

# TELEPOLIS

## Privatisierung als Ursache der Finanzkatastrophe

Reinhard Jellen 28.10.2008

Gespräch mit Werner Rügemer über Cross Border Leasing

**Cross Border Leasing** (1) wurde lange Zeit als sicheres und einfaches Mittel zur kommunalen Haushaltssanierung empfohlen. In der Krise entpuppt es sich als hochspekulatives Finanzsystem, welches die Städte nun teuer zu stehen kommt. Ein Gespräch mit dem **Privatisierungsexperten** (2) **Werner Rügemer** (3)

► Herr Rügemer, können Sie uns zum Anfang erklären, worum es sich bei **Cross Border Leasing** (4) handelt, bzw. erläutern, wie Cross Border Leasing offiziell sein soll und wie es in der Realität funktioniert?

**Werner Rügemer:** Zunächst einmal ist **Cross Border Leasing** (5) eines dieser modernen strukturierten Finanzprodukte. Es ist ein Finanzprodukt, das ähnliche Merkmale hat, wie die sogenannten faulen Hypothekenkredite in den Vereinigten Staaten, wo Kredite an Häuslebauer zu Zehntausenden gebündelt worden und dann zu einem spekulativen Finanzprodukt gemacht worden sind. Diese sind wieder und wieder verkauft worden, wobei die Käufer, nämlich andere Banken zum Kauf solcher Kreditbündel wiederum bei anderen Banken Kredite aufnehmen mussten usw.. Ein solches Finanzprodukt ist auch **Cross Border Leasing** (6). D.h. es ist viel komplizierter als es in der Öffentlichkeit dargestellt worden ist. In der Zeit bis 2004 hat man in Europa etwa siebenhundert, davon allein in Deutschland etwa zweihundert solcher Verträge abgeschlossen.

### Barwertvorteil

Offiziell ist das wie folgt vorgestellt worden: Eine Stadt verkauft für 30 Jahre Teile ihrer Infrastruktur - ihre Kanalisation, ihr Schienennetz, ihr Wasserleitungssystem, auch Schulen etc. - an einen amerikanischen Investor, mietet sie für den gleichen Zeitraum und kauft sie nach 30 Jahren wieder zurück. Die Stadt macht das, weil der Investor in den USA einen erheblichen Steuervorteil für diese so genannten steuerbegünstigten Auslandsinvestition bekommt und weil der Investor von diesem großen Steuervorteil, der über 30 Jahre fließen soll, der Kommune einen kleinen Teil abgibt. Das ist der sogenannte Barwertvorteil: Eine einmalige Cash-Zahlung in Höhe etwa von vier Prozent der Kaufsumme. Geworben wurde damit, dass die Städte durch diese sogenannte "leichten Unterschrift" unter einem Vertrag ein bis zweistellige Millionenbeträge in die Haushaltskasse bekommen und ihre überschuldeten Haushalte somit ein wenig entlasten konnten.

► Und wie sieht hiervon die Realität aus?

**Werner Rügemer:** Die Realität sieht so aus, dass die eigentlichen Akteure und Profiteure, insgesamt fünf Banken sind. Das hängt mit einer Finanzpraktik zusammen, die heutzutage üblich ist, also nicht nur in diesem Fall, sondern auch von den sogenannten Heuschrecken, den Private Equity Fonds betrieben wird. Der Investor hat erst einmal nur geringes Eigenkapital und muss sich den größten Teil der Kaufsumme, etwa 85 Prozent, von Banken leihen. Da geht es um große Summen.

Eine mittlere Stadt wie Recklinghausen verkauft z.B. ihre Kanalisation für 400 bis 500 Millionen Dollar und Großstädte wie Köln oder Leipzig für ein bis zwei Milliarden. Also leiht sich der Investor den größten Teil von Darlehensbanken und diese rechnen damit, dass sie für diesen Riesenkredit auch 30 Jahre ordentlich Geld bekommen. Die Stadt durfte aber nur den sogenannten Barwertvorteil von vier Prozent der Kaufsumme behalten. Die restlichen sechsundneunzig Prozent wurden an weitere drei Banken durchgereicht. Zwei Banken heißen Schuldübernahmebanken, welche die Aufgabe haben, mit diesem Teil des Kaufpreises, der ihnen überlassen worden ist, 30 Jahre lang im Namen der Stadt die Leasing-Rate zu bezahlen, damit diese ihre Anlage auch weiter benutzen kann.

### Abwegige Sicherheitsmaßnahmen

Dann gibt es noch eine dritte, eine sogenannte Depotbank, welche ebenfalls einen Teil dieser Kaufsumme zur Verwaltung bekommen hat. Diese soll den Rückkaufpreis nach dreißig Jahren bereit stellen und an den Investor auszahlen. D.h. die eigentlichen Profiteure dieses über 30 Jahre währenden globalen Geldkreislaufs sind diese drei Banken: Die Darlehensbanken, die für diesen Zeitraum Zinsen kassieren, ohne viel dafür tun zu müssen und vor allem die drei treuhänderischen Banken, die für die Stadt diese Riesensumme bekommen und mit dieser frei wirtschaften können. Diese können also mit diesem enormen Betrag andere Banken aufkaufen, andere Darlehen vergeben und so weiter. Das Problem, was hierbei entstehen kann kommt daher, dass der Investor in diesen Verträgen verschiedene Sicherheitsmaßnahmen eingebaut hat. Er will ja sicherstellen, dass er seine Leasingraten dreißig Jahre lang pünktlich und vollständig bekommt.

Deswegen ist hier vereinbart worden, wenn das sogenannte Rating, die Bonitätseinstufung, der drei treuhänderischen Banken auch nur ein bisschen, also z.B. von AAA auf A- absinkt, was noch weit von einer Insolvenz entfernt ist, die Städte diese Banken wechseln müssen. Im Moment müssen mehrere Städte mit neuen Banken verhandeln, welche die Verwaltung dieser Summen übernehmen sollen. Das ist zur Zeit aber schwierig, weil alle Banken Probleme haben und ein Bankenwechsel sehr kompliziert und aufwendig ist: Amerikanische Anwälte müssen die Verträge erst einmal richtig interpretieren, denn sie sind nie ins Deutsche übersetzt worden. Dann muss der Investor, die Darlehensbanken, die drei Treuhänderbanken und nicht zuletzt die Stadt zustimmen. Das kostet schon eins bis drei Millionen Euro. Dieselbe Prozedur bezieht sich auch auf die Versicherungen, denn die Städte mussten ihre verkaufte Anlagen gegen Beschädigung, Stillstand etc. versichern, weil für den Investor sichergestellt werden muss, dass diese 30 Jahre lang läuft.

### Kostspieliger Versicherungsverwechsel

Über den Wechsel der Versicherung verhandeln im Moment auch einige Dutzend deutsche Städte, denn in den Verträgen war auch festgelegt, wenn das Rating dieser Versicherungen absinkt, die Städte sich ebenfalls neue Versicherungen suchen müssen. Wie es der Zufall will, der weitaus häufigste Versicherer bei deutschen Cross Border Leasing-Geschäften ist der größte Versicherungskonzern der Welt: American International Group (AIG) und dieser war bekanntlich einer der Konkurskandidaten, der nur durch eine Einhundertmilliardendollar-Spritze der amerikanischen Regierung vorläufig gerettet worden ist. Dessen Rating ist selbstverständlich gesunken und jetzt müssen sich mehrere deutsche Städte neue Versicherungen suchen. Ein solcher Versicherungsverwechsel ist nun erste einmal als solcher teuer, weil wiederum amerikanische Spezialanwälte eingeschaltet werden müssen und zweitens die

Versicherungsgebühren zur Zeit steigen.

- ▶ Also kann man sagen, dass die Probleme mit Cross Border Leasing nicht nur die Folge, sondern tatsächlich auch die Ursache des gegenwärtigen Finanzdebakels sind?

**Werner Rügemer:** Genau. Das ist das was in der medialen und politischen Öffentlichkeit noch geleugnet wird. In der Öffentlichkeit wird das Problem unter der Fragestellung untersucht, was nun auf die Städte zukommt. Die Städte werden quasi als Opfer der Finanzkrise dargestellt. In Wirklichkeit waren sie Akteure dieser Finanzkrise, weil sie solche Instrumente mit ermöglicht haben, die – genauso wie die faulen amerikanischen Hypothekenkredite - zu dieser Finanzkrise geführt haben. Jetzt stoßen wir aber auf eine weitere Ebene. Diese Cross Border Leasing-Transaktionen sind wie bereits erwähnt ein strukturiertes Finanzprodukt. Das heißt also, kein Investor, der irgendwo einen Dreißigjahres-Vertrag mit irgendeinem Mieter abschließt, wartet, bis der Schuldner in 30 Jahren seine letzte Rate bezahlt hat, sondern verkauft die Verträge - wie bei diesen amerikanischen Hypothekenkrediten – sofort nach Abschluss weiter. D.h. also der Investor, der einen Dreißigjahresvertrag hat, verkauft diesen an eine Bank und genauso verkaufen die beiden Darlehensbanken ihre Zinsforderungen für 30 Jahre an den Investor ebenfalls weiter. All diese Verträge und Forderungen zwischen den etwa sieben Vertragspartnern werden zu einem weiteren Finanzprodukt und weiter verkauft. Dabei ist aber inzwischen ein Problem aufgetaucht: Denn im Falle, dass dieser Geldfluss an irgendeiner Stelle unterbrochen wird, bricht das Kartenhaus Cross Border Leasing langsam in sich zusammen. Inzwischen haben nämlich in den USA die jeweils zuständigen Finanzämter erkannt, dass es sich bei Cross Border Leasing um "unsaubere Scheingeschäfte" handelt.

- ▶ Seit wann ist das so?

**Werner Rügemer:** Die Erkenntnis ist in den USA über die Jahre herangereift. Die erste Station war 2004, als der amerikanische Kongress beschlossen hat, dass solche Verträge nicht mehr steuerlich begünstigt werden. Das hat zunächst keine Konsequenzen für die vor 2004 geschlossenen Verträge gehabt, aber es hat die amerikanischen Finanzämter für diese Scheingeschäfte sensibilisiert.

### "Zusätzliches Risiko für die Kommunen"

Mittlerweile haben mehrere Gerichte in den USA die Beurteilung dieser Transaktionen durch die Finanzbehörden als Scheingeschäfte bestätigt. Also wollen die Investoren aus den Verträgen aussteigen.

- ▶ Was geschieht nun?

**Werner Rügemer:** Es entsteht ein zusätzliches Risiko für die Kommunen, insofern die Investoren, wenn sie bei ihren deutschen Vertragspartnern eine Verletzung des Vertrags finden würden, diesen außerordentlich kündigen und mit Schadensersatzforderungen gegenüber den deutschen Städte aussteigen könnten. Das wird den Investoren relativ leicht gemacht, weil sie in den Verträgen ihre Interessen sehr weitgehend haben durchsetzen können. Z.B. wenn es eine deutsche Stadt nicht schafft, innerhalb einer Frist, die meist 90 Tage beträgt, nach dem gesunkenen Rating der beteiligten drei Banken oder des Versicherungsunternehmens einen Ersatz zu finden, wäre das ein außerordentlicher Kündigungsgrund für den Investor. Das wäre für diesen die einfachste und günstigste Weise aus den Verträgen herauszukommen.

- ▶ Müssen in diesem Fall die Kommunen ihre Infrastruktur wieder zurück kaufen?

**Werner Rügemer:** Dann würde die Depotbank das bei ihr angelegte Geld, das für den Rückkaufpreis gedacht war, an den Investor zurückzahlen müssen und die Städte hätten ihre Anlagen wieder, wobei wir dann hoffen müssen, dass die Depotbank das Geld gerade zur Verfügung hat.

- ▶ Was passiert, wenn die Depotbank über diese Summen im Moment nicht verfügt?

**Werner Rügemer:** Dann bleibt die Stadt zahlungspflichtig und hat zwei Optionen: Entweder die Stadt verliert ihre Kanalisation oder das jeweilige Bundesland, welches Gewährsträger für die Stadt ist, oder die Bundesrepublik Deutschland muss diesen Cross Border Leasing-Vertrag in ihr großes Rettungspaket aufnehmen.

- ▶ Dann steht evtl. den Deutschen noch die eine oder andere Überraschung bevor?

**Werner Rügemer:** Das könnte sein. Die Cross Border Leasing-Verträge stellen noch einmal drauf gesetzte Finanzprodukte dar und jetzt, da der Geldkreislauf versiegt, bricht das Kartenhaus zusammen.

- ▶ Können Sie mir bitte erklären, wie ein Mensch, der denken kann, in einer Kommune einem Cross Border Leasing-Vertrag zustimmen kann?

**Werner Rügemer:** Das fragen sich heutzutage zurecht viele Bürger. Bzw. es gab schon zum Zeitpunkt vor dem jeweiligen Vertragsabschluss Bürgerinitiativen und Bürgerentscheide, die ab und an erfolgreich gewesen sind. Ich kenne zwei (allerdings kleinere) Städte, wo durch Bürgerentscheide ein Vertragsabschluß verhindert werden konnte: Kulmbach und Bergisch-Gladbach. Aber die sogenannten Verantwortlichen, d.h. die Kämmerer, Oberbürgermeister und Mehrheitsfraktionen haben dem zugestimmt. Warum? Es wurde ihnen diese Transaktionen von den Beratern, die als seriös und verlässlich gelten, also sehr häufig der Deutschen Bank oder der Tochtergesellschaft von Daimler Chrysler, der Daimler Chrysler Financial Services oder der jeweilige Landesbank, der Westdeutschen Landesbank, der Sachsen LB, der Bayern LB, der Nord LB, der Landesbank Baden-Württemberg und sogar auch in manchen Fällen der staatlichen Kreditanstalt für Wiederaufbau empfohlen. Dies wurde leider einfach geglaubt ohne genauer hinzusehen. Dabei wurden die Verträge aus Kostengründen nicht einmal ins Deutsche übersetzt. Dies hätten aber die Städte verlangen können, denn wenn man Verträge dieser Größenordnung über 30 Jahre laufen hat, kann man sich nicht auf einen Global Player wie Deutsche Bank verlassen, die bekanntlich vor allem ihr eigener Gewinn interessiert. Es wurde einfach nicht auf gleicher Augenhöhe verhandelt, sondern nur naiv geglaubt.

- ▶ Jetzt ist das Kartenhaus dabei, einzustürzen. Gibt es momentan schon konkrete Beispiele für Cross Border Leasing, wo Kommunen Geld verloren haben oder die Infrastruktur beschädigt wurde?

**Werner Rügemer:** Nein. So weit geht es zur Zeit nicht. Wir sind in der Phase, wo die Städte rechtlichern Beistand und für den Wechsel von Versicherungen und Banken bezahlen müssen. D.h. allmählich wird der Barwertvorteil aufgezehrt, während man wieder in neue Verhandlungen eintreten und Berater engagieren muss.

### Eingriff in Eigentumsrechte

Ich muss aber auch darauf hinweisen, dass gewisse Risiken schon vor der Finanzkrise eingetreten sind, die zu Kosten geführt haben und

weiter führen werden. Denn die Städte sind durch die Verträge in ihrer Verfügung über ihre Anlagen eingeschränkt. D.h. z.B. hatte man in Stuttgart vor, eine neue Neckarbrücke zu bauen. Hier intervenierte der amerikanische Investor, weil die neue Brücke ein paar Meter über das Gelände des Stuttgarter Klärwerks verlaufen sollte, was dieser gekauft hatte. Dies wurde als Eingriff in sein Eigentum interpretiert. Daraufhin musste die Stadt Stuttgart umplanen, die Brücke wo anders bauen, Zufahrtsstrassen verlegen, was zu Mehrkosten von mehreren Millionen geführt hat. Es gibt auch Fälle, wo öffentliche Verkehrsbetriebe gebrauchte U-Bahnzüge und Straßenbahnen nicht nach Polen weiterverkaufen durften und betriebsbereit im Depot halten mussten, weil der Investor den Geschäften nicht zugestimmt hat.

Ein anderes Beispiel: Die Lutherstadt Wittenberg hat ihre Kanalisation veräußert. Schon früher waren die Kanalisation und die dazu gehörenden Klärwerke überdimensioniert und in der Zwischenzeit sind weitere 15.000 Einwohner abgewandert, jedoch darf die Stadt Wittenberg ihre Kanalisation im Wert nicht verkleinern. Also steigen die Abwassergebühren, weil diese auf immer weniger Einwohner umgelegt werden müssen. Also entstehen auf diesem Wege für die Bürger neue Kosten.

- ▶ Gibt es für die Städte eigentlich eine legale Handhabe, um aus dem Cross Border Leasing wieder auszusteigen?

**Werner Rügemer:** Diese Transaktionen sind Instrumente der modernen Finanzwelt, die ja in die Finanzkrise geführt haben. Da wurden dreistellige Millionen- und Milliardenbeträge bewegt, ohne dass irgendein Arbeitsplatz oder eine neue Dienstleistung entstanden ist und es ist auch kein einziger Zentimeter Kanalrohr neu verlegt oder repariert worden. Man muss schon einmal sehen, was das für eine Art Wirtschaft sein soll. Inzwischen wird das in den USA zumindest auf der rechtlichen und steuerlichen, wenn auch noch nicht auf der politischen Ebene erkannt. Ich würde sagen, wenn es sogar schon in den USA Gerichtsurteile gibt, die besagen, dass es sich hier um "unsaubere Scheingeschäfte" (so eine wörtliche Formulierung) dreht und Bußgelder für die Investoren verhängen, müsste man in Deutschland verstehen können, dass hier Verträge gegen Recht und Gesetz abgeschlossen worden sind.

Es ist falsch oder unvollständig beraten worden. Es sind deutsche Vorschriften missachtet worden, etwa die Vorschrift, dass entscheidungsrelevante Unterlagen in deutscher Sprache vorliegen müssen. Das war bei diesen Verträgen nicht der Fall und es gibt weitere Verletzungen von Vorschriften, so dass ich nach all den Erkenntnissen, die wir jetzt über diese geheimen Scheingeschäfte haben, dafür plädieren würde, dem deutschen und europäischen Recht Geltung zu verschaffen und diese Verträge einseitig zu kündigen. Das können wahrscheinlich aber nicht einzelne Städte von sich aus machen, sondern die Bundesregierung müsste sich mit diesem Thema beschäftigen.

- ▶ Sehen Sie einen Politiker, der in diese Richtung denkt?

**Werner Rügemer:** Den sehe ich bislang noch nicht. Aber wenn man in diese Richtung gehen will, muss man gegen das sogenannte Rettungspaket der Bundesregierung zur sogenannten Stabilisierung der Finanzmärkte vorgehen, wo ja überall vermieden wird, die Verursacher zur Verantwortung zu ziehen und ihre genauen Praktiken darzustellen. Auch müsste man die Praktiken, die gegen einheimisches Recht verstoßen, für unwirksam erklären und nicht staatlicherseits dort auch noch Geld hinein stecken um diese zusammengebrochenen Geldkreisläufe künstlich am Leben zu erhalten. Das Geld, das für diese Art Rettung vorgesehen ist, sollte man den Städten für die Sanierung der Infrastruktur direkt zur Verfügung stellen.

Morgen in **Teil 2** (7) des Interviews wird über die Rolle der Deutschen Bank, Staatsverschuldung und das Rettungspaket als nächste Stufe der Finanzkrise gesprochen.

#### Links

- (1) [http://www.wdr.de/mediathek/html/regional/2008/09/26/moecho\\_02.xml;jsessionid=BE8A6D84C57C61DF2699F878A74C7FD3.mediathek2](http://www.wdr.de/mediathek/html/regional/2008/09/26/moecho_02.xml;jsessionid=BE8A6D84C57C61DF2699F878A74C7FD3.mediathek2)
- (2) <http://www.werner-ruegemer.de/>
- (3) <http://www.meinepolitik.de/cblbuch.htm>
- (4) [http://www.wdr.de/mediathek/html/regional/2008/09/26/moecho\\_03.xml;jsessionid=F6127704378CE8B1A432FB739326424F.mediathek2](http://www.wdr.de/mediathek/html/regional/2008/09/26/moecho_03.xml;jsessionid=F6127704378CE8B1A432FB739326424F.mediathek2)
- (5) <http://de.wikipedia.org/wiki/Cross-Border-Leasing>
- (6) <http://www.bnlog.de/index.php/archiv/2008/10/13/bankenkrise-und-cross-border-leasing-in-der-region/>
- (7) <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/29/29006/1.html>

**Telepolis** Artikel-URL: <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/29/29005/1.html>