

MILLIONEN-DEFIZIT

BVG verzockt sich am Finanzmarkt

Dienstag, 5. Mai 2009 15:49 - Von Joachim Fahrur

Den Berliner Verkehrsbetrieben droht ein Verlust von 157 Millionen Euro, der aus Steuergeld oder Fahrgelderlösen getragen werden muss. Das Unternehmen sagt, das Minus resultiere aus Leasing-Geschäften. Doch nun stellte sich heraus, dass Berater-Banken der BVG hochriskante Papiere aufschwatzten.



Riesige Verluste eingefahren: Die BVG hat sich dabei teilweise kräftig verzockt

Foto: Christian Hahn

Machen Sie etwas aus Ihrem Geld

Der **Vermögenscheck**



Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) können U-Bahnen rollen lassen, Fahrpläne minutiös abstimmen und Busse durch die Stadt lenken. Aber auf den internationalen Finanzmärkten ist die Anstalt öffentlichen Rechts heillos überfordert. Jetzt droht ihr der Verlust eines dreistelligen Millionenbetrages, der aus Steuergeld oder Fahrgelderlösen getragen werden muss.

Die Anstalt selbst sieht sich in der Finanzkrise als Opfer ausgebuffter Berater der Investmentbanker von JP Morgan Chase. Dabei hat die BVG Mitschuld an dem Debakel, heißt es aus dem Abgeordnetenhaus. Sie habe sich wieder

„in Geschäfte eingelassen, die weit über ihren Horizont hinausgingen“.

157 Millionen Euro musste die BVG mit ihrem letzten Jahresabschluss 2008 zur Seite legen, um drohende Ausfälle aus einem von JP Morgan empfohlenen und von dieser Bank selbst angebotenen Wertpapierpaket ausgleichen zu können. Die Bilanz der BVG war verheerend. Bisher hatten es BVG und auch die Verwaltung des bisher den Aufsichtsrat führenden Ex-Finanzsenators Thilo Sarrazin (SPD) so dargestellt, als habe die BVG keine Wahl gehabt. Der neue Deal, der im Sommer 2007 geschlossen worden war, sei Folge sehr viel älterer Leasing-Geschäfte mit US-Finanzinvestoren aus den 90er-Jahren.

Aber das trifft nicht zu. Ohne Not haben sich BVG-Vorstand und Aufsichtsrat kurz vor dem Ausbruch der Finanzkrise von den angelsächsischen Berater-Bankern hoch riskante Papiere andrehen lassen. Getrieben waren die Manager von der Hoffnung, einen satten Sondergewinn einzufahren. Die Risiken wurden nicht erkannt, weder vom Vorstand noch vom Aufsichtsrat. „Es gab die bösen Kapitalisten von der Bank und die gutgläubigen Amateure von der BVG“, heißt es aus der Koalition.

Der Ursprung der Geschichte liegt in den 90er-Jahren. Damals galt das sogenannte Cross Border Leasing als der letzte Schrei in Deutschlands kommunalen Unternehmen. Vereinfacht dargestellt sahen solche Geschäfte so aus: Die BVG verkaufte ihre U-Bahn- und Straßenbahn-Waggons an amerikanische Investoren und leaste sie für viele Jahre zurück. Die Amerikaner machten ihre auf Pump finanzierten Investitionen steuerlich geltend. Die Steuerersparnis teilten sich der Investor und die BVG. Die Geschäfte wurden stets über eine komplexe Kette von Garantiegebern abgesichert. Die Geldquelle sprudelte so lange, bis der US-Fiskus das Schlupfloch stopfte.

DESASTER WÄRE VERMEIDBAR GEWESEN

Die BVG schloss 1997, 2000 und 2002 insgesamt 22 solcher Verträge ab und verkaufte 427 U-Bahn-Wagen und 511 Straßenbahnen. Obwohl Sarrazin zuletzt immer betonte, er sei gegen solche Deals, sind doch die letzten fünf Kontrakte im Herbst 2002 mit einem Volumen von mehr als 300 Millionen Euro unter seiner Regie als Finanzsenator abgeschlossen worden.

Die BVG betont, sie habe mit diesen Transaktionen bisher fast 70 Millionen Euro verdient, plus einer Zinsersparnis. Aber das Spekulationsgeschäft von 2007 stellt nun auch diesen Profit infrage.

Es war im Sommer 2006, als Herren in schicken dunklen Anzügen in der Zentrale der Anstalt an der Potsdamer Straße erschienen. Die Emissäre des Bankhauses JP Morgan erklärten den Verkehrsmanagern, es gebe ein Problem mit vier „BVG-US-Leases“ von 1997 über fast 210 Millionen US-Dollar. Diese hatte JP Morgan selbst aufgelegt und von Credit Suisse, Landesbank Berlin und HypoVereinsbank absichern lassen. Die Banker äußerten nun Zweifel an der Bonität der Schuldübernehmer und boten eine zusätzliche Absicherung an. Solche Transaktionen sind vertraglich vorgesehen, wenn die Rating-Agenturen das Vertrauen in einzelne Vertragspartner herabstufen oder sich ein solcher Schritt abzeichnet.

Zuerst rieten die JP-Morgan-Experten der BVG zu einer Kreditversicherung, im Fachjargon Credit Default Swap (CDS) genannt. Die weiterhin mit den Höchstwerten eingestufte Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) übernahm die Kreditrisiken. Dafür erhielten die Stuttgarter 1,3 Millionen Euro.

Damit hätte die BVG das Kapitel abschließen können. „Das wäre sicherlich gegangen, wenn man einfach die 1,3 Millionen Euro bezahlt hätte“, ließ der neue BVG-Finanzvorstand Henrik Falk den Vermögensausschuss wissen.

Aber die Banker von JP Morgan hatten anderes im Sinn – und die BVG-Manager wollten offenbar unangenehme Fragen nach den alten Leasing-Deals ebenso vermeiden wie die Zahlung der 1,3 Millionen Euro. Die Banker, die die BVG zugleich als Berater angeheuert hatten, boten ein Zusatzgeschäft an, das nach ihrer Darstellung zwingend mit der Kreditversicherung zusammengehörte – aber in der Sache nichts damit zu tun hat. JP Morgan riet zu einem hauseigenen Produkt vom Typ CDO (Collateralized Debt Obligation). In solchen Wertpapieren bündelten die Investmentbanker Forderungen vom Hypothekenkredit bis zum Unternehmensdarlehen. In dem Paket waren 150 Unternehmen vertreten, das Paket war von den Rating-Agenturen bestens eingestuft. Die BVG sollte 5,7 Millionen Euro bekommen, weil die Bank die darin schlummernden Risiken los wäre. „Warum kaufen die ein Paket in diesen Größenordnungen bei dem, der sie auch berät?“, fragt sich etwa der FDP-Finanzexperte Volker Thiel.

Niemand habe gefragt, warum die Banker die angeblich so sicheren Wertpapiere loswerden wollten und dafür auch noch fast sechs Millionen Euro mitgaben. Der Verdacht liegt nahe: Die Erfinder solcher Papiere ahnten eher als andere, dass die Blase platzen würde, und versuchten, die Kreditrisiken aus ihren Büchern zu bekommen. Zumal Kunden wie die BVG

nicht verstanden, was sie da kauften.

Ein Dreivierteljahr wurde verhandelt. Schließlich erstellte die BVG-Finanzabteilung im Frühjahr 2007 aus dem auf Englisch verfassten Vertragswerk eine Vorlage für ihren Vorstand unter Andreas Sturmowski und den von Senator Sarrazin geleiteten Aufsichtsrat. Per Fax und Post ging die Zusammenfassung nach London. Die Banker reagierten jedoch überhaupt nicht. Dabei sei es üblich, Vertragspartner darauf hinzuweisen, wenn dieser Details nicht richtig verstanden habe, heißt es heute bei der BVG. Als keine Einwände aus London kamen, gaben erst der Vorstand und dann der Aufsichtsrat grünes Licht.

Die Transaktion wurde im Juli 2007 abgeschlossen. Aber schon die Wirtschaftsprüfer von Ernst & Young stellten beim Jahresabschluss 2007 fest, dass die BVG und auch Sarrazin die Risikostruktur des CDO-Pakets völlig falsch eingeschätzt hatten. Die waren davon ausgegangen, dass, wenn einer der 150 Kreditnehmer ausfällt, die restlichen 149 für die Forderung geradestehen würden. Aber das Wesen der CDO-Papiere ist es, dass schon bei einzelnen Ausfällen die volle Haftung – in diesem Fall für die BVG – eintreten kann.

Inzwischen sind von den 150 Adressen im CDO der BVG sieben ausgefallen, darunter die Bank Lehman Brothers, mit deren Zusammenbruch sich die Finanzkrise zum weltweiten Flächenbrand auswuchs. „Durch kundige Wirtschaftsberatung wäre das Desaster vermeidbar gewesen“, sagt Jochen Esser, Finanzexperte der Grünen.

Nach Einschätzung der Verkehrsbetriebe könnten sich die Ausfälle aus dem CDO-Paket auf 80 Millionen begrenzen lassen. „Das hätte man alles vermeiden können, wenn man 1,3 Millionen Euro für die Kreditversicherung bezahlt hätte“, sagen Abgeordnete.

BVG VERKLAGT BERATERBANK

Die BVG hofft noch, dass sie kein echtes Geld nach London überweisen muss. Man fühlt sich falsch beraten und hat im März in Berlin Klage eingereicht. Als Beweis gilt die nach London gesandte Zusammenfassung der Vertragsinhalte. Die Berater wären verpflichtet gewesen, auf Fehleinschätzungen hinzuweisen. Es droht ein komplizierter Rechtsstreit. JP Morgan hat schon im Oktober vorsorglich die BVG vor dem Royal High Court in London verklagt, um zu erreichen, dass der Konflikt auf der Insel geklärt wird. Dort erwarten sich die Angelsachsen bessere Chancen.

Eine Hoffnung haben sie aber noch bei der BVG. Wenn nämlich die ersten Forderungen ausfallen, müsste zunächst JP Morgan dafür eintreten und das Geld im zweiten Schritt von der BVG einfordern. „JP Morgan müsste uns verklagen“, sagt die BVG-Sprecherin. Darauf könnten die Banker aber verzichten. Wenn sie verlieren, hätten sie einen Präzedenzfall geschaffen, der möglicherweise weitere Klagen von geschädigten Ex-Kunden nach sich ziehen könnte. Die BVG setzt auf den Faktor Zeit. Die Risiken sinken tendenziell. Ende 2009 wären es schon 30 Millionen Euro weniger.

MEHR ZUM THEMA

MORGENPOST ONLINE

-  Verschwendung - BVG prüfte Umzug nur ungenügend
-  Finanzsenator will Vorwürfe gegen BVG untersuchen
-  BVG verliert ersten Prozess gegen US-Bank JP Morgan

WEITERE ARTIKEL AUS BERLIN

-  **Berliner Schulen:** Schließfächer sollen vor Dieben schützen
-  **Geburten:** Berliner Kliniken freuen sich über Babyboom
-  **Richtungsentscheidung:** Präsidenten-Wahlkampf spaltet Berliner TU
-  **Bildungspolitik:** Hundert Berliner Schulen sind ohne Führung