

## Einzelplan 06: Finanzministerium

### Kapitel 0620 Betriebe und Beteiligungen

#### Betätigungsprüfungen im Eisenbahnbereich

**10**

**Die Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs, namentlich die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs, hat neue Chancen und Risiken eröffnet. Markt und Wettbewerb im Eisenbahnbereich sind bisher nur in Ansätzen erkennbar.**

#### 1 Anlaß und Gegenstand der Prüfung

##### 1.1 Allgemeines

Die Neustrukturierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum 01.01.1996 und die seither eingetretene Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) waren für den RH Anlaß, sich mit der Rolle des Landes als Anteilseigner zweier Eisenbahnunternehmen auseinanderzusetzen. Ins Gewicht fiel auch der Umstand, daß das Land in der Vergangenheit hohe Kapitalzuführungen in diese Unternehmen leisten mußte.

In die Prüfung einbezogen wurde auch ein Dienstleistungsunternehmen, welches vom Land in Zusammenhang mit der Umsetzung der Bahnstrukturreform gegründet worden war.

## 1.2 Im Eisenbahnbereich tätige Landesunternehmen

Die Prüfung umfaßte folgende im Eisenbahnwesen tätige Unternehmen:

- SWEG - Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft, Lahr
- HzL - Hohenzollerische Landesbahn AG, Hechingen
- NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Stuttgart.

SWEG:

Aus den Ende des 19. Jahrhunderts gegründeten Unternehmen der Badischen Lokaleisenbahn AG, Karlsruhe, und der Lahrer Straßenbahn AG ging nach wechselhaften unternehmerischen Zwischenstationen die SWEG hervor. Als Folge dieser historischen Entwicklung, sowie der Stilllegung und Übertragung von Bahnstrecken präsentiert sich das Schienennetz der SWEG als inhomogen über den westlichen Landesteil verstreut und mehr als gewachsenes Ergebnis denn als Ergebnis einer verkehrsgerechten Planung.

Daneben hat der Omnibusverkehr zunehmend an Bedeutung gewonnen und erreicht inzwischen 80 % der Umsatzerlöse. Das Streckennetz umfaßt große Gebiete des Landes zwischen Lörrach im Süden und Bad Mergentheim im Nordosten. In sieben Städten betreibt SWEG die Stadtverkehre.

Im Gj. 1996 erzielte die Gesellschaft 66 Mio. DM Umsatzerlöse und beschäftigte 570 Arbeitnehmer.

HzL:

Das ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts gegründete Unternehmen ist bis heute vorwiegend im Bereich des ehemaligen Landes Hohenzollern tätig. Dies gilt auch für den Omnibusverkehr, der allerdings nicht die gleiche Bedeutung wie bei der SWEG gewonnen hat (Umsatzanteil unter 50 %).

Im Gj. 1996 erzielte die Gesellschaft Umsatzerlöse von 17 Mio. DM und beschäftigte 166 Arbeitnehmer.

NVBW:

Gegenstand des 1995 gegründeten Unternehmens ist die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich des SPNV, insbesondere die Unterstützung des Landes bei der Erledigung seiner temporären gesetzlichen Aufgabe als Träger des SPNV.

Im Gj. 1996 erzielte die Gesellschaft Umsatzerlöse von 1 Mio. DM und beschäftigte zehn Arbeitnehmer.

## 2 Ertragslage der Unternehmen

Die Jahresüberschüsse (+) und die Jahresfehlbeträge (-) betragen

Unternehmen	1992 DM	1993 DM	1994 DM	1995 DM	1996 DM
SWEG	- 10 292 914	- 5 406 916	+ 253 196	+ 284 699	+ 351 227
HzL	- 1 074 213	- 240 855	- 683 545	- 1 606 430	- 437 672
NVBW				0	+ 71 731

Das UVM hat im Verlauf des Denkschriftverfahrens mitgeteilt, daß die Eisenbahngesellschaften für 1997 mit Jahresüberschüssen von rd. 1 Mio. DM (SWEG) und 500 000 DM (HzL) rechnen, die vorrangig durch die Geschäftsausweitung auf Grund der vom UVM bestellten und vergüteten Verkehrsleistungen (s. Pkt. 4.3.2) ermöglicht wurden.

