



# AGORA

Intermodal Terminals

## Technische Informationsveranstaltung 2024

20. Juni 2024, Düsseldorf

„Zusammenspiel zwischen  
Güterwagen und Terminal“



# Vorstellung

- Daniel Jähn, 46
- Prokurist Kombiverkehr GmbH & Co.KG
- Geschäftsführer DIV GmbH und Neuss Trimodal GmbH
- Mitglied VPI über DIV
- Mitglied AGORA über Kombiverkehr und Neuss Trimodal



# AGORA Mitgliedsunternehmen





# Prozesskette Kombiniertes Verkehr

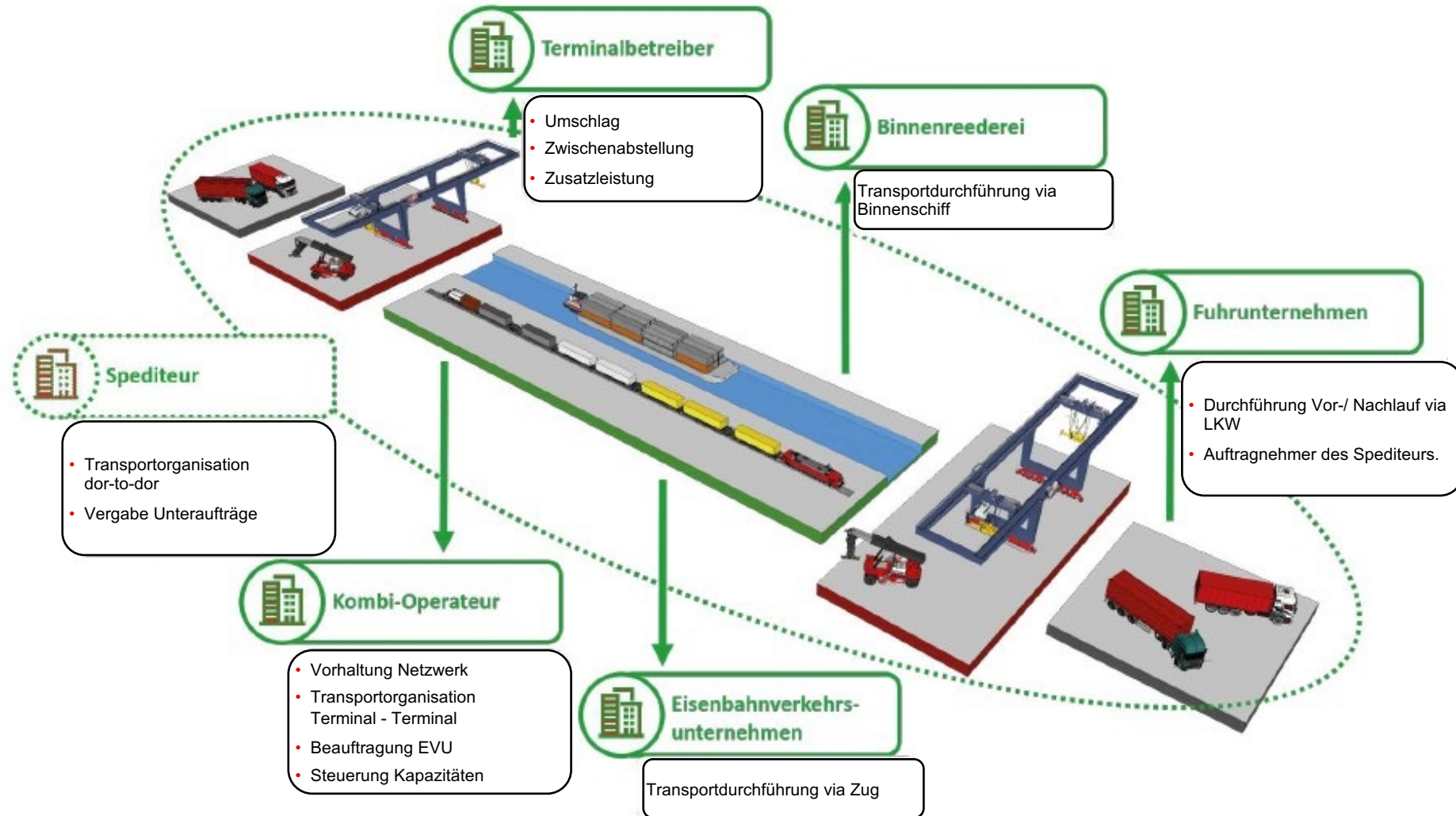
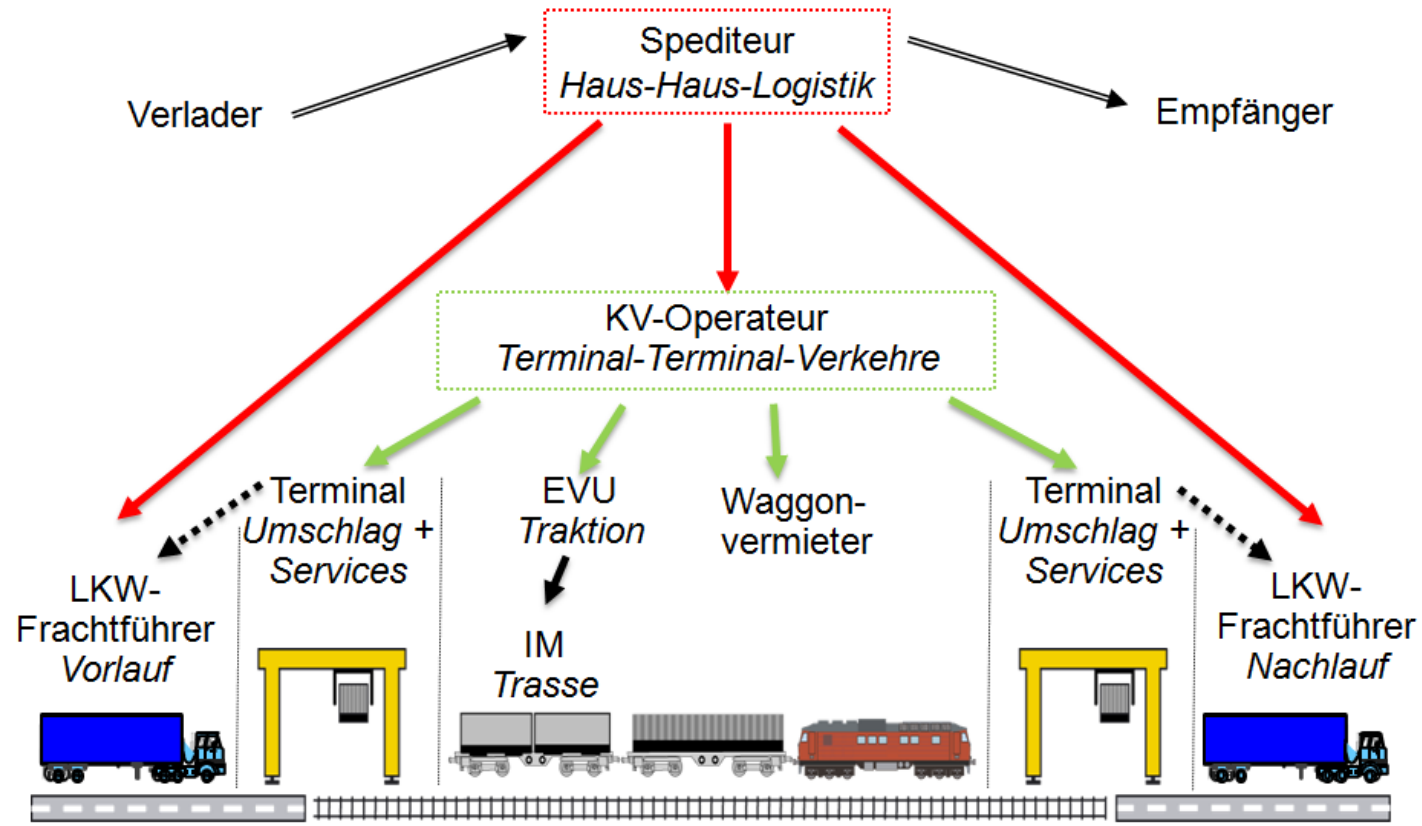


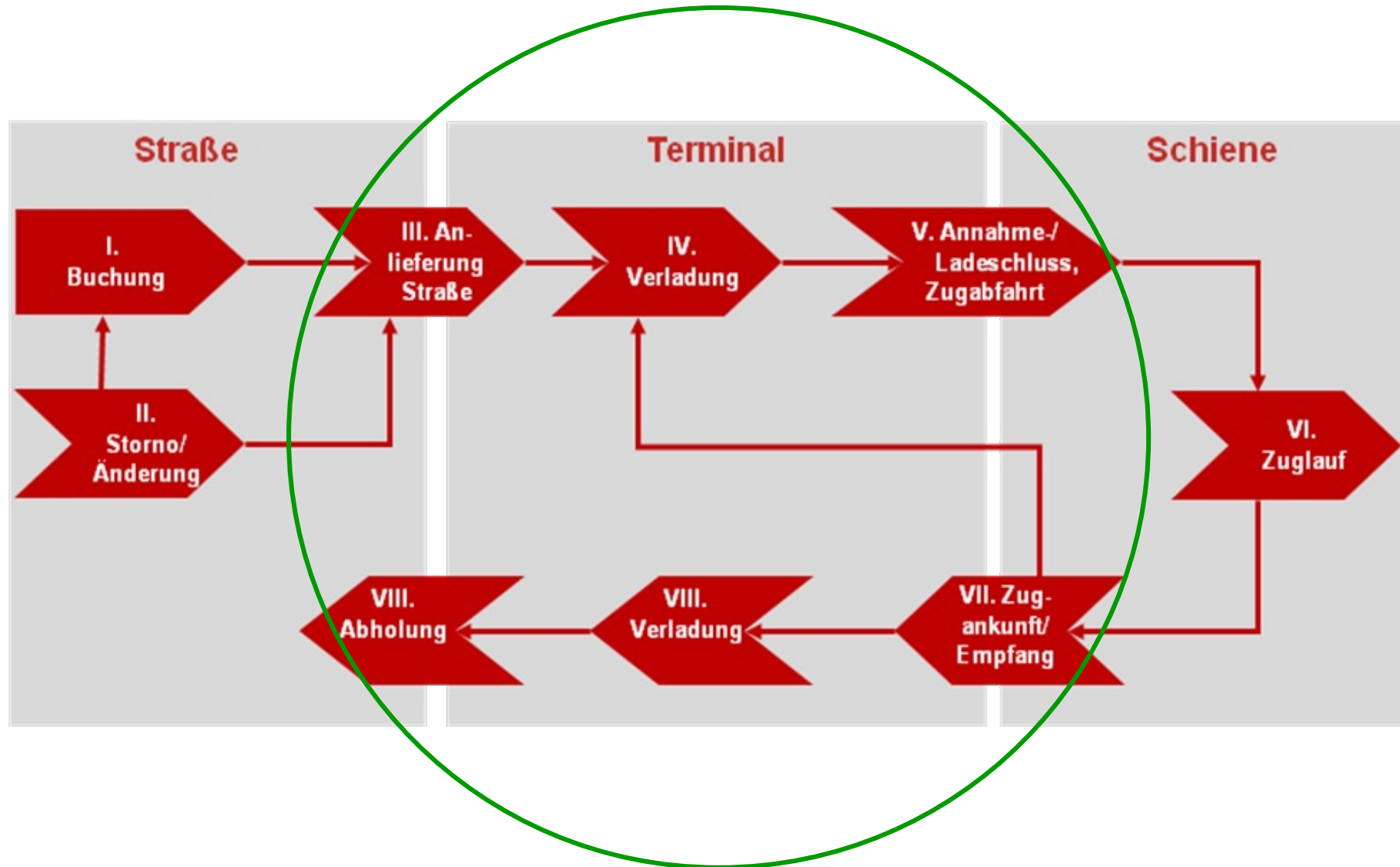
Abbildung: Wichtige KV-Akteure mit zentralen Aufgaben (SGKV 2019)

