



Pressemitteilung

Automobilindustrie im Wandel: Mit Vollgas in die Krise?

Düsseldorf, 16. Oktober 2017. Die Automobilindustrie hat in Deutschland seit jeher einen großen Stellenwert, da sie gemessen am Umsatz der mit Abstand bedeutendste Industriezweig Deutschlands ist. Die Branche steht jedoch vor grundlegenden Veränderungen. Dies betrifft neben den Automobilherstellern und -zulieferern auch eine Vielzahl von angrenzenden Dienstleistungen. Was lag da also näher, als sich beim 10. Düsseldorfer Restrukturierungsforum mit dem Thema Automotive auseinanderzusetzen. Rund 100 Gäste verfolgten die praxisnahe Diskussion zum Thema „Automobilindustrie im Wandel: Mit Vollgas in die Krise?“.

Nach den einleitenden Worten von Ingo Gerdes (Taylor Wessing) skizzierte Thomas Steinberger (Partner, Leiter Automotive Transactions, PricewaterhouseCoopers) in seinem Impulsvortrag die erheblichen Umbrüche, die der Automobilindustrie bevorstehen. Seine wichtigsten Thesen: Die Zulieferer würden bereits heute mit veränderten Geschäftsmodellen konfrontiert werden und von daher müsse die Transformation bereits jetzt beginnen und eben nicht nach 2020. Die besondere Herausforderung für die Automobilindustrie sei es, dass der „Umbau bei Vollgas“ stattfinden müsse. Denn der Industrie ginge es derzeit eigentlich blendend. Der Sanierungsexperte war überzeugt davon, dass die Transformation eine neue Restrukturierungswelle erzeugen werde. Denn Zulieferer mit niedriger Profitabilität und Kapitalisierung würden Schwierigkeiten bekommen, mit den Veränderungen Schritt zu halten. Wobei vor allem die Innovationskraft immer entscheidender werde. Steinberger ging sogar noch einen Schritt weiter: „In einzelnen Segmenten werden traditionelle Restrukturierungsansätze mit nachgelagerten M&A-Prozessen nicht mehr greifen, da diese für strategische Investoren unattraktiv werden“. Allen Stakeholdern, gemeinsam mit Beratern und Insolvenzverwaltern, werde in diesen Fällen die Aufgabe zufallen, betroffene Unternehmen in eine geordnete Ausproduktion zu führen. Steinberger war überzeugt davon, dass dieses Szenario unvermeidbar sei und die Automobilbranche das schneller erleben werde, als sie glaube. Eine weitere These von Steinberger betraf die Profitabilität: Auch bei guten Unternehmen werde diese sinken. Denn hoher Forschungs- und Entwicklungsaufwand gepaart mit einer Lernkurve bei zunehmendem Einsatz von Elektronik und der Digitalisierung traditioneller Produkte werden die Margen erodieren lassen.

In der anschließenden Podiumsdiskussion – geleitet von Dr. Jan-Philipp Hoos (White & Case) und Stefan Sanne (Deloitte) – diskutierten die Panelisten weiter über die Automobilbranche, deren Herausforderungen in den nächsten Jahren und verschiedene Technologien im Detail.

Dr. Bernd Welzel (CEO ad interim, Vorstands-Beratung und Beirat) vertrat die Ansicht, dass es sich bei den Umbrüchen in der Automobilindustrie nicht um eine Revolution handle, die innerhalb kürzester Zeit die Branche verändere, sondern um einen normalen evolutionären Prozess. Und die Branche hätte bereits – zum Beispiel bezogen auf die Strukturteillieferanten – diverse Veränderungen durchlaufen und schon immer in neue Technologien investiert und geforscht. Verschieden seien nur die Geschwindigkeit und die Stärke des Änderungspotentials. Jedoch sah auch er die Notwendigkeit, dass sich die Beteiligten auf die weiteren Veränderungen vorbereiten müssen. Aber: „Ich bin

überzeugt davon, dass es noch lange verschiedene Antriebsarten nebeneinander geben wird, je nach Einsatzgebiet. Warum sollte es nur das eine oder das andere geben“, so Dr. Welzel voller Überzeugung. Er plädierte dafür, nicht nur auf ein einzelnes Antriebskonzept zu setzen und vor allem nicht auf jenes, welches bei ganzheitlicher Bewertung umweltpolitisch bedenklich sei.

Raik Müller (Rechtsanwalt und Associate Partner, Rödl & Partner) stellte klar, dass die Krise in der Automobilindustrie kein neues Thema sei: „Bei vielen Beobachtern steht Automotive schon lange auf der Liste der Krisenbranchen. In den letzten Monaten hat das Thema lediglich an Dynamik gewonnen“, erläuterte er. Besondere Schwierigkeiten würden aus seiner Sicht die antriebsstrangnahen Zulieferer in der 2. und 3. Reihe bekommen, da diese häufig nicht genügend Innovationskraft mitbringen, nicht über ausreichend Kapital verfügen und nicht schnell genug seien. Die Herausforderung für die Restrukturierungsszene sei es, eine Idee zu finden, wie es mit diesen Zulieferern weitergehen soll und über welche Wege diese sich ggf. restrukturieren oder neu aufstellen könnten. Müller kündigte auch eine große Veränderungswelle bei den Autohändlern an, die aber noch etwas auf sich warten lassen werde. Seine Vermutung: Es werde zukünftig deutlich weniger Autohändler geben, die zentralisiert gebündelt auftreten müssten. Vor allem die kleinen Autohändler in Kleinstädten würden wegfallen. Die Hersteller müssten zukünftig ihre Autos noch stärker über Markenerlebnis und -wert verkaufen. Die Differenzierung über die Marke werde immer entscheidender, da die Leistung bei identischen Fahrwerken immer vergleichbarer sei.

Zusammenfassend waren alle Panelisten davon überzeugt, dass die Änderungen die kleineren Zulieferer stärker betreffen werden und Anpassungen bzw. Krisenfälle vermehrt dort anzutreffen seien. Die Vergangenheit hätte gezeigt, dass Zulieferer unter dem Technologiewandel stärker leiden als die Autohersteller. Wichtig sei es, sich darauf vorzubereiten und bereits jetzt alle Weichen zu stellen.

Die Veranstalter des Düsseldorfer Restrukturierungsforums sind Deloitte, hww hermann wienberg wilhelm, SK Dienstleistungs GmbH, Taylor Wessing und White & Case. Es bringt zwei Mal pro Jahr alle an der Sanierung eines Unternehmens Beteiligte zusammen. Hochrangige Gäste stellen aus verschiedenen Blickwinkeln ein aktuelles Thema vor und teilen ihr Expertenwissen mit den Gästen in der Diskussion. Weitere Informationen unter: www.duesseldorfer-restruktierungsforum.de. Die nächste Veranstaltung findet im Frühjahr 2018 statt.