



IG Metall Engineering-Tagung 14. - 16. September 2022



Bahnindustrie im Wandel *„System Schiene stärken“*

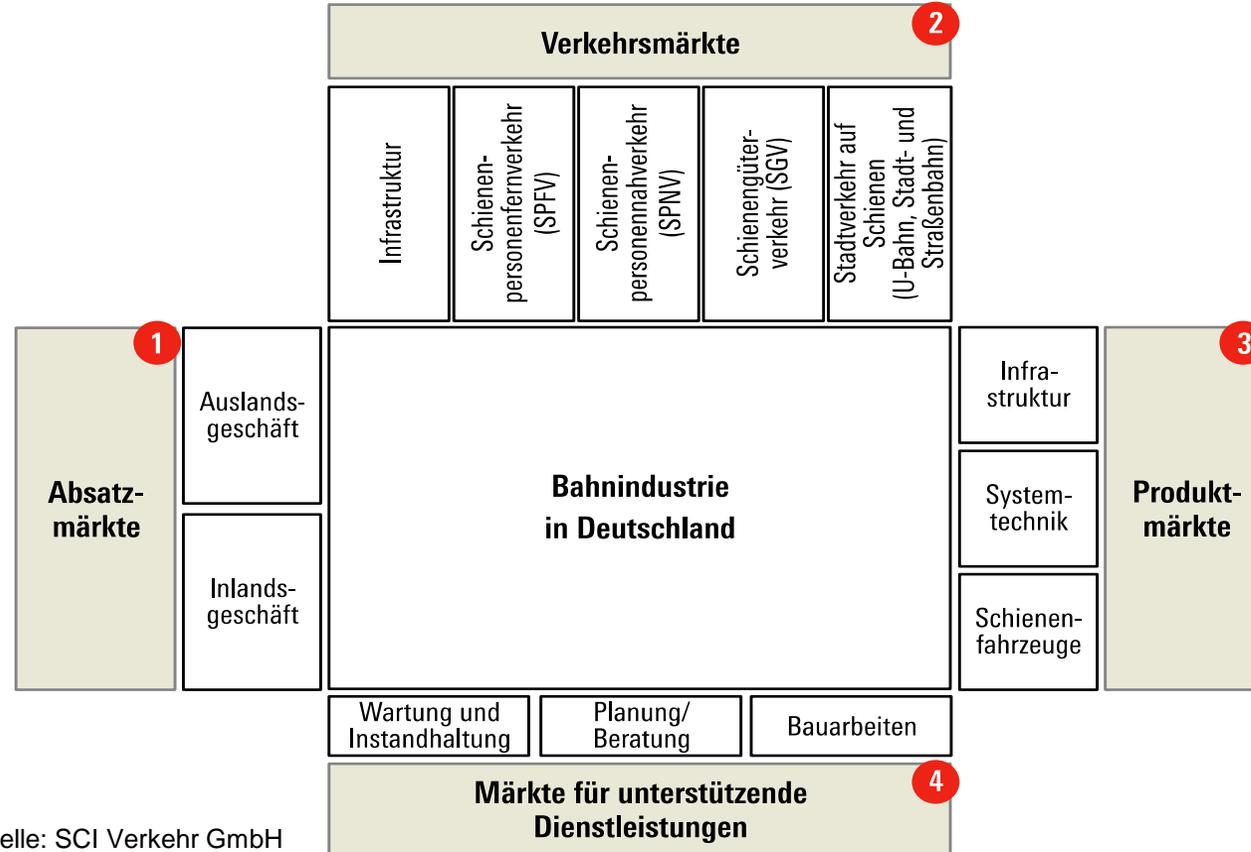
> Struktur > Situation > Themen

Thomas Kalkbrenner

IG Metall Vorstand / Ressort Koordination Branchenpolitik



Segmentierung der Bahnindustrie in Deutschland



Quelle: SCI Verkehr GmbH

Über 1.000 Unternehmen sind direkt oder indirekt mit der Bahnindustrie verbunden

Industrielle Produktgruppen	Führende Unternehmen
Bahn technische Infrastruktur	Balfour Beatty Rail Power Systems, FEINER TRÄGER, ABB, vossloh, SPL, Elpro, SIEMENS, EURO POLES, nkt.cables, voestalpine, Nexans, DW SCHWELLEN, Cembre GmbH
Systemtechnik	SIEMENS, THALES, BOMBARDIER TRANSPORTATION, SCHEIDT & BACHMANN
Lokomotiven	SIEMENS, BOMBARDIER TRANSPORTATION, vossloh, ALSTOM
HGV-Fahrzeuge	SIEMENS, ALSTOM, BOMBARDIER TRANSPORTATION
Triebzüge	BOMBARDIER TRANSPORTATION, ALSTOM, STADLER, SIEMENS
Reisezugwagen	BOMBARDIER TRANSPORTATION, SIEMENS, ALSTOM
Güterwagen	WAGGONBAU GRAAFF, member of the FFG Group, Feldbinder, ALSTOM
Fahrzeuge für Stadtverkehr	SIEMENS, ALSTOM, BOMBARDIER TRANSPORTATION, STADLER, vossloh
Instandhaltung	DB Mobility Networks Logistics, ALSTOM, EuroMaint, BOMBARDIER TRANSPORTATION, SIEMENS, Talgo, Villmann-Gruppe

165.000 Beschäftigte

- 24.000 Schienenfahrzeugbau
- 65.000 Zulieferindustrie
- 13.000 Instandhaltung-Fahrzeuge
- 15.000 Bau-Bahnverkehrsstrecken
- 18.000 „leichte Instandhaltung“
- 30.000 „Multiplikator-Effekt“

Der Verband der Bahnindustrie geht von rund 53.000 Beschäftigten ihrer Mitgliedsunternehmen in der Bahnindustrie aus.

Ca. 60.000 Beschäftigte im Organisationsbereich der IG Metall

Bedeutung der Branche (Leitmarkt)

