

Berlin

Finanzkrise bringt BVG ins Schleudern



Foto: Paulus Ponizak

Für die Fahrgäste in Berlin handelt es sich um eine Straßenbahn der BVG. Für Investoren und Banken in den USA waren die finanziellen Vorteile wichtig, die sie beim Cross-Border-Leasing eines Großteils der BVG-Flotte erzielen konnten. Inzwischen werden solche Deals nicht mehr abgeschlossen – aber die früheren Verträge gelten fort.

In den USA platzten Kreditgeschäfte – nun droht in Berlin eine Forderung von 80 Millionen Euro

Peter Neumann

Berlin - Ein riskantes Finanzgeschäft könnte die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) teuer zu stehen kommen. Die Krise in den USA hat dazu geführt, dass Unternehmen, die an diesem Deal beteiligt waren, zahlungsunfähig geworden sind. Jetzt rechnet die BVG damit, dass sie haften muss – mit einem hohen Betrag. Ihre Wirtschaftsprüfer gehen derzeit davon aus, dass sich die Forderung auf rund 80 Millionen Euro belaufen könnte. Es sei nur noch eine

„Frage der Zeit“, wann sie geltend gemacht wird. Das sagte der BVG-Vorstandsvorsitzende Andreas Sturmowski der Berliner Zeitung.

Das Stichwort lautet „Cross Border Leasing“, kurz CBL. Das Konzept mutet genial einfach an – und finanziell vielversprechend. Für einen Großteil ihrer U- und Straßenbahnflotte bekam die BVG Geld von Investoren aus den USA, die dadurch Steuervorteile erzielen konnten. Bis heute wurden deshalb der BVG 68,9 Millionen Euro überwiesen. Diese Summe ersparte dem Unternehmen nach eigenen Angaben 35,1 Millionen Zinsen. Macht 104 Millionen Euro für Bahnen, die finanziert und in Betrieb waren. Das hörte sich für die Verantwortlichen gut an. Sie schlossen 22 solcher Verträge ab – 1997, 2000 und 2002. „Das Ganze erinnerte an eine Eier legende Wollmilchsau“, sagte ein Insider.

Mit Leasing hatten diese Deals aber nur am Rande zu tun, sie drehten sich um Kreditgeschäfte in den USA. Die deutschen Vertragspartner wurden zur Absicherung gebraucht. Sie müssen in festgelegten Fällen Zahlungen

garantieren und Ausfallrisiken übernehmen. Dies könnte nun bei der BVG eintreten. Warum?

„Es geht um CBL-Geschäfte von 1997, bei denen die BVG ein relativ hohes Risiko eingegangen ist“, sagte Sturmowski, der seit 2005 Chef ist. Nach Informationen der Berliner Zeitung wurden sie am 19. Juli 2007 „restrukturiert“ – neu geordnet mit dem Ziel, das Risiko für die BVG zu vermindern. Denn damals bestand die Gefahr, dass die bisher beteiligte Landesbank Berlin (LBB) wegen ihres bevorstehenden Verkaufs eine schlechtere Bewertung erhält, was ihre Zahlungsfähigkeit anbelangt – das Spitzen-Rating von AAA stand auf dem Spiel. So übernahm die Landesbank Baden-Württemberg die Kreditrisiken der LBB, der Credit Suisse und der Hypovereinsbank. Die BVG wiederum übernahm das Risiko für eine Anzahl von Krediten, die an 150 Unternehmen vergeben worden waren. Es handelte sich um ein „Kreditportfolio“ des US-Finanzdienstleisters J. P. Morgan, der all diese Transaktionen auch empfohlen hatte. Dazu gehörten allerdings Wertpapiere vom Typ „Collateralized Debt Obligations“, die aus heutiger Sicht als riskante „Schrottpapiere“ gelten. Rund 40 Prozent waren Finanztitel. Der BVG-Aufsichtsrat stimmte dem Deal jedoch zu. „Damals hieß es“, so die BVG, „dass wir erst dann finanziell haften, wenn alle 150 Unternehmen zahlungsunfähig werden“ – also erst beim Totalausfall aller Kredite. 2008 fanden Wirtschaftsprüfer aber heraus, dass die BVG bereits dann finanziell geradestehen muss, wenn nur fünf bis 15 Unternehmen ausfallen. In diesem Fall müsste sie 200 Millionen US-Dollar zahlen. Jetzt ist diese Gefahr real geworden. Aus internen BVG-Unterlagen geht hervor, dass allein bis Dezember sieben Unternehmen aus dem „Kreditportfolio“ ausgefallen sind.

Inzwischen entschied der BVG-Aufsichtsrat, eine Rückstellung von 156,3 Millionen Euro in der Bilanz vorzusehen. „Rechtlich gesehen ein Hinweis, dass ein solches Risiko da ist“, erläuterte Andreas Sturmowski. Intern hält man es bei der BVG für „sehr wahrscheinlich“, dass in diesem Jahr mindestens die Hälfte dieses Betrages eingefordert wird. Von wem, wurde nicht mitgeteilt. Dem Vernehmen nach handelt es sich um J. P. Morgan – jenen Investor, der die BVG 2007 beraten hatte. Er habe die Risikostruktur nicht deutlich gemacht, hieß es. Sturmowski: „Wir werden sofort klagen, wenn die Forderung gestellt wird.“

Viel Geld für eine ausgebrannte U-Bahn

Der Deal: Beim Cross-Border-Leasing geht es vordergründig darum,

Fahrzeuge und Anlagen US-Investoren zu übertragen und zurückzuleasen. Doch im Mittelpunkt stehen Finanzgeschäfte in den USA, die von den deutschen Partnern abzusichern sind.

Das Volumen: Die BVG hat 22 solcher Verträge abgeschlossen – über 427 U- und 511 Straßenbahnwagen. Laufzeiten: 12 bis 30 Jahre. Heute bestehen noch 15 US-Lease-Verträge, in denen 376 U- und 134 Straßenbahnwagen gebunden sind. Als eine U-Bahn 2000 ausbrannte, musste die BVG rund 60 000 Euro zahlen.

Der Nutzen: Die BVG bekam Geld. Aber der drohende finanzielle Schaden wird diesen Nutzen größtenteils aufwiegen.

Berliner Zeitung, 3.2.2009

[Leserbrief »](#)

[IMPRESSUM](#) [KONTAKT](#) [AGB](#) [MEDIADATEN](#)

