

## ► Logistik bei der Migration für eine Güterwagenschlosserei

- Roger Zimmerli, Bereichsleiter ECM-Management



- ▶ Vorstellung Josef Meyer Rail AG
- ▶ Übersicht Areal
- ▶ Instandhaltungsvolumen heute
- ▶ Herausforderungen DAK-READY
- ▶ Herausforderungen BIG-BANG
- ▶ Schlussfolgerung



# WIR STELLEN UNS VOR

## ÜBERSICHT

### ▶ Unternehmen

- mittelständisches Unternehmen, tätig im Sektor Schiene
- 20km östlich von Basel-Stadt
- 120 Mitarbeitende
- 11'000 m<sup>2</sup> überdacht

### ▶ Geschäftsbereiche

- Instandhaltung, Refit
- Sonderfahrzeuge
- Herstellung von komplexen Schweissbaugruppen
- Projektabwicklung und Engineering

### ▶ Kernkompetenzen

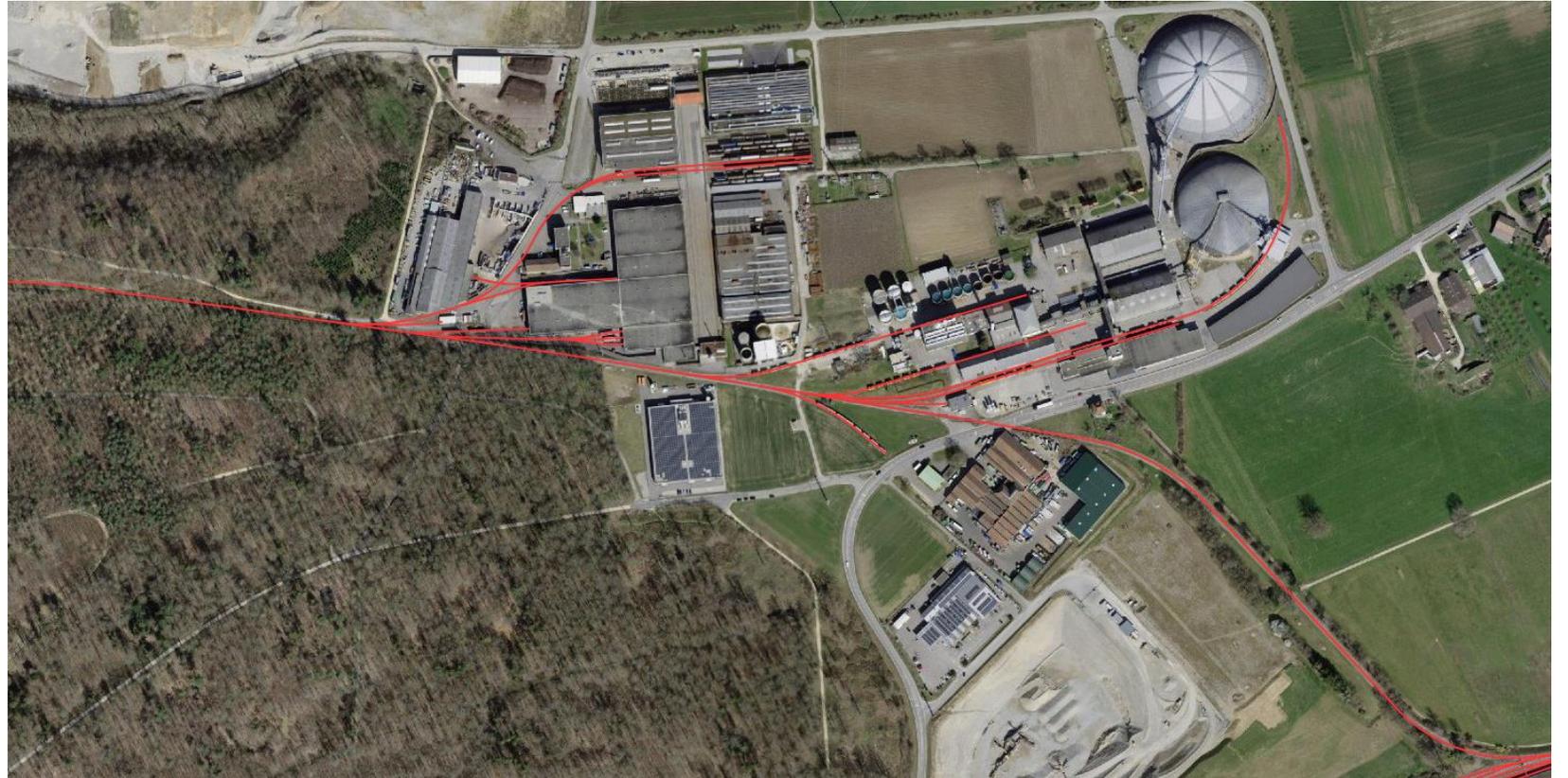
- Instandhaltung
- Radsatzaufarbeitung
- Schweissen
- Korrosionsschutz
- Mess- und Prüftechnik
- Engineering, CAD
- ECM für Dritte

