

## FEATURE

Jutta Wasserrab

Redaktion: Rolf Wenkel

Deutsche Städte und Gemeinden wollen ihre Kassen mit umstrittenen Finanzgeschäften sanieren

Anmod.:

Für Banken und Stadtkämmerer sind sie intelligente Finanzkonstruktionen, die den deutschen Städten stark benötigtes Kapital versprechen. Für Globalisierungskritiker handelt es sich um undurchschaubare Risikogeschäfte zu Lasten der Steuerzahler. Die so genannten Cross-Border-Leasing-Geschäfte sorgen für heiße Diskussionen: egal ob Messehallen, Züge oder Abwassernetze - sie werden an Investoren in den USA vermietet und gleich wieder zurückgemietet. Jutta Wasserrab hat die umstrittenen Cross-Border-Verträge unter die Lupe genommen und ist dafür in den Frankfurter Untergrund gegangen:

\* \* \*

### 1. O-Ton Atmo Straßenverkehr

Zehn Uhr. Baseler Straße direkt vor dem Frankfurter Hauptbahnhof. Fließender Verkehr. Um diese Zeit läßt es sich der Stadt nicht mehr anmerken, dass sie eben noch eine halbe Million Menschen aufgenommen hat. Jeden Morgen pendeln sie herein, um hier zu arbeiten. Tagsüber leben deshalb beinahe doppelt so viele Menschen in Frankfurt wie nachts.

### 2. O-Ton Atmo Rolltreppe

Mehrere Meter unter der Teerdecke.

### 3. O-Ton Atmo U-Bahn

Die U-Bahn-Linie Vier schleift jetzt im Sieben-Minutentakt über die Gleise. Sollte über ihr die Stadt doch im Stau stecken bleiben, ist sie die sicherste Umgehungsstraße. Eine viertel Million Menschen fährt täglich durch Frankfurts Untergrund.

### 4. O-Ton Atmo U-Bahn (endet auf englischer Ansage)

Um gepflegtes Englisch bemüht sich nicht nur die freundliche Stimme auf dem Band. Den perfekten Zungenschlag üben vermutlich auch die Herren in den obersten Etagen der Stadtwerke Holding, zu der auch die stadteigene Verkehrsgesellschaft gehört. Die Herren planen einen Millionendeal und suchen dafür amerikanische Geschäftsleute, die von Frankfurts U-Bahn nicht genug kriegen können.

### 5. O-Ton Atmo U-Bahn Stelle "Bitte Einsteigen"

Und so soll der Deal ablaufen: Ein finanzkräftiger US-Investor mietet das gesamte Schienennetz der U-Bahn samt seinen Tunneln und Oberleitungen. Mietzeit: voraussichtlich 99 Jahre. Die Miete zahlt der Investor an die Stadt nicht Jahr für Jahr, sondern auf einen Schlag. Rund 2,3 Milliarden Dollar.

Unter amerikanischer Flagge soll die U-Bahn aber trotzdem nicht fahren, denn die Stadt Frankfurt mietet ihr eigenes U-Bahn-Netz im gleichen Augenblick wieder zurück. Jedoch

nicht für 99, sondern nur für rund 30 Jahre. Den Löwenanteil der 2,3 Milliarden Dollar gibt sie deshalb an so genannte Vertragsbanken weiter. Und die überweisen das Geld in den nächsten 30 Jahren als Mietzahlung der Stadt wieder an den US-Investor zurück. Das Geld dreht sich also gewissermaßen im Kreis, denn der Investor zahlt an die Stadt, die Stadt an die Vertragsbanken und die Banken wieder an den Investor.

Cross-Border-Leasing nennt sich dieses Arrangement, das nun für die Frankfurter U-Bahn vorbereitet werden soll. Mitte Juni hat das Stadtparlament eingewilligt. Gegen die Stimmen der oppositionellen Sozialdemokraten von der SPD. Für Werner Lutz, den Geschäftsführer der Stadtwerke Holding, zu der auch Frankfurts Verkehrsgesellschaft gehört, ist Cross-Border-Leasing alles andere als sinnlose Geldschieberei:

#### 6. O-Ton O-Ton Werner Lutz

"Man muss einfach das Motiv für diesen US-Lease auf unserer Seite sehen. Das war ja nicht, dass wir so gerne komplizierte Finanzierungsinstrumente einsetzen, sondern die Eigenkapitalschwäche unserer Nahverkehrstochter, der Verkehrsgesellschaft, die mit 7% Eigenkapitalquote bundesweit bei den Großstädten am unteren Ende der Skala liegt. Wir müssen also das Eigenkapital stärken."

Die Verkehrsgesellschaft finanziert sich hauptsächlich über Kredite und zahlt dafür Zinsen. Allein dieser Zinsaufwand verursacht ein Viertel ihres Defizits. Die finanzschwache Stadt Frankfurt kann ihrer U-Bahn auch nicht aus der Klemme helfen. Ein Cross-Border-Geschäft könnte dies. Weil der US-Investor die gesamte Miete für 99 Jahre gleich bei Vertragsabschluss bezahlt, erkennen die amerikanischen Steuerbehörden das Geschäft als Auslandsinvestition an. Der US-Investor kann die 2,3 Milliarden deshalb bei sich zu Hause von der Steuer abschreiben. Dadurch erweist sich Frankfurts Untergrund als Goldgrube: Den Großteil der gesparten Steuern behält der US-Investor zwar selbst, einen Teil tritt er aber an die deutsche Kommune ab. 100 Millionen Dollar könnte Frankfurt verdienen.

#### 7. O-Ton Atmo Straßenlärm

In der Zentrale der Globalisierungskritiker von Attac in der Münchner Straße formiert sich allerdings Widerstand gegen den geplanten Handel. Michael Friedrich, Sprecher von Attac Frankfurt, ist fassungslos:

#### 8. O-Ton Friedrich

"Man muss sich vorstellen: Die U-Bahn bisher eine Investition in Sachvermögen, das unter der Erde liegt, halbwegs sicher ist, wird über dieses Geschäft zu Geld gemacht und irgendwo vagabundieren dann diese 2,2 Milliarden U-Bahn-Vermögen an den Finanzmärkten herum. Attac wollte mit der Tobin-Steuer die Finanzströme immer verringern, etwas mehr Ruhe in die Finanzmärkte bringen, die Spekulation rausnehmen und jetzt kommt die Stadt Frankfurt auf die Idee, die U-Bahn einfach auf diesem Wege zu Geld zu machen, damit damit herumspekuliert werden kann."

Für Frankfurt wäre die Vermietung der U-Bahn nicht ihr erstes Cross-Border-Leasing mit den USA. Ihre Messehallen hat sie schon auf diese Weise zu Geld gemacht. Praktisch jede deutsche Großstadt hat bereits Erfahrung mit diesen Geschäften. Sie vermieten ihre Trinkwasserversorgung, Messehallen und Kläranlagen. Allein Düsseldorf hat bislang elf Cross-Border-Geschäfte realisiert. Die Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalens machte auch den Anfang bei der Vermietung von S- und U-Bahnen und wurde stattlich dafür belohnt: mit 62 Millionen Euro. Essen, Dortmund und Leipzig zogen nach. Und nun möchte Frankfurt an der Reihe sein.

Um das zu verhindern, tapeziert Michael Friedrich zusammen mit anderen Freiwilligen die Stadt mit "Rettet die U-Bahn"-Plakaten, stellt sich hinter Infostände und bestückt Briefkästen mit Unterschriftenlisten. Rund 40.000 Unterschriften braucht er, um ein Bürgerbegehren

durchzusetzen. Frankfurts Bürger sollen mitentscheiden dürfen, ob ihre U-Bahn vermietet wird.

#### 9. O-Ton Atmo Briefe zählen

Mittlerweile ist die Aktion gut angelaufen. Hunderte von Briefen treffen täglich mit Unterschriften in der Attac-Zentrale ein. Kleine Aufmunterungen sind beim eintönigen Briefe-Stapeln durchaus willkommen:

#### 10. O-Ton Unbekannt

"Manche haben auch noch so schöne Bemerkungen mit dabei. ‚Hoffentlich klappts‘ und ‚Viel Erfolg‘, ach und alles mögliche."

