
TÄTIGKEITSBERICHT DER STEERING GROUP FÜR DIE ADVISORY GROUP MAINTENANCE

Die letzte gemeinsame Sitzung der Advisory Group in Brüssel fand am 12.02.2020 statt, geleitet vom damaligen Vorsitzenden der Advisory Group Werner Schwarzer.

Seitdem ist viel in der Welt und in Europa passiert. COVID-19 hält uns weiterhin im Bann. Den Eisenbahnunternehmen ist großer wirtschaftlicher Schaden entstanden. Unsere Kunden sind weggeblieben, diese in gleicher Anzahl zurückzugewinnen wird schwer. Viele Beschäftigte wurden krank, sind es teilweise immer noch. Auch Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sind unter den vielen Opfern dieser Krankheit. Die Auswirkungen werden uns deshalb noch lange Zeit beschäftigen.

Durch den Eintritt des Kollegen Werner Schwarzer in den Ruhestand machte sich eine Neuwahl des Vorsitzenden erforderlich. Diese Wahl konnte 2021 leider nicht im Rahmen der jährlichen Sitzung der Advisory Group in Brüssel durchführen werden. Diese Sitzung fand wegen der anhaltenden Pandemie und den starken Reiseeinschränkungen nicht statt.

In einem digitalen Format wurden im Frühjahr 2021 die Wahlen zum Vorsitzenden und zum Stellvertretenden Vorsitzenden der Advisory Group durchgeführt. Das Ergebnis wurde den Mitgliedern am 15.02.2021 schriftlich mitgeteilt. Zum neuen Vorsitzenden wurde Manfred Scholze (EVG) einstimmig gewählt, zum Stellvertretenden Vorsitzenden Manfred Jagsch (vida) ebenfalls einstimmig gewählt.

An dieser Stelle möchten wir uns nochmals herzlich bei Werner Schwarzer für seine geleistete Arbeit bedanken. Mit großer Ruhe und Gelassenheit, aber trotzdem hartnäckig hat er wie kein anderer in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass wir als Advisory Group in der kurzen Zeit seit unserem Bestehen arbeitsfähig wurden. Geduldig zuhören, gemeinsam austauschen und die Dinge verstehen und sich dann zusammen für unsere Ziele einsetzen – das ist das Fundament, auf welchem die Advisory Group aufbauen kann.

Auch 2022 konnte leider keine jährlichen Sitzung der Advisory Group in Brüssel stattfinden. Zu keinem Zeitpunkt konnten wir eine solche Sitzung in Präsenz mit der nötigen Sicherheit planen.

Seit der letzten Zusammenkunft in Brüssel tagte die Steering Group unserer großen Arbeitsgruppe zehnmal. Lediglich zweimal war das gemeinsam in Präsenz möglich. Die anderen Treffen fanden virtuell statt.

Mit welchen Themen hat sich die Steering Group in den letzten zwei Jahren beschäftigt? Einige

Themen kamen aus dem in Brüssel vorgestellten Themenspeicher.

Die Ergebnisse unserer durchgeführten Befragung zur Digitalisierung der Fahrzeuginstandhaltung haben wir weiterhin bekannt gemacht. Da bisher für keine andere Berufsgruppe im Eisenbahnsektor eine vergleichbare Befragung durchgeführt wurde erhielten wir eine Einladung, unsere Ergebnisse auf einem Workshop des Projektes EDA rail vorzustellen (Employability in the railway sector in the light of digitalisation and automation). Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF) beschäftigen sich schon länger damit, wie man Digitalisierung und Automatisierung im Sinne der Sozialpartner gestalten und die Arbeit in der europäischen Bahnbranche in die Zukunft führen kann. Im Rahmen dieses Projektes soll eine „Gemeinsame Empfehlung“ von ETF und CER aus dem Jahr 2007 aktualisiert werden, die sich mit dem Konzept der Beschäftigungsfähigkeit in der Bahnbranche befasst.

Zielsetzung EDA rail

Im Wesentlichen verfolgt das Projekt „EDA Rail“ vier Ziele:

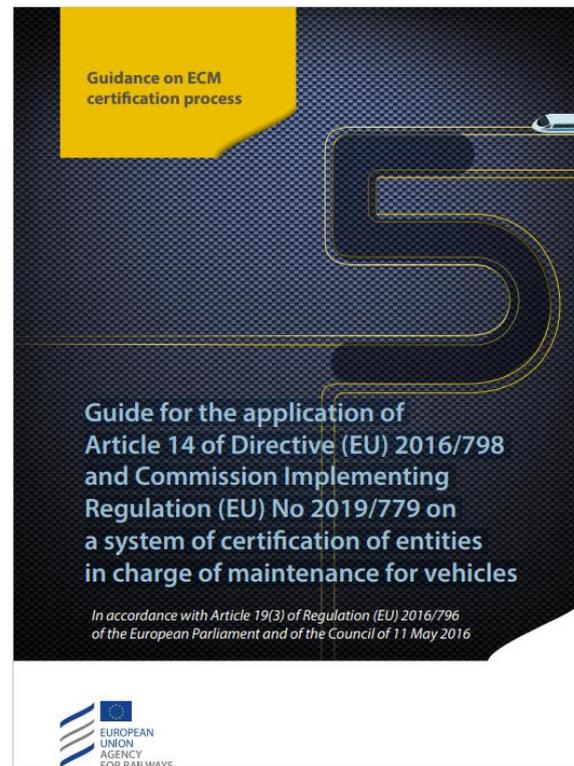
- Die wichtigsten Triebkräfte des Wandels zu identifizieren und zu analysieren (WARUM),
- Die wichtigsten Bereiche, die für die Beschäftigungsfähigkeit ausschlaggebend und vom Wandel betroffen sind, sowie die entsprechenden Bedürfnisse der Arbeitgeber und -nehmer zu identifizieren und zu analysieren (WAS),
- Beispiele und Best Practices für den Umgang von Unternehmen, Arbeitnehmern und Gewerkschaften mit dem Wandel zu identifizieren und zu sammeln (WIE),
- Zwecks Überarbeitung der o.g. „Gemeinsamen Empfehlung“ ein Verständnis für Umfang und Bedeutung des veränderten Konzepts der Beschäftigungsfähigkeit zu entwickeln, Empfehlungen auszusprechen und praktische Schlussfolgerungen zu ziehen.

Die Projektergebnisse sollen u.a. dazu dienen, die politische Diskussion rund um die Digitalisierung und Automatisierung mitzugestalten sowie Verkehrsunternehmen und betroffenen Gewerkschaften Möglichkeiten aufzuzeigen, attraktive Arbeitsbedingungen in der Branche aufrechtzuerhalten.

Erstaunt waren wir, dass allen anderen Vorträge eine stark nationale Sicht auf die Digitalisierung aufzeigten. Unsere Befragung ergab dagegen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung grenzüberschreitend wirksam werden, weshalb die Begleitung und ggf. Regulierung auf europäischer Ebene erfolgen muss. (siehe Anlage: Bericht zum Workshop)

Unsere noch junge Advisory Group konnte inzwischen einen großen Erfolg erreichen. Unsere Initiative für Mindestanforderungen für die Qualifikationen der Beschäftigten in der Schienenfahrzeuginstandhaltung wurde in den ECM-Zertifizierungsguide der ERA aufgenommen. Der „Guide for the application of Article 14 of Directive (EU) 2016/798 and Commission Implementing Regulation (EU) No 2019/779 on a system of certification of entities in charge of maintenance for vehicles“ wurde 2021 veröffentlicht.

Die Regelungen zu den Qualifikationen bauen im Wesentlichen auf unseren Vorschlag auf. Unser besonderer Dank geht an Roland Tex und Daniel Pfister für ihre sehr aktive Mitarbeit in der Arbeitsgruppe der ERA.



Weitere Themen wurden diskutiert und angepackt.

Die Steering Group strebt eine bessere Öffentlichkeitsarbeit für die Advisory Group an. Deshalb hat sie sich mit Inhalten der angestrebten Kommunikation, mit Zielgruppen und Formaten beschäftigt. Der persönliche Austausch zwischen den Gewerkschaften und der ETF soll verstärkt werden, um unsere Ziele bekannt zu machen und dafür zu werben. Wir wollen somit noch mehr Kolleginnen und Kollegen für die Mitarbeit in der Advisory Group gewinnen. Es sollen Sitzungen der Steering Group in unterschiedlichen Ländern genutzt werden, um bei den Gewerkschaften vor Ort Kontakte zu knüpfen, vorhandene Kontakte zu intensivieren und für die Mitarbeit in der Advisory Group zu werben. Aber auch außerhalb der Gewerkschaften wollen wir unsere Ziele, unsere Arbeit und deren Ergebnisse bekannt machen.

Dazu hat die Steering Group mit einer Blaupause einen Jahresplan vorgesehen. Um die Hürden für eine Mitarbeit in der Steering Group zu senken, werden auch in der Zukunft nicht alle Termine in Präsenz durchgeführt, sondern es sollen weiterhin digitale Formate genutzt werden. Somit können Reisezeiten und Kosten gespart werden – das könnte ein Anreiz sein, vielleicht doch in der Steering Group mitzumachen.

