



ZUKUNFTSSICHERUNG DES ÖPNV IN LEIPZIG - CDU-FRAKTION WILL LVB STÄRKEN

von Peggy Liebscher, Stv. Fraktionsvorsitzende

I. Vorbemerkung

In den letzten Wochen hat der SWL- Anteilsverkauf reichlich Raum in den regionalen und überregionalen Medien eingenommen.

Um der Gefahr entgegenzuwirken, dass dabei die finanzpolitisch und strukturell zwingend notwendige und von der CDU-Fraktion von Anfang an geforderte Umstrukturierung der LVV mit deren Töchtern LVB und KWL medial auf der Strecke bleibt, möchte ich Ihnen unsere Argumente zum Thema „Zukunftssicherung der LVB“ näher erläutern.

Um eines klar festzuhalten, der SWL-Anteilsverkauf ist erforderlich,

um das erfolgreich arbeitende Unternehmen Stadtwerke Leipzig in einem immer härter werdenden Energiemarkt überlebensfähig zu halten und vor allem vor feindlichen Übernahmen zu schützen. Deshalb benötigen wir einen strategischen Partner. Ob dies Gaz de France ist, wird in den kommenden Wochen von unserer Fraktion intensiv geprüft.

Diese Anteilsveräußerung hat jedoch allein keinen Sinn, wenn man nicht zugleich am Sorgenkind LVB etwas unternimmt. Denn eine hohe Rendite bei den SWL wird im Ernstfall von der dauerhaft defizitären LVB geschluckt, ohne dass eine Haushaltsentla-



stung bei der Stadt eintritt. Auch wird so nicht die LVB für die Zukunft gesichert.

Sie erinnern sich, dass wir bislang die Hineinnahme eines privaten Investors auf LVV- Ebene diskutiert und vorgeschlagen haben (1). Bei dieser Variante – wie im Übrigen bei allen diesbzgl. im Raum stehenden Möglichkeiten – verfügt die Stadt über die Mehrheit der Anteile. Darüber hinaus besteht die Variante, dass der private Investor als Minderheitsgesellschafter direkt bei den Töchtern LVB und KWL einsteigt (2).

Beide Varianten (1 und 2) zeichnen sich dadurch aus, dass sie der Erhaltung und Sicherung des Unternehmens LVB dienen. Dabei hat unsere Prüfung ergeben, dass die Erste Variante schwieriger ist als die Zweite.

II. Erste Variante - Hineinnahme des privaten Investors auf LVV- Ebene-

Die jetzige LVV ist eine reine Managementholding, die den kommunalen Einfluss auf die nachgeordneten Beteiligungsgesellschaften sichern soll. Sie stellt v.a. sicher, dass die Quersubventionierung zwischen den gewinnbringenden und verlustbringenden Unternehmen funktioniert. Die Hineinnahme des privaten Investors könnte mittels so genanntem „tracking stock – Modell“ erfolgen.

Risiken:

1. Gesellschaftsvertragliche Regelung

Es muss im Gesellschaftsvertrag sichergestellt werden, dass der Minderheitsgesellschafter der LVV lediglich dann Stimmrechte besitzt, wenn es sich um Verhandlungsgegenstände der LVB oder der KWL handelt. Aufgrund der Vielzahl an möglichen Beschlussgegenständen dürfte es schwierig sein, die Abgrenzung im Gesellschaftsvertrag so zu regeln, dass später keine Streitpunkte entstehen können. Dies gilt insbesondere hinsichtlich Beschlüssen, die die KWL und LVB nicht ausschließlich und direkt betreffen. Dies gilt als ein wesentliches Problem der tracking-stock-Modelle in der deutschen Rechtsordnung. Es verkompliziert den Beteiligungsprozess erheblich.





Darüber hinaus würden die Vertreter des Investors, die wahrscheinlich im LVV Aufsichtsrat sitzen über Angelegenheiten der SWL mitentscheiden, an denen der Investor wirtschaftlich nicht partizipiert. Das kann nicht verhindert werden und im Einzelfall problematisch sein.

2. Steuerrechtliche Risiken - Kapitalertragssteuer

Das Modell trägt erhebliche steuerliche Risiken in sich. Es kann zu einer erhöhten Kapitalertragssteuerbelastung der Stadt Leipzig kommen.

Im schlimmsten Fall muss die Stadt, obwohl an den Investor weniger ausgezahlt werden muss, weil der Gewinn sich nur auf den Teil seiner wirtschaftlichen Betätigung an LVB und KWL bezieht, auf den Differenzbetrag zwischen tatsächlicher Zahlung an den Investor und seinen quotalen Gewinnanteil Kapitalertragssteuer ab 2008 iHv 15 % entrichten. Damit tritt insgesamt ein Verlust ein, (vgl. Seite 70 f. des Gutachtens).

3. Risiko für den Steuerlichen Querverbund

Die Vorteile des steuerlichen Querverbundes, also die steuermindernde Verrechnung der Unternehmensgewinne mit Verlusten eines anderen im Verbund bestehenden Unternehmens, fallen dann weg, wenn von Finanzverwaltungen oder Finanzgerichten – wie teilweise geschehen – in diesem Umstand eine verdeckte Gewinnausschüttung gesehen wird. Hintergrund ist die Vorgehensweise der Finanzverwaltung, die auf die Unternehmenskonstruktion schaut und dabei unterstellt, dass ein ordentlicher Kaufmann/Unternehmen kein dauerdefizitäres Unternehmen führen würde. Das bedeutet in der Folge, dass die LVB ihre Defizite nicht mehr geltend machen könnte und darüber hinaus sogar Kapitalertragssteuer iHv 15 % entrichten müsste, die weder verrechnet noch erstattet werden könnte.

III. Zweite Variante – Hineinnahme des privaten Investors auf LVB- Ebene

Gerade Letzteres lässt sich vermeiden durch eine direkte Beteiligung an unserem Sorgenkind LVB. Sie erfolgt nicht im Wege des problematischen „traking stock – Modells“

Grundsätzliches:

Lassen Sie mich einleitend ein paar Worte zum status quo des Verkehrsmarktes sagen. Die Europäische Gemeinschaft bzw. ihre Organe haben das Ziel, den Binnenmarkt zu verwirklichen. Der Binnenmarkt umfasst dabei einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist. Bislang kennen wir zahlreiche Beispiele v.a. bei der Grundfreiheit des Warenverkehrs, wo der Binnenmarkt sich bereits in erstaunlicher Weise entfalten hat. Wer hätte noch vor ein paar Jahren geglaubt, dass das Meisterprivileg im Handwerk fällt? Diese rasche Entwicklung hin zur Öffnung der verschiedenen Märkte, wird mittel- und langfristig auch nicht vor dem derzeit unterkapitalisierten und investitionsunfähigen ÖPNV Halt machen. Die EU-Kommission als Hüterin der Grundfreiheiten wird über kurz oder lang die vollständige Liberalisierung der Märkte verlangen, so dass der Schutz der jetzt noch bestehenden nationalen (auch deutschen) Sonderregelungen für den ÖPNV wegfallen werden. Ziel der Kommission ist der freie Zugang zu öffentlichen Aufträgen für alle Unternehmen. Damit soll ein Wettbewerb befeuert werden, der für die Bürger Europas bessere Qualität der Leistungen bringt und verkrustete Strukturen auflöst sowie nationale und regionale Bevorzugungen beendet. Ich sage Ihnen schon heute, dass ein kommunales Unternehmen nicht überleben wird, wenn es diese nicht zu verhindernde Entwicklung ignoriert und sich nicht dementsprechend aufstellt und fit macht für die Zukunft. Vielleicht schaffen es Lobbyisten diese Entwicklung etwas zu hemmen, aber verhindern werden sie es nicht.

Aus diesem Grund haben wir uns als CDU-Fraktion Gedanken gemacht, welche Maßnahmen heute ergriffen werden müssen, damit die LVB auch noch in 2, 5 oder 10 Jahren hier in Leipzig attraktive Verkehrsleistungen anbieten, einen ökologischen Beitrag leisten und für über 2.300 Beschäftigte attraktive Tätigkeiten und den Bestand der Arbeitsplätze anbieten können.





Unser Konzept sieht vor, dass sich ein privater wettbewerbserfahrener und finanzkräftiger Partner als Minderheitsgesellschafter an der LVB beteiligt.

