

Vorstandschef Frers vom Autozulieferer Paragon: Abenteuerliche Finanzierungsstruktur

INSOLVENZEN

Das große Sterben

Der Absatzeinbruch der Autoindustrie trifft die Zulieferer besonders hart: Eine Pleitewelle rafft viele der ohnehin geschwächten Unternehmen dahin – eine Branche kämpft ums Überleben.

Josef Frye ist ein großer, nüchterner Metalller. Doch als er vor der Gedenktafel „Den Opfern der Arbeit“ stehen bleibt, werden seine Augen feucht, die Stimme wird brüchig. „Unser Unternehmen besteht seit 1843“, sagt der Betriebsratsvorsitzende des Autozulieferers Acument leise. Auf der Marmortafel wird der Opfer von Arbeitsunfällen des früheren Familienunternehmens aus dem 19. Jahrhundert gedacht.

Frye hat sich schnell wieder gefasst. Unwirsch verweist er bei der Betriebsbesichtigung auf „die Galvanik“, die wohl geschlossen werde. Er zeigt auf die Lagerhallen und das Verwaltungsgebäude, die künftig überflüssig seien.

Es ist 19 Uhr in dem Neuwieder Werk des Autozulieferers. Mit lautem Zischen werfen die Pressen im Sekundentakt Stahlschrauben für Ford, Opel, Daimler und VW aus. Seit vielen Jahren wird hier rund um die Uhr, sechs Tage die Woche, gearbeitet. Noch immer verlassen drei bis vier Millionen Schrauben täglich das Werk – obwohl Acument im August für seine fünf Werke in Deutschland Insolvenz angemeldet hat.

Innerhalb eines Jahres hat fast zehn Prozent aller deutschen Zulieferer dieses Schicksal ereilt, 73 Firmen sind zahlungs-

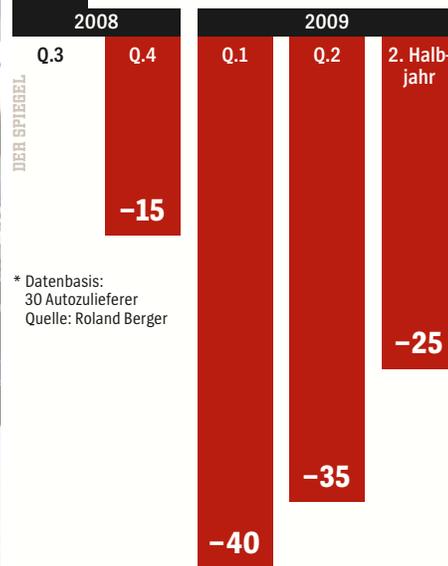
unfähig. Im Januar orderte die Autoindustrie plötzlich nur noch die Hälfte der Schrauben, Kotflügel und Scheinwerfer. In den Monaten danach wurde es kaum besser. Trotz großzügiger Abwrackprämien in mehreren Ländern erwirtschafteten die europäischen Autozulieferer auch im zweiten Halbjahr immer noch ein Viertel weniger als im Vorjahreszeitraum.

Der historisch einmalige Absturz der Aufträge traf eine Industrie, deren Margen selbst in guten Zeiten karg bemessen waren. Reserven für schlechtere Zeiten konnten die Unternehmen selten bilden, die Kostendrucker der Autokonzerne saßen ihren Managern immer im Nacken. Nun wankt eine ganze Branche. „Nahezu jeder dritte Zulieferer kämpft ums Überleben“, sagt Götz Klink, Unternehmensberater bei A. T. Kearney.

Das heißt auch, dass etwa 100 000 der insgesamt 320 000 Arbeitnehmer in der Branche um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen. „Es kann passieren, dass in den nächsten zwei bis vier Quartalen eine ganze konkurrenzfähige Industriebranche verschwindet“, warnt IG-Metall-Vorstandsmitglied Hans-Jürgen Urban.

Solvente Zulieferer wie der Weltmarktführer Bosch schickten im Inland Tausende

Im Rückwärtsgang
Umsatzentwicklung europäischer Autozulieferer* gegenüber dem Vorjahreszeitraum, in Prozent



Mitarbeiter in Kurzarbeit. Allein der Stuttgarter Konzern baute, vor allem im Ausland, insgesamt 10 000 Arbeitsplätze ab.

Andere Großkonzerne wie Schaeffler-Conti haben solch enorme Schulden, dass die Banken sie schon aus Eigeninteresse am Leben halten müssen. Allein die Commerzbank hat den Franken fünf Milliarden Euro geliehen.