## 3 Umfang der Beteiligungsengagements

**3.1** Die finanzielle Entwicklung der beiden Eisenbahnunternehmen ist bisher gekennzeichnet durch hohe Verluste. Beide Unternehmen müssen in ihren Bilanzen hohe Verlustvorträge verkraften; bei SWEG ist der Bilanzverlust - trotz der o.g., geringen Jahresüberschüsse - sogar mehrere Millionen DM höher als das Eigenkapital. Deshalb stehen die unter Pkt. 2 genannten Jahresüberschüsse auch nicht für Dividendenausüttungen zur Verfügung.

Um Finanzierungsprobleme der Gesellschaften auszuräumen, war das Land immer wieder zu Kapitalzuführungen gezwungen. Diese waren beträchtlich und kommen im Nennwert der in Landeshand befindlichen Aktien nicht genügend zum Ausdruck:

- Bei SWEG (Anteil des Landes 100 %) hat das Land in den letzten Jahren nicht nur das Grundkapital um 5 Mio. DM auf 10 081 000 DM erhöht (1990), sondern der Gesellschaft durch einen Darlehensverzicht (1990) und andere Kapitaleinlagen (1992, 1993 und 1995) 27,6 Mio. DM mehr Kapital zugeführt als im Nennwert seiner Aktien zum Ausdruck kommt.
- Bei HzL (Grundkapital 8 500 000 DM, Anteil des Landes 6 114 000 DM = 72 %; Rest je hälftig Landkreis Sigmaringen und Zollernalbkreis) hat das Land durch verschiedene Darlehensverzichte (insbesondere 1993) 6,6 Mio. DM mehr Kapital eingesetzt als im Nennwert seiner Aktien zum Ausdruck kommt.

**3.2** Das Stammkapital von NVBW beträgt 1 Mio. DM, Alleingesellschafter ist das Land.

## **4** Wichtiges Landesinteresse an SWEG und HzL

### **4.1** Beteiligungsvoraussetzungen

§ 65 Abs. 1 Nr. 1 LHO setzt für die Beteiligung des Landes an einem Unternehmen in einer Rechtsform des privaten Rechts ein wichtiges Interesse des Landes voraus. Der RH hat untersucht, welche Bedeutung der Beteiligung des Landes an den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Neustrukturierung des SPNV und im Hinblick auf die weiteren Geschäftsfelder der Unternehmen (namentlich im Omnibus- und im Schienengüterverkehr) zukommt.

### **4.2** Neustrukturierung des ÖPNV

Im Zuge der Umsetzung EU-rechtlicher Vorgaben durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz wurde das Eisenbahnwesen in Deutschland reformiert. Darauf aufbauend schuf das Land einen eigenen landesgesetzlichen Rahmen durch das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des ÖPNV in Baden-Württemberg. Für die beiden Eisenbahngesellschaften und die Beziehung des Landes zu diesen sind folgende Grundsätze von Bedeutung:

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Das Land fördert den ÖPNV nach Maßgabe des StHpl.
- Träger der Aufgabe des SPNV ist das Land, des übrigen ÖPNV die Landkreise. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV ist nach der Gesetzesbegründung dem Land nur "zunächst" - d.h. bis zu einer Kommunalisierung - vorbehalten. Sie beinhaltet nicht den Betrieb des SPNV (ebensowenig wie beim übrigen ÖPNV).
- Die Verkehrsunternehmen können Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich erbringen. Ist dies nicht der Fall, so kann der Aufgabenträger die Verkehrsleistungen bei einem Verkehrsunternehmen bestellen (sog. Bestellerprinzip). Ziel ist ein Angebot zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit. Findet sich kein Anbieter, können einem Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen gegen Kostenerstattung auferlegt werden.

