

PASSIO

NATE

PEOPLE



2. DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHER BAHN-DIALOG
BERLIN, 30. SEPTEMBER 2019

PRÄSENTATIONEN DER VORTRAGENDEN





WACHSTUMS- CHANCE KLIMASCHUTZ

MARK TOPAL-GOEKCELI

LEITER SYSTEMTECHNIK & KONZERNPRODUKTION (CTO)

ÖBB-HOLDING AG



Wachstumschance Klimaschutz

Deutsch-Österreichischer Bahn-Dialog – Berlin 30.09.2019

Mark Topal-Gökceli / CTO ÖBB-Holding AG



41.641 MitarbeiterInnen
bei Bus & Bahn
(zusätzlich rd. 1.900 Lehrlinge)



6.596 Züge täglich
149 Mio.
Zugkilometer pro Jahr

Fahrgäste
261,4 Mio. (Zug)
474,2 Mio. (gesamt)

11,5 Mrd. Personen-km (p.a.)
6,0 Mrd. (Fernverkehr)
5,5 Mrd. (Nahverkehr)

Güterverkehr Gesamt
31,7 Mrd. Tonnen-km

4.864 Kilometer
Strecke

8 Güter-Terminals



43 Bahnen
am ÖBB-Netz

2,5 Mrd. Euro
Investitionen pro Jahr

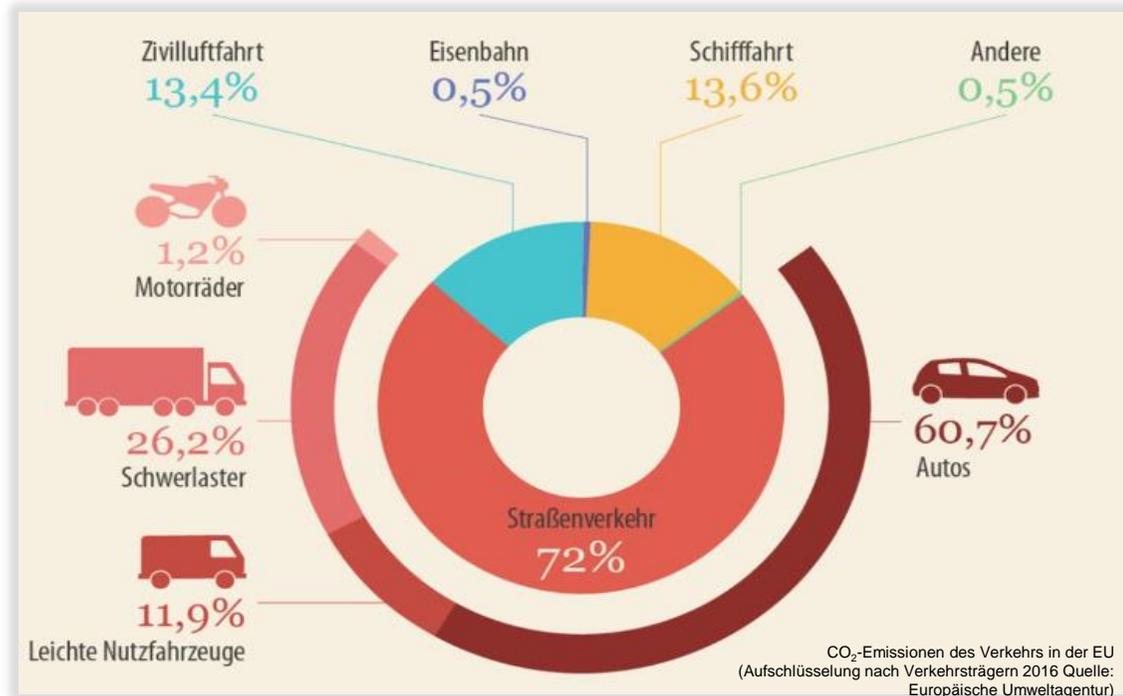
Pünktlichkeit Personenverkehr:
86,8 % (Fernverkehr)
96,3 % (Nahverkehr)

**Österreich ist Bahnland
Nr. 1 in der EU**
(1.505 Zug-km pro Person)¹

Erneuerbare Energie
Strom aus
10 Wasserkraftwerken

*Stand 2018

¹ Quelle: Schienen Control GmbH

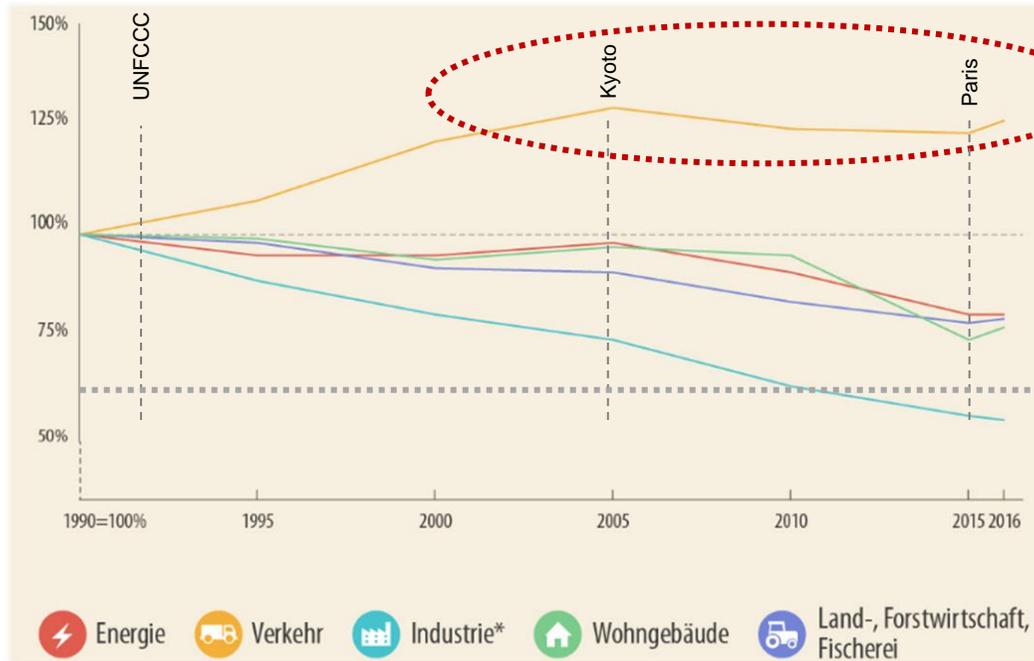


Verkehr/Transport/Mobilität in der EU...

- verbraucht **33%** aller Endenergie
- verursacht **25%** der THG-Emissionen
- davon Straße: **>70%** aller CO₂-Emissionen

... und keine Trendumkehr in Sicht

CO₂-Emissionen in der EU: Verkehr wächst



Quelle: Europäische Umweltagentur

100% (1990) →
130% (2018) → 60% (2030)
negative Entwicklung/ keine
Trendumkehr

Klimaschutzabkommen

- Klimarahmenkonvention, UNFCCC (1992)
- Kyoto-Protokoll (2005)
- Paris Agreement (2015)
- Katowice Rulebook (2018)

EU-Ziele 2030

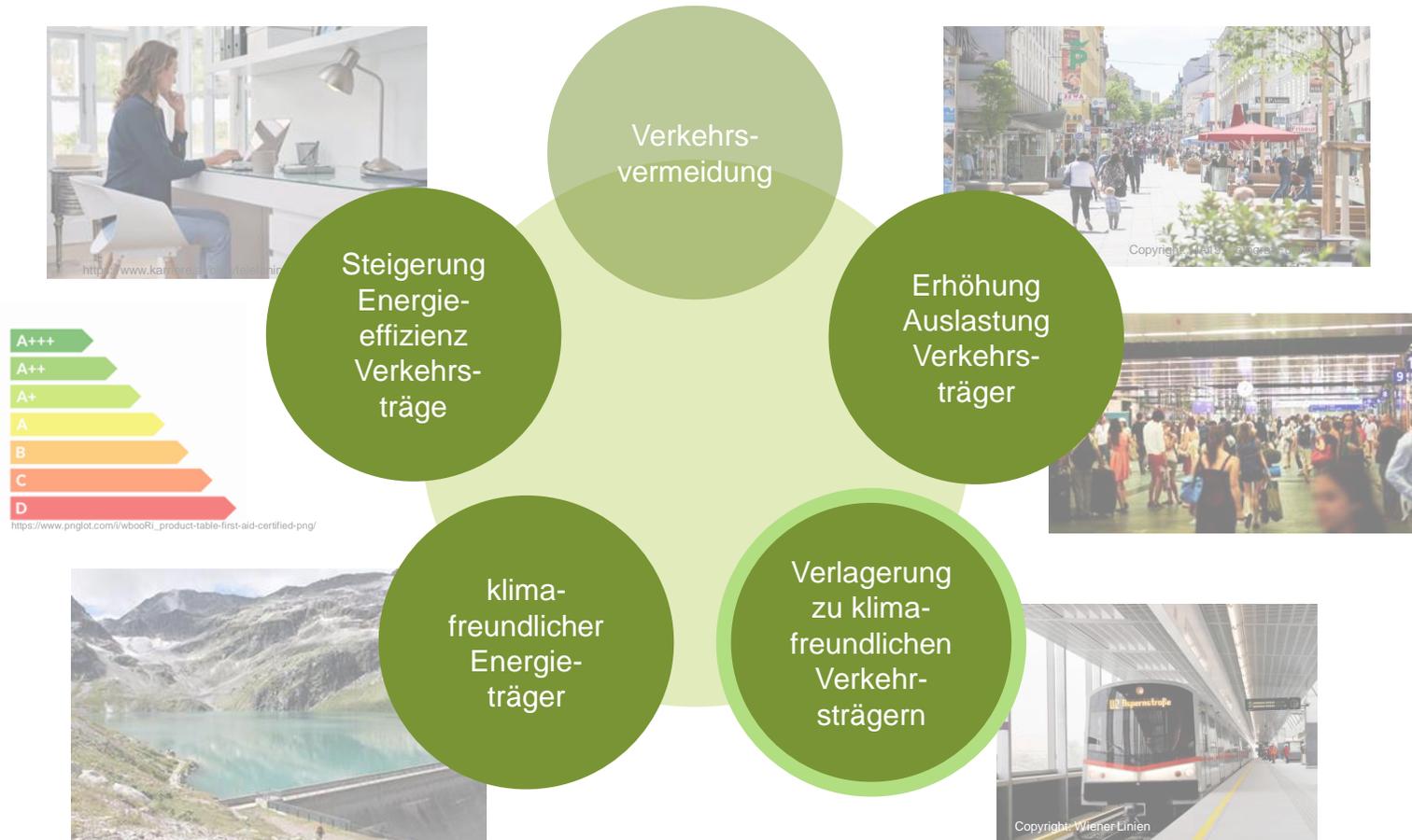
- **Senkung THG-Emissionen** mind. **-40%** (Basis 1990)
- Mind, **32%** Energie aus **erneuerbaren** Quellen
- Steigerung **Energieeffizienz** um **> 30%**

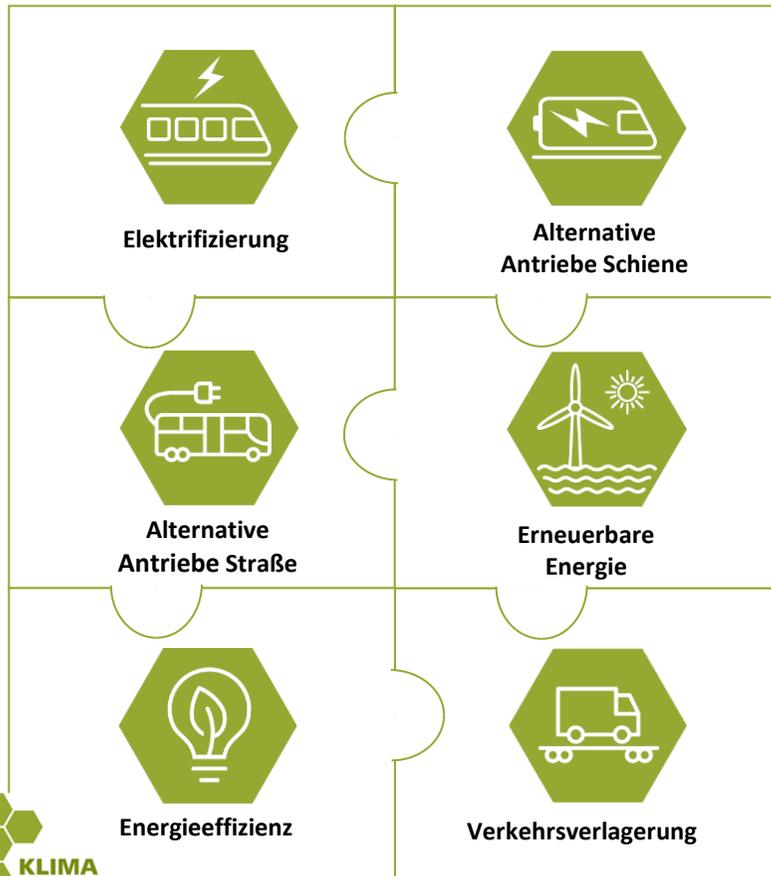
„The mobility sector is part of the climate problem,
and the rail system is part of the solution.“

(Roger van Boxtel, CEO NS, Dutch Railways)

Dekarbonisierung des Verkehrssektors

Fünf Stellhebel





- Sechs Säulen
- Ambition:
 - CO₂-neutraler ÖBB-Mobilitätssektor bis **2030**
 - ÖBB vollständig CO₂-neutral (inkl. Gebäude) bis **2050**
 - Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems & mehr Kapazität (Innovation/Technologie, ...)
- Ausgerichtet an Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung (**#mission 2030**)

Grundausrichtung:

- Vermeidung Kompensationszahlungen bei Nichterreichung der CO₂-Zielsetzungen durch Investitionen in das klimafreundliche System Bahn bzw. in den ÖV
- ÖBB-Klimaschutzstrategie ist Wachstumsstrategie für die Bahn und für den Wirtschaftsstandort (Technologie / Innovation)

Hydrogen- & E-Bus



eHybridlok

E-Ladestationen P&R und Rail&Drive(E)



Cityjet eco



- ✓ hohe Kapazität und Leistungsfähigkeit
- ✓ hohe Sicherheit und Zuverlässigkeit



- ✓ geringer Flächenverbrauch pro Verkehrsleistung
- ✓ Niedrige externe Kosten (Stau/Unfall/Emissionen,...)



- ✓ Bahn hat 5x höhere Energie-Effizienz
- ✓ zusätzlich über E-Versorgung „besseren Energiemix“ (ÖBB-Bahnstrom seit Juli 2018 100% erneuerbare Energie)



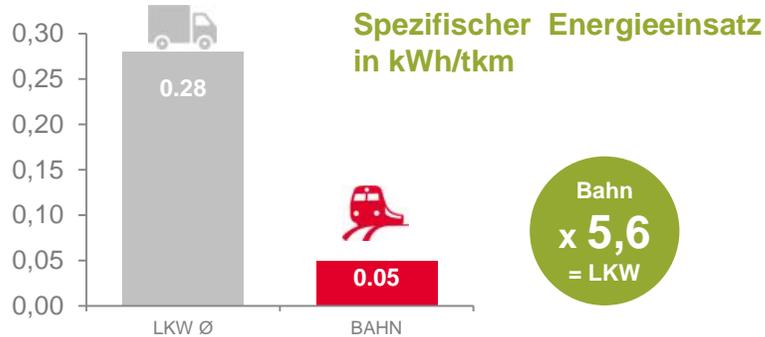
Verlagerung auf das System Bahn



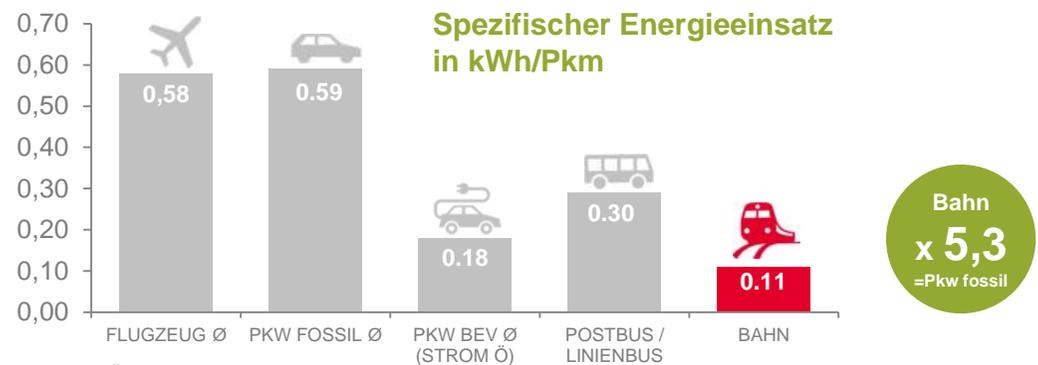
Bsp. ÖBB 2017: Höchste Energieeffizienz, kleinste CO₂ Belastung

>> höchste Energieeffizienz

Güterverkehr: Vergleich Straße-Schiene



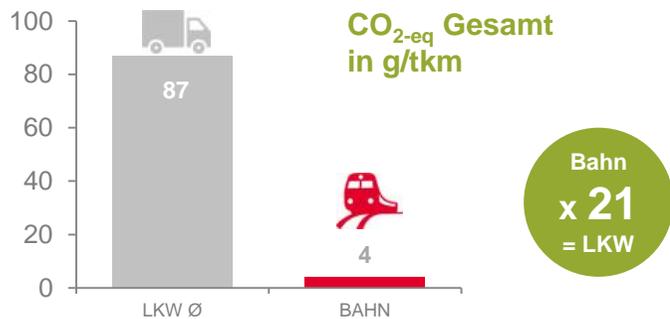
Personenverkehr: Vergleich Straße-Schiene-Luft



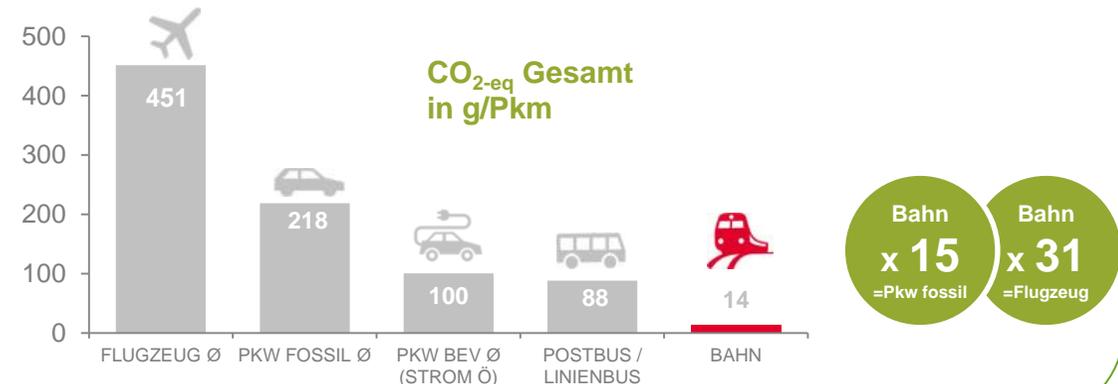
Quelle: UBA, Werte aus ÖBB CO₂-Bilanz 2017

>> kleinste CO₂-Belastung

Güterverkehr: Vergleich Straße-Schiene



Personenverkehr: Vergleich Straße-Schiene-Luft



Quelle: UBA, Werte aus ÖBB CO₂-Bilanz 2017

Verlagerung auf das System Bahn



Bsp. ÖBB 2017: Höchste Energieeffizienz, kleinste CO₂ Belastung

>> höchste Energieeffizienz

Güterverkehr: Vergleich Straße-Schiene

Personenverkehr: Vergleich Straße-Schiene-Luft



Spezifischer Energieeinsatz in kWh/tkm

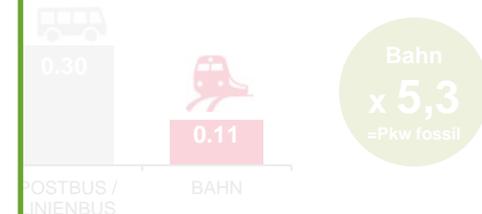
Spezifischer Energieeinsatz in kWh/tkm

ÖBB Fußabdruck THG (2017)

- **Mobilität Schiene: 0,21 Mio. t**
- Mobilität Straße: 0,16 Mio t
- Summe 0,37 Mio. t (2018: <0,3 Mio.t)

ÖBB Ersparnis für Sektor (2017)

- 4,1 Mio. t CO₂



>> kleinste CO₂-Belastung

Güterverkehr: Vergleich Straße-Schiene

Personenverkehr: Vergleich Straße-Schiene-Luft



Vergleiche Flugverbindung Wien-Zürich

- 12x2 Verbindungen p.T.
- **0,19 Mio. t CO₂ p.a.**

x 21 = LKW



Quelle: UBA, Werte aus ÖBB CO₂-Bilanz 2017

Nationales Ziel in AT: Bereich Verkehr -7,2 Mio. t p.a. (2017) bis 2030

CO₂-Potential/Dimensionen (exemplarisch) der ÖBB /System Bahn in AT (p.a.)

- ✓ **1,0 Mio-4,1 Mio.t:** +30% bis Verdoppelung der ÖBB-Verkehrsleistungen
- ✓ **0,7-1,0 Mio. t:** Ultrakurz-Strecken-Flugverkehr ex Wien
(gem. Ansatz mit 70/50/20% Anteil für 3 Kat. „schneller/gleich/aus Überzeugung“)
- ✓ **0,7 Mio. t:** Nightjet Vision: 17 neue Relationen in Europa
- ✓ **0,15 Mio.t:** ROLA Vision: 1 Mio. LKW 2030+

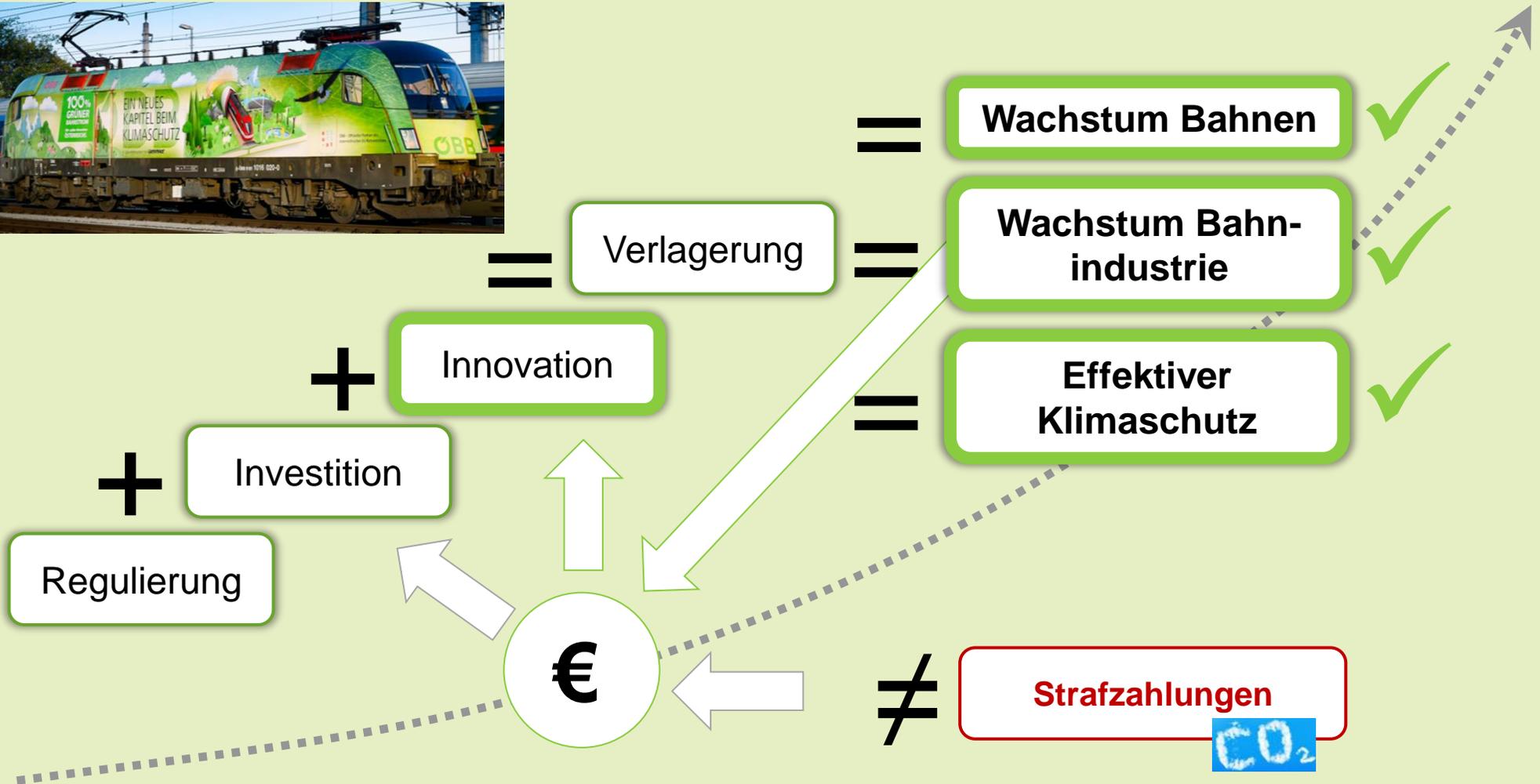
Zentrale Herausforderungen im Wettbewerb (Bahn zu anderen Verkehrsträgern)

- Mangelnde **Kostenwahrheit** und Steuervorteile
- Mangelnde **Interoperabilität**, hohe Systemkomplexität
→ keine **Skaleneffekte**, keine Kosteneffizienz
- Fehlentwicklung bei Techn. Harmonisierung „um jeden Preis“ (z.B. ETCS)
- Fehlende Anreizsysteme, mangelnde **Wirkung von Förderungen**
- Lange **Lebensdauer Assets** (30+ Jahre) und lange (nicht harmonisierte) Migrationsphasen
- **Kosteneffizienz (Produktivität) und Qualität**
- Fehlende **Kapazität** (vor allem für eine schnelle Verlagerung)
- Mangelnder „**Mut zur Revolution**“
Beispiel: Digitale Automatische Kupplung Güterwagen
 - ✓ **Produktivität**, Durchlaufzeiten, Sicherheit (Zugbildung/Verschub)
 - ✓ **Energieversorgung** Güterwagen (Sensorik/Telematik/Kundeninfo)
 - ✓ **Zugintegrität** → ETCS L3 moving block , +30% „SMART KAPA“
 - Erforderlich: **Größtes Förderprojekt** der EU (+ EIB Finanzierung)
→ schnelle Migration in ganz Europa
(600.000 Güterwagen, 6 Mrd. EUR)



Klimaschutz als Wachstumschance

Gemeinsam Handeln! „Grüner Deal“





Wachstumschance Klimaschutz nutzen!

mark.topal@oebb.at



WIE WERDE ICH LIEFERANT DER DEUTSCHEN BAHN?

DR. TORSTEN LATZ

LEITER BESCHAFFUNG SCHIENENFAHRZEUGE UND SCHIENENFAHRZEUGTEILE
DEUTSCHE BAHN AG





Wie werde (und bleibe) ich Lieferant der Deutschen Bahn AG

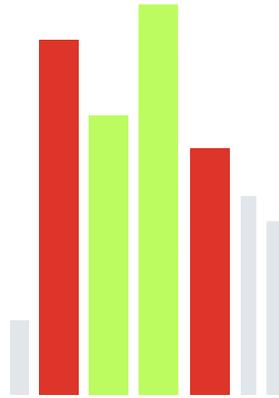
Einblicke in das Lieferantenmanagement der Deutschen Bahn AG

Deutsche Bahn AG | Dr. Torsten Latz | Leiter Beschaffung Schienenfahrzeuge & Schienenfahrzeugteile | Berlin | 30.09.2019

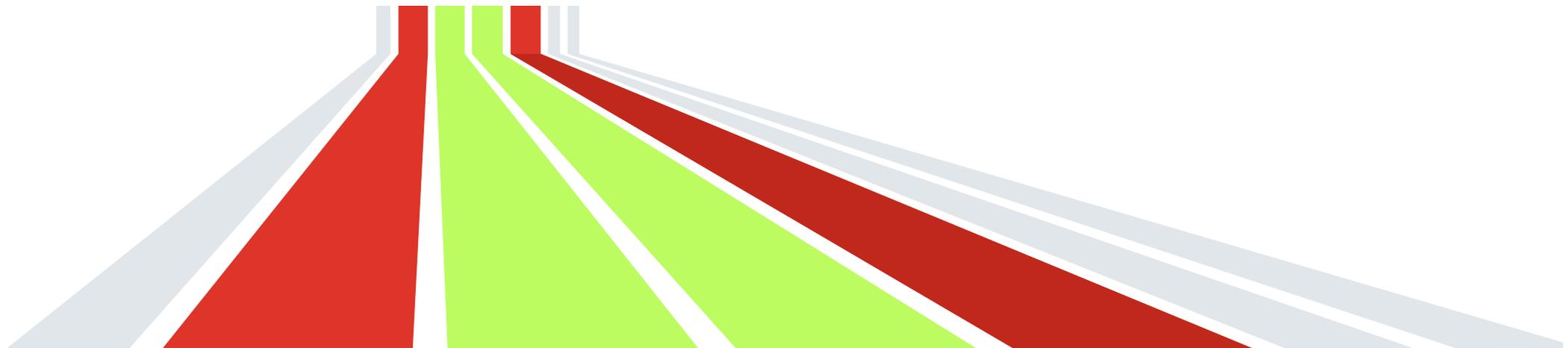
Gemeinsam beschaffen.
Gemeinsam bewegen.



