

■ DBV widerspricht der Deutschen Bahn

## DBV: »Bahn ist Teil der nationalstaatlichen Daseinsvorsorge«

aus SIGNAL 02/2008 (Mai 2008), Seite 10 (Artikel-Nr: 10000069)  
Deutscher Bahnkunden-Verband

**Auf der Bilanz-Presskonferenz der Deutschen Bahn AG am 31. März 2008 betonte Bahnchef Hartmut Mehdorn die nunmehr erreichte Kapitalmarktfähigkeit der Bahn - das strategische Ziel der letzten Jahre. Der Börsengang könne somit nach entsprechender Entscheidung der Politik vollzogen werden, um frisches Kapital für dringend notwendige Investitionen zu erhalten. »Das nationale staatliche Daseinsvorsorge-Monopol hat sich erledigt!«, so der Bahnchef...**

Dem widerspricht der Deutsche Bahnkunden- Verband (DBV) energisch. Die grundgesetzlich garantierte Daseinsvorsorge als Garant der staatlichen Ordnung und der Freiheit des Einzelnen muss erhalten bleiben. Sie steht auch nicht im Widerspruch zu rechtlichen Regelungen auf der europäischen Ebene. Richtig ist, dass Marktregeln nicht mehr vorrangig im Nationalstaat gemacht werden und der Konkurrenzdruck auf die DB durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem In- und Ausland wächst. Dies kann jedoch nicht bedeuten, Angebote und Leistungen für immer mehr Menschen zu schmälern, wo es den Gewinnerwartungen eines Rendite-orientierten Unternehmens zuwider läuft - und dies wäre die Folge, wenn die staatliche Daseinsvorsorge keinen Bestand mehr haben sollte. Andererseits stellt sich auch die Frage, inwieweit ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen Aufgaben der Daseinsvorsorge erbringen muss, die im Kern staatlicher Natur sind?

»Der Kunde soll auch 2008 noch mehr ins Zentrum des Handelns der DB gestellt werden«, umriss Mehdorn eines seiner Ziele. Doch wie ist das vereinbar mit dem Verkauf vieler Bahnhöfe und dem verbreiteten Abzug von Servicepersonal?

Die dargestellten Erfolge der DB bei der Bestandssicherung des Schienennetzes, zum Beispiel die Halbierung der Langsamfahrstellen, sind nach Ansicht des DBV nur die eine Seite einer Medaille. Fakt ist, dass die DB viele regionale Strecken vernachlässigt. Die Folgen sind Schienenersatzverkehr, sinkende Fahrgastzahlen und die Abbestellung von SPNVLeistungen durch die Länder und daraus folgend Streckenstilllegungen. Auch der Rückbau vieler Überholgleise hat zu einer künstlichen Verknappung der Schienenwege geführt, wodurch für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen der Netzzugang erschwert wurde. Positiv ist, dass der Marktanteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen laut DB-Angaben dennoch auf 16 Prozent im Regionalverkehr und 20 Prozent im Güterverkehr stieg. Der staatlich geregelte Marktzugang und damit der Wettbewerb auf dem Schienennetz funktionieren in Deutschland offensichtlich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000069>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten