

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/4599 –**

### **Fragen zur Finanzierungslage der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Presse war 2018 zu entnehmen: „Intern hat der Flughafen schon länger alle möglichen Varianten durchgespielt: finanzielle Umplanungen, einen zuvor bereits geplanten „Schuldschein“ oder etwa die Restrukturierung von Zinsswaps und Krediten, aber auch die Veräußerung von Grundstücken. Man bemüht sich, etwa mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) – dort läuft ein Milliardenkredit – über Stundungen bei Tilgungen zu verhandeln. Auf eine Milliarde Euro käme man aber durch all diese Finanzinstrumente nie. Schon mehr bringen würde es, einen ‚privaten Investor‘ ins Boot zu holen. Diese Variante war bereits Thema der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Dezember, auf der der Oktober 2020 als Eröffnungstermin beschlossen wurde. Der Bund und Brandenburg wären durchaus offen für eine solche Teilprivatisierung, die allerdings Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller und auch der rot-rot-grüne Senat ausgeschlossen haben.“ (vgl. DER TAGESSPIEGEL, 7. Januar 2018, Fehlt dem BER eine Milliarde Euro?; [www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-fehlt-dem-ber-eine-milliarde-euro/20821208.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-fehlt-dem-ber-eine-milliarde-euro/20821208.html); vgl. SPIEGEL ONLINE, 7. Januar 2018, BER benötigt eine weitere Milliarde Euro; [www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-flughafen-ber-braucht-noch-eine-milliarde-euro-mehr-a-1186577.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/deutschland-flughafen-ber-braucht-noch-eine-milliarde-euro-mehr-a-1186577.html)) Aus einer internen Berechnung der Flughafengesellschaft FBB, deren Ergebnisse die „Berliner Morgenpost“ am 13. September 2018 auszugsweise veröffentlicht hat, geht hervor, dass eine Ausweitung des Nachtflugverbotes beträchtliche Folgen auf das Passagiervolumen und die Wirtschaftlichkeit des Flughafens hätte. Am Mittwoch den 12. September 2018 waren die demonstrierenden Abgesandten der Fluglärmgegner vor dem Reichstagsgebäude nicht zu übersehen. Davon konnten sich anwesende Abgeordnete und Mitarbeiter persönlich überzeugen, oder es bei [www.altkreisblitz.de/aktuelles/datum/.../isernhagener-fluglaermgegner-in-berlin...](http://www.altkreisblitz.de/aktuelles/datum/.../isernhagener-fluglaermgegner-in-berlin...) nachlesen. Der Flughafen BER soll trotzdem laut dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer nach mehreren Terminverschiebungen nunmehr im Oktober 2020 in Betrieb gehen. Dies schreibt die „Berliner Morgenpost“ ([www.morgenpost.de/flughafen-BER](http://www.morgenpost.de/flughafen-BER)) am 25. April 2018. Bisher wurde der Eröffnungstermin bereits mehrfach verschoben, was Stillstandskosten hervorruft. (vgl. [www.rbb24.de/...BER/BER.../rueckblick-spatenstich-ber-vor-zehn-jahren.html](http://www.rbb24.de/...BER/BER.../rueckblick-spatenstich-ber-vor-zehn-jahren.html)). Da es sich um ein mit öffentlichen Mitteln finanziertes Projekt handelt, das in

verschiedenen Haushalten von Bund, Berlin und Brandenburg und darin in verschiedenen einzelnen Posten enthalten ist, besteht Interesse, die schlussendlichen Auswirkungen auf den Steuerzahler zu prognostizieren. Dies geht aus der Tageszeitung „DER TAGESSPIEGEL“ vom 27. Februar 2018 hervor (vgl. [www.tagesspiegel.de/berlin/flughafenbaustelle-in-berlin-doch-keine-extramilliarden-fuer-den-ber-aus-oeffentlicher-hand/21008738.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafenbaustelle-in-berlin-doch-keine-extramilliarden-fuer-den-ber-aus-oeffentlicher-hand/21008738.html)). In der Vergangenheit wurden durch Verpflichtungsermächtigung Darlehen des Bundes in Stammkapital umgewandelt und damit eine Rückzahlung der Steuergelder nebst Zinsen nach Auffassung der Fragesteller vereitelt. Die Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2018, Kapitel 1205, Luft- und Raumfahrt, Titel 861 11-750, Darlehen an Flughafengesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, wird als allseits bekannt vorausgesetzt. Laut Medienberichten, z. B. in der Tageszeitung „DER TAGESSPIEGEL“, hat der Berliner Finanzsenator Dr. Matthias Kollatz (SPD) in einer Koalitionsrunde mit der BER-Insolvenz zum 1. Januar 2019 gedroht (vgl. [www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-finanzsenator-kollatz-droht-mit-insolvenz-des-ber/22975564.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-finanzsenator-kollatz-droht-mit-insolvenz-des-ber/22975564.html)).