Ein gutes Gefühl sei es, die ganzen Briefe zu sehen, bestätigt Friedrich. Auch Malte Kreuzfeld, Pressesprecher von Attac Deutschland, glaubt, dass die Aktion langsam fruchtet:

#### 11. O-Ton Kreuzfeld

"Inzwischen ist es eben doch so, dass die Leute mitgekriegt haben, dass es sich um ein großes Risiko handelt und sehr fraglich ist, ob man so etwas machen soll, dass Kommunen, die einerseits darüber jammern, dass sie zu wenig Steuern einnehmen, weil die Konzerne immer weniger Steuern zahlen, jetzt statt diese Steuerschlupflöcher zu schließen lieber von solchen Steuerstricks profitieren wollen."

Die Leasing-Verträge sind zum Teil bis zu 2.000 Seiten dick. Sprache: Englisch. Ein Buchstabendickicht voller Fallstricke, vermuten Gegner. Denn die Verträge würden wie geheime Dokumente behandelt. Kein Bürger habe sie je zu Gesicht bekommen. Selbst die Stadtverordneten hätten nur eingeschränkt Zugang zu den Verträgen, moniert Georg Lampen, Vorsitzender des Bundes der Steuerzahler in Nordrhein-Westfalen:

#### 12. O-Ton Lampen

"Das Problem liegt doch darin, dass keiner die ausführlichen, manchmal hunderte von Seiten langen Verträge kennt. Wir wissen also nicht, wie im Einzelnen eventuelle Schadensersatzforderungen aussehen. Und wenn wir uns das amerikanische Recht und die amerikanische Rechtsprechung ansehen, können sehr schnell große Schadensersatzforderungen kommen."

#### 13. O-Ton Atmo U-Bahn

Zwei U-Bahn-Stationen von der Frankfurter Attac-Zentrale entfernt arbeitet der Stadtkämmerer.

#### 14. O-Ton Atmo Glockenleuten der Paulskirche

Die Stadtkämmerei liegt genau neben der Paulskirche, dem Sitz der ersten Nationalversammlung Deutschlands, der Wiege der deutschen Demokratie. Ausgerechnet hier soll nun die Demokratie untergraben werden und Abgeordneten der Blick in die Verträge nicht gestattet sein. Constantin Alsheimer, Büroleiter des Frankfurter Stadtkämmerers, widerspricht:

#### 15. O-Ton Alsheimer

"Dieses Vertragswerk ist sehr umfangreich, die wesentlichen Regelungen werden der Stadtverordnetenversammlung zugänglich gemacht und da auch die einzelnen Regelungen."

Also ist der Vertrag nur in Auszügen einzusehen? Bei der Nachfrage kommt der Büroleiter etwas ins Schleudern:

16. O-Ton Alsheimer

"Also im Grunde ist es so, die Stadtverordnetenversammlung entscheidet über diesen Vertrag und dieser Vertrag wird ihr vorgelegt. Also kann jeder Stadtverordnete diesen Vertrag einsehen, kann umblättern, kann die Regelungen sehen und zwar in toto."

Claus Pegatzky greift unterstützend ein. Er ist Rechtsanwalt bei der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer, die die Stadt bei dem Cross-Border-Geschäft rechtlich berät:

17. O-Ton Pegatzky

"Natürlich können die Stadtverordneten Einblick in den dann ausgehandelten Vertrag insgesamt dann im Original dann auch nehmen. Aber zu dem Stadium ist es natürlich in gewisser Hinsicht ein Entwurf, wenn auch ein Entwurf im Endstadium und da sehen wir eigentlich keine Probleme, dass die Stadtverordneten da auch Einsicht nehmen können."

Das plötzliche Interesse der Öffentlichkeit verunsichert die städtischen Finanzverwalter. Bis vor kurzem habe sich schließlich niemand darum gekümmert, wie die Stadt ihre Verträge abschließt, sagt Rolf Brune, Direktor der WestLB im Geschäftsbereich Öffentliche Kunden. Die Westdeutsche Landesbank ist eine der auf Cross-Border-Leasing spezialisierten Banken in Deutschland.

18. O-Ton Brune

"Der Stadt selbst liegt der komplette englischsprachige Vertrag vor und es steht eigentlich jedem Stadtrat frei, sich den anzusehen. Man muss sich nur darüber klar sein, dass vor einem Jahr noch kein Mensch je Interesse hatte, in so etwas hinein zu blicken. Und ich kenne in meiner Geschichte der normalen Kommunalfinanzierung eigentlich keinen Fall, wo Stadträte Schuldurkunden für Kommunaldarlehen sehen wollten. Das wird im Augenblick in der Öffentlichkeit extrem hochgespielt."

