

Lehren aus dem Versagen der Wirtschaftsprüfer bei Wirecard

Prinzip Haftung

Das Testat von Wirtschaftsprüfern ist eine gesetzliche Pflicht für Firmen. Die Bonitätsprüfung der Ratingagenturen ist ein freiwilliger, wengleich für den Zugang zum Kapitalmarkt häufig notwendiger Check-up. Dennoch haben beide zentrale Punkte gemein. Die drei großen Agenturen Moody's, S&P und Fitch prüfen die Kreditwürdigkeit und bei der Wirtschaftsprüfung dominieren die Big Four KPMG, Deloitte, Ernst & Young (EY) und PwC. Die engen Oligopole haben Marktmacht – mit



VON
DIRK MEYER

»Eine merkliche Anhebung der Haftungshöchstgrenze für Prüfer ist überfällig.«

So geschehen vor der Finanzmarktkrise 2008, als strukturierte Wertpapiere (CDO) mit Bestnoten bewertet wurden, die sich als Schrott-Papiere erwiesen. Oder im Fall Griechenland, als noch Ende 2009 – nach Aufdeckung des Haushaltsdefizits von 12,5 Prozent und vor dem Kollaps im April 2010 – die Kreditwürdigkeit mit A2 (durchschnittlich gute Anlage) bewertet wurde. Und schließlich der Fall Wirecard und EY, jene Prüfungsgesellschaft, die die betrügerische Firma seit 2009 begleitete.

Was liegt näher, als nach mehr staatlicher Kontrolle zu rufen oder gar eine EU-Behörde gegen Geldwäsche einzurichten? Doch haben weder die Wirtschaftsprüferaufsicht (Apas), die Deutsche Prüfungsstelle für Rechnungslegung (DPR), noch die

deutsche Finanzaufsicht Bafin den Milliarden-Schaden bei Wirecard verhindern können. Es gab ein Zuständigkeitschaos und unabgestimmte Prozesse zwischen dem Wirtschafts- und dem Finanzministerium. Das Geldwäschegesetz auf der Basis der bereits fünften EU-Richtlinie hat erhebliche Mängel. Vorgeschlagene Reformen wie eine Trennung von Beratung und Prüfung, eine schnellere Rotation der Prüfaufträge oder die Bestellung mehrerer Prüfer mögen sinnvoll sein.

Sie ersetzen jedoch nicht die Eigenkontrolle durch Haftung und die Fremdkontrolle des Marktes. Leerverkäufe, mit denen Investoren dank besserer Informationen auf sinkende Aktienkurse spekulieren, geben Dritten wie auch Aufsichtsbehörden Anlaß, genauer hinzuschauen. Schließlich erklärt der Haftungsausschluß bei Ratingagenturen und eine Maximalhaftung des Abschlußprüfers von vier Millionen Euro viele der bekannten Fehlentwicklungen.

Entscheidungen ohne hinreichende Haftung führen zu mangelnder Umsicht bis hin zu verantwortungslosem Handeln. Haftung schafft ein „Ersatzgewissen“ – jederzeit und universell anwendbar. Eine Anhebung der Haftungshöchstgrenze wäre deshalb eine ganz wichtige Forderung – leicht, schnell und unbürokratisch umsetzbar.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

Mit der subventionierten Riesterrente wird Geld verbrannt

Rettung unmöglich

Von Jörg Fischer

Vorige Woche geisterte ein Konzeptpapier der Unionsfraktion zur Reform der Riesterrente durch die Medien. Demnach sollte ab einem Jahresparbetrag von 437,50 Euro jeder weitere angesparte Euro mit 40 Cent vom Steuerzahler belohnt werden. Diese „Zulagenrente“ würde auch Selbständigen offenstehen. Eine automatische Finanzamtprüfung könnte die bürokratische Zulagengewährung ersetzen. Das klang verlockend nach dem „Fünf-Punkte-Plan“ von Versicherern, Fondsinvestoren und den kriselnden Bausparkassen von 2019.

