



DIE DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG (DAK) IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

POSITIONSPAPIER DER ETF

Seit vielen Jahren prangert die ETF die Ursachen für den Niedergang des Schienengüterverkehrs an, der zum einen aus fehlenden Investitionen in die Infrastruktur für den Gütertransport und zum anderen aus einem unlauteren intermodalen Wettbewerb auf Grundlage unfairer Praktiken wie Sozialdumping resultiert. Darüber hinaus hat die EU-Eisenbahnpolitik mit Augenmerk auf Marktöffnung und sektorinternen Wettbewerb nicht zu einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung auf die Schiene geführt. Daher fordert die ETF eine eingehende Analyse der Ergebnisse der europäischen Eisenbahnpolitik, insbesondere in Bezug auf die Säule Politik/Markt und deren Zielerreichungsgrad.

Zur Förderung des Schienengüterverkehrs erkennt die ETF die Einführung eines europaweiten Kupplungssystems als ein mögliches Mittel zur Stärkung seiner Effizienz an. Wir bestehen aber darauf, dass dieser Weg zur Digitalisierung Teil einer ehrgeizigeren Schienengüterverkehrspolitik sein muss. Eine solche Politik muss Folgendes enthalten:

- Verbindliches Ziel zur Erhöhung des intermodalen Marktanteils des Schienengüterverkehrs
- Vollständige Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger
- Förderung von Kooperation statt Konkurrenz zwischen den Unternehmen
- Ernstzunehmende Maßnahmen zur Sicherung und/oder Wiedereinführung eines europäischen Einzelwagensystems
- Verknüpfung von strategischer Infrastruktur (z. B. Häfen) mit Bahnlösungen
- Wirksame Investitionen in Gleisanschlüsse für die Industrie
- Einbeziehen großer Logistikunternehmen in eine modale Neuausrichtung ihrer Transportströme
- Sozial vorbildliches Verhalten der Branche, denn es kann keinen hochwertigen Verkehr ohne hochwertige Arbeitsplätze und gute soziale Bedingungen geben.



Darüber hinaus besteht die ETF auf der Sicherstellung der notwendigen Begleitmaßnahmen und der Sicherung von Arbeitsplätzen im Unternehmen für die von der Umstellung betroffenen Bahnmitarbeitenden. Für die ETF geht es nicht darum, welches Kupplungssystem sich in Europa durchsetzt. Entscheidend ist, dass der Arbeitnehmerschutz, die Übergangsbestimmungen und der gleichzeitige Betrieb mit beiden Kupplungsformen so umgesetzt werden, dass die Sicherheit für die Mitarbeitenden gewährleistet ist. Es ist an der Zeit, konkrete Schritte zur Etablierung eines einheitlichen Standards zu unternehmen. Ebenso muss die EU den Sektor bei der Umstellung unterstützen. Darüber hinaus ist es wichtig, internationale Standards anzustreben (z. B. durch UN- ECE/OTIF/UIC), um Verkehre über die Grenzen der Europäischen Union hinaus zu ermöglichen.

Starker Schienengüterverkehr und sein Nutzen für Klima und Wirtschaft

Vermehrte Nutzung des Schienenverkehrs ist ein wichtiger Beitrag zum aktiven Klimaschutz. Ein Güterzug entspricht 52 Schwerlastfahrzeugen bzw. Lastkraftwagen. Eine Tonne Fracht, die auf die Schiene verlagert wird, spart 80 Prozent der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Transport per LKW. Der Schienengüterverkehr entlastet Straßen und Städte und nur mit diesem Verkehrsträger können die Klimaziele des europäischen Green Deals erreicht werden.

Der Schienengüterverkehr erfüllt eine essentielle Funktion für die europäische Industrie sowie für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft in Europa. Er ist ein wesentlicher Bestandteil der logistischen Wertschöpfungskette, insbesondere in führenden Branchen, wie der Automobil-, Chemie-, Stahl- und Baustoffindustrie. Die anhaltende COVID-19-Krise hat die wesentliche Funktion der Bahn und ihrer Mitarbeitenden noch einmal hervorgehoben. Eine **sozial nachhaltige** Verbesserung der Effizienz in Logistik und Schienengüterverkehr wird ein wichtiges Element sein, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern, und könnte sogar Arbeitsplätze schaffen und erhalten.

Die zukünftigen Produktions- und Wertschöpfungsstrukturen von Schlüsselindustrien verändern die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen grundlegend, da Unternehmen verstärkt auf ihren CO₂-Ausstoß achten müssen. Deshalb muss der europäische Schienengüterverkehrssektor seine Vorteile voll ausspielen können.

