

Regionalisierung: Erfolgsgeschichte mit Makeln

Vor 20 Jahren, am 1. Januar 1996, ist das Regionalisierungsgesetz in Kraft getreten – eine der Hauptsäulen der Bahnreform. Seitdem sind die Bundesländer für den Regionalverkehr auf der Schiene verantwortlich. Damit wurde eine Erfolgsgeschichte eröffnet – allerdings eine mit Makeln. Die EVG konnte einige von ihnen korrigieren. Denn die beste Basis für einen guten SPNV sind motivierte und gut bezahlte Beschäftigte, die keine Angst vor Arbeitsplatzverlust haben müssen. Dafür sorgt die EVG.



Vor 20 Jahren, am 1. Januar 1996, ist das Regionalisierungsgesetz in Kraft getreten - eine der Hauptsäulen der Bahnreform. Seitdem sind die Bundesländer für den Regionalverkehr auf der Schiene verantwortlich. Damit wurde eine Erfolgsgeschichte eröffnet - allerdings eine mit Makeln. Die EVG konnte einige von ihnen korrigieren. Denn die beste Basis für einen guten SPNV sind motivierte und gut bezahlte Beschäftigte, die keine Angst vor Arbeitsplatzverlust haben müssen. Dafür sorgt die EVG.

Die Allianz pro Schiene (ApS) zieht eine positive Bilanz der Regionalisierung. Damit „wurde in Deutschland erstmals eine klare und sinnvolle verbrauchernahe Zuständigkeit für den regionalen Schienenverkehr geschaffen.“ Die ApS spricht von einer „Renaissance des regionalen Schienenverkehrs in Deutschland.“ So ist von 1996 bis 2013 die Zahl der Fahrgäste im SPNV um über 60 Prozent gestiegen - auf gut 2,4 Milliarden im Jahr.

Das begrüßt auch die EVG. Denn ein florierender SPNV sichert auch die Arbeitsplätze von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern in Deutschland.

Die Regionalisierung war eine der Hauptsäulen der Bahnreform. Ihre Grundlage ist eine solide Finanzierung. Seit 1996 bekommen die Bundesländer aus dem Bundeshaushalt Geld zugewiesen, mit dem sie den Regionalverkehr auf der Schiene bestellen und bezahlen. Diese Regionalisierungsmittel sind allerdings immer wieder umstritten. Vor gut zehn Jahren wurden sie abgesenkt, weil man nach Sparmöglichkeiten im Bundeshaushalt suchte. Auch konnten viele Bundesländer nicht der Versuchung widerstehen, die Regionalisierungsmittel auch für andere Aufgaben auszugeben.

Nach jahrelangem Streit haben sich Bund und Länder im vergangenen Herbst auf eine Perspektive bis 2030 geeinigt. Die Regionalisierungsmittel sollen ab 2016 wieder erhöht und jährlich dynamisiert werden. Dafür hatte sich die EVG eingesetzt. Die Gesamtsumme bleibt dann allerdings immer noch unter dem, was aus Sicht der EVG und der Bundesländer nötig wäre, um die Erfolgsgeschichte auszubauen. Aber: Es gibt eine gesetzliche Zweckbindung bis 2030. Heißt: Die Regionalisierungsmittel dürfen auch nur für den SPNV ausgegeben werden!

Einen anderen Nachteil der Regionalisierung konnte die EVG korrigieren. SPNV-Leistungen werden im Wettbewerb vergeben. Der aber war ursprünglich nicht sozial reguliert. Billige Anbieter waren stets im Vorteil. Im Klartext: Der Wettbewerb wurde auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen.

Die EVG sorgt dafür, dass das beendet wird. 2011 haben wir den Branchentarifvertrag SPNV abgeschlossen. Seitdem gibt es erstmals eine Lohnuntergrenze in der SPNV-Branche. Danach haben wir lange dafür gekämpft, den Personalübergang bei einem Betreiberwechsel zu regeln. Auch

das haben wir geschafft. Im Dezember 2015 wurde eine entscheidende gesetzliche Verbesserung eingeführt: Bestellerbehörden sollen künftig dem neuen Betreiber von SPNV-Strecken vorschreiben, dass er den Beschäftigten des bisherigen Betreibers ein Übernahmeangebot machen muss. Damit wird der Schutz der Kolleginnen und Kollegen im SPNV deutlich verbessert.

Damit kann die Erfolgsgeschichte weiter gehen. Denn die beste Basis für einen guten regionalen Schienenverkehr sind motivierte und gut bezahlte Beschäftigte, die ohne Angst vor Jobverlust zur Arbeit gehen können.