- Weitere inhaltliche Schwerpunkte:
- Die Auswirkungen von COVID-19 haben dazu geführt, dass der Arbeitsschutz in den Unternehmen an Bedeutung gewonnen hat.
- Die Digitalisierung der Fahrzeuginstandhaltung ist normaler Bestandteil der Arbeit geworden, aber noch lange nicht abgeschlossen. Da bestimmte Technologien noch in den



Anfängen stecken sind die Auswirkungen für die Unternehmen und vor allem für die Beschäftigten noch nicht vollständig absehbar. Auch wegen der unterschiedlichen Umsetzung ist der Prozess noch über Jahre zu begleiten.

- Es erfolgt eine immer stärkere Nutzung der IT durch die arbeitsausführenden Handwerker. Diese geänderten Arbeitsweisen bringen Vor- und Nachteile mit sich.
- Die Materialbereitstellung und -logistik wird zunehmend digitalisiert (elektronische Materialkataloge, automatische kameraunterstützte Materialerkennung, moderne Materiallager ohne Ausgabepersonal)
- Computer Based Maintenance (CBM) unterstützt den Strategiewechsel von vorsorglicher Instandhaltung der kompletten Fahrzeuge hin zu einer Instandsetzung einzelner Komponenten und Bauteile
- CBM kann nach unserer Einschätzung im Zusammenhang mit Künstlicher Intelligenz den rechtssicheren Nachweis der Sicherheit erschweren. Wie wird ausgeschlossen, dass selbstlernende KI nachweislich keine Fehler lernt, diese zur Weiterentwicklung von Algorithmen nutzt und dann für weitere Entscheidungen heranzieht? Werden hier Softwareprogrammierer für die Sicherheit der Fahrzeuge verantwortlich? Wir befürchten, dass ausgehend von Ist-Zuständen ein unsicherer Soll-Zustand definiert wird.
- Die Feststellung des Fahrzeugzustandes durch Kamerabefundung – vor allem in Verbindung mit der Nutzung von Künstlicher Intelligenz – ist deshalb aufmerksam und kritisch zu begleiten. Damit können Personalreduzierung, Absenkung des Qualifizierungsniveaus, Auslagerung von Arbeiten auf Fremdunternehmen sowie unklare Haftungsfragen verbunden sein. Bei richtiger Gestaltung stellt diese Technologie jedoch eine gute Unterstützung der Werkstätten dar.
- Die Nutzung von AR und VR (Augmented Reality bzw. Virtual Reality) als ortsunabhängig und somit europaweit nutzbare Technologie darf nicht losgelöst von der Qualifizierung der verantwortlichen Beschäftigten gesehen werden.
- Wir sehen bei der Nutzung dieser Technologien die zwingende Notwendigkeit von umfassend qualifizierten Fahrzeuginstandhaltern vor Ort, welche am Fahrzeug eine verbindliche Bewertung des Fahrzeugzustandes vornehmen können. Die Handwerker müssen bei der Weiterentwicklung der genutzten IT mit ihrem fachlichen Wissen eingebunden werden. Wir sehen hier die Notwendigkeit der intensiven Qualifizierung der Handwerker zur genutzten IT. Somit wird die Entstehung eines Niedriglohnsektor in der Fahrzeuginstandhaltung vermieden.
- Die Digitalisierung und die Automatisierung müssen darauf ausgerichtet werden, dass sie dem Menschen dienen. Selbstverständlich muss dabei der Kunde im Mittelpunkt stehen. Die Glaubwürdigkeit der Transformation im Schienenverkehr ist jedoch in Gefahr, wenn sie klar zum Nachteil der Beschäftigten ausgerichtet ist.
- Es werden von den Fahrzeugherstellern (Industrie) Kooperationen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen angestrebt. Neben positiven Effekten im Hinblick auf die Verbesserung der Fahrzeugtechnik gibt es Befürchtungen, dass die Industrie Know-how der Fahrzeuginstandhaltung erlangen möchte, um diese selbst auszuführen.
- Der Automatisierte Eisenbahnbetrieb kann zur Verschiebung von Verantwortung von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Unternehmen der Eisenbahninfrastruktur führen. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass bei Ausschreibungen zukünftig die



Verkehrsunternehmen nur noch als Carrier auftreten könnten. Als Ergebnis würde der Wettbewerbs lediglich auf der Lohnseite der Beschäftigten stattfinden.

- Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und der genutzten Fahrzeugtechnik ist von wesentlicher Bedeutung für die Akzeptanz des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Im Zuge der fortlaufenden Digitalisierung ist verstärkt das Thema der Sicherheit der genutzten Fahrzeug-IT zu betrachten.
- Auch die von den Beteiligten des Instandhaltungsprozesses (Handwerker, Beauftragende, Regelwerksersteller) genutzte IT ist zuverlässig gegen Angriffe zu schützen.
- Die diskutierte flächendeckende Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) stellt nach unserer Einschätzung einen wichtigen Meilenstein für die Erhöhung des Güterverkehrs auf der Schiene dar. Die notwendige Umrüstung muss vorrangig in eigenen Werkstätten mit eigenem Personal erfolgen.
- Es erfolgen europaweit große Investitionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Fahrzeuge und die notwendige Infrastruktur zur Wartung und Instandhaltung. Die Investitionen in das Personal erfolgen jedoch nicht in gleichem Umfang.
- Ein Mangel an qualifiziertem Personal ist deshalb absehbar bzw. bereits festzustellen. Nach unserer Einschätzung sind folgende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und des sozialen Rahmens für die zukünftige Arbeitskräftegewinnung wichtig:
 - bessere Arbeitszeitmodelle, Vermeidung bzw. Verringerung von Nachtschichten bzw. Wochenendarbeit
 - Anpassung der Werkstattöffnungszeiten, ggf. weitere Werkstätten, mehr rollendes Material
 - Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum
 - Verbesserte, marktgerechte Entlohnung
 - Passende soziale Rahmenbedingungen sowohl für Arbeitsplätze in Ballungszentren als auch in der Fläche
 - Beschäftigungsperspektiven für klassische Handwerkerberufe in einer digitalisierten Arbeitswelt
- A Darüber hinaus ist der demographische Wandel in allen Bereichen der europäischen Eisenbahnen festzustellen. Ausscheidenden KollegInnen stehen immer weniger ausreichend ausgebildete Fachkräfte gegenüber. Der Verlust von Know-how ist fortschreitend. Langjährig erworbenes fachliches Wissen ist durch Wissensmanagement zu sichern und weiterzugeben.
- Die Möglichkeiten neuer Technologien für die Durchführung der Qualifizierung sind zu prüfen. Die digitale Wissensvermittlung sollte nicht losgelöst und allein erfolgen, sondern möglichst in Kombination mit Schulungen in Präsenz und praktischen Übungen.
- Für alle am Prozess der Fahrzeuginstandhaltung beteiligten Beschäftigten (ECM 1 bis ECM 4) wird lebenslanges Lernen nötig, um die fachlichen Anforderungen weiterhin zu erfüllen. Dieses muss im Hinblick auf das vorhandene Wissen und die fachlich nötigen Kenntnisse erfolgen. Wichtig sind dabei zielgruppenorientierte Lernformen.
- Die Ausschreibungspolitik von Verkehrsleistungen und deren Auswirkungen auf die Beschäftigte wird weiterhin kritisch gesehen. Der niedrige Preis darf nicht das entscheidende Kriterium sein. Es darf keinen Wettbewerb auf Basis unterschiedlicher Lohnniveaus geben. Bei Ausschreibungen sind auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Über eine verpflichtende Nachwuchsausbildung kann dem Mangel an qualifizierten Beschäftigten entgegengewirkt werden.
- Die politische Forderung nach Gesamtausschreibungen von Verkehrserbringung und der

- Fahrzeuginstandhaltung soll aufrecht erhalten bleiben.
- Auch in Zukunft wird es keine 100prozentige Sicherheit der IT geben. In die Fahrzeugtechnik als auch in die genutzte IT zur Arbeitsausführung darf deshalb kein blindes Vertrauen gesetzt werden. Somit ist ein kritisches Hinterfragen der Ergebnisse der IT erforderlich und in den Prozessen zu berücksichtigen.

Nach Einschätzung der Steering Group empfiehlt sich im Rahmen der Advisory Group ein gewerkschaftsübergreifender Austausch zu Schwerpunkten und Lösungsansätzen. Ein Austausch dazu könnte im Rahmen der regelmäßigen Sitzungen erfolgen, wenn Vertreter jeder Gewerkschaft dazu kurz vortragen.

Die Ergebnisse und Botschaften sollten – über die ETF - in Richtung des sozialen Dialoges kommuniziert werden.

Seitens der ETF – Sektion Schiene gab es einen Wechsel in der Begleitung und Betreuung der Advisory Group. Unsere Kollegin Sabine Trier ist nun Stellvertretende Generalsekretärin, Leiterin Politik und Gleichstellung. Sabine - vielen Dank für die langjährig gute Zusammenarbeit und Deine tatkräftige Unterstützung. Diese Zusammenarbeit begann bereits vor vielen Jahren mit den ersten Überlegungen zur Bildung einer solchen Arbeitsgruppe, führte über den Beschluss der Sektion Schiene zur Einrichtung der Advisory Group bis hin zu diesem Gremium, welches inzwischen bereits gute Arbeitsergebnisse aufweisen kann.

Seit dem letzten Jahr begleitet uns nun Kollegin Jedde Hollewijn als Grundsatzreferentin für Eisenbahn. Liebe Jedde, sei uns herzlich willkommen! Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.