

ANLAGE ZUM TÄTIGKEITSBERICHT DER ADVISORY GROUP MAINTENANCE

BESCHÄFTIGUNGSFÄHIGKEIT IM LICHT DER DIGITALISIERUNG UND AUTOMATISIERUNG

Teilnahme von Mitgliedern der Advisory Group Maintenance am Workshop des Projektes EDA Rail in Lille (Frankreich) am 23. und 24.03.2022

Das Projekt EDA-Rail - Beschäftigungsfähigkeit im Lichte der Digitalisierung und Automatisierung – wird derzeit gemeinsam von der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) durchgeführt. In Lille wurde ein dritter Workshop mit den Schwerpunkten Instandhaltung und automatischer Zugbetrieb durchgeführt.

Für die Eisenbahnen in Europa sind derzeit drei Megatrends erkennbar: Digitalisation and automation

- Digitalisierung und Automatisierung
- Mobilität der Zukunft
- Demographischer Wandel

Welche Auswirkungen für die Beschäftigten sich ergeben und was nötig ist, um auch in Zukunft gute sichere Arbeitsplätze zu haben, wurde in mehreren Vorträgen präsentiert und intensiv diskutiert.

Vertreter unser Advisory Group Maintenance präsentierten die Ergebnisse unserer europaweiten Befragung zur Digitalisierung in der Fahrzeuginstandhaltung aus dem Jahr 2019. Manfred Scholze und Dirk Möller erläuterten, dass die befragten Beschäftigten keine

Angst vor der Digitalisierung an sich haben – wohl aber vor einem Scheitern der Transformation. Als wichtigstes Ergebnis der Befragung wurde deutlich, dass für die Zukunftsfähigkeit der Werkstätten (und damit für den sicheren Eisenbahnbetrieb) die Prozesse und Regelwerke sowie qualifizierte Beschäftigte wichtiger sind als ein reiner Fokus auf IT und digitale Lösungen. Die Kompetenz der Instandhaltung liegt in unseren Werkstätten. Eine Vergabe dieser Tätigkeiten an Fahrzeughersteller würde den Eisenbahnunternehmen den wertschöpfenden Teil der Instandhaltung nehmen. Auch die Instandhaltung der für den automatisierten Fahrbetrieb notwendigen Fahrzeugkomponenten muss in der Zuständigkeit der Fahrzeuginstandhaltung bleiben.

Ein Kollege der Gewerkschaft vda aus Österreich gab Einblicke in die Anforderungen von ERTMS und ETCS. Er machte klar, dass durch die Nutzung dieser Technik aber der Triebfahrzeugführer nicht einfach abgeschafft werden darf, sondern durch umfassende Weiterqualifizierung langfristig zum Experten für den gesamten Zug weiterentwickelt werden muss.

Die Notwendigkeit der Investitionen in die Bahntechnik durch die öffentliche Hand wurde am Beispiel von NExTEO deutlich. Im Großraum Paris wird stark investiert, um die Kapazitäten zu vergrößern. Es wird dabei aber nicht in weitere Strecken investieren, sondern in die bestehende Infrastruktur, in neue Technik und Prozesse. Eine volle Automatisierung des Bahnbetriebes wird nicht verfolgt, aber zu einem Teil wird automatischer Fahrbetrieb erfolgen, der Lokführer bleibt weiter erhalten. Alte Signaltechnik und das alte System bleiben als Backup bestehen. Auch bei automatischem Betrieb bleibt der Totmannknopf weiter aktiv „Der Mensch hat das letzte Wort“.

Mit DMMS (Dynamic Maintenance Management System) bekamen wir einen Einblick in aktuelle Entwicklungen in Italien. Mit einem Monitoring Dashboard werden in einem Echtzeitsystem Daten für die Betriebsleitung und Instandhaltung zur Verfügung gestellt. Inzwischen sind alle Beschäftigte in der Fahrzeuginstandhaltung mit Smartphone oder Tablet ausgestattet.

Im Rahmen einer „Fernbeteiligung“ ist ein Austausch mit anderen Werkstätten möglich. Es wurde eine Zukunft aufgezeigt, in welcher die Handwerker mit einem weißen Kittel im Büro wie ein Doktor sitzen. Diese Ansicht wurde im anschließenden Beitrag der italienischen Gewerkschaft FILT CGIL nicht geteilt.

Die Bedeutung von Teamarbeit wird auch in der Instandhaltung wachsen, dabei gehört die Maschine mit zum Team.

Im Hinblick auf das Vorhaben ARGO – Autonomous Robotic Inspection of Rolling Stocks – wurde klar ausgeführt „Wir werden Maschinen nicht das Recht geben, kritische Entscheidungen zu treffen“.

Aus Sicht der Gewerkschaft FILT CGIL ist die Datenhaltung in eigener Verantwortung sehr wichtig, da sonst eine Gefahr für die Zuverlässigkeit besteht. Kritisch wurde auch das Thema der Lagerwirtschaft genannt, da „just in time“ bei Beschaffungszeiten von bis zu 1,5 Jahren nicht funktioniert.

Der Vortrag der Kollegen der spanischen Gewerkschaft FESML-UGT machte sprachlos. Durch langjährige politische Vorgaben – ungeachtet ob eine linke oder rechte Regierung besteht – wurde die Instandhaltung der modernen Fahrzeuge immer mehr an die Hersteller übertragen. Da dies für 10 bis 20 Jahre erfolgt führt es zum Arbeitsplatzabbau bei der Bahngesellschaft Renfe. Ein hoher Altersdurchschnitt der Beschäftigten und starke Fluktuation verschärfen die Situation.

Der Rückstand in der Digitalisierung ist kaum aufzuholen. Begründet ist er in der politischen Entscheidung, nicht mehr an den staatlichen Sektor zu glauben.

Erstaunlich war für uns die Feststellung, dass in den Vorträgen und Diskussionen nur nationale Betrachtungen vorgenommen wurden. Außer uns wies keiner auf die grenzüberschreitenden Veränderungen der Digitalisierung hin. Wir sehen weiterhin die begründete Notwendigkeit für europaweit einheitliche Vorgaben, z. B. im Hinblick auf das Qualifizierungsniveau der Fahrzeuginstandhalter.

Von uns wurde auch eine Intensivierung der länderübergreifenden Zusammenarbeit von EVU angesprochen. So ist eine gemeinsame Materialbestellung und -bevorratung vorstellbar.