

20. Dez. 2012 ¹

Ersuchen gemäß § 73 Abs 6a WStV der FPÖ-Gemeinderäte Mag. Johann Gudenus und Rudolf Stark auf Prüfung der „Cross Border Leasing“ Geschäfte der Stadt Wien
Kontrollamt.

Magistratsdirektion der Stadt Wien	
Eing.:	20. DEZ 2012 12:30
PGL-04773-2012/0004-KFP/GWT	
Geschäftsstelle Landtag, Gemeinderat, Landesregierung und Stadtsenat	

Begründung:

Die Stadt Wien hat bis 2004, als die USA den „Cross Border Leasing“ Riegel vorgeschoben haben, unter anderem das Kanalnetz in den Bezirken 21 und 22, einen Teil des Rechenzentrums der Stadt Wien, sowie U-Bahn- und Straßenbahnanlagen und -einrichtungen an US-Investoren verleast und postwendend zurückgeleast. Der US-Kongress hat diese Art des Investments 2004 aus gutem Grund schließlich verboten. CBL ist nämlich eine äußerst undurchsichtige Angelegenheit, eine sog. „strukturierte Finanzierung“. Die Verträge bestehen in der Regel aus mehr als 1000 Seiten, enthalten eine strafbewehrte Geheimhaltungsklausel und wurden nicht ins Deutsche übersetzt. Zudem gibt es jede Menge Vertragspartner: Da ist zunächst der Investor, der eine Briefkastenfirma („Trust“) in einer Steueroase gründet, der Treuhänder dieser Scheinfirma, zwei Darlehensbanken, die der Briefkastenfirma die Kredite in dreistelliger Millionenhöhe gewähren, zwei Schuldübernahmebanken, eine Depotbank und ein Versicherungsunternehmen. Alle haben ihre eigenen Steuerberater, Wirtschaftsprüfer und Anwälte. Und am Rande gibt es noch die Gebietskörperschaft als Melkkuh.

Die Stadt (z.B. Wien) verkauft bzw. „verleast“ städtische Einrichtungen für bis zu 99 Jahre und mietet, „least“ sie bis zur ersten Kündigungsoption für 30 Jahre zurück. In Wahrheit ist die Stadt vom ersten Tag an von allen Geldflüssen abgekoppelt. Der Kaufpreis bzw. die Leasingrate wird gar nicht ausgezahlt. Nur 4 – 5 % davon fließen als einmalige Barzahlung („Barwertvorteil“) an die Stadt. Der Rest verschwindet unverzüglich bei zwei Schuldübernahmebanken und einer Depotbank. Von diesem Geld sollen Erstere im Namen der Stadt 30 Jahre lang die Leasingraten an die Briefkastenfirma des Investors auf den Cayman Islands überweisen, damit die Stadt die verkaufte Anlage weiter nutzen kann. Die Depotbank soll aus der ihr überwiesenen Summe genug erwirtschaften, damit die Stadt nach 30 Jahren die Anlage zurückholen kann. Allerdings sichern sich die Vertragspartner knallhart und akribisch gegen jeden Ausfall ab. So muss die Stadt eine Versicherung abschließen, ist verpflichtet, ständig das Rating des Versicherers zu beobachten und ihn binnen 90 Tagen zu wechseln, wenn dessen Bonität sinkt. Viele CBL – Geschäfte versicherte der US-Branchenführer „American International Group (AIG)“, der kurz vor dem Ruin vom amerikanischen Steuerzahler gerade noch gerettet wurde. Ebenso müssen die Städte das Rating der drei Treuhänderbanken verfolgen. Wenn deren Bonitätseinstufung sich durch die Ratingagenturen verschlechtert, müssen die Städte auch die Bank wechseln. Dadurch verloren zahlreiche Kommunen Mio Euro. Der Zweckoptimismus, die Gelder seien in US-Staatsanleihen angelegt und daher sicher, erweist sich als verfehlt. Bei diesen „strukturierten Finanzierungen“ werden, ähnlich den faulen US-Hypothekenkrediten, die Darlehens- und Mietforderungen verbrieft und verkauft, und auf die Depots werden Wertpapiere ausgegeben.

Bei den Straßenbahnen in Wien ist der Hinweis so gut versteckt, dass er Fahrgästen nicht auffällt, wie das Wochenmagazin „Profil“ berichtete. "Diese Straßenbahngarnitur steht im Eigentum der Wiener Linien", ist auf einer Plakette neben der Fahrtüre zu lesen,

"eingeschränkt allein durch die der State Street Bank & Trust Company erklärte Pfandbestellung." Ein kleiner Anhang mit großen Folgen: Die durch Wien rollenden Straßenbahnen gehören zwar den Verkehrsbetrieben, aber wie und wie lange sie eingesetzt werden, bestimmen US-Investoren, die wohl noch nie eine Bim von innen gesehen haben.

Als die Wiener Linien in den Jahren 1998 und 1999 ihren Fuhrpark verleasten, waren darunter auch 122 Straßenbahntriebwagen der Baureihe E2. Gebaut wurden sie ab 1977 als Weiterentwicklung eines Fahrzeugtyps der fünfziger Jahre. Besonders modern waren sie nie. Ausfahrbare Trittstufen waren das einzige Zugeständnis an den Zeitgeist. Die technische Ausrüstung war schon damals nicht neu und ist heute völlig veraltet, es gibt kaum noch Ersatzteile. Nach 30 Jahren im Dauereinsatz müssten die E2 eigentlich gänzlich durch moderne Niederflurfahrzeuge ersetzt werden. Die Leasingverträge aber zwingen die Wiener Linien, Züge noch viele Jahre in Betrieb zu halten.

Über die Details der Verträge wollen weder die Wiener Linien noch Finanzstadträtin Renate Brauner Auskunft geben. Die Gemeinde Wien habe einen "Nettobarwertvorteil" von drei und sechs Prozent des Leasingvolumens bekommen, antwortete Brauner auf eine Anfrage. Alle anderen Vertragsdaten seien vertraulich, um "keinen Anlass für ein Vertragsverletzungsverfahren" zu geben.

Da die Geschäfte im Gemeinderat beschlossen wurden, sind Größe und Laufzeiten bekannt: 1998 verleasten die Wiener Linien Fahrzeuge im Wert von 170 Millionen Dollar, 1999 im Wert von 400 Millionen Dollar. Die Verträge laufen bis 2025 und 2030, der Ausstieg aus den Verträgen ("early buy out") ist frühestens 2018 oder 2022 möglich. Ein Verkauf oder die Verschrottung der Straßenbahngarnituren wäre ein Klagsgrund für den US-Investor.

Deshalb müssen die veralteten Garnituren erneuert werden. Vergleiche mit bereits umgebauten Straßenbahnen in Berlin und Freiburg lassen die Vermutung zu, dass der Umbau der Wiener Garnituren etwa zehn bis zwölf Millionen Euro kosten wird - deutlich mehr als der durch das Leasinggeschäft erzielte Gewinn.

Noch nicht geklärt ist, ob auch die Türen der Garnituren erneuert werden müssen. Ihre Sicherheitstechnik ist ebenfalls veraltet, bei ähnlichen Türen der älteren Baureihe E1 kam es zu schweren Unfällen. Einer davon endete sogar tödlich. Die Wahrscheinlichkeit von Unfällen sei jedoch bei den E2 deutlich geringer, sagt der Pressesprecher der Wiener Linien, Johann Ehrengruber.

Für die Fahrgäste wird die Modernisierung keine Vorteile bringen. Sie müssen weiterhin Stiegen steigen. In Zürich etwa wurden viele Garnituren der Tram 2000 mit einem Niederflurteil ausgestattet. Auch in deutschen Städten werden ältere Straßenbahnen mit einem barrierefreien Einstieg nachgerüstet. In Wien ist dieser Umbau nicht geplant.

Damit droht den Wiener Linien zusätzlich zu den Kosten auch ein Gesetzeskonflikt. Das seit 2006 gültige Behindertengleichstellungsgesetz schreibt vor, dass öffentliche Verkehrsmittel ab 1. Jänner 2016 barrierefrei zugänglich sein müssen. Zu diesem Zeitpunkt aber müssen die geleasten Straßenbahnen noch in Betrieb sein, sie sollen noch "etwa 20 Jahre im Einsatz sein", so der Sprecher der Wiener Linien.

Zürich zog aus den Problemen bereits Konsequenzen. Das Stadtparlament beschloss, die

Leasingverträge für die Tram 2000 vorzeitig aufzulösen. Die Stornogebühren betragen 2,5 Millionen Franken (1,6 Millionen Euro).

Ebenso sind die Wiener Stadtwerke am „Verbund“ beteiligt, der seinerseits „Cross Border Leasing“-Geschäfte vornahm.

Über die Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise auf die genannten Geschäfte wurden von Seiten der Stadt Wien keine genauen Angaben gemacht.

Wie der Standard in seiner Ausgabe vom 16. Februar 2009 schrieb, versuchen die Wiener Stadtwerke aus sogenannten Cross-Border - Geschäften auszusteigen. Nach vermeintlicher Auflösung zweier Transaktionen ist noch die Hälfte der U-Bahn-Züge und Straßenbahnen gebunden.

Dabei drängt sich die Frage auf, inwiefern die auf US-Depots geparkten Finanzmittel zum Bedienen der Leasingraten wertbeständig sind und dies bis zum Ablauf des jeweiligen Leasingzeitraumes in ca. 13 bis 18 Jahren auch bleiben. Gleichzeitig steigt das Risiko, einen Bankenwechsel aufgrund sinkender Bonität der beteiligten Unternehmen (u.a. Freddie Mac, AIG, State Street Bank) vornehmen zu müssen. Sollten internationale Ratingagenturen die beteiligten Institute weiter herabstufen, müsste die Stadt Wien einen Banken- und ev. Versicherungswechsel einleiten, der das Budget der Stadt Wien mit massiven Rechts- und Folgekosten belasten würde.

Handlungsbedarf habe im konkreten Fall insofern bestanden, als sich das Rating der Depotbank verschlechtert habe. Die Stadtwerke hätten das Depot, auf dem ein Teil des Verkaufserlöses geparkt und zur Bedienung der Leasingraten verwendet wird, verlagern oder zusätzliche Besicherungen beibringen müssen. Laut Auskunft aus den Wiener Stadtwerken sollen weitere Ausstiegsmöglichkeiten geprüft werden.

Für den Fall, dass eine der Depotbanken in Konkurs geht, droht ein Verlust, der den sogenannten Barwertvorteil aus CBL-Transaktionen bei weitem übersteigt. Ähnlich sieht das auch der Rechnungshof, der im Jahr 2004 betreffend Insolvenz von Depotbanken feststellte, "das dieses Risiko ausschließlich der inländische Vertragspartner trägt".

Heute aber macht nicht nur die Finanzkrise solche Geschäfte sehr riskant. Das Beispiel der Wiener Straßenbahn zeigt, in welche Abhängigkeiten sich die Stadt Wien begab - und welche Kosten auf sie zukommt. Gerade im Hinblick auf die unzähligen Millionen Euro, die in den vergangenen Jahren durch Kommunen, im Besonderen Salzburg, Niederösterreich und Wien verspekuliert wurden, ist eine genaue Prüfung durch das Kontrollamt der Stadt Wien unumgänglich.

Die unterzeichneten Gemeinderäte stellen daher gemäß § 73 Abs 6a WStV folgendes

Ersuchen an das Kontrollamt:

Das Kontrollamt möge

- 1) vor dem Hintergrund drohender Millionenverluste der Stadt Wien aus „Cross Border Leasing“ - Vereinbarungen im Sinne der Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit diese Geschäfte bzw. Verträge der Stadt Wien, allenfalls bereits durchgeführte Banken – und Versicherungswechsel oder bereits erfolgte Auflösungen von CBL-Verträgen überprüfen. Insbesondere möge überprüft werden, inwieweit die Stadt Wien ohne finanzielle Verluste aus diesen Verträgen aussteigen bzw. generell drohende Verluste minimieren oder abwenden kann,
- 2) im Hinblick auf die Wiener Linien (Straßenbahngarnituren) prüfen, ob bei den von den Organen der Gemeinde verwalteten Einrichtungen und Anlagen, von denen eine Gefahr für die Sicherheit des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgehen kann, ausreichende, angemessene und ordnungsgemäße Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden (Sicherheitskontrolle).

In formeller Hinsicht wird um die Weiterleitung dieses Ansuchens an das Kontrollamt gebeten.


 EISINGER


 JUDENUS


 FRANK


 SCHÜTZ


 HERZOG


 STARK


 WANSCHE


 SEIDL


 NEPP


 MANDARIK


 FRIGO


 KASAL


 GUGGENBICHLER