# Prozesskette KV-Terminal

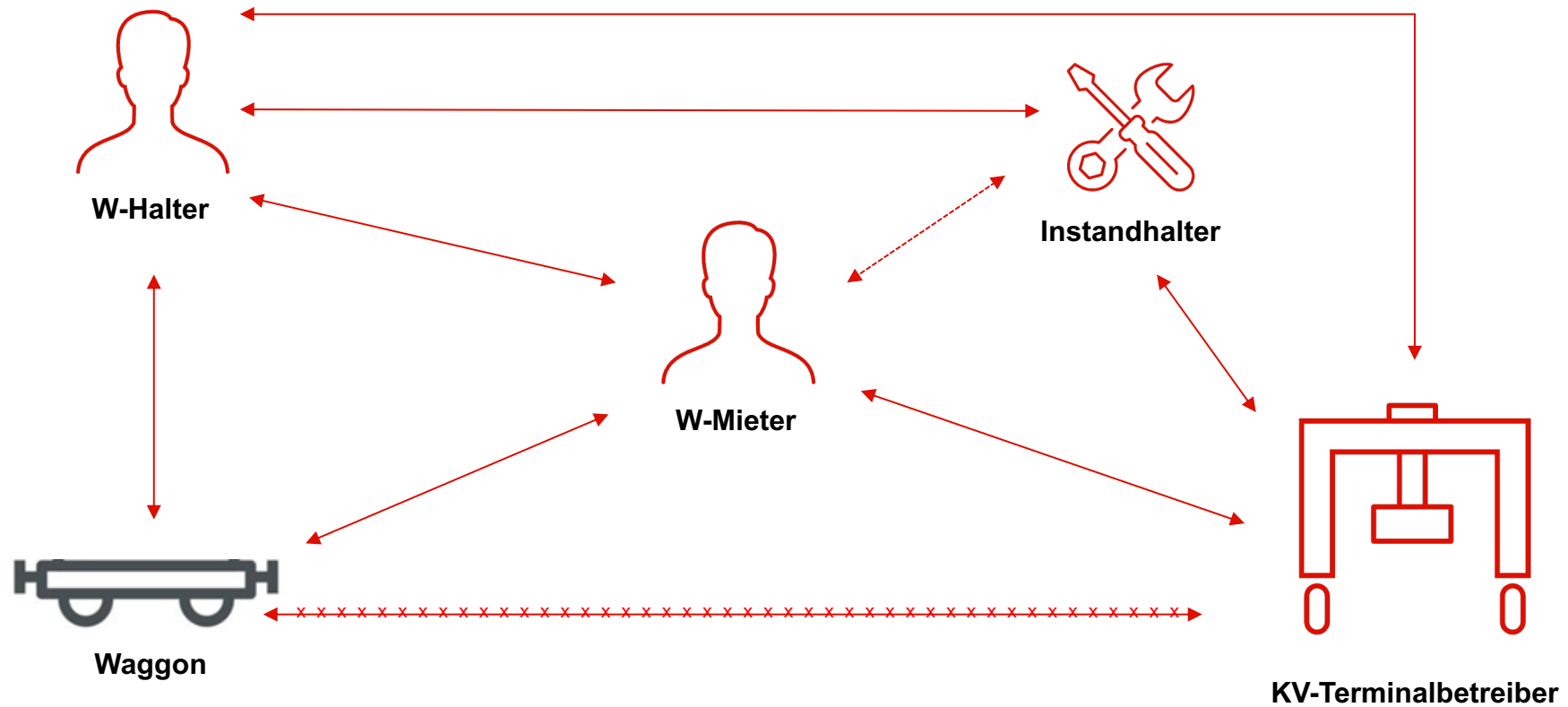


EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen  
IM = (Eisenbahn-) Infrastruktur Manager/Betreiber