Doch das waren Fake News: Dies stelle nicht mehr die Haltung von CDU und CSU dar, teilte ein Fraktionssprecher eiligst mit. Doch was soll mit den 16,5 Millionen Riesterverträgen geschehen, die seit 2001 mit zig Milliarden Steuergeld gestützt wurden und in denen die Ersparnisse von Millionen Arbeitnehmern festliegen? Die hohen Vertriebs- und Verwaltungsbeiträge haben die privaten Anbieter dankbar angenommen – doch die

Realrendite ist oft unterirdisch, selbst mittelprächtige Aktienfonds liefern mehr Performance. Allenfalls Riesterparer mit mehreren Kindern und der Vollnutzung des Steuerzahlerbonus können vielleicht noch mit einer nennenswerten Rendite rechnen.

Eine Ursache für die Riester-Misere ist natürlich die Euro- und Finanzkrise sowie die Null-Zins-Politik der EZB. Und die Versicherer haben recht: Die gesetzliche Pflicht zur 100-Prozent-Garantie der Brutto-Riesterbeiträge erschwert ihnen tatsächlich eine chancenreichere Kapitalanlage. Mit vermeintlich sicheren Staatsanleihen und Rentenpapieren – wie gesetzlich anteilig vorgeschrieben – wird unter Berücksichtigung der Inflation Geld verbrannt. Doch noch mehr Steuergeld in ein gescheitertes Lobbyprojekt bei weniger Spargarantie zu geben, ist keine Lösung. Besser wäre eine anständige gesetzliche Rente – gestaffelt nach der Kinderzahl. Wer mehr will, soll eigenverantwortlich investieren. Aber ganz ohne staatliche Riesterzwänge.



Protestkundgebung von MAN-Arbeitern in Nürnberg: Hersteller und Kunden werden in die nicht marktreife E-Mobilität getrieben

Politischer Angriff auf die Autoindustrie

Wirtschaftsaussichten: Die Corona-Krise ist auch ein perfekter Anlaß zu radikalem Arbeitsplatzabbau

PAUL LEONHARD

Die neu aufgewärmte Nachricht von Dezember 2019 paßt zum Zeitgeist: Die Deutsche Bahn AG baut für 400 Millionen Euro ein „zu 100 Prozent CO₂-neutrales“ ICE-Instandhaltungswerk in Nürnberg. „450 neue Arbeitsplätze entstehen hier, für Elektroniker*innen, Mechatroniker*innen, Ingenieur*innen und angelernte Hilfskräfte“, heißt es auf der neuen Internetseite.

„Die Deutsche Bahn ist unser Top-Akteur für Klimaschutz und zukunftsfeste Jobs“, erklärte am Montag der angehende Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU). Die Betriebsaufnahme der 450 Meter langen ICE-Wartungshalle ist für 2028 geplant. Bis dahin seien besonders regionale Anbieter aufgerufen, „sich an den Ausschreibungen für den Bau des Werks und allen damit zusammenhängenden Leistungen zu beteiligen“.

Chance für die MAN-Werke in Polen und Übersee?

Die teure Staatsinvestition ist aber nur ein kleiner Tropfen auf den heißen Stein: Zwei Wochen zuvor protestierten in Nürnberg die Beschäftigten der MAN-Niederlassung gegen den geplanten massiven Stellenabbau. Am Kompetenzzentrum für Diesel- und Gasmotoren arbeiten bislang 4.146 Beschäftigte – wie viele es nach der „umfassenden Neuausrichtung“ und „Ergebnisverbesserung“ von 1,8 Milliarden Euro bis 2023 sein werden, weiß niemand. In Deutschland gibt es insgesamt etwa 20.000 Stellen bei der VW-Tochter MAN. 9.500 Arbeitsplätze im In- und Ausland sollen nun wegfallen.

