

Unternehmen

Autokonzerne verhindern Gesundschumpfen der Zulieferbranche

08.09.10, 11:35 Uhr | Lesezeichen | Versenden



FRANKFURT (Dow Jones)—In der Autoindustrie ist von Krise keine Spur mehr. Befeuert von der boomenden Nachfrage in China fahren die Hersteller wieder Sonderschichten, und ihre Zulieferer kommen mit der Teileproduktion kaum hinterher. (Foto: ddp)

Paradox: Gerade der Aufschwung könnte einige Lieferanten in die Knie zwingen, weil ihnen das nötige Finanzpolster fehlt, fürchten Experten. Trotzdem könnte eine Bereinigung des von Überkapazitäten geprägten Marktes am Ende ausbleiben. Denn die Autokonzerne lassen einen Gesundschumpungsprozess in der Branche nicht zu.

"So bald die Konjunktur nach einer Krise wieder anzieht, steigt auch die Zahl der Insolvenzen", hat Manfred Hunkemöller beobachtet. Nach der Durststrecke könnten etliche Unternehmen den Aufschwung schlicht nicht finanzieren, erläutert der Leiter des Fachbereichs Sanierungs- und Insolvenzmanagement an der ISM International School of Management in Dortmund das Phänomen. Mehr noch als im Krisenjahr 2009 dürften viele der notorisch finanzschwachen Automobilzulieferer den jetzigen Boom nicht überleben, sagt Hunkemöller voraus.

Es ist nicht das erste Mal, dass Experten eine Pleitewelle unter Zulieferern erwarten. Zahlen der Unternehmensberatung Roland Berger sprechen durchaus dafür: Lag die Rendite in der Branche schon vor der Krise bei mageren 5,7% im Schnitt, rutschte sie im vergangenen Jahr in die roten Zahlen, so der Experte für Zulieferer, Marcus Berret. Viele nahmen Aufträge um jeden Preis an und schadenen damit am Ende der gesamten Branche.

Schuld ist das Überangebot von fast einem Drittel, urteilen Insider. Von einem "ultimativen Überlebenskampf, der ohne konsequenten und schnellen Abbau der Produktionsüberkapazitäten nicht zu gewinnen ist", spricht deshalb Manfred Puhlmann, einst Vorstandschef von Edscha. Der Zulieferer ging Anfang 2009 selbst in die Pleite. Am schlimmsten, so Puhlmann, stehe es um die Hersteller von Antriebssteilen und -systemen sowie Karosseriebauer und Innenausstatter.

Dennoch will ein reinigendes Gewitter für die Branche einfach nicht kommen. Die Zahl der Übernahmen sinkt seit 2007 sogar. Selbst in der jüngsten Krise sind von rund 1.000 deutschen Zulieferern nur etwa 80 auf der Strecke geblieben, wie die Unternehmensberatung Deloitte und das Analysehaus IHS Global Insight herausfanden. Darunter sind zwar so bekannte Namen wie Edscha aus Remscheid, der weltgrößte Bremsbeläghersteller TMD Friction aus Leverkusen oder der Osnabrücker Kleinserienspezialist Karmann. Dennoch kann von Gesundschumpfen keine Rede sein - zumal es selbst für insolvente Firmen meist irgendwie weitergeht.

Es sind die Hersteller selbst, die einen Konzentrationsprozess verhindern, sagt Branchenkenner Marcus Berret von Roland Berger. Dabei treibt sie weniger das Wissen, auf Forschungs- und Entwicklungsleistungen der Zulieferer angewiesen zu sein. Vielmehr stützen Autokonzerne schwächere Lieferanten, damit die Konkurrenz erhalten bleibt, sagt Zuliefererexperte Berret: "Die Hersteller haben Angst um ihre Preissetzungsmacht."

Jüngstes Beispiel dafür ist die vom Bundeskartellamt verhinderte Übernahme der Cabrio-Dachsparte von Karmann durch den Zulieferer Magna. Kämen die Austro-Kanadier zum Zug, gebe es nur noch zwei ernstzunehmende Anbieter in Europa, begründete die Wettbewerbsaufsicht ihr Verbot. Von Wettbewerb könne dann keine Rede mehr sein. Den Autoherstellern kam das ganz recht: Auch wenn sie öffentlich Magna unterstützten, zeichnet der 141-seitige Beschluss des Kartellamtes ein ganz anders Bild.

So warnte der Porsche-Chefstrategie Michael Harmening in einer als vertraulich gekennzeichneten E-Mail vom 13. November 2009, dass es bei einer Übernahme "zu einer spürbaren Steigerung der Marktkonzentration sowie zu einer Verschlechterung der Nachfragesituation" kommen werde. Im offiziellen Verfahren hatte Porsche dann jedoch keine Einwände, da "das Zusammenschlussvorhaben Magna stabilisiere und das Unternehmen insoweit beim Vorhandensein von zwei wirtschaftlich stabilen und verlässlichen Lieferanten zufrieden sein "muss und kann".

Ähnlich Volkswagen: In einem Telefonat mit den Kartellwächtern drängte ein VW-Einkaufsmanager die Behörde, den drohenden Schumpungsprozess auf zwei Anbieter zu untersagen. In der offiziellen E-Mail, die elf Tage später beim Kartellamt einging, war von den Bedenken keine Rede mehr. Ein Audi-Manager sprach sich klar für mindestens drei Wettbewerber und damit gegen die Übernahme aus. Auch ein Daimler-Manager sah das Vorhaben skeptisch, gab jedoch zu Protokoll, das dies keine offizielle Meinung darstelle.

"Je stärker ein Lieferant wird, umso schlechter ist das für die Hersteller", sagt Kay Weidner vom Bundeskartellamt. Marcus Berret nennt sogar Zahlen: Die Autokonzerne wachten penibel darüber, dass kein Lieferant mehr als 40% bis 45% des Weltmarktes beherrsche. Verstöße einer gegen diese Regel, werde er so lange ausgehungert, bis sein Marktanteil wieder gefallen sei.

Als eine der wenigen großen Übernahmen bekam die Eingliederung von Siemens VDO in die Continental-Gruppe im Herbst 2007 den Segen seiner Kunden. Doch auch dies geschah nicht ohne Hintergedanken. "Die Hersteller wollten, dass Bosch einen ernsthaften Wettbewerber bekommt, vor allem bei der Motortechnologie", sagt ein Insider, der namentlich nicht genannt werden möchte.

Die jüngste Krise wird an dem grundsätzlichen Dilemma nichts ändern, fürchtet Branchenkenner Berret daher: "Bei den Überkapazitäten hat sich in den letzten 15 Jahren Null bewegt und es wird sich auch in den kommenden 15 Jahren Null Komma Null bewegen." Ohne eine Konsolidierung aber bleiben die Renditen der Zulieferer mager und ihre finanziellen Polster schwach. Wie in keiner zweiten Branche bleiben die Unternehmen damit jeden Tag aufs Neue von ihren Kunden mit den großen Markennamen erpressbar.