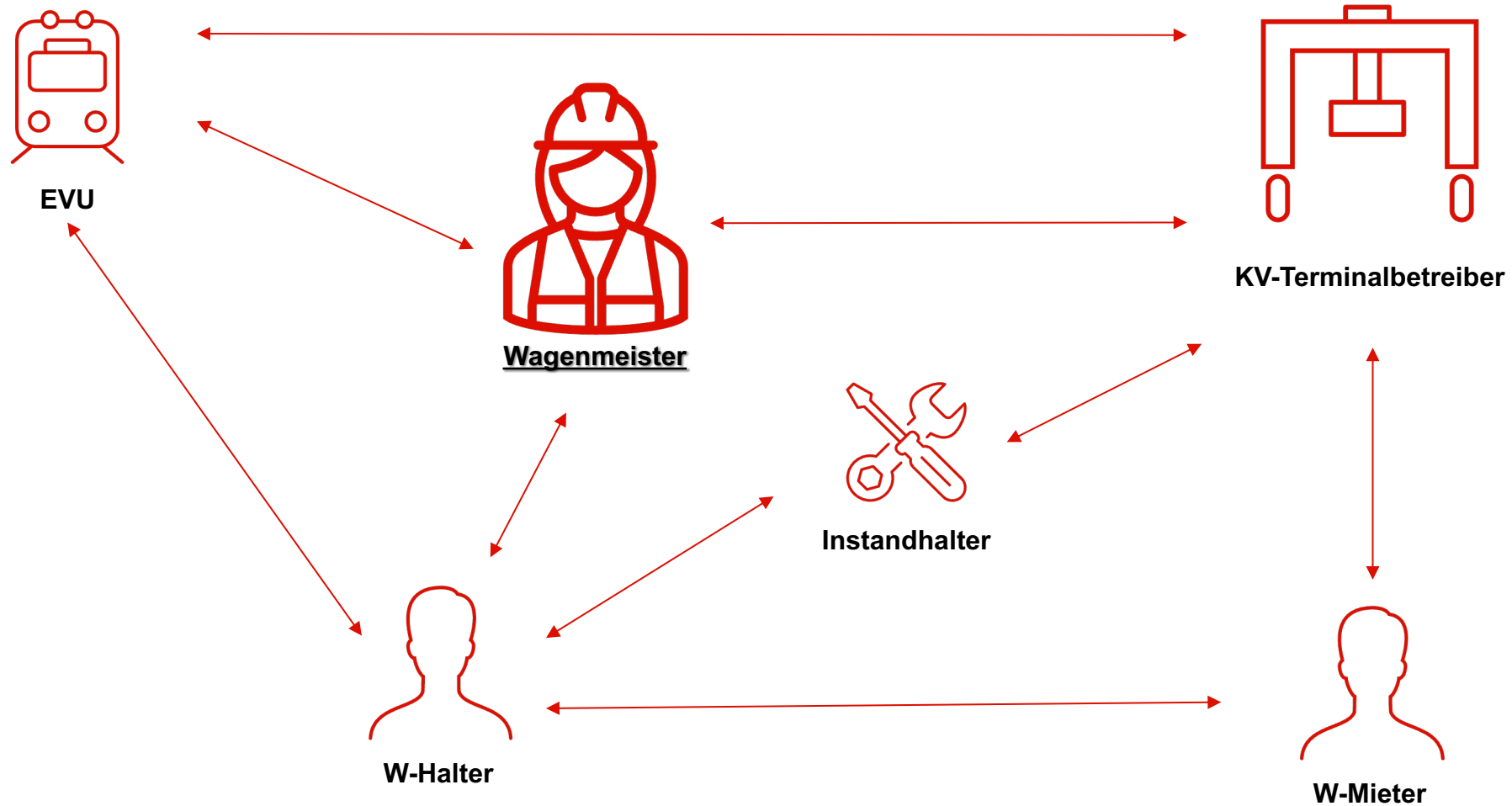
# Prozesskette KV-Terminal



# Datenaustausch „Wagen und Terminal“



# Kommunikation Schadwagen im Terminal





# Kommunikation Schadwagen im Terminal

- Prozesse müssen digital werden





Quelle: Zedas GmbH

# Instandhaltung im Terminal? Wo anders geht's auch....



# Definition mobile Instandhaltung

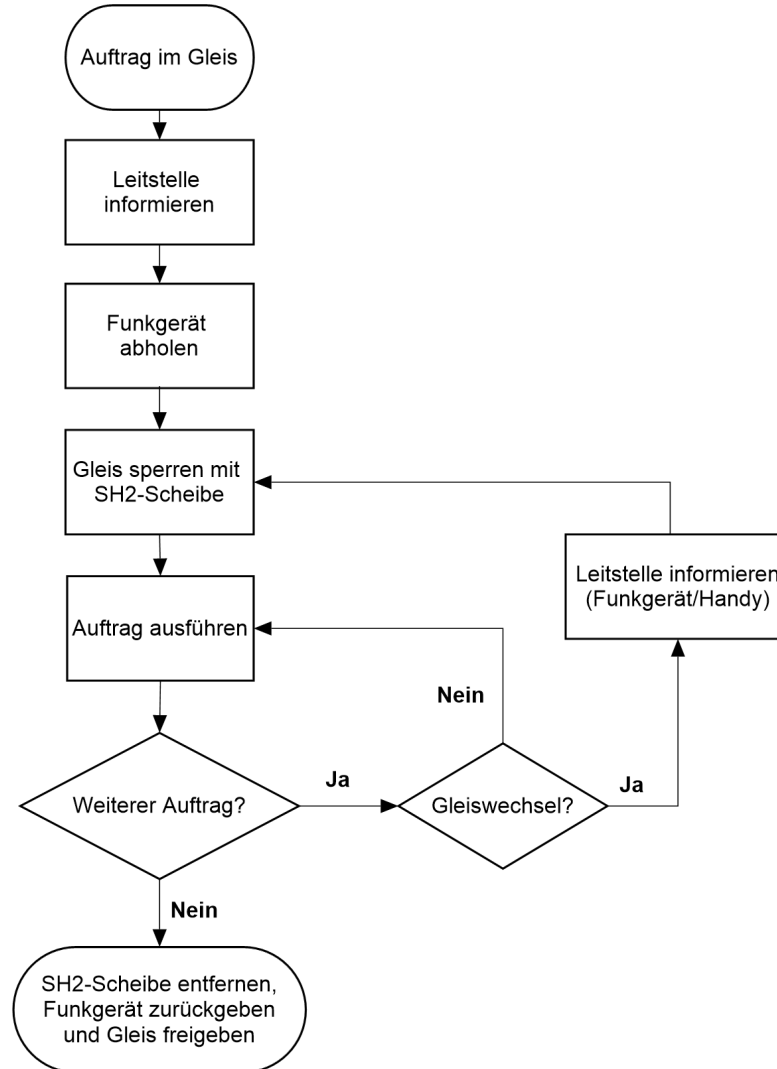
- Mobile Instandhaltung Waggons  
= Instandhaltungsarbeiten außerhalb von Werkstätten oder Werkstattgleisen  
= Pannendienst für Waggons
- Wo?
  - Freie Strecke/ Abstellgleis (Wagen ggf. ausrangiert) 
  - Im Umschlaggleis im Zugverband 
- Was?
  - Bedarfsreparaturen
  - Austausch von Verschleißteilen oder defekten Baugruppen
  - Diagnose/Schadensaufnahme/Befundung
  - Funktionsprüfungen
- Mobile Instandsetzung → Schlüsselfaktor für Steigerung der Wirtschaftlichkeit + Wettbewerbsfähigkeit

# Regeln für Mobile Instandhaltung im Terminal

- Hausrecht Terminalbetreiber
- Terminal-/ Hausordnung
- Betriebsanweisungen beachten/ zeichnen
- Persönliche Schutzausrüstung tragen
- Einhaltung Arbeitssicherheit
- Keine Arbeiten mit offenem Feuer, d.h. Schweißen
- Arbeiten nur mit gültiger VPI-Zulassung
- sicheres Verhalten im Bereich von Gleisen
- Kein Betreten des Terminalgelände ohne vorherige Anmeldung
- Gleissperrung zur Sicherung von Personen (UV-Sperrung);  
Zusätzlich Hemmschuh und Sh2-Signal

# Ablauf Mobile Instandhaltung im Terminal (Bsp.)

## Prozess: Arbeiten im Gleis





# Örtliche Bedingungen für Mobile Instandhaltung

- Betriebskonzept → Stand-/ Fließverfahren
- Umschlagtechnik (Portalkran/ ReachStacker)
- Verkehrswege (u.a. separate Fahr- und Ladespur)
- Füllgrad der Anlage
- Nutzung von Sozialeinrichtungen

# Chancen & Wagnis Mobile Instandhaltung

## Chancen

- Weniger Schadwagen, die nicht beladen werden können (Kapazitätsverlust)
- Wagen muss nicht ausrangiert werden (Zeitverlust)
- Keine Veränderung am Wagenpark notwendig (Vermeidung zusätzliche Bremsprobe)

## Wagnis

- Verkürzte Slotzeit für Zugent-/ -beladung (z.B. Gleissperrung)
- Erhöhtes Risiko für Arbeitsunfälle
- Zusätzlicher Organisationsaufwand

 Aufklärung & Kommunikation mit Betreibern und Mitarbeitenden notwendig

# Fazit

## Waggon

- Prozessuale Bedeutungslosigkeit für Waggon beenden
- Klare Strategie für Intelligenten Güterwagen (Big Data)
- Klare Definition mobile Instandhaltung → Handlungsempfehlungen
- Einheitliche und zentrale Stammdatenbank (z.B. RSRD<sup>2</sup>)
- Reduzierung der (Spezial)Bauarten → „Standardisierung“
- Prozess Mobile Instandhaltung im AVV definieren

## Terminal

- Aufklärung „Mobile Instandhaltung“
- Aufbau Datenbank für Standorte „PRO“ - Mobile Instandhaltung
- Terminal als Akteur im AVV definieren
- KI-unterstützter Train Check flächendeckend



**DiV**

*Mobil für Sie!*

**FLEXIBEL. ZUVERLÄSSIG. SICHER.**