

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Christian Maaß, Dr. Willfried Maier, Dr. Verena Lappe,  
Christa Goetsch, Jörg Lühmann (GAL) und Fraktion vom 23.09.04**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Cross-Border-Leasing**

*Das Hamburger Abendblatt berichtete am 7. Juli 2003 über bestehende Cross-Border-Leasing-Verträge der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) und der Hamburger Hochbahn und mögliche weitere Vertragsabschlüsse.*

*Das Prinzip des Cross-Border-Leasing (CBL) oder Lease-In-Lease-Out (LILO) basiert auf der Ausnutzung von Steuervorteilen in den USA. Hierbei wird eine kommunale Infrastruktur für einen Zeitraum von üblicherweise 99 Jahren an einen eigens zu diesem Zweck gegründeten US-Trust in einem Hauptmietvertrag vermietet. In einem parallelen Untermietvertrag vermietet der US-Trust diese Infrastruktur zurück an die Kommune bzw. die Anstalt öffentlichen Rechts für eine Laufzeit von typischerweise 20 – 30 Jahren mit anschließendem Rückkaufsrecht. Aufgrund der langen Laufzeit des Hauptmietvertrages wird das Geschäft nach US-Recht als Kapital Übertragung betrachtet und der US-Trust wird somit nach US-Recht wirtschaftlicher Eigentümer des Mietgegenstandes. Der US-Trust machte den Leasingvertrag daher bisher als Investition steuermindernd geltend. Ein Anteil an diesem Steuervorteil von gewöhnlich 3 – 10 % wird anschließend als Nettobarwertvorteil an die Kommune bzw. die Anstalt öffentlichen Rechts weitergegeben.*

*Der US-Kongress macht es mit einem Steueränderungsgesetz US-Investoren zukünftig unmöglich, aus einem CBL-Vertrag steuerliche Vorteile zu ziehen. Bereits geschlossene Verträge bleiben zunächst von dieser Gesetzesänderung unberührt. Es ist jedoch noch unabsehbar, ob Altverträge von der Neuregelung tatsächlich nicht erfasst werden, da offenbar zwischen Repräsentantenhaus und Senatsausschuss für Finanzen noch nicht geklärt ist, ob der nun vorliegende Gesetzentwurf noch verschärft wird.*

*Nach Willen des Ausschusses würden die Steuervorteile, die US-Investoren aus bereits abgeschlossen CBL-Geschäften ziehen, in Zukunft wegfallen. Die CBL-Verträge wären somit für die US-Investoren betriebswirtschaftlich nicht mehr sinnvoll. Da die Verträge typischerweise sehr komplex sind, oft auch nur in englischer Sprache vollständig vorliegen und detaillierte Bedingungen wie z. B. Berichtspflichten enthalten, könnten Ungenauigkeiten den US-Investoren eine frühzeitige Kündigung aufgrund von Vertragsbruch ermöglichen. Dies könnte umfangreiche finanzielle Risiken für die Freie und Hansestadt Hamburg bedeuten, da im Falle von Vertragsbruch üblicherweise hohe vorab festgelegte Schadensersatzzahlungen („Termination Value“) zu leisten sind, die sich auf ein Fünf- bis Zehnfaches des Nettobarwertvorteils belaufen können.*

*Laut US-Steuerbehörden (Inland Revenue Service) und Senatsausschuss handelt es sich bei CBL-Verträgen um „systematischen Steuerbetrug“ seitens der US-Investoren. Daher wird zurzeit noch darüber diskutiert, den Bestandschutz für bereits vor 2003 abgeschlossene CBL-Verträge aufzuheben.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

Soweit die erfragten Angaben nicht als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der Vertraulichkeit unterliegen, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der Hamburger Stadtentwässerung – Anstalt öffentlichen Rechts (HSE) wie folgt:

1. *Das Hamburger Abendblatt berichtete am 07.07.2003, dass die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) und die Hamburger Hochbahn Cross-Border-Leasing (CBL) Verträge mit US-Investoren abgeschlossen haben.*

a) *Welche städtischen Einrichtungen oder Unternehmen, die vollständig oder teilweise der Stadt Hamburg gehören, haben Cross-Border-Leasing-Verträge oder Verträge einer ähnlichen rechtlichen Konstruktion (z. B. Service Verträge (Service Contracts) oder Sale-In/Lease-Out-Verträge (SILO)) abgeschlossen?*

b) *Wann wurden diese Verträge jeweils abgeschlossen?*

Die HOCHBAHN (zwischen 1995 und 2004) und die HSE (Dezember 2000) haben US-Cross-Border-Leasing-Verträge abgeschlossen.

