

Antrag 244/II/2019

KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Investitionen in den Schienenverkehr

- 1 Die Bundesregierung plant in jedem Haushalt für den
- 2 Schienenverkehr Mittel aufgrund folgender Kriterien ein:
- 3
- 4 1. Die Sicherheit von Fahrgästen und Personal ist zu
- 5 gewährleisten.
- 6 2. Nicht nur der Fernverkehr, auch die Bedienung der
- 7 Fläche ist zu verbessern.
- 8 3. Gleis- Rangieranlagen des Güterverkehrs sind zu
- 9 modernisieren.
- 10 4. Die Pünktlichkeit der Züge ist zu erhöhen.
- 11 5. Die Organisation der Verwaltung der Deutschen
- 12 Bahn ist modernen Erfordernissen anzupassen.
- 13
- 14
- 15

16 Begründung

17 Im Jahr 2002 verzeichnete die Bahn 1,65 Milliarden Rei-
18 sende, 2017 waren es 2,1 Milliarden. Das entspricht einem
19 Zuwachs von 30 Prozent. Knapp 400.000 Menschen sind
20 Tag für Tag in den Sorgenkindern IC und ICE unterwegs.
21 Auch die Bedienung der Fläche ist in den vergangenen
22 Jahren immer weiter ausgedünnt worden. Eine aus Um-
23 weltgründen dringend erforderliche Verlagerung des Gü-
24 terverkehrs von der Straße auf die Schiene hat nicht statt-
25 gefunden, eher im Gegenteil.

26
27 zu 1.: Um die Sicherheit von Fahrgästen und Personal zu
28 gewährleisten sind ein Ausbau des Schienennetzes und
29 die Modernisierung der Signalanlagen erforderlich. Die
30 Gleislänge in Kilometern ist um 9,4% gesunken: 2002
31 gab es 35.804 Kilometer Schiene, 2017 waren es nur noch
32 33.488. Die Funktionsfähigkeit des Netzes lässt zu wün-
33 schen übrig.

34
35 Unfälle sind deshalb weiterhin nicht ausgeschlossen. Im
36 Februar 2014 kollidierte ein Güterzug der privaten nieder-
37 ländischen ERS kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahn-
38 hof Mannheim mit einem aus Graz kommenden Eurocity;
39 35 Menschen wurden verletzt, vier von ihnen schwer. Zwei
40 Jahre später stießen zwei Meridian-Personenzüge auf der
41 eingleisigen Strecke Holzkirchen – Rosenheim bei Bad Aib-
42 ling frontal zusammen, 12 Fahrgäste starben, 89 wurden
43 teils schwer verletzt. Im Mai vergangenen Jahres fuhr auf
44 der – ebenfalls eingleisigen – Strecke Ingolstadt – Augs-
45 burg im Bahnhof Aibach ein Regionalzug (BRB) auf einen
46 stehenden Güterzug der DB Cargo auf. Zwei Tote, 13 Ver-
47 letzte.

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)

48

49 Diese Unfälle sind keine Zufälle, sondern Ergebnisse der
50 Tatsache, dass sich viele Bahnhöfe und Trassen in maro-
51 dem Zustand befinden. „Per Hebel und Stahlzeilzug wer-
52 den nicht selten Signale aus Großvaters Zeiten bedient“
53 (SZ – 6.5.19, S. 4), nur rund 600 von 1.200 Stellwerken sol-
54 len modernisiert werden. Die Fahrdienstleiter trifft nur be-
55 dingt Schuld, modernste Technik, die vorwiegend in Fern-
56 strecken zum Einsatz kommt, hätte ihre Fehlleistungen
57 kompensieren und viel Leid verhindern können.

58

59 zu 2.: Zwar will die Bahn in diesem Jahr ihr Streckennetz
60 erneuern (SZ – 20.2.19, S. 19), 1.500 Kilometer Gleise sol-
61 len saniert, mehr als 300 Brücken und rund 650 Bahnhöfe
62 erneuert werden, 10,7 Milliarden Euro sind dafür vorgese-
63 hen, allerdings nur für die Fernstrecken, sicherlich ein Bei-
64 trag zur Eindämmung der Straßen- und inländischen Flug-
65 verkehrs, das Schienennetz in der Fläche jedoch hat wei-
66 terhin das Nachsehen. Stillgelegte Verbindungen werden
67 nicht reaktiviert, geschlossene Haltepunkte nicht wieder
68 eröffnet, Bahnhöfe – soweit noch am Leben - nur noch
69 „bei Bedarf“ bedient. Wer kann, zieht weg, Leerstände
70 noch preisgünstiger Wohnungen sind die Folge, Ärzte ge-
71 ben auf, Ortsämter, Sparkassen und Supermärkte schlie-
72 ßen, Zurückbleibende – meist ältere Menschen – sind
73 mangels leistungsfähigen ÖPNV auf das eigene Auto an-
74 gewiesen. Wen wundert´s, dass viele sich abgehängt füh-
75 len und politisch ihr Heil bei populistischen Betrügnern su-
76 chen.

