

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Klaus Lederer (PDS)

vom 15. Juni 2004 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juni 2004) und **Antwort**

Cross Border Leasing (III)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Fragen 1. bis 4. (teilweise) beziehen sich ausschließlich auf betriebliche Angelegenheiten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Anstalt des öffentlichen Rechts - und können in eigener Zuständigkeit des Senats deshalb nicht beantwortet werden. Adressat dieses Teils der Fragen kann nur die BVG sein.

Der Vorstand nimmt wie folgt Stellung:

1.: Treffen Pressemeldungen zu, nach denen die BVG in den Jahren 1997 - 2002 insgesamt 22 Cross-Border-Leasing-Geschäfte (CBL-Geschäfte) abgeschlossen hat?

- a) Wenn ja: Wie viele und welche Objekte sind mit welcher Laufzeit jeweils in die CBL-Verträge einbezogen worden (bitte jeweils ins Verhältnis setzen zum Gesamtbestand der entsprechenden Objekte bei der BVG)?
- b) Welche einmaligen Erlöse wurden als Barwertvorteil dadurch jeweils erwirtschaftet?

Zu 1.: „Ja.“

Zu 1. a): „In die CBL-Verträge sind insgesamt 511 Straßenbahnen (entspricht 85 % des Gesamtbestands von 602 Straßenbahnen) und 647 U-Bahnwagen (entspricht 48% des Gesamtbestands von 1.361 U-Bahnwagen) einbezogen. Die Grundmietzeit beträgt in Abhängigkeit vom Herstellungsjahr des Fahrzeugs, des Wertgutachtens und der jeweiligen Vertragsstruktur zwischen 12 und 30 Jahren.“

Zu 1. b): „Im Jahr 1997 wurden durch den Abschluss von CBL-Verträgen 32 Mio. EUR, im Jahr 2000 weitere 18 Mio. EUR und im Jahr 2002 nochmals 18 Mio. EUR erwirtschaftet.“

2.: Trifft es zu, dass die Verfügung über einen Teil des Fahrzeugparks der BVG nicht mehr möglich ist, weil das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber in den Vereinigten Staaten liegt?

- a) Wenn ja, welchen Teil des Fahrzeugparks betrifft diese Verfügungsbeschränkung?
- b) Welche Kosten entstehen der BVG und mittelbar dem Land dadurch, dass Fahrzeuge und Anlagen regeneriert, weiterverwendet oder aufbewahrt werden müssen, die in CBL-Geschäfte einbezogen worden sind (bitte konkret und nachvollziehbar aufschlüsseln)?
- c) Für welche Laufzeit ist die Beschränkung der Verfügung im Einzelnen wirksam und wird es deshalb erforderlich sein, den wirtschaftlichen Wert der Objekte zu erhalten?

Zu 2.: „Nein, der deutsche Leasingnehmer bleibt rechtlicher und wirtschaftlicher Eigentümer der Leasinggegenstände und führt diese in seiner Bilanz fort. Unter den CBL-Verträgen steht der BVG das Recht der ungestörten Nutzung der Leasing-Objekte zu, insbesondere bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich des Einsatzes der Leasing-Objekte im ÖPNV Berlins.“

Zu 2. a): „Der BVG steht unter den CBL-Verträgen das Recht der ungestörten Nutzung der Leasing-Objekte zu.“

Zu 2. b): „Die BVG ist auf Grund der Betriebsordnung Straßenbahn (BoStrab) verpflichtet, alle im Fahrgastverkehr eingesetzten Straßenbahnen und U-Bahnen nach den einschlägigen technischen Bestimmungen betriebsfähig vorzuhalten. Unter den CBL-Verträgen bestehen für die BVG keine Wartungs- und Instandsetzungsverpflichtungen, die über den Standard der BoStrab hinausgehen, insofern entstehen der BVG keine zusätzlichen Kosten auf Grund der CBL-Verträge.“

Zu 2. c): „Siehe Antworten zu 2. a) und b).“

3.: Welcher der Vertragspartner trägt das Risiko der wirtschaftlichen Entwertung bzw. des Wegfalls der Leasing-Objekte? Welche vertraglichen Konsequenzen folgen daraus im Einzelnen?

Zu 3.: „Da das rechtliche und wirtschaftliche Eigentum bei der BVG liegt, trägt die BVG das wirtschaftliche Risiko der Fahrzeuge. Sollte z. B. durch einen Unfall ein Totalschaden an einem Leasing-Objekt entstehen, kann die BVG das zerstörte Leasing-Objekt entweder gegen ein geeignetes Ersatzobjekt austauschen oder den CBL-Vertrag für das betroffene Leasing-Objekt gegen Zahlung einer Vorfälligkeitsentschädigung beenden.“

4.: Wie schätzt der Senat den wirtschaftlichen/haushalterischen Erfolg des „CBL-Programms“ für die BVG und das Land Berlin ein und welche Konsequenzen zieht er daraus?

Zu 4.: „Bei der BVG gab und gibt es kein "CBL-Programm". CBL-Finanzierungen werden wie jede andere strukturierte Finanzierungsmöglichkeit im Einzelfall sorgfältig hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile geprüft und bei positivem Prüfergebnis den satzungsgemäß entscheidungsberechtigten Gremien vorgelegt und, sofern erforderlich, mit den Finanz- und Bewilligungsbehörden abgestimmt.“

Der Senat geht davon aus, dass der Abschluss eines CBL-Vertrags wie bei anderen komplexen Transaktionen eine sehr sorgfältige Vorbereitung und Begleitung der Transaktion in Verbindung mit externen Experten voraussetzt.

Der Charakter der Transaktionsstrukturen lässt einen umfassenden Gebrauch von CBL als Instrument der Haushaltswirtschaft nicht erkennen, zumal sich nur ausgewählte Objekte für derartige Transaktionen eignen. CBL sind grundsätzlich keine Instrumente für einen routinemäßigen Gebrauch. Transaktionen dieser Art bedürfen vor ihrer Durchführung der parlamentarischen Beratung und Entscheidung.

Im Übrigen verweist der Senat auf seine Antwort zu 6. der Kleinen Anfrage 15/11439 über Cross Border Leasing (I) vom 03.04.2004

Berlin, den 16. Juli 2004

In Vertretung

V o l k m a r S t r a u c h

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Arbeit und Frauen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2004)