V-2 B Für eine soziale und nachhaltige Mobilität: Die Bahn gehört uns allen!

Gremium: Bundesmitgliederversammlung
Beschlussdatum: 03.11.2019
Tagesordnungspunkt: V – Verschiedene Anträge

Antragstext

Die GRÜNE JUGEND setzt sich dafür ein, die Deutsche Bahn AG (DB AG) wieder in ein Sondervermögen des Bundes zu überführen. Der Betrieb des Schienen-Personen-Verkehrs (SPV) soll bundesweit verstaatlicht werden, Parallelbetriebe im Fern- und Nahverkehr sind zu vermeiden. Wettbewerb in der Mobilität widerspricht dem Grundprinzip von Mobilität als Teil der staatlich garantierten öffentlichen Daseinsvorsorge. Diese muss auch auf unrentablen Strecken, also zum Beispiel im ländlichen Raum oder spät in der Nacht, garantiert sein. Ticketpreise und die Breite des Angebots (Nachtzüge, Anbindung kleinerer Gemeinden etc.) dürfen nicht von Profitinteressen getrieben sein, sondern müssen sich an der sozialen Lebensrealität der Menschen orientieren. So sollen sich Ticketpreise beispielsweise an der zurückgelegten Strecke orientieren und bei hoher Nachfrage oder kurzfristiger Buchung nicht deutlich ansteigen. Dies fördert eine längst überfällige nachhaltige und ressourcensparende Mobilitätswende.

Die Solidarisierung der DB AG muss ein Ende der Wegrationalisierung kleiner Bahnhöfe und weniger ausgelasteter Bahnstrecken nach sich ziehen. Das Motiv muss sein, dass niemand mehr vom Zugverkehr abgekoppelt ist, seien es Bewohner*innen kleinerer Städte und ländlicher Regionen oder Menschen, die außerhalb von Stoßzeiten auf Zugverkehr angewiesen sind. Außerdem wird eine massive Reduktion der Fahrtzeiten von Nah- und (europäischen) Fernverkehrsstrecken angestrebt. Dies soll durch den Bau neuer Hochgeschwindigkeitstrassen erreicht werden. Häufiges Umsteigen mit langen Wartezeiten ist zu vermeiden. So soll der SPV eine echte Alternative zum PKW- und Flugverkehr darstellen. Besonders auf diesen weniger stark frequentierten Regionalstrecken erscheinen zur Steigerung der Verlässlichkeit sowie zur langfristigen Absenkung der Personalkosten außerdem Investitionen in autonome Zugsysteme sinnvoll, die die Anwesenheit von Zugpersonal im regulären Fahrtbetrieb überflüssig machen sollen. Die Überführung der DB AG in ein Sondervermögen des Bundes würde es zudem erleichtern, ticketlosen bundesweiten Nahverkehr sowie moderate Fernverkehrspreise im Sinne einer Mobilitätswende einzuführen.

Auch im Güterverkehr gibt es große Chancen bei einer Rückverstaatlichung der DB AG. Längst geschlossene Güterbahntrassen können reaktiviert und die

Transportleistung von DB Schenker kann auf die Schiene gebracht werden. Denn aktuell werden in Deutschland nur knapp 20% des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt, während diese Zahl in der Schweiz mehr als doppelt so hoch ist. Daneben muss die Bundesregierung endlich die Elektrifizierung von Deutschlands Bahnstrecken voranbringen. Die aktuelle Strategie der DB AG und von Andreas Scheuer erreicht einen maximalen Elektrifizierungsgrad von 67%, die GRÜNE JUGEND fordert jedoch 100% bis spätestens 2035. Um dies zu erreichen, kann alternativ auch ein Austausch von bisher genutzten Dieselloks durch klimaneutral betriebene Antriebe durchgeführt werden. Der Strom soll hierbei durch regenerative Energieträger erzeugt werden. Es kann nicht sein, dass im Zeitalter der Klimakatastrophe immer noch Dieselloks durch unsere Lande tuckern, nur weil sich Elektrifizierungen für einen privatwirtschaftlichen Konzern nicht rechnen.

