



Götterdämmerung für Zulieferer – nur für Zulieferer

von Prof. Dr. Robert Simon

Zulieferer, die für die Antriebsaggregate von Fahrzeugen produzieren, werden durch den technischen Wandel in Schwierigkeiten geraten.

Ihre Perspektive ist einfach:

- der Unternehmer trägt das ökonomische Risiko
- das Sanierungsgutachten zeigt, ob und wie der Zulieferer zu sanieren ist und danach wird gehandelt.

Ist es so einfach?

Warum steckt der Staat z. B. Milliarden in den Rückbau der Bergbau-Industrie und zögert ihn hinaus? Es geht um eine (ehemals) systemrelevante Industrie. Dabei ist es unerheblich, ob sich die „Systemrelevanz“ aus politischen, wirtschaftlichen, wahltaktischen oder sonstigen Gründen ableitet. Ein schnelles Ende ist nicht gewollt.

Malen wir uns das Szenario eines Zulieferers aus, der Bauteile für Verbrennungsmotoren produziert:

- er weiß, dass sein Absatz schrumpfen wird. Er weiß nicht, in welchem Umfang und wie schnell dies erfolgen wird

- er weiß, dass er Zeit, Ressourcen und Liquidität benötigt, um ein neues Geschäft aufzubauen und, dass er Liquidität benötigt, um sein altes Geschäft zurückzubauen
- er weiß, dass Banken kein Interesse an der Finanzierung seines volatilen Geschäftes haben und dass Investoren auch kein Interesse haben
- er muss sich fragen, ob er schon insolvenznahe agiert und wie er sich zu verhalten hat.

Wer reitet künftig solch einen Tiger? Gibt es dafür genug verwegene Geschäftsführer, CRO's, Beiräte und Treuhänder?

Was würde es bedeuten, wenn dieser und weitere Zulieferer ihre Insolvenzszenarien durchdenken und die Kunden wissen lassen, dass sie bei dem Rückbau helfen sollten? Haben die Kunden das Potenzial für einen massenhaften Rückbau, der ihre Transformations- und Innovationskraft belastet?

Der Ruf nach dem Staat in Zeiten von Corona ist oft scheinheilig. In der Hochphase des „Shareholder Value“ hatte man ihm nur die Rolle des „Rahmengestalters“ zugewiesen.

Der Umbau der Mobilitätsbranche kann aber nicht nur privatwirtschaftlich gelöst werden, weil er ein erhebliches volkswirtschaftliches Zerstörungspotenzial entwickeln kann und weil im Standortwettbewerb der Staat gewinnt, der sich am wenigsten um die reine Lehre der Marktwirtschaft schert. Es ist absehbar, dass mittelständische Zulieferer die Transformation zu etwas Neuem alleine nicht bewältigen können. Sie werden Finanzierungs-Bürgschaften, Zeit für den Umbau und Planungssicherheit bzgl. der mittel- und langfristig „politisch gewollten Mobilitätstechnik“ benötigen. Sonst geht es nicht nur um deren Götterdämmerung. ■



Prof. Dr. Robert Simon,
Interimsmanager (CRO)
und Restrukturierungs-
beirat