77 Hier könnte die Bahn als staatliches Unternehmen durch
78 kluge – freilich erhöhte – Investitionen einen signifikan-
79 ten Beitrag zum Schutz des Klimas und der Umwelt, zur
80 Linderung der Wohnungsnot und zum sicheren Reisen von
81 A nach B leisten. Ein ermutigendes Signal insoweit ist die
82 regelmäßige Verbindung zwischen Luckenwalde und Ber-
83 lin. Warum nicht mehr davon?

84

85 zu 3.: Bisher ist der Transport von Gütern auf der Schiene
86 in Deutschland rückläufig: 2002 waren es noch 278 Mil-
87 lionen Tonnen, 2017 nur noch 271. Zu modernisieren sind
88 die Gleis- und Rangieranlagen, sollte die Bahn ernsthaft
89 vorhaben, der Straße mehr Transporte abspenstig zu ma-
90 chen. Viel zu tun ist auf der größten Rangieranlage Euro-
91 pas in Maschen bei Hamburg. Beschäftigte dort können
92 ein Lied davon singen. Sie klagen über fehlende Informa-
93 tionen bezüglich der Länge von Überholgleisen auf den
94 vorgesehen Strecken von Güterzügen, so dass sie deren
95 Länge nicht korrekt bestimmen können. Geradezu grotesk
96 ist es, wenn Güterzüge vor Grenzübergängen auf deut-
97 scher Seite mangels Elektrifizierung mit Diesellok anrol-
98 len, letztere zeitaufwendig entkoppelt werden muss, da-
99 mit der Zug auf der anderen Seite elektrifiziert weiterrol-
100 len kann. Außerdem fehlen an den Standorten Lokführer

101 zum Wenden der Züge, so dass immer wieder ICEs mit „ge-
102 änderter Wagenreihung“ anrollen und Passagiere ihre re-
103 servierten Plätze nicht finden.

104

105 zu 4.: Sicherlich ist der Mischverkehr, die gemeinsame
106 Nutzung des Gleisnetzes durch City- und Intercityzüge
107 und Güterzüge, zu beenden. In Japan und Frankreich ist
108 das kein Thema, wohl aber in Deutschland, wo leider eine
109 gegenteilige Tendenz zu beobachten ist (SZ – 11.3.19, S.17)
110 Als Sofortmaßnahme käme eine Verkürzung der Güter-
111 züge oder eine Verlängerung der Abstellgleise, auf denen
112 DB – Cargo – Schlangen auf Überholungen durch Fernzü-
113 ge warten, in Betracht. Der oft zu Verspätungen führende
114 Stau auf den Fernstrecken durch zu langsam fahrende Gü-
115 terzüge, denen nur unzureichende Wartegleise zur Verfü-
116 gung stehen, muss aufhören.

117

118 zu 5.: Bis heute wird darüber gestritten, ob die „Bahnre-
119 form“ von vor mehr als 20 Jahren eine Erfolgsstory ist. In-
120 des: Es spricht nicht viel dafür. Die zwecks Vorbereitung
121 der Privatisierungsmanie erfolgte Aufteilung des Unter-
122 nehmens in eigenständige Gesellschaften für das Netz,
123 den Fern- und Nahverkehr sowie die Bahnhöfe hat zu zeit-
124 raubenden Abstimmungsprozessen im Unternehmen ge-
125 führt. „Das Personal an den Bahnhöfen weiß oft nicht, was
126 Leitstellen irgendwo im Land entscheiden“ (SZ – 29.3.19, S.
127 4)

128

129 Will die Bahn den vielfältigen Herausforderungen der mo-
130 dernen Welt wirksam begegnen, als öffentliches Unter-
131 nehmen eine Garantin werden für Klima- und Umwelt-
132 schutz, sicheres und komfortables Reisen, den zuverlässi-
133 gen Transport von Gütern und das erfolgreiche Einwerben
134 der dafür notwendigen finanziellen Mittel, so muss sie ihr
135 strukturelles Problem unverzüglich lösen. Schon aus die-
136 sem Grunde ist eine grundlegende Veränderung der poli-
137 tischen Verantwortlichkeit in unserem Lande erforderlich.