### ▶ Zertifikate

- VPI-Zulassung (komplett)
- DIN ISO 9001
- ECM Stufe 1-4
- Schweisszulassung EN 15085-2
- RID-Fachbetrieb
- Zulassung zerstörungsfreie Prüfung DIN 27201-7
- uvm.



- ▶ Gleisanschluss zum Bahnhof Möhlin. An- und Ablieferung mit SBB CARGO 2x täglich
- ▶ Zuführung durch Anschlussbahnbetreiber Rheinsaline
- ▶ Ab Spitzkehre Verschub mit Werkslokomotive



# ÜBERSICHT AREAL



# INSTANDHALTUNGSVOLUMEN HEUTE

- ▶ 1'500-2'000 Wagen pro Jahr
- ▶ Aufteilung ca. 50% Reparaturen und 50% Revisionen
- ▶ 1'500 Mobile Einsätze jährlich
- ▶ 3'000-4'000 Radsatzinstandhaltungen
- ▶ 10-15 Projekte Bereich Neubau, Komponentenfertigung und Grossreparaturen

Man beachte: Durchlaufzeiten für Revision je nach Wagentyp zwischen 40-60 Mannstunden.



- ▶ Vorbereitung der Wagen im Rahmen der regulären Instandhaltung. Das bedeutet:
  - Die notwendigen Vorgaben müssen vom ECM2 des Wagens rechtzeitig bekannt gegeben werden.
  - Frage: Da gleiche Wagentypen von mehreren Haltern / ECM-Stellen betrieben werden: Wie wird sichergestellt, dass unabhängig vom Halter / ECM die Umsetzungsvorgaben identisch sind? (Planungssicherheit seitens JMR bzgl. Beschaffung)
    - Bitte ECM2s der Welt: Koordiniert Euch (Danke Christoph ☺)
  - Material: Lieferindustrie muss Komponenten in ausreichender Menge bereitstellen. Lagerkapazitäten müssen vorhanden sein.
  - Schätzung Mehraufwände ggü. regulärer Revision für Vorbereitung zwischen 40-45h! Das bedeutet nach aktuellem Wissensstand, dass das Volumen an Revisionen / Reparaturen noch etwa 70% des heutigen Volumens beträgt.

- ▶ Reduktion jährliches Instandhaltungsvolumen
  - 70% x 1500 Wagen = 1050 Wagen
  - D.h. Die Kunden müssen auf 450 Wagen verzichten.
- Frage: Wie gehen wir als Branche damit um, dass das Volumen an verfügbaren Güterwagen vorübergehend abnimmt?
- Idee: Einführung einer zweiten Schicht. Herausforderung dabei:
  - Anbindung des Werkes ans Netz der SBB umständlich.
  - Zufuhr aktuell nur 2x täglich: Sind Trassen und Ressourcen und Abstellkapazitäten verfügbar, um die Anzahl Zu- und Abfahrten zu erhöhen?
  - Man beachte das Areal von JMR: Umständliche Rangiererei / mangelnde Abstellkapazitäten verhindern nach heutigem Kenntnisstand das effiziente Führen einer zweiten Schicht.

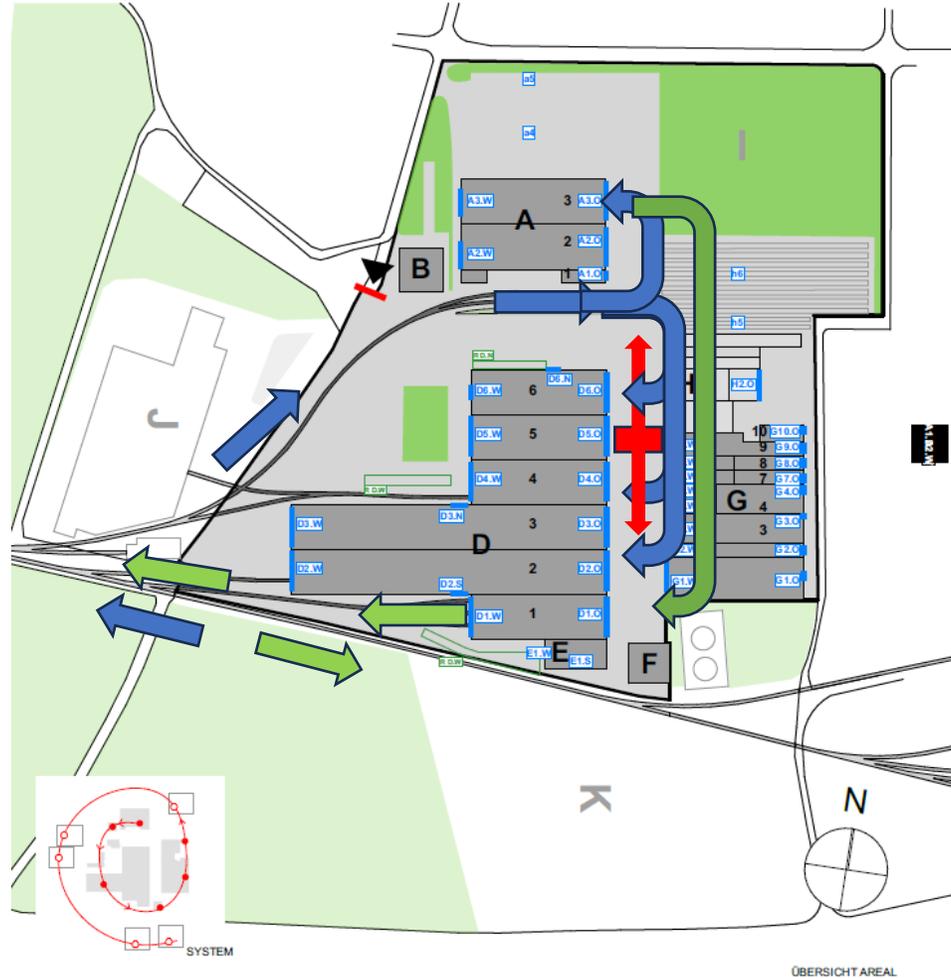
- ▶ Unabhängig davon, ob es mehrere «Teil-BIG-BANGs» gibt oder nur ein einziger BIG-BANG:
  - Während diese(n) BIG-BANG-Phase(n) keine Kapazitäten für Revisionen / Reparaturen.
  - Auch hier: Industrie MUSS liefern. Beschränkte Lagerkapazitäten verlangen nach JIT-Lieferungen.
    - Frage: Wie will die Lieferindustrie diese Herausforderungen angehen?
    - Frage: Wie gehen wir mit der DAK als Komponente um? Beistellteil des Halters analog Radsatz?
  - Auch hier wieder: Konfigurationsmanagement muss durch ECM2 sichergestellt sein. (Sicherstellen, dass die richtige Kupplung zum richtigen Wagen kommt).
  - Ebenso: Durchlauf auf dem Areal als logistische Herausforderung.

# HERAUSFORDERUNGEN BIG-BANG

Zufuhr UIC-Kupplung ←

Abfuhr DAK →

- Aufwändiges Rangieren
- Areal / Gleisplan suboptimal
- Jim-Knopf 2.0 braucht Hybridkupplung
- Längenbeschränkung durch Schiebebühne: Keine 6-achser im Umlaufverfahren



- ▶ Wir freuen uns auf diese interessante Zeit der DAK-Migration.
- ▶ Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass Herausforderungen für alle Parteien noch zu lösen sind, wobei wir als «Erfüllungsgehilfe» nicht überall Einfluss nehmen können, aber je nach Rahmenbedingungen Einschränkungen oder gar Einbussen haben werden.
- ▶ Wir müssen uns als JMR überlegen, wie wir die beiden Phasen gut überstehen. Stichworte hier
  - Kundenzufriedenheit (längere Durchlaufzeiten, weniger Instandhaltungsvolumen)
  - Lagerlogistik
  - Kommunikation bzgl. Auftragsabwicklung mit Halter / ECM (Konfiguration Fahrzeuge)
  - Es gilt zwingend zu prüfen, wie die BIG-BANG-Phase bei gegebenem Gleisplan möglichst effizient umgesetzt werden kann.

Es gibt noch viel zu tun. Packen wir es an!

