

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Jan Quast (SPD) vom 13.10.08

und Antwort des Senats

Betr.: Cross-Border-Leasing und die internationale Bankenkrise – welche Risiken tragen Hamburger öffentliche Unternehmen?

In der 18. Wahlperiode war die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur über Cross-Border-Leasing mehrfach Thema parlamentarischer Befassung (vergleiche unter anderem Drs. 18/1926, 18/1300, 18/943).

Das Cross-Border-Leasing basierte ursprünglich auf der Ausnutzung von Steuervorteilen in den USA. Öffentliche Infrastruktur wurde dazu für einen langfristigen Zeitraum (bis einhundert Jahre) an einen eigens hierfür gegründeten US-Trust in einem Hauptmietvertrag vermietet. In einem Untermietvertrag vermietete der Trust diese Infrastruktur für eine Laufzeit von 20 bis 30 Jahren sodann zurück an den Eigentümer der Infrastruktur (beispielsweise Kommune oder Anstalt öffentlichen Rechts). Aufgrund der langen Laufzeit des Hauptmietvertrages wurde das Geschäft nach damaligem US-Recht quasi als Eigentumsübertragung des Mietgegenstands an den Trust betrachtet. Der Trust konnte den Mietpreis daher als Investition steuermindernd geltend machen. Einen Anteil an diesem, vom amerikanischen Steuerzahler finanzierten Steuervorteil erhielten anschließend als Nettobarwertvorteil die deutschen Eigentümer (Kommune beziehungsweise Anstalt öffentlichen Rechts).

Den Mietzins für die gesamte Laufzeit zuzüglich eines Rückkaufwertes (aufgrund des nach US-Recht angenommenen Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums) stellt der deutsche Vertragspartner aus den vom amerikanischen Trust erhaltenen Mietvorauszahlungen einer Bank zur Verfügung, die damit die laufenden Mietzahlungen an den amerikanischen Trust bestreitet und nach Ende der Mietzeit den Rückkaufwert trägt. Neben Nachteilen, die Kritiker des Cross-Border-Leasings aufgrund der Betriebs- und Instandhaltungsverpflichtungen der deutschen Eigentümer, der langen Laufzeiten der Mietverträge oder des üblicherweise in den USA liegenden Gerichtsstands befürchten, besteht eine weitere Gefahr für die deutschen Vertragspartner darin, dass die beteiligten Banken und die die Verträge absichernden Versicherungsunternehmen (wie oftmals der US-Versicherungskonzern AIG) während der Vertragslaufzeit existieren und ein bestimmtes Rating erreichen müssen. Veränderungen hierbei gehen in der Regel zulasten der deutschen Vertragspartner. Die Stadt Bochum, die ihr Kanalnetz verleast hat, muss beispielsweise aufgrund der jüngsten Herabsetzung des Ratings ihrer Vertragsfirmen infolge der Bankenkrise innerhalb von 90 Tagen zusätzliche Sicherheiten stellen. Ulm, Stuttgart und Magdeburg lassen Presseberichten zufolge zurzeit prüfen, welcher Schaden infolge der Bankenkrise auf sie zukommen könnte.

Aus den oben genannten Drs. ergibt sich, dass die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHA) und die damalige Hamburger Stadtentwässerung (HSE) mit diesem Finanzierungsinstrument U-Bahn-Fahrzeuge sowie Steuerungs- und Leittechnik sowie die Klärwerke Köhlbrandhöft und Dradenau sowie das Pumpwerk Hafestraße und verschiedene Zu- und Ableitungen finanziert haben. Die HHA hat dabei Barwertvorteile von 37,5 Millionen Euro und die HSE von 26,7 Millionen Euro erzielt. Nachdem der amerikanische Gesetzgeber mit dem „American Jobs Creation Act from 2004“ den Neuabschluss von Cross-Border-Leasing-Verträgen, die die US-Steuerbehörden als missbräuchliche Steuerumgehung bezeichnet haben, ab März 2004 verboten hatte, ist die HHA auf einen neuseeländischen Investor ausgewichen, um den Erwerb von 34 Fahrgastsschiffen von ihren Tochtergesellschaften HA-DAG und ATG zu finanzieren und anschließend an diese beiden Konzern-töchter zurück zu vermieten. Der finanzielle Vorteil für dieses Geschäft lag bei 1,45 Millionen Euro.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der Hamburger Stadtentwässerung Anstalt öffentlichen Rechts (HSE) wie folgt:

