stellt weiterhin dem Markt die Leistungen (VPILF und Fachtechnische Begutachtung) zur Verfügung, die als Bausteine bei der Instandhaltung und Wartung von Eisenbahngüterwagen auch nach EU-Verordnung 445/2011 genutzt werden können. Aufgrund des hohen Anwendungsgrades stellen diese Leistungen einen wichtigen Schritt zur Standardisierung der Wartung von Eisenbahngüterwagen in Europa dar.

Jürgen Tuscher, VPI

ANZEIGE

O|W|S SERVICE FÜR SCHIENENFAHRZEUGE

Reparatur. Entwicklung. Fertigung.



QUALITÄTWERKSTATT FÜR SCHIENENFAHRZEUGE

- Karosseriearbeiten aller Art
- Reparaturkonzepte
- Gutachten
- GFK Instandsetzung
- Klebearbeiten (DIN 6701-2 Klasse A1)
- Schweißen (DIN 15085 CL1)
- Sandstrahlen, Lackieren

OWS Oberpfälzische Waggon-Service GmbH
Zur Centralwerkstätte 11 | 92637 Weiden
T +49 961 398943-0 | www.ows-welding.de