Die neue Dachstrategie der Deutschen Bahn dient dem Klima,
den Menschen, der Wirtschaft und Europa



***DEUTSCHLAND BRAUCHT
EINE STARKE SCHIENE.***



So wird die Deutsche Bahn Ihrer Verantwortung gerecht



Die 15 Ausbausteine der Strategie in der Übersicht



Die Zentrale Beschaffung ist organisatorisch dem Ressort des Finanzvorstands zugeordnet

DB Konzernvorstand

**Vorsitzender
(G)**



Dr. Richard Lutz

**Finanzen,
Güterverkehr &
Logistik
(F)**



Alexander Doll

**Digitalisierung &
Technik
(T)**



Prof. Dr. Jeschke

**Personal & Recht
(H)**



Martin Seiler

**Personenverkehr
(P)**



Berthold Huber

**Infrastruktur
(I)**



Ronald Pofalla



DB Procurement Network

Wir sichern die Versorgung - Mit Qualität. Mit Innovationen.
Mit zuverlässigen Lieferanten!



Wir gewährleisten **weltweit** die **wirtschaftliche, termin- und qualitätsgerechte Versorgung** der Geschäftsfelder (GF) mit Material, Investitionsgütern und Dienstleistungen und sichern damit die **Innovationsfähigkeit** sowie den **nachhaltigen Erfolg** der DB am Markt.

Im 1. Halbjahr 2019 realisierte die Zentrale Beschaffung ein Einkaufsvolumen von rd. 8,8 Mrd. Euro

Übersicht Bereiche Zentrale Beschaffung 1. HJ 2019

Angaben teils gerundet

Zentrale Beschaffung					
	Grundsätze/ IT-Services Beschaffung	Schienenfahrzeuge und Schienen- fahrzeugteile	Infrastruktur	Allgemeine Bedarfe und Leistungen	Summe
					
Anzahl Mitarbeiter	■ 84	■ 365	■ 445	■ 216	1.110
Einkaufsvolumen (Mio. EUR)		■ 2.395 ²⁾	■ 4.898	■ 1.515	8.808
Anzahl Lieferanten		■ 982	■ 3.238	■ 10.525	13.642¹⁾

426
Lieferanten \triangleq
80% EKV

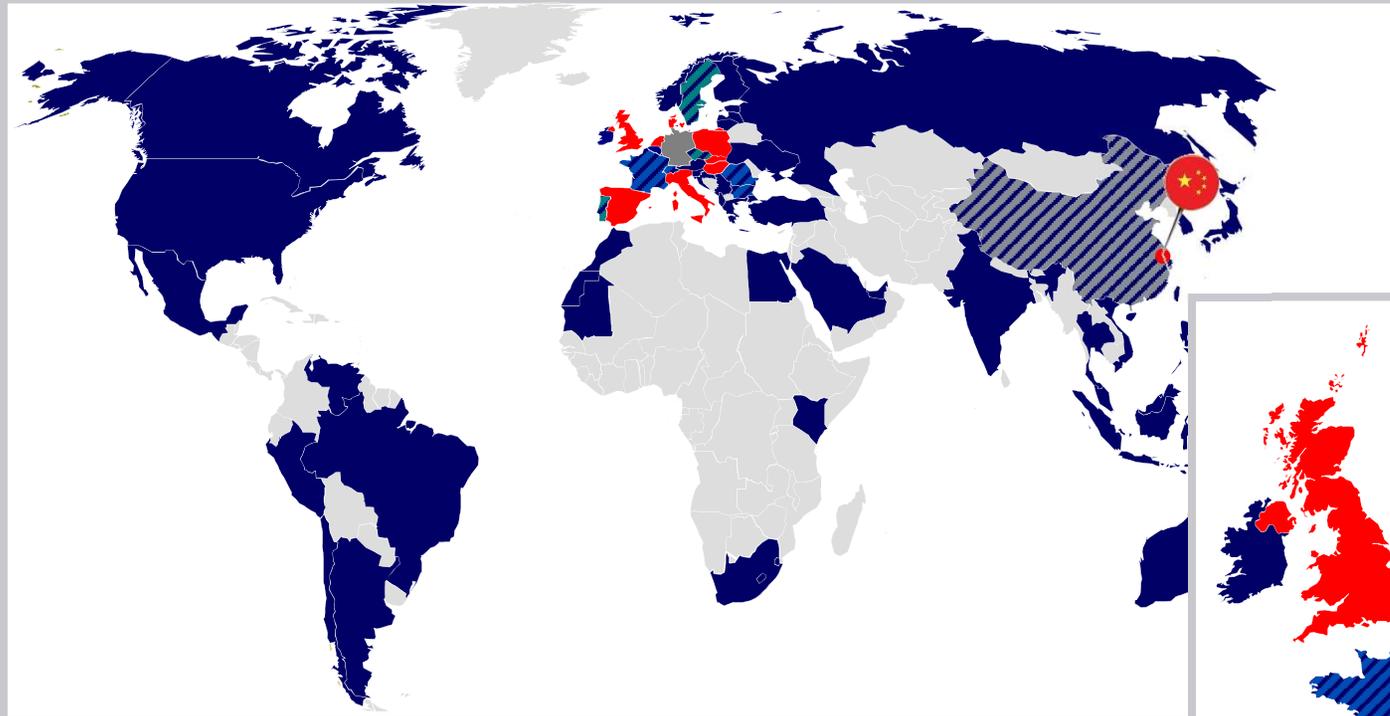
1) Überschneidungen möglich (Gesamtanzahl Lieferanten der Zentralen Beschaffung)

2) Inklusive EKV ICE 4 Fernverkehr aus GJ 2018 (745 Mio. €)



Über die zentrale Beschaffung hinaus agiert das DB Procurement Network in mehr als 70 Ländern

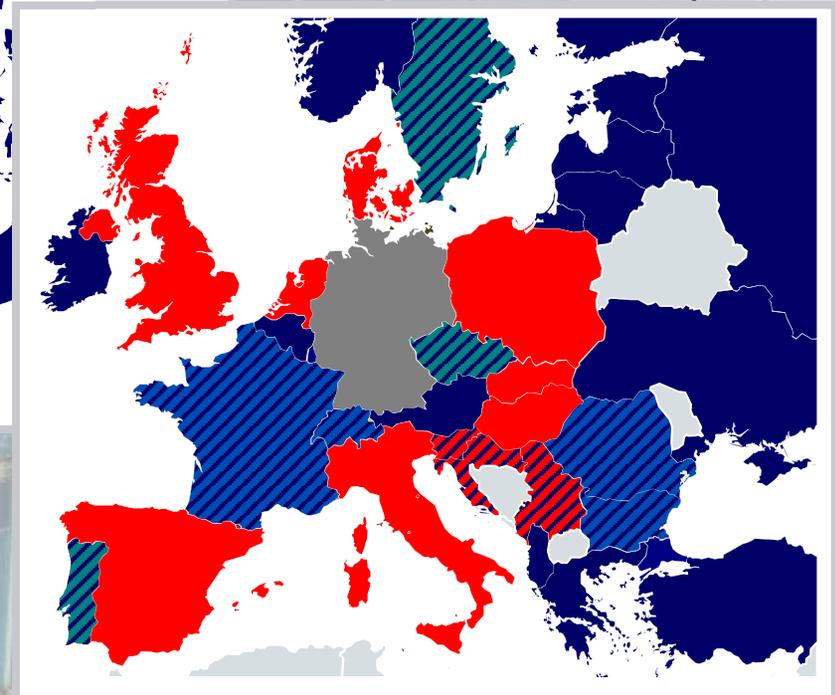
Welt



Operierende Regionen

70+	Schenker
14	Cargo
14	Arriva
8	Alle 3 außerhalb D operierenden Geschäftsfelder
	DB AG (Deutschland)
	IPO Asien, Shanghai

Europa



Die Haupterwartungen der Deutschen Bahn an Lieferanten: Innovativ, hochwertige Produkte und Leistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen



Allgemeine Erwartungen an Lieferanten (Auszug)

- **Liefertreue** und **Verfügbarkeit** von Materialien und Leistungen
- **Wettbewerbsfähige Preisniveaus** inklusive Life Cycle Costs der Produkte
- **Innovationsfähigkeit** bei Weiterentwicklung und Optimierung von Produkten
- Fähigkeit, den **Homologationsprozess** mit der Deutschen Bahn und deren Gesellschaften zu **managen**
- **Nachhaltigkeit** sowohl in finanzieller als auch CSR-Perspektive
- **Flexibilität** bei Geschäftsveränderungen
- Ansatz einer **langfristigen Partnerschaft**
- Einhaltung des **Verhaltenskodexes**

Das Lieferantenmanagement besteht aus vier miteinander verzahnten Phasen

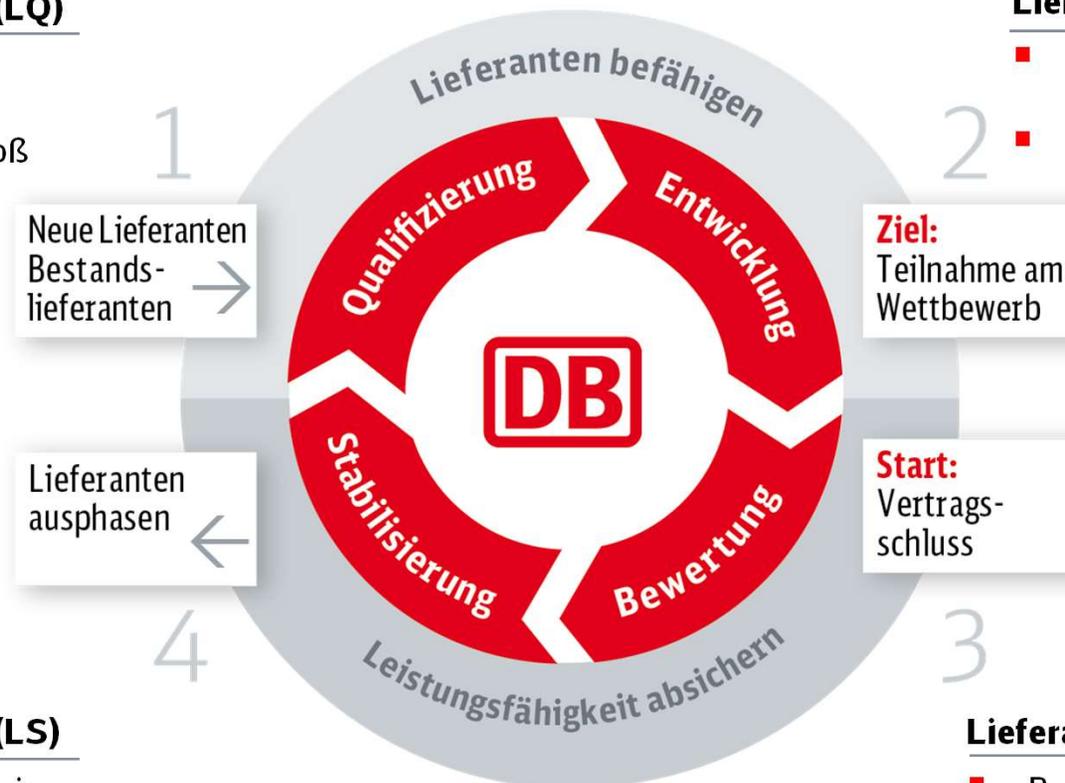
Kernaktivitäten der Lieferantenmanagement-Phasen