- ➔ Branche ist Eckpfeiler der industriellen Wertschöpfung
- ➔ Mit (noch) intakter Wertschöpfungskette
- ➔ Gehört **technologisch** zur Weltspitze

Gesamt-System Schiene stärken mit Investitionen in die Zukunft!

- ➔ Umsetzung **Transformation** und **Arbeit 4.0**
- ➔ **Klimaschutz** und **Mobilität** der Zukunft



**Funktioniert nur mit
leistungsfähigem
Schienenverkehr**

- ➔ Globaler Wettbewerb verschärft sich (China – CRRC)
- ➔ Umkämpfte Märkte: „Konzentrationsprozesse“ nehmen zu
- ➔ Kostengetriebene Ausschreibungen und Auftragsvergaben
- ➔ Wandel durch Digitalisierung und Automatisierung
- ➔ Bahnindustrie steht weiter unter massivem Druck (trotz „*Green-Deal*“)

Folge: Der Konsolidierungsdruck wächst

- ➔ Beispiel: Kauf von Bombardier durch Alstom (**sofort Personalabbau!**)
- ➔ Beispiel: Restrukturierung und Verlagerungen, **Standort(teil)schließungen**
- ➔ Beispiel: Angriffe auf Tarifverträge (Erpressung Belegschaften „Erg.-TV“)



Folgt auch in der Bahnindustrie einem klaren Ziel:

>> ARBEIT = SICHER UND FAIR! <<

- ➔ Arbeitsplätze und Standorte
- ➔ Vernünftige Bezahlung mit Tarifbindung
- ➔ Dauerhafte Perspektive für Beschäftigte

Unsere Arbeit

Unsere Basis: Betrieb – Mitglieder - Beschäftigte



Grundsatzposition der IG Metall (Bahnindustrie 2016):

„Ein tragfähiges und integriertes Mobilitätskonzept muss entwickelt werden. Ein wesentlicher Teil eines solchen Mobilitätskonzeptes ist das „Gesamtsystem Schiene.“

Jürgen Kerner, Hauptkassierer und geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall
(mit Zuständigkeit für die Koordination der Branchenpolitik)





Große Herausforderung: Digitalisierung und Transformation (I)

