

waggon24 GmbH

Instandhaltung (macht) wird mobil

Das hat er sich fein ausgedacht: Bernd Weinreich, Geschäftsführer der waggon24 GmbH, begibt das zehnjährige Bestehen seines Unternehmens mit einem Gedankenaustausch unter Fachleuten. Und der fand auf höchstem Niveau statt. Das Thema: „Die Instandhaltung (macht) wird mobil.“



Voll besetztes Auditorium sowie aufmerksame Zuhörerinnen und Zuhörer während der Vorträge.

Die waggon24 GmbH ist ein in der Branche weithin bekannter mobiler Instandhaltungsdienstleister für Eisenbahngüterwagen.

Zu seinem Jubiläums-Kolloquium hatte Geschäftsführer Bernd Weinreich jedoch nicht nur Instandhalter eingeladen. Unter den Gästen am 12. April 2017 in der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften befanden sich Schienenoperatoren, Logistiker, Eisenbahner, Schienenfahrzeugbauer und Wissenschaftler der TU Berlin.

Weinreich verwies eingangs darauf, dass sich die Instandhaltung der Güterwagen anpassen muss, „um dem Verkehr auf der Schiene die Flexibilität und Verfügbarkeit zu geben, die er im Wettbewerb benötigt“. Die Verfügbarkeit der Wagen rücke mehr in den Mittelpunkt. Doch es gebe kein einheitliches Vorgehen im Sektor, Regelwerke, Ausbildung und Zusammenarbeit seien entwicklungsbedürftig.

Prozesse optimieren

Kerstin Corvers, Geschäftsführerin der TFG Transfracht, verwies nicht ohne Stolz darauf, dass die Transfracht im Jahr rund 600.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert. Weitere Verlagerung sei dringend notwendig. Denn nicht nur die Bahnbranche ächzt unter Personal-mangel, auch der Lkw-Bereich stößt an seine Grenzen. So werden in den kommenden Jahren 40.000 Trucker in Rente gehen. Laut einer Prognose sollen jedoch nur 14.000 junge Lkw-Fahrer nachrücken. Um diese Güter zu übernehmen, muss aber die Schiene fitgemacht werden. „Und da tut sie sich bei allen Bekundungen immer noch sehr, sehr schwer“, so Corvers. Der Kunde will seine Ware haben – pünktlich, sicher und zuverlässig. Die Verfügbarkeit muss besser werden – zeitnah, schnell und auf das Erforderliche ausgerichtet. Nicht immer nur von Digitalisierung reden, sondern handeln. Der erste Schritt

hierzu ist eine Prozessoptimierung. Denn: „Ein schlechter Prozess wird durch die Digitalisierung nur zu einem schlechten digitalisierten Prozess.“ Frank Sadowski von der HVLE, im Verband der Wagenhalter in Deutschland (VPI) für das Überarbeiten des Leitfadens hinsichtlich der Mobilen Instandhaltung verantwortlich, verwies darauf, dass sein Unternehmen bereits



Bernd Weinreich in seinem Element: „1838 hatte die preußische Eisenbahn ein Regelwerk von 40 Seiten. Da stand alles drin. Heute haben wir Zehntausende Seiten.“

FOTOS: JAVOR TSHAKAROV/WAGGON24

80 Prozent der Instandhaltung mobil durchführt. Die HVLE sei EVU, für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM), Halter von Wagen und ECM, Anmieter von Wagen und Instandhalter. Für die Mobile Instandhaltung gebe es Vorgaben, Halteranweisungen, den VPI-Leitfaden und so weiter. Dennoch seien solche Sachen wie zum Beispiel Dokumentation, Instandhaltungsregelwerk und Grenzwerte nicht eindeutig geregelt. Hier bestehe Nachholbedarf.

Wissen, wann der Waggon ausfällt

Michael Breuer, Geschäftsführer der RailWatch GmbH, stellte in seinem Vortrag „Instandhaltung-to-go, Data-to-go – Zukunftstrends der Instandhaltungsoptimierung“ sein infrastrukturelles Güterwagen-Monitoring-System vor. Nachdem 2017 drei feste Stationen eingerichtet worden sind (eine in Bremerhaven, zwei an der Rheintalschiene), soll das System in diesem Jahr durch zwölf weitere Stationen erweitert werden. Durch optische und akustische Datenerfassung sollen Zustände und Verschleißerscheinungen an Güterwagen festgehalten und für Nutzer aufbereitet werden. „Wir wissen, wann ein Güterwagen ausfällt“, so Breuer.