Lieferantenqualifizierung (LQ)

- Prüfung technische und kaufmännische Eignung
- Bei Nichterreichen Anstoß Lieferantenentwicklung

Lieferantenentwicklung (LE)

- Lieferantenentwicklung in der Qualifizierungsphase
- Vertragsunabhängige (Weiter-) Entwicklung von Lieferanten



Lieferantenstabilisierung (LS)

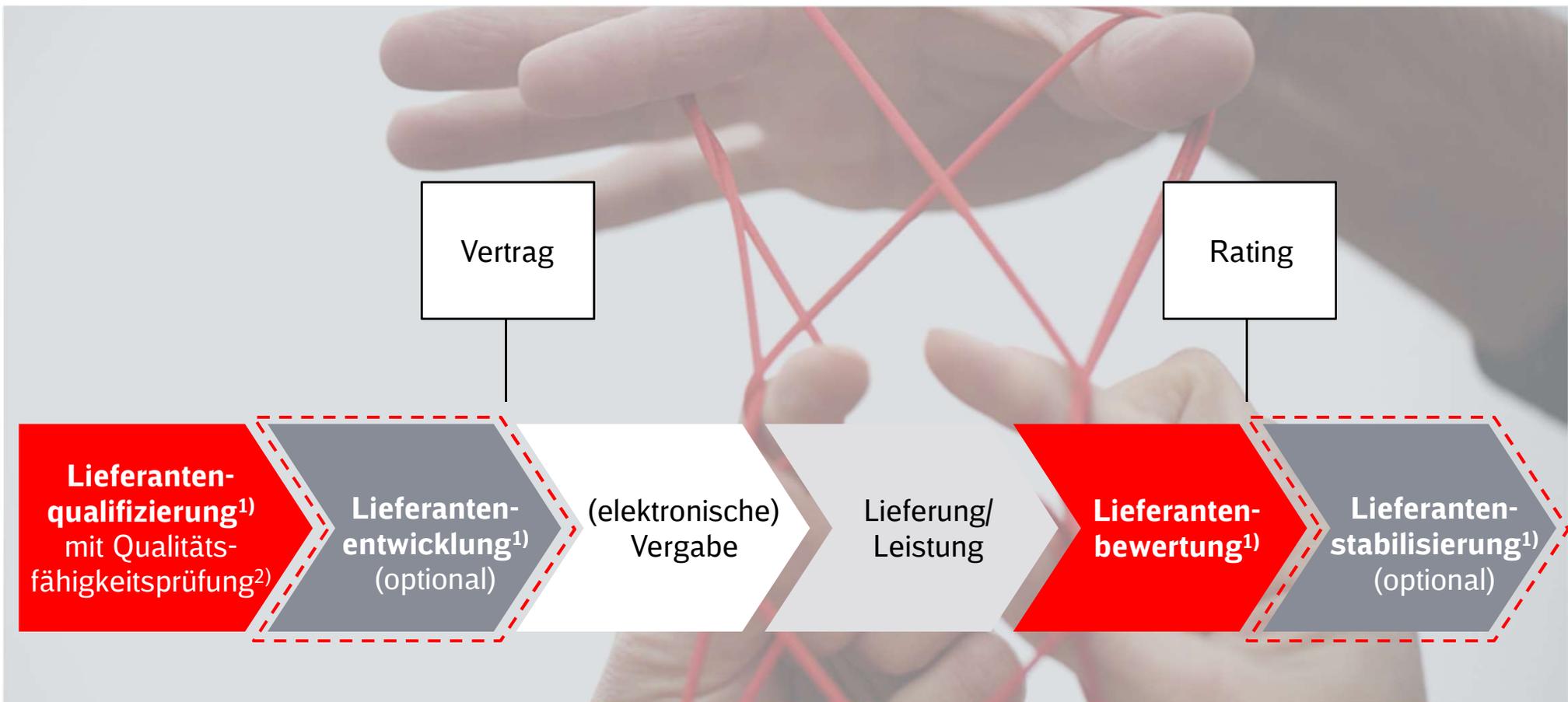
- Lieferantenstabilisierung in der Bewertungsphase
- Infolge von Schlechtleistungen in Verträgen/Projekten

Lieferantenbewertung (LB)

- Bewertung Vertragserfüllung nach festgelegten Kriterien
- Bei Schlechtleistung Anstoß Lieferantenstabilisierung

Das Lieferantenmanagement ist integraler Bestandteil des Beschaffungsprozesses

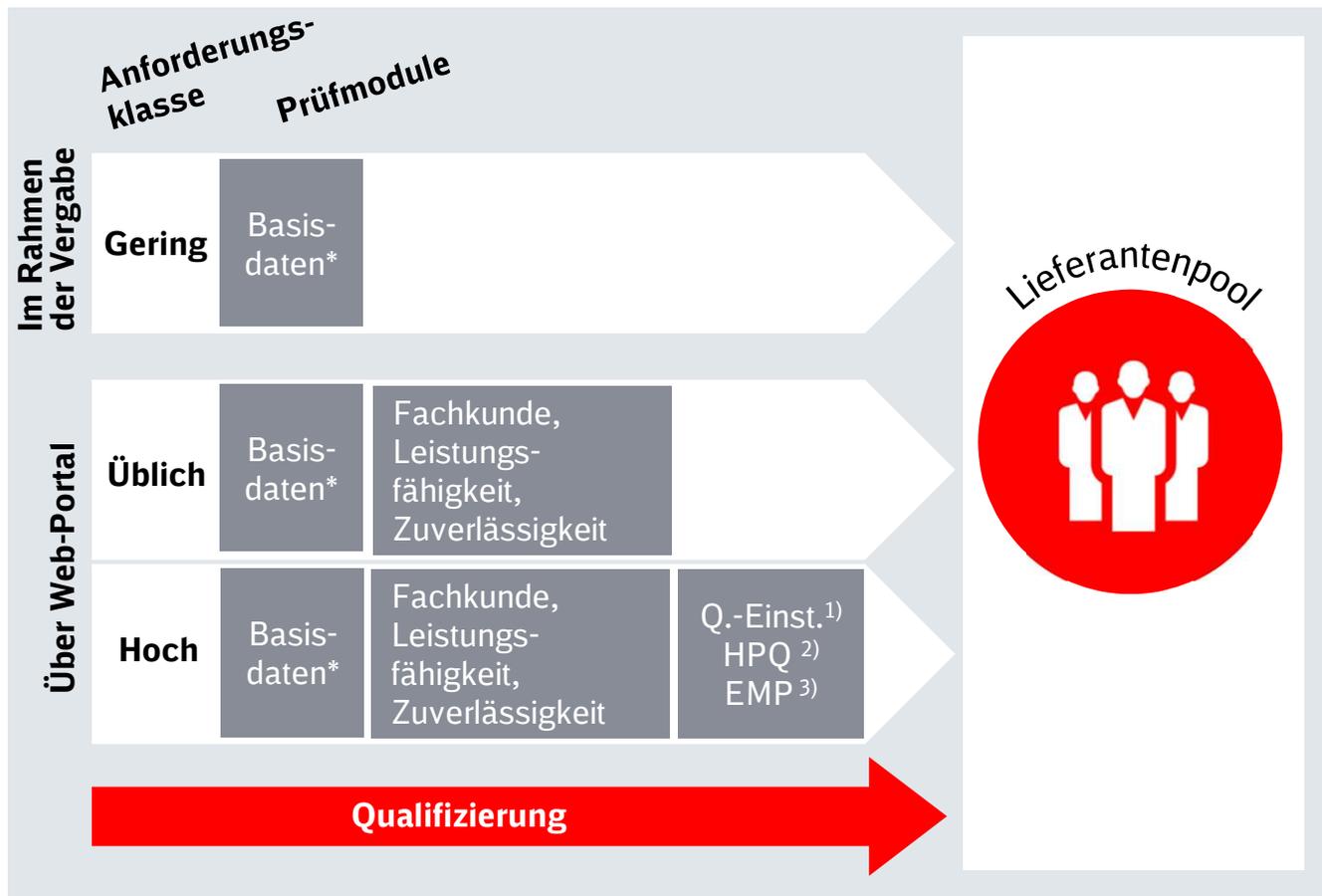
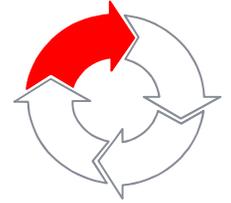
Einordnung des Lieferantenmanagements in den bestehenden Beschaffungsprozess



¹⁾ IT-unterstützt | ²⁾ Einstufung Q 1-3

Je nach Anforderungsklasse des Liefer- und Leistungsspektrums sind unterschiedliche Nachweise zu erbringen

Nachweiserbringung durch den Lieferanten

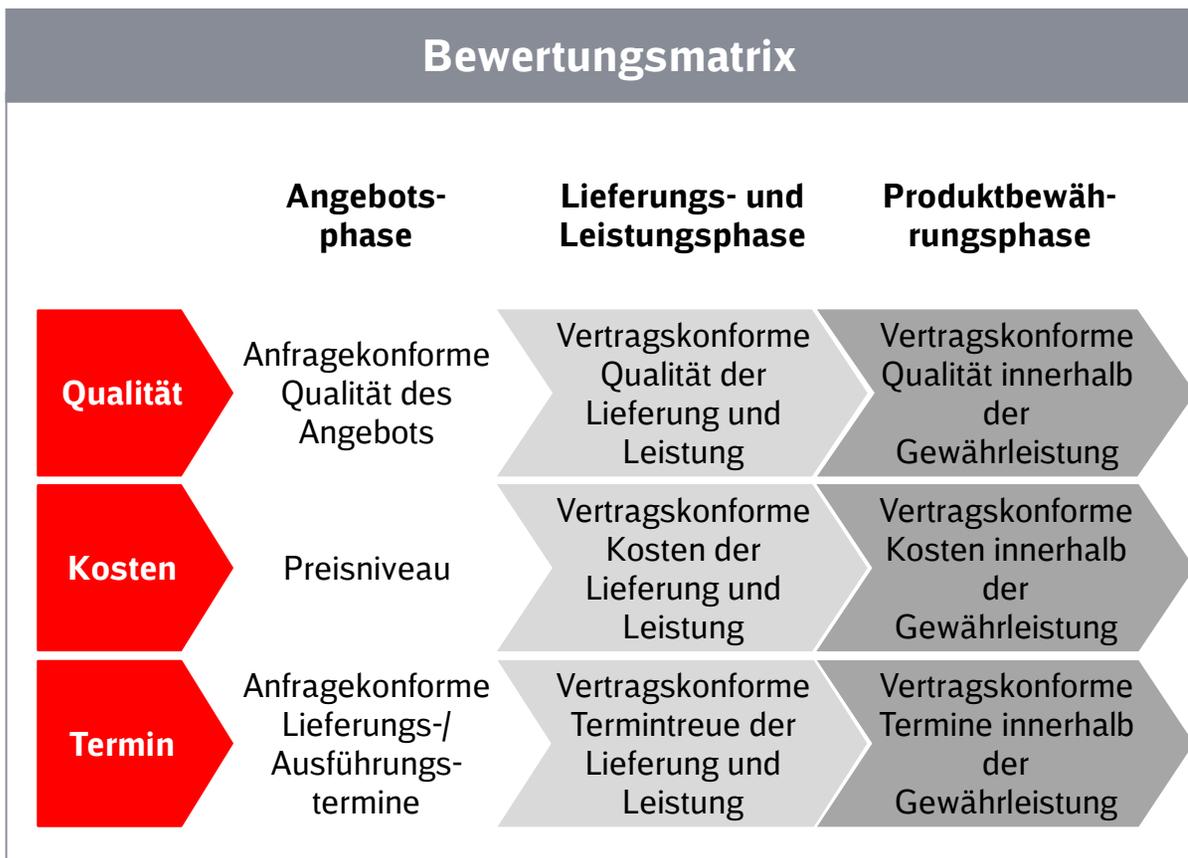


- Alle Lieferungen und Leistungen werden einer **Anforderungsklasse** zugeordnet.
- Bei Anforderungsklasse **Gering** ist keine Registrierung nötig; die Daten werden im Rahmen der Vergabe erfasst.
- Bei **Üblich** und **Hoch** starten Lieferanten die Mindesteignungsprüfung über das Lieferantenportal.
- Sind alle Kriterien erfüllt, werden Lieferanten in der Regel für 48 Monate in den **Lieferantenpool** aufgenommen.

*inkl. Verhaltenskodex z. B. ¹⁾ Q.-Einst.: Qualitätsfähigkeits-Einstufung (Q1, Q2, Q3) | ²⁾ HPQ: Herstellerbezogene Produktqualifikation | ³⁾ EMP: Erstmusterprüfung

Wir bewerten Lieferanten entlang der Lieferkette hinsichtlich Qualität, Kosten und Termin

Dimensionen und Phasen der Lieferantenbewertung



- Welche Lieferanten bewertet werden, richtet sich nach ihrer **strategischen Relevanz** für die Deutsche Bahn.
- Die Bewertung erfolgt **zeitnah** und während der gesamten Geschäftsbeziehung.
- Ergebnis ist ein **Rating** in den Dimensionen Qualität, Kosten und Termin.
- Über das Rating werden Lieferanten **einmal jährlich** informiert.

Mit dem Lieferantenmanagement wollen wir die Performance unserer Lieferanten verbessern

Strategien zur Lieferantenbewertung und -stabilisierung



		Lieferantenklasse		
		High	Middle	Low
Rating	Out-standing	Langfristig Binden		
	Good	Pflegen und Ausbauen		
	Restricted	Stabilisieren		Ausphasen
	Poor			
Aktivität der DB		hoch	gering	

Erläuterungen

- **Vier** wesentliche **Strategien** leiten sich aus dem Rating und der strategischen Bedeutung des Lieferanten ab.
- Wie **intensiv und aktiv** die Deutsche Bahn den Prozess vorantreibt, hängt vom Einzelfall ab.
- **Maßnahmen** werden gemeinsam vereinbart, dokumentiert und nachgehalten.

Die klaren Spielregeln tragen zu einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit bei

Rechte und Pflichten bei der Zusammenarbeit

Die DB bietet den Lieferanten:

- Möglichkeit, sich als Lieferant zu registrieren und einen **Antrag auf Qualifizierung** zu stellen.
- Anzeige der **Verbesserungspotenziale** für jeden bewerteten Lieferanten.
- Optional Vereinbarung von gemeinsamen (Stabilisierungs- /Entwicklungs-) **Maßnahmen**.

Die DB bietet den Lieferanten *nicht*:

- Nach erfolgreicher Lieferantenqualifizierung besteht **kein Anspruch** auf Teilnahme an einem **Bieterverfahren** oder auf einen **Auftrag**. Vergaben erfolgen nach den jeweiligen vergaberechtlichen Grundlagen

Was Lieferanten beitragen müssen:

- Vereinbarungen anerkennen, insbesondere den **Code of Conduct**, und die eigenen Geschäfte daran ausrichten.
- Prozess zur **Lieferantenqualifizierung eigeninitiativ** starten und erfolgreich durchlaufen.
- Auskünfte und Nachweise zu unternehmens- und fachspezifischen Fragen im Qualifizierungsprozess erbringen.
- Bereitschaft zur Zusammenarbeit und zu einer offenen Diskussion.

Profitieren auch Sie vom Lieferantenmanagement der Deutschen Bahn

Vorteile des Lieferantenmanagements für die Lieferanten

Aufwandsminimierung im Vergabeprozess und dadurch Zeitgewinn bei Einzelvergaben

Fundierte Feedback und Unterstützung in der **Weiterentwicklung**

Überwiegend **digitale Abwicklung**

Qualifizierung für einen Zeitraum von **48 Monaten**



Mehr **Transparenz** durch Qualitätsstandards

Impulse für die Verbesserung des eigenen **Qualitätsmanagements**

Gute Einsatzmöglichkeiten für **Eigenwerbung**

Brancheninternes **Benchmarking** möglich

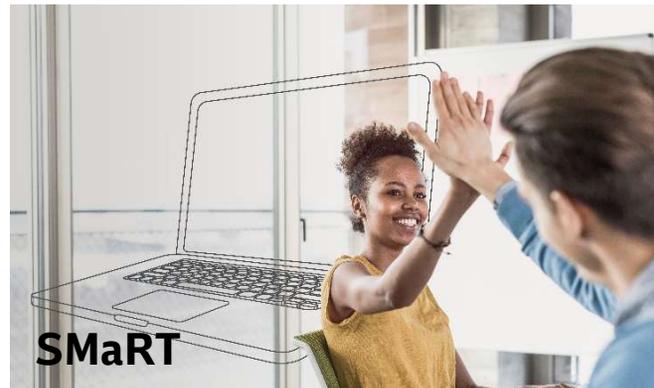
Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit. Kommen Sie auf uns zu!

Anlaufstellen für alle Fragen zur Beschaffung



deutschebahn.com/lieferantenportal

Hier finden Sie umfangreiche Informationen zum Lieferantenmanagement, Antworten auf häufige Fragen und ergänzende Dokumente zum Download.



Lieferantenmanagementsystem
Supplier Management and Rating Tool

- Pflegen Sie Ihre Firmen-Profil
- Laden Sie Dokumente hoch
- Führen Sie die Kommunikation mit Ihrer/m DB AnsprechpartnerIn über eine gemeinsame Plattform



Mo. bis Fr. 9.00 – 15.00 Uhr
Einkauf-online@deutschebahn.com
+49 1806 67 30 40*

* (20 ct/Anruf aus dem dt. Festnetz,
Tarif bei dt. Mobilfunk max. 60
ct/Anruf)



**Deutschland braucht eine starke Schiene.
Die Bahn braucht einen starken Einkauf und zuverlässige Lieferanten.**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Gemeinsam beschaffen.
Gemeinsam bewegen.



WEISSBUCH INTELLIGENTER GÜTERZUG

JÜRGEN HÜLLEN

BEAUFTRAGTER DES VORSTANDES DER VTG AG,
SPRECHER DES TECHNISCHEN INNOVATIONSKREISES SCHIENENGÜTERVERKEHR (TIS)





Weißbuch Intelligenter Güterzug

Vom Innovativen Güterwagen
zum Intelligenten Güterzug

Die Roadmap des TIS zum
wettbewerbsfähigen
Schienengüterverkehr

Jürgen Hüllen
Sprecher des TIS

Berlin | 30. September 2019

Der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr

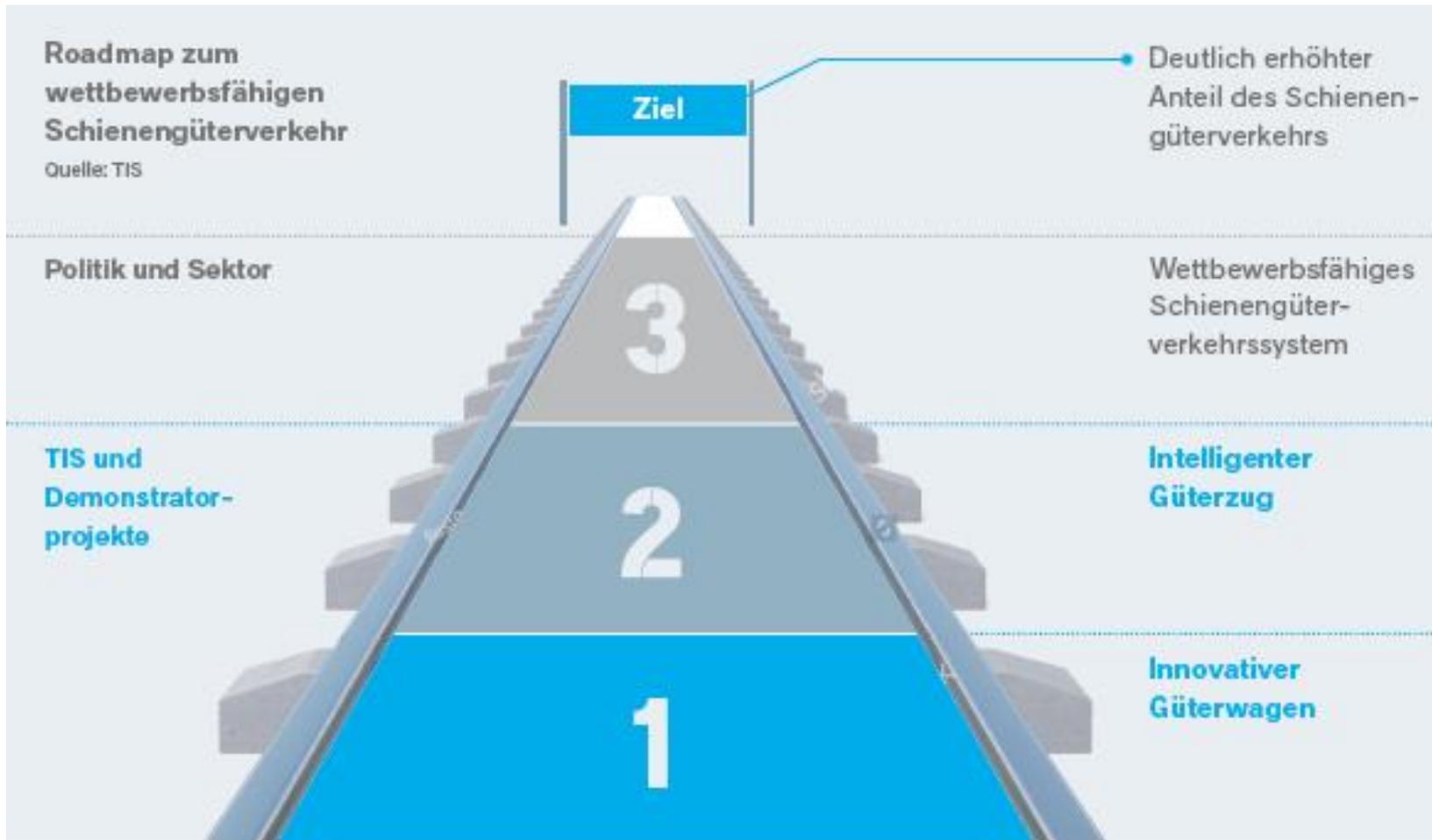
Wir sind überzeugt:
Digitalisierung und Automati-
sierungsstrategien müssen
für den gesamten Zugverbund
gedacht werden. Erst ein
solcher Ansatz ebnet den Weg
für einen wettbewerbsfähigen
Schienengüterverkehr.

1

14 engagierte Unternehmen aus dem Schienengüterverkehrs-Sektor beteiligen sich am TIS

<p>BASF SE</p> 	<p>DB Cargo AG DB Systemtechnik GmbH</p> 	<p>ELH Waggonbau Niesky GmbH</p> 	<p>Ermewa SA</p> 
<p>GATX Rail Germany GmbH</p> 	<p>Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH</p> 	<p>Rail Cargo Austria AG</p> 	<p>SBB Cargo AG</p> 
<p>VTG AG</p> 	<p>J.M. Voith SE&Co.KG</p> 	<p>Wabtec Europe</p> 	<p>Waggonbau Graaff GmbH</p> 
Wissenschaftlicher Beirat		Projektmanagement	
<p>Wascosa AG</p> 	<p>Technische Universität Dresden</p> 	<p>Technische Universität Berlin</p> 	<p>hwh</p> <p>Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH</p>

Roadmap des TIS zum Schienengüterverkehr der Zukunft



2012 wurde das TIS-Weißbuch „Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030“ veröffentlicht

Das TIS-Weißbuch 2012 diente als Startschuss für die **Zukunftsinitiative 5L**

„5L“-Kriterien

	Logistkfähig Integration in Supply Chains, hohe Bedienqualität.
	Leicht Höhere Zuladung durch geringere Eigenmasse des Waggons.
	Life-cycle-cost-orientiert Schnelle Amortisation von Investitionen, Einsparung bei Betrieb und Instandhaltung
	Leise Signifikante Senkung der Lärmemissionen eines Eisenbahngüterwagens
	Laufstark Verringerung von Ausfall- und Stillstandzeiten, Erhöhung der jährlichen Laufleistung



Bausteine zum Innovativen Güterwagen

Im Ergebnis müssen sich Innovationen daran messen lassen, ob sie die Produktivität des Güterverkehrs steigern. Das TIS-Konzept des „Innovativen Güterwagen“ weist den Weg zu marktfähigen Lösungen.



Ausblick auf den Innovativen Güterwagen

Innovative Drehgestelle, Radsätze und Bremsysteme

- Leichtere, verschleißarme und leisere Komponenten zahlen auf die Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz moderner Güterwagen ein

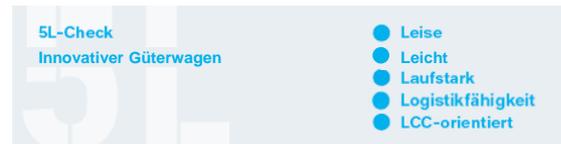
Telematik und Sensorik / Anwendungen zur Automatisierung von Betriebsprozessen

- Ausrüstung der Güterwagen je nach Einsatzgebiet zur Umsetzung vielfältiger Use Cases (z.B. Stoßdetektion, Verwiegung, Temperatur- und Druckerfassung)
- Übermittlung der Daten über standardisierte Schnittstellen

Innovatives Wagendesign mit modularer Bauweise und Leichtbaukonzepten

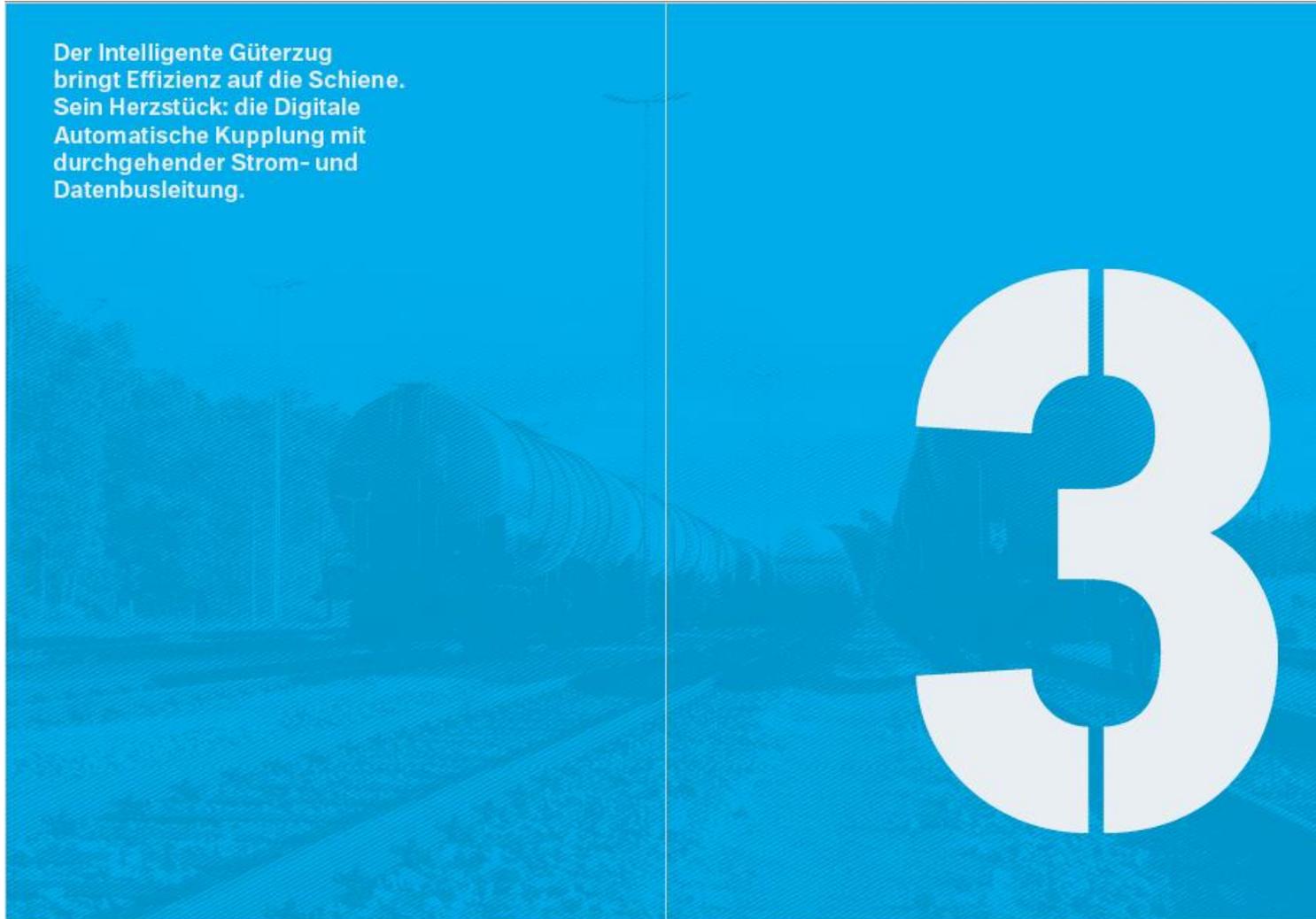
- Konstruktion des Tragwagens in modularer Bauweise
- Leichtbauelemente (konventionell und/oder innovative Materialien) sowohl beim Tragwagen als auch bei den Aufbauten

Zentrale Bedeutung haben die Lebenszykluskosten der Güterwagen. Nur bei Wirtschaftlichkeit werden sich Innovationen am Markt durchsetzen.



