



**Kufstein.** Am 06.10.2017 fand in der Fachhochschule Kufstein das 6. Internationale Symposium Restrukturierung statt, das wie in den vergangenen Jahren mit 400 Teilnehmern lange Zeit vorher ausgebucht war. Der Vormittag war der Insolvenz und Restrukturierung gewidmet und beschäftigte sich u. a. mit dem präventiven Restrukturierungsrahmen aus deutscher und österreichischer Sicht. Der Management-Dialog am Nachmittag befasste sich mit den Herausforderungen der Automobilindustrie und greifbaren Visionen wie dem autonomen Fahren. Am Vorabend hatten vier Workshops rund um das Thema Restrukturierung u. a. von NIVD e. V., BDU und TMA NOW stattgefunden.

**Text:** Regierungsdirektor Dr. Johannes Holzer

Der Veranstalter des Symposiums, Prof. Dr. Markus W. Exler, eröffnete das 6. Internationale Symposium Restrukturierung mit einem Blick auf die Struktur der Teilnehmer, von denen etwa 70% aus Deutschland angereist waren. Dem Moderator gab dies Anlass, augenzwinkernd vor einer Überfremdung des Kongresses zu »warnen«, sich aber über einen Frauenanteil von 20% zu freuen. Für Studierende besonders interessant war die Vorstellung des Instituts für Grenzüberschreitende Restrukturierung mit seinem interdisziplinären Lehr- und Studiengang, Praxisprojekten und Partnerprogrammen. Bemerkenswert ist nicht nur die Zahl der im Institut erarbeiteten Publikationen, sondern auch der Praxisbezug seiner Ausbildung, bei der die Studierenden bei der Beratung in den Unternehmen teilnehmen und auf Studienreisen »Hotspots« der Restrukturierung kennenlernen.

Der erste Vortrag von Cem Karakaya (Sekretär der internationalen Polizei Vereinigung (IPA) in München) befasste sich mit den aktuellen »Maschen« Krimineller im Internet. Der heute in Deutschland und früher bei Interpol in der Türkei tätige Referent betonte, dass die Gefahren nicht durch das Internet selbst, sondern durch dessen Benutzer entstünden, die mit Smartphones bedenkenlos persönliche Daten in sozialen Netzwerken offenbarten. Die Polizei könne aus der Vielzahl der Daten einschließlich der Geodaten persönliche Profile der Nutzer erstellen, ohne dass Durchsuchungsbeschlüsse notwendig seien. Es solle deshalb mehr in IT-Sicherheit investiert werden. Dies sei allerdings kein Schutz vor neuen Formen des Datendiebstahls, bei denen die Gutgläubigkeit der Geschädigten ausgenutzt werde. Typisch seien Anrufe angeblicher Polizeibeamter,

bei denen durch Manipulationen die Telefonnummer der Polizei im Display angezeigt werde und durch die den Geschädigten Passwörter oder Kontodaten entlockt würden. Andere Täter installierten Programme auf den Rechnern der Geschädigten, die einen angeblichen Virenbefall anzeigten. Hierdurch würden die Geschädigten zu Zahlungen für die Entfernung der Viren bestimmt und anschließend alle Spuren verwischt. Dating-Seiten würden dazu missbraucht, Frauen zur Überweisung größerer Geldsummen zu bestimmen, während Männer dazu verleitet würden, von sich Nacktfotos zu erstellen, die als Material für Erpressungen dienten. Unbekannten dürften deshalb nie persönliche Daten preisgegeben oder gar Geld überwiesen werden, auch nicht bei angeblichen »Schnäppchen« wie billigen Wohnungen – »Gier frisst Hirn«! Hinzu komme die Schlampigkeit vieler IT-Nutzer im Umgang mit Passwörtern, die oft mehrfach verwendet und selten aktualisiert würden. Firmen, die den Schutz ihrer IT unterlassen, könnten sogar durch eigene Mitarbeiter geschädigt werden, die private Spammails im Büro in der Hoffnung öffnen würden, dass dort ein hinreichender Schutz vor Schadprogrammen bestehe.



Ben Task, Deloitte Financial Advisory (Wien), befasste sich im ersten insolvenzrechtlichen Vortrag, den er auf Englisch hielt, mit den Folgen des Brexits für die Restrukturierung in Europa. Bei den Verhandlungen des Vereinigten Königreichs und der EU seien in letzter Zeit Fortschritte erzielt worden. Österreich weise einen Exportüberschuss auf, sodass ein »harter« Brexit deutliche Auswirkungen auf die Maschinenbauindustrie und den Automobilsektor haben könne. Dies sei aber nicht zu erwarten und es werde nach einer Konsolidierungsphase von etwa zwei Jahren zu neuen Vereinbarungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kommen, das auch nach dem Brexit ein gefragter welt-

weiter Standort für grenzüberschreitende Sanierungen sein werde. Dies folge aus gemeinsamer Geschichte, Sprache und Rechtssystem des Commonwealth, wobei in London auf erfahrene Richter und Anwälte, gute und verlässliche Regelungen sowie einen weltweiten Finanzplatz zurückgegriffen werden könne.

Das Scheme of Arrangement sei im Commonwealth verbreitet und in Europa für grenzüberschreitende Sachverhalte anerkannt, weise die notwendige Flexibilität auf und vermeide das Stigma eines Insolvenzverfahrens, weil es kein Moratorium vorsehe, sondern eine Vereinbarung des zu sanierenden Unternehmens mit seinen Anteilseignern und Gläubigern darstelle. Die Vereinbarung sei bindend, wenn 75 % der Gläubiger zustimmten und eine gerichtliche Anhörung und Bestätigung erfolge. Das Verfahren laufe rasch ab und werde auch nach dem Brexit nützlich sein, weil es in der Vergangenheit nicht wegen der Zugehörigkeit des Vereinigten Königreichs zur EU, sondern wegen seines sinnvollen Mechanismus und seiner Akzeptanz gewählt worden sei. Natürlich handle es sich nicht um ein perfektes System, das an einigen Stellen wie etwa dem Cram-Down und dem Minderheitenschutz verbessert werden könne. Das rechtliche Instrumentarium in Österreich sei demgegenüber wegen der Priorität der Insolvenz wenig flexibel. Durch ein vorinsolvenzliches Sanierungsverfahren könne jedoch in Österreich wegen seiner starken Kreditinstitute ein regionales Zentrum der Restrukturierung entstehen.

## Österreichisch-deutscher Dialog zur präventiven Restrukturierung

RAin Dr. Ulla Reisch (Partnerin der Urbanek Lind Schmied Reisch Rechtsanwälte OG, Wien, sowie Vorstand der österreichischen ReTurn) und RA Kolja von Bismarck (Partner bei Sidley Austin LLP, München sowie Vorsitzender der TMA Deutschland) bestritten gemeinsam die Diskussion zum präventiven Restrukturierungsrahmen in Deutschland und Österreich. Reisch stellte zunächst die Chronologie des Kommissionsvorschlags einer Richtlinie zur präventiven Restrukturierung vor, der auf der Idee eines gemeinsamen EU-Kapitalmarkts basiere und zu dem es im September 2017 einen Berichtsentwurf des Europäischen Parlaments bzw. des dortigen Rechtsausschusses (JURI) gegeben habe. Regelungsziele seien die Reduktion von Behinderungen grenzüberschreitender Kapitalflüsse, die Stimulation der Wirtschaft sowie die Möglichkeit eines Neustarts für Unternehmer und einer »zweiten Chance« für Verbraucher mit der Option einer Restschuldbefreiung. Maßgebend für diesen Vorschlag sei die Erkenntnis der Unmöglichkeit einer Harmonisierung der nationalen Insolvenzrechte. Ein derartiges Verfahren solle laut von Bismarck

