MEHR SICHERHEIT DANK DIGITALISIERUNG

ald Danko leitet bei den ÖBB-Technischen Services den Bereich Systemtechnologie. Für seine Digitalisierungsprojekte wurde beim diesjährigen Confare CIO Award mit der Auszeichnung »Top CIO« des Jahres 2018 bedacht.

agtäglich befördern die Österreichischen Bundesbahnen rund 1,3 Mio. Menschen und rund 300.000 Tonnen Güter auf einem 4.826 km langen Schienennetz. Alle 12 Sekunden startet ein der ÖBB, zu Spitzenzeiten sind bis zu 570 Züge gleichzeitig im z unterwegs. Streckenweise werden mit den Zügen Spitzengewindigkeiten von bis zu 230 km/h erreicht. Um die Instandhalg dieser Fahrzeuge kümmern sich die Mitarbeiter der Technien Services. Dabei ist Sicherheit das oberste Gebot. Das Unternehn beschäftigt in Österreich an 22 Standorten 3.700 Mitarbeiter l bearbeitet rund 210.000 Kundenaufträge pro Jahr. Es werden a 35.000 Schienenfahrzeuge und 8.500 verschiedene Komponenbetreut.

Technischen Services (TS) haben neben den ÖBB aber auch noch lreiche Kunden aus dem In- und Ausland. Zu den hauptsächlin Tätigkeitsgebieten gehören die Instandhaltung und Wartung Schienenfahrzeugen und den dazugehörigen Komponenten, aber h Modernisierung und Redesign und die Entwicklung intelligenmaßgeschneiderter Service- und Wartungskonzepte. Auch der e Cityjet wird von den Technischen Services in den eigenen rkstätten endgefertigt - Siemens liefert als Hersteller Wagenkästen l Einzelteile, die TS-Profis bauen die Züge dann zusammen. »Das t uns bei der späteren Wartung, weil wir die Garnituren schon ind auswendig kennen«, erklärt Gerald Danko, der seit zweieinhalb ren als Leiter Systemtechnologie bei den Technischen Services der B fungiert, und ergänzt: »Wir kümmern uns um die komplette tandhaltung der ÖBB-Flotten und betreuen darüber hinaus zahlche externe Kunden in ganz Europa. Die Zeichen stehen auf chstum, was in der Branche nicht selbstverständlich ist.«

Gerald Danko leitet bei den ÖBB-Technischen Services den Bereich Systemtechnologie.

Seine Ausbildung und beruflicher Werdegang sind wie maßgeschneidert für den Job: »Ich komme ursprünglich aus dem Maschinenbau und habe mich dann im zweiten Bildungsweg Richtung IT entwickelt.« Seine ersten Arbeitsplätze waren fern der Heimat in Indien oder China, wo er für den Aufzugsteile-Lieferanten Wittur mehrere Standorte aufgebaut hat. Wittur liefert unter anderem Komponenten für namhafte Hersteller wie KONE, Otis oder Schindler. Nach kurzer Zeit hat Danko dort dann die Komplettverantwortung für die IT übernommen und neben einem neuen ERP-System auch die Organisation weltweit konsolidiert und durch eine Kompetenzbündelung die IT-Servicequalität maßgeblich gesteigert.

»Vor rund zweieinhalb Jahren hat sich dann die Chance aufgetan, bei den Technischen Services einzusteigen. Ich bin hier nun mit Themen wie Industrial Engineering oder LEAN Production beschäftigt. Frei nach dem Motto »Mensch-Maschine-Methode« optimieren wir die gesamten Instandhaltungsprozesse. Da wird von uns der Kauf einer optimierten Hebeanlage genauso vorangetrieben wie die Nutzung von Tablets zu digitalisiertem Rückmelden von Checklisten. Eben alles was uns hilft, effizienter und smarter zu arbeiten«, erklärt der frischgebackene Top CIO.

GROSSE HERAUSFORDERUNGEN

kstätten vollkommen digitalisiert und Papier weitgehend ab-
wird. Zur Instandhaltung der Softwarekomponenten der
fahrzeuge wurden 500 ruggedized Service-Laptops be-
Es war nicht so einfach, dass alle Schnittstellen übereinstim-
d auch die Sicherstellung der WLAN-Abdeckung in den rie-
ßteils aus Stahlbeton bestehenden Hallen war eine große
rderung«, weiß Danko zu berichten. Heute hat jeder Servi-
eiter so ein Gerät dabei. Das macht es auch möglich, Züge
u warten, ohne, dass der Zug in die Werkstatt fahren muss.

G INS RECHENZENTRUM

te große Thema hat ebenfalls mit Digitalisierung zu tun und
as für die Instandhaltung zukunftsweisende Thema Predicti-
enance. »Nicht selten ist bei Fahrzeugen, die bei uns eintref-
lich mehr zu reparieren als geplant. Da hilft uns die IT und
ute Sensorik auf den Fahrzeugen massiv, wenn es darum
gnosen abzuleiten«, so Danko.
Railjet-Garnitur, die aus sieben Waggons plus einer Lokomo-
eht, gibt es heute etwa 1.500 Sensoren, welche Daten unter-
schiedlichster Kategorien übermitteln. Beginnend von sicherheitsrelevanten Daten wie Bremsdrücken, bis zu qualitätsrelevanten Daten wie etwa jene der Monitore des Fahrgastinformationssystems. Zudem gibt es auch weniger sensible Daten, die nur im Stillstand weitergegeben werden müssen. Ein einzelner Railjet liefert eine Vielzahl an Daten, die zu Beginn auch zu wenig strukturiert dargestellt waren.
Hier kommt Predictive Maintenance ins Spiel. Die Datenübertragung ist nun ganz anders. Es wird von den Systemen viel mehr automatisiert, auch Prognosen betreffend, wenn Komponenten ausgetauscht werden sollten. »Ausgehend von den Herstellerangaben verknüpfen wir diese Informationen mit unseren umfangreichen Auswertungen und fundierten Betriebserfahrungen um damit die Einsatzdauer der jeweiligen Anlagen zu maximieren. Langfristig sollen so viele Prozesse wie möglich automatisiert werden«, erklärt Danko. »Man sagt in der Industrie, wenn etwas automatisiert wird, geht es um den Faktor Zehn genauer. In unserem Fall bedeutet das, die Sicherheit um den Faktor Zehn zu erhöhen.«
Im Zug selbst gibt es eine Sammelstelle, quasi einen Server, der die Daten vorselektiert und entscheidet, welche Daten sofort übertragen