

Das Sparwunder

Deutsche Bahn: Hat die Bahnreform tatsächlich Milliarden eingespart? Ein Gutachten sagt das Gegenteil.

Niemand soll sagen, **Hartmut Mehdorn** (61) sei geizig. Für die Zehn-Jahr-Feier der Deutschen Bahn AG Mitte Januar in Berlin mietete der Vorstandschef den edelsten Saal der Hauptstadt, den Ballraum des neuen Hotels „Ritz-Carlton“.

Auch mit Selbstlob ging er spendabel um. Die Bahn-Reform, die Umwandlung der Behörden Bundesbahn und Reichsbahn in die Deutsche Bahn AG, sei ein großer Erfolg gewesen, rief Mehdorn der Festgemeinde zu. Sie habe den Steuerzahler seit 1994 um 108 Milliarden Euro entlastet, verglichen mit einem Fortfahren unter alten Bedingungen.

Sein Konzern habe sogar weniger Staatsgeld verbraucht als eine fiktive Privatbahn, wie sie damals von den Vätern der Reform erdacht worden war. Diese Modellrechnung, so Mehdorn, „wurde um mehr als 44 Milliarden Euro übertroffen“.

Ein kühnes Kalkül. Ein noch unveröffentlichtes Gutachten jedenfalls kommt zu völlig gegenteiligen Schlüssen: Die Bahn kam den Fiskus demnach weitaus teurer als geplant.

Autor des Gutachtens ist **Gottfried Ilgmann** (59), renommierter Verkehrsexperte aus Berlin. Er beriet Anfang der 90er Jahre die Regierungskommission Bahn, die das Reformwerk entwarf. Seine Gegenrechnung wird er am 29. März dem Verkehrsausschuss des Bundestags vortragen, auf Einladung der CDU/CSU.

Die von Mehdorn reklamierte Ersparnis von 108 Milliarden Euro hält Ilgmann für völlig abwegig. Den Vergleich zwischen dem heutigen Zustand und dem Weitermachen mit Reichsbahn und Bundesbahn, resümiert der Experte seine Studie, „hätte

die DB besser gar nicht gezogen“. Die Trendfortschreibung sei ein „Horror-szenario“ gewesen, um die Politiker aufzurütteln. „Auch ein noch so schwaches DB-Management hätte dieses Szenario übertroffen.“

Die angebliche Ersparnis von 44 Milliarden Euro gegenüber der Projektion der Reformväter zerpfückt

Jubelfeier in Berlin: Ob Bundeskanzler Schröder den kühnen Rechnungen von Bahn-Chef Mehdorn Glauben schenkt?



der Gutachter Punkt für Punkt. So verwendete Bahn-Finanzchef **Diethelm Sack** (55), der das Rechenwerk entwarf, als Vergleichsbasis offenbar nicht die letzte Fassung der Modellrechnung, sondern eine überholte, pessimistischere Version. Außerdem wertete er es fälschlicherweise als Erfolg der Bahnreform, dass bestimmte ungünstige Annahmen der Projektion nicht eintraten, etwa eine größere Rücksichtnahme beim Personalabbau im Osten. Abwegig auch, dass Sack es als Ersparnis für die Steuerzahler verbuchte, dass der Bund die Altschulden der Bahn nicht wie geplant abgezahlt hat, sondern sie weiter vor sich herschiebt.

Ilgmanns Fazit: Der Steuerzahler sei nicht entlastet, sondern um 17 Mil-

liarden Euro höher belastet worden. Noch nachteiliger falle der Vergleich aus, so das Gutachten, wenn man die Leistungen der Bahn an dem Modell von 1993 messe. Die AG sollte in den ersten neun Jahren nach der Gründung insgesamt 19,6 Milliarden Euro Gewinn abwerfen. Tatsächlich waren es nur 0,6 Milliarden Euro.

Michael Machatschke

Horrorszenario als Grundlage:

Bahn-Finanzvorstand Sack operierte mit zweifelhaften Vergleichszahlen