Die Rückführung der Bahn in die öffentliche Hand beinhaltet auch, dass die zahlreichen Auslandsfirmen und -beteiligungen der DB AG abgestoßen werden. Denn anstatt sich um Verspätungen und Zugausfälle zu kümmern, hat die DB AG ein weltweites intransparentes Firmennetz aufgebaut und betreibt über Töchter beispielsweise Busse in Brasilien. Dies muss beendet werden. Die Bahn muss sich wieder auf ihr Kerngeschäft, nämlich den Schienenverkehr im Inland, konzentrieren. Europäische Wettbewerbsvorgaben sollen entsprechend auf EU-Ebene verändert werden. Beim Verkauf von DB-eigenen Personenverkehrsunternehmen wie Arriva sollte ebenfalls eine örtliche Verstaatlichung beziehungsweise Eingliederung in die entsprechenden Staatsbahnen priorisiert werden. Die GRÜNE JUGEND fordert, dass die Bundesrepublik als neue Betreiberin der Deutschen Bahn sich dafür einsetzen soll, dass die Abstoßungen möglichst sozialverträglich und nachhaltig im betreffenden Drittstaat durchgeführt werden.

Begründung

In einer global agierenden Welt muss es allen möglich sein, mobil zu sein. Mobilität wird im Arbeits- und Privatleben immer wichtiger. Auch zur Weiterbildung und kulturellen sowie sozialen Teilhabe müssen immer größere Strecken überwunden werden können. Der Ausschluss Ärmerer von diesem Privileg verbreitert den Graben zwischen sozialen Schichten. Zudem hat gemäß des Artikels 27 UN-Charta der Menschenrechte jede*r das Recht, "am kulturellen Leben der Gemeinschaft frei teilzunehmen, sich an den Künsten zu erfreuen und am wissenschaftlichen Fortschritt und dessen Errungenschaften teilzuhaben". Auch im Privaten muss es heutzutage möglich sein, Bekannte, Freund*innen und Partner*innen zu besuchen. Dies auf eine klimafreundliche Art und Weise zu tun, wird durch hohe Preise und lange Bahnfahrten weniger wohlhabenden Schichten verwehrt. Außerdem nimmt das Ausweichen auf den Individualverkehr immer mehr zu.

Hier werden die soziale und die ökologische Frage verbunden. Soziale Teilhabe kann ermöglicht werden, wenn die Bahn als klimaverträgliches Verkehrsmittel endlich aus ihrer aktuellen Nebenrolle befreit wird und in das Zentrum von Politik und Gesellschaft gerückt wird. Gesetzliche Leitlinien können die Übervorteilung von Flug- und Autoverkehr aufbrechen und zusammen mit einem klugen Streckenausbau die Eisenbahn zum beliebtesten Verkehrsträger machen. Selbst Individualverkehr mit batterieelektrischen Autos ist unter dem Strich schlechter für die Umwelt als der ressourcenschonende Schienenverkehr. Menschen, welche die Bahn

benutzen und das KfZ dafür stehen lassen, dürfen nicht durch hohe Kosten und verspätete Ankunftszeiten benachteiligt werden. Wirtschaftlicher Gewinn bzw. Verlust ist in diesem Fall nachrangig.

Befürworter*innen einer zunehmenden Liberalisierung, die frei nach dem Motto "Der Markt regelt alles" wirtschaften wollen, ist entgegenzuhalten, dass vollständige Bahnprivatisierungen in Europa bisher nicht erfolgreich verlaufen sind. In Großbritannien, dem Mutterland der Privatisierungen, sind Ticketpreise überdurchschnittlich hoch und die Privatisierung der Infrastruktur hat zu Unfällen mit vielen Toten geführt. Nachdem die Infrastruktur bereits kurz nach ihrer Privatisierung rückverstaatlicht wurde, passiert dies nun auch mit Strecken. Diese Rückverstaatlichung ist auf die Insolvenz der zahlreichen Betreiber auf Nebenstrecken zurückzuführen. Der eigentliche „Wettbewerb“ findet nur um die Filetstücke, also die großen Hauptachsen statt. Alles andere bleibt buchstäblich auf der Strecke. Die Unterhaltung von Bahnverkehr ist teuer und ergibt wirtschaftlich keinen Sinn, was an der hohen Verschuldung der DB AG und ihren Töchtern mehr als deutlich wird. Auch semi-private Modelle haben sich als Misserfolg erwiesen. Wenn nur das Personal aber nicht das Rollmaterial privatisiert wird, wie in beispielsweise Niedersachsen, dann ist dies eine Solidarisierung der Risiken bei gleichzeitigen prekären Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten.