

# San**Insights**

Sanierungen und Insolvenzen  
Analysen | News | Fakten



**Dr. Andreas Fröhlich**  
Baker Tilly  
Corporate Finance

*Der Sanierungs- und Insolvenzmarkt befindet sich in einem dramatischen Wandel: SanInsFoG, Covid-19, vor allem aber die in diesem Zusammenhang stehenden umfassenden, staatlichen Rettungsmaßnahmen prägen das aktuelle Marktgeschehen.*

*Als marktführender Distressed M&A-Advisor beleuchten wir für Sie in unseren SanInsights die laufenden Marktumbrüche aus der Corporate-Finance-Perspektive.*

*Unsere, auf eigenen Recherchen basierenden Auswertungen, Analysen und Befragungen haben dabei immer einen besonderen Fokus auf die in den Sanierungs- und Insolvenzverfahren realisierten Fortführungslösungen.*

*Viel Spaß beim Lesen!*

## Inhalt

3



**Eine Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung und des Insolvenzgeschehens in den aktuellen Krisen Automobilzulieferindustrie: Leben Totgegläubte länger?**

9



**SanInsights Cockpit Q4/2021**  
Sanierungs- und Insolvenzgeschehen

10



**Insolvenzmonitor Q4/2021**  
Top-Antragsverfahren des Quartals

12



**Sanierungsmonitor Q4/2021**  
Top-Insolvenzsanierungen des Quartals

13



**SanInsights Cockpit - Rückblick Gesamtjahr 2021**  
Sanierungs- und Insolvenzgeschehen

14



**Top-10-Sanierungslösungen aus der Insolvenz**  
Die größten Fälle des Jahres 2021

## Eine Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung und des Insolvenzgeschehens in den aktuellen Krisen

# Automobilzulieferindustrie: Leben Totgeglaubte länger?

**Betrachtet man die aktuell sich überlagernden Krisen, die die Automobilzulieferindustrie treffen, treibt es einem mit Blick auf die deutsche Paradebranche den Angstschweiß auf die Stirn. Die Transformation der gesamten Branche stellt bereits enorme Herausforderungen an die Marktakteure. E-Mobilität und autonomes Fahren sind nur die Schlagworte, die hinter diesen branchenverändernden Herausforderungen stehen. Politische Veränderungen/Verwerfungen, wie Protektionismus und der Brexit, aber insbesondere auch der zeitweise nachlassende chinesische Markt wirken als Brandbeschleuniger. Der Anpassungsdruck in der Branche wird aber auch weiter durch die Folgen der Covid-19-Pandemie befeuert: Supply-Chain-Probleme, Halbleiter- und Rohstoffmangel sind nur weitere Krisenherde, die die Branche mannigfaltig belasten.**



Dr. Andreas Fröhlich  
Baker Tilly  
Corporate Finance

**Mit Blick auf das Insolvenzgeschehen<sup>1</sup> zeigen sich bisher kaum Auswirkungen dieser Negativspirale. Erstmals im vierten Quartal 2021 zeigte sich eine Erhöhung der Antragsverfahren in dieser Branche. Die staatlichen Stützungsmaßnahmen haben die Branche bisher vor schlimmeren Auswirkungen bewahrt. Bei einer Analyse der negativen wirtschaftlichen Entwicklungen der deutschen Vorzeigewirtschaft zeigt sich aber schnell: Die Krisen wurden noch nicht verarbeitet und der Anpassungsdruck auf die Marktteilnehmer steigt weiter.**

**Lesen Sie auf den folgenden Seiten eine Analyse und eine Einordnung der relevanten wirtschaftlichen Entwicklungen in der Automobilzulieferindustrie und die entsprechenden Auswirkungen auf den Insolvenzmarkt. Kommt nun die Konsolidierungswelle?**

### I. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Überblick

#### Anzahl in Deutschland produzierter PKWs im Sinkflug

Bereits seit 2016 (5,9 Mio. produzierte Fahrzeuge) werden in Deutschland kontinuierlich weniger PKW produziert (Abb. 1) – wobei sich in 2020 und 2021 die Talfahrt nochmals beschleunigte. D.h. binnen 5 Jahren hat sich die Anzahl der in Deutschland produzierten PKWs auf 54 % des 2016er-Niveaus reduziert.

Als Ursachen bis einschließlich 2019 wurden der US-amerikanische Protektionismus unter Trump, der Brexit und seine Folgen, die deutliche Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in China und die Diskussionen um die Klimaneutralität der Antriebstechnik mit dementsprechend verunsicherten Konsumenten identifiziert.



Silvan Drasch  
Baker Tilly  
Corporate Finance

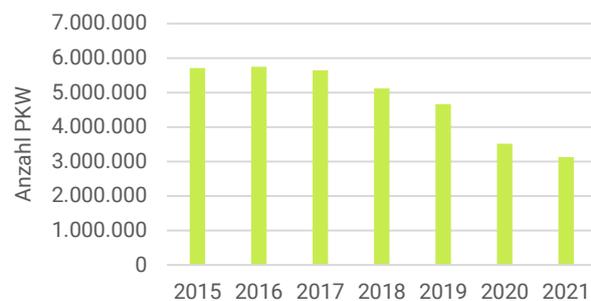


Abb. 1: Anzahl in Deutschland produzierter PKWs, Quelle: VDA

Durch die Covid-19-Pandemie kam im April 2020 die Produktion zeitweise fast vollständig zum Erliegen, konnte sich dann zum Jahresende wieder auf Vorkrisenniveau einpendeln um dann, bedingt durch die Folgekrisen (Supply Chain, Halbleiter, Rohstoffe), in 2021 wieder deutlich abzusacken (Abb. 2).

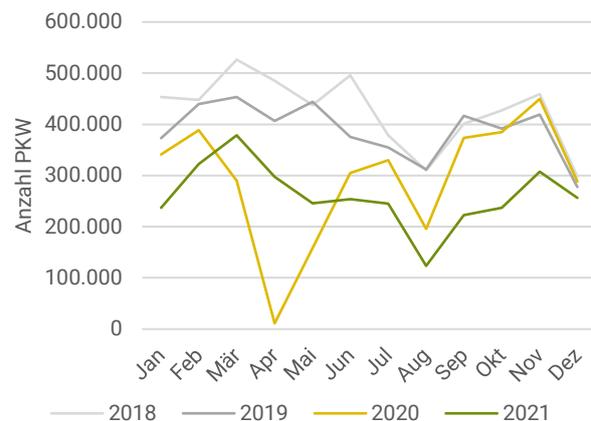


Abb. 2: Anzahl in Deutschland produzierter PKWs, Quelle: VDA

Nicht verwunderlich scheint hier, dass die Umsätze der Automobilzulieferer<sup>2</sup> dementsprechend eingesackt sind. So verzeichnen die Top-100-Automobilzulieferer einen 13-prozentigen Rückgang von 2019 auf 2020 (Abb. 3).

<sup>1</sup> Die Analyse des Insolvenzgeschehens umfasst insolvente Unternehmen mit mindestens 100 Mitarbeitern und einem Umsatz ab 20 Mio. EUR. Als Quelle dient die Baker Tilly InsoResult® Datenbank.  
<sup>2</sup> Anmerkung zur Problematik der Definition „Automobilzulieferindustrie“: Im Bereich der Automobilbranche sind Zulieferer „Unternehmen, die Güter herstellen, welche in den Fertigungsprozess eines Automobils eingehen beziehungsweise Bestandteil eines Automobils werden, sodass sie diese Güter direkt oder indirekt an einen Automobilhersteller, synonym Original Equipment Manufacturer (OEM), liefern.“ [Quelle: David Braun (2012): Von welchen Supply-Chain-Management-Maßnahmen profitieren Automobilzulieferer? Wie schnell ersichtlich wird, ist eine Abgrenzung einzelner Unternehmen nur schwer bzw. fließend, da Unternehmen nicht nur als Automobilzulieferer fungieren, sondern auch in andere Branchen liefern (nicht-automobilspezifische Leistungen) oder eigene endfertige Produkte herstellen. Gerade bei der Auswertung von Umsatzzahlen kann dies zu Verzerrungen führen. Gleichzeitig ist nicht einheitlich definiert, bis zu welcher Lieferebene ein Unternehmen noch als Zulieferer betrachtet werden kann.



Ein direkter Vergleich mit dem in diesem Zeitraum zu konstatierenden 25-prozentigen Rückgang an in Deutschland produzierten Fahrzeugen ist hier aus mehreren Gründen allerdings nicht möglich.

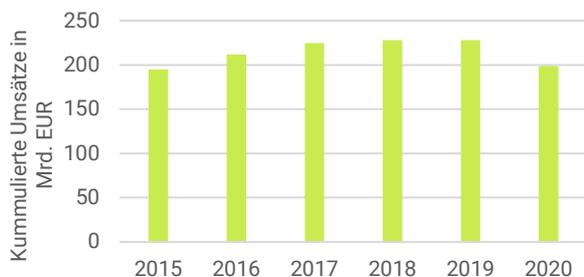


Abb. 3: Umsätze Top-100-Automobilzulieferer Deutschland, Quelle: MEYER Industry Research

Beispielsweise sind bei den Zulieferern, die im Ausland produzieren oder auch Waren exportieren, die entsprechenden Umsätze mitenthalten. Auch wurden mehr hochpreisige Fahrzeuge verkauft. Insbesondere bei den stark international agierenden Top-100-Zulieferern fiel der Umsatzrückgang daher nicht so massiv aus, wie bei den vielen kleinen und mittelständischen Zulieferbetrieben, die weniger stark internationalisiert sind.

### Umsätze konnten lange gehalten werden – jedoch auf Kosten der Margen

Betrachtet man nun die EBIT-Margen-Entwicklung der Top-100-Automobilzulieferer, lässt sich dennoch ein dramatischer Abwärtstrend erkennen (Abb. 4), so dass die Zulieferunternehmen kaum mehr Spielraum für Investitionen haben dürften – und dies bei riesigen Schuldenbergen, die zur Bewältigung der Transformation zur Elektromobilität in der Branche angehäuft wurden.



Abb. 4: Durchschnittliche EBIT-Margen Top-100-Automobilzulieferer Deutschland, Quelle: MEYER Industry Research

Interessant ist auch die Verschlechterung bei den Top 10 innerhalb von zwei Jahren im Verhältnis zu den anderen 90 Unternehmen: Bis 2018 lag die EBIT-Marge der Top 10-Automobilzulieferer mit ca. 7 % über der Marge der Top 11-100, die bei ca. 4 % lag. 2020 drehte dies dann in die andere Richtung: Die Top 10 lagen mit einer EBIT-Marge von -5,7 % unter der EBIT-Marge der Top 11-100 mit -2,7 %. Ein Grund für diese Entwicklung dürfte die hohe Internationalität der Top 10 sein, da diese internationalen Großkonzerne das Kurzarbeitergeld nur in ausgewählten Produktionsstandorten nutzen konnten, während die vorwiegend national aufgestellten Zulieferbetriebe proportional das Kurzarbeitergeld in Deutschland intensiver nutzen konnten.

### Mitarbeiter wurden in der Corona-Krise über Kurzarbeit gehalten

Das Kurzarbeitergeld wurde als staatliche Unterstützungsmaßnahme durch die Automobilzulieferindustrie massiv genutzt. Die These, dass eine Vielzahl der Zulieferbetriebe nur aufgrund der Corona-Hilfen, insbesondere der Nutzung der Kurzarbeiterregelungen, überlebt haben, scheint statthaft. Zu beobachten ist allerdings auch, dass die Branche die Corona-Krise nicht als Chance zu einer Konsolidierung genutzt hat. Mit Blick auf die Mitarbeiterentwicklung in der Branche ist festzustellen, dass sich die Anzahl der Mitarbeiter – trotz Krise – in 2020 kaum geändert haben (Abb. 5).

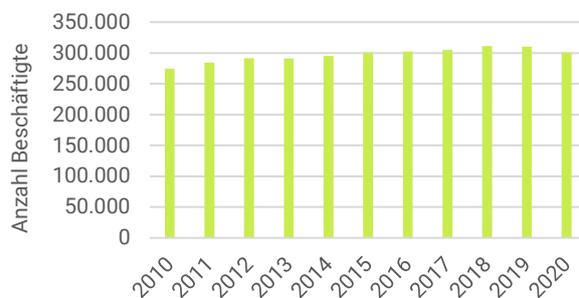


Abb. 5: Anzahl Beschäftigte Automobilzulieferindustrie Deutschland, Quelle: Statistisches Bundesamt

Eine Studie des VDA von August 2020 bestätigt eindrucksvoll die extensive Nutzung von Kurzarbeitergeld: Nur 10 % der Automobilzulieferer gaben an, keine Kurzarbeit zu nutzen.

Bei 11 % dagegen waren 75 % oder mehr der Belegschaft in Kurzarbeit (Abb. 6).