Dadurch wird erreicht, daß

- die politische und die finanzielle Verantwortung für das ÖPNV-Angebot beim Aufgabenträger als Besteller von Verkehrsleistungen liegt, sofern die Leistungen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, und
- die unternehmerische Verantwortung für die Erbringung von Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen liegt.

### **4.3 Das Bestellerprinzip**

**4.3.1** Das Land hat die Deutsche Bahn AG in einem sog. Verkehrsvertrag mit der Weiterführung von ihr bisher auf dem Bundesbahnnetz erbrachter Verkehrsleistungen beauftragt. Darüber hinausgehende, neu angebotene Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der Bundesbahn basieren ebenfalls auf Verkehrsverträgen, die das Land mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen hat, auch die neuen Verkehre von SWEG und HzL. Auf ihrem eigenen Netz dagegen erbringen die landesbeteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, jedoch auf fast allen Strecken mit z.T. beträchtlichen Verlusten. Sie tun das in der Gewißheit, dabei nicht kostendeckend zu arbeiten, zugleich aber in der Hoffnung, daß der Abmangel irgendwie gedeckt wird (wobei realistischerweise letztendlich Kapitalzuführungen namentlich des Landes herhalten müssen). Ein wesentliches Ziel des Eisenbahnneuordnungsgesetzes - Wettbewerb auch im SPNV einzuführen - wird somit für die eigenen Bahnstrecken von SWEG und HzL nicht verfolgt.

Hier scheint bereits der Zielkonflikt auf, der in den Interessenunterschieden des Landes einerseits als Allein- bzw. Mehrheitsaktionär von SWEAG und HzL und andererseits als Initiator von Wettbewerb im SPNV liegt.

**4.3.2** Umgesetzt wurde das Bestellerprinzip dagegen insoweit, als das UVM die beiden Landesunternehmen - teils mittelbar über Tochtergesellschaften - in sog. Verkehrsverträgen beauftragt hat, SPNV-Leistungen auf dem Schienennetz der ehemaligen Bundesbahn zu erbringen. Hierfür erhalten die Landesunternehmen grundsätzlich die gleiche Zugkilometervergütung wie sie - als Durchschnittsbetrag - auch die Deutsche Bahn AG erhält.

Dem Abschluß der Verkehrsverträge ging keine Ausschreibung voraus. Es wurde also nicht versucht, den Wettbewerb auf der Schiene zu fördern und so eine der Zielsetzungen der Bahnreform zu verfolgen. Dabei hat das UVM gegenüber dem Landtag selbst darauf hingewiesen, daß der Aufbau wettbewerblicher Strukturen und die Vorschaltung von Wettbewerbsverfahren beim Abschluß von Verkehrsverträgen geeignete Mittel zur Erhöhung der Transparenz und zur Steigerung der Kosteneffizienz im SPNV seien; ein Leistungswettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern sei Voraussetzung für eine effizientere Leistungserstellung und fördere gleichzeitig Innovationen im SPNV. Deswegen werde sich die Landesregierung weiterhin dafür einsetzen, daß nichtbundeseneigene Eisenbahnen verstärkt als Anbieter von Leistungen im SPNV auftreten könnten und dadurch vor Abschluß von Verkehrsverträgen ein Vergleich zwischen mehreren Angeboten ermöglicht werde (DS 12/790).

Tatsächlich hat sich das UVM anders verhalten und Verkehrsleistungen ohne weiteres bei den beiden Landesunternehmen bestellt. Um diese einen Schonzaun zu ziehen, indem man sie vor Wettbewerb schützt, bedeutet aber gerade nicht, sie wettbewerbsfähig zu machen.

Es ist einzuräumen, daß durch die Bestellung der Verkehrsleistungen bei den landesbeteiligten Eisenbahngesellschaften außerhalb des Wettbewerbs das jeweilige Unternehmen finanziellen Nutzen hat. Aber es nicht auszuschließen, daß dadurch zu Lasten des Landeshaushalts höhere Kosten entstehen, als sie der Markt erfordern würde.

