

11. VPI-SYMPOSIUM: DEBATTE ZU ZUKUNFTS- THEMEN DER BRANCHE IM DIGITALFORMAT



Foto: VPI

OPTIMISMUS VERBREITETE AM 12. JANUAR 2021 DAS 11. VPI-SYMPOSIUM: DIE BEIDEN GROSSPROJEKTE DES SEKTORS – DAK UND VERS-TOOL ZUM DIGITALEN DATENAUSTAUSCH – HABEN „FAHRT AUFGENOMMEN“, SO DER VORSITZENDE DES WAGENHALTER-VERBANDS MALTE LAWRENZ.

Wegen der Pandemie hatte der traditionelle Neujahrsempfang am Vorabend des Symposiums ausfallen müssen. Die Veranstaltung selbst hielt der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. als rein digitales Format ab. Das geschah jedoch äußerst professionell mit mehreren Kameras, wobei die meisten Vortragenden und Diskutanten in gebührendem Abstand voneinander saßen und zusätzlich der ERMEWA-Vorsitzende Peter Reinshagen aus Paris zugeschaltet wurde. Über 500 Livestream-Zuschauer belohnten den VPI für seine Mühen.

Der Geschäftsführer Technik der VPI European Rail Service GmbH (VERS) Joachim Wirtgen gab einen Überblick über die Entwicklung der Serviceaktivitäten des VPI. Dass die Güterverkehrsbranche bislang relativ ungehindert durch die Pandemiezeit kam, liege auch daran, „dass moderne Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen“. Damit könnten „große Datenmengen in immer gleichen Formaten oder Systemen ausgetauscht werden“. Wichtig sei die ständige Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Abwicklung von Unterhaltung und Reparatur des Wagenmaterials auf hohem Niveau gewähre der VPI European Maintenance Guide. Wirtgen: „Der VPI EMG ist erhältlich in 13 Sprachen und wird mittlerweile von 474 Institutionen oder Unternehmen bezogen. Fachtechnisch begutachtet werden durch die Mitarbeiter der VERS rund 280 Unternehmen, Reparaturwerkstätten oder mobile Serviceteams in 19 Ländern Europas.“

Die Erstellung dieser Richtlinien wurde in der Technischen Kommission des VPI erstmals 2010 besprochen. Wirtgen: „Anlass war die Forderung der Behörden, dass die Nachverfolgbarkeit des Lebenslaufs von Radsätzen nach einem großen Unfall in Italien gewährleistet sein muss. Es wurde die sogenannte European Wheelset Traceability, kurz EWT, entwickelt. 2010 wurde dieses System erstmalig in dem VPI-Modul 08 veröffentlicht.“ Mit der Zeit kamen immer mehr Kapitel hinzu. Protokolldaten wurden zunächst händisch in Formulare geschrieben und per Fax oder Mail versandt – eine umständliche Form und zudem fehleranfällig.

VERS-TOOL – DIGITALE EFFIZIENZSTEIGERUNG

Daher wurde, so Wirtgen, 2019 bei VERS „der Restart-Knopf gedrückt“: „Ziel war es nun, in einem ersten Schritt deutlich weniger Daten, deutlich weniger Dokumente auf digitalem Weg zwischen ECM und Werk zu versenden und hierfür ein Tool zu entwickeln. Dieses Tool sollte insbesondere kleineren und mittleren Werkstätten, welche ja doch etwas finanzschwächer sind, den Einstieg in den digitalen oder elektronischen Datenaustausch ermöglichen. In intensiver Absprache mit einigen Werkstätten und Haltern wurde in 2020 das VERS-Tool entwickelt. An den Online-Schulungen letztes Jahr im November und Dezember beteiligten sich mehr als 300 Teilnehmer aus ganz Europa. Die Schulungen wurden in fünf Sprachen durchgeführt.“ Für die Bezieher des ECM werde die Nutzung des VERS-Tools kostenlos sein und an keinerlei Auflagen gebunden.

Der wesentliche Schritt zur digitalen Zukunft des Unterhaltungswesens bei Güterwagen ist also gemacht. Wichtig bleibe dabei für Werkstätten und ECM, so der VERS-Geschäftsführer: „Was machen diese mit den Daten? Wie gehen sie damit in ihren Datenbanken um, welche Auswertung machen sie? Der Umgang mit diesen Daten unterscheidet die Qualität der ECM und der Werkstätten und bildet auch einen kleinen Baustein der Wettbewerbsfähigkeit von ECM und Haltern.“

In dieselbe Kerbe schlug Bernd Hommels, der mit seinem Digitalunternehmen Project Partners an der Ausarbeitung des Tools teilgenommen hatte: „Wenn wir uns die großen Internetriesen angucken in den USA: Amazon und google sind nicht erfolgreicher, weil sie mehr Server haben oder schnellere, sondern, weil sie mehr Daten haben und weil sie diese Daten intelligent auswerten.“ Ines Villmann-Doll (INVEHO Deutschland) lobte die unkomplizierte Nutzung des Angebotes in den Werkstätten, Jakob Kudlinski (GATX) und Peter Reinshagen (ERMEWA) unterstrichen die Bedeutung der Weiterentwicklung von VPI08-Standards für die Effizienzsteigerung in der Instandhaltung.

EUROPÄISCHES JAHR DER SCHIENE FÜR DAK NUTZEN

„Die DAK hat Fahrt aufgenommen. Jetzt gilt es, den Rückenwind des europäischen Jahres der Schiene zu nutzen, um den Migrationsprozess mit Tempo voranzubringen.“ Mit diesen Worten umriss VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz den zweiten wichtigen Themenkomplex des Symposiums.

Einen Blick in die Werkstatt des DAC4EU-Projekts ermöglichte Oliver Behrens, der über den Versuchsaufbau und Bewertungskriterien der ausgewählten Kupplungstypen am Demonstratorzug berichtete. „Wir liegen gut im Plan“, sagte Behrens. Die anstehende Auswahl eines einheitlichen Kupplungsstandards ist ein Meilenstein auf dem Weg zur europaweiten Implementierung der DAK.

„Wir sind in vielen Punkten weiter, als wir vor einem Jahr für möglich gehalten hätten: Der DAC4EU-Demonstratorzug zur Auswahl eines einheitlichen Kupplungstyps rollt, die Gremien des DAC Delivery Programme in Europa haben ihre Arbeit aufgenommen. Der Impuls, der im vergangenen Jahr von der auf dem VPI-Symposium verabschiedeten DAK-Charta ausging, ist angekommen“, sagte Sven Wellbrock, Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer der VTG, in seinem Impulsreferat. „Jetzt kommt es darauf an, in den komplexen europäischen Strukturen effizient zu arbeiten und das offene Window of Opportunity zu nutzen“, betonte Wellbrock.

Das bestätigten auch die Teilnehmer der anschließenden Podiumsdiskussion, Oliver Behrens (GATX), Gilles Peterhans (UIP), Matthias Knüpling (VTG) und Jens Engelmann (EU Freight DAC Delivery Programme). Es müsse jetzt zügig eine gemeinsame europäische Lösung nebst Umsetzungsstrategie entwickelt werden. Ohne nationale und europäische Förderprogramme werde die Umstellung auf die neue Kupplungstechnik allerdings nicht gelingen. Für diese Herkulesaufgabe brauche der Sektor ausreichend finanzielle Unterstützung.

Von Hermann Schmidtendorf, Chefredakteur bahn manager