



Schleppende Kommunikation verhindert, dass schnell und vorausschauend gearbeitet werden kann.

VPI

Maintenance Supply Chain sorgt für Tempo bei der Instandhaltung

Die Schiene muss effizienter werden. Aber wo liegen die entscheidenden Stellschrauben, um hier voranzukommen? Es lohnt ein Blick auf Felder, in denen die Straße heute gegenüber der Schiene die Nase klar vorn hat. Dazu gehören etwa schlanke, schnelle Prozesse in der Instandhaltung. Warum ist der Lkw so viel schneller aus der Werkstatt und wieder im Einsatz als der Eisenbahnwagen? Vor allem: Wie können wir das ändern? Die Antwort der ERMEWA auf diese Herausforderung ist die Maintenance Supply Chain.

Wo es heute hakt, zeigt uns ein Blick in den Alltag von Instandhaltungswerkstätten. Um Missverständnisse zu vermeiden: Nicht sie sind das Problem, sondern im Kern der mangelnde und nicht zuverlässige Informationsfluss zwischen den beteiligten Akteuren der Instandhaltungskette. Schleppende Kommunikation verhindert, dass schnell und vorausschauend gearbeitet werden kann. Was der fiktive Kollege Martin Müller, Produktionsleiter einer Güterwagen-Instandhaltungswerkstatt, Tag für Tag bei der Abwicklung seiner Aufträge erlebt, verdeutlicht, wo die Probleme liegen.

Wenn Martin Müller morgens die Werkstatt betritt, überprüft er als Erstes die frisch vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf die Werksgleise gebrachten Wagen. Schon hier gehen die Probleme los: Meist stimmen Zahl

und Typenvarianten nur zu einem Drittel mit seiner Planung überein. Er versucht in den nächsten Stunden mühsam die jeweiligen Gründe für den Werkstattaufenthalt und die Auftraggeber herauszufinden.

Instandhaltung: zu wenig Kommunikation

Am nächsten Tag weiß er mit Glück, dass das EVU einen der Wagen wegen Bremsmängeln aussortiert und erstaunlicherweise zur Reparatur in seine einige Hundert Kilometer entfernte Werkstatt geschickt hat. Der Transport in die Werkstatt hat im Einzelwagenverkehr 14 Tage gedauert.

Nach fünf Tagen hat Martin Müller Kunde, EVU, Halter und Schadensprotokoll erfasst, der Auftrag zur Reparatur wird per E-Mail erteilt. Er bestellt die notwendigen Ersatzteile: Lieferzeit drei Wochen.

Die eigentliche Reparatur wird dann vom Werkstatt-Team in zwei Tagen durchgeführt. Weitere fünf Tage steht der Wagen auf dem Werksgleis, denn Adressat und Zielbahnhof müssen noch beim Halter erkundet und der nächste Ausgangszug muss abgewartet werden. Bis der Wagen wieder beim Mieter ankommt, vergehen noch einmal zwölf Tage im Einzelwagenverkehr.

Der Wagen hat geschlagene 59 Tage damit verbracht, repariert zu werden. Würden in der Logistikbranche 59 Tage für die Reparatur eines Lkw akzeptiert? Sicherlich nicht. Der defekte Lkw würde an Tag eins auf den Hof der Werkstatt gebracht, Ersatzteile würden über Nacht geliefert und an Tag zwei sähe man ihn schon wieder auf der Autobahn.

Die entscheidende Frage ist: Könnte der Schienengüterverkehr einen vergleichbaren Service bieten? Ließen sich Instandhaltungszeiten spürbar reduzieren? Die Antwort lautet: Ja, das geht.

Es geht schneller – wenn der Informationsfluss stimmt

Ein fiktiver Ablauf zeigt, wie die Instandhaltungskette drastisch beschleunigt werden kann: Schon bevor Werk-

stattleiter Müller den defekten Wagen in Augenschein nimmt, hat der EVU-Wagenmeister das Schadensprotokoll mit genauer, kodierter Schadensbeschreibung per Tablet aufgenommen und dem Halter mit Ortsangabe umgehend elektronisch übermittelt. Der Halter hat seinerseits über sein Bremsmonitoring das Schadensprotokoll überprüft und gegebenenfalls ergänzt. Er wählt eine nahe gelegene Vertragswerkstatt aus, erteilt im Einvernehmen mit seinem Kunden einem EVU den Auftrag, den Wagen in diese Werkstatt zu bringen. Das EVU sendet dem Halter den elektronischen Frachtbrief. Der Halter kann die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) des Wagens berechnen und der Werkstatt mitteilen.

