

VON DIRK STELZL
UND DIRK FISSER

HANNOVER – Krisenzeiten sind gute Zeiten für Insolvenzverwalter. Zumindest dann, wenn man nur auf deren Auftragslage schaut. Die ist derzeit so gut, wie lange nicht. Deutschland steckt in einer Wirtschaftskrise, die Zahl der Insolvenzen steigt und steigt. Besonders die Industrie trifft es hart. Im Interview liefert der renommierte Insolvenzverwalter Manuel Sack aus Hannover Innenansichten der Wirtschaftskrise. Er sagt: „Wenn man mittendrin ist in diesem Sturm, und das ist man als Insolvenzverwalter, dann kriegt man Sorge, ob Deutschland das übersteht.“

Herr Sack, Sie sind von Beruf Insolvenzverwalter und in dieser Funktion gerade damit beschäftigt, eine Perspektive für Standorte des Automobilzulieferers Schlotte aus Niedersachsen mit Hunderten Mitarbeitern zu finden. Wie läuft's?

Die Uhr tickt. Für viele Standorte gibt es ein Zeitfenster, binnen dessen eine Lösung gefunden werden muss. Für die Werke in Sachsen-Anhalt gab es jüngst einen Aufschub. Hier hat sich die Politik eingeschaltet. Und bei einem Runden Tisch auf Einladung von Ministerpräsident Sven Schulze hat der zuständige Vorstand von Volkswagen wohl eine Entscheidung revidiert, Aufträge zeitnah zu verlagern. Jetzt läuft die Suche nach neuen Investoren erst einmal weiter.

Warum ist die Politik so involviert?

Am Standort Harzgerode sind sowohl Schlotte als auch die Gießerei Bohai Trimet insolvent. Die beiden Unternehmen sind eng verbandelt, gut 1000 Arbeitsplätze hängen an den Werken. Wenn die wegbrechen, betrifft das fast jede Familie in der Region. Das wäre ein Flächenbrand.

Wie kann die Rettung gelingen?

Es besteht eine große Abhängigkeit von Volkswagen. Zieht VW Aufträge ab, wird es natürlich schwierig. Aber auch mit den bestehenden Aufträgen waren die Werke zuletzt wirtschaftlich nicht zu betreiben. Es bedarf daher eines Investors, der nicht nur Geld, sondern zusätzliche Aufträge mitbringt, um einen nachhaltigen



„Man kriegt Sorge, ob Deutschland das übersteht“

Der hannoversche Insolvenzverwalter Manuel Sack liefert im Interview Innenansichten der Wirtschaftskrise

Deutschland in der Krise: Insolvenzverwalter Manuel Sack sorgt sich um den wirtschaftlichen Kern des Landes.

FOTO: FRANK RUMPENHORST/DPA

gen Turnaround zu ermöglichen.

Also ist Volkswagen der Bösewicht?

Nein, so einfach ist das nicht. Klar ist: Wir brauchen zusätzliche Volumina, also Aufträge. Sonst sind die Werke nicht überlebensfähig. Eine dauerhafte Subventionierung eines defizitären Betriebs wird niemand finanzieren wollen und können. Insolvenzverfahren sind mal mehr, mal weniger hektisch. Im Automotive-Bereich sind sie immer extrem hektisch. Da müssen Sie oft innerhalb der ersten 24 Stunden jemanden finden, der Ihnen Geld gibt. Zulieferer sind oft wichtig, sonst bricht die Lieferkette zusammen, und die Bän-



„Die Uhr tickt“: Manuel Sack, renommierter Insolvenzverwalter aus Hannover, von der Kanzlei Brinkmann & Partner.

FOTO: BRINKMANN & PARTNER

der in den Autofabriken stehen still. Die Autokonzerne haben spezielle Abteilungen, die das verhindern sollen, das sogenannte Risk Management. Das sind dann Notoperationen am offenen Herzen, wenn dringend Geld her muss. Volkswagen hat sich hier sofort im höheren Millionenbereich engagiert, damit die Produktion bei Schlotte weiterlaufen kann. Die Fortführung über die vergangenen 15 Monate wäre ohne die Unterstützung von Volkswagen und der weiteren Kunden schlicht nicht möglich gewesen. Natürlich nicht aus karitativen Zwecken, aber so schwarz-weiß ist die Situation eben nicht.

Ist das so etwas wie der perfek-

ZUR PERSON

Manuel Sack, 61, ist seit Jahrzehnten als Insolvenzverwalter tätig. Er arbeitet in der hannoverschen Niederlassung der Kanzlei Brinkmann & Partner. Zu seinen spektakulärsten Verfahren zählt unter anderem die Pleite der Geldtransport-Firma Heros aus Hannover, die aufgrund krimineller Machenschaften kollabierte.

te Sturm, der gerade über Wolfsburg, München, Stuttgart und anderen Autometropolen tobt?

Der tobt über ganz Deutschland. Die Finanzkrise in den 2000er-Jahren war schon heftig. Aber die Zeit jetzt ... Mit Corona hat das angefangen. Lieferketten haben sich teilweise nie wieder richtig erholt. Dann kam der Russland-Krieg gegen die Ukraine mit stark gestiegenen Rohstoff- und Energiepreisen oder gleich ganz fehlenden Rohstoffen. Jetzt der Iran-Krieg, der die Situation weiter verschärft. Und Märkte brechen weg, etwa die USA durch die Zollpolitik. Und nicht zu vergessen: Die Zinsen sind stark gestiegen. So eine geballte Ladung an Schwierigkeiten für Unternehmer habe ich noch nicht erlebt. Wenn man mittendrin ist in diesem Sturm, und das ist man als Insolvenzverwalter, dann kriegt man Sorge, ob Deutschland das übersteht. Sicher nicht im jetzigen Zustand. Der produzierende Kern des Landes ist gefährdet.

Wie meinen Sie das?

Wenn eine Kette von Sportfachgeschäften pleitegeht, dann ist das für die Produzenten nur bedingt schlimm. Jemand anders wird die Produk-

te abnehmen. In den Innenstädten haben Sie dann Leerstand. Das ist zwar nicht schön anzusehen, aber die Produktion der Sportbekleidung geht weiter. Wenn Produktionsunternehmen wegbrechen, ist das ein Problem. Da fallen qualifizierte Arbeitsplätze und industrielles Know-how. Und das ist das, was wir gerade erleben: im Maschinenbau, bei Automobilzulieferern und so weiter.

Wie hat sich die Situation dort verändert?

Vor fünf Jahren war bei Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern und einem stabilen Mitarbeiterstamm der Regelfall, dass man den Betrieb sanieren konnte, und sei es durch eine Investorenübernahme. Der Standort und damit die Produktion blieben erhalten. Das Know-how blieb in Deutschland. Jetzt geht es um Betriebsschließungen mangels Perspektive. Auch der Arbeitsmarkt hat sich verändert: Es gab Zeiten, wenn da ein Metallverarbeiter pleiteging, sind die Leute innerhalb kürzester Zeit andernorts untergekommen. Im Raum Hannover führte der Weg dann häufig zu Volkswagen nach Wolfsburg oder Hannover. VW brauchte Personal.

Diesen Arbeitsmarkt gibt es in dieser Form aktuell nicht mehr. Und das wird noch dramatischer werden.

Was ist ihr Antrieb, wenn Sie in ein Unternehmen gehen?

Es zu retten! Das Schlimmste, was es gibt, ist, einen Betrieb zu schließen. Es gibt Betriebe, da hat sich das Geschäftsmodell überlebt, oder der Geschäftsführer konnte eh nie mit Zahlen umgehen. Die wurschteln vor sich hin, und irgendwann geht's nicht weiter. Das ist dann auch ohne Perspektive. Aber überall, wo es Ansätze einer vernünftigen Betriebsstruktur und noch einen laufenden Betrieb gibt, versuchen wir zu retten. So gehe ich in jedes Verfahren rein.

Und?

Ich mache den Job seit fast 30 Jahren. Ab einer gewissen Unternehmensgröße konnte man früher fast 100 Prozent retten. Bei mittelgroßen Betrieben deutlich über 50. Das ist vorbei. Es gibt zahlreiche Branchen in schrumpfenden Märkten. Da kippen die Unternehmen jetzt der Reihe nach um. Wenn man so einen Betrieb schließt, das können Sie nie wieder aufbauen. Wenn die Struktur wegbricht, war's das.

Was ist mit Alternativen? Der Rüstung etwa?

Das höre ich dieser Tage so oft. Rüstung, Rüstung, Rüstung. Natürlich gibt es da Optionen. Aber bis so ein Rüstungsauftrag vergeben ist, vergeht sehr viel Zeit. Die haben viele Zulieferer aber nicht. Und nicht jede Maschine lässt sich von Autobau auf Panzerbau umstellen. Ich warne vor zu großen Hoffnungen.

Der einstige Qualitätsstandard „Made in Germany“ hilft auch nicht?

Wir haben schon Fälle gehabt, in denen Aufträge abgezogen und an einen Mitbewerber ins Ausland vergeben wurden. Der hat sich dann bei uns gemeldet, ob wir das nicht doch wieder machen könnten. Sie haben es schlicht nicht hinbekommen. Im Automotive-Bereich geht es teilweise um Abweichungstoleranzen schmäler als ein Haar. Metallverarbeitung klingt grobschlächtig. Wir reden hier aber über höchste Präzisionsarbeit. Das kann wirklich nicht jeder. Die Frage ist nur, was passiert, wenn dieses Know-how in Deutschland verloren geht?