

Die Technische Kommission sucht praktikable Lösungen, die trotzdem den hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden.

VPI

Expertise der Branche bündeln

Digitale Transformation und Wissensmanagement sind zwei Themen, die für Jakob Kudlinski, den neuen Leiter der Technischen Kommission (TK) des VPI, ganz oben auf der Agenda stehen. Im Gespräch mit dem Privatbahn Magazin erläutert er, vor welchen Herausforderungen er die Branche sieht und warum der TK des Verbandes nicht nur bei technischen Ad-hoc-Themen eine wichtige Aufgabe zukommt.

Privatbahn Magazin: Herr Kudlinski, Sie haben frisch die Leitung der TK übernommen. Wie lief der Auftakt?

Jakob Kudlinski: Gut, aber alles andere als ruhig. Wir hatten gleich ein sehr komplexes Thema aus dem Bereich Tanktechnik auf dem Tisch. Gefahrgutfragen sind hochsensibel. Es war nicht viel Zeit für entspannten Small Talk. Aber die Zusammenarbeit lief so, wie ich es mir erhofft hatte: konstruktiv, kollegial und konzentriert am Thema. Wir haben gemeinsam einen zielführenden Vorschlag zur Problemlösung entwickelt und kommuniziert. Insofern war das durchaus ein erfreulicher Einstieg, wengleich auch ein Sprung ins kalte Wasser.

Die TK gilt als eines der Schwergewichte des VPI. Wieso?

Unser Gremium ist hochkarätig besetzt und bündelt die technische Expertise der Branche. Entsprechendes Gewicht haben die Empfehlungen, die wir aussprechen. Die Kommission ist der Ort, an dem die technische Meinungsbildung des Verbandes stattfindet. Ein Beispiel: Wenn ein sogenanntes „Ereignis“ gemeldet wird, etwa ein Radbruch, diskutieren wir das in unserem Kreis. Was könnte die Ursache gewesen sein und vor allem, welche Schlüsse sind daraus für die Zukunft zu ziehen? Das Ergebnis mündet dann in eine Empfehlung, die der VPI an seine Mitglieder und Partnerverbände kommuniziert.

Steht für die TK die Reaktion auf akute „Ereignisse“ im Vordergrund? Oder sehen Sie das Gremium auch als Gestalter?

Beides hat in der Arbeit der TK seine Bedeutung und seinen Raum. „Ereignisse“ sind Ad-hoc-Themen, mit denen wir uns umgehend befassen. Akute Sicherheitsthemen genießen immer Priorität. Kontinuierlich beschäftigen wir uns etwa mit Fragen der Harmonisierung von Normen und technischen Standards. Wir diskutieren gemeinsam die unterschiedlichsten Fragestellungen und Herausforderungen, die im Einsatz von Schienengüterwagen entstehen. Meist geht es um Themen rund um die Instandhaltung. Aber auch Neubau,

neue Komponenten sowie die technisch-betrieblichen Voraussetzungen des Einsatzes von Schienengüterwagen zählen dazu.

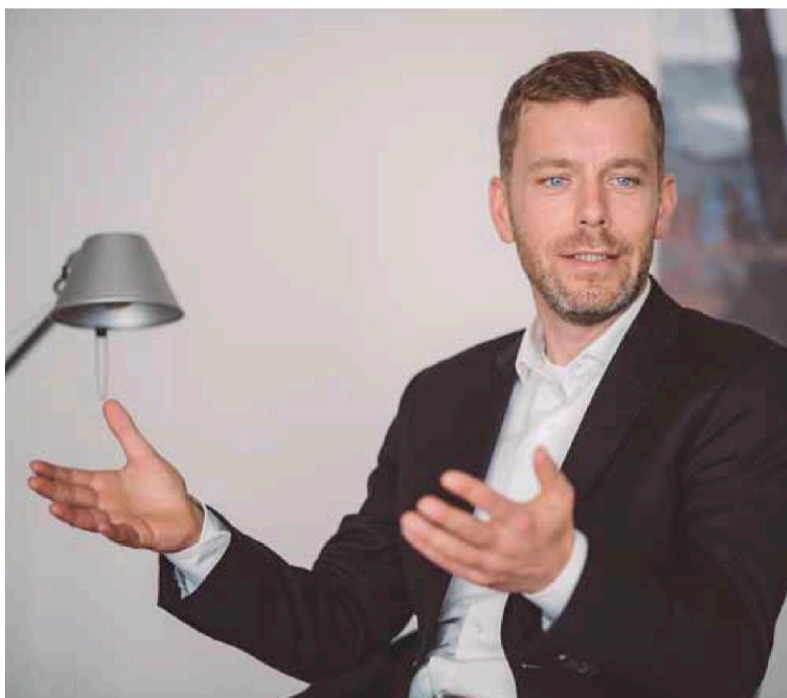
Das hört sich spannend, aber auch nach viel Verantwortung und Arbeit an. Haben Sie lange überlegen müssen, ob Sie die Aufgabe übernehmen möchten?

