

Teilnehmer s. Teilnehmerliste

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p><b>Begrüßung und Tagesordnung</b></p> <p><u>Dirk Flege</u> begrüßt die Teilnehmer und stellt die Tagesordnung vor.</p>	
2	<p><b>Impulsreferat „Arbeitsgruppe Fahrzeuge der BAG SPNV – Sachstand und Ausblick“</b></p> <p><u>Michael Geuckler</u>, Geschäftsführer ZVM Zweckverband SPNV Münsterland und Sprecher der BAG SPNV-Arbeitsgruppe Fahrzeuge, berichtet zum Stand der Arbeiten an der dritten Auflage der „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren“ der BAG SPNV (die Charts stehen als pdf im Intranet zur Verfügung). Ein wichtiges Thema ist für die BAG SPNV vor allem die Kuppelfähigkeit von Triebwagen.</p>	
3	<p><b>Impulsreferat „DB Beschaffungs- und Technik-Strategie Schienenfahrzeuge 2025“</b></p> <p><u>Björn Heerdegen</u>, DB AG, berichtet von den Überlegungen der DB AG zur Beschaffungs- und Technik-Strategie Schienenfahrzeuge 2025 (die Charts stehen als pdf im Intranet zur Verfügung).</p> <p>Er plädiert für die sorgfältige Entwicklung eines Generationszielbildes für SPNV-Fahrzeuge. Dieses Zielbild muss durch den Sektor gemeinsam definiert werden, nicht durch einen Akteur, wie z.B. die DB AG allein. Ein solches Generationszielbild sollte angesichts der vergleichsweise langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen u.a. auch das Thema „Upgradefähigkeit“ abdecken.</p> <p><u>Jürgen Conrad</u> berichtet ergänzend von einer Initiative der BVG, die die Fahrzeugindustrie zum Thema „U- und Straßenbahnen des Jahres 2030“ eingeladen hat.</p> <p><u>Gert Fregien</u> berichtet ergänzend vom Vorgehen im Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS).</p> <p>In der Diskussion sehen die Teilnehmer den Ansatz, ein Generationszielbild zu entwickeln, grundsätzlich positiv und als Chance für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene. Zugleich wird deutlich, dass die Erarbeitung eines Generationszielbildes zeit- und arbeitsaufwändig ist. Die Arbeitsgruppe ist grundsätzlich bereit, sich hieran zu beteiligen.</p> <p><u>Björn Heerdegen</u> erklärt, dass aus Sicht der DB bei Schienenfahrzeugen mehr Zeit in die Entwicklungsphase investiert werden sollte. DB geht von rund 10 Jahren aus von Beginn der Zielbildentwicklung bis zur Beschaffung der entsprechenden Fahrzeuggeneration.</p>	

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p><u>Dirk Flege</u> hält Fahrgastaspekte und Umweltaspekte für besonders geeignet für die Behandlung im Rahmen der Allianz pro Schiene-Arbeitsgruppe.</p>	
<p><b>4</b></p>	<p><b>Sammlung der wichtigsten „generationsprägenden Merkmale“ von SPNV-Schienenfahrzeugen (Überschriftenebene)</b></p> <p>Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sammeln folgende Stichworte/Überschriften (in diesem Schritt noch ohne Bewertung/Priorisierung):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein- / Ausstiegssituation</li> <li>- Recyclingfähigkeit</li> <li>- Lärm (bzw. leises Fahrzeug)</li> <li>- Arbeitsbedingungen Fahr- und Bordpersonal</li> <li>- Betrieb ohne Fahrleitung bzw. CO<sub>2</sub>-freier Betrieb</li> <li>- Universelle Kuppelfähigkeit</li> <li>- Luftreinhaltung</li> <li>- Energieeffizienz</li> <li>- Fahrgastbereich</li> <li>- Upgrade-Fähigkeit</li> <li>- Informationssysteme (Fahrgastinfo...)</li> <li>- Kommunikationssysteme (WLAN, etc.)</li> </ul>	
<p><b>5</b></p>	<p><b>Diskussion von Kriterien für Auswahl und Priorisierung</b></p> <p>Die Arbeitsgruppe diskutiert verschiedene Ansätze und Möglichkeiten für eine Auswahl und Priorisierung.</p> <p>Im Ergebnis verständigt sich die Arbeitsgruppe auf folgende Leitfrage, die auf die gesammelten Stichworte/Überschriften angewendet werden soll:</p> <p>Warum müssen wir hier handeln?</p> <p>In die Beantwortung dieser Leitfrage können und sollen verschiedene Aspekte einfließen, wie z.B. Relevanz für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit, Markt- bzw. Kundenerwartungen, Kosten etc.</p> <p>In einem ersten Schritt wird die Leitfrage auf das Stichwort/Überschrift „Ein- / Ausstiegssituation“ angewendet, mit folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handlungsbedarf wegen des maßgeblichen Einflusses der Ein- / Ausstiegssituation auf Fahrgastwechselzeiten.</li> <li>- Kurze Fahrgastwechselzeiten können Fahrzeugbedarf minimieren (sind also kostenrelevant), ermöglichen kurze Haltezeiten (relevant für Kapazität und Pünktlich-</li> </ul>	