Zielmarke Intelligenter Güterzug

Der Intelligente Güterzug
bringt Effizienz auf die Schiene.
Sein Herzstück: die Digitale
Automatische Kupplung mit
durchgehender Strom- und
Datenbusleitung.



Der TIS setzt beim Intelligenten Güterzug auf vier Themenschwerpunkte

Intelligenter Güterzug

1. Automatisierte Betriebsabläufe



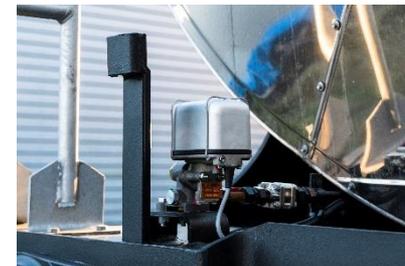
2. Digitale Automatische Kupplung (DAK)



3. Energie- und Datenmanagement

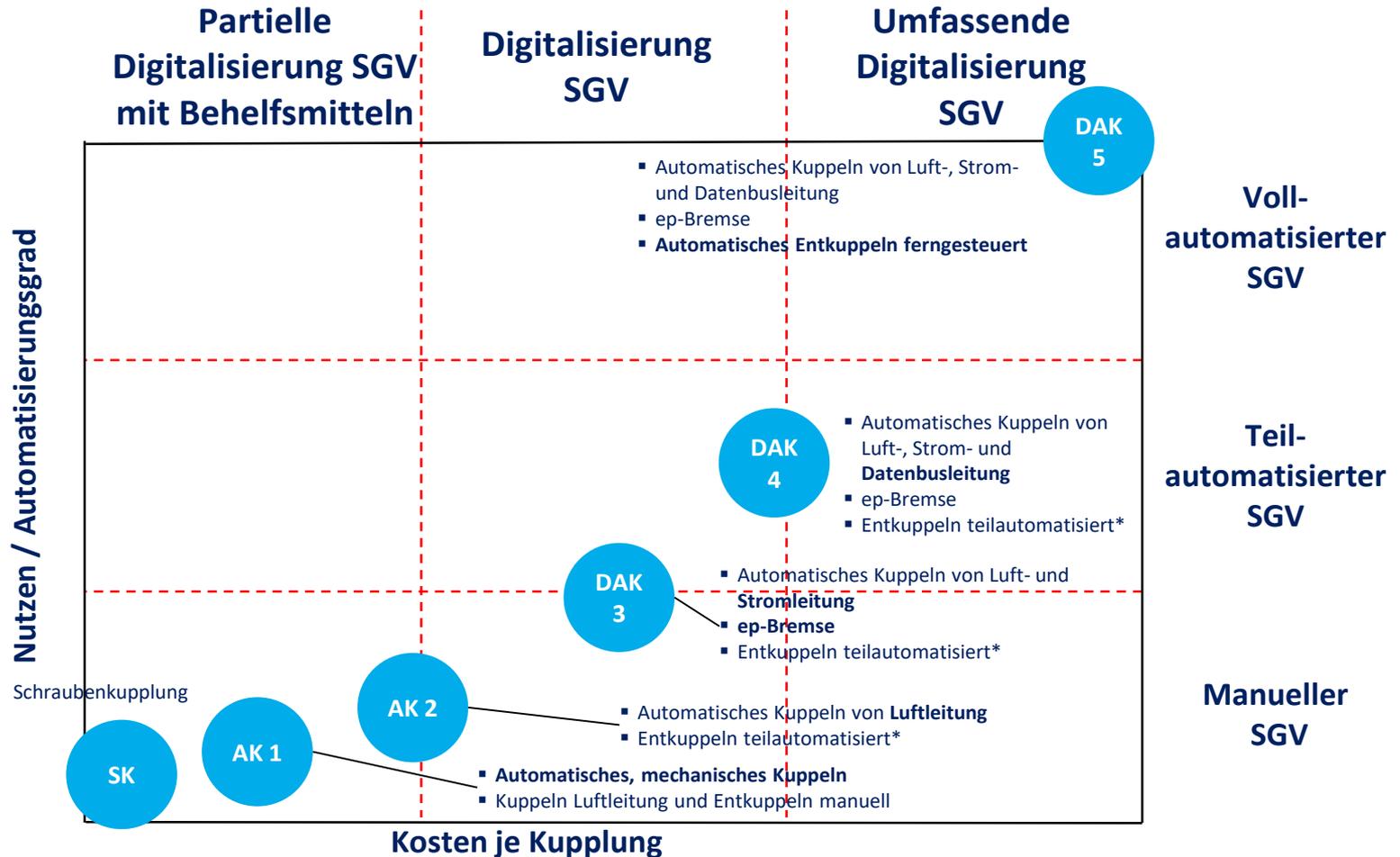


4. Elektro-pneumatische Bremse



Quelle Fotos: SBB Cargo, DB Cargo, VTG

TIS setzt sich für die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) in Europa ein



Aufwärtskompatibilität der AK 1 – AK 5 wird vorausgesetzt

Ausblick Intelligenter Güterzug

Der Intelligente Güterzug hat eine DAK

- Ohne DAK keine vollständige Automatisierung des SGV möglich.
- Keine Migration ohne Einigung auf einheitlichen Kupplungskopf sowie eine abgestimmte Migrationsstrategie.

Standards für Energie und Daten

- Einheitliches europäisches Konzept für Energie- und Datenmanagement erforderlich.

Sektor und Politik müssen an einem Strang ziehen

- Anstrengungen erforderlich, um alle Stakeholder in Konzept einzubinden.
- Politische und finanzielle Unterstützung des Sektors erforderlich.

Gemeinsam an Erfolgsgeschichte „IG²“ arbeiten

- Einzelne Unternehmen können den Intelligenen Güterzug nicht alleine aufs Gleis stellen – Kraftanstrengung des gesamten Sektors notwendig.
- Alle Stakeholder müssen sich einbringen.

Die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken

Ein starker Schienengüterverkehr braucht verbesserte wettbewerbliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören eine leistungsfähige Infrastruktur ebenso wie die finanzielle und politische Unterstützung von Forschung und Technologie-Rollout.



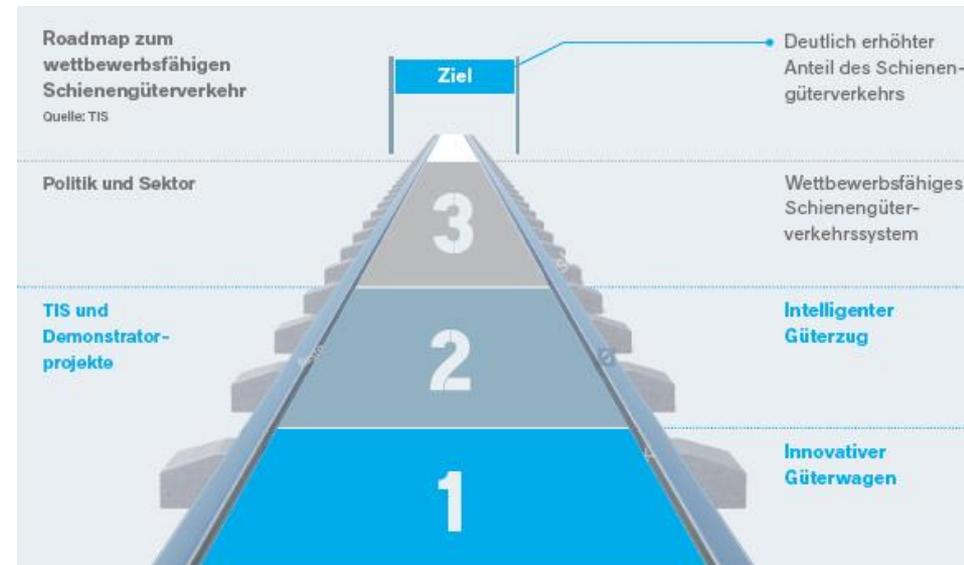
4

Zusätzlich zur Einführung von Innovativen Güterwagen und Intelligenten Güterzügen müssen sich auch die Rahmenbedingungen für den SGV verbessern

1. **Leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur für den SGV / Digitalisierung der Schieneninfrastruktur (Digitale Schiene Deutschland)**
2. **Integration des SGV in den zukünftigen Deutschland-Takt und Sicherstellung der Abstimmung mit internationalen Fahrplänen**
3. **Trassen- und Anlagepreise auf einem wettbewerbsfähigen Niveau**
4. **Begrenzung von Abgaben und Steuerbelastungen für den SGV**
5. **Schaffung eines Clusters „Digitalisierung des SGV“ in dessen Mittelpunkt der standardisierte Datenaustausch zwischen allen Akteuren des SGV steht**
6. **Wegfall von administrativen Hürden im SGV (z.B. Kenntnis der Landessprache)**
7. **Stärkung und Ausweitung von Multimodalitätskonzepten**
8. **Forcierte Aus- und Fortbildung im SGV-Sektor**

Das TIS-Konzept IG² ist ein wichtiger Baustein für die Erreichung der Klimaschutzziele

- Innovative Güterwagen und Intelligente Güterzüge erhöhen die Produktivität und Logistikfähigkeit im Schienengüterverkehr.
- Darüber hinaus müssen Sektor und Politik günstige Rahmenbedingungen für ein wettbewerbsfähiges SGV-System schaffen.
- Dies ist die Voraussetzung für eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene.
- Innovative Güterwagen und Intelligente Güterzüge (IG²) sind somit bedeutende Bausteine zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Weitere Informationen über den TIS erhalten Sie auf der Internetseite

www.tis.ag

Kontakt

Jürgen Hüllen

Sprecher des Technischen
Innovationskreises Schienengüterverkehr
c/o VTG AG
Nagelsweg 34

20097 Hamburg

Email: juergen.huellen@vtg.com

Stefan Hagenlocher

Projektleitung Technischer Innovationskreis
Schienengüterverkehr
hwh Ges. für Transport- und
Unternehmensberatung mbH

Hübschstraße 44

76135 Karlsruhe

Email: Hagenlocher@hwh-transport.de

2. DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHER BAHN-DIALOG
BERLIN, 30. SEPTEMBER 2019

RÜCKFRAGEN:
BERLIN@WKO.AT