- ➔ Eisenbahn sieht auf den ersten Blick ganz einfach aus
- ➔ Wenn man aber tiefer hinsieht, ist es überall **Hochtechnologie**
- ➔ Eisenbahn-Produktion und -Betrieb umfasst schon sehr lange **digitale** und **rechner-gestützte Anteile**
- ➔ Ein Beispiel: **Elektronische Stellwerke seit 1982 in Deutschland**
- ➔ **Digitalisierung** bezeichnet hier konkret den Einsatz von kleinen, modularen standardisierten Komponenten und virtualisierter Datenhaltung und -verarbeitung
- ➔ **Problem:** Es gibt noch ca. **2.500 „mechanische Stellwerke“**. **Ein Drittel** davon hat ein **„Durchschnittsalter von 80 Jahren!“**



Große Herausforderung: Digitalisierung und Transformation (II)

- ➔ Eisenbahnindustrie steht im **Spannungsfeld** zwischen der **komplexen Herstellung** von **Einzelstücken** (z.B. Stellwerke) und **Serienproduktion** (z.B. TRAXX 3 von Bombardier, neue **Lokomotiven-Plattform**)
- ➔ Bei der Auslegung der z.B. **TRAXX 3-Plattform** fanden u.a. die **neuesten digitalen Instandhaltungslösungen** der Güterverkehrsbranche Berücksichtigung
- ➔ **Intelligente Plattformen** auf Grundlage von zustandsabhängiger Wartung, Big Data und IoT-Technologie („Internet der Dinge“) korrelieren Daten, die aus dem Fahrzeug und der Bahninfrastruktur stammen, um den **Fahrzeugzustand in Echtzeit zu überwachen**, erforderliche **Wartungsmaßnahmen vorherzusagen** und damit die **maximale Leistung** und **Verfügbarkeit** der Fahrzeugflotte zu **gewährleisten**
- ➔ Weiteres Beispiel hier: **Rhein-Ruhr-Express (RRX)**, Produktion „Typ Desiro HC“ **von Siemens** mit eigenem Instandhaltungswerk



Große Herausforderung: Digitalisierung und Transformation (III)

- ➔ Rechner-gestützte Fertigung ist im Schienenfahrzeugbau Stand der Technik
- ➔ Vollautomatisierte Fertigung nur teilweise sinnvoll
- ➔ Grund: Die Produkte sind in der Regel ganz oder teilweise sicherheitskritisch
- ➔ Sehr stark kontrollierte und dokumentierte Herstellung notwendig
- ➔ Haftung für Produkt und Betrieb erfordern lückenlose Überwachung und Dokumentation
- ➔ **Je stärker „manufakturartig“ die Herstellung ist, desto komplexer ist die Voll-Automatisierung**
- ➔ **Prozesse, Verfahren und Planung sind voll digitalisiert – Der Grad der Automatisierung kann und wird noch steigen**



Große Herausforderung: Digitalisierung und Transformation (IV)

- ➔ Fakten sind klar: Die Transformation wird weiter fortschreiten
- ➔ Die Digitalisierung in der Produktion kann der deutschen Bahnindustrie helfen, die wettbewerbsfähig zu stärken

Hierfür ist aber ein Gesamt-Konzept für das System Schiene und umfangreiche Investitionen in Forschung und Entwicklung erforderlich

- ➔ Mit eigenständigen Bahnforschungsprogramm, Focus auf Arbeit 4.0 und Digitalisierung (beschlossen mit Einrichtung Forschungsinstitut „DZSF“ in Dresden)
- ➔ Mit Technologie-Folgen-Abschätzung
- ➔ Hier: Standardprodukte funktionieren, wie sieht es aber mit „Referenzprodukten“ aus?
- ➔ Motto: Schaufenster Bahnindustrie – wir können auf dem Weltmarkt verkaufen!



Große Herausforderung: Digitalisierung und Transformation (V)

- ➔ Grundsätzliche Überlegung: Was wird in Zukunft gemacht und was nicht
- ➔ **Ohne Innovationen geht es nicht voran. Bremsen, halten, verteidigen – das geht nach hinten los**
- ➔ **Bahnindustrie ist eine regulierte Branche, das muss auch bei den Transformations-Themen berücksichtigt werden**
- ➔ **Haben alles an Know-How im Bereich der Bahnindustrie**
- ➔ Jetzt alle Chancen nutzen, es gibt gute Grundlagen und viele Ideen



Unsere wesentlichen Anforderungen an die Politik (I)