Dachuan Shi und Tim Langhoff von der TU Berlin stellten ihre wissenschaftlichen Forschungsergebnisse hinsichtlich einer Zustandsüberwachung durch ein autonomes, energieautarkes Sensornetzwerk an Bord von Güterwagen vor. Shi betonte, die Forschung bewege sich im Rahmen von INNOWAG (Innovative Überwachungs- und prädiktive Instandhaltungslösungen am Leichtbaugüterwagen), einem Shift2Rail-Projekt: Schwerpunkte seien Datensammlungen und -auswertungen zur Ladegutüberwachung und zur prädiktiven Instandhaltung. Robert Hummel und Hendrik Schäfer von der waggon24 Service GmbH referierten über Anforderungen und Lösungen für eine moderne Teileversorgung. Sie verweisen auf die Nutzung von B2C-Erfahrungen im Internet. Daraus müsse für eine B2B-eCommerce gelernt werden. Waggon24 habe sein Materialmanagement zu einem Handel mit Ersatzteilen ausgebaut. Der Web-Shop ent-



Während der Podiumsdiskussion (v.l.n.r.): Frank Sadowski, Kerstin Corvers, Ulf Ringer (Bahn-Media Verlag/Moderation) und VPI-Verbandsvorsitzender Malte Lawrenz.

halte von einfachen Ersatzteilen bis hin zu Radsätzen alles – mit transparenten Preisen, Lieferzeiten und so weiter.

Gemeinsam agieren

Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, ging in seinen Ausführungen auf den Masterplan Schienengüterverkehr und das Mitwirken der Verbände der Bahnbranche daran ein. Dabei verwies er auch auf Entwicklungen, die sich im Zusammenwirken der Verbände vollzogen haben. „Vor fünf Jahren waren die EVU die Feinde der Wagenhalter. Die machten nur die Waggons kaputt und drücken die Werkstattpreise – dachten so manche Halter“, so Lawrenz. „Doch das hat sich deutlich geändert. Heute heißt es: Geht es den EVU gut, geht es den Wagenhaltern gut und umgekehrt.“ Dann ging er auf die To-do-Liste der Halter ein:

- Fahrzeuge müssen zeitnah ausgestattet werden mit Stromversorgung, standardisierten Schnittstellen und Sensorik.
- Das Instandhaltungsregelwerk muss den modernen Erfordernissen angepasst werden.
- Wirtschaftlich tragfähige europäische Lösungen für die Instandhaltung müssen her.
- Innovative Güterwagen müssen serienreif entwickelt und eingesetzt werden.
- Die Regelwerke für Schienenfahrzeuge müssen hinsichtlich der Behinde-

rung von Innovationen durchsucht und „entschlackt“ werden.

Hinsichtlich des VPI-Leitfadens betonte Lawrenz, dass es bereits über 450 Bezieher in Europa gebe und der Leitfaden bereits in zwölf Sprachen übersetzt sei. „Wir überlegen derzeit, eine Service GmbH zu gründen, um weitere Module im Leitfaden anzubieten und das Regelwerk internationaler zu gestalten.“ Zum Abschluss gab es eine Podiumsdiskussion, in der neben Malte Lawrenz auch Kerstin Corvers und Frank Sadowski für Antworten zur Verfügung standen. Hier konnte sich in der Moderation auch das Privatbahn Magazin einbringen. Dabei ging es um solche Fragen wie: Wer sagt mir, dass mein Instandhaltungsprozess Mist ist? Wie sollen Regelwerke im europäischen Rahmen vereinheitlicht werden? Wem gehören die Daten? Sind Wagenhalter und Instandsetzer überhaupt auf eine Zunahme des Anteils der Schiene am Modal Split vorbereitet? Wie soll der Nachwuchs für die Branche gesichert werden?

Alles in allem: Bernd Weinreichs Idee, aus der Jubiläumsveranstaltung ein Forum des Gedankenaustausches zu machen, ist in allen Punkten aufgegangen. Bleibt nur zu hoffen, dass es bald wieder eine derartige Gelegenheit gibt. Vielleicht braucht es dazu aber auch kein Jubiläum ...

ur