Dass jeder Stadtverordnete den Vertrag Seite für Seite durchhackern soll, ist für Brune kein Zeichen von Demokratie, sondern Zeichen eines Missverständnisses:

19. O-Ton Brune

"Ich frage mich, warum eine Stadt eine Stadtverwaltung hat, die eigentlich für diese Aufgaben bezahlt wird, und auch vorhanden ist, wenn man dann hinterher diese Verträge doch wieder alle selbst durcharbeitet."

20. O-Ton Atmo U-Bahn

Klappt das Cross-Border-Leasing, wird also ein US-Investor Frankfurts U-Bahnnetz für die nächsten 99 Jahre mieten. Tatsächlich betreiben soll der Investor die U-Bahn allerdings zu keinem Zeitpunkt. Schließlich mietet die Stadt ihre U-Bahn sofort für 30 Jahre zurück. Danach kann sie eine so genannte Beendigungsoption wahrnehmen. Das heißt nichts anderes, als dass sie sich aus dem 99jährigen-Hauptmietvertrag freikaufte. Zu einem Preis, der schon im Vertrag feststeht.

Das klingt verlockend: keinerlei vertragliche Verpflichtungen mehr nach 30 Jahren, sowohl in die eine als auch in die andere Richtung. Und trotzdem haben beide Vertragsparteien gut an dem Geschäft verdient. Georg Lampen vom Bund der Steuerzahler ist trotzdem skeptisch:

21. O-Ton Lampen

"Das größte Risiko liegt darin, dass die amerikanischen Steuerbehörden diese Steuervorteile, die von den amerikanischen Leasinggebern geltend gemacht werden, gar nicht mehr anerkennen."

Falsch, sagt Brune von der WestLB, bei Cross-Border-Geschäften sei dies grundsätzlich nicht der Fall:

#### 22. O-Ton Brune

"Der amerikanische Investor trägt das steuerliche Risiko bei Veränderungen im amerikanischen Steuerrecht. Soweit es sich um die steuerliche Anerkennung eines solchen Geschäftes nach den amerikanischen steuerlichen Regeln handelt, ist das so."

Frankfurts Stadtversammlung jedenfalls hat im Juni klare Bedingungen für die Vertragsverhandlungen aufgestellt: Sämtliche Risiken, die aus dem US-Steuerrecht resultieren, muss der amerikanische Investor tragen. Auch dem amerikanischen Fiskus ist nicht entgangen, dass ihm Cross-Border-Geschäfte viel Geld kosten. Deshalb werde in den USA immer wieder an den Grundfesten des Cross-Border-Leasings gerüttelt, bestätigt Benno Beck, Leiter der Abteilung für Cross-Border-Geschäfte bei der WestLB:

#### 23. O-Ton Beck

"Wir hatten eine Situation jetzt im Mai. Es gab einen Gesetzesentwurf, der im Senat in der Diskussion war, der letztlich in der Endkonsequenz, wenn er abgeschlossen worden wäre, dazu geführt hätte, dass diese Transaktionen wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll gewesen wären. Dieses Gesetz ist aber nicht verabschiedet worden. Das zeigt aber, dass es jederzeit möglich ist."

Da kommt es ungelegen, dass Attac die Geschäfte in die Öffentlichkeit zerrt. Der Wirbel um die U-Bahn-Vermietung könnte die misstrauischen US-Finanzbehörden zusätzlich mobilisieren. Die US-Investoren sehen ihre Namen jedenfalls äußerst ungern in der Öffentlichkeit, auch weil es ihrem Ansehen schaden könnte, glaubt Brune:

#### 24. O-Ton Brune

"Jeder hat gewisse Skrupel, in die Öffentlichkeit zu treten und zu sagen: ‚Ich nutze sämtliche Steuersparmöglichkeiten, die ich habe, auch aus.‘ Wahrscheinlich wird es jeder tun, aber es laut zuzugeben ist immer relativ problematisch."

Frankfurts Stadtverordnete wollen auf Nummer sicher gehen. Für alle Steuerrechtsänderungen in den USA muss der US-Investor aufkommen. Doch längst nicht alle Städte waren so vorsichtig wie Frankfurt. Ein Versäumnis, das teuer werden könnte, erklärt Brune von der WestLB:

#### 25. O-Ton Brune

"Wenn man bei der Gestaltung seiner Verträge auf solche Dinge nicht achtet, können hier natürlich schon erhebliche Schäden entstehen, die normalerweise ja über so genannte Entschädigungszahlungen auch vereinbart werden, die in der Größenordnung von bis zu 25 Prozent des Transaktionsvolumens betragen können."