1. *Sind seit der Beantwortung meiner Schriftlichen Kleinen Anfrage 18/1926 durch die Stadt Hamburg, städtische Einrichtungen oder Unternehmen, die vollständig oder teilweise der Stadt gehören Cross-Border-Leasing- beziehungsweise ähnliche Verträge geschlossen worden?*

Wenn ja:

- a) *Wann, wo und mit wem wurden die Verträge geschlossen und welcher Gerichtsbarkeit unterliegen sie?*

Ja, am 30. September 2005 mit einem neuseeländischen Investor in Hamburg. Die Verträge unterliegen weitgehend der neuseeländischen Gerichtsbarkeit.

- b) *Wie sind die Transaktionen ausgestaltet?*

Gegenstand der Transaktion sind 23 U-Bahn-Fahrzeuge mit einem Volumen von rund 198,4 Millionen Euro.

- c) *Welche Laufzeiten haben die einzelnen im Rahmen der CBL- oder ähnlichen Vertragswerke geschlossenen Verträge?*

Die Laufzeit der Verträge/Transaktion beträgt 18 Jahre.

- d) *Was ist Gegenstand dieser Transaktionen und wie groß ist jeweils deren finanzieller Umfang?*

Gegenstand der Transaktion sind 23 U-Bahn-Fahrzeuge mit einem Volumen von rund 198,4 Millionen Euro.

- e) *Wie hoch sind die Netto-Barwertvorteile dieser Transaktionen?*

Der unmittelbare finanzielle Vorteil betrug rund 6,9 Millionen Euro. Der Begriff Netto-Barwertvorteil ist spezifisch für US-Leases.

- f) *Wofür werden diese Einnahmen verwendet?*

Der einmalig vereinnahmte finanzielle Vorteil wurde im Unternehmen ergebnisverbessernd verwendet.

- g) *Welche Risiken sind mit den Transaktionen für die Unternehmen beziehungsweise die Stadt oder die HGV als Gesellschafterinnen verbunden?*

Spezielle Risiken sind mit der Transaktion nicht verbunden. Aus ihr resultieren weder Zins- noch Währungsdifferenzen. Das Risiko einer Änderung des neuseeländischen Steuerrechts trägt der neuseeländische Investor.

2. *Was hat Hamburg beziehungsweise haben die betroffenen öffentlichen Unternehmen unternommen, um festzustellen, welche Risiken sich aufgrund der internationalen Bankenkrise im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Verträgen ergeben?*

Alle Transaktionen von HSE und HOCHBAHN werden einem regelmäßigen Vertragscontrolling unterzogen.

3. *Welche finanziellen Risiken ergeben sich aus der Bankenkrise für die Stadt Hamburg und/oder hamburgischen öffentlichen Unternehmen, die an Cross-Border-Leasing-Geschäften beteiligt sind im Einzelnen (bitte nach Unternehmen getrennt auflisten)?*

Bereits bei Eingehen der Verträge wurde von HSE und HOCHBAHN bei der Gestaltung der Finanzierung darauf geachtet, dass diese von den Entwicklungen am Finanzmarkt weitgehend unabhängig und die Vertragspartner ausreichend solvent sind.

Zusätzliche Sicherheiten mussten bisher nicht gestellt werden.

4. *Welche Maßnahmen hat Hamburg beziehungsweise haben die betroffenen öffentlichen Unternehmen jeweils getroffen, um die Risiken zu minimieren beziehungsweise abzusichern?*

Alle Transaktionen von HSE und HOCHBAHN werden einem regelmäßigen Vertragscontrolling unterzogen.

5. *Inwieweit mussten Hamburg beziehungsweise die betroffenen öffentlichen Unternehmen zusätzliche Sicherheiten in Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing stellen und welche Kosten sind damit jeweils verbunden?*

Siehe Antwort zu 3.