

VDA-Mittelstandsforum: Position

Transformations- finanzierung fördern

Herausforderungen für den Mittelstand beim
Zugang zu Kapital



Die mittelständischen Automobilzulieferer stehen vor einer ganzen Reihe neuer und gravierender Herausforderungen: Der Wirtschaftsabschwung, fehlende Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Standorts sowie ein weltweiter Konsumrückgang führen zu sinkenden Produktionszahlen, angespannten Lieferketten und schwankenden Kosten für Energie, Arbeitskräfte sowie Rohstoffe. Parallel erfordern die grüne und die digitale Transformation hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung, in Informationstechnik, Künstliche Intelligenz, Maschinen sowie in CO₂-neutrale Energiequellen und Energieeffizienz.

Das für diese Transformation benötigte Kapital kann der automobiler Mittelstand nicht allein im laufenden Geschäft erwirtschaften. Die Unternehmen sind daher auf belastbare und planbare Zugänge für die Finanzierung angewiesen. Dabei dienen überwiegend Banken und Sparkassen als Finanziers, aber auch die Rolle von Warenkreditversicherern und deren Unternehmensratings spielen eine entscheidende Rolle für die Unternehmen. Geringes Wirtschaftswachstum, schärfere regulatorische Vorgaben sowie steigende Fremdkapitalzinsen lassen Kapitalgeber jedoch vorsichtig agieren. Es bedarf daher strukturpolitischer Maßnahmen der Unternehmensfinanzierung, die den Wandel in der Automobilindustrie in Richtung ökologischer Nachhaltigkeit fördern.

Aktuelle Lagebeschreibung: Die Kreditampel steht auf gelb

In der Automobilzulieferbranche werden üblicherweise Großaufträge von Automobilherstellern oder bedeutenden Tier-1-Zulieferern vergeben. Solche Aufträge bedürfen einer erheblichen Vorfinanzierung der Zulieferer, da die Herstellung spezifischer Teile für eine große Anzahl von Fahrzeugen kostenintensiv ist und lange Produktionszyklen erfordert. Dies zwingt die Zulieferer oft dazu, in Vorleistung zu gehen. Trotz solventer Kunden und nach Projektgewinn vielversprechender Geschäftsaussichten werden Finanzierungsanträge von mittelständischen Zulieferern für solche Auftragsprojekte immer häufiger von Finanziers abgelehnt. Banken und Sparkassen nehmen wahr, dass die politischen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie in Deutschland und Europa zunehmend unsicherer werden: Die ambitionierten Ziele in Bereichen wie Klimaschutz und Nachhaltigkeit werden politisch nicht ausreichend flankiert und klimabedingte Risiken und Maßnahmen zur Bewältigung des Klimawandels wirken sich restriktiv auf die Kreditvergabepolitik gegenüber Unternehmen aus, deren Produkte in der klimapolitischen Diskussion stehen.

Verschärfung des regulatorischen Umfeldes für Banken

Mittelständische Unternehmen stehen in der Regel in einem ständigen und engen Austausch mit ihren Hausbanken, der die Grundlage für die oft sehr langjährigen Kunden-Bank-Beziehungen bildet. Dieser enge Austausch über die wirtschaftliche bzw. finanzielle Situation ist unerlässlich, um Vertrauen in die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu schaffen. Banken und Sparkassen sehen sich jedoch seit Jahren mit einer zunehmenden Regulierung konfrontiert, die die Komplexität ihrer Arbeit erhöht. Der zeitliche und bürokratische Aufwand ist durch die regulatorischen Anforderungen stetig gestiegen und damit auch der Aufwand, den sie an ihre Kunden weitergeben müssen. Beispiele sind die verschärften Anforderungen an die Cybersicherheit oder das Sanktionsmanagement.

Weitere Regularien, wie die Taxonomie-Verordnung, greifen auch in die materiellen Kreditentscheidungen ein. Mit den daraus resultierenden Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung steigen zudem die Berichtspflichten sowohl für Finanziers als auch für Unternehmen. Die EU-Taxonomie schafft zusammen mit der Corporate Sustainability Reporting Directive die Voraussetzungen für eine standardisierte Nachhaltigkeitsberichterstattung mit vorgegebenen nichtfinanziellen Kennzahlen. Gerade im Mittelstand liegen die Daten oft nicht standardisiert vor: Die Banken müssen die benötigten Daten entweder bilateral erfragen oder schätzen.