1. Wie viel Kapitalzuführungen wurden der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) bisher insgesamt gewährt?

Wie viel Kapital wurde der FBB insgesamt seitens der Gesellschafter bereitgestellt (bitte einzelne Schritte tabellarisch darstellen)?

Zu Fragen hinsichtlich der Eigenkapitalstruktur und Kapitalzuführungen durch die Gesellschafter wird auf die jeweiligen Geschäftsberichte der FBB verwiesen.

2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig das Eigenkapital der FBB?

Wie hoch ist der Verlustvortrag der FBB?

Es wird auf den Geschäftsbericht 2017 der FBB verwiesen.

3. Wie lange dürfen nach Kenntnis der Bundesregierung Verluste bilanziell vorgetragen werden?

Welche steuerlichen Wirkungen hat dies?

Es wird auf die geltende Rechtslage verwiesen.

4. Ab wann würde nach Kenntnis der Bundesregierung unter diesen Umständen eine überschuldungsbedingte Insolvenz eintreten?

Es wird auf § 19 InsO verwiesen.

5. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Gesellschafterdarlehen zugesagt?

In welcher Höhe wurden Gesellschafterdarlehen bereits ausgereicht?

Wie viel davon wurde in Eigenkapital gewandelt?

Wie viel davon kann noch in Eigenkapital gewandelt werden?

Es wird auf den Geschäftsbericht 2017 der FBB verwiesen. Eine weitere Umwandlung gewährter Gesellschafterdarlehen ist gegenwärtig nicht beabsichtigt.

6. Falls die FBB noch Gesellschafterdarlehen anfordern und ggf. in Eigenkapital wandeln kann, wie viel Geld hätte nach Kenntnis der Bundesregierung Berlin maximal zur Verfügung zu stellen?

Wo wird dieses Geld haushälterisch vorgehalten?

Diese Frage ist an die zuständige Stelle des Landes Berlin zu richten.

7. Wie verlaufen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verhandlungen mit der Europäischen Investitionsbank EIB über die Änderungen der Kreditbedingungen?

Welche Rolle spielt der Cross-default zum „NordLB-Konsortialkredit“?

Die FBB hat mitgeteilt, dass die Verhandlungen mit der EIB am 27. September 2018 erfolgreich abgeschlossen wurden. Damit ist die Default-Situation bei der FBB beseitigt. Im Übrigen wird auf die Seiten 127 und 128 des Geschäftsberichts 2017 der FBB verwiesen.

8. Hat die EIB den Gesellschaftern und/oder der FBB nach Kenntnis der Bundesregierung eine Frist bis Ende September 2018 für die Änderungen der Kreditbedingungen gesetzt?
25. Wie viele weitere Verschiebungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach den neuen Kreditbedingungen des EIB-Kredites möglich, ohne dass die EIB den Kredit kündigen kann?
26. Wie viele weitere Verschiebungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach den neuen Kreditbedingungen des NordLB-Konsortial-Kredites möglich, ohne dass das Konsortium den Kredit kündigen kann?

Die Fragen 8, 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen. Im Übrigen wird auf den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur geplanten Änderung der Kreditverträge des Jahres 2009 zwischen Europäischer Investitionsbank (EIB) und FBB zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) vom 13. August 2018 verwiesen.

9. Sind oder waren nach Kenntnis der Bundesregierung für den Konsortialkredit unter Führung der Konsortialbank NordLB auch Änderungen der Kreditbedingungen in Verhandlung?  
Wie verlaufen diese?  
Wurden im Rahmen dieser Verhandlungen auch Fristen gesetzt?  
Wenn ja, welche?
12. Ist oder war für die Änderung der jeweiligen Kreditbedingungen eine geschlossene Anschlussfinanzierung für die nach der Inbetriebnahme notwendigen Erweiterungsinvestitionen notwendig?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?
27. Ist nach Auffassung der Bundesregierung bei Änderungen der Kreditverträgen eine sog. Waiver Fee fällig oder üblich?

