



**23. September 2015 © Welfens**

**File: VW2015skandal**

[Vorschlag für ein neues Emissionsdaten-Qualitätssicherungsgesetz; Marktwirtschaften in OECD-Ländern zunehmend mit Gesetzesbruch bei Großfirmen und -banken konfrontiert: Hier Riegel verschieben](#)

## **VW-Abgas-Betrug als Firmen-GAU und Basis für eine Bilanzreform**

Am 20. September hat VW-Chef Winterkorn öffentlich erklärt, dass er bedaure dass Volkswagen das Vertrauen der Kunden in den USA im Kontext manipulierter Diesel-Abgastest-Software von VW enttäuscht zu haben. Volkswagen gab damit zu, dass in den USA die Umweltschutzbehörde systematisch und vorsätzlich durch eine von VW angepasste Abgas-Software für Dieselfahrzeuge getäuscht worden ist. Das grüne Licht der Umweltbehörde brauchte man auf Basis des Unterschreitens bestimmter kritischer Testwerte, damit man in den USA mit dem Slogan von einem umweltfreundlichen Auto werben durfte. In den USA sind nun hohe Strafzahlungen zu erwarten, der Verkauf von Diesel-VWs in den USA wurde am 21. September eingestellt und am Folgetag wurde bekannt, dass VW Rückstellungen von 6,5 Mrd. € noch in 2015 machen werde, um die Prozesskosten- und Strafgefahr in den USA in einer ersten Tranche abzudecken.

In den USA könnten von VW Strafzahlungen von der nationalen und der kalifornischen Umweltbehörde von etwa 18 Mrd. \$ von VW verlangt werden, wobei weitere Strafzahlungen von Regierungsseite für bestimmte Vergehen von VW verhängt werden könnten. Der Aktienkurs von VW ist zwischen dem 20. und dem 22. September 2015 um rund 15 Mrd. € eingebrochen, was etwa 20% der Marktkapitalisierung vor dem 20. September 2015 entspricht. Der Aktienkurssturz bei VW spiegelt natürlich die Befürchtung von Anlegern wider, dass nunmehr eine mittelfristig erhebliche Gewinnminderung eintreten wird. Auch andere Automobilwerte in Deutschland sind am 21. und 22. September an der Börse unter der Druck geraten, da der Anteil von Dieselfahrzeugen im Absatz nicht nur bei VW relativ hoch ist und umfassende neue Tests zu solchen Fahrzeugen in den USA und wohl auch in vielen EU-Ländern zu erwarten sind. Auf Volkswagen aber dürften weitere Kosten zukommen:

- Schadensersatzforderungen bzw. Sammelklagen von VW-Dieselmotorkäufern in den USA, die in Unkenntnis der in Wahrheit relativ schlechten Abgaswerte für die erworbenen VW-Dieselmotorkfahrzeuge einen überhöhten Preis gezahlt haben – und auch im Markt für Gebrauchtwagen natürlich Vermögensverluste feststellen werden.