c) *Was war jeweils Gegenstand der Verträge und wie groß ist jeweils der finanzielle Umfang der Transaktionen?*

Die Transaktionen der HOCHBAHN betreffen U-Bahn-Fahrzeuge vom Typ DT4 und DT3 sowie Steuerungs- und Leittechnik.

Bei der HSE sind das Klärwerk Köhlbrandhöft, das Klärwerk Dradenau, das Pumpwerk Hafenstraße sowie verschiedene Zu- und Ableitungen Gegenstand der Verträge.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

d) *Wie hoch war jeweils der Nettobarwertvorteil, welcher der Stadt, der städtischen Einrichtung oder dem vollständig oder teilweise von der Stadt kontrollierten Unternehmen zugeflossen ist?*

e) *Wofür wurden die Einnahmen aus diesen Finanzierungsgeschäften jeweils verwendet?*

Die Gesamthöhe der der Hochbahn im Rahmen der US-Transaktionen zugeflossenen Netto-Barwertvorteile beläuft sich auf rd. 37,5 Mio. Euro. Diese Mittel sind der HOCHBAHN verblieben und werden über die Laufzeit der Leasing-Transaktionen verwendet, um den jährlichen Zuschussbedarf seitens der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (HGV) zu vermindern.

Der Netto-Barwertvorteil der HSE aus dem US-Lease beträgt rd. 26,7 Mio. Euro. Diese Einnahmen wurden den Rücklagen zugeführt.

f) *Welche Laufzeit haben jeweils Haupt- und Untermietverträge?*

Bei der HOCHBAHN haben die Hauptmiet- und Untermietverträge – bei Ausübung der Optionen – je nach Vertrag eine Laufzeit bis zu den Jahren 2012 bis 2029. Die HOCHBAHN hat am Ende der Laufzeit der Rückmietverträge jeweils das alleinige Entscheidungsrecht, die Transaktionen durch Ausübung einer Option zu beenden.

Der Untermietvertrag der HSE hat eine Laufzeit von 26 Jahren, der Hauptmietvertrag von 74 Jahren. Nach 26 Jahren besteht die Option, den Gesamtmietvertrag vorzeitig zu beendigen.

- g) *Wer war jeweils für die rechtliche Beratung der Stadt, der städtischen Einrichtung oder dem vollständig oder teilweise von der Stadt kontrollierten Unternehmen verantwortlich?*
- h) *Welches Unternehmen hat jeweils die CBL-Verträge zwischen US-Trust und der Stadt, der städtischen Einrichtung oder dem vollständig oder teilweise von der Stadt kontrollierten Unternehmen vermittelt?*
- i) *Welche Bankhäuser waren jeweils an der Finanzierung und Umsetzung der Verträge auf Seiten der Stadt oder städtischer Unternehmen beteiligt?*
- j) *Waren weitere Beratungsunternehmen auf Seiten der Stadt am Abschluss der Verträge beteiligt, wie z. B. Finanzberatungen? Wenn ja, welche waren dies jeweils?*

Zur rechtlichen Beratung, Strukturierung und Arrangierung der US-Cross-Border-Leasing-Finanzierungen sowie Finanzierung und Umsetzung der Verträge wurden einschlägig qualifizierte Anwaltskanzleien, Finanzdienstleistungsunternehmen sowie nationale und internationale Banken mit hervorragender Bonität hinzugezogen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- k) *Wie hoch waren insgesamt die Ausgaben der Stadt, der städtischen Einrichtung oder dem vollständig oder teilweise von der Stadt kontrollierten Unternehmen für Beratung und Vertragsanbahnung?*

HOCHBAHN bzw. HSE hatten aus den ihnen zufließenden Barwertvorteilen keine bzw. keine nennenswerten Ausgaben für Beratung und Vertragsanbahnung zu tragen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- l) *Mit welchen amerikanischen Investoren bzw. Treuhandfonds (Trusts) wurden die Verträge jeweils abgeschlossen? Welche Investoren stehen hinter den jeweiligen Trusts?*

