

Bahnreform kostet Milliarden

Leipzig. Gottfried Ilgmann, 60, war von 1990 bis 1991 Sekretär der Regierungskommission Bahn. Der Verkehrsexperte aus Berlin hat für eine Anhörung am 29. März im Verkehrsausschuss des Bundestags ein Gutachten erstellt, in dem er hart mit der Bahn AG ins Gericht geht. Deren Chef Hartmut Mehdorn verkündete jüngst, die Bahnreform habe Milliarden eingespart. Seine Rechnung ergebe das Gegenteil, betont Ilgmann im Gespräch mit unserer Zeitung.

Frage: Hartmut Mehdorn zufolge hat die Bahn AG seit ihrer Gründung 1994 die Steuerzahler um 108 Milliarden Euro entlastet - verglichen mit einem Fortfahren unter alten Bedingungen. Sie sagen hingegen, jedes noch so schwache Bahn-Management hätte das geschafft. Gönnen Sie Mehdorn den Erfolg nicht?

Gottfried Ilgmann: Ich gönne es ihm. Aber 108 Milliarden Euro sind 70 Prozent des Umsatzes von 155 Milliarden Euro, den die Bahn - addiert über 10 Jahre - erzielt hat. Den Umsatz der zugekauften Stinnes AG heraus gerechnet. Es müsste sogar Laien misstrauisch machen, welcher Maßstab hier angelegt wird. Das Modell einer fiktiven Behördenbahn, das Mehdorn als Vergleich verwendet, entstand Ende 1991, als der Verkehr der Deutschen Reichsbahn zusammenbrach. Auch die alte Bundesbahn verlor damals Marktanteile. Genau in dieser Situation entstand die Trendfortschreibung auf zehn Jahre - und damit ein Horrorszenario. Das sollte jedem Abgeordneten klar machen: Das passiert, wenn wir nichts unternehmen.

Also kann man dem Bahnchef keinen Vorwurf machen, wenn er diesen Vergleich zieht?

Doch, denn es ist völlig abwegig, eine entschuldete Aktiengesellschaft, die einen exzellenten Neubeginn hatte, mit einem Modell zu vergleichen, das von vorne herein hoffnungslos war. Damit würde ich nicht werben, das ist ziemlich daneben.

Die Regierungskommission hat damals nicht nur ein Szenario für eine fiktive Behördenbahn, sondern auch für eine Aktiengesellschaft entworfen, die Deutsche Eisenbahn AG (DEAG). Mit diesem Modell vergleicht Bahn-Finanzchef Diethelm Sack die Entwicklung seines Konzerns und sieht ebenfalls große Einsparungen.

Diethelm Sack behauptet, die Bahn AG habe innerhalb von neun Jahren 32 Milliarden Euro gegenüber dem Modell der Reformväter gespart. In meiner Rechnung hingegen wurde der Steuerzahler um mindestens 17 Milliarden mehr zu Kasse gebeten.

Wie kommt es zu diesem großen Unterschied?

Es wurde zum Beispiel als Ersparnis für den Steuerzahler verbucht, dass der Bund die Altschulden der Bahn nicht wie geplant bedient hat, sondern sie weiter vor sich her schiebt. Ein anderes Beispiel: Bereits vor der Bahnreform 1993 war massiv Personal bei der Reichsbahn abgebaut worden. In der fiktiven Rechnung für die DEAG wurde aber von überzähligen Mitarbeitern zu Beginn der Reform am 1. Januar

1994 ausgegangen. Die eingesparten Personalkosten sind also keine Leistung des Bahnmanagements, sondern beruhen auf einer günstigeren Ausgangslage, die sich schon vor der Bahnreform eingestellt hatte.

Warum ist dies sonst noch niemandem aufgefallen?

Kaum jemand kann die Aussagen der Bahn widerlegen, weil heute weniger als eine Handvoll Leute über die hierfür notwendigen Unterlagen verfügt. Ich hatte damals die Regierungskommission beraten und anschließend den Bundesverkehrsminister bei der Umsetzung der Kommissionsempfehlungen. Zufälligerweise habe ich noch fast alle Papiere. Ich denke, auch Diethelm Sack hat die Unterlagen aufgehoben.

Die Bahn AG soll 2005 an die Börse gehen. Wie schätzen Sie den Erfolg eines Unternehmens ein, bei dem per Verfassung zu 51 Prozent dauerhaft der Staat mit von der Partie ist?

Diesen Weg hat schon der Ex-Aufsichtsratsvorsitzende der Bahn Dieter Vogel abqualifiziert. Es fehlt eine wichtige Voraussetzung: Das Unternehmen muss eine nach oben offene Renditechance haben. Wie werden Anleger darauf reagieren, wenn der Hauptaktionär, also der Bund, sagt: Statt Gewinne auszuschütten möchten wir die Finanzierungsvereinbarungen über die Netzinvestitionen nachverhandeln - zu Lasten der Netztochter des DB-Konzerns versteht sich.

Sie fordern seit langem, das Netz der Bahn von den ebenfalls im Konzernbesitz befindlichen Transportunternehmen zu trennen.

Ja, denn wir brauchen mehr Wettbewerb. Man kann nicht einem Quasi-Monopolisten wie der Bahn sagen: Nun werde mal schön besser und billiger. Theoretisch ist das möglich, aber in der Welt der Unternehmen ist so etwas noch nie beobachtet worden.

Interview: Maja Zehrt

Das Gutachten von Gottfried Ilgmann steht im Internet: www.bahn-report.de