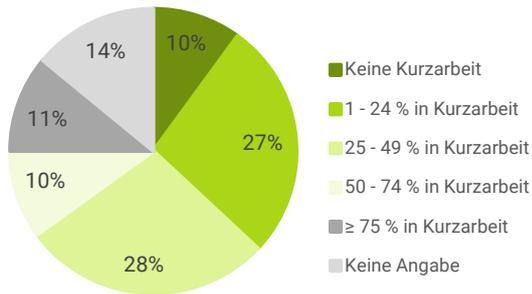


Abb. 6: Anteil Beschäftigte in Kurzarbeit in der Automobilzuliefer-Industrie Deutschland, Quelle: VDA – Befragung aus August 2020

Ein ähnliches Bild zeigt sich, wenn man sich die Produktivität der Mitarbeiter ansieht. Diese ist von über 300.000 EUR pro Mitarbeiter auf nur noch 229.000 EUR in 2020 gesunken (Abb. 7).

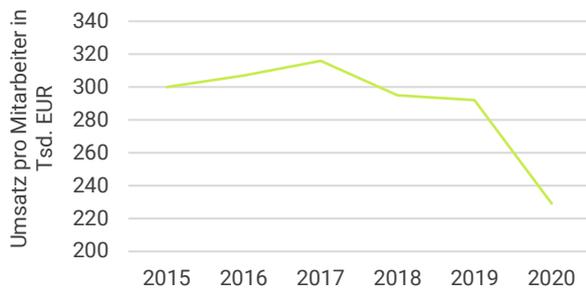


Abb. 7: Umsatz pro Mitarbeiter Top-100-Automobilzulieferer, Quelle: MEYER Industrie Research

### Keine strukturellen Anpassungen trotz eher bescheidener Aussichten

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich derzeit ein düsteres Bild für die Automobilzulieferbranche abzeichnet, was sich jedoch nicht in der Anzahl der Insolvenzen widerspiegelt. Als Hauptgrund hierfür sind die massiven staatlichen Unterstützungen zu sehen, mit deren Hilfe sich viele Unternehmen künstlich über Wasser halten können. Wie lange das jedoch in Zukunft funktionieren kann, ist fraglich – spätestens mit Auslaufen des Kurzarbeitergeldes, das kürzlich vorerst bis Ende Juni 2022 verlängert wurde, wird sich zeigen, inwieweit die Unternehmen auf eigenen Beinen stehen können.

Die Erschwernisse des Abbaus von Mitarbeiterkapazitäten bei gleichzeitiger Nutzung des Instrumentes Kurzarbeitergeld hat zu einer zunehmenden Verlagerung strukturell notwendiger Anpassungen in die Zukunft geführt. D.h. die weitestgehende Aufrechterhaltung der bestehenden Kapazitäten in der deutschen Automobilzulieferindustrie während der Corona-Jahre ist eine Wette auf die Zukunft. Die Branche setzt eindeutig auf eine Wiederbelebung des Marktes auf die alten Höchststände.

Zumindest die Kurzfrist-Prognosen lassen allerdings bis zur Mitte des Jahres 2023 noch keine durchgreifende Besserung erwarten. Aufgrund der vielfältigen Einflussfaktoren, so die aktuell fragile weltpolitische Lage, aber auch die bei einem Anziehen der Konjunktur notwendigen massiven Investitionen in F&E, die sich beschleunigende Transformation der Branche sowie die Dekarbonisierung der Produktionsanlagen zeigen schon neue Herausforderungen für die Branche auf.

## II. Das Insolvenzgeschehen in Deutschland

### Atypische branchenübergreifende Insolvenzentwicklung

Die Anzahl der Insolvenzen in Deutschland von Unternehmen mit einem Umsatz ab 20 Mio. EUR und mindestens 100 Mitarbeitern hat sich von 2016 auf 2020 von 76 auf 146 Insolvenzen nahezu verdoppelt (Abb. 8):



Abb. 8: Anzahl Insolvenzanträge Automobilzulieferindustrie/ Sonstige Branchen, Quelle: Baker Tilly InsoResult®





### Hoher Anteil Automobilzulieferer-Insolvenzen

Mit Blick auf die Entwicklung der Insolvenzanträge von Automobilzulieferern und den sonstigen Branchen von Unternehmen in der betrachteten Größenkategorie zwischen 2016 bis 2021 ist ein klarer Trend zu erkennen: Der Anteil der Insolvenzanträge von Automobilzulieferern am Gesamtvolumen aller Anträge stieg von 8 % auf 25 %. Besonders dramatisch fiel das vierte Quartal 2021 aus: Hier waren 48 % der Insolvenzantragsstellungen von Unternehmen der Automobilzuliefer-Industrie. Das bedeutet, dass von gesamthaft 16 Insolvenzanträgen in 2021 im Automobilzulieferbereich zehn Anträge im vierten Quartal gestellt wurden.

Neben bereits bestehenden strukturellen Herausforderungen wurde die Branche auch besonders hart durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie, insbesondere in Form des globalen Lieferkettenproblems mit einem Mangel an Halbleitern und Rohstoffen getroffen. Einige Zulieferer zwangen diese Rahmenbedingungen sogar zur vorübergehenden Schließung der Produktion (s. dazu Artikel SanInsights Ausgabe 05).

### Deutlich weniger Eigenverwaltungen bei Automobilzulieferern während der Corona-Pandemie

Interessant ist auch ein Blick auf die Entwicklung der Verfahrensarten: Während in den Jahren 2017 bis 2019 die Verfahrensarten (Eigenverwaltung/Fremdverwaltung) bei den Automobilzulieferern in etwa im Gleichklang zu den sonsti-

gen Branchen gelaufen sind, d.h. etwas mehr als 50 % Eigenverwaltungsverfahren, zeigte sich die Fremdverwaltungsaffinität der regelmäßig in Gläubigerausschüssen vertretenen OEMs gegenüber ihren insolventen Zulieferern erst mit Zuspitzung der Krise: Nur noch ca. 30 % der Insolvenzanträge in 2020 und 2021, die durch Unternehmen der Automobilzuliefer-Industrie gestellt wurden, starteten als Eigenverwaltungen in das Verfahren. Bei Tier-1-Zulieferern liegt dieser Anteil noch deutlich niedriger.

### Fortführungslösungen insolventer Automobilzulieferer

Die Anzahl der insolventen Unternehmen (Antragsverfahren), die mittels einer Übertragenden Sanierung oder einem Insolvenzplan gerettet wurden, liquidiert wurden oder sich noch keine Fortführungslösung realisiert hat, kann Abb. 10 entnommen werden. Maßgeblicher Zeitpunkt ist in der gewählten Darstellungsweise weiterhin das Jahr der Antragsstellung, d.h. beispielweise, dass von den 15 Unternehmen der Automobilzulieferindustrie, die im Jahr 2018 Antrag gestellt hatten, bis heute neun Unternehmen erfolgreich über einen Asset Deal übertragen wurden, eines mittels Insolvenzplan saniert wurde, vier Unternehmen liquidiert wurden und eines sich noch im laufenden Verfahren befindet.

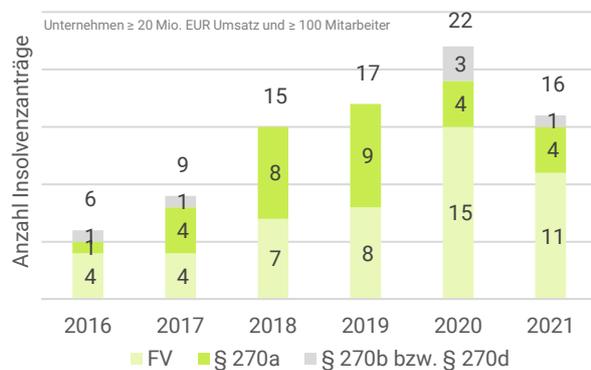


Abb. 9: Insolvenzanträge Automobilzulieferindustrie nach Verfahrensart, Quelle: Baker Tilly InsoResult®



Abb. 10: Art der Lösungen Automobilzulieferindustrie nach Jahr der Antragsstellung, Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## Hohe Liquidationsrate bei Antragsverfahren aus 2019

Beachtenswert ist, dass eine überproportional hohe Anzahl an Unternehmen mit Antragsstellung im Jahr 2019 liquidiert wurde, was vor dem Hintergrund der nur wenige Monate später beginnenden Covid-19-Ausbreitung und der damit einhergehenden Zurückhaltung von Investoren, erklärbar erscheint. Die Tatsache, dass alle sieben der hinter diesen Liquidationen stehenden Unternehmen aus dem Jahr 2019 im zweiten Halbjahr Insolvenzantrag gestellt hatten, untermauert diese These.

## Automobilzulieferindustrie mit geringerem Anteil an Insolvenzplanlösungen

In den letzten Jahren wurde vorwiegend die Übertragende Sanierung als Mittel zur Umsetzung einer Fortführungslösung in der Automobilzulieferindustrie genutzt. Im Zeitraum 2017 bis 2021 lag der durchschnittliche Anteil von Übertragenden Sanierungen in der Automobilzulieferindustrie bei 82 % und dementsprechend wurden 18 % der Unternehmen mittels Insolvenzplan saniert (Abb. 11).

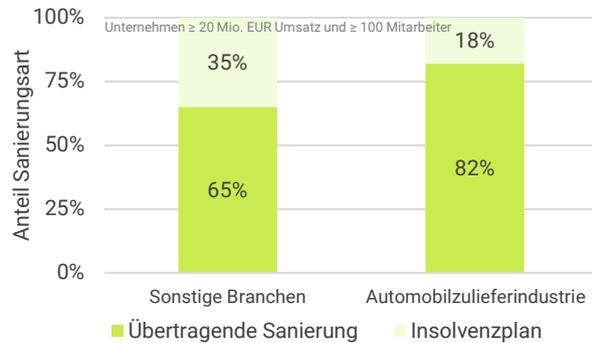


Abb. 11: Insolvenz-Sanierungsarten im Branchenvergleich von 2017 bis 2021, Quelle: Baker Tilly InsoResult®

In Sonstigen Branchen war der Anteil an Übertragenden Sanierungen bedeutend niedriger: Im Vergleichszeitraum lag dieser bei 65 %, wohingegen 35 % mittels Plan saniert wurden. Der Grund hierfür kann darin gesehen werden, dass die in Gläubigerausschüssen vertretenen OEMs für gewöhnlich Planlösungen, im Besonderen ohne Einbezug externer Investoren, oftmals skeptisch gegenüberstehen.

## Lösungsdauer insolventer Automobilzulieferer überdurchschnittlich

In Abb. 12 ist die Entwicklung der durchschnittlichen Lösungsdauer (Anzahl der Tage von der Antragstellung bis zur Verfahrensaufhebung (Insolvenzplan) bzw. bis zum Closing (Übertragungslösung)) in der Automobilzulieferindustrie und in Sonstigen Branchen dargestellt. Demnach dauerte die Umsetzung von Fortführungslösungen in der Automobilzuliefer-Branche in den Jahren von 2017 bis 2021 durchschnittlich zwischen 287 und 317 Tagen – mit einer Ausnahme im Jahr 2019 (207 Tage).

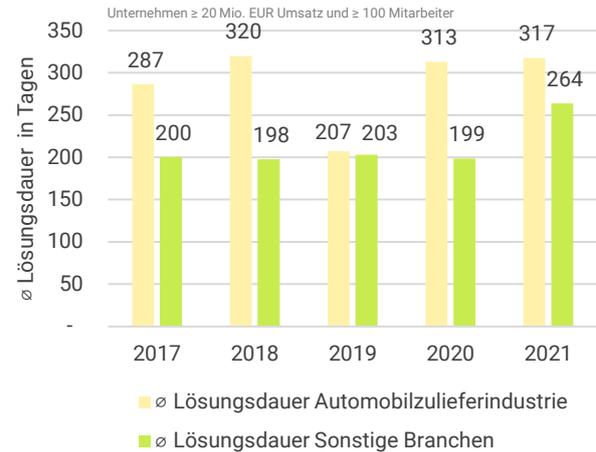


Abb. 12: Durchschnittliche Dauer der Umsetzung von Fortführungslösungen im Branchenvergleich nach Jahr des Closings, Quelle: Baker Tilly InsoResult®

Die Zeitspanne war also bedeutend länger als bei den Fortführungslösungen Sonstiger Branchen, die von 2017 bis 2020 in einem Zeitrahmen von durchschnittlich 198 bis 203 Tagen realisiert werden konnten und erst im Jahr 2021 einen steilen Anstieg auf 264 Tage machten. Insolvente Automobilzulieferer profitieren dabei häufig von den Fortführungsvereinbarungen, die die OEMs und großen Tier-1-Zulieferer regelmäßig mit der Insolvenzschuldnerin abschließen. Daher gibt es hier meist mehr Luft für eine optimale Lösungsfindung im Insolvenzverfahren und es kommt zu einer längeren Lösungsdauer.