- ➔ Wertschöpfung in Europa (mit Anteil in Deutschland) ist wichtig (fairer Wettbewerb!)
- ➔ Der „Beste“ muss gewinnen nicht der „Billigste“ (Wettbewerbsnachteil)
- ➔ Hier: Dumpingpreise... setzen Branche unter brutalen „Verlagerungsdruck“
- ➔ Hier: Wir „müssen“ für verfehlte Politik „ständig den Preis“ bezahlen, dass kann so nicht weiter gehen. Das ist Belegschaften nicht zu vermitteln!
- ➔ Zu kurze Zyklen: Entwicklung, Produktion, Inbetriebnahme usw. (enormer Druck)
- ➔ Wie fangen wir internationale UN-Konzerne ein, die von außen (z.B. USA/Kanada/Frankreich) Druck machen und nicht „fair agieren“ (wollen)?
- ➔ Wie kommen wir an diese Konzerne ran?



Unsere wesentlichen Anforderungen an die Politik (II)

- ➔ Langfristige Perspektiven werden benötigt (in allen Branchenbereichen)
- ➔ Standort- und Beschäftigungssicherung – Unterstützung durch Politik
- ➔ Tarifbindung und faire Ausschreibungspraxis
- ➔ Fachkräftebindungs- und Nachwuchsprobleme – Weiterbildung / Qualifizierung
- ➔ Es bestehen leider auch (durch die DB getrieben) „Dumping-Preis-Rahmenverträge“
- ➔ Wo bleibt die **„digitale Schiene“**, samt **„Starterpaket“** (**Infrastruktur**) und was ist damit gemeint?

Mehrfach angesprochen:

Preisdruck, Ausschreibungsbedingungen, Projektzeiten, sichere Beschäftigung und Standorte, Infrastruktur, Innovationen, Investitionen, Fachkräftethema ...



Schwerpunktforderungen in der Branche

Zusammengefasst:

- ➔ 1. Tempo für Schiene 4.0 verdoppeln (für mehr Mobilität bei null Emissionen).
- ➔ 2. Netz umfassend digitalisieren und elektrifizieren.
- ➔ 3. Innovationen durch klimagerechte Vergabe beschleunigen.
- ➔ 4. Europas Zukunftsindustrie und digitale Souveränität stärken.

Mit

- ➔ Sicherung von hochqualifizierten Fachkräften und Standorten
- ➔ Fairerem Wettbewerb, fairen Ausschreibungen und Auftragsvergaben
- ➔ Ausweitung der Investitionen in das Gesamtsystem Schiene
- ➔ Branchendialog (Politik, IGM, VDB, UN aus der Branche)

**„Der Markt alleine kann
es nicht richten.“**



Das geht nur mit guter Arbeit: „**SICHER**“ und „**FAIR**“

Unternehmen und Politik sind gefordert

- ➔ Wir erwarten von den **Unternehmen** der Bahnindustrie Strategien für ihre Standorte, für Investitionen in Fachkräfte und neue Produkte
- ➔ Wir erwarten von der **Politik** in Deutschland und Europa eine innovations- und beschäftigungsorientierte Branchenpolitik



„Der Markt alleine kann es nicht richten.“



Unsere gemeinsame Arbeit: Das haben wir erreicht (I)

➔ **Einrichtung eines Bahnkoordinators der Bundesregierung (Koalitionsvertrag 2017)**

Durch Aktivitäten und Druck der IG Metall-Betriebsräte mit den Beschäftigten.

„**Hochrangiger Beauftragter der Bundesregierung**“ (Eisenbahn/Schienenverkehr).

Angesiedelt im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (**BMDV**).

Parlamentarischer Staatssekretär: **Herr Michael Theurer** (Vorgänger Herr Ferlemann, BMVI).

➔ **Einführung eines Branchendialoges für Eisenbahn und Bahnindustrie**

Mit Politik, Unternehmen, Verbänden, Betriebsräten und der IG Metall.