Über kodifizierte Arbeitsbeschreibungen hat der Halter der Werkstatt den Auftrag elektronisch übermittelt und bekommt im Gegenzug ebenfalls elektronisch eine Auftragsbestätigung, einen Kostenvorschlag und eine geschätzte Aufenthaltsdauer. Die Werkstatt hat über ein Webportal Zugriff auf die Wagendatei des Halters und kann auf Basis des Halterauftrags die notwendigen Ersatzteile bereits bestellen. Nach Ankunft des Wagens wird er umgehend in der Werkstatt repariert – mit den vor seiner Ankunft eingetroffenen Ersatzteilen.

Der Halter teilt seinem Kunden die Aufenthaltsdauer mit, plant bereits den Ausgangstransport. Der Kunde teilt noch während der Reparatur dem Halter den Zielbahnhof mit. Daraufhin kann der Halter ihm die voraussichtliche Rückkehr des Wagens in den Geschäftsbetrieb übermitteln.

Eine Effizienzsteigerung ist schon heute möglich

Der gesamte Prozess nimmt so weniger als zehn Tage in Anspruch. Die Vorteile für den Kunden liegen auf der Hand: bessere Assetauslastung, mehr Umsatz und weniger Kosten.

Die Bausteine für die hier skizzierte Effizienzsteigerung sind entweder bereits verfügbar oder werden es in den nächsten Monaten sein. Das beschriebene elektronische Schadensprotokoll



Peter Reinshagen
Managing Director
ERMEWA SA

ist sehr weit gediehen: EVU können solche Schadensprotokolle bereits erstellen.

Auch für die Werkstätten bietet die Maintenance Supply Chain große Vorteile: Über eine höhere Wagendurchlaufzahl mit mehr Umsatz bei gleichen Investitionen und nur geringfügig höheren Kosten lässt sich die Effizienz signifikant steigern – und schafft durch höhere Rentabilitäten Luft für wichtige Zukunftsinvestitionen. Das gilt auch für EVU, denn der verbesserte Durchlauf wirkt positiv auf die Rentabilität des Einzelwagenverkehrs.

Schienengüterverkehr ist Klimaschutz

Das Maintenance Supply Chain-Konzept ist aus Sicht der ERMEWA ein zentraler Baustein, um den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Selbstverständlich sind weitere Schritte notwendig, wie beispielsweise die Einführung einer digitalen automatischen Kupplung und eine umfassende Digitalisierung.

Letztlich kann es aber nur im Bündeln dieser verschiedenen Maßnahmen gelingen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im geforderten Maß voranzutreiben. Wir brauchen diese Verlagerung dringend. Ohne einen starken Schienengüterverkehr wird es uns nicht gelingen, die Klimaziele zu erreichen und die Zukunft der nächsten Generation zu sichern. Die ERMEWA hat sich aufgemacht: „Let's reinvent the railway together“.

Peter Reinshagen



Den AVV richtig anwenden: Neue Schulungstermine im Herbst 2019
Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist keine einfache Lektüre. Dennoch ist das Verstehen dieses Vertragswerks, das die Rechtsbeziehungen zwischen EVU und Wagenhaltern regelt, für die Mitarbeiter von Unternehmen des Güterverkehrssektors zwingend.

Entsprechend hoch war in den vergangenen zwei Jahren die Nachfrage für das gemeinsam mit der UIP aufgelegte Schulungsprogramm. Der VPI wird deshalb auch 2019 im September und Oktober weitere Schulungstermine anbieten.

Erneut finden unsere AVV-Schulungen in einem Waggon-Instandhaltungswerkstatt statt. Der Vorteil liegt auf der Hand: Theoretisch besprochene Inhalte können unmittelbar in der Praxis nachvollzogen werden. So wird beispielsweise eine wagentechnische Untersuchung gemäß Anlage 9 AVV gemeinsam mit einem ausgebildeten Wagenmeister durchgeführt und vorhandene Schäden werden im AVV Schadprotokoll aufgenommen. Teilnehmer, die im Normalfall nur das fertige Schadprotokoll auf den Schreibtisch bekommen, lernen in der Werkstatt Umstände und Schwierigkeiten auf der anderen Seite des Prozesses kennen.

AVV-Schulungen jetzt auch als Inhouse-Angebot

Neu ab diesem Jahr: Der VPI bietet auch Schulungen an, die ausschließlich den theoretischen Teil der AVV-Seminare abdecken. Dieses Angebot kann auf Nachfrage interessierter Mitglieds- und sonstiger Unternehmen als Inhouse-Schulung durchgeführt werden oder an vom VPI organisierten Orten.

Die genauen Termine finden Sie ab Juni 2019 auf der VPI-Homepage www.vpihamburg.de. Vormerkungen für die diesjährigen AVV-Schulungen und Anfragen zu Inhouse-Seminaren richten Sie bitte an fehr@vpihamburg.de. Unser Schulungsangebot richtet sich in erster Linie an Mitarbeiter von Mitgliedsunternehmen, die mit der täglichen Abwicklung der AVV-Themen befasst sind.