Ich habe mir die nötige Zeit für diese Entscheidung genommen, Gespräche geführt und mich schließlich klar für diese Aufgabe entschieden. Wichtig war für mich, dass ich dabei auf die volle Unterstützung des Verbandes und auch meines Unternehmens, der GATX, zählen kann. Das ist der Fall. Ich freue mich jetzt darauf, unternehmensübergreifend an der Gestaltung des Sektors mitzuwirken. Den Schienengüterverkehr weiterzuentwickeln – und so auch seinen Marktanteil gegenüber der Straße zu verbessern – ist mir

wirklich ein Anliegen. Als Maintenance Systems Manager der GATX Rail Europe sind die Themen der TK im Übrigen meist Fragen, mit denen ich aus meinem beruflichen Alltag vertraut bin.

Eine neue Leitung bietet auch immer die Möglichkeit neue Akzente zu setzen. Haben Sie Pläne?

Die TK hat in den vergangenen Jahren ausgezeichnete Arbeit geleistet. Ich fühle da keinen Druck, mich zu profilieren, indem ich alles umkrempele. Dennoch wird sich die Arbeit der TK verändern. Eine der zentralen Aufgaben, der Return of Experience (REX) für die Weiterentwicklung unseres Instandhaltungsleitfadens VPI-EMG, ist Anfang des Jahres an die Gremien der vom Verband neu gegründeten Servicegesellschaft VERS übergegangen. Das heißt nicht, dass es keinen Informationsfluss mehr in Richtung Leitfaden geben wird. Aber die Verantwortung



Den Schienengüterverkehr weiterzuentwickeln ist Jakob Kudlinski ein Anliegen.

VPI INFORMIERT



Neuer Lenkungskreis für den VPI 08

Güterwagenhalter und Werkstätten engagieren sich bei der Weiterentwicklung des Moduls zum elektronischen Datenaustausch im VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG).

Ein moderner, zukunftsfähiger Schienengüterverkehr ist digital unterwegs – darüber herrscht sektorweit Konsens. Auch im europaweit etablierten Instandhaltungsleitfaden VPI-EMG nimmt das Thema Digitalisierung und elektronischer Datenaustausch seit Jahren eine wichtige Rolle ein. Vorstände und Geschäftsführer von Haltern und Werkstätten haben sich jetzt im neu gebildeten Lenkungskreis VPI 08 zusammengefunden, um den strukturierten Datenaustausch über das Leitfadenmodul 08 branchenweit voranzutreiben.

Strukturierter Datenaustausch für effiziente Prozesse

Der neu gegründete Lenkungskreis will die bestehende VPI 08 Arbeitsgruppe bei der Weiterentwicklung des Tools unterstützen und die strategische Ausrichtung festlegen. Das gemeinsame Ziel: In naher Zukunft sollen alle Halter und Werkstätten ohne großen Aufwand in der Lage sein, elektronisch Daten auszutauschen – ganz gleich, wie groß oder wie IT-affin sie heute sind.

Für Halter und Werkstätten ist der strukturierte Datenaustausch auf Basis des Leitfadenmoduls VPI 08 zentral für die Effizienzsteigerung der eigenen Prozesse. Derzeit sind Anwendungsgrade und Umsetzungstiefe des VPI 08 noch sehr unterschiedlich – sowohl innerhalb der VPI-Mitgliedsunternehmen als auch unter den Nutzern des VPI-EMG insgesamt.

Gründungsmitglieder des Lenkungskreises VPI 08

Im Lenkungskreis VPI 08 engagieren sich: Carsten Elstner (Kaminski Waggonbau), Johann Feindert (GATX Europe), Bernd Hommels (Project Partners GmbH), Malte Lawrenz (VPI), Peter Reinshagen (ERMewa SA), Carsten Schiering (TRANSWAGGON GmbH), Markus Vaerst (WASCOSA AG), Ines Villmann-Doll (Villmann Gruppe) und Sven Wellbrock (VTG AG).

und damit auch Arbeit liegt nicht mehr allein bei der TK. Das schafft Freiräume, die ich nutzen möchte.