1. Warum können wir nicht alles beim Alten belassen?

Mit dem Erwerb des Anteils an den SWL erwirbt der Private zugleich das Recht auf eine Gewinnbeteiligung in Höhe seines Gesellschaftsanteils, bestenfalls also 49,9% des Jahresüberschusses der SWL. Bisher floss dieses Geld komplett in den Ausgleich der Defizite der LVB. Bricht dieser Anteil nun weg, so muss die LVB dringend und zwingend aus ihrer defizitären Lage geführt werden oder aber die Stadtzuschüsse werden zunehmen. Schon heute fließen 55 Mio € jährlich an die LVB. Dies würde sich erhöhen und den Entschuldungsbeitrag des Anteilverkaufes SWL mittelfristig aufzehren.

Vor allem aber:

Der schlafende ÖPNV- Markt erwacht langsam. Er bekommt von zwei Seiten immer mehr Druck: sowohl aufgrund rechtlicher als auch aufgrund wirtschaftlicher Entwicklungen.

a) Rechtlicher Druck

Die neue VO des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, welche im Herbst 2009 in Kraft tritt, zwingt öffentliche Eigentümer zur Entweder-oder-Entscheidung: Grundsätzlich ist das wettbewerbliche Vergabeverfahren (d.h. Ausschreibung der Verkehrsleistungen) gewollt. Ausnahmen bestehen in der Möglichkeit der Vergabe an einen internen Betreiber (d.h. direkte Beauftragung der LVB ohne Ausschreibung) und in der ausschreibungsfreien Direktvergabe. Letztere ist aufgrund der Fahrleistung und Größe der LVB ausgeschlossen. Die Entscheidung muss zwischen wettbewerblichen Verfahren und interne Betreuung fallen. Bei einer internen Betreuung wird die Unterauftragsvergabe beschränkt. Der Individualrechtsschutz wird gestärkt, d.h. das Risiko gerichtlicher Verfahren steigt. Darüber hinaus verpflichtet das so genannte Örtlichkeitsprinzip (Art. 5 Abs. 2b VO) den internen Betreiber dazu, die öffentlichen Personenverkehrs-

dienste nur innerhalb des Stadtgebietes anzubieten. Darüber hinaus gehendes Engagement ist dabei ausgeschlossen. Dies bedeutet im Falle Leipzigs beispielsweise, dass das Stadtgebiet von Markkleeberg und Schkeuditz im Falle der internen Betreuung grundsätzlich nicht mehr bedient werden darf. Insgesamt fällt ein außerhalb des Stadtgebietes liegendes Bediengebiet von über 175.000 Einwohner als Einnahmequelle für die LVB weg. Auch die Veröffentlichungspflichten der kommunalen Unternehmen werden mit Sicherheit von privaten Wettbewerbern genutzt, um Schwachstellen zu identifizieren und den Veränderungsdruck zu erhöhen.

Das Prüfverfahren der EU-Kommission schafft weiteren Veränderungsdruck: Die Kommission äußert erhebliche Zweifel, dass die Finanzierung vieler Verkehrsunternehmen im Wege der Querverbandsfinanzierung mit europäischem Beihilferecht vereinbar ist. Auch das von der Stadtverwaltung in Auftrag gegebene (Gleiss Lutz) Gutachten sieht das Risiko, dass die an die LVB gezahlten Ausgleichszahlungen - zur Auffüllung der Verluste der LVB - eine Beihilfe darstellen. Beihilfen ohne Genehmigung werden von der EU - Kommission zurückgefordert und können damit ein empfindliches Loch in den Stadthaushalt reißen.

b) Wirtschaftlicher Druck

Der steuerliche Querverbund ist in Gefahr (Gerichtsentscheidung Bedburg-Hau und Entscheidung des BFH vom 04.09.2007). Fällt der Querverbund, wird die finanzielle Situation öffentlicher Verkehrsunternehmen deutlich verschlechtert. Das Defizit der Verkehrsunternehmen steigt zu Lasten der kommunalen Haushalte. Die Bereitschaft zur Veräußerung auf kommunaler Ebene wird dann steigen, hingegen sinkt der Unternehmenswert und der damit zu erzielende Veräußerungserlös. Dieser Fehler des Wartens wurde schon einmal bei der LWB begangen - die nunmehr - hoch verschuldet - kaum durch Immobilienveräußerungen am schlechten Immobilienmarkt stabilisiert werden kann. Es käme aus finanziellen Zwängen zum Ausverkauf der Vermögenswerte der LVB wie





den Straßenbahnen und anderen Anlagen oder dem billigen Notverkauf der gesamten LVB wegen zu hoher Verluste (siehe Sachsen LB).