mit Eigenverwaltung, einem Moratorium, der Möglichkeit zur Verlängerung des Verfahrens auf zwölf Monate, der Einbeziehung von Anteilseignern, dem Vorrang von Sanierungskrediten, der Option eines Sachwalters sowie der Prüfung der Würdigkeit des Schuldners für eine Restschuldbefreiung versehen werden. Reisch stellte dabei die Frage, wie ernsthaft die Bedrohung eines Unternehmens sein müsse, um das Verfahren einleiten zu können. Ein Moratorium solle nicht länger als zwei Monate dauern, während Entscheidungen der Beteiligten – ggf. in unterschiedlichen Klassen – mit Kopf- und Summenmehrheit getroffen werden sollten. Eine Zustimmung des Gerichts bei der Überstimmung von Gläubigergruppen könne nicht innerhalb von 30 Tagen eingefordert werden, sondern in »angemessener« Zeit. Das Verfahren solle von einem Sachwalter begleitet werden, während die Mitwirkung des Gerichts zur Kontrolle eines ordnungsgemäßen Verfahrens, nicht aber des Restrukturierungsplans erforderlich sei, meinte von Bismarck. Auch die Anteilseigner müssten ihren Beitrag leisten (Debt-Equity-Swap). Bei Abstimmungen sei auch ein Cross-Class Cram-Down mehrerer Gläubigergruppen vorzusehen, wobei der Eintritt der Zahlungsunfähigkeit stets den Übergang in das Insolvenzverfahren darstelle. Eine positive Fortführungsprognose als Voraussetzung zur Anordnung des als Vollstreckungsschutz dienenden Moratoriums bestehe gerade auch dann, wenn die Mehrheit der Gläubiger einem Sanierungsplan zustimme, da hierdurch das Insolvenzverfahren vermieden werde. Ziel des Restrukturierungsverfahrens sei eine Art »Vertragshilfe«, durch die es besser, schneller und effizienter als das Scheme of Arrangement werden könne. Überraschend war die Aussage von von Bismarck, dass Restrukturierungsverfahren stets national geführt werden müssten und es keinesfalls erforderlich sei, bei der Restrukturierung oder dem Insolvenzverfahren auf ausländische Rechtsordnungen zurückzugreifen. Dies gelte ins-



besondere für eine »Flucht« nach England! Bei Gläubigeranträgen während des Moratoriums solle nach Reischs Meinung eine gerichtliche Anhörung des Schuldners erfolgen. Trage dieser vor, dass eine Aussicht auf Sanierung bestehe und Zahlungsunfähigkeit nicht vorliege, könne dem Gläubigerantrag nicht stattgegeben werden. Die Gläubiger dürften trotz eines Moratoriums stets prüfen, ob die Voraussetzungen eines Insolvenzverfahrens vorliegen. Trete während des Restrukturierungsverfahrens Überschuldung oder Zahlungsunfähigkeit ein, müsse Eigenantrag gestellt werden. Von Bismarck meinte, dass Banken während des Moratoriums weiter Kredite bedienen müssten, während ein »Super Senior Credit« bestehende Sicherheiten verdrängen müsse.

**Trend zu Elektro, kleineren Motoren und weniger Metall**

Thomas Steinberger, Partner und Leiter Automotive Transactions (PwC München), eröffnete den Management-Dialog des Nachmittags. Zu dem Thema »Umbau bei voller Fahrt – Aktuelle Herausforderungen und langfristige Trends in der Automobilindustrie« ging es um die Transformation vom Fahrzeugbauer zum Mobilitätsanbieter der Zukunft. Der Fahrzeugmarkt wachse in einigen Segmenten weiter, allerdings nicht mehr in Europa, sondern in Asien. Die Digitalisierung und Globalisierung ziehe einen Wandel zu jüngeren Käuferschichten mit anderen Vorlieben für Zubehör und Sharing-Dienste nach sich. Diese Veränderungen hätten gravierende Auswirkungen auf Zulieferer, die von Banken kritisch gesehen würden. Dies werde durch den zunehmenden Bau von Elektrofahrzeugen verstärkt, bei denen die Teilemenge abnehme. Entscheidend seien künftig nicht die Lohnkosten, sondern die Produktion in Billiglohnländern. Die Motorisierung werde sich wandeln – weniger Diesel, kleinere Motoren und Elektromotoren, bei denen durch geringere Metallmengen die Produktivität sinke. Zusammen mit dem autonomen Fahren sei ein massiver Umbruch innerhalb des nächsten bzw. übernächsten Produktionszyklus zu erwarten, wobei neue Marktsegmente mit neuen Wettbewerbern entstehen und bestehende Marktsegmente teilweise absterben würden. Fahrzeughersteller und Investoren müssten darauf innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre reagieren. Im Automobilsektor werde künftig der Profit sinken und es werde zu Restrukturierungen kommen, bei denen in einzelnen Segmenten die traditionellen Ansätze nicht greifen würden. Der Vortrag wurde mit einem Blick auf den Diesel beendet, der zwar den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziere, im Pkw-Bereich aber ein nicht weltmarktfähiges Nischenprodukt sei. Dieselfolios müssten daher als eine Art »distressed loans« eingestuft und ggf. unter Wert verkauft werden.