#### 26. O-Ton Atmo U-Bahn

Sanft in den Kurven, mit breiten Bahnsteigen, kein Gedränge beim Einstieg: Frankfurts U-Bahn sei eine angenehme Überraschung schreibt die amerikanische Tageszeitung New York Times. Und ein Cross-Border-Leasing würde die Stadt zwangsverpflichten, dass dies auch für die nächsten 30 Jahre so bleibt, kritisiert Friedrich von Attac Frankfurt:

#### 27. O-Ton Friedrich

"Festgelegt wird in welcher Form die U-Bahn erhalten, gepflegt und erneuert wird. Es könnte ja einmal der Fall eintreten, dass die Stadtverordnetenversammlung oder die Bürger und Bürgerinnen der Stadt an der U-Bahn sparen wollen, weil sie vor der Entscheidung stehen: Wir lassen unsere U-Bahn ein bisschen verkommen - es wird nicht ganz so schlimm wie in London und New York sein - aber Kindergärten sind wichtiger. Und diese Optionen verschließt man sich."

Diese Option, so Alsheimer von der Stadtkämmerei, habe man ohnehin nicht. Schuld daran seien allerdings nicht amerikanische, sondern deutsche Vorschriften:

28. O-Ton Alsheimer

"Die Frage, welche Mittel in die U-Bahnen investiert werden müssen entscheidet sich nicht durch diesen US-Cross-Border-Leasing-Vertrag, sondern durch sonstige Regelungen, die die Stadt akzeptiert hat, indem sie Förderbescheide beispielsweise akzeptiert hat im Rahmen des U-Bahn-Baus. In diesem Rahmen und Umfang hat sie sich verpflichtet, die U-Bahn zu betreiben, aber nicht originär durch den US-Cross-Border-Leasing-Vertrag."

Sind die Risiken des Cross-Border-Leasings also tatsächlich beherrschbar, so wie Constantin Alsheimer im Gespräch gerne betont? Benno Beck von der WestLB scheut sich nicht, die Risiken beim Namen zu nennen. So beauftrage die Stadt eine Depotbank, in ihrem Namen die Miete zu überweisen:

29. O-Ton Beck

"Das heißt, wenn diese Depotbank sage ich jetzt einmal vereinfacht, in den Konkurs geht, bedeutet das, dass die Kommune nach wie vor in der Verpflichtung ist zurückzuzahlen. Das ist ein echtes Risiko, das sie trägt."

Spricht die Bank pleite, ist das Geld weg, die Stadt muss die Miete aber weiter bezahlen. Das Risiko verringert sich, sucht sich die Stadt Banken mit sehr guter Bonität.

30. O-Ton U-Bahn Atmo

Vor ein paar Wochen noch hoffte Geschäftsführer Lutz, dass seine U-Bahn bald unter einer dickeren Eigenkapitaldecke fahren würde:

31. O-Ton Lutz

"Ich glaube nicht, dass man sagen könnte, die Bevölkerung in Frankfurt mit ihren 650.000 Einwohnern steht positiv oder negativ zu einem US-Lease. Ich persönlich bin der Meinung, die Mehrheit der Bevölkerung hat andere Probleme als die Probleme eines US-Leases."

Doch Werner Lutz war nicht entgangen, dass Attac viele Frankfurter Bürger mobilisieren konnte. Zu viele für die Partei der Grünen, die in den 80er Jahren selbst einmal als Bürgerbewegung entstanden war. Am 3. September entschied sie auf ihrer Fraktionssitzung, das Cross-Border-Geschäft nicht mehr zu unterstützen. Damit war die Mehrheit im Stadtparlament für den geplanten U-Bahn-Deal geplatzt. Zwei Wochen später beschloss das Stadtparlament sogar, in Zukunft gänzlich auf Cross-Border-Leasing-Geschäfte zu verzichten. Frankfurts Kämmerer schaut nun in die Röhre. Doch bald könnten auch andere Kämmerer leer ausgehen. Denn Attac kämpft für ein bundesweites Verbot der Cross-Border-Verträge.

E N D E