28. Wie verhält es sich damit in diesem Falle?  
Welche Kreditvertragsänderungs-Gebühren muss oder musste die FBB an die EIB hierfür zahlen?
29. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auch mit dem NordLB-Konsortium die Kreditverträge analog und synchron geändert, und was hat das die FBB an Waiver Fee gekostet?

Die Fragen 9, 12 und 27 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

10. Welche Abhängigkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen den jeweiligen alten und neuen Kreditbedingungen?

Keine.

11. Welche Änderungen hinsichtlich Zinssatz, Laufzeit und Kündigungsrechten haben sich bei den jeweiligen neuen Kreditbedingungen ergeben bzw. bahnen sich an?  
Hat dies Auswirkungen auf die alte EU-Notifizierung?  
Sind dafür neu EU-Notifizierungen notwendig?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen. Im Übrigen wäre eine Änderung der EIB-Kreditverträge für die Beurteilung der Vereinbarkeit der Verbürgung mit den EU-Binnenmarktregelungen nicht erheblich und daher nicht gegenüber der EU-Kommission zu notifizieren.

13. Wann soll die Finanzierung der ohne die Offenhaltung Tegels nach der BER-Inbetriebnahme am BER notwendigen Erweiterungsinvestitionen nach Kenntnis der Bundesregierung geschlossen werden?
14. Wie soll die Finanzierung der nach Inbetriebnahme notwendigen Erweiterungen ausgestaltet sein?  
Soll das Instrument Schuldschein verwendet werden?  
Wenn nein, warum nicht mehr und was stattdessen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die abschließende Finanzierung sind bisher keine Beschlüsse von den zuständigen Organen der FBB getroffen worden. Die FBB weist auf einen Abschluss der Finanzierung im zeitlichen Zusammenhang mit der geplanten Inbetriebnahme des BER hin.

15. Wie viel Liquidität benötigt die FBB bis zum anvisierten Inbetriebnahmetermin des BER 2020?  
Aus welchen Quellen soll dies finanziert werden?

Bis zur Inbetriebnahme stehen bedarfsgerechte Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung. Neben der Innenfinanzierung (operative Geschäftstätigkeit) finanziert sich die FBB durch bereits zugesagte Darlehen der Gesellschafter und den verbürgten Konsortialkredit 2016.

16. Welcher Finanzierungsbedarf besteht für die FBB nach der Inbetriebnahme des BER?

Wie viel davon soll über

- a) Eigenmittel,
  - b) Gesellschaftermittel bzw.
  - c) Fremdkapital
- gedeckt werden?

Der zusätzliche (externe) Finanzierungsbedarf nach der Inbetriebnahme des BER wird im Business Plan 2018 der FBB nach Abzug von Eigenmitteln mit rd. 500 Mio. Euro ausgewiesen. Dieser soll vorrangig aus Fremdmitteln gedeckt werden. Hinsichtlich etwaiger zusätzlicher Gesellschaftermittel hat der Bund haushaltsmäßige Vorsorge im Einzelplan 12 getroffen.

17. Sind dafür neue Bürgschaften notwendig?

Nein.

18. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Budgeterhöhungen für das Terminal 2?

Wenn ja, wie hoch fielen diese aus?

Wie wurden diese begründet?

Welche Abweichungen zum Business-Plan 2018 ergeben sich daraus?

19. Welche Kompensationsmaßnahmen plant die FBB?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBB begründet eine Budgeterhöhung um 100 Mio. Euro mit höheren Angebotspreisen im Vergabefahren für das Terminal 2. Damit entspricht das Budget wieder dem ursprünglichen, im Jahre 2016 geplanten, Niveau. Die FBB hat Kompensationsmaßnahmen zugesagt, aber noch nicht konkretisiert.

20. Ist es möglich, dass sich die ursprünglich kommunizierte Finanzierungslücke von rund 1 Mrd. Euro doch noch realisiert?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

21. Gäbe es nach heutigem Stand Interessenten für „private Investitionen“?

Ja.