Es handelt sich um internationale Finanzinstitute. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- m) *Wurden die Verträge jeweils in voller Länge ins Deutsche übersetzt? Falls die Verträge nicht vollständig ins Deutsche übersetzt wurden, warum nicht? Wer war mit der Übersetzung der Verträge oder Teile der Verträge beauftragt?*

Nein, der Inhalt der Verträge war den Unternehmen in allen Details bekannt. Im Übrigen siehe Antwort zu 1. g) bis j).

- n) *Ist nur die englische Fassung der Verträge rechtsgültig? Wenn ja, wer hat den jeweiligen Verträgen im Detail zugestimmt und welche Qualifikation im Gebrauch der englischen Sprache hatten die Entscheidungsträger?*

Ja. Im Übrigen siehe Vorbemerkung und Antwort zu 1. m).

- o) *Wo wurden die Verträge jeweils abgeschlossen? Unterliegen sie der deutschen oder der amerikanischen Gerichtsbarkeit? Falls sie der amerikanischen Gerichtsbarkeit unterliegen, warum wurde die amerikanische Gerichtsbarkeit der deutschen vorgezogen?*

Die Verträge wurden in New York abgeschlossen und unterliegen weitgehend der US-Gerichtsbarkeit.

- p) *Wer hat dem Abschluss der Verträge von Seiten der Stadt jeweils zugestimmt? Bei Unternehmen die vollständig oder teilweise der Stadt gehören, wer hat im Aufsichtsrat der Unternehmen jeweils von Seiten der Stadt zugestimmt?*

Den US-Cross-Border-Lease-Transaktionen haben die jeweils zuständigen Aufsichtsgremien von HOCHBAHN und HSE und – soweit erforderlich – die HGV als Organträgerin für die HOCHBAHN bzw. die damalige Umweltbehörde als Aufsichtsbehörde für die HSE zugestimmt.

Die jeweilige Zusammensetzung der Aufsichtsräte ist den der Bürgerschaft vorliegenden Geschäftsberichten zu entnehmen. Angaben zum individuellen Abstimmungsverhalten unterliegen der Geheimhaltung.

2. *Aufgrund ihrer Komplexität können sich durch CBL-Verträge erhebliche Risiken für Kommunen oder kommunale Unternehmen ergeben. Der US-Steuvorteil des US-Investors setzt insbesondere voraus, dass Leasinggegenstände, die untrennbar mit der kommunalen Infrastruktur in Deutschland verbunden sind, von der US-Seite wie eigenes Vermögen abgeschrieben werden können. Grundsätzlich trägt der Investor das Risiko, ob diese mutige Konzeption zu den erwarteten Steuervorteilen führt. Typischerweise enthalten die abgeschlossenen Verträge jedoch umfangreiche Regelungen, in welchen Fällen der Leasingnehmer direkt oder indirekt für tatsächliche oder fiktive US-Steuvorteile einzustehen hat.*

- a) *In welchen Fällen ist die Stadt, die städtische Einrichtung oder das vollständig oder teilweise von der Stadt kontrollierte Unternehmen ersatzpflichtig nicht erzielte US-Steuvorteile des Vertragspartners?*

HOCHBAHN und HSE sind bei nicht erzielten Steuervorteilen des Vertragspartners grundsätzlich nicht schadenersatzpflichtig.

- b) *Wie hoch ist jeweils die in diesem Fall zu leistende Summe, insbesondere eine pauschalierte Schadensersatzsumme („Termination Value“), in den CBL-Verträgen?*

Entfällt.

- c) *Ist in den CBL-Verträgen eine Regelung für den Fall getroffen, dass US-Investoren sich vorzeitig aus den Verträgen zurückziehen wollen, wenn der Steuvorteil in den USA entfällt? Was sind die Rechtsfolgen der anstehenden Gesetzesänderung für die CBL-Verträge, die städtische Infrastruktur betreffen? Wie hoch schätzt der Senat das Risiko ein, dass es nach der Gesetzesänderung zu einer Kündigung der jeweiligen Verträge von Investorensseite kommen kann und mit welcher Begründung wird das Risiko so eingeschätzt?*

Nein, die Möglichkeit einer Kündigung der Verträge aufgrund von Steueränderungen in den USA mit negativer Auswirkung auf HOCHBAHN und HSE besteht nicht. Der US-Investor trägt nach allen Verträgen grundsätzlich das Risiko für eine Änderung im US-Steuerrecht.