Die Branche steht vor großen Herausforderungen, die wir als TK mitgestalten wollen.

Welche Themen werden denn künftig verstärkt in den Fokus der TK rücken?

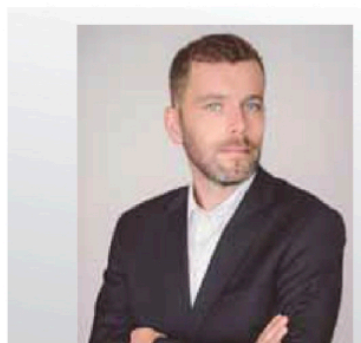
Ganz oben steht für mich die digitale Transformation der Branche. Hier geht es nicht nur darum, den Prozess zu beschleunigen. Wichtig ist auch, dafür zu sorgen, dass dies mit einem sektorweiten Blick geschieht. Wir müssen Insellösungen vermeiden, um das Potenzial, das die Digitalisierung bietet, am Ende auch heben zu können. Das gilt für die Einbindung des Wagens in Logistikketten ebenso wie für die vorausschauende Instandhaltung. Aus meiner Sicht müssen wir auch verstärkt in den Blick nehmen, dass Daten zu erheben nur der erste Schritt ist. Ohne Data Analytics hilft uns Big Data nicht weiter. Ich sehe uns hier aber nicht als Kämpfer allein auf weiter Flur: Wir werden aktiv die Kooperation mit Arbeitsgruppen wie dem Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS), internationalen Arbeits-

gruppen unseres europäischen Dachverbandes UIP und anderer Verbände suchen.

Und was steht noch für Sie auf der Agenda?

Generationswechsel (*lacht*). Im Ernst: Das ist und wird zunehmend ein großes Thema für uns werden. Meine Übernahme der TK-Leitung ist ja schon ein

Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets richten. Wie läuft etwa der One-Stop-Shop OSS in der Praxis mit Blick auf die Inbetriebnahme der Schienengüterwagen? Wo hakt es vielleicht und welche Lösungsansätze können wir über unsere Gremienvertreter in Brüssel adressieren? Dauerbrenner sind und bleiben sicher auch die Themenfelder Laufwerk und Prüfungen, speziell die



Jakob Kudlinski
befasst sich seit zehn Jahren mit der Entwicklung, Konstruktion und Instandhaltung von Güterwagen. Er ist als Maintenance Systems & Quality Assurance Manager bei der GATX Rail Europe tätig und bringt seine Expertise und Erfahrung seit Frühjahr 2018 in die TK des Wagenhalterverbandes VPI ein.

Teil davon. Zahlreiche Kollegen, die sich in den Gremien des Verbandes engagieren, gehen in den kommenden Jahren in den Ruhestand. Diese Experten sind oft exklusive Wissensträger, in manchen Fällen bereits seit Jahrzehnten. Was passiert, wenn dieses Erfahrungswissen mit ihnen in den Ruhestand entschwindet? Wir müssen deshalb mit einem guten Wissensmanagement dafür sorgen, dass uns ihre Fachkenntnis nicht verloren geht – der Branche insgesamt ebenso wie dem Verband.

Digitalisierung und Generationswechsel sind zwei Themen, die die TK sicher über einen längeren Zeitraum beschäftigen werden. Welche aktuellen Themen sehen Sie für die kommenden Monate im Vordergrund Ihrer Arbeit?

Unsere Tagesordnung wird immer geprägt sein von aktuellen Ereignissen aus dem Betrieb von Güterwagen. Ich möchte aber in den kommenden Monaten auch den Blick auf die

Zerstörungsfreie Prüfung ZfP. Aus meiner Sicht müssen wir uns auch verstärkt mit den in die ECM-Verordnung aufgenommenen Safety Critical Components SCC auseinandersetzen. Hier drohen ausufernde Verpflichtungen für Monitoring und Dokumentation für ECM-Verantwortliche. Als TK wollen wir hier praktikable Lösungen suchen, die trotzdem den hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden.

Wird auch unter Ihrer Leitung im kommenden Sommer zur branchenweit etablierten Technischen Informationsveranstaltung TIV geladen?

Auf jeden Fall. Das jährliche Update zu technischen Themen wird von Haltern, Werkstätten und Herstellern geschätzt. Allerdings möchte ich das Format weiterentwickeln und statt der sehr breiten Themenpalette künftig Schwerpunkte setzen. Ich freue mich schon darauf, die Kollegen nächstes Jahr in Bonn begrüßen zu können.

Die Fragen stellte Kerstin Domscheit.