

DQS GmbH / GVE Viehbeck Engineering + Systemtechnik GmbH

„Mehr Qualität, Sicherheit und Termintreue“

Welche Erfahrungen gibt es mit dem „International Railway Industry Standard“ (IRIS)? Das Privatbahn Magazin sprach darüber mit Hans Jahn von der Frankfurter Zertifizierungsgesellschaft DQS GmbH, mit Günther Viehbeck, dem Geschäftsführer der GVE Viehbeck Engineering + Systemtechnik GmbH, sowie mit Eva-Maria Baldauf, der Qualitätsmanagementbeauftragten des Ansbacher Unternehmens.

Herr Viehbeck, warum haben Sie sich zur IRIS-Zertifizierung entschlossen?

Viehbeck: Wir haben uns 2009 zur Einführung von IRIS bei GVE entschieden, weil unser Schwerpunkt in der Schienenfahrzeugbranche liegt. Unsere Kunden haben immer stärker auf eine IRIS-Zertifizierung gedrängt, nicht nur bei uns, sondern bei all ihren Lieferanten. Die Anforderungen sind immer weiter gestiegen. Von GVE als Systemlieferant wird erwartet, dass bereits vor der Angebotslegung eine vollständige Prüfung der Spezifikationen und Anforderungen erfolgt, um die zugesicherten Eigenschaften der Aufgabenstellung bereits in der Angebotsphase berücksichtigen zu können. Das erfordert immense Kapazitäten und Fachkenntnisse. Als Systemlieferant stellen wir uns der wachsenden Verantwortung. Wir bewerten die Risiken und suchen den partnerschaftlichen Dialog mit unseren Kunden.

Herr Jahn, welchen Stellenwert hat IRIS?

Jahn: Das Regelwerk definiert die Anforderungen für den Schienenfahrzeugsektor in puncto integrierte Business-Managementsysteme. Damit trägt IRIS dazu bei, dass Sicherheits- und Qualitätsanforderungen an die Bahnprodukte innerhalb der gesamten Lieferkette ermittelt, bewertet und umgesetzt werden. Viele Schienenfahrzeughersteller setzen heute ein nach IRIS zertifiziertes

Managementsystem ihrer Lieferanten voraus. Als Beispiele nenne ich Siemens, Bombardier und Alstom.

Frau Baldauf, welche Vorteile haben IRIS-zertifizierte Unternehmen?

Baldauf: Die Zertifizierung und damit verbundene Registrierung in der Lieferantendatenbank des Europäischen Eisenbahnindustrieverbandes UNIFE unter www.iris-rail.org soll für alle Interessengruppen eine Win-win-Situation schaffen. Also für Bahnbetreiber, Schienenfahrzeughersteller und deren Lieferanten für die Baureihen Erstausrüstung und die Ersatzteile. Außerdem soll IRIS einen wichtigen Beitrag leisten für den sicheren und optimalen Betrieb der Eisenbahnen.

Herr Viehbeck, welche Bedeutung hat die IRIS-Zertifizierung für Sie?

Viehbeck: Durch IRIS haben wir eine bessere interne Dokumentation geschaffen mit dem Ergebnis, dass wir ein zeitgemäßes Verständnis für den Umgang mit der Terminologie des Kunden und mit Kundenanforderungen haben. So sind zum Beispiel RAMS, LCC, PMR- und FAI-Checklisten des Kunden leichter verständlich und umsetzbar. QM-Pläne können durch Rückgriff auf bestehende Verfahrensanweisungen schnell und einfach vorbereitet werden. Dementsprechend ist allerdings auch der Aufwand, das Regelwerk zu leben und zu pflegen, kontinuierlich gestiegen.

Hat sich dieser Aufwand gelohnt?

Viehbeck: Grundsätzlich ja. Allerdings wurde in der Branche noch nicht erreicht, dass ein IRIS-zertifiziertes Unternehmen als Lieferant einem nicht zertifizierten Lieferanten vorgezogen wird. Die Q1-Zulassung der Deutschen Bahn wirkt sich demgegenüber viel positiver aus, besonders in Verbindung mit unseren zertifizierten Prozessen Schweißen und Kleben von Schienenfahrzeugen und -Fahrzeugteilen sowie den DB-Güteprüfungen. Das macht uns zum bevorzugten Lieferanten.

Frau Baldauf, nun gibt es seit Juni 2013 das „Communication on the UNIFE commitment for the supply chain“. Wird sich damit für GVE die Lage verbessern?

Baldauf: Diese Verpflichtungserklärung der UNIFE lässt hoffen. In dem Dokument rufen Vertreter der IRIS-Initiatoren – beispielsweise Bombardier, Knorr-Bremse, Alstom Transport und Siemens Rail Systems – dazu auf, nur targeted suppliers, also zielorientierte und IRIS-zertifizierte Lieferanten, bei der Auftragsvergabe zu berücksichtigen. Damit soll vor allem die durchgängige Anwendung des Regelwerks in der Lieferkette sichergestellt werden. Das würde den zertifizierten Unternehmen jene Vorteile bringen, die mit Einführung des Regelwerks versprochen waren.

Herr Jahn, die DQS hat sich als führendes Zertifizierungsinstitut im Bahnbereich und als Zertifizierungspartner für IRIS etabliert. Wie beurteilen Sie grundsätzlich die Entwicklung des Regelwerks?

Jahn: Im Juni 2013 waren weltweit rund 1350 Unternehmen im IRIS-Lieferantenportal registriert. Mehr

als 870 sind bereits erfolgreich nach IRIS zertifiziert. Weitere rund 480 Unternehmen bereiten sich auf die Zertifizierung vor. Das ist ein großer Erfolg und zeigt die Bedeutung von IRIS. Es schafft mehr Qualität, Sicherheit und Termintreue bei gleichzeitiger Senkung von Kosten und Aufwand. Das rechnet sich für die Unternehmen. Heute ist IRIS Revision 02.1 internationaler Branchenstandard der Schienenfahrzeugindustrie.

Herr Viehbeck, welche Vorteile bietet Ihnen das IRIS-Managementsystem?

Viehbeck: Es vertieft den mit der ISO 9001 bereits geschaffenen Leitfaden, greift Forderungen der Bahnindustrie gezielt auf und setzt sie umfassend um. Was die Kundenzufriedenheit betrifft, so sind IRIS-zertifizierte Unternehmen sensibilisierter, da die Aufzeichnungen und daraus resultierende Maßnahmenpläne nachvollziehbar dokumentiert und abgearbeitet werden. Wir sind bereits seit 2002 nach ISO 9001 zertifiziert und haben unser Managementsystem mit IRIS stetig um die bahnspezifischen Anforderungen erweitert. Aber IRIS bringt nicht unbedingt nur Vorteile.

Welche Probleme sehen Sie?

Viehbeck: Mit IRIS haben wir einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess hinsichtlich beispielsweise Projektmanagement, Kommunikation, Qualitätssicherung, Know-how und Entwicklung aufgesetzt, um Kundenerwartungen immer besser zu erfüllen und Schienenfahrzeuge betriebsicher zu halten. Dies bedeutet in erster Linie einen höheren personellen und infrastrukturellen Aufwand für uns. Dieser höhere Aufwand wird am Markt nicht ausreichend honoriert und führt oftmals zu wettbewerbsverzerrenden Angebotspreisen, da nicht IRIS-zertifizierte Unternehmen bei der Auftragsvergabe einen Preisvorteil haben.

Wie sieht es mit der Qualität der Produkte aus? Die sollte durch IRIS verbessert werden.



Sie erleben IRIS tagtäglich: (v.l.) GVE-Geschäftsführer Günther Viehbeck, Qualitätsmanagementbeauftragte Eva-Maria Baldauf, Produkt- und Projektmanager Thomas Viehbeck und Hans Jahn von der DQS GmbH.

Viehbeck: Die bessere Qualität und Funktionalität sollte ja insbesondere durch RAM-S/LCC-Ermittlungen erreicht werden, also durch Kontrolle von Reliability (Zuverlässigkeit), Availability (Verfügbarkeit), Maintainability (Instandhaltbarkeit) und Safety (Sicherheit). Natürlich sind wir im Umgang mit Produktrisiken wesentlich kritischer geworden und stellen uns diesen Anforderungen in den Entwicklungsprojekten. Aber es gibt bei den RAM-S/LCC-Ermittlungen in der Branche noch große Herausforderungen.

Inwiefern?

Viehbeck: Noch immer können die Produkte im Fahrzeug nicht getestet werden. Auch eine Simulation des Betriebsalltags ist nicht möglich. Das ist sehr nachteilig. Außerdem stehen seitens der Schienenfahrzeughersteller und Betreiber keine ausreichenden Felddaten für die RAM-S/LCC-Ermittlung zur Verfügung. Die Werte werden auf Basis von Machbarkeitsstudien und Tests ermittelt, die in unseren Unternehmen in Prüfständen durchgeführt werden.

Herr Jahn, wie erleben Sie als Zertifizierungsauditor die durch IRIS

angestoßene Unternehmensentwicklung in der Bahnbranche und die Veränderung der Managementsysteme?

Jahn: Dieser Impuls ist dringend notwendig für die Branche und wir sind noch lange nicht im Zielbahnhof. IRIS fordert von allen Beteiligten in der Lieferkette eine klare Aufstellung im Spannungsfeld „Produktsicherheit – Qualität – Termintreue – Kosten“, um zukunftsfähig und wirtschaftlich zu bleiben. Und da knistert es in vielen Fahrzeugprojekten und Geschäftsbeziehungen.

Gleichwohl begreifen viele Unternehmen die durch IRIS geforderten strukturierten Unternehmensprozesse, Steuerungskennzahlen und Projekt- und Managementbewertungen als hilfreiches Managementwerkzeug. Denn sie wissen: Die Bahnindustrie kann sich weitere Imageverluste, etwa durch Produktausfälle auf der Schiene, nicht leisten. Nicht zuletzt, weil das Geschäft immer internationaler wird und damit die Herausforderungen an die Unternehmen weiter steigen.

Vielen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Thomas Kahl.