Insbesondere der Basler Ausschuss für Bankenaufsicht hat erstmals für global tätige Banken regulatorische Mindestkapitalanforderungen festgelegt. Neben strengeren Eigenkapitalanforderungen mussten insbesondere die Anforderungen an das Risikomanagement der Kunden erhöht werden. Der richtige Grundgedanke aus den Lehren der Finanzkrise, das Bankensystem widerstandsfähiger zu machen, wirkt sich bei der Kreditvergabe oftmals gegenteilig für die Finanzierungsbedingungen der mittelständischen Zulieferer aus. Diese Verschärfungen kommen nun in der wirtschaftlichen Krise besonders stark zum Tragen. Die Regulierungen treffen Unternehmen unabhängig von ihrer Größe. So müssen Banken beispielweise aufgrund der anstehenden Verschärfungen durch Basel-IV-Regularien noch weiteres Eigenkapital für Kredite hinterlegen, welche mit einer Risikogewichtung in ihre Bilanz eingehen: Kredite von etablierten Unternehmen mit gutem Rating werden weniger stark gewichtet als Kredite von Unternehmen ohne Rating, wie es bei Mittelständlern häufig der Fall ist. Gerade jetzt, wo mittelständische Unternehmen aufgrund der andauernden und der besonderen aktuellen Herausforderungen oftmals schlechtere Bilanzkennzahlen aufweisen, bedeutet dies entweder die Versagung eines Kredits oder höhere Finanzierungskosten. Die hohen Kosten der Banken für Kredite können dann so weit gehen, dass auch die Bürgschaften des Bundes und der Länder nicht gänzlich weitergereicht werden.

Klassischer Bankkredit statt echter Transformationsfinanzierung im Angebot

Der Umgang mit Risiken ist Teil des Geschäftsmodells einer Bank. Risikomanagement ist zum zentralen Bestandteil im Banking geworden. Transformationsfinanzierungen in der Automobilindustrie, die sich insbesondere hinsichtlich der Risiken und Zeithorizonte deutlich vom klassischen Firmenkundengeschäft unterscheiden, können die Finanzierungsbereitschaft und die Risikotragfähigkeit einer Bank jedoch schnell übersteigen. Finanzinstitute konzentrieren sich daher vornehmlich auf Unternehmen, die bereits auf dem Weg der Transformation vorangeschritten sind und ESG-Kriterien erfüllen. Wenn Zulieferer weiter für den Verbrennungsmotor produzieren, sind die ersten Warnsignale bei der Bewertung durch die Banken vorprogrammiert, obwohl die Produkte für das Zuliefererunternehmen noch rentabel und am Markt nachgefragt sind.

Dabei wird in der Bewertung durch die Kreditgeber häufig übersehen, dass Transformation über den Antriebswechsel hinausgeht. Unternehmen müssen ebenso in ihre Produktionsumgebung wie auch die Umstellung auf nachhaltige Energien investieren. So gehören dazu zum einen Infrastrukturinvestitionen oder Umrüstungen von Maschinen, die den Umsatz nicht steigern. Zum anderen sind in der Transformation die Erfolgsaussichten neuer Produktlinien weit weniger vorhersehbar als üblich. Viele zukünftig rentable Investitionen in den Elektromotor lassen sich heute noch nicht in gewinnbringende Geschäftsmodelle ummünzen. Für viele automobile Zulieferer wird daher die Transformation mit der klassischen Kreditfinanzierung allein kaum möglich sein, wenn Kredite aus dem Cashflow in den kommenden drei bis fünf Jahren zurückgezahlt werden müssen.

Automatisierung auch im Bankengeschäft

Ähnlich wie die Automobilindustrie durchlaufen auch Banken eine Transformationsphase: Sie müssen ihre Angebote weiter digitalisieren und leiden unter Arbeitskräftemangel. Dabei stehen sie unter Kostensenkungs- und Rationalisierungsdruck, sodass Prozesse zunehmend automatisiert werden und Banken immer öfter auf standardisierte Kreditprüfungsprozesse setzen. Dementsprechend erwarten die Banken zunehmend ein strukturiertes Reporting. Dabei ist etwa die Abhängigkeit von Kunden in der Automobilindustrie ein Spezialfall, der nur durch eine qualitative Bewertung von Bankansprechpartnern in ein Rating einbezogen werden kann. Denn aus Kennzahlen geht nicht hervor, dass es sich bei den Verbindlichkeiten häufig um Vorfinanzierungen von Großaufträgen solventer Kunden handelt. Automatisierte

Prozesse sehen z.B. die hohe Verschuldung, beziehen aber die jeweiligen Strategien der mittelständischen Zulieferer weniger in ihre Bewertung ein. Banken benötigen daher weiterhin Ressourcen, um sich intensiv insbesondere mit kleineren Unternehmen zu beschäftigen.

Dominoeffekt auf andere Finanzdienstleister

Zunehmend werden mittelständische Unternehmen der Automobilindustrie aufgrund der angespannten Bilanzen von ihrer Bank aufgefordert, Sanierungsgutachten, häufig nach IDW S6, durch Beratungsgesellschaften erstellen zu lassen. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass bei bankfinanzierten Unternehmen, die sich in einer Krisensituation, in finanziellen Schwierigkeiten oder in einer Unternehmenssanierung befinden, die Erstellung eines Sanierungskonzeptes eine wesentliche Voraussetzung für eine eingeleitete Sanierungsbegleitung bei der Bank ist. Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) hat mit ihren „Mindestanforderungen an das Risikomanagement“ den Finanzinstituten bei Nichtbeachtung erhebliche Haftungsrisiken auferlegt. Ein Sanierungsgutachten soll es den Finanzierungspartnern daher ermöglichen, Haftungsrisiken zu vermeiden und den Unternehmen trotz Krise finanziellen Spielraum zu verschaffen.

Solche umfangreichen Gutachten und Beratungsleistungen verursachen jedoch zusätzliche Kosten in einer Phase, in der die Unternehmen über wenig Liquidität verfügen. Der IDW S6 blickt beispielsweise nur drei Jahre in die Zukunft, ein Zeitraum, der zu kurz ist, um Unternehmen neu auszurichten. Mit dem Label „in Sanierung“ steigt die Besicherung von Krediten weiter an, so dass die Gesellschafter mit persönlichen Sicherheiten haften müssen. Das Label hat auch Auswirkungen auf andere Finanzdienstleistungen. Factoring-Unternehmen gehen zunehmend restriktiver mit Automobilzulieferern um, erhöhen die Risikoabschläge und streichen vermehrt Kunden aus ihrem Portfolio. Warenkreditversicherungen verteuern sich, Limite werden gekürzt oder ganz gestrichen, so dass weitere Liquiditätsengpässe entstehen.

Fazit und Ausblick

Die mittelständischen Zulieferer stehen vor der Aufgabe, selbst aktiv zu werden, die Transformation weiter voranzutreiben, ihre Strukturen den veränderten Finanzierungsbedingungen anzupassen und ihre Finanzierungsquellen zu diversifizieren. Darüber hinaus sind aber auch politische Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene sowie die notwendigen strukturellen Instrumente erforderlich, um den Wandel in der Automobilindustrie zu unterstützen. Unter Beibehaltung der hohen Anforderungen an die Kapitalmarktsicherheit muss das Angebotsspektrum für diese Unternehmensgruppe erweitert und angepasst werden. Die Unternehmen der mittelständischen Zulieferindustrie stellen in diesem Zusammenhang fest, dass die Kreditvergabe im Ausland in vielen Fällen aus verschiedenen Gründen deutlich weniger restriktiv ist, jedoch steht gerade kleineren Mittelständlern der Weg hierhin nicht immer offen. Zudem setzt die gut ausgestattete EU-Regionalförderung weitere Anreize, im EU-Ausland anstatt in Deutschland zu investieren.

Handlungsempfehlungen: Lücken in der Finanzierung der Transformation schließen

Folgende Stellschrauben für die EU-Ebene und die nationalen Gesetzgeber müssen neu justiert werden:

- **Regulatorische Entlastung von Banken:** Insbesondere im Zusammenhang mit den Basel-Regulierungen sollten die Belastungen für Banken verringert werden. Die EU

sollte ihre Regulierungsdichte überprüfen. Zusätzlich sollten Banken bei Förderprogrammen eine Haftungsfreistellung erhalten, damit ihre Bereitschaft zur Kreditvergabe gefördert wird.

- **Einführung von Förderprogrammen für Sanierungsgutachten:** Die Rechtsprechung des BGH verlangt extern erstellte Gutachten. Die Gutachten müssen jedoch in einer Zeit erstellt werden, in der den Unternehmen wenig Liquidität zur Verfügung steht. Deshalb wäre es hilfreich, wenn Unternehmen, die als sanierungsfähig gelten, etwa durch Zuschüsse für die Erstellung der Gutachten gefördert werden. Für eine effiziente und nachhaltige Förderung ist es wichtig anzuerkennen, dass nicht jedes Unternehmen gerettet werden kann.
- **Vereinfachung der öffentlichen Förderprogramme:** Um den Unternehmen den Zugang zu finanzieller Unterstützung zu erleichtern und die Fördermittel zielgerichtet einzusetzen, sollten die Anforderungen und das Antragsverfahren nicht durch Restriktionen oder mit Informationspflichten überfrachtet werden. Beispielsweise wird von Bankenseite das ERP-Beteiligungsprogramm genannt, welches aufgrund von strengen Kennzahlen-Restriktionen kaum noch Adressaten findet. Häufig fehlt es gerade kleineren Unternehmen aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Programme auch an einer Übersicht über existierende Fördermöglichkeiten. Hier sollte das Informationsangebot verbessert werden.
- **Überprüfung der Förderkriterien für „Unternehmen in Schwierigkeiten“:** Zulieferer mit Geschäftsmodellen, die auf hohen Vorleistungen basieren, weisen häufig einen höheren buchmäßigen Verschuldungsgrad auf. Dies führt dazu, dass Zulieferer schnell unter die beihilferechtliche Kategorie "Unternehmen in Schwierigkeiten" fallen. Diese Unternehmen, die dringend Unterstützung bei Transformationsprozessen benötigen, werden aufgrund dieser Einstufung häufig von verschiedenen staatlichen Programmen ausgeschlossen. Die Einstufung sollte Branchenspezifika stärker berücksichtigen.
- **Verbesserung der Standortbedingungen in Deutschland:** Damit Unternehmen die notwendigen Investitionen in Deutschland tätigen können, benötigen sie hinreichend Planungssicherheit, verfügbare Fach- und Arbeitskräfte, liquiditätsstärkende Maßnahmen wie geringere bzw. wettbewerbsfähige Energiepreise und insgesamt zügige Verwaltungsverfahren. Dazu gehören Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaft, Förderung von Innovation, sowie eine vorausschauende und effektive Industriepolitik.

Die Nutzung folgender Maßnahmen haben Banken und Sparkassen in der Hand, um die Transformation im automobilen Mittelstand partnerschaftlich zu fördern:

- **Transparenz der ESG-Analysen:** Derzeit erarbeitet jeder Kreditgeber einen eigenen ESG-Fragenkatalog, sodass einheitliche Erwartungen an die Unternehmen fehlen. Kreditinstitute sollten die regulatorischen Anforderungen transparent und für die Kunden nachvollziehbar offenlegen. Eine vereinfachte Anerkennung bereits vorhandener Zertifikate und Gutachten kann sinnvoll sein.
- **Einführung weiterer Kriterien für die Kreditvergabe:** Für Kreditvergaben sollten weitere volkswirtschaftliche Kriterien wie die Lieferkettenrelevanz oder die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt berücksichtigt werden – ähnlich wie in Sanierungsgutachten. Dadurch kann eine gezieltere und nachhaltigere Unterstützung von Unternehmen in der Transformation erfolgen.
- **Beachtung von Vorfinanzierungen von Aufträgen solventer Großkunden:** Bei der Bewertung von Kennzahlen und Analyseergebnissen sollte berücksichtigt werden, dass Vorfinanzierungen von Aufträgen solventer Großkunden in die Beurteilung

einfließen. Dies ermöglicht eine realistischere Beurteilung der finanziellen Lage von Unternehmen.

- **Klarheit und Transparenz der Besicherung:** Die Unternehmen haben den Eindruck, dass Banken zunehmend über die Anforderungen der Beleihungsverordnung hinausgehen. Zudem müssen Unternehmer und Gesellschafter häufig selbst als Bürgen auftreten, obwohl sie bei der Sicherheitsbewertung in der Regel nicht berücksichtigt werden. Eine nachvollziehbare Bewertung und Behandlung von Sicherheiten ist für die Planungssicherheit der Unternehmen unerlässlich.
- **Trennung zwischen langfristigen und operativen Darlehen in der Sanierung:** In der Sanierung werden alle bereits bestehenden Finanzierungen berücksichtigt. Eine Vermischung von sogenannten Betriebsmittelfinanzierungen und langfristigen, gut besicherten Immobilienfinanzierungen kann nachteilig sein: Denn dadurch werden die Kennzahlen künstlich verschlechtert. Besonders problematisch wird es, wenn im Rahmen der Sanierung langfristige Kredite in solche Kredite umgewandelt werden, die ebenfalls im Rahmen der Sanierung aus dem operativen Geschäft getilgt werden sollen.

Ansprechpartner

Andreas Rade

Geschäftsführer

Andreas.rade@vda.de

Lea Bergmann

Referentin Mittelstandspolitik und Wertschöpfungsketten

Lea.bergmann@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, Oktober 2023

- @VDA_online
- Verband der Automobilindustrie