Beginn Oktober 2019: Koordiniert und vorbereitet durch IG Metall und BMVI

Fortsetzung nach BT-Wahl seit Januar 2022 (BMDV) mit Herrn Theurer



Unsere gemeinsame Arbeit: Das haben wir erreicht (II)

BMVI/BMDV: Zukunftsbündnis Schiene

- ➔ Leitung: PStS Theurer als Beauftragter der Bundesregierung
- ➔ **IG Metall ist auch im Lenkungskreis vertreten**
- ➔ Grundlage für ZBS: Stärkung des Schienenverkehrs als politischer Auftrag

Zukunftsbündnis hat mit sechs Arbeitsgruppen gearbeitet und besteht weiterhin:

- AG 1: **Deutschlandtakt einführen** (Pünktlichere Bahn)
- AG 2: **Kapazitäten ausbauen** (Zuverlässigere Bahn)
- AG 3: **Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken** (Flexiblere Bahn)
- AG 4: **Lärmemission senken** (Leisere Bahn)
- AG 5: **Innovationen fördern** (Innovative Bahn)
- AG 6: **Fachkräfte** (Zukunftssicherung)

- ➔ Es geht hier auch um unsere eingeforderten Themen Innovationen, Bahnforschungsprogramm, fairer Wettbewerb und Zukunftssicherung





Koalitionsvertrag – Neue Bundesregierung (I)

Das haben **WIR** konkret für **UN**Sere Branche **DIREKT** erreicht:

- ➔ Öffentliche Auftragsvergabe ist an die **Einhaltung von Tarifverträgen** gebunden!
- ➔ Fairer Wettbewerb - Stärkung **Tariftreue** und **Mindestentgelte** insgesamt
- ➔ Masterplan Schienenverkehr 2020 wird „zügig“ umgesetzt und weiterentwickelt
- ➔ Ausbau und Stärkung der **Schienenverkehrsforschung**
- ➔ **Innovative Antriebstechniken** werden unterstützt
- ➔ **Digitalisierung** von **Fahrzeugen** und **Strecken** werden „prioritär“ vorangetrieben
- ➔ Erhöhung der **Infrastrukturmittel** insgesamt



Koalitionsvertrag – Neue Bundesregierung (II)

Positiv:

- ➔ Wegweisend: Angebotsorientierter Ansatz für Klimaschutz, weg vom Renditedruck
- ➔ Priorisierung für die Schiene: Erstmals mehr Investitionen in die Schiene als in die Straße
- ➔ Schnelle Kapazitätserweiterung (Schiennetz soll wachsen, bessere Städteanbindung)
- ➔ Verdopplung Verkehrsleistung im Personenverkehr
- ➔ Die Elektrifizierung von **75 Prozent** des Netzes bis 2030
- ➔ Einführung **Digitale Automatische Kupplung** für Güterverkehr
- ➔ Die rasche, flächendeckende **Digitalisierung** des Schienenverkehrs
- ➔ Anteil Schiene im **Güterverkehr** soll bis 2030 **von** heute **18** auf **25 Prozent** gesteigert werden
- ➔ Planungsbeschleunigung (Europarechtskonforme Orientierung)



Das sagt der neue „Bahnkoordinator“

12. Januar 2022

Ernennung des neuen Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr

Herr Michael Theurer (PStS im BMDV):

- ➔ „Das Amt des Schienenverkehrsbeauftragten der Bundesregierung ist für mich Verpflichtung und Ehre zugleich. Ich möchte damit einen Beitrag zur **Verwirklichung der ambitionierten Ziele** des Koalitionsvertrages **in der Bahnpolitik als Kernelement einer klimaschonenden Mobilität** leisten“.
- ➔ „Mit dem **Zukunftsbündnis Schiene** werde ich zeitnah die **schnelle Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Schienenverkehr** erörtern. Kapazität, Qualität und Kundenorientierung sind die Schlüsselemente für einen attraktiveren Schienenverkehr“.

Das geht nur mit Menschen, mit **UNS!**

- ➔ Beschäftigte sind Quelle jeglicher Wertschöpfung
- ➔ Beschäftigte leisten jeden Tag hochqualifizierte Arbeit
- ➔ Engagiert und motiviert

Sie stehen für konkurrenzfähige Produkte zu fairen Bedingungen!

- ➔ Beschäftigte haben deshalb auch **Unterstützung** durch die Politik verdient!
- ➔ Beschäftigte haben **Anerkennung**, **Respekt** und **Wertschätzung** verdient!



MEHR. MACHT. STARK.

Wir IG Metall Betriebsräte in der Bahnindustrie



| Vorstand



😊 Dankeschön 😊