Die digitale automatische Kopplung ist eine Maßnahme zur Steigerung der Effizienz im Betrieb. Gleichzeitig wird die Einführung der digitalen automatischen Kupplung große Auswirkungen auf die Mitarbeitenden der Bahnen haben, insbesondere auf die Rangiermitarbeiter und Rangiermitarbeiterinnen, aber auch auf die Wagenmeister und Lokführer und Lokführerinnen.

Soziale Auswirkungen der DAK:

- Wer für die Eisenbahn arbeitet, verdient Sicherheit: Bei der manuellen Kupplung müssen die Mitarbeitenden zum Kuppeln immer noch zwischen die Wagen treten. Diese gefährliche Tätigkeit stellt ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko dar. Das hohe Gewicht der Kupplung sowie die zum Kuppeln erforderliche vornübergebeugte Körperhaltung stellen eine erhebliche körperliche Belastung dar.
- Dennoch wird sich auch die Einführung der DAK negativ auf die Arbeitsplätze auswirken. Bei einer halbautomatischen Klauenkupplung gehen ca. 25-30 % der Rangierarbeitsplätze verloren, bei einer vollautomatischen Scharfenberg-Kupplung (kombiniert mit elektronischem Frachtbrief- und Zugschleppzettel) etwa ein Drittel bis sogar die Hälfte der Rangierarbeitsplätze. Die Arbeitnehmenden müssen Weiterbildungen erhalten, um mit den neuen technischen Veränderungen zurechtzukommen und einen gerechten Übergang zu gewährleisten.



Unsere Forderungen:

- Die sozialen Auswirkungen auf die Mitarbeitenden und die arbeitsrechtlichen Dimensionen müssen zwingend berücksichtigt und abgemildert werden.
- Investitionen in die DAK und der Einsatz der DAK müssen Gegenstand des sozialen Dialogs sein. Arbeitnehmendenvertretungen müssen von Anfang an in den Prozess eingebunden werden, um Transparenz zu schaffen und eine reibungslose Umsetzung zu gewährleisten.
- Eine realistische Arbeitsplatzperspektive für Mitarbeitende muss bereits jetzt als integraler Bestandteil des Investitionsplans entwickelt werden. Der gesamte Sektor muss verpflichtet werden, Maßnahmen zu ergreifen, um zukunftsfähige Arbeitsplätze zu gewährleisten. Dazu gehören Investitionen in die Qualifizierung und Weiterbildung von Mitarbeitenden, die sich in einem anderen Bereich umschulen lassen wollen, und das Recht, zumindest einen adäquaten Arbeitsplatz im Unternehmen zu erhalten.
- Um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, ist eine Evaluierung und Anpassung der sicherheitsrelevanten Vorschriften auf europäischer und nationaler Ebene (z.B. Erforderlichkeit von Bremsprüfungen, Kupplungszustandsprüfungen, Erstuntersuchung der Wagen etc.) während der Umstellungsphase und für den europaweiten Betrieb notwendig.
- Ebenso müssen die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und die Eisenbahnindustrie sicherstellen, dass im Falle einer Fehlfunktion oder einer manuellen Handhabung der Mittelpufferkupplung ausreichend auf Arbeitsschutzmaßnahmen für die Mitarbeitenden geachtet wird.
- Das Gleiche gilt für den gleichzeitigen Betrieb mit beiden Kupplungsformen, zu dem es in der Umstellungsphase sicherlich kommen wird. Die Erfahrungen aus dem Einsatz der automatischen Kupplung an Rangierfahrzeugen und der einfachen Mittelpufferkupplung an Ganzzügen zeigen, dass insbesondere der gemischte Einsatz neue Risiken im Bereich Arbeitsschutz für die Mitarbeitenden birgt. Arbeitsunfälle sind dokumentiert. Diese Folgenabschätzungen müssen verpflichtend gemacht und in der Entwicklungs- und Einführungsphase berücksichtigt werden. Zur Vermeidung schwerer und tödlicher Unfälle müssen Gegenmaßnahmen entwickelt und implementiert werden.
- Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union muss auch die berufliche Ausbildung und die Anforderungen an das mit der Wartung oder Handhabung befasste Personal als Chance für eine europäische Initiative zur Einführung der intelligenten automatischen Mittelpufferkupplung im Schienengüterverkehr verpflichtend machen.
- Die ETF bekräftigt ihre Forderung nach der Schaffung europaweit harmonisierter hoher Qualifizierungsanforderungen und eines Zertifizierungssystems für alle sicherheitsrelevanten Berufe, einschließlich des Bereichs Rangieren und Wagenprüfung. Dieses System muss Qualitätsstandards für die Ausbildungszentren und eine Mindestdauer der Ausbildung beinhalten.

