

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

Gremium: Fachforum Stadt, Land & Mobilität  
Beschlussdatum: 04.10.2019  
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 oder die  
8 Existenz von Nachtzügen dürfen nicht von Profitinteressen getrieben sein,  
9 sondern müssen sich an der sozialen Lebensrealität der Menschen orientieren.  
10 Dies fördert eine längst überfällige nachhaltige und ressourcensparende  
11 Mobilitätswende.

12 Die Solidarisierung der DB AG muss ein Ende der Wegrationalisierung kleiner  
13 Bahnhöfe und weniger ausgelasteter Bahnstrecken nach sich ziehen. Das Motiv muss  
14 sein, dass niemand mehr vom Zugverkehr abgekoppelt ist, seien es Bewohner\*innen  
15 kleinerer Städte und ländlicher Regionen oder Menschen, die außerhalb von  
16 Stoßzeiten auf Zugverkehr angewiesen sind. Außerdem werden schnelle Wege  
17 angestrebt, die häufiges Umsteigen mit langen Wartezeiten vermeiden. Eine  
18 Überführung der DB AG in ein Sondervermögen des Bundes würde es zudem  
19 erleichtern, einen ticketlosen bundesweiten Nahverkehr sowie für moderate  
20 Fernverkehrspreise im Sinne einer Mobilitätswende einzuführen.

21 Auch im Güterverkehr gibt es große Chancen bei einer Rückverstaatlichung der DB  
22 AG. Längst geschlossene Güterbahntrassen können reaktiviert und die  
23 Transportleistung von DB Schenker kann auf die Schiene gebracht werden. Denn  
24 aktuell werden in Deutschland nur knapp 20% des Güterverkehrs auf der Schiene  
25 abgewickelt, während diese Zahl in der Schweiz mehr als doppelt so hoch ist.  
26 Daneben muss die Bundesregierung endlich die Elektrifizierung von Deutschlands  
27 Bahnstrecken voranbringen. Die aktuelle Strategie der DB AG und von Andreas  
28 Scheuer erreichen einen maximalen Elektrifizierungsgrad von 67%, die GRÜNE  
29 JUGEND fordert jedoch 100% bis spätestens 2050. Der Strom soll hierbei durch  
30 regenerative Energieträger erzeugt werden. Es kann nicht sein, dass im Zeitalter  
31 der Klimakatastrophe immer noch Dieselloks durch unsere Lande tuckern, nur weil

32 sich Elektrifizierungen für einen privatwirtschaftlichen Konzern nicht rechnen.

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

Antragssteller\*innen: FaFo Stadt, Land & Mobilität zusammen mit Friederike Gravenhorst, Daniel Jochum, Lorenz Burghardt, Nando Spicker, Pablo Fuest, Frederic Berger, Jennifer Jäger, Lukas Nitz, Leander van Diepen, Maximilian Friebe, Jason Ullah, Caro Hermann, Timo Klöpfer, Rosa Domm, Elisabeth Frank, Marius Steigerwald, Pascal Schieferstein, Tim Elbers