Die Werke in Plauen/Vogtland (Busumbauten), Wittlich in der Eifel (Autotransporter) und im oberöster-

reichischen Steyr (Lkw) mit zusammen 2.400 Stellen stehen ganz auf der Kippe. MAN verbuchte im ersten Halbjahr einen Verlust von 387 Millionen Euro – im Vorjahreszeitraum wurden noch 253 Millionen Euro verdient. Gewinner könnten die drei polnischen MAN-Werke (Krakau, Starachowice und Stolp), die Fabrik in Ankara oder Standorte in Südasiens und Südamerika sein, wo keine deutschen Tariflöhne fällig werden. Insgesamt sollen dem gesamten VW-Konzernumbau in Deutschland etwa 27.000 Stellen zum Opfer fallen – bei nur 9.000 Neueinstellungen im Bereich IT, Elektro und Digitalisierung.

Auch die Demonstrationen und Mahnwachen in Aachen waren umsonst, ebenso wie die Busfahrten zum Continental-Sitz nach Hannover. Der dort tagende Aufsichtsrat des weltweit zweitgrößten Autozulieferers blieb bei seinem Beschluß, das Reifenwerk in Aachen Ende 2021 zu schließen. Damit verlieren 1.800 Mitarbeiter ihre Arbeit. Bis Ende 2024 soll auch die Elektromotorfertigung in Karben bei Frankfurt/Main schließen. Betroffen sind weitere 900 Arbeitsplätze.

In Regensburg sollen 2.100 der 7.600 Jobs „entweder verändert, verlagert oder abgebaut“ werden. Als Gründe nennt Vorstandschef Elmar Degenhart den Strukturwandel zur E-Mobilität, sinkende Absätze, billiger produzierende Conti-Werke im Ausland und die Corona-Pandemie. Das alles gleichzeitig „verursacht in Summe eine historische Krise in der Autoindustrie“, sagt auch Personalchefin Ariane Reinhart.

Klarer drückte sich der 71-jährige Conti-Aufsichtsratschef Wolfgang Reitzle im Interview auf dem Nachrichtenportal ThePioneer.de aus: „Man zerstört politisch die Autoindustrie, die ja noch 99 Prozent ihrer Wertschöpfung durch Autos mit Verbrennungsmotor generiert“, sagte der langjährige frühere BMW- und Ford-Manager. „Man treibt

Hersteller und Kunden zu früh in die noch nicht wirklich marktreife E-Mobilität“, Verbrennungsmotoren würden „diffamiert“. Daher müßten nun Fabriken geschlossen und Arbeitsplätze abgebaut werden, so Reitzle.

Kritik, die bei Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) auf taube Ohren stößt: „Wir müssen raus aus dem Verbrennermotor. Wir müssen rein in die Elektromobilität.“ Die Zulieferer hätten zu spät auf den politisch gewollten Strukturwandel reagiert. Ford-Manager Gunnar Herrmann widerspricht dem: Sein Unternehmen wolle die verschärften EU-Klimaziele erfüllen. „Das aber hat Konsequenzen: Wir werden dann wahrscheinlich nicht mehr 1,4 Millionen Autos jährlich in Europa produzieren, sondern deutlich weniger. An der Wirtschaftlichkeit der Produktion kommen wir nicht vorbei“, so der Deutschlandchef des US-Autoherstellers im *Handelsblatt*.

„Die Verantwortung für 22.000 Ford-Arbeiter“

Die CO₂-Flottenwerte für Pkw sollen bis 2030 um die Hälfte sinken. Erreichbar ist dieses Ziel nur, wenn der Anteil der E-Autos in zehn Jahren auf mindestens 60 Prozent aller Neuwagen steige. Doch die seien teurer als Benzin- oder Diesel. Ford produziere in Deutschland preisgünstige Massenautos wie den Fiesta oder den Focus. „Wir haben vier Werke in Europa, von denen jedes 400.000 Autos jährlich bauen könnte. In einem zukünftigen Szenario dürfte das nicht mehr möglich sein“, warnte Herrmann – sprich: Das spanische Werk in Valencia, wo schon die Hybrid-Modelle vom Band laufen, habe bessere Karten. Herrmann kritisierte auch die einseitige staatliche Förderung für die Tesla-Gigafactory (JF 41/20): „Es kann nicht die Antwort sein, daß wir auch nach Brandenburg oder Rumänien ziehen.“

Wir haben die Verantwortung für fast 22.000 Menschen, die bei uns in Köln, Saarlouis und Aachen beschäftigt sind.“

Noch heftiger trifft die Absatzkrise Opel: Der Deutschland-Absatz fiel zwischen Januar und September um 45,5 Prozent auf nur noch 95.453 Fahrzeuge. BMW und Mercedes stehen trotz Corona-Krise mit minus 16,6 Prozent viel besser da. Selbst die PSA-Konzernmarken Citroën (-24,6 Prozent) und Peugeot (-28,2 Prozent) verkaufen sich besser. Daher stellt die französische Konzernführung den Kündigungsschutz für Opelaner bis Ende Juli 2025 in Frage. Schmiede und Getriebewerk in Rüsselsheim sollen geschlossen, die Firmenzentrale Adam-Opel-Haus und weitere Liegenschaften verkauft werden.

Rechnet man alles zusammen, dann sind laut dem IG-Metall-Vorstand Jürgen Kerner in der deutschen Metall- und Elektrobranche etwa 300.000 Arbeitsplätze in Gefahr. „In der Mehrzahl der Industriebranchen rechnet niemand vor 2022 damit, daß wir wieder das Vorkrisenniveau erreichen“, sagt IG Metall-Chef Jörg Hofmann in der *Zeit*. „Betriebe im Maschinenbau, die sehr von langfristigen Investitionen abhängen, rutschen teilweise erst jetzt in die Krise.“

Die Leverkusener Bayer AG quält hingegen weiter die kreditfinanzierte Übernahme des US-Konzerns Monsanto mit seiner Altlast Glyphosat. Die eingeplanten elf Milliarden Dollar für die diversen Klagen in Sachen des Monsanto-Unkrautvernichters „Roundup“ dürften nicht reichen. Die Nettoverschuldung lag im Juli bei 36 Milliarden Euro. Daher sollen bis 2024 jährlich 1,5 Milliarden Euro eingespart werden – ein weiterer Arbeitsplatzabbau ist nicht ausgeschlossen.

Automobilkonjunktur in Deutschland:
 ▶ www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/monatszahlen.html
 ▶ www.ice-werk-nuernberg.de

JF Das JF-Aktions-Abo für Sie oder als Geschenk

Ja, ich möchte das exklusive JF-Angebot bestellen: Ich erhalte das Buch „Schöne neue Welt“ und beziehe die JUNGE FREIHEIT vier Wochen lang für nur 12 Euro. Der Bezug endet automatisch, ich gehe kein Risiko ein.

Rechnungs- / Lieferanschrift
Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Vorname/Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Lieferanschrift des Geschenk-Abonnement-Empfängers

Vorname/Name

Straße/Nr.

PLZ Ort

Ja, ich habe die Einwilligung des Beschenkten, seine Daten zum Zweck des Abo-Versands weiterzugeben.

Datenschutzhinweis:

Ja, ich bin einverstanden, daß mir schriftlich, per E-Mail oder telefonisch weitere interessante Angebote der JUNGE FREIHEIT Verlag GmbH & Co. KG unterbreitet werden und daß die von mir angegebenen Daten für Beratung, Werbung und zum Zweck der Marktforschung durch den Verlag gespeichert und genutzt werden. **Vertrauensgarantie:** Eine Weitergabe meiner Daten an unberechtigte Dritte erfolgt nicht. Meine Einwilligung kann ich jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finde ich unter jf.de/datenschutz

Datum Unterschrift

Ausschneiden und absenden an: JF-Leserdienst · Hohenzollerndamm 27a · 10713 Berlin · Fax 030/864953-50

SCHÖNE NEUE WELT

BESTSELLER
Roman von
1932 – aktueller
denn je!



„Schöne neue Welt“: Ist die Vision von 1932 von Aldous Huxley heute schon Realität? Lesen Sie nach und verfolgen Sie die Entwicklung in der JF

jf.de/neuewelt