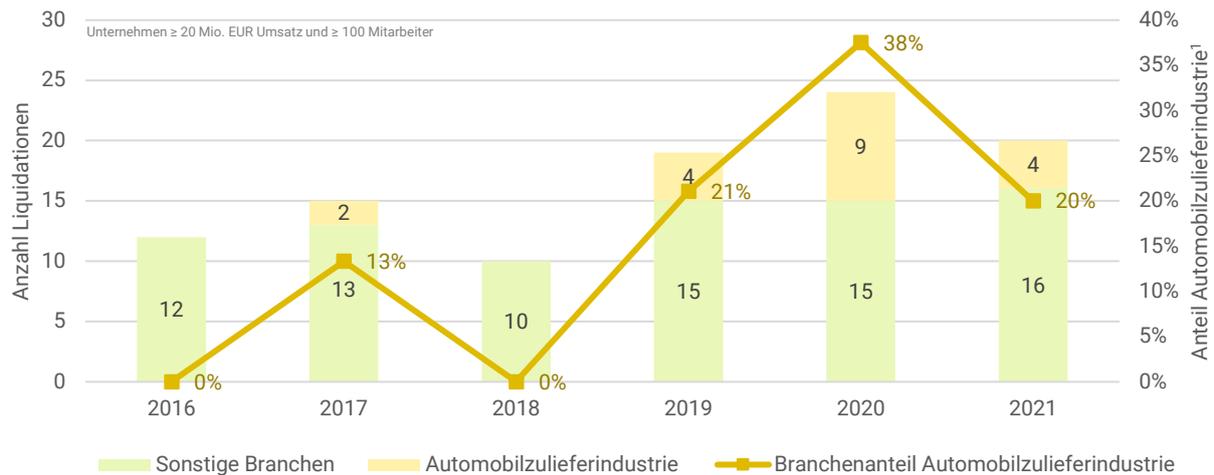


Abb. 13: Entwicklung jährlicher Liquidationen: Automobilzulieferindustrie und Sonstige Branchen im Vergleich, Quelle: Baker Tilly InsoResult®

### Anstieg an Liquidationen

Betrachtet man die Unternehmensliquidationen der Automobilzuliefer-Industrie (Abb. 13), ist erkennbar, dass es zwischen 2016 und 2018 nur zwei Liquidationen – beide im Jahr 2017 – in dieser Industrie in der betrachteten Größenkategorie der Insolvenzverfahren gab. In den Folgejahren lag der Anteil der Liquidationen der betrachteten Automobilzulieferer am Gesamtaufkommen der Liquidationen deutlich höher (bis zu 38 % aller Liquidationen im Jahre 2020). Es ist demnach festzustellen, dass bis zum Jahre 2018 trotz der aufkommenden Branchenherausforderungen die Branchenkonsolidierung noch nicht eingesetzt hatte. Seit 2019 jedoch zeigt sich ein überproportionales Liquidationsaufkommen in der betrachteten Zulieferindustrie.

### III. Fazit: Erste Anzeichen einer anstehenden Branchenkonsolidierung

Das Insolvenzgeschehen für Unternehmen in der Automobilzuliefer-Industrie in der betrachteten Größenkategorie zeigt bis zum Jahre 2018/2019 keine auffälligen Entwicklungen, sondern verhält sich analog zu den anderen Branchen.

Seit 2019 deutet sich jedoch eine Veränderung der Entwicklung der betrachteten Branche im Vergleich zu dem Gesamtmarkt an. Die Konsolidierung wird langsam sichtbar. Der Anteil der Insolvenzanträge von Unternehmen der Automobilzuliefer-Industrie am gesamten Insolvenzaufkommen steigt. Während früher die Liquidationsquote von Unternehmen der Automobilzulieferindustrie eher unterproportional war, liegt die Quote nun eher oberhalb des Durchschnittswertes über alle Branchen. Das Vertrauen der Kunden in die Umsetzung von Fortführungslösungen durch das bestehende Management ist zunehmend geringer, d.h. Eigenverwaltungsverfahren und Planlösungen ohne Einbezug eines externen Investors werden durch die OEMs weitestgehend abgelehnt.

Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich dieser – auf geringem Niveau – abzeichnende Trend nun zu der bereits seit Jahren prognostizierten Konsolidierungswelle auswächst.



## Top-Insolvenzanträge Q4

(Umsatz > 20 Mio. EUR und Mitarbeiter > 100, Q4/2021)

Anträge



Top3 – Insolvenzen<sup>1</sup>

1.	<b>orsay</b>	€ 257m
2.	<b>HENNIGES</b> AUTOKOTELN	€ 123m
3.	<b>BORBET</b> Solingen	€ 118m

Verfahrensart



Entwicklung nach Verfahrensart



Zeitraum 01.10. bis 31.12.2021

## Top-Insolvenzsanierungen Q4

(Umsatz > 20 Mio. EUR und Mitarbeiter > 100, Q4/2021)

Sanierungen<sup>2</sup>



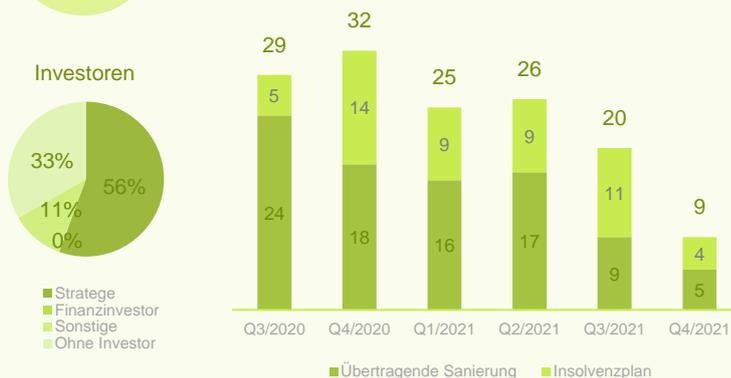
Top3 – Sanierungen<sup>1</sup>

1.	<b>cilco</b> <b>HUSSEL</b> <b>ariko</b>	Plan mit Investor (Altgesellschafter)	€ 140m
2.	<b>Ilseengesserel Torgelow GmbH</b>	Übertragende Sanierung	€ 55m
3.	<b>ATLANTA</b>	Plan ohne Investor	€ 40m

Ø Lösungsdauer<sup>3</sup>



Entwicklung nach Sanierungsart



Investoren



Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## SanInsights Cockpit Q4/2021

# Sanierungs- und Insolvenzgeschehen

**Antragsverfahren – Trendumkehr in Sicht:** Nach einem Jahr einer sinkenden Anzahl an Antragsverfahren bis zu dem historischen Tiefststand mit 12 Verfahren im dritten Quartal 2021 deutet sich nunmehr eine Trendumkehr mit Blick auf die Antragstellungen von Unternehmen mit über 20 Mio. EUR Umsatz und über 100 Mitarbeitern an. Im vierten Quartal stellen immerhin 21 Unternehmen in der betrachteten Unternehmensgröße einen Insolvenzantrag. Noch immer ist dies ein eher niedriges Niveau und mit 7 Antragsverfahren pro Monat entspricht das ungefähr dem niedrigen Niveau der Antragsverfahren aus den Jahren 2016 bis 2018. Eine Normalisierung des Antragsgeschehens auf das Vor-Corona-Niveau aus dem Jahre 2019 oder gar ein Nachholeffekt aufgrund der durch massive Subventionierungen künstlich niedrig gehaltenen Insolvenzzahlen ist aber derzeit noch nicht zu erkennen.