#### 4.4 Neue Entwicklungen im Verkehrsbereich

Der RH hatte das UVM und das FM (welches für die Verwaltung der Beteiligungen an den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig ist) bereits 1995 darauf hingewiesen, daß zumindest seit der Neustrukturierung des ÖPNV das wichtige Interesse des Landes nicht ohne weiteres zu erkennen sei. Diese Frage als Voraussetzung für die Unternehmensbeteiligung mag in der Vergangenheit überlagert worden sein von der Tatsache, daß die Unternehmen dauernd hohe Verluste erlitten und für das Land von daher - mangels potentieller Übernehmer - kaum eine praktische Möglichkeit bestand, sein gesellschaftsrechtliches Engagement zu beenden. Mit der Neustrukturierung des ÖPNV hat sich die Situation jedoch grundlegend geändert:

Das Bestellerprinzip bezweckt, daß bei den Unternehmen, die SPNV betreiben, keine negativen Betriebsergebnisse mehr anfallen. Dies ist bei SWEG und HzL aber nur erreichbar, wenn das Bestellerprinzip auch auf ihren eigenen Schienennetzen konsequent umgesetzt wird (was bisher nicht der Fall ist), ansonsten bleibt ein kostendeckender Betrieb wohl eher Wunschdenken, auch angesichts der jüngeren Geschäftsausweitungen. Unter der Geltung des Bestellerprinzips ist aber die Möglichkeit des Landes, sein gesellschaftsrechtliches Engagement bei den Unternehmen zu beenden, nicht weiter im Bereich des Theoretischen angesiedelt.

#### 4.5 Unternehmensaktivitäten außerhalb des SPNV

Auch die Aktivitäten der beiden Landesunternehmen außerhalb des SPNV dürften kaum geeignet sein, ein wichtiges Interesse des Landes an den Beteiligungsengagements zu begründen.

Der übrige ÖPNV, hier die Personenbeförderung im Linienbusverkehr, der wie dargestellt bei beiden Unternehmen einen beträchtlichen Umfang einnimmt bzw. sogar dominiert, ist keine Aufgabe des Landes. Zudem ist dieser (Markt-)Bereich von privaten Unternehmern genügend besetzt, so daß nicht zu befürchten stünde, bei einer Privatisierung der Unternehmen müsse die bisherige verkehrsmäßige Versorgung eingeschränkt werden. Daß eines der Unternehmen in großem Umfang sogar Stadtverkehre betreibt, liegt ebensowenig im wichtigen Landesinteresse wie die Bustouristik des anderen Unternehmens.

Auch der Schienengüterverkehr ist ein Geschäftsfeld, das kaum geeignet sein dürfte, ein wichtiges Landesinteresse an den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu begründen:

- Bei einem der Unternehmen entfallen 85 % des Güterverkehrs auf die Beförderung eines Massenguts für einen einzigen Kunden, so daß schon von daher ein wichtiges Landesinteresse kaum abzuleiten ist.
- Die Investitionen im Güterverkehr wurden zum Großteil vom Land mittels (freiwilliger) Zuschüsse finanziert, welche nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz als Freiwilligkeitsleistung gewährt werden. Ohne diese Zuschüsse hätten sich für die Unternehmen auf allen Strecken hohe Abmängel im Güterverkehr ergeben.

Da zudem eines der Eisenbahnunternehmen durch den Umfang der Geschäftsbeziehungen in eine wirtschaftliche Abhängigkeit zu einem Kunden geraten ist (s.o.) und dessen Ausfall für das Unternehmen existenzbedrohend sein könnte, außerdem Güterverkehrsaufkommen und Umsatzerlöse auf fast allen Strecken eine stark sinkende Tendenz ausweisen, sprechen auch kaufmännische Gesichtspunkte nicht für ein weiteres Landesengagement.

