

Die Zukunft heißt Schiene

Die Mobilitätswende ist keine rein ökologische Bestrebung. Es geht genauso sehr darum, Mobilität für alle zu sichern. Mobilität bedeutet Teilhabe und es ist eine soziale Aufgabe, Mobilität für alle zu sichern. Dabei ist der richtige Weg für uns derjenige, der für möglichst viele Menschen möglichst gute Mobilität ermöglicht.

Neoliberale Träumereien aufdecken: Hyperloop ist keine Alternative

Wir sind nicht technologie- oder fortschrittsfeindlich. Im Fall Mobilität ist es jedoch der richtige Weg, auf das altbewährte Konzept des elektrischen Schienenverkehrs mit zentralisierter Stromversorgung zu setzen. Dieses ist keineswegs aus der Zeit gefallen.

Start-Ups und vermeintliche Visionär*innen wie Elon Musk veröffentlichen ständig Konzepte von vermeintlichen neuen Lösungen. Diese beeindruckt in aufpolierten Animationen meist mit Versprechen von hohen Geschwindigkeiten, niedrigen Kosten und individualisierter Fortbewegung, meist in Kapseln mit modernem Design. Beispiele dafür sind der Hyperloop oder die Tunnel-Konzepte von Elon Musk.

Ob die Konzepte tatsächlich funktionieren, ist fragwürdig. Die Ideen sind keineswegs etwas Neues und die Umsetzung ist bisher erfolglos. Ideen für ein Verkehrsmittel in einer evakuierten Röhre wie dem Hyperloop zum Beispiel gibt es bereits seit den 1950er-Jahren. Der bekannteste Fall für ein gescheitertes Verkehrsmittel sind allerdings Magnetschwebbahnen. Diese wurden in den 2000er-Jahren als vielversprechendes Konzept vermarktet, zeigen sich allerdings als deutlich zu teuer.

Private Unternehmen, die behaupten, sie könnten zu einem Viertel der Kosten des Transrapid einen Transrapid in einer unrealistisch langen geraden Vakuum-Röhre bauen, sind nicht vertrauenswürdig. Die vermeintlich revolutionären Verkehrskonzepte funktionieren scheinbar nur in den Animationen der Unternehmen. Es geht den besagten Unternehmen und Visionär*innen offenbar darum, neoliberale Investor*innen anzulocken, als echte gesellschaftliche Lösungen anzubieten

Diese pseudo-revolutionären Verkehrskonzepte fügen sich dabei gut in neoliberale Ideologie ein. Die Technologie optimiert Geschwindigkeit und Individualität (kleine Kapseln) auf Kosten von Kapazität, Effizienz und Zuverlässigkeit. Somit könnten, sollten die Projekte jemals in der realen Welt umgesetzt werden, nur wenige Menschen in individuellen Kapseln sehr schnell reisen, vermutlich zu einem hohen Preis.

Das widerspricht unserem Grundsatz, Mobilität für alle zugänglich zu machen. Wollen wir das erreichen, ist der richtige Weg auf Verkehrsmittel mit hoher Effizienz, hoher Kapazität und niedrigen Kosten zu setzen. Solange neue Technologien diese Kriterien nicht erfüllen, ist dieses Verkehrsmittel der elektrische und nicht-akkubetriebene Schienenverkehr.

Deshalb fordern wir:

- Investitionen in den Schienenverkehr
- Die Priorisierung von Schienenverkehr in Planungsverfahren
- Zugänglichkeit, Effizienz und Kapazität als Hauptentscheidungsmerkmale

Investitionen in zentral-elektrischen Schienenverkehr

Der effizienteste Schienenverkehr ist derjenige, bei dem Züge von angemessener Größe elektrisch fahren und die Stromversorgung zentralisiert ist. In Deutschland sind derzeit nur 61% des Schienenverkehrsnetzes elektrisch. Oft kommen stattdessen Dieselmotoren zum Einsatz, die mit Dieselgeneratoren Elektromotoren antreiben, um sich fortzubewegen. Das ist ineffizient und je nach Stromerzeugung wesentlich schlechter für das Klima. Ebenso verhält es sich mit akku-betriebenen Zügen. Statt auf solche vermeintlichen Alternativen auszuweichen, sollte in das Schienennetz und dessen Elektrifizierung investiert werden. So ist auch die Antriebsart aus nachhaltigem Wasserstoff eine gute Ausrichtung, in die es sich lohnt weiter zu investieren, um hier im Gegensatz zum Dieselantrieb Klima neutralen Strom für die Züge zu produzieren.

Die Investitionen in das Schienennetz wurden vor allem im Zuge der Umgestaltung der Bahn ab der Bahnvereinigung 1993 stark eingeschränkt. Neben einer Teilprivatisierung wurde eine neoliberale Sparpolitik gefahren. Von 1995 bis 2016 wurden 14% des Schienennetzes stillgelegt, während gleichzeitig mehr Menschen und mehr Güter transportiert wurden. Die Stilllegungen müssen nach Möglichkeit rückgängig gemacht werden und neue Strecken müssen gebaut werden.

Ein gutes Konzept sind zudem separate Fracht- und Hochgeschwindigkeitsnetze. Frachtverkehr ist auf der Schiene effizienter als auf der Straße. Ein Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine gute Alternative zu Autos auf langen Strecken. Da diese beiden Arten von Schienenverkehr in den Geschwindigkeiten massiv vom herkömmlichen Regionalverkehr abweichen, sollten sie nicht dasselbe Schienennetz nutzen. Ansonsten kommt es zu Behinderungen, die Verspätungen auslösen. Frankreich und Japan sind Beispiele, die zeigen, dass ein separates, gut ausgebautes Hochgeschwindigkeitsnetz einen guten Fernverkehr hervorbringt.

Wir fordern:

- Höhere Investitionen in Schienenverkehr:
- Keine Privatisierung des Schienennetzes
- Elektrifizierung des Schienenverkehrs
- Möglichst den Betrieb mit Strom aus erneuerbaren Energien
- Den Ausbau von Fracht- und Hochgeschwindigkeitsnetzen separat vom restlichen Schienenverkehr

Stadt und Land

In der Stadt gibt es deutlich umfangreichere Möglichkeiten, Schienenverkehr umzusetzen. Der Grund dafür ist, dass Mindestkapazitäten in dichter besiedelten Gebieten schneller erreicht werden. Hier bietet es sich daher an, neben dem Langstreckenverkehr vom Hauptbahnhof aus, auch Schienenverkehr für kurze und mittlere Strecken anzubieten.

Leute, die im ländlichen Bereich leben, profitieren daher nicht gleichermaßen von Investitionen in den Schienenverkehr. Im Gegenteil hat die Anzahl angebundener Dörfer bundesweit mit der Sparpolitik der Deutschen Bahn abgenommen.

Wir fordern

- Den Ausbau des Schienenverkehrs auf kurzen und mittleren Strecken in der Stadt
- die Wiederanbindung von allen Kommunen, die von Stilllegung betroffen sind
- die Ausweitung des Schienenverkehrs

Zugang gewährleisten

Die Forderung nach einem kostenfreien ÖPNV für alle ist für uns Jusos schon lange eine Herzensangelegenheit. Mit dem 9€-Ticket hat die Bundesregierung nun für drei Monate einen ersten großen Schritt in diese Richtung getan. Schon kurz nach Beginn des Aktionszeitraums lässt sich der immense Erfolg dieser Maßnahme feststellen. Anfang Juni waren bereits mehr als 7 Millionen Tickets verkauft worden, am Pfingstwochenende waren die Züge vielerorts überfüllt. Das zeigt sehr deutlich: Ein wichtiges Kriterium dafür, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen, ist der Preis.

Aus diesem Grund fordern wir, dass das 9€-Ticket über den Ablauf des Monats August hinaus verfügbar bleibt.

Doch der volle Erfolg des 9€-Tickets fördert auch wieder einmal die Mängel unseres ÖPNV zu Tage. So wird deutlich, dass dringend in den Ausbau des Streckennetzes, die Modernisierung von Zügen und die Ausbildung und angemessene Vergütung des Personals investiert werden muss. All dies ist für uns jedoch kein Grund im Herbst wieder zurück zu höheren Ticketpreisen zu gehen.

Im Gegenteil: Nun muss die Bundesregierung in die Pflicht genommen werden, da schon jetzt klar ist, dass der finanzielle Aufwand, den dieses Ticket bedeutet, für die regionalen Aufgabenträger*innen nicht stemmbar ist, gerade in Verbindung mit den bereits erwähnten, dringend notwendigen Investitionen. Sorgt die Bundesregierung nicht für eine ausreichende Entschädigung für die Einnahmeausfälle, drohen sogar höhere Ticketpreise im Herbst.

Für uns ist jedoch klar: Mobilität ist ein Grundrecht und Förderung des ÖPNV darf nicht an der Finanzierung scheitern. Nie war der Zeitpunkt günstiger als jetzt, vor dem Hintergrund

des aktuell gültigen 9€-Tickets. Machen wir uns also jetzt auf den Weg in Richtung fahrscheinloser ÖPNV, indem wir das 9€-Ticket als Standard etablieren.

Kriminalisierung von Menschen ohne Ticket

Menschen, die ohne Ticket fahren, werden unverhältnismäßig stark bestraft. 1935 wurde das ticketlose Fahren durch die Nazis zu einer Straftat erklärt, für die vermeintliche Täter*innen sogar inhaftiert werden. Die Menschen, die von dieser Kriminalisierung betroffen sind, sind Menschen die sich kein Ticket leisten können, zu 87% arbeitslos, zu 15% ohne Wohnsitz und zu 15% suizidgefährdet. Die Kriminalisierung folgt aus reiner neoliberaler Ideologie, in der Menschen für die Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse zahlen können. Wie perfide das ist, zeigt sich etwa daran, dass sogar die Gefängnisstrafe für die tausenden Betroffenen um ein Vielfaches teuer ist, als es entsprechende Fahrscheine wären.

Als Jusos bleibt unser Ziel und unsere Forderung ein fahrscheinloser ÖPNV für alle. Bis dieses Ziel erreicht ist, solidarisieren wir uns mit den Betroffenen der unverhältnismäßigen Kriminalisierung des fahrscheinlosen Fahrens und setzen uns für eine Verbesserung auf diesem Gebiet ein.

Wir fordern

- Die Abschaffung der Freiheitsstrafe auf ticketloses Fahren
- fahrscheinlosen ÖPNV für alle arbeitslosen Menschen sofort

Erste Klasse auflösen

Als Sozialist*innen sind wir grundsätzlich gegen Klassen-Systeme. Die Klassen in der Bahn bedeuten, dass Menschen mit höheren Einkommen mit mehr Komfort fahren. Plätze mit mehr Raum sollte es vielmehr für diejenigen geben, die den Raum brauchen.

Wir fordern:

- Die Abschaffung der ersten Klasse
- Genug Platz für Menschen und Gepäck im gesamten Zug
- Gleichbehandlung aller Reisenden
- Mehr Raum für bedürftige Menschen, z.B. Behindertenplätze und Extra-Stauraum für Langreisende