22. Was würde es für die Finanzsituation der FBB bedeuten, wenn der Flughafen dauerhaft geöffnet bliebe und an einen Dritten, zum Beispiel einen privaten Investor, verkauft würde?
23. Welche Auswirkungen auf die Kapazitätserweiterungsnotwendigkeiten am BER hätte eine solche privat finanzierte Offenhaltung Tegels?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung nimmt zu hypothetischen Fragen keine Stellung. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 auf Bundestagsdrucksache 18/13474 verwiesen.

24. Weicht nach Auffassung der Bundesregierung das Rating der Banken, die laut der Tageszeitung „DER TAGESSPIEGEL“ vom 7. Januar 2018 (Fehlt dem BER eine Milliarde Euro?; [www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-fehlt-dem-ber-eine-milliarde-euro/20821208.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-fehlt-dem-ber-eine-milliarde-euro/20821208.html)) eine zusätzliche Fremdfinanzierung der FBB geprüft haben, von dem offiziellen Rating der FBB ab?

Wenn ja, was bedeutet dies nach Auffassung der Bundesregierung?

Ist nach Auffassung der Bundesregierung zu erwarten, dass die Ratings der Banken nach erfolgreicher bzw. pünktlicher Inbetriebnahme sich verbessern werden?

Zu den Ratingmechanismen der Banken liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Von einer Verbesserung des Ratings der FBB nach erfolgreicher Inbetriebnahme ist jedoch auszugehen.

30. Ist bzw. war eine Einigung mit der EIB abhängig von einer Änderung der Bürgschaftsvereinbarung?
31. Ist bzw. war eine Einigung mit dem NordLB-Konsortium abhängig von einer Änderung der Bürgschaftsvereinbarung?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vertragspartner des Bankenkonsortiums ist nicht die Bundesregierung, sondern die FBB. Nach Auskunft der FBB bestehen/bestanden keine Abhängigkeiten.

32. Welche Änderungen der Bürgschaftsvereinbarungen waren oder sind notwendig?

Und warum ist dies notwendig?

Es wird auf den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur geplanten Änderung der Kreditverträge des Jahres 2009 zwischen Europäischer Investitionsbank (EIB) und FBB zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) vom 2. Oktober 2018 verwiesen.

33. Ist eine Auflösung des gegenwärtig bestehenden Bürgenvorbehaltes (Stand: 5. September 2018) ohne parlamentarische Zustimmung beim Deutschen Bundestag, dem Brandenburger Landtag und/oder dem Abgeordnetenhaus von Berlin möglich bzw. wirksam?

Jede der bürgenden Gebietskörperschaften trägt eigenständig dafür Sorge, dass Beteiligungsrechte des jeweiligen Parlaments gewahrt bleiben.

Das Budgetrecht des Bundestages wird dadurch gewahrt, dass die Bundesregierung den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über die Übernahme neuer Bürgschaften zu Gunsten der FBB sowie über wesentliche Änderungen bei bestehenden Verbürgungen unterrichtet (vgl. Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 73/16 VS-NfD vom 27. Juni 2016 zur Verbürgung des Konsortialkredits 2016, Vorlagen des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 107/18 VS-NfD vom 13. August 2018 zur Änderung der EIB-Kreditverträge 2009 und Nr. 152/18 VS-NfD vom 2. Oktober 2018 zu Änderungen der 2016 übernommenen Bürgschaft für einen Konsortialkredit).

34. Würde nach Auffassung der Bundesregierung die EIB oder das NordLB-Konsortium einer Änderung der Kreditbestimmungen zustimmen, wenn noch keine wirksame Aufhebung des Bürgenvorbehaltes vorliegt?
35. Wird die EIB nach Auffassung der Bundesregierung nur einer Veränderung der Kreditbedingungen zustimmen, wenn Tranche B des Konsortialkredites für den Finanzierungsbedarf der FBB zwischen 2018 und Inbetriebnahme im September 2020 zur Auszahlung kommt bzw. der FBB verfügbar ist?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bürgenvorbehalt steht nicht im direkten Zusammenhang mit einer Änderung von Kreditbestimmungen.

36. Würde es ohne eine Verwendungszweckerweiterung der Bürgschaft zu einem Verfall von Kreditvolumen kommen, und wie hoch wäre dies nach Auffassung der Bundesregierung?

Der Verwendungszweck wurde mittlerweile den unternehmerischen Notwendigkeiten angepasst. Damit steht ein Verfall von Kreditmitteln nicht im Raum.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

37. Wäre aus Sicht der Bundesregierung eine Schließung des Flughafens Tegels nicht mindestens so lange abzuwenden, bis der BER seinen Betrieb aufgenommen hat und 20 Prozent Reservekapazität vorrätig gehalten wird?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 auf Bundestagsdrucksache 18/13474 verwiesen.

38. Wäre aus Sicht der Bundesregierung ein Weiterbetrieb Tegels geeignet, die Umweltbelastung nicht einseitig auf die Brandenburger und den Süden Berlins abzuwälzen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 35 bis 38 auf Bundestagsdrucksache 18/13474 verwiesen.

39. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit der bisherige Gesamtaufwand für den BER, und in wie vielen Haushaltsposten und Vermerken des Bundeshaushalts sind Kosten zum BER enthalten?
40. Warum werden die Aufwände für den BER nicht unter einem Haushaltspunkt zusammengefasst?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 17 BHO sind Einnahmen nach Entstehungsgrund und Ausgaben nach Zwecken getrennt zu veranschlagen. Die Darstellung in den jeweiligen Titeln richtet sich nach § 13 BHO i. V. m. dem Gruppierungsplan.

Die Gesamtkosten im Rahmen der Eigeninvestitionsprognose des BER betragen 5 795 Mio. Euro. Die Finanzierungsbeiträge des Bundes für die BER-Bauherrin FBB sind den jeweiligen Haushaltsplänen der einzelnen Haushaltsjahre zu entnehmen.

41. Welche Auswirkungen der Investitionshöhen auf die Wirtschaftlichkeit des BER sieht die Bundesregierung?

Die Investitionen für den BER unterliegen einer Wirtschaftlichkeitsprüfung der Vorhabenträgerin FBB, die den Projektverlauf berücksichtigt.

42. Welche Stillstandskosten fallen nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell am BER an?

Nach Auskunft der FBB betragen die Kosten der Stillstandswartung weniger als ein Prozent der Gesamtkosten des Projekts.

43. Mit welchen Betriebskosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung am BER zu rechnen?

Nach Auskunft der FBB wird der jährliche Betriebsaufwand nach Inbetriebnahme des BER nach derzeitiger Planung mit rd. 400 Mio. Euro veranschlagt.

44. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen Verluste des BER refinanziert und welche Auswirkungen haben diese auf die Steuerzahler?

Der Bundesregierung ist liegen keine eigenen Erkenntnisse zu zukünftigen Verlusten der FBB vor.

45. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Verluste der FBB ohne die Einnahmen aus dem Flughafen Tegel?

Es wird auf den Geschäftsbericht 2017 der FBB verwiesen. Die jährlichen Ergebnisse der Einzelgesellschaft FBB können den im Bundesanzeiger veröffentlichten Jahresabschlüssen entnommen werden.

46. Unter welchen Bedingungen sieht die Bundesregierung die Schließung des Flughafens Tegel als wirtschaftlich sinnvoll bzw. vertretbar an?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 auf Bundestagsdrucksache 18/13474 verwiesen.



47. Waren die in der Vergangenheit zuletzt durch Verpflichtungsermächtigung in Stammkapital umgewandelten Darlehen des Bundes so geplant, oder welche Umstände oder Maßnahmen verhinderten eine Rückzahlung der ursprünglich als Darlehen ausgereichten Steuergelder?

Auf der Grundlage des Darlehensvertrages im Rahmen der Nachfinanzierung 2012 und der haushaltsrechtlichen Ermächtigung hat der Gesellschafter Bund 78 Mio. Euro in die freie Kapitalrücklage der FBB eingezahlt.

Im Übrigen wird auf den Geschäftsbericht 2017 der FBB verwiesen.

48. Sind die Darlehen an Flughafengesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist und für die weitere Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre im Haushalt stehen, aus Sicht der Bundesregierung noch rückzahlbar oder sind diese für den Steuerzahler verloren?

Die Bundesregierung erwartet für verausgabte Darlehen einen vertragsgemäßen Kapitaldienst.





