



In Gersthofen hat die EUCO Rail ein neues Komponenten-Center eröffnet. In zentraler Lage ergänzt es den Standort in Langweid.

Im Interview: Jörg Ernst

Heavy-Maintenance neu gedacht

Das neue Komponenten-Center in Gersthofen erlaubt EUCO Rail, den steigenden Bedarf an unabhängiger Instandhaltung für heterogene Flotten datengetrieben und herstellernerneutral zu bedienen. CEO Jörg Ernst berichtet im Interview über digitale Prozesse, automatisierte Prüfungen und modulare Komponentenrevisionen.

Privatbahn Magazin: Herr Ernst, die EUCO Rail hat in Gersthofen ein neues Komponenten-Center eröffnet. Welche strategische Bedeutung hat der Standort für Sie?

Jörg Ernst: Gersthofen ist für uns weit mehr als ein zusätzlicher Werkstattstandort. Wir erweitern damit unsere Wertschöpfungstiefe deutlich. Der Markt ist angespannt – sowohl bei Komponenten und Ersatzteilen als auch bei verfügbaren Schwerinstandhaltungskapazitäten. Für uns war der logische nächste Schritt, selbst Kernkomponenten instand zu setzen und einzubauen. Mit Gersthofen schaffen wir uns diese Unabhängigkeit – ergänzend zu unserem Depot in Langweid. Augsburg liegt zentral, ist ein wichtiger Korridor – und für viele Betreiber im Süden, Westen und selbst Norden Deutschlands schnell erreichbar. Wenn ein Radsatz, statt tagelang quer durch Europa zu uns zu fahren, nur 15 Minuten braucht, ist das im Heavy-Maintenance ein enormer Hebel. Stillstand kostet die Betreiber sofort Revenue. Die Nähe zu Korridoren und Flottenbe-

treibern reduziert Lieferzeiten drastisch und öffnet den Markt auch externen Kunden. Ab Februar starten erste Aufträge, mit ordentlichem Zulauf auch aus dem Norden.

Sie sagten schon vor zwei Jahren, der Markt „ruft nach Veränderung“. Was ist heute anders – und wie reagiert Gersthofen darauf?

Der Markt hat sich weiter zugespitzt. Neue Flotten kommen, aber alte Flotten bleiben länger im Einsatz. Die Takte werden dichter, die Fahrzeuge fahren mehr Kilometer, die Verschleißkurven steigen – und viele Werkstätten sind am Limit. Gleichzeitig überlegen immer mehr Betreiber, welche Instandhaltung sie überhaupt noch selbst machen wollen. Die Nachfrage nach unabhängigen Kapazitäten steigt massiv. Gersthofen kontert mit optimalem Prozessfluss: Wir setzen auf einen sehr hohen Automatisierungsgrad und durchgängige digitale Nachverfolgbarkeit. So können die Fahrzeuge schneller und zuverlässiger wieder auf die Schiene. Gersthofen ist zudem zweigleisig ge-



Jörg Ernst
ist CEO und Präsident
der EUCO Rail AG.
Er verfügt über 40 Jahre
Berufserfahrung in
Mobility und Industrie.

dacht: Wir erhöhen unsere eigene Wertschöpfung und bieten externen EVUs und Leasinggesellschaften kurzfristige Kapazitäten – zum Beispiel bei Radsätzen, Drehgestellen oder komplexen Komponenten. Das ist heute sehr gefragt.

Sie sprechen von einem steigenden Bedarf an unabhängiger Instandhaltung. Ist Gersthofen speziell für Leasinggesellschaften attraktiv?

Absolut. Aber nicht nur Leasinggesellschaften brauchen neutrale, zuverlässi-

FOTOS: EUCO RAIL

ge Kapazitäten – und zwar herstellerunabhängig. In Gersthofen kombinieren wir industrielle Prozesse mit einer flexiblen Ausrichtung auf unterschiedliche Fahrzeugtypen. Das schafft Planungssicherheit, vor allem in Situationen, in denen Betreiber wechseln oder Fahrzeuge zwischen Mietern rotieren. Wir bieten Life-Cycle-Betreuung mit Datenanalyse für Wertsteigerung und Verkauf.

Sie decken erstmals die komplette Prozesskette der Komponentenrevision ab. Welche Investition bringt den größten Effizienzsprung?