- Anlegerklagen werden auch auf VW zurollen, denn VW hat es im Zeitraum 20.-22. September Mittags versäumt, die eigentlich notwendige Ad-hoc-Mitteilung für die Anleger zu machen.
- Die Dimension des VW-Abgasskandals ist so groß und weitreichend, dass es für Deutschland zu ganz erheblichen Vermögensverlusten des privaten Sektors bzw. von Investoren kommen wird: Aus theoretischer Sicht wird einer der üblichen Effekte dann in einer realen Abwertung des Euros bestehen – die Abwertung verteuert die Güterimporte, was bei importierten Vorprodukten aus Nicht-EU-Ländern eine Schwächung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit von EU-Ländern bedeutet. Der größte Anteil der Vorprodukte der Industriesektoren in Deutschland kommt allerdings aus anderen EU-Ländern, wobei man diese in Euro-Länder und Nicht-Euro-Ländern unterteilen sollte.
- Niedersachsen als größter Anteilseigner dürften jährlich nun etwa 1 Mrd. € aus VW-Gewinnen fehlen. Das wiederum hat am Ende eine größere Umverteilung im Sinn von Finanzausgleich unter den Bundesländern zur Folge, wobei die Hauptzahlerländer im Finanzausgleich seit 2000 Bayern und Baden-Württemberg sind. Allerdings könnten beide Bundesländer auf der Auto-Produktionsseite von sinkenden Marktanteile von VW längerfristig profitieren; und ausländische Auto-Anbieter natürlich auch.
- Volkswagen hat den größten Marktanteil im Auto-Markt Deutschlands und die Aufdeckung des Abgastest-Betruges in den USA wird die Produktreputation von VW beeinträchtigen, die Zahlungsbereitschaft für Diesel-VWs wird sinken bzw. nur noch langsam ansteigen. Es gibt in Deutschland bzw. der EU wie in den USA offenbar 11 Millionen VW-Dieselfahrzeug-Fahrer/innen, die bei ihrem VW-Auto einen Vermögens- bzw. Wertverlust erleiden werden. Soweit die Reputation von VW einerseits bzw. von deutschen Autofirmen andererseits – mit ihrem traditionell stark betonten Fokus auf Qualitätsprodukten und Produktinnovationen – beeinträchtigt wird, kommen auf Deutschlands Autoindustrie verminderte Renditen und vermutlich auch Arbeitsplatzverluste zu. Das gilt ohne weiteres dann auch und spezifisch für VW in den USA bzw. in den USA plus Mexiko – wo VW auch produziert – und in Kanada.
- Die tatsächlichen klimapolitischen Fortschritte bei VW-Produkten waren geringer als bisher angenommen, der Beitrag von VW-Fahrzeugen zu Umwelt- und Klimaproblemen offenbar im Diesel-Bereich erheblich höher als die offiziellen VW-Angaben dies Glauben machen sollten. Das ein teilstaatliches Unternehmen bei Emissionsangaben Käufer, Investoren, Mitarbeiter und Aufseher über Jahre so in die Irre führen kann, ist erschreckend.

Der Qualitätswettbewerb bei Gütern ist bekanntlich nicht immer einfach: Inspektionsgüter – wie Erdbeeren, die man sehen, probieren und in die Hand nehmen kann vor Kauf – sind leicht in ihrer Qualität erkennbar. Bei

Erfahrungsgütern kann man als Nutzer erst im Lauf der Jahre eine fundierte Einschätzung zur Gut-Qualität machen, bei Vertrauensgütern – man denke an das Hochschulstudium – ist das erst viele Jahre nach dem Erwerb des Gutes möglich. Die Rolle des Reputationswettbewerb und die Prinzipien guter Unternehmensführung sollten eigentlich ausschließen, dass es ein VW-Abgasbetrugsproblem gibt; aber natürlich ist die Verifizierung von Emissionsdaten auch komplex und von Seiten des Käufers in der Regel nur aufwendig über Dritte mit Fachkompetenz zu leisten. Die Realität ist so, dass Reputationswettbewerb zeitweise schwach ist und die Prinzipien guter Unternehmensführung bei wichtigen Großfirmen zeitweise grob ausgeblendet werden. Dabei ist es besonders erschreckend, dass Europas größter Autokonzern vorsätzlich versucht hat, eine US-Aufsichtsbehörde mit Datenbetrug bzw. Softwaremanipulation in die Irre zu führen – und VW-Diesel-Autokäufer in Millionen Fällen faktisch zu betrügen und damit auch den Wettbewerb zu verfälschen und zugleich den Umweltfortschritt bei VW künstlich zu gut zu rechnen. Der VW-Abgasäusungsskandal in den USA ist durchaus vergleichbar mit Teilen der Transatlantischen Bankenkrise, bei der auch Fehlverhalten von Top-Managern ein wichtiger Teil des Gesamtproblems war. Mehr noch: Der Fall VW-USAbgastestbetrug erinnert mit gewissen Modifikationen an die Bilanzfälschungen beim US-Energieriesen Enron und beim der US-Firma Worldcom, wobei Fälschung bei diesen Firmen sich auf Finanzdaten bezog und letztlich in den USA zum Sarbanes-Oxley Gesetz führten. Das brachte schärfere Vorschriften für das Finanzcontrolling von in den USA börsennotierten Firmen und auch verschärfte Regeln zur persönlichen Verantwortlichkeit der Unternehmensführer seit Inkrafttreten des Gesetzes in 2002.

Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in den USA unterliegen seit 2002 einer Aufsicht durch eine Bundesbehörde, Peer-Reviewing als Kontrollinstrument hat ausgedient. Die Haftungsanforderungen für Top-Manager und speziell im Bereich der Finanzdaten-Erstellung sind gestiegen. Zu den Hauptpunkten des Gesetzes gehört, dass jeder Unternehmensjahresbericht eine Aussage enthalten muss zur Beurteilung der Wirksamkeit des internen Finanzkontrollsystems plus eine Aussage des Wirtschaftsprüfers zur Wirksamkeit der internen Kontrollsysteme bei der Rechnungslegung. Der Vorstandsvorsitzende und der Finanzvorstand geben zur den jährlich veröffentlichten Finanzzahlen quasi eine Art eidesstaatliche Erklärung ab.

Ein Emissionsdaten-Sarbanes-Oxley Gesetz ist für die USA und die EU wünschenswert – mit Blick auf die USA kann man das insofern betonen, als zuvor auch schon US-Hersteller (und ein Hersteller aus Asien) mit US-Behörden beim Thema Qualitätsniveau der Abgasmessung und –kontrolle in Konflikt geraten waren. Künftig müsste jährlich in der Bilanz zu Emissionsdaten-Angaben von Industriefirmen eine vom Vorstandsvorsitzenden und dem Technik-Vorstand unterschriebene jährliche Erklärung über die Richtigkeit der gemachten Angaben jedes in der EU börsennotierten

Unternehmens erfolgen. Umwelt bzw. Klimaschutz sind eine sehr wesentliche nationale und globale Herausforderung, Emissions-Daten-Fälschungen auf Seiten von Großunternehmen sollten mit einem Emissionsdaten-Absicherungsgesetz hier künftig sehr zuverlässig ausgeschlossen werden. Eine solche Vorgabe hieße dann auszuschließen, dass überhaupt ein Fall eintreten kann, dass – wie bei VW in 2015 – der VW-Vorstandsvorsitzende behauptet, dass er von all diesen Manipulationen in den USA bzw. bei 11 Millionen Motoren im VW-Konzern nichts gewusst hat. Der Deutsche Bundestag und das Europäische Parlament sowie die Regierungen verschiedener OECD-Länder mit Autoproduktion sind hier gefordert.

Die Marktwirtschaft im 21. Jahrhundert wird u.a. infolge der Globalisierung zunehmend von internationalen Großunternehmen und Banken geprägt. Diese großen Firmen bzw. Finanzinstitute sind oft sehr komplex aufgebaut, aber die Verantwortung des Top-Managements in Sachen korrekte Emissionsdaten-Darstellung gegenüber Öffentlichkeit, Investoren und Aufsichtsbehörden muss künftig in Deutschland und der EU viel besser sicher gestellt werden. Wünschenswert wäre hier auch eine verstärkte transatlantische Kooperation EU-USA.

Dass die enorme Fehl-Leistung bei VW im Diesel-Motor-Testskandal in den USA – und wohl auch in Europa – rasch Konsequenzen an der VW-Führungsspitze haben sollte, ist offensichtlich. Das Verhalten der betreffenden Manager ist völlig unverantwortlich und dürfte einen volkswirtschaftlichen Schaden auf beiden Seiten des Atlantiks von mittelfristig vermutlich 20-40 Mrd. € zur Folge haben; langfristig könnte es gar dazu führen, dass Volkswagen zum Übernahmekandidaten wird. Es ist klar, dass die bisherigen gesetzlichen Grundlagen jedenfalls deutlich verändert werden müssen. Abgesicherte Datenqualität („Datenwahrheit“) sollte künftig als fester Bestandteil der Produkt- und Firmenqualitätsreputation angesehen werden.