Vor allem fehlt es an einem verkehrs- und wettbewerbserfahrenen Partner, der auch Finanzierungen für Modernisierung des Fuhrparks, Instandhaltungen und Komfortverbesserungen vornehmen kann, um die Attraktivität des ÖPNV zu sichern. Die Stadt Leipzig und die Holding LVV können dies nicht finanzieren. Eine weitere Kreditaufnahme durch die LVB selbst stürzt diese in unbeherrschbare Verbindlichkeiten. Kommt es dann mittel- bis langfristig zur vollständigen Liberalisierung und der Ausschreibungspflicht für Verkehrsleistungen, so steht in der Karl-Liebknecht-Straße die Firmenzentrale eines defizitären, unmodernen und dem Wettbewerb nicht gewappneten Unternehmens, das diese Ausschreibung verliert, ohne Auftrag bleibt und damit vom Markt gefegt wird. Die Gefährdung der Arbeitsplätze und des Unternehmens muss verhindert werden!

2. Vorteile eines privaten wettbewerbserfahrenen Partner mit direkter Beteiligung an der LVB

Grundsätzlich: Eine private Beteiligung führt immer zu einer Steigerung der internen Effizienz eines Unternehmens. Durch die Mehrheitsbeteiligung der Stadt Leipzig wird es möglich sein, diese Minimalkostenproduktion teilweise auf die Preise zu überführen das heißt, für eine Preisstabilität zu sorgen.

- geringerer Verwaltungsaufwand gegenüber LVV-Beteiligung; keine Abhängigkeit zwischen den LVV-Beteiligungen
- Fittmachen für die Öffnung des ÖPNV-Marktes und die Zeit nach dem Verkehrsvertrag
- bessere Ausgangsposition, wenn ein wettbewerbliches Verfahren (Ausschreibungspflicht) kommt
- Reduzierung des städtischen Zuschusses
- Hineinbringen eines wettbewerbserfahrenen Know-hows, Nutzung der Vernetzung mit anderen Verkehrsunternehmen

- verlässliche Preise, vertragliche Festschreibung – Kontrollmöglichkeit durch die Stadt bleibt erhalten, Bezuschussung von Vergünstigungen (sog. Fahrgeldsurrogate § 45a PBefG) weiter möglich (Achtung: Beihilfe!!)
- Nutzung der Finanzkraft des Privaten
- einmaliger Kaufpreis, Entlastung Stadthaushalt
- Arbeitsplatzsicherung./Entlassung von AN: kurzfristig- Sensibilität des Privaten, Ruf des Unternehmens langfristig- wettbewerbsfähig
- Dienstleistungsverbesserung (Sauberkeit, Sicherheit, Kundenorientierung, Modernisierung, Angebotsvielfalt)
- Sicherung des status quo bzgl. Verkehrsangebot, Linienführung
- effizienzorientierte Mit-Kontrolle des Privaten über die Mittelverwendung der Gf (Concordeflüge, Uhrenstory ausgeschlossen)

Selbstverständlich werden auch die Risiken begrenzt, die die Beteiligung eines privaten Dritten für ein so wichtiges Gebiet wie den ÖPNV auch mit sich bringen kann:

In den Verträgen gilt es, Rückkaufoptionen für angemessene Konditionen zu vereinbaren sowie zu verhindern, dass die Beteiligung in die Hände von den viel zitierten „Heuschrecken“ gerät, Finanzinvestoren also, die auf bloße Renditegewinne aus sind. Wir sehen diese Risiken, können diese aber daher auch beherrschen.

3. Wie sieht der konkrete Vorschlag der CDU-Fraktion aus?

a) Bis zum Sommer (Juli 2008) unterzeichnet die Stadt Leipzig mit der LVB GmbH einen Verkehrsvertrag für die nächsten 11 Jahre (Altfälle max. Gültigkeit bis 2019). Damit ist sichergestellt, dass kein unabhängiger Dritter die Verkehrsleistungen für das Stadtgebiet wahrnimmt. Darüber hinaus stellt ein Verkehrsvertrag die Finanzierung durch die Stadt – auch für vergünstigte, weil bezuschusste Tarife wie Schülerticket, Senioren- und andere Sozial-Tarife – sicher.





b) Der Oberbürgermeister wird beauftragt, entsprechende Beratungsleistungen für den Anteilsverkauf der LVB auszuschreiben und spätestens bis zum Ende des 1. Quartals 2008 zu vergeben. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten sind Beratungsleistungen von Seiten der KPMG ausgeschlossen. Der Anteilsverkauf soll spätestens zum 01.01.2009 abgeschlossen sein.

