

20 Jahre BAG SPNV

BAG SPNV kompakt

Regionalisierung startet

Im September 1995 fand in Hannover das erste bundesweite Treffen der regionalen Aufgabenträger des SPNV statt. Damit ist die Regionalisierung in den Ländern angekommen.



Ein Ergebnis der Regionalisierung: LINT im Aufgabenträger-Design

Die BAG SPNV: Jetzt mit Präsidenten

Der Vorstand der BAG SPNV heißt seit 2003 Präsidium. Erster Präsident wurde Bernhard Wewers.



Aufgabenträger wollen zusammen-

arbeiten: BAG SPNV gegründet

Am 20. Mai 1999 haben 18 Aufgabenträger in Hannover die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG SPNV) gegründet. Der Vorstand des neuen Vereins: Dr. Thomas Geyer (ZV SPNV Rheinland-Pfalz Nord), Uwe Stindt (VBB), Hubert Gleixner (VRR), Eberhard Otto

(Kommunalverband Großraum Hannover) und Wolfgang Dippel (NVV). Vorsitzender des Vorstands der BAG SPNV ist Uwe Stindt. Kurz nach der Gründungsversammlung hat die BAG SPNV Arnd Schäfer (VBB) zum (nebenamtlichen) Geschäftsführer des Verbands bestellt.

Jetzt auch mit Position: 10 Thesen zur Bahnreform

Unter dem Titel "10 Thesen zur Bahnreform" veröffentlichte die BAG SPNV 2004 ein Positionspapier: Die Bahnreform ist nur ein Teilerfolg! An vielen Stellen, so die BAG SPNV, sei der Nachbesserungsbedarf offenkundig geworden. Insbesondere solle die Bundespolitik dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, Vorrang vor finanzpolitischen Zielen (Börsengang) einräumen. Ein Börsengang erscheine erst dann realistisch, wenn es einen funktionierenden Be-

treibermarkt im Eisenbahnverkehr gäbe und sich die Deutsche Bahn AG in diesem Markt gegen Konkurrenz unter gleichen Rahmenbedingungen behauptet hätte. Ebenso solle die Finanzierung und Organisation der Infrastruktur überprüft werden. Hilfreich sei auch, den Wettbewerbsgedanken auch in den Betrieb der Infrastruktur einfließen zu lassen, und zwar ohne dabei die strategische Verantwortung des Staates für das Netz aufzugeben.

Erst Kassel, dann Fulda

Die BAG SPNV lud 2001 zur ersten Fachveranstaltung in Kassel mit dem Schwerpunkt "Wettbewerb" ein – ein früher Vorläufer der Fachveranstaltung in Fulda, die sich schnell zu einem festen Branchentreff mit großer Resonanz entwickelt hat.

Im selben Jahr starteten die Berliner Bahngespräche als ganztä-

gige Veranstaltung. Bis heute stehen bei dieser (mittlerweile nur noch an einem Abend stattfindenden) Veranstaltung aktuelle politische Entwicklungen und Trends im Mittelpunkt.

Ab Oktober verstärkte Annett Metzke (heute Leersch-Metzke) als erste hauptamtliche Mitarbeiterin die BAG SPNV-Geschäftsstelle.

Das Sommermärchen verzaubert das Land – und der Präsident bleibt

Bernhard Wewers wurde 2006 in seinem Amt als Präsident der BAG SPNV bestätigt. Im November des Jahres beging die BAG SPNV die Festveranstaltung "10 Jahre Regionalisierung des SPNV". Dabei wurde erstmals – und einmalig – der SPNV-Preis der BAG SPNV verliehen. Er ging an die "Qualitäts-Scouts" des VBB.

Noch die alte Welt: DB dominiert

Die Beförderungsleistung im SPNV betrug 2002 deutschlandweit 38 Mlliarden Personenkilometer. Nur 1 Milliarde Personenkilometer davon erbrachten Wettbewerber der DB. Die Betriebsleistung lag bei 605 Millionen Zugkilometern pro Jahr.



Bahnen sollen Standards bekommen

Die erste Ausgabe der "Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren" der BAG SPNV erschien 2007 und wurde in der Branche sehr positiv aufgenommen.

Im September veröffentlichte die BAG SPNV unter dem Titel "Zehn Fragen und Antworten zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG" eine Stellungnahme, die große

Aufmerksamkeit in Politik und Öffentlichkeit erregte. Schon damals verwies die BAG SPNV auf den schlechten Zustand des Schienennetzes und der Bahnhöfe und forderte den Einsatz von mehr Mitteln für die Instandhaltung. Im Dezember startete die BAG SPNV die Erstellung eines ersten Positionspapiers zum Deutschland-Takt

Das Präsidium der BAG SPNV 2009

Neues Leitbild. alter Präsident

Zum dritten Mal wurde Bernhard Wewers 2009 zum Präsidenten der BAG SPNV gewählt.

Im Oktober des Jahres veröffentlichte die BAG SPNV gemeinsam mit mofair und dem Netzwerk Privatbahnen, heute NEE, "Ein Leitbild für die Eisenbahn im Jahr 2030 in Deutschland".

In dem Papier wurden unter anderem der Zustand der Schieneninfrastruktur und die Regulierung des Netzzugangs als unzulänglich kritisiert.

Wettbewerb nach Fahrplan

Die BAG SPNV gab 2010 den ersten Wettbewerbsfahrplan heraus.

Er zeigte, welche Bahnverkehre in den kommenden Jahren in Deutschland neu vergeben würden. Damit sollte den Verkehrsunternehmen und der Bahnindustrie die Planung erleichtert werden.

Der Wettbewerbsfahrplan wird seitdem jährlich neu erstellt.

Am 1. März begann Susanne Henckel ihre Arbeit als erste Hauptgeschäftsführerin der BAG SPNV

Am 12. September verstarb der erste Geschäftsführer des Verbands. Arnd Schäfer.

Deutschland-Takt beginnt seinen Weg

Am 7. April 2008 wurde die Idee des Deutschland-Taktes öffentlich. Bei der Pressekonferenz mit dem Titel "Initiative Deutschland-Takt" mit auf dem Podium: der Präsident der BAG SPNV Bernhard Wewers, der Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Reinhold Dellmann, und Hans Leister, Vorstandsmitglied von mofair. Alle drei Akteure sind bis heute aktive Verfechter des Deutschland-Takts und treten weiter für dessen Umsetzung ein.



Auch auf dem Weg: BAG SPNV-Mitglieder

Abellio-Urteil: Direktvergabe unzulässig

weisendes Urteil zum Vergabe- einschlägige Norm bestätigt. recht im Nahverkehr.

BGH den Vorrang des Allgemeinen Recht. Eisenbahngesetzes, das Direkt-

Am 8. Februar 2011 fällte der vergaben ermöglicht, verneint und Bundesgerichtshof (BGH) das so- stattdessen das Gesetz gegen genannte Abellio-Urteil, ein weg- Wettbewerbsbeschränkungen als

Auslöser war eine Auftragsver-Demnach ist die direkte Vergabe längerung des VRR an DB Regio einer Dienstleistung im Schie- um weitere fünf Jahre. Dagegen nenpersonennahverkehr (SPNV) stellte die DB-Wettbewerberin an einen Auftragnehmer in der Abellio einen Nachprüfungsan-Regel unzulässig. Damit hat der trag und erhielt in allen Instanzen

Erfolg der Regionalisierung: Konkurrenz zur DB (hier: FLIRT der nordbahn)



Südwesten statt Norden: Neuer Präsident

Im Februar 2012 stellte die BAG SPNV ihre Studie "Bieterengagement im deutschen SPNV-Markt" vor.

Das Ergebnis der KCW-Studie: Der SPNV-Markt in Deutschland bleibt im europäischen Vergleich zwar für Bieter attraktiv. Aber die an der Befragung teilnehmenden Unternehmen kritisierten die Schwierigkeit, in Konkurrenz zur Deutschen Bahn bei Banken und Finanzierern gute Konditionen für

neue Fahrzeuge zu erzielen.

Weiterer Kritikpunkt: die oft jahrelangen Zulassungsprozesse für Neufahrzeuge.

Nach neun Jahren an der Spitze der BAG SPNV verzichtete 2012 Bernhard Wewers auf eine erneute Kandidatur für das Amt des Präsidenten. Am 26. Juni wurde der bisherige Vize-Präsident, Dr. Thomas Geyer, zum neuen Präsidenten der BAG SPNV gewählt.



Das Präsidium der BAG SPNV 2012

lm Juni 2015 wurde Dr. Thomas

Geyer für weitere drei Jahre zum

Präsidenten der BAG SPNV ge-

Im August erschien die vom Bund

in Auftrag gegebene Machbar-

keitsstudie zum Deutschland-

Takt. Die Studie belegt:

Marktreport: Erfolgsmodell ist noch nicht am Ziel

Die BAG SPNV veröffentlichte 2013 ein Positionspapier zum Bahnstrom.

Darin forderte der Verband, dass Bahnstrom diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird, eine zeitliche Differenzierung des Arbeitspreises nicht diskriminierend wirkt, Energierückspeisungen angemessen vergütet werden und die Höhe des Strompreises intensiv reguliert wird.

Im Juni veröffentlichte die BAG SPNV den "Marktreport 2013 - ein Lagebericht zum Wettbewerb im SPNV". Knapp 20 Jahre nach der Bahnreform wurde dort konstatiert: Der Nahverkehr ist erheblich effizienter, kundenfreundlicher und attraktiver geworden.

Der Marktanteil der NE-Bahnen beträgt bereits 25%. Dennoch kam der Bericht zu dem Schluss, dass es zur Fortführung dieses Erfolgsmodells weiterer Anstrengungen aller Marktakteure bedarf.

Es ist amtlich: mehr Geld!

Geyer bleibt – der D-Takt kommt

Im März 2016 erschien der "Marktreport 2015/2016" der BAG SPNV. Die Beförderungsleistung im SPNV war deutschlandweit auf 57 Milliarden Personenkilometer gestiegen (+50%), 16 Milliarden Personenkilometer kamen von den Wettbewerbern der DB. Die Betriebsleistung lag bei 673 Millionen Zugkilometern pro Jahr (+11%).

Ebenfalls im März erschien die dritte Ausgabe der "Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren" der BAG SPNV. Erstmals wurden darin die von der Bundespolizei empfohlenen Mindestanforderungen für Videoüberwachungssysteme aufgenommen.

Der Deutschland-Takt ist betrieb-

lich machbar, volkswirtschaftlich

sinnvoll und führt zu Fahrgaststei-

gerungen. Er wäre damit ein ent-

scheidendes Instrument zur Rea-

lisierung des verkehrspolitischen

Ziels der Verlagerung von mehr

Verkehr auf die Schiene.

Im Dezember wurden die Regionalisierungsmittel rückwirkend ab 1. Januar 2016 auf insgesamt 8,2 Milliarden Euro festgelegt und bis 2031 gesichert.

BAG-Präsident Dr. Geyer: "Ein großer Erfolg für die BAG SPNV und für den Nahverkehr. Unser Einsatz hat sich gelohnt!"

Mehr Geld und ein neuer Chef

Die BAG SPNV forderte für die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 Mittel für den SPNV in Höhe von 8,5 Milliarden Euro pro Jahr. Am 1. Juni 2014 startete Frank Zerban als Hauptgeschäftsführer der BAG SPNV.

Forderung an die Politik: Endlich Bahnpolitik machen!

Gemeinsam mit sieben anderen Bahnverbänden veröffentlichte die BAG SPNV im Vorfeld der Bundestagswahlen 2017 die Broschüre "Politische Kernforderungen der Eisenbahnverbände": Halbierung der Trassenpreise, Einführung des DeutschlandTakts und Förderung von Innovationen.

Die Forderungen landen im Koali-

tionsvertrag der Regierungsparteien.

Im August veröffentlichte die BAG SPNV den ersten Wettbewerbsfahrplan, in dem auch alternative Antriebe enthalten sind. Diese ersten Pilotprojekte haben ein Leistungsvolumen von ca. 14 Millionen Zugkilometern.

Bei weiteren Vergaben ist die Traktionsart noch offen, so dass die Zahl der mit alternativen Antrieben erbrachten Leistungen deutlich höher sein könnte. Wesentliche Voraussetzung dafür sind allerdings leistungsfähige, erprobte und wirtschaftliche Fahrzeuge und eine belastbare Planung zur Streckenelektrifizierung.

Im November forderte die BAG SPNV nach einer Reihe von Stürmen mit schwerwiegenden Folgen für den Bahnverkehr und insbesondere die Fahrgäste einen Runden Tisch "Unwetter", um ein besseres Notfallmanagement und eine bessere Fahrgastinformation bei unwetterbedingten Störungen zu erreichen.

Der Runde Tisch kam zustande, erste Maßnahmen wurden festgelegt.

Susanne Henckel erste Präsidentin der BAG SPNV

Im Februar 2018 lobte die Bundesregierung den Wettbewerb im SPNV, der sich seit Einführung in den vergangenen 20 Jahren etabliert und zu deutlichen Verbesserungen der Qualität des SPNV geführt hätte.

Die Regierung betonte, dass sich das Angebot im SPNV deutlich erhöht habe, nämlich von knapp unter 500 Millionen Zugkilometer auf mittlerweile über 670 Millionen Zugkilometer pro Jahr (durchschnittliche jährliche Steigerung +0,8 Prozent).

Noch deutlich höher war die Steigerung der Verkehrsleistung ge-

messen in Personenkilometern; diese stieg durchschnittlich um 2,9% pro Jahr. Auch der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der erbrachten Leistung stieg dabei kontinuierlich an.

Ebenfalls im Februar erschienen die Empfehlungen der BAG SPNV zur Handhabung des Personal-übergangs nach § 131 Absatz 3 GWB. In dem Leitfaden wird beschrieben, nach welchen Regeln eine rechtskonforme und für Betroffene und Unternehmen sinnvolle Personalübernahme erfolgen sollte.

Im Juni übergab der Runde Tisch "Baustellenmanagement", an dem auch die BAG SPNV maßgeblich beteiligt war und ist, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein Paket mit Empfehlungen für Maßnahmen, die kundenfreundliches Bauen ermöglichen sollen.

Am 7. Juni wurde Susanne Henckel zur Präsidentin der BAG SPNV gewählt. Sie löste Dr. Thomas Geyer ab, der Anfang 2019 in den Ruhestand ging.

"Die Bahnverbände", zu deren Zusammenschluss auch die BAG SPNV gehört, begrüßten im Oktober den Start des "Zukunftsbündnis Schiene".

Ziel dieser Initiative der Bundesregierung ist die Verbesserung der Situation der Schiene und das Festlegen von Maßnahmen zur Umsetzung des Koalitionsvertrags.

Im November forderte die BAG SPNV als Voraussetzung für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen auch eine Erhöhung der Kapazitäten in Stationen und rechtzeitige Planungen dafür. DB Station&Service nimmt sich des Themas an.

Nach 20 Jahren: Die Korken knallen

Am 14. Mai 2019 findet mit Gästen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft sowie zahlreichen Vertretern der Aufgabenträger die Jubiläumsfeier "20 Jahre BAG SPNV" zum 20-jährigen Bestehen des Verbands in Berlin im Tipi am Kanzleramt statt.

BAG-Geschäftsführer Frank Zerban zieht ein positives Fazit: "Wir haben gemeinsam viel erreicht. In den 20 Jahren und auch heute Abend. Es macht einfach Spaß, mit diesen tollen Leuten den Nahverkehr nach vorne zu bringen."



Impressum

Herausgeber: BAG SPNV e. V. Wilmersdorfer Str. 50/51, 10627 Berlin Tel. 030 81 61 60 99-0 www.bag-spnv.de