Der größte Hebel ist tatsächlich Zeit, nicht eine einzelne Maschine. Aber: Das Zusammenspiel aus mechanisierten Arbeitsstationen, modularen Prüfständen und einer zentralen Steuerungssoftware verändert sehr viel. Besonders relevant ist die Integration von digitalem Condition Monitoring in die Prozesskette. Wir können Zustandsdaten direkt in die Werkstattlogik einfließen lassen und damit deutlich zielgerichteter arbeiten. Das spart Zeit – und reduziert unnötige Arbeitsschritte.

Wir haben bewusst nur neueste Generationen beschafft, etwa bei den Radsatzpressen, die den gesamten Bereich von der Straßenbahn bis zum Hochgeschwindigkeitszug abdecken. Ebenso bei der vollautomatischen Federprüfanlage, die Fahrzeugdaten hinterlegt und Prüfprogramme selbstständig ausführt, sowie bei der automatischen Ultraschallanlage. Auch die ergonomischen 360-Grad-Arbeitsplätze machen die Arbeit schneller – und sicherer.

Sie sprechen von bis zu sechs Radsatzrevisionen pro Schicht mit der Option zur Verdopplung. Wo liegen aktuell die Engpässe?

Aktuell ist das Nadelöhr weniger die mechanische Bearbeitung als die Prüf- und Dokumentationsprozesse, die bei sicherheitsrelevanten Komponenten naturgemäß sehr strikt sind. Durch die Digitalisierung dieser Schritte haben wir aber noch erhebliches Potenzial: Wir können Abläufe weiter parallelisieren, automatisierte Prüfsequenzen

ausbauen und perspektivisch sogar KI-gestützt priorisieren.

Wir haben komplett neu gebaut und auch die Zukunft im Blick gehabt. Mit dem geradlinigen Materialfluss haben wir heute noch deutliche Reserven. Wenn der Markt weiterzieht, können wir relativ einfach skalieren.

Dabei bleibt der Mensch zentral, Flaschenhälse liegen bei Fachkräften und Expertise-Aufbau. Automation unterstützt, ersetzt aber nicht.

Wie stellen Sie sicher, dass Prüfprogramme auf unterschiedliche Fahrzeugtypen anpassbar sind?

Unsere Architektur erlaubt es, Prüfprogramme, Bearbeitungsschritte und Dokumentationspfade sehr schnell auf unterschiedliche Flotten anzupassen. Betreiber profitieren, weil wir Daten aus verschiedensten Quellen integrieren können. So können wir eine vollständige transparente Fahrzeugakte erstellen: Jeder Arbeitgang, jedes Drehmoment, jede Messung wird nachvollziehbar. KI unterstützt uns vor allem dort, wo Mustererkennung im Spiel ist. Die finale Entscheidung liegt aber immer beim Menschen.

Das Geheimnis dabei sind modulare Prüfbausteine. Wir bauen digitale Prüfprogramme nicht jedes Mal neu, sondern variieren sie aus einer Bibliothek heraus. Das funktioniert herstellerunabhängig – und genau das macht uns für Betreiber mit heterogenen Flotten interessant.

Wohin entwickelt sich die Komponentenrevision in den nächsten drei bis fünf Jahren?

Wir werden deutlich datengetriebener arbeiten. KI-unterstützte Diagnose wird Routine. Gleichzeitig bleibt der Fachkräftemangel eine Realität – weshalb Assistenzsysteme unabdingbar werden. Das wird die Heavy-Maintenance spürbar verändern – nicht als Revolution über Nacht, sondern als schrittweise Professionalisierung hin zu mehr Verfügbarkeit und Planbarkeit.

Und: Die Nachfrage wird weiter steigen. Die Branche investiert Milliarden in Infrastruktur und neue Fahrzeuge –



Automatisierung beschleunigt Prozesse und ergänzt, ersetzt aber Menschen nicht.

aber die Wartungskapazitäten wachsen nicht im gleichen Tempo. Genau dort möchten wir mit Gersthofen einen echten Beitrag leisten.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Ernst.

Die Fragen stellte Dennis Tesch.

ANZEIGE



Scala®
messzeuge



Spürkranz

Messgeräte

für Tram und Bahn



www.scala-mess.de