#### **4.6 Perspektiven für die Beteiligungsengagements**

**4.6.1** Der RH hat sich auch mit der Frage des Zusammengehens der beiden Unternehmen befaßt:

- Eine Fusion beider Unternehmen könnte gewisse Wirtschaftlichkeitspotentiale erschließen (z.B. zentrale Beschaffung der Betriebs- und Finanzierungsmittel, Fabrikat- und Typenbereinigung im Bahn- und Omnibusbereich, Transfer von Know-how, Kosteneinsparung insbesondere im Führungs- und Verwaltungsbereich sowie bei der Kontrolle des Unternehmens).  
Ein Zusammengehen der beiden Verkehrsunternehmen würde jedoch die Grundprobleme nicht lösen.
- Eine Einbringung der Beteiligungen an den beiden Eisenbahngesellschaften unter Beibehaltung ihrer Selbständigkeit in eine Verkehrsholding, wie sie das UVM präferiert, dürfte kaum nennenswerte Wirtschaftlichkeitspotentiale freisetzen, sondern eher bestehende Strukturen verfestigen und neue Instanzen schaffen. Auch auf diesem Wege würden die Grundprobleme nicht gelöst.



**4.6.2** Der RH empfiehlt daher, daß das Land möglichst seine gesamten Aktien der SWEG und der HzL veräußert. Positive Auswirkungen auf den Landeshaushalt ergäben sich dann nicht nur durch die Veräußerungserlöse, sondern auch dadurch, daß die Gefahr künftig erforderlicher Kapitalzuführungen an die Unternehmen gebannt würde.

Eine Veräußerung der Aktien beider Eisenbahngesellschaften hätte zudem positive Aspekte hinsichtlich der Aufgabenträgerschaft des Landes für den SPNV: Künftig wären Eisenbahnverkehrsleistungen nach dem Bestellerprinzip anzubieten und zu vergüten, ohne daß das Land gleichzeitig auf die finanzielle Situation der landesbeteiligten Eisenbahngesellschaften Rücksicht nehmen müßte. Das Land wäre dann auch nicht dem Ansinnen ausgesetzt, durch Subventionierung unrentable Strecken eines landesbeteiligten Unternehmens aufrecht zu erhalten. Außerdem würde der Interessenkonflikt aufgehoben, der darin besteht, daß das Land derzeit sowohl auf der Nachfrageseite - durch die Vergabe von Verkehrsleistungen - als auch mittelbar auf der Anbieterseite - über die landesbeteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen - steht.

**4.6.3** Das FM, welches nach § 65 Abs. 2 LHO für die Verwaltung der Beteiligungen an den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig ist, und das aus verkehrsfachlicher Sicht damit befaßte UVM nehmen zu der Empfehlung des RH unterschiedliche Standpunkte ein:

- Das FM, welches schon in dem Bericht zum StHpl. für 1998 und 1999 dargelegt hat, daß es die Übernahme von SWEG und HzL durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen anstrebe, steht der Empfehlung des RH zur Privatisierung aufgeschlossen gegenüber. Es sieht die Möglichkeit, daß die Veräußerung an einen finanzstarken Partner dazu führen könnte, daß der Deutschen Bahn AG im Regionalverkehr ein potenter Wettbewerber erwächst. Dadurch könnte deren Monopolstellung aufgebrochen und ein Preiswettbewerb bezüglich der Leistungen im Regionalverkehr herbeigeführt werden. Dieses wünschenswerte Ergebnis könnten SWEG und HzL nicht aus eigener Kraft schaffen, und zwar um so weniger, als das Land bei der schwierigen Haushaltssituation nicht in der Lage sei, den beiden Unternehmen das dafür notwendige Kapital zur Verfügung zu stellen.
- Das UVM plädiert für eine Lösung, bei der die Beteiligungen an den beiden Eisenbahngesellschaften unter Beibehaltung ihrer Selbständigkeit in eine Verkehrsholding eingebracht werden sollen. Eine Privatisierung der Unternehmen komme aus struktur-, wettbewerbs- und finanzpolitischen Gründen nicht in Betracht.

Im Verlauf des Prüfungsverfahrens wurde im Frühjahr 1998 die Frage einer Privatisierung auf Ministerebene erörtert. Nach dem Ergebnis dieses Gesprächs soll zunächst die Holdinglösung umgesetzt und erst danach - in etwa zwei Jahren - die Frage einer Privatisierung entschieden werden.