Mittlere Unternehmen mit ein paar tausend Mitarbeitern haben solche Helfer nicht. Und besonders schlecht ist es um die bestellt, deren Inhaber aus der Beteiligungsbranche kamen. „Die Private-Equity-finanzierten Firmen waren die Ersten, die insolvenzgefährdet waren“, sagt Klaus Bräunig, Geschäftsführer des Verbands der Automobilindustrie. Die bürdeten den Unternehmen häufig die Schulden für den eigenen Kaufpreis auf, nun drohen sie unter der Last der Zinsen zusammenzubrechen.

Die Autokonzerne haben spezielle Sanierungsabteilungen gegründet, die sich um die Problemfälle unter ihren Zulieferern kümmern. Die Einkaufschefs von VW, BMW und Daimler telefonieren regelmäßig miteinander, wenn einem wichtigen Zulieferer die Insolvenz droht – und vereinbaren notfalls, ihn zu retten. Oder auch nicht.

Als Stankiewicz, ein Spezialist für Schallisolierungen, insolvent wurde, zahlten die Autokonzerne plötzlich bis zu 80 Prozent höhere Preise. Der Insolvenzverwalter Christopher Seagon hatte ihnen klagemacht, dass er sonst von heute auf morgen die Produktion stilllegen müsse. Doch BMW und Daimler sind auf die Teile angewiesen, ohne sie kann keine Limousine mehr geliefert werden.

Im Insolvenzverfahren setzten die Autokonzerne dann ihre Interessen durch. Der

Private-Equity-Investor musste sich verabschieden, bei anderen Interessenten aus der „Heuschrecken“-Branche legten Daimler und Co. de facto ein Veto ein. Sie wollten nur einem längerfristig interessierten Investor Aufträge versprechen. Ein ihnen genehmer internationaler Zulieferer erhielt schließlich den Zuschlag.

Frye und die anderen Acument-Mitarbeiter haben ebenfalls schlechte Erfahrungen mit einer „Heuschrecke“ gemacht. 2006 übernahm Platinum Equity die fünf deutschen Schraubenwerke. Hinter der Beteiligungsfirma steckt Tom Gores, ein Investor wie aus einem Hollywood-Film. Innerhalb von 14 Jahren machte der Immigrant ein Vermögen von 2,2 Milliarden Dollar, indem er weltweit rund hundert Gesellschaften kaperte und viele wieder verkaufte. Für Platinum arbeiten hundert Übernahmespezialisten, die sich mit Zahlen auskennen, Finanzkennzahlen scannen und die Kontakte zu den Banken pflegen, die all die Übernahmen finanzierten.

Gores wurde noch nie in Neuwied gesehen. Dass dort 128 Mitarbeiter ihre Arbeit verlieren und weitere 300 in den anderen Werken, dürfte ihn nur in Bezug auf die Kennzahlen interessieren. In den USA hat Acument ganze Werke geschlossen. In Deutschland muss eine Insolvenz helfen, um schnell die Kosten zu senken.

„Den ‚Heuschrecken‘ muss das Handwerk gelegt werden“, schimpft Wolfgang Collett von der IG Metall in Neuwied. Die Amerikaner hätten absichtlich Insolvenz angemeldet, um die Betriebe auf dem Rücken der Arbeiter zu sanieren. Auch die anderen Autozulieferer in seiner Region hätten Probleme, im Gegensatz zu Acument aber suchten sie nach sozialverträglichen Lösungen.

„Der entscheidende Sanierungsbeitrag kommt von den Arbeitnehmern“, bestätigt der Düsseldorfer Insolvenzverwalter Wolf-Rüdiger von der Fecht. Die Umsätze seien in diesem Jahr um 24 Prozent eingebrochen, das sei allein mit Kurzarbeit nicht aufzufangen. Durch Entlassungen sowie beispielsweise die Zentralisierung der IT-Abteilungen und des Lagers sollen 20 Prozent der Kosten gespart werden.

Seit 2006 hatten Frye und seine Kollegen ähnliche Maßnahmen und vor allem zusätzliche Investitionen angefordert. Doch die Amerikaner wollten nicht investieren, sondern eine stolze Managementgebühr kassieren. Als Platinum doch mal ins Geschäft eingriff, ging das gründlich schief. Daimler wollte eine Patronatserklärung des Hauptgesellschafters für die deutschen Werke, die Platinum-Leute wollten im Gegenzug eine Absatzgarantie. Der Konflikt

eskalierte, bis Daimler alle neuen Aufträge stornierte.

Im Gläubigerausschuss sitzen nun die großen Autokonzerne neben den großen Lieferanten von Acument. Sie haben ihre Aufträge bis Mitte 2010 garantiert und wollen den vergleichsweise billigen Zulieferer erhalten. Gores soll frisches Geld bringen. Aber vor allem sollen die Platinum-Leute dafür sorgen, dass ihre europäische Tochtergesellschaft Schulden in Höhe von 17 Millionen Euro bei dem deutschen Unternehmensteil begleicht. Diese sind kurz vor der Insolvenz entstanden.

Doch es sind nicht nur die Beteiligungsgesellschaften, die den Unternehmen zu schaffen machen, viele klagen auch über das wenig kooperative Verhalten der Kreditinstitute. Die Landesbanken und die Mittelstandsbank IKB, selbst im Besitz eines Finanzinvestors, wollen oder können keine neuen Kredite mehr ausgeben. Selbst solide schwäbische Mittelständler müssen bis zu 16 Prozent Zinsen zahlen.

Banken einen Forderungsverzicht von bis zu 70 Prozent verlangt. „Das war für die Banken nicht besonders sexy“, sagt Kebekus.

Neben dem dramatischen Umsatzeinbruch trieb eine abenteuerliche Finanzierungsstruktur Paragon in die Insolvenz. Frers hatte sich teilweise langfristig mit Genussscheinen finanziert, die mit 16 Prozent Zinsen bedient werden mussten.

Als der Düsseldorfer Insolvenzspezialist Kebekus Anfang Oktober die Paragon übernahm, telefonierte er erst einmal mit der Sanierungsspezialistin bei VW, die laufend Dutzende Pleitekandidaten aus der Zulieferindustrie überwacht. Die Wolfsburger nehmen über die Hälfte der Paragon-Produkte ab.

Gute Nachricht für die heute noch 490 Beschäftigten: VW zog keine Aufträge ab und ist an dem Überleben von Paragon interessiert. Frers will dem Gläubigerausschuss einen Insolvenzplan vorlegen und die Sanierung selbst durchziehen, obwohl er den Großteil seines Vermögens verlieren wird.



CHRISTOPH PAPPSCH

Schraubenwerk von Acument in Neuwied: „Sanierungsbeitrag kommt von den Arbeitnehmern“

Klaus Dieter Frers, Vorstandschef und zurzeit noch Mehrheitsaktionär der Paragon AG, machte das „nicht nachvollziehbare“ und „unvernünftige“ Verhalten der Banken für die Pleite seines Unternehmens verantwortlich und stellte insbesondere die IKB an den Pranger. Sie würden „ihrer Verantwortung für den Mittelstand nicht gerecht“, meinte Frers, dessen Unternehmen bei Luftgütesensoren im Cockpit von Autos einen Weltmarktanteil von 85 Prozent hält.

Frank Kebekus, seit Oktober Insolvenzverwalter für Paragon, sieht das deutlich differenzierter. Weil die Umsätze einbrachen und Frers die Zinsen nicht mehr zahlen konnte, hatte der Hobbyrennfahrer mit einem Faible für teure Oldtimer von den

Kritischster Punkt ist der Artega GT, den der Hobbyrennfahrer Frers entwickelt hat, um dem Porsche Cayman Konkurrenz zu machen. Der schnittige Sportwagen wird von einer bisher noch solventen Gesellschaft produziert, die Frers und der US-Beteiligungsgesellschaft eines Mexikaners gehört. Doch die hat Schulden bei Paragon, die der Insolvenzverwalter jetzt einfordern wird.

„Ich vibriere wie ein Schlagbohrer, die Zunge klebt am Gaumen wie eine Briefmarke“, urteilte ein Reporter von „Auto Bild“ nach einer Testfahrt mit dem Artega begeistert. Doch bei einem Preis von 79 950 Euro kaufen die Kunden lieber doch einen echten Porsche. Nur ein paar Artegas fanden bisher zahlungskräftige Liebhaber.

CHRISTOPH PAULY

Bedrohte Art

Deutsche Autozulieferer:	ca. 1000
Angestellte:	ca. 320 000
Insolvenzen von Nov. 2008 bis Nov. 2009:	73
betroffene Arbeitnehmer:	ca. 48 000

BEISPIEL	BEREICH	ANGESTELLTE
Plastal	Plastikkomponenten	7000
Edscha	Scharniere, Dachsysteme	6500
Karmann	Fahrzeugbau, Dachsysteme	3300
Stankiewicz	Schallisolation, Akustik	2180
Aksys	Akustik	2000
Halberg Guss	Antriebseinheiten	2000
TMD Friction	Bremsbeläge	2000
Acument	Verbindungssysteme	1700
Tedrive	Differentiale, Lenksysteme	1500
Paragon	Innenraumkomponenten	500

Quelle: Roland Berger/Rothschild

DER SPIEGEL