

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

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

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

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

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

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