

VR-Yhtymä Oy / VR Group – Finnland

Ausbau der Wartungskapazität

Die kontinuierlich steigende Nachfrage im Bahnverkehr brachte die Wartungs- und Reparatur-Kapazitäten der finnischen VR-Yhtymä Oy an ihre Belastungsgrenzen. In einem sechsjährigen Ausbauprogramm wurden die Anlagen und Werkstätten im Hauptdepot Ilmala nördlich von Helsinki 2012 weitgehend abgeschlossen. Ab 2014 wird mit dem Depot in Oulu in Nordfinnland ein weiteres modernes Wartungszentrum mit Investitionen von 50 Millionen Euro zur Verfügung stehen.

Das finnische Schienennetz ist rund 6000 Kilometer lang, wobei etwas mehr als die Hälfte elektrifiziert ist und den Hauptverkehr zwischen den großen Zentren und Helsinki abdeckt. Eine Besonderheit ist die finnische Spurbreite, die mit 1524 Millimetern von derjenigen in Russland mit 1520 Millimetern abweicht.

Mit 5,4 Millionen Einwohnern gehört Finnland zu den am dünnsten besiedelten Ländern Europas und erstreckt sich über 1160 Kilometer auf der Nord-Süd-Achse. Von der Bahn-Liberalisierung noch kaum berührt, trägt die VR Group die Verantwortung für die Bahngesellschaft, die Werkstätten, das Logistikunternehmen Transpoint und den Infrastrukturbetreiber VR-Track.

Das Joint Venture Oy Karelian Trains mit der russischen RŽD für die Hoch-

geschwindigkeitsstrecke Helsinki – St. Petersburg weist Wachstumsraten im Bereich von 30 Prozent auf, dagegen leidet der Frachtbereich unter der jährlich um vier bis fünf Prozent schrumpfenden Industrieproduktion.

Hauptdepot Ilmala

1964 wurde auf einer Abfalldeponie der Stadt Helsinki der Grundstein für eine Depotanlage der VR gelegt. 1970 waren die ersten Hallen einsatzbereit. Heute werden die meisten Wartungs- und Reparaturarbeiten im Fernverkehr sowie alle der Vorortbahnen im Hauptdepot Ilmala ausgeführt. In den Jahren 2006 bis 2012 wurde ein umfassendes Modernisierungs- und Erweiterungsprogramm in Angriff genommen.

Neben einem Hallen-Neubau für die 18 Pendolino-Züge wurden im Vorfeld sechs neue Servicetracks für Intercity-Züge verlegt sowie zwei weitere neben der Pendolino-Halle eingebaut. Drei alte Stellwerke wurden durch eine zentrale Einheit ersetzt und die Weichenansteuerung von 90 auf 215 Einheiten ausgebaut. Rund 65 Kilometer Schienen wurden mehrheitlich erneuert und teilweise elektrifiziert. Erst kürzlich nahmen ergänzend drei Anschlussgleise für die beliebten Autoreise-Nachtzüge nach Lappland in Ilmala ihren Betrieb auf.

Täglich passieren rund 30 Langstreckenzüge, acht Pendolino- und vier Allegro-Einheiten neben über 30 Vorortzugeinheiten die Servicestationen. Die Allegro-Züge werden in der Pendolino-Halle gewartet und repa-

riert. Dazu wurde eigens auch das russische 3-kV-Stromsystem auf den entsprechenden Hallengleisen eingebaut. Insgesamt stehen 470 Mitarbeitende der VR neben rund 600 Mitarbeitern von Subunternehmen in Ilmala im Einsatz.

Sicherheit und Winterbetrieb

Im Ein- wie Ausfahrtsbereich von Ilmala werden Raddetektoranlagen eingesetzt, die über jeden Zug respektive Wagen ein kontinuierliches Zustandsmonitoring erlauben. Somit lassen sich Radprobleme frühzeitig lokalisieren und die Züge beziehungsweise Reisezugwagen in entsprechende Stationen leiten.

Um den Eisbildungen im Unterflurbereich der mit 160 km/h verkehrenden Regionalzüge und der 200 km/h schnellen Fernverbindungen Einhalt zu gebieten, wurden in der Einfahrt zum Depot spezielle Enteisungsanlagen analog den Einrichtungen eines Flughafens eingebaut. Während sich die Anlage im Vorortverkehr mehr oder weniger bewährt, wurde die Nutzung der Fernverkehrsanlage wieder eingestellt, da sich auf Strecken über 400 Kilometer kaum ein Unterschied zwischen enteisten und nicht enteisten Test-Pendolino-Doppeleinheiten feststellen ließ. Umso mehr sind nun die traditionellen Servicestationen in den Hallen gefordert, um die Züge vom Hauptbahnhof Helsinki während eines kurzen Serviceaufenthalts in den Werkstätten zu enteisen, zu reinigen und aufzubereiten.

Neue Herausforderungen

Bei der erfolgreichen Hochgeschwindigkeitszug-Baureihe Sm6 Allegro laufen Mitte 2014 die von Alstom durchgeführte Garantiebereitschaft und der Wartungsvertrag ab. VR wird die Flotte damit in den eigenen Dreischicht-Wartungsbetrieb integrieren



Die Eisbildung führt bei den mit 160 km/h verkehrenden Sm4-Regionalzügen zu Unterflurbeschädigungen, wenn abfallende Eisbrocken wie Geschosse aufprallen.



Die moderne Pendolino-Halle wurde 2008 als einer der ersten Ausbauschritte der Hauptwerkstätten Ilmala realisiert und kann vier Doppelheiten der Sm3-Pendolino dem VR-Unternehmen beziehungsweise der Sm6-Allegro der Oy Karelian Trains aufnehmen.

und die Wartungsintervalle sowie die anstehenden Großrevisionen bei 600.000 und 1.200.000 Kilometern selbst durchführen. Durchschnittlich haben die vier Sm6-Züge seit ihrer Einführung im Jahr 2010 800.000 bis 900.000 Kilometer erreicht.

Ab 2017 steht der Ersatz der inzwischen über 40-jährigen, mehrheitlich in Russland gebauten Sr1-Mehrzwecklokomotiven an. Hiervon wird in erster Linie das Lok-Depot Kouvo-la betroffen sein, das für die Sr1-Ein-

heiten zuständig ist. Im Dezember 2013 gab die VR Group bekannt, dass 2014 ein Kaufvertrag mit Siemens für das Modell Vectron, inklusive eines Wartungsvertrags für zehn Jahre, unterschrieben wird. Die Bestellung zum Ersatz der altbewährten Sr1 lautet auf 80 Einheiten plus 97 Optionen zur Ablösung der Sr2. 2017 sollen die ersten zehn Einheiten operativ eingesetzt werden.

Das Konsortium unter dem Namen Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy betreibt demnächst eine Flotte von 41 FLIRT Sm5-Regionalzügen von Stadler Rail. Die HSL/HRT, Helsinki Metropolitan Regional Transport Organisation, kauft entsprechende Zugleistungen ein. In Kürze wird auch die neue Ringlinie zum Flughafen Vantaa mit Sm5 betrieben. Bedingt durch den Liberalisierungsdruck wird VR wohl über kurz oder lang hier im Wettbewerb zu privaten Anbietern stehen, nicht zuletzt gegenüber Stadler Rail Service (siehe Beitrag auf Seite 22 in dieser Ausgabe).

schlankungs-Programm hält in mehreren VR-Depots Einzug. Während die Komponentenwerke in Hyvinkää und Pieksämäki nun verstärkt auf selbststeuernde Kanban-Prozesse setzen, werden im Werk Ilmala nach einer intensiven Ausbildungs- und Trainingsphase die 5S-Methode und KPI-Tafeln, Team-Infoboards und Visualisierungen eingesetzt. An ersten Stationen folgt nun die A3-Prozessbearbeitung, um damit Lösungen für Probleme, Entscheidungsgrundlagen, Strategien und Statusreporte im Überblick auf einem einzigen Blatt Papier im DIN-A3-Format zu veranschaulichen. Material-Arbeitssets finden Eingang für das Servicing der älteren Sm1/Sm2-Vorortszüge. Mit diesen nun sichtbar werdenden Bemühungen um rationellere Arbeitsabläufe will sich VR für den Wettbewerb fit trimmen. VR Group hat sich zum Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren rund 40 Millionen Euro Personalkosten einzusparen; davon bleiben auch die Werkstätten und Depots nicht verschont.



Ein erster möglicher Liberalisierungsschritt der VR dürfte die FLIRT-Wartung und -instandhaltung sein, was in dem Unternehmen verständlicherweise Unbehagen auslöst.

Lean Management hält Einzug

Das seit zwei Jahren laufende Ver-

Von Peider Trippi
Fachjournalist, Schweiz

ANZEIGE



Auskunft: www.waggon24.com
Aufträge: service@waggon24.com
Telefon: +49(0)30-577 025 050

waggon24
Management • Instandhaltung • Service