Unter bestimmten Voraussetzungen können sich die US-Investoren vorzeitig aus den Transaktionen zurückziehen. Ein solches vorzeitiges Beendigungsrecht ist so ausgestaltet, dass HOCHBAHN und HSE nicht schlechter gestellt werden als bei Vollzug der Verträge bis zum Ende der Laufzeit.

Im Übrigen nimmt der Senat zu hypothetischen Fragen nicht Stellung.

- d) *Ist vertraglich sichergestellt, dass im Falle der Nichtanerkennung der bestehenden CBL-Verträge durch die US-Steuerbehörden der Stadt und städtischen Unternehmen kein finanzieller Schaden entsteht? Wenn ja, wie lautet der Passus in den Verträgen? Wenn nein, warum nicht?*

Ja, im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- e) *Welche Konsequenzen hätte die vorzeitige Auflösung der jeweiligen Verträge für die Stadt bzw. städtischen Unternehmen?*

Siehe Antwort zu 2. c).

3. *Typischerweise verpflichtet sich die Kommune oder ihre Tochtergesellschaft im Untermietvertrag dazu, während der gesamten Vertragslaufzeit das verleaste Wirtschaftsgut in der begutachteten Wertschubstanz, am gegenwärtigen Ort und in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Der Leasinggegenstand steht zwar weiterhin die Erfüllung der kommunalen Aufgaben zur Verfügung und auch eine technische Aufrüstung und eine Anpassung an neue Standards ist weiterhin möglich. Bei einer veränderten Bedarfs- oder Rechtslage ist jedoch möglicherweise die freie Verwendung des Vermögensgegenstands durch Substanzwert- und Betriebsfähigkeitsgarantien innerhalb der Vertragslaufzeit erheblich eingeschränkt.*

- a) *Welche Garantien bezüglich*

- i. *Substanzwert,*
- ii. *Betriebsfähigkeit und*
- iii. *Standort der Leasinggegenstände*

*haben die Stadt bzw. ihre Tochtergesellschaften in den CBL-Verträgen gegenüber dem US-Partner abgegeben und wie lauten die jeweiligen Passagen in den Verträgen?*

HOCHBAHN und HSE haben keine Garantien hinsichtlich der Substanzwerte und bezüglich des Standorts der eingebrachten Leasinggegenstände abgegeben.

Die HOCHBAHN hat sich verpflichtet, die Leasinggegenstände in betriebsbereiten Zustand zu erhalten oder entsprechend den vertraglichen Regelungen zu ersetzen. Es wurden umfangreiche Stilllegungsrechte und die Möglichkeit der Untervermietung vereinbart.

Die HSE hat sich verpflichtet, die Leasinggegenstände in betriebsbereitem Zustand zu halten und damit die Betriebsfähigkeit der Anlage zu gewährleisten. Unter bestimmten Voraussetzungen besteht für die HSE die Möglichkeit, den Mietvertrag zu beenden.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- b) *Ist vertraglich sicher gestellt, dass bei Wegfallen des Bedarfs für die jeweilige kommunale Infrastruktur, die Stadt bzw. ihre Tochtergesellschaften diese angesichts der Unterhaltskosten nicht unnötig betriebsfähig halten müssen? Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Passagen in den Verträgen? Wenn nein, warum nicht und wie schätzt der Senat das sich aus dieser Tatsache ergebende finanzielle Risiko ein?*

- c) *Typischerweise sind die Kommune bzw. ihre Tochtergesellschaften auch im Falle eines Unbrauchbarwerdens des Leasinggegenstands durch höhere Gewalt für Vertragsbruch haftbar. Ist dies der Fall in den CBL-Verträgen der Stadt bzw. städtischer Unternehmen? Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Passagen in den Verträgen und wie schätzt der Senat dieses Risiko ein?*

Ja, siehe Antwort zu 3. a) i. bis iii. Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.