



WIRTSCHAFT

Ohne Zulassung bleibt die Lok im Schuppen

Die Firma AEBt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH in Nürnberg verfügt über sehr spezielles Know-how

NÜRNBERG – Ein Zug fährt von Verona nach München – kraftvoll gezogen von einer Lokomotive. Was braucht die Lok? Schienen, Energie und einen Lokführer, wird die übliche Antwort sein. Das reicht aber nicht. Die Lok benötigt in diesem Fall eine Zulassung der Behörden sowohl in Italien als auch in Österreich und Deutschland, und gleichzeitig von den drei Netzbetreibern. Von sechs Stellen also.

Damit das unter einen Hut gebracht wird, sind unzählige Aktenordner mit den notwendigen Papieren zu füllen. „Aktives Zulassungs-Management“ nennt man den Vorgang, und es erfordert ein enormes technisches Know-how. Weit und breit verfügt eigentlich nur eine Firma darüber: die Firma AEBt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH in Nürnberg.

Das Unternehmen bekam für seine Kompetenzen in diesem Jahr den Sonderpreis des Center for Transportation & Logistics Neuer Adler (CNA e.V.), der gestern verliehen wurde. Es handelt sich um eine Marktnische, in der es internationale Nachfrage gibt. Erkannt hat das der Diplomingenieur und Firmenchef Norbert Schäfer.

Schäfer wurde 1965 in Limburg an der Lahn geboren und hat elf Jahre lang bei Siemens gearbeitet, bevor er sich 2003 selbstständig machte. Zuletzt war er bei dem Konzern Abteilungsleiter im Lokomotiven-Bereich.



Auf Herz und Nieren wird, sprichwörtlich, jedes Lokomotiven-Modell geprüft, bevor die Zulassung erteilt werden kann. Foto: AEBt

Die Frage bei der Existenzgründung war: Wo sollte das sein? Die Wahl fiel eben auf Nürnberg, unter anderem wegen der Eisenbahn-Tradition und der guten Verkehrsverbindungen.

Relativ bald waren sie zu viert, derzeit besteht das Team aus 25 Mitarbeitern – in der Mehrzahl Diplom-Ingenieure. Eine Niederlassung besteht in der Schweiz, ein Testgelände ist in Augsburg zu finden. Partnerschaft besteht mit einer Firma in Graz.

Die eigentlichen Kunden von AEBt aber sind die Bahn-Hersteller: Auf

der Liste stehen Alstom und Bombardier ebenso wie Stadler, Siemens und Voith. Dazu kommen die Infrastruktur-Unternehmen. Genau so wie Autokonzerne ihre Modell-Varianten beim Kraftfahrt-Bundesamt zulassen müssen, müssen diese ihre Fahrzeuge beim Eisenbahn-Bundesamt für den Betrieb genehmigen lassen. Allerdings ist diese Beschreibung zu einfach. In der Verwaltungshierarchie steht ganz oben die EU mit ihren Richtlinien zur Spezifizierung der Technik. Darunter folgt

ein „Notified Body“, eine „benannte Stelle“ – am ehesten vergleichbar mit einem TÜV, der die Übereinstimmung mit den Vorschriften feststellt. Mit dem Siegel dieser Stelle (beim Auto wäre es der TÜV) geht's dann zur Zulassung (beim Auto wie bei der Bahn zur Zulassungsstelle, für Letztere ist es das Eisenbahn-Bundesamt). AEBt unterstützt die Firmen mit ihrer Ingenieur-Dienstleistung dabei, begleitet die Hersteller schon in der Phase der Entwicklung.

Sicherheit im Vordergrund

Die Sicherheit steht bei der Zulassung im Vordergrund. Vorschriften gibt es für die Bremstechnik und die Festigkeit der Drehgestelle, um zwei Beispiele zu nennen. Die Dokumentation füllt bei einer Lok allein im Durchschnitt 25 Leitzordner – sie sind voll mit Prüfberichten.

Tätig geworden ist die AEBt auch schon in den Benelux-Ländern, in Frankreich, Italien, Tschechien und Polen. Das Problem: Jedes Land hat seine eigenen Vorschriften und seine eigenen Anforderungen. Und sie sind jeweils sehr kompliziert.

Die Fühler sind in den arabischen Raum ausgestreckt, wo Ausschreibungen über ganz neue Bahnverbindungen laufen – etwa alle Emirate am Golf miteinander zu verbinden und eine Strecke rund um die Arabische Halbinsel zu errichten. Praktikanten aus den Vereinigten Arabischen Emiraten haben derzeit Plätze bei der Nürnberger Firma gefunden.

Aber sicherlich ist die Herausforderung in Deutschland am größten. Hier sind gut 400 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zuzugange – viele im Güterverkehr, bis hin zu Museums-Bahnen, die vielleicht nur über eine Lok verfügen oder bisweilen mieten. Europa weit sind es rund 500 Gesellschaften.

WOLFGANG MAYER