Warum geht sog. „Direktvergabe“ also die Vergabe an einen internen Betreiber nicht, vgl. SPD-Antrag Nr. 212 vom 12.09.07?

Eine Vergabe an einen internen Betreiber schließt rechtlich und tatsächlich eine Beteiligung eines privaten wettbewerbserfahrenen Partners aus. Das betrifft sowohl eine Beteiligung auf LVV- Ebene, aber auch auf Tochterebene wie die der LVB. Es handelt sich dabei um eine völlig falsche Richtungsentscheidung, die dazu führt, dass die LVB mittel- und langfristig ein Sanierungsfall bleibt und meiner Meinung nach irgendwann zwangsweise veräußert werden muss – mit niedrigem Erlös (s.o.).

Die Marktzugangsverordnung, und da bin ich mir ganz sicher, ist vorübergehender Natur, weil auch noch so viele Lobbyisten deutscher kommunaler Verkehrsunternehmen die Liberalisierung nicht aufhalten werden. Selbst wenn dieses erst in fernerer Zukunft passieren sollte, so ist eine Partnerschaft mit einem wettbewerberfahrenen Privaten notwendiges Mittel, das Defizit der LVB zu verringern und die Stadtzuschüsse zu minimieren.

Die interne Betreuung führt nämlich zur Zementierung beamtenähnlicher Strukturen, die zwar zunächst stabil aber wie jeder weiß nicht wettbewerbsfähig und ineffizient sind. Es bleiben die immensen Verwaltungsapparate (allein über 1000 Beschäftigte) und ein großer Wasserkopf, für deren Finanzierung der Kunde und die Bürger der Stadt Leipzig letztlich aufkommen müssen. Selbst bei Schlechtleistungen, werden keine Strukturänderungen stattfinden.

Das dies so ist, zeigt bereits die wesentlichste rechtliche Voraussetzung für eine interne Betreuung: Die Stadt muss über die LVB wie über eine Verwaltungsabteilung oder „Dienststelle“ herrschen. Dies bedeutet lange und träge Entscheidungswege, die einem Unternehmen nicht gut tun.

Durch die von der SPD verpassten „Käseglocke“ ist das Unternehmen LVB nicht gezwungen, effizient zu arbeiten, die Kundenzufriedenheit stetig zu erhöhen und sich auf die wettbewerbliche Herausforderung einzustellen und sich in der Tat wettbewerbstauglich zu machen. Die interne Betreuung sichert schlicht das benötigte Geld, die Vorstände können sich in Sicherheit wiegen, da ihre Arbeit keiner Erfolgskontrolle unterliegt.

Es bliebe im Ergebnis, dass die Stadt Leipzig wie bisher erhebliche Zuschüsse (derzeit 55 Mio. €) an die LVB entrichten müsste. Zusätzlich hierzu müssen finanzielle Zuführungen aus den anderen gewinnbringenden Unternehmen SWL (geschmälert durch gewinnberechtigten Privaten) und KWL zur Finanzierung eines ineffizienten kommunalen Verkehrsunternehmens erfolgen.

Das wollen wir nicht und daran kann auch die SPD kein Interesse haben.

Ich glaube, dass die Zielvorstellung unserer beiden Fraktionen diesbzgl. nicht weit auseinander gehen. Beide wollen wir gut aufgestellte Leipziger Verkehrsunternehmen, die für über 2.300 Beschäftigte eine interessante Tätigkeit bieten. Beide wollen wir, dass dieses Unternehmen auch bei völliger Liberalisierung des ÖPNV Marktes im wettbewerblichen Verfahren für die Stadt die Verkehrsleistungen wahrnehmen. Deshalb kann ich die SPD nur darum bitten, sich intensiv mit diesem Thema der Zukunftsfähigkeit der LVB auseinanderzusetzen und sich von diesen sachlichen Argumenten überzeugen lassen.

