
CAMA-Kommentar

14/2009

Insolvente Automobilunternehmen - Geschäftsfortführung oder Gläubigerschutz?

Es ist ruhiger geworden um das Thema der Insolvenzen in der Automobilindustrie, nachdem noch zu Jahresbeginn sehr viel über die drohende Insolvenzwelle geredet und geschrieben wurde.

Vielleicht liegt es daran, dass zwar seit November 2008 über 50 Automobilunternehmen Insolvenz anmelden mussten, die bestellten Insolvenzverwalter aber viele der Unternehmen weiterführen und Investoren suchen. So wurde z.B. Stankiewicz, ein Hersteller von Schallisolierungen und akustischen Lösungen, durch den US-Investor Ross übernommen. TMD Friction, einer der führenden Hersteller von Reibbelägen, wird mit Unterstützung eines Finanzinvestors durch das eigene Management übernommen und beim Hersteller von Cabriodach-, Scharnier- und Betätigungssystemen, Edscha, befinden sich die Gespräche mit möglichen Interessenten in einem fortgeschrittenen Stadium und sollen im Sommer abgeschlossen sein. Nur wenige der insolventen Automobilunternehmen haben bisher den Betrieb komplett eingestellt und mit dem Verkauf der Vermögenswerte die Gläubiger ausgezahlt.

Dass mit der Geschäftsfortführung Restrukturierungen verbunden sind, die Arbeitsplätze kosten und Eigenkapital vernichten, mag als kleineres Übel gegenüber einer Unternehmensschließung nicht mehr weiter kommentiert werden, aber was ist mit den Gläubigern, die dadurch unverschuldet in Zahlungsschwierigkeiten geraten können? Kann Geschäftsfortführung über den Gläubigerschutz gestellt werden?

Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu bedenken, dass die Fortführung insolventer Unternehmen weitere Insolvenzen nach sich ziehen kann: Werden nämlich die Geschäfte insolventer Unternehmen um den Preis fortgeführt, dass Banken für ihr Engagement in der Automobilindustrie hohe Wertberichtigungen vernehmen oder gar ihre Forderungen mit hohen Abschlägen weitergeben müssen, dann dürften diese Banken die Branche künftig meiden. Die Fortführung einzelner insolventer Unternehmen, die teilweise schon vor der Krise insolvenzgefährdet waren, kann damit die ganze Branche in Kreditnotstand bringen und weitere Insolvenzen nach sich ziehen.

Weil davon auszugehen ist, dass nach Auslaufen der Abwrackprämie Anfang 2010 die Automobilproduktion stark einbrechen wird, besteht ohnehin die Gefahr verstärkter Insolvenzen von Automobilzulieferern. Deshalb darf nicht auch noch der Kreditnotstand in der Branche verstärkt werden.

Sicherlich sind zunächst die Automobilzulieferer selber in der Pflicht, sich auf die vorhersehbaren Absatzeinbrüche und niedrigere Auslastungsgrade vorzubereiten, (weitere) Restrukturierungen durchführen und nicht nur durch systematisches Risikomanagement ihre Anpassungsfähigkeit an Umfeldveränderungen zu verbessern. Dies ist besonders wichtig, weil sie viele Instrumente, die noch zu Beginn dieses Jahres eine gewisse Entlastung bringen konnten – z.B. Arbeitszeitkonten auflösen und befristete Verträge auslaufen lassen – bereits ausgereizt haben.

Da aber Restrukturierungen selbst solventer Automobilunternehmen aufgrund der hohen Abfindungskosten in Deutschland sehr kostspielig sind, werden viele dieser Unternehmen Kredite brauchen. Dafür brauchen ihre Gläubiger wieder mehr Vertrauen. Deshalb ist es wichtig, dass bei Insolvenzen der Gläubigerschutz gegenüber der Geschäftsfortführung stärker an Bedeutung gewinnt. Gleichzeitig müssen sich die Banken darum bemühen, in der Automobilindustrie besser zwischen guten und schlechten Risiken zu unterscheiden. Dazu werden heute bereits im Auftrag der Banken viele Restrukturierungsgutachten von Wirtschaftsprüfern durchgeführt – ob die mehr Branchenwissen als die Banken mitbringen, muss sich zeigen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!