„Das ist ein langer und mühsamer Weg“

Die Panama Papers entfachen die Debatte über Steueroasen erneut. Ökonom Bernhard Herz warnt vor Elitenverdrossenheit und nimmt sich die Banken zur Brust.

Briefkastenfirmen sind nicht per se illegal – doch meist geht es darum, Geld am Finanzamt vorbeizuschleusen oder den Devisenfluss zu verschleiern.

Herr Professor Herz, inwieweit steigern die Enthüllungen um die Panama Papers die Verdrossenheit der sogenannten Normalbürger gegenüber den Eliten?

Ich kann verstehen, dass das Gerechtigkeitsgefühl vieler Bürger verletzt ist, wenn sie erfahren, dass reiche und einflussreiche Menschen Briefkastenfirmen in Steueroasen betreiben, um durch illegale oder zumindest fragwürdige Geschäfte noch vermögender zu werden. Dadurch wird der – durchaus richtige – Eindruck bestärkt, dass vermögende Menschen erheblich mehr Möglichkeiten haben, um Steuern zu vermeiden, als der sogenannte Normalbürger. Es ist wichtig, dass solche dubiosen Praktiken durch journalistische Recherchen aufgedeckt werden. Das schafft Bewusstsein und erhöht den Handlungsdruck auf die Politik. Allerdings sollte bei aller berechtigten Empörung nicht übersehen werden, dass sich in den vergangenen Jahren auf einigen Feldern bereits vieles getan hat. Es ist nicht so, dass die Politik untätig war.

Zum Beispiel?

Eine Reihe von Ländern hat sich über einen automatischen Informationsaustausch über Konten in Steuersachen verständigt. Außerdem gibt es internationale Bestrebungen, den Steuerwettbewerb so zu gestalten, dass auch legale Steuervermeidungsstrategien multinationaler Konzerne verhindert oder zumindest beschränkt werden. Es wird immer wieder gesetzliche Lücken geben, die ausgenutzt werden. Da muss man realistisch sein. Wichtig ist, dass die Politik handelt und diese schließt.

Das dauert aber im Regelfall ziemlich lange.

Klar, das ist ein sehr mühsamer und zeitaufwendiger Weg. Zumal nationale Alleingänge wenig bis gar nichts bringen, sondern eine enge Abstimmung zwischen den einzelnen Staaten notwendig ist. Wir haben ja keine Weltregierung, die einen schnelleren Prozess ermöglichen würde. Aber es gibt durchaus ermutigende Beispiele.

An welches denken Sie da zuerst?

Nehmen Sie den Zerfall des einst unerschütterlichen Schweizer Bankgeheimnisses, das nicht zuletzt aufgrund des massiven Drucks der USA Stück für Stück aufgehoben wurde. Politischer Druck durch die internationale Staatengemeinschaft kann durchaus ein wirksames Mittel sein, um Steueroasen auszutrocknen.

Briefkastenfirmen sind nicht per se verboten. Das erschwert den Umgang mit ihnen, oder?

Einige Experten führen als Pro-Argument stets Sonderfälle ins Feld, bei denen die Gründung einer solchen Firma gerechtfertigt sein soll. Das mag zwar in Einzelfällen zutreffen, aber ich habe den Eindruck, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle die Verschleierungsabsicht dominiert. Ein denkbarer Weg wäre eine Beweislastumkehr. Wer eine Briefkastenfirma gründen will, der muss einen berechtigten Grund nachweisen. Ansonsten sollte eine Gründung nicht erlaubt sein.

Bundesjustizminister Heiko Maas, SPD, will ein Transparenz-Register einführen. Briefkastenfirmen, deren wirtschaftlich Berechtigte anonym bleiben, dürfe es nicht länger geben, fordert er. Was halten Sie davon?

Das wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Gerade diejenigen, die illegale Geschäfte machen, tun das häufig unter dem Schutz der Anonymität. Es ist daher entscheidend zu wissen, wer hinter einer Offshore-Firma steckt.

Weltmarktführer im internationalen Geschäft mit Steueroasen ist Großbritannien. Allein die kleine Kanalinsel Jersey verwaltet ein Vermögen von 1,2 Billionen Pfund. Wie bewerten Sie die Haltung des Vereinigten Königreichs?

Die Briten mit ihren zahlreichen Steueroasen spielen bei diesem Thema eine skandalöse Rolle. Es handelt sich bei den Offshore-Plätzen ja nicht nur um Überseegebiete, sondern auch um Regionen innerhalb der EU. Auch aus diesem Grund wäre es wichtig, dass Großbritannien in der EU bleibt. Dann können die europäischen Institutionen besser Druck machen, damit das Vereinigte Königreich endlich seine Steuerparadiese schließt.

Erwarten Sie steigenden Druck auf Premierminister David Cameron?

Ich hoffe darauf.

Klingt nicht gerade zuversichtlich.

Cameron hat schon mal eine internationale Initiative gestartet, um Steueroasen auszutrocknen. Aber daraus ist nichts geworden…

weil die Finanzlobby in London, wo viele Fäden zusammenlaufen, zu stark ist?

Gut möglich.

Viele deutsche Banken mischen kräftig mit im Geschäft mit Offshore-Firmen. Muss man eigentlich alles machen, was erlaubt ist und Geld bringt – ohne Rücksicht auf ethische Aspekte?

Ganz klar: nein: Jede Bank, jedes Unternehmen hat ein bestimmtes Geschäftsmodell. Es wird festgelegt, auf welchen Feldern man tätig sein möchte und von welchen Geschäften man lieber die Finger lassen will. Mir ist schleierhaft, warum Banken Geschäfte machen, bei denen Mitarbeiter mit einem Bein im Gefängnis stehen. Zumal auch in den vergangenen Jahren das Risiko gestiegen ist, bei illegalen Praktiken erwischt zu werden. Der Imageschaden ist häufig schon dann da, wenn zwar erlaubtes, aber anrüchiges Vorgehen an die Öffentlichkeit gelangt.

Der Finanzsektor hat seit der schlimmen Krise zwar Besserung gelobt, aber viele Akteure lernen offenbar kaum etwas hinzu. Die Panama Papers tragen jedenfalls nicht dazu bei, die Glaubwürdigkeit der Branche zu verbessern, finden Sie nicht?

Die Enthüllungen sind sicher nicht geeignet, um das Vertrauen der Menschen in den Finanzsektor zu stärken. Die gute Nachricht dabei ist, dass diese Praktiken wenigstens aufgedeckt werden.

Das Gespräch führte Matthias Will

Interview

mit Professor Bernhard Herz, Universität Bayreuth

Zur Person

Bernhard Herz ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Bayreuth. Seine Forschungsfelder sind Geldtheorie und Geldpolitik, Europäische Integration und Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Zu seinen Forschungsstationen zählen der Internationale Währungsfonds (IWF) und die US-amerikanische Notenbank Fed.

Telematik-Tarif für junge Autofahrer

München – Die Allianz will jungen Autofahrern künftig einen Teil der Prämie für die Kfz-Versicherung erlassen, wenn sie ihren Fahrstil von der Versicherung überwachen lassen. Mit einem Bluetooth-Stecker im Zigarettenanzünder des versicherten Autos und einer App auf dem Smartphone wird in dem neuen Telematik-Tarif unter anderem erfasst, ob der Fahrer genug Abstand hält, das Tempolimit einhält und nicht zu stark bremst oder beschleunigt. „Unser Kunde kann künftig durch sein eigenes Fahrverhalten seine Prämie deutlich mitgestalten“, sagte der Chef der größten deutschen Versicherung, Manfred Knof, am Donnerstag in Ismaning bei München.

Bei einer nachweislich sicheren Fahrweise erhalte der Kunde bis zu 40 Prozent der jährlichen Prämie zurück. Dafür muss der Fahrer seine Aufzeichnungen aber regelmäßig übermitteln. Bei dem Projekt arbeitet die Allianz mit einem kanadischen Dienstleister zusammen, der die Informationen erhält. Die Allianz selbst habe keinen direkten Zugriff auf die Daten und könne keine persönlichen Informationen daraus ableiten, erklärte Allianz-Vorstand Frank Sommerfeld. Die Allianz rechnet bereits im ersten Jahr mit bis zu 25 000 neuen Kunden für den Telematik-Tarif, der sich an Fahrer bis zu 28 Jahren richtet. Wer nicht teilnimmt, muss den vollen Tarif ohne Ermäßigung zahlen.

Manfred Knof

Auch Konkurrent Huk-Coburg will in den kommenden Monaten mit einem ähnlichen Angebot an den Start gehen. Zusammen kommen die beiden Versicherer auf rund 18 Millionen Kunden in der Kraftfahrzeug-Versicherung. Bislang gab es in Deutschland erst kleinere Versuche einzelner Versicherungen mit Telematik-Tarifen.

Warnstreiks gehen weiter

München – Beschäftigte von Telekom und Amazon sowie Mitarbeiter im öffentlichen Dienst in Bayern sind am Donnerstag in den Warnstreik getreten. Die Gewerkschaft Verdi hatte zu den Arbeitsniederlegungen aufgerufen.

Beschäftigte des Öffentlichen Dienstes haben mit den Warnstreiks ihrer Forderung nach sechs Prozent mehr Geld Nachdruck verliehen. Schwerpunkte der Streiks seien Regensburg, Augsburg und Schweinfurt gewesen, sagte ein Verdi-Sprecher. Betroffen waren Stadtverwaltungen, Bauhöfe und andere kommunale Einrichtungen.

Die Gewerkschaft fordert wie der Beamtenbund dbb für die zwei Millionen Angestellten von Bund und Ländern eine Gehaltserhöhung von sechs Prozent. Verdi stemmt sich auch gegen Verschlechterungen bei der betrieblichen Altersvorsorge. Kommende Woche findet ein zweiter Verhandlungstermin statt.

Bei der Telekom waren nach Verdi-Angaben etwa 1000 Mitarbeiter in den technischen Bereichen zum Streik aufgerufen. Bis zum späten Vormittag beteiligten sich bereits etwa 900 Menschen, wie ein Sprecher sagte. Es war der dritte Streiktag in Folge.

Verdi möchte in der laufenden Tarifrunde für die etwa 63 000 Telekom-Beschäftigten fünf Prozent mehr Lohn sowie den vertraglichen Ausschluss von betriebsbedingten Kündigungen erreichen. Außerdem sollen die Auszubildenden nach Vorstellungen der Gewerkschaft 60 Euro mehr bekommen. Die Telekom hatte zuletzt angeboten, die Gehälter in zwei Schritten und über zwei Jahre hinweg um 2,8 Prozent anzuheben.

Anlässlich des Weltgesundheitstages legten Amazon-Beschäftigte in Graben bei Augsburg die Arbeit nieder. Sie streikten laut Verdi für „dringend notwendige Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen, die sie durch einen Tarifvertrag garantiert sehen wollen“.

Grüne warnen vor „Kannibalisierung“ der Bahnprojekte

Für die Elektrifizierung in Nordostbayern muss endlich Geld bereitgestellt werden. Das fordert die Opposition im Bundestag. Der Entwurf des Verkehrswegeplans stößt auf heftige Kritik.

Von Werner Rost

Hof/Berlin – Bis zum 2. Mai läuft die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Wie berichtet, befinden sich die Elektrifizierungen der Franken-Sachsen-Magistrale von Nürnberg nach Hof und Schirnding sowie die Strecke von Hof nach Regensburg im vordringlichen Bedarf (VB). Letztere sogar mit der neuen Priorisierung der Engpass-Beseitigung (VB-E).

Was sagt eigentlich die Opposition im Bundestag zum BVWP-Entwurf, speziell zu der seit Langem geforderten Bahn-Elektrifizierung? Bundestagsabgeordnete Dr. Valerie Wilms von Bündnis 90/Die Grünen ist Obfrau im Verkehrsausschuss. Die Verkehrsexpertin aus Schleswig-Holstein hat sich bereits vor einem Jahr für eine schnelle Elektrifizierung der Bahnstrecken nach Nürnberg und Regensburg eingesetzt. „Letztendlich kommt es für beide Projekte, egal ob VB oder VB-E, darauf an, dass die Bundesregierung dafür Mittel freigibt“, betont Wilms. „Erst wenn die Mittel bereitstehen, kann auch gebaut werden“, gibt sie zu bedenken.

Wilms weist darauf hin, dass die Strecke Nürnberg-Hof bis Marktredwitz Teil des europäischen Korridors Rhein-Donau ist. Für die Hafen-Hinterland-Verbindungen seien Alternativen zu den überlasteten Bahnstrecken zu schaffen. „Davon kann Hof mit dem Container-Umschlagplatz profitieren“, gibt Wilms als Ausblick. Die Einstufungen der Projekte sei nicht bindend, solange das Geld nicht bereitgestellt werde. „Der Bundesverkehrswegeplan ist kein Investitionsplan, sondern ein politischer Wühlkorb, aus dem sich jeder herausnimmt, was ihm passt“, kritisiert Wilms.

„Der Bundesverkehrswegeplan ist kein Investitionsplan, sondern ein politischer Wühlkorb, aus dem sich jeder herausnimmt, was ihm passt.“

Bundestagsabgeordnete Dr. Valerie Wilms, Obfrau der Grünen im Verkehrsausschuss

„Mit dieselelektrischen Dual-Power-Lokomotiven könnte man sofort IC- und IR-Verbindungen nach Hof schaffen.“

Dr. Klaus Schrader, Stadtrat Hof, Bündnis 90/Die Grünen

Anders als im bisherigen BVWP sind im neuen Entwurf neben der Elektrifizierung bei den beiden Projekten zusätzliche Ausbau-Maßnahmen im Raum Nürnberg und Regensburg enthalten. „Diese Verlängerungen sind sinnvoll, vor allem für die Güterzugentlastung von Nürnberg, aber auch zur durchgehenden Befahrbarkeit der Strecke Hof-Regensburg-München ohne Lokwechsel in Regensburg“, urteilt Wilms.

Die grüne Bahn-Expertin warnt davor, dass bei einer Realisierung der Bahn-Projekte des „Potentiellen Bedarfs“ nicht genügend Geld für die VB-Projekte zur Verfügung stehen könnte. In dieser Kategorie seien mit den Projekten von Nürnberg über Schwandorf nach Tschechien, von Nürnberg über Weiden nach Tschechien sowie von Lichtenfels nach Hof und Bayreuth weitere Elektrifizierungsprojekte in der Region. Das Ministerium habe sich alle Möglichkeiten offengelassen. Wilms sieht die Gefahr, dass bei der Aufnahme eines der drei Projekte in die VB-Kategorie das Geld für die anderen beiden, sehr wichtigen Projekte fehlen könnte. „Eine solche Kannibalisierung der Schienenprojekte ist nicht in unserem Sinne“, betont Wilms.

Auch ihre Parteifreunde in Hochfranken kritisieren den BVWP-Entwurf. Der Hofer Stadtrat Dr. Klaus Schrader beklagt vor allem die Neubau-Projekte, auch beim Straßenbau, die mit einem Höchstmaß an Landschafts- und Ressourcenverbrauch verbunden seien. Neubau-Projekte seien so teuer, dass für kleinere Maßnahmen, wie die Bahn-Lückenschlüsse zwischen Marxgrün und Blankenstein sowie zwischen Bad Rodach und Hildburghausen die Mittel fehlten.

Schrader und seine grüne Stadtratskollegin Christine Schoerner plädieren angesichts der langen Bauzeiten für die aus ihrer Sicht nötigen Elektrifizierungen für eine Übergangs-Lösung. Sie fordern „Dual Power“ für das Dieselnetz Nordbayern. Mit modernen dieselelektrischen Lokomotiven mit Stromabnehmern könne man unter Strecken mit Oberleitungen elektrisch fahren. Unter den nicht ausgebauten Abschnitten könne das Diesel-Aggregat den Generator und dieser den elektrischen Fahrmotor antreiben. „Den Fahrmotoren ist es egal, woher sie ihren Strom erhalten“, betont Schrader. Wie er selbst recherchiert hat, könnten derartige Loks durch die Tunnel im Pegnitztal fahren, wenn die Stromabnehmer „abgebügelt“ – also nach unten geklappt – sind.

Schoerner und Schrader sehen den Vorteil darin, kurzfristig wieder umsteigefreie Personenzüge über Hof einsetzen zu können. Auch durchgehende Verbindungen von Hof über Bamberg nach Frankfurt seien wieder möglich. „Mit dieselelektrischen Dual-Power-Lokomotiven könnte man sofort IC- und IR-Verbindungen nach Hof schaffen“, betont Schrader.

Im Pegnitztal müssen für die Elektrifizierung nicht nur die relativ kurzen Bahntunnel aufgeweitet, sondern auch Straßenbrücken erneuert werden, wie hier zwischen Velden und Rupprechtstegen. „Dual-Power-Loks“ könnten nach einem Vorschlag der Grünen bereits heute abschnittsweise elektrisch und mit Dieselkraft nach Nürnberg fahren. *Foto: Werner Rost*