**Branchenschwerpunkt Automotive:** Es bleibt allerdings abzuwarten inwieweit sich dieser Trend des Insolvenzgeschehens verstetigt. Immerhin sind 10 der 21 Antragstellungen der Automobilzuliefer-Industrie zuzuordnen, so dass der geringfügige Anstieg der Gesamtanzahl der Antragstellungen möglicherweise lediglich eine branchenspezifische Entwicklung widerspiegelt und kein Anstieg auf breiter Front bedeutet.

Eigenverwaltungen sind dabei wieder stark im Aufwind.

So starten 62 % der Antragsverfahren in Eigenverwaltung und dies trotz des hohen Automotive-Anteils an den Verfahren. Diese Branche ist tendenziell weniger eigenverwaltungsaffin.

**Geringe Lösungsanzahl:** Als Ergebnis der geringen Anzahl an Antragsverfahren in den Vorquartalen konnten im vierten Quartal nur 9 Sanierungslösungen umgesetzt werden. Auf diesem geringen Niveau zeigt sich ein relativ hoher Anteil an Planverfahren, die als Lösungsweg gewählt wurden. Auffällig ist dabei, dass 4 der 9 Lösungen (44 %), die mittels Plan umgesetzt wurden, ohne zusätzlichen externen Investor oder aber mittels Zuschuss durch einen Altgesellschafter realisiert wurden. Diese Lösungsform wird auch bevorzugt durch Unternehmen genutzt, die besonders heftig durch die Corona-Krise getroffen wurden. Finanzinvestoren waren bei keiner der skizzierten Lösungen involviert.

**Längere Lösungsdauer:** Der hohe Anteil an Planlösungen führt auch zu einer Veränderung bei der durchschnittlichen Lösungsdauer der Verfahren. Während in den Jahren 2019/2020 die durchschnittliche Dauer von der Antragsstellung bis zur Umsetzung einer Fortführungslösung bei 204 bzw. 206 Tagen lag, betrug die Dauer im vierten Quartal 2021 durchschnittlich 305 Tage. Dies entspricht einer Erhöhung der Lösungsdauer um rd. 50 %.

## Insolvenzmonitor Q4/2021

# Top-Antragsverfahren des Quartals

Unternehmen	Branche	Umsatz Mio. €	Anzahl Mitarbeiter	Amtsgericht	Verwaltung <sup>1</sup>	Verfahrensart
 Orsay GmbH	Facheinzelhandel	257	1.190	Offenburg	Dr. Felix Höpker (Katrin Schröder)	§ 270d
 Henniges Automotive GmbH & Co. KG	Automobilzulieferindustrie	123	534	Syke	Dr. Rainer Eckert	Fremdverwaltung
 BORBET Solingen GmbH	Automobilzulieferindustrie	118	644	Wuppertal	Silvio Höfer (Marc-Philippe Hornung)	§ 270d
 PWK Automotive Gruppe	Automobilzulieferindustrie	112	500	Krefeld	Dr. Jan-Philipp Hoos (Jan Hendrik Groß)	§ 270a
 KRATZER Automation AG	Industriedienstleistungen	107	479	München	Axel Bierbach (n.b.)	§ 270a
 Ludwig Pfeiffer GmbH & Co. KG	Anlagenbau	84	1.000	Kassel	Dr. Andreas Kleinschmidt (Thomas Rittmeister, Helge Hoffmann)	§ 270a
 Rohrwerk Maxhütte GmbH	Stahlindustrie	75	450	Amberg	Dr. Harald Schwartz (Jochen Sedlitz)	§ 270a
 Lechner Gruppe	Möbelindustrie	74	600	Ansbach	Dr. Hubert Ampferl	Fremdverwaltung
 Theysohn Gruppe	Automobilzulieferindustrie	66	300	Hannover	Silvio Höfer (Rüdiger Bauch, Tobias Hartwig)	§ 270a
 Postcon NRW GmbH	Post-Dienstleistungen	60	1.200	Düsseldorf	Dr. Markus Kier (Dr. Marc Oberhardt)	§ 270a
 ETM Engineering Technologie Marketing GmbH	Automobilzulieferindustrie	52	405	Gera	Rolf Rombach	Fremdverwaltung

Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## Insolvenzmonitor – Fortsetzung

Unternehmen	Branche	Umsatz Mio. €	Anzahl Mitarbeiter	Amtsgericht	Verwaltung <sup>1</sup>	Verfahrensart
 APPEL Gruppe 	Automobilzulieferindustrie	50 <sup>2</sup>	330	Mosbach	Dr. Renald Metoja (Joachim Kuchenmeister)	§ 270a
	Räuchle GmbH + Co. KG	47	320	Ulm	Dr. Holger Leichtle	Fremdverwaltung
	TWD Fibres GmbH	40	451	Deggendorf	Dr. Hubert Ampferl (n.b.)	§ 270a
	mdexx GmbH	39	150	Syke	Prof. Dr. Gerrit Hölzle (Dr. Stefan Weniger)	§ 270a
	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	34	295	Bad Kreuznach	Dr. Jan Markus Plathner	Fremdverwaltung
	HERZGUT Landmolkerei eG	33	100	Gera	Bernd Krumbholz (Stefan Ettelt)	§ 270a
	Eurotech Schwäbisch Gmünd GmbH	31	142	Aalen	Jochen Sedlitz	Fremdverwaltung
	P.C.S. Precision Works Hennef GmbH	21	127	Bonn	Horst Piepenburg	Fremdverwaltung
	Elkas GmbH & Co. KG Transport- und Lagertechnik	20	100	Marburg	Dr. Alexander Höpfner (Thomas Rittmeister)	§ 270a
	Werkzeugbau Karl Krumpholz GmbH & Co. KG	20 <sup>2</sup>	180	Coburg	Jürgen Wittmann	Fremdverwaltung

Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## Sanierungsmonitor Q4/2021

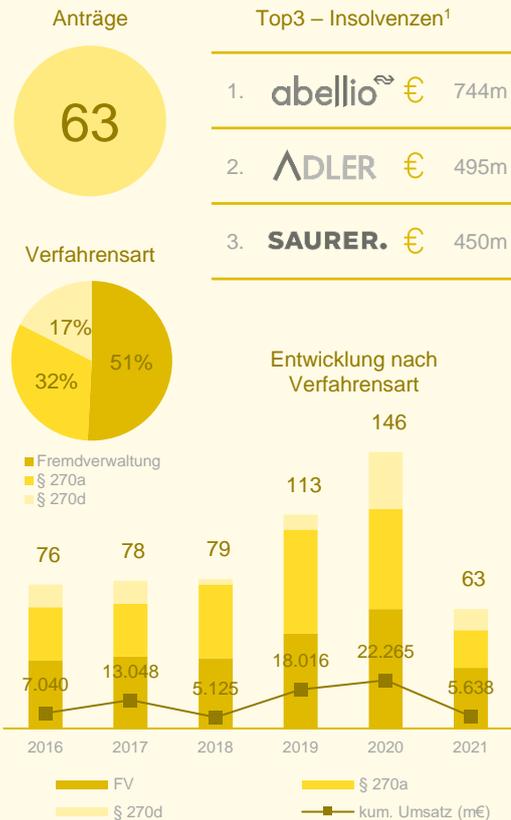
## Top-Insolvenzsanierungen des Quartals

Unternehmen	Branche	Umsatz Mio. €	Anzahl Mitarbeiter	Antragsdatum	Verfahren <sup>1</sup>	Verwaltung <sup>2</sup>	Lösung <sup>3</sup>	Investor
 Deutsche Confiserie Holding GmbH	Lebensmittel-einzelhandel	140	1.600	18.01.21	EV	Dr. Dietmar Penzlin, Dr. Tjark Thies (Dr. Rainer Eckert, Markus Kohlstedt)	Plan	Paul Morzynski (Altgesellschafter)
 Eisengießerei Torgelow GmbH	Gießerei	55	320	13.07.20	FV	Sebastian Laboga	ÜbSa	Silbitz Group
 Atlanta Antriebssysteme E. Seidenspinner GmbH & Co. KG	Maschinenbau	40	281	11.05.21	EV	Dr. Dietmar Haffa (Jan Metzner)	Plan	-
 Herzog & Bräuer Handels GmbH & Co. KG	Mode-Einzelhandel	31 <sup>4</sup>	447	29.04.20	EV	Dr. Jörg Schädlich (Stefan Ettelt, Simon Leopold)	Plan	-
 Rubie's Deutschland GmbH	Bekleidungs-großhandel	30	164	28.05.21	EV	Marion Rodine (Christoph Enkler)	ÜbSa	MCC Germany Holding, Pütz Gruppe
 ScanPlus GmbH	IT-Dienstleistungen	29	239	08.09.21	EV	Prof. Dr. Martin Hörmann (Dr. Maximilian Pluta, Stefan Warmuth)	ÜbSa	q.beyond AG
 Bäckerei Brinkhege GmbH & Co. KG	Lebensmittel-industrie	28 <sup>4</sup>	450	26.05.20	EV	Stefan Meyer (Dr. Andreas Möhlenkamp)	Plan	-
 C.F. Maier (Guss-Sparte)	Nutzfahrzeug-zulieferindustrie	28	120	21.12.20	EV	Prof. Dr. Martin Hörmann (Michael Pluta)	ÜbSa	Thoni Alutec Sp. Z.o.o.
 Hermle Schleiftechnik KG	Automobilzuliefer-industrie	20 <sup>4</sup>	130	21.07.21	FV	Dr. Dirk Pehl	ÜbSa	Gerhard Hermle, Matthias Fischer

Quelle: Baker Tilly InsoResult®

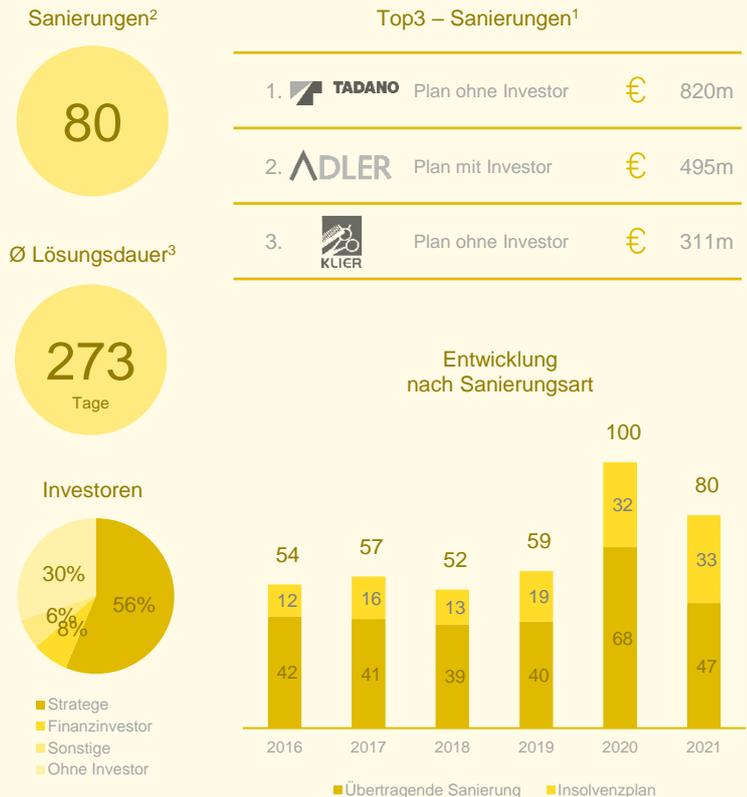
## Top-Insolvenzanträge 2021

(Umsatz > 20 Mio. EUR und Mitarbeiter > 100, Q1-Q4/2021)



## Top-Insolvenzsanierungen 2021

(Umsatz > 20 Mio. EUR und Mitarbeiter > 100, Q1-Q4/2021)



Zeitraum 01.01. bis 31.12.2021

Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## SanInsights Cockpit – Rückblick Gesamtjahr 2021

# Sanierungs- und Insolvenzgeschehen

**Antragsverfahren – Zombifizierung der deutschen Wirtschaft:** Nach 2020 wurde auch das Jahr 2021 durch das Corona-Geschehen dominiert. Genauer formuliert: Das Insolvenzgeschehen wurde durch die staatlichen Hilfsmaßnahmen und Subventionen zur Eindämmung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie maßgeblich geprägt. Die ersten drei Quartale des Jahres 2021 zeichneten sich durch kontinuierlich sinkende Antragszahlen aus. Erst mit dem vierten Quartal des Jahres 2021 haben sich die Antragszahlen von Unternehmen mit über 20 Mio. EUR Umsatz und über 100 Mitarbeitern wieder auf das noch immer niedrige Niveau von 2016 bis 2018 bewegt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass im Jahr 2021 die wirtschaftliche Verfasstheit der Unternehmen keinen Bezug mehr zur Entwicklung der Insolvenzzahlen hatte. Mit 63 Antragsverfahren in der betrachteten Unternehmensgröße wurde ein neuer Tiefstand erreicht. Die sog. „Zombifizierung“ der Wirtschaft wurde zum Begriff für diese volkswirtschaftlich kritische Entwicklung.

**Eigenverwaltungen – weiterhin hoher Anteil:** Auch wenn mit Einführung des SanInsFog zum 1.1.2021 die Voraussetzungen zur Anordnung von Eigenverwaltungen erhöht wurden, ist der Anteil an Eigenverwaltungen bei den Antragsverfahren hoch geblieben. In 2020 lag der Anteil an Eigenverwaltungen bei 56 %, während in 2021 der Anteil noch immer bei 49 % lag.

**Relativ viele Lösungen:** Trotz der Corona-Krise und der zumindest in 2020 noch spürbaren Zurückhaltung von Investoren konnte 2021 mit 80 Lösungen eine hohe Anzahl an Insolvenzsanierungen realisiert werden. Die Anzahl von gleichzeitig nur 63 Neu-Antragstellungen im Jahre 2021 in der betrachteten Unternehmensgröße zeigt die Schere zwischen den stark fallenden Insolvenzzahlen einerseits und der relativ hohen Lösungsquote der Verfahren aus den Jahren 2019 und 2020 mit jeweils deutlich höheren Insolvenzantragszahlen andererseits auf.

Die Anzahl der Insolvenzplanlösungen ist mit 41 % dabei außergewöhnlich hoch. Insbesondere wurden diese Planlösungen vorwiegend ohne den Einbezug externer Investoren umgesetzt. Dies untermauert einerseits die Schwierigkeit leistungsstarke Investoren insbesondere für die Corona-gebeutelten Unternehmen zu finden. Andererseits zeigt es aber auch die Bereitschaft von Gläubigern, Unternehmen, die möglicherweise mit einem gesunden Geschäftsmodell Corona-bedingt in die Insolvenz gerutscht sind, ohne die Hinzuziehung externer Investoren eine Lösung gestalten zu lassen. Finanzinvestoren waren in 2021 nur an 8 % der realisierten Lösungen beteiligt, während mit 56 % Strategische Investoren den Großteil der Kapitalgeber für die realisierten Lösungen stellten.

## Top-10-Sanierungslösungen aus der Insolvenz

# Die größten Fälle des Jahres 2021

Nr.	Sanierer <sup>1</sup>	Unternehmen	Verfahrensart <sup>2</sup>	Lösung	Umsatz <sup>3</sup>	Übernahme Mitarbeiter <sup>4</sup>
1.	Arndt Geiwitz, Martin Mucha	 TADANO	EV	Insolvenzplan	820	1.806
2.	Tobias Wahl, Dr. Christian Gerloff	 ADLER	EV	Insolvenzplan	495	2.600
3.	Silvio Höfer, Detlef Specovius	 KLIER	EV	Insolvenzplan	311	6.400
4.	Günter Staab, Matthias Bayer, Franz Abel	 anogate	EV	Übertragende Sanierung	239	1.600
5.	Arndt Geiwitz, Dr. Holger Jakob, Daniel Herper, Andreas Ziegenhagen, Dirk Schoene	 Recylex	EV	Übertragende Sanierung	231	450
6.	Dr. Jörg Gollnick	 kiel	FV	Übertragende Sanierung	209	1.067
7.	Dr. Christian Gerloff, Dr. Sven Tischendorf, Dr. Alexander Höpfner	<b>HALLHUBER</b>	EV	Insolvenzplan	197	1.000
8.	Dr. Sven-Holger Undritz, Dr. Thorsten Bieg, Prof. Dr. Gerrit Hölzle, Detlef Specovius	<b>BONITA</b>	EV	Insolvenzplan	183	1.800
9.	Dr. Holger Leichtle, Dr. Sven Tischendorf, Dr. Alexander Höpfner	 VS LIGHTING SOLUTIONS	EV	Insolvenzplan	161	750
10.	Dr. Holger Leichtle, Dr. Sven Tischendorf, Dr. Alexander Höpfner	 RHEINFELDEN	FV	Übertragende Sanierung	159	250

Quelle: Baker Tilly InsoResult®

## Top-6 Sanierer 2021

Die o.g. Sanierer waren an den größten Fällen des Jahres 2021 beteiligt. Mindestens an zwei der genannten Top-10-Sanierungslösungen beteiligt waren:

Arndt Geiwitz, Dr. Christian Gerloff, Detlef Specovius, Dr. Sven Tischendorf, Dr. Alexander Höpfner, Dr. Holger Leichtle

Auffällig ist, dass 6 der Top-10-Sanierungen mittels Insolvenzplan saniert wurden – sogar die 3 größten Sanierungsfälle des Jahres 2021 wurden mittels Planlösung restrukturiert. Es wird zu beobachten sein, inwiefern diese hohe Quote Auswirkungen der außergewöhnlichen Corona-Rahmenbedingungen darstellen.

Berücksichtigt werden Unternehmen und Unternehmensgruppen mit einem (konsolidierten) Umsatz von über 20 Mio. EUR und einer Mitarbeiteranzahl von über 100 inklusive (auch ausländischer) Tochtergesellschaften soweit recherchierbar zum Zeitpunkt der Antragstellung. Die Nennung erfolgt absteigend sortiert nach Umsatz. Eine Gewähr für Richtigkeit und Vollständigkeit wird nicht übernommen.

1 Angegeben sind – je nach Verfahrensart – die beteiligten Insolvenzverwalter im Falle der Fremdverwaltung, die beteiligten Sachwalter sowie etwaige Sanierungsberater im Falle der Eigenverwaltung.

2 EV = Eigenverwaltung, FV = Fremdverwaltung

3 Zum Antragszeitpunkt in Mio. EUR, gegebenenfalls als Schätzung

4 Soweit recherchierbar, gegebenenfalls als Schätzung

# Baker Tilly Corporate Finance

---



**>100**  
Erfolgreich  
umgesetzte  
Distressed  
Transaktionen



**>20**  
Jahre  
Erfahrung  
im Distressed  
M&A



**#2**  
Mergermarket  
Anzahl Distressed  
Transaktionen  
2012-2021

---

## Impressum:

Baker Tilly Unternehmensberatung GmbH, Nymphenburger Straße 3b, 80335 München | T: +49 89 55066-590  
Redaktionsleitung: Dr. Andreas Fröhlich | Koordination: Silvan Drasch | Kontakt: [corporatefinance@bakertilly.de](mailto:corporatefinance@bakertilly.de)

## Hinweis:

Die in dieser Publikation enthaltenen Beiträge sind nach bestem Wissen und Kenntnisstand verfasst. Eine Haftung kann trotz sorgfältiger Bearbeitung nicht übernommen werden. Die Ausführungen dienen ausschließlich der allgemeinen Information und können daher eine qualifizierte, fachliche Beratung im Einzelfall weder ganz noch teilweise ersetzen. Baker Tilly steht Ihnen dazu gerne zur Verfügung.

## Now, for tomorrow

Follow us