**4.6.4** Nach Auffassung des RH sollte die Privatisierung der beiden Eisenbahngesellschaften jetzt angegangen und nicht erst in zwei Jahren oder später darüber befunden werden. Abgesehen davon, daß die Holdinglösung wie bereits erwähnt kaum nennenswerte Wirtschaftlichkeitspotentiale freisetzen dürfte und zudem neue Instanzen geschaffen würden, ist völlig offen, ob die Kosten dieser Lösung bei einer späteren Privatisierung über einen entsprechend höheren Veräußerungserlös wieder hereingeholt werden könnten. Zudem bieten die jetzige Phase der Neustrukturierung und die Aufbruchstimmung in diesem Dienstleistungsbereich wohl die beste Möglichkeit zur Veräußerung der Beteiligungen.

Die vom UVM genannten struktur-, wettbewerbs- und finanzpolitischen Gründe sprechen nicht gegen, sondern für eine baldige Privatisierung.

## **5 Die NVBW als verlängerter Arm des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

Dem unter Pkt. 1.2 dargestellten Unternehmensgegenstand folgend, betätigt sich die NVBW im Rahmen eines mit dem UVM geschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrags insbesondere mit der Abstimmung von Fahrplänenwürfen auf regionalen Fahrplankonferenzen, der Mitarbeit beim Abschluß von Verkehrsverträgen, der Erarbeitung und Fortschreibung eines landesweiten Bedienungskonzepts im SPNV sowie der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Durchführung von Nahverkehrstagen). Damit erledigt die NVBW grundsätzlich Aufgaben, welche sonst wegen der zunächst dem Land vorbehaltenen Aufgabenträgerschaft für den SPNV vom UVM selber wahrzunehmen wären. Dem entspricht es, daß sich ihre Tätigkeit nach dem Geschäftsbesorgungsvertrag ausdrücklich auf ein Zuarbeiten für das UVM beschränkt, und zwar ohne eigene Entscheidungskompetenz und entsprechende Verantwortung.

Durch diese Aufgabenzuweisung und die Art der Aufgabenerledigung ist die Gesellschaft faktisch in das UVM eingebunden. Ihre Funktion als verlängerter Arm bzw. "Außenstelle" des UVM entspricht erklärtermaßen dem Wunsche des Ministeriums.

Die Gesellschaft wurde somit nicht zu dem Zwecke gegründet, daß sich das Land der Möglichkeiten eines marktorientierten Unternehmens bedienen kann.

Die Gründung von NVBW hatte zur Folge, daß eine für erforderlich gehaltene, angesichts haushaltsrechtlicher Beschränkungen realistischerweise wohl nicht mögliche Personalaufstockung im Bereich der Landesverwaltung vermieden werden konnte. Das haushaltmäßige Ergebnis, daß Personalkosten durch Sachkosten ersetzt werden, rechtfertigt es nicht, ein Unternehmen in privater Rechtsform einzurichten.

Dies gilt um so mehr bei einer Gestaltung, die nennenswerte Kosten nach sich zieht, welche ansonsten nicht angefallen wären. So entstand bei NVBW z.B. in einem einzigen Gj. allein eine Umsatzsteuer von mehreren 100 000 DM für Leistungen nach dem Geschäftsbesorgungsvertrag, die dem Land in Rechnung gestellt werden und in derselben Höhe den Landeshaushalt belasten. Von dem entsprechenden Steueraufkommen verbleibt dem Land aber nur ein kleiner Teil.

Der RH betrachtet die NVBW auf Grund ihrer Aufgabenstellung als nicht auf Dauer angelegten Sonderfall; zudem ist die Aufgabenerledigung durch NVBW nach dem Eindruck des RH positiv zu beurteilen. Deswegen sieht er derzeit davon ab, die Gesellschaft in Frage zu stellen. Er empfiehlt aber, daß das Land künftig keine Unternehmen in der Rechtsform des privaten Rechts mehr gründet, die faktisch nur ein Ministerium um reine Verwaltungsaufgaben entlasten.