*Prof. Dr. Markus W. Exler*



*Cem Karakaya*



*Ben Task*



*RAin Dr. Ulla Reisch*



*Thomas Steinberger*



*RA Kolja von Bismarck*



*Dr. Wolfgang Zitz*



*Stefan Glaser*



*Alexander Rauscher*

Dem Thema Digitalisierung im Umfeld der (Auto)mobilität hatte sich Alexander Rauscher (Gründungspartner der accilium GmbH, Wien) verschrieben. Nach Einführung des Internets Mitte der 1990er-Jahre und der Social Media Mitte der 2000er-Jahre befinde man sich seit der Einführung des iPhone 7 in der vierten digitalen Ära («collaborative»), in der das Fahrzeug vernetzt werde. Hieraus entstünden neue kostenpflichtige und von den Fahrzeugherstellern betriebene Dienste, vor allem im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren, das in fünf Schritten ablaufe (Fahren ohne Hilfe, Hilfe wie Tempomat ab 2000, halb-automatisches Fahren wie Abstandssensor ab 2015, hohe Automatisierung wie Staupilot ab 2020, volle Automatisierung ab 2025 und autonomes Fahren ab 2030). Lange Zeit werde es einen Mischbetrieb mit Fahrzeugen aller Automatisierungsstufen geben. Die technische Herausforderung des autonomen Fahrens sei vor allem, auf Situationen zu reagieren, die das System noch nicht erlebt habe, und intuitiv vorausszusehen, ob diese im Straßenverlauf auftauchen könnten. In rechtlicher Hinsicht gebe es noch erheblichen Klärungsbedarf, beispielsweise hinsichtlich der

Produkthaftung im Ausland und Entscheidungen des Systems in notstandsähnlichen Situationen. Zu erwarten sei ferner, dass Car-sharing-Dienste künftig ein größeres Marktvolumen als die Verkäufe von Fahrzeugen haben, sodass die Fahrzeughersteller als Plattform für diese Dienste oder deren Zulieferer auftreten würden. Probleme bereite auch die E-Mobilität: Batterien würden immer billiger und hätten einen höheren Wirkungsgrad als Brennstoffzellen, jedoch fehle die Infrastruktur für die Ladung und ein intelligentes Strommanagement. Da jedes Elektrofahrzeug so viel Strom benötige wie ein 2-Personen-Haushalt, müsste mehr Strom aus erneuerbaren Energien zur Verfügung stehen. Ferner müsse die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch Kaufanreize, Privilegien in Innenstädten und verbesserten Ladekomfort gesteigert werden. Zum Schluss seines Vortrags wies der Referent darauf hin, dass der Onlinekauf auch bei Fahrzeugen und Zubehör im Trend liege und ein digitales Käuferlebnis schaffe.

Zur »Halbzeit« des Management-Dialogs stellte Dr. Wolfgang Zitz, Vice President Contract Manufacturing von Magna Steyr, den Wandel der Mobilität als Treiber für die »Smart Factory by Magna

Steyr« vor. Nach einer Einführung in die globale Präsenz des Unternehmens – weltweit der größte Spezialzulieferer der Automobilindustrie – und die derzeit für unterschiedliche Hersteller produzierten Fahrzeuge ging der Referent auf die Themenschwerpunkte der Automobilindustrie ab 2025 ein (smarter, cleaner, safer, lighter, affordable). Treiber für neue Technologien seien vor allem globale Megatrends wie Globalisierung, Digitalisierung, Individualisierung, Urbanisierung, Abkehr von fossilen Brennstoffen und neue Mobilitätskonzepte. Dabei benötigten die stets sinkenden CO<sub>2</sub>-Grenzwerte (mittelfristig noch mithilfe des Dieselmotors) neue Antriebskonzepte, die auf die Mobilitätsanforderungen der einzelnen Länder zuzuschneiden seien und den Autohersteller zum Mobility (Service) Provider machten. Magna versuche, diese Herausforderungen bei guter Qualität und vernünftigem Preis zu meistern. Entscheidend dafür sei das Konzept der »Smart Factory«, bei der alle Vorgänge in der Produktion parallel im Rechner dargestellt und gesteuert würden. Hierdurch werde eine rasche Umsetzung von Projekten in die flexibler werdende Produktion ermöglicht, wie etwa das Fahrzeug als Informationsplattform für externe Dienste. Für Magna stelle dies eine besondere Herausforderung dar, da mehrere Modelle für verschiedene Hersteller produziert würden und daher Gewinn mit geringeren Mengen als anderswo erzielt werden müsse.

## Ausblick auf die Mobilität bis ins Jahr 2030

In der letzten Einheit der Veranstaltung beschäftigte sich Wirtschaftsingenieur Stefan Glaser von der Produktstrategie und -planung der Daimler AG mit den Herausforderungen im Daimler-Konzern im Hinblick auf den Stand der E-Mobility und unser künftiges Mobilitätsverständnis. Nach einem kurzen Blick auf die positiven Verkaufszahlen des Konzerns und die Wachstumstreiber Europa und Asien stellte der Referent die langfristige Produktplanung von Fahrzeugen dar. Da heute bereits die Produkte für das Jahr 2025 geplant würden, sei ein Blick auf die Entwicklung der Zukunft unabdingbar. Vorangetrieben würde beispielsweise die Vernetzung des Fahrzeugs mit dem Smartphone. Da sich Kunden verhältnismäßig lange in Fahrzeugen aufhielten, seien integrierte Lösungen erforderlich, um sich fit zu halten, beispielsweise durch spezielle Massagesitze und optimierte Beleuchtung. Eine weitere Herausforderung stelle das autonome

Fahren dar, für das eine große Anzahl von Daten verarbeitet werden müsse. Etwa ab dem Jahr 2030 werde das autonome Fahren in Kombination mit Carsharing die veränderten Anforderungen an Mobilität erfüllen können. Gleichzeitig werde die Elektromobilität vorangetrieben, die bereits 2025 einen Marktanteil von 25% erreichen solle. Bis dahin werde der Dieselmotor zur CO<sub>2</sub>-Einsparung weiterhin benötigt, wobei die Hybridtechnik eine Zwischenlösung darstelle. Nach einer charmannten wie prägnanten Zusammenfassung der Tagung lud Gastgeber Exler die Teilnehmer als gemütlichen Ausklang noch zu einer rustikalen Jause ein, bevor sie mit Diesel oder auf Schienen wieder die Heimreise antraten. «

### INDat TV auf dem Internationalen Symposium Restrukturierung

Im Anschluss an das Symposium interviewte Peter Reuter den Initiator, Veranstalter und Moderator des Symposiums, Prof. Dr. Markus W. Exler, und befragte ihn zum Studienangebot seines Fachbereichs Restrukturierung an der Fachhochschule Kufstein und dessen Praxisbezug, seine Erkenntnisse aus den Vorträgen und Themen der Tagung und warum sie so viele Teilnehmer anzieht, während andere Kongresse unter Besucherschwund leiden. Und er bat ihn um einen thematischen Ausblick auf die siebte Ausgabe am 18.10.2018. Das knapp 14-minütige Interview auf INDat TV ist auf [www.indat-report.de/Home/TV-Videos](http://www.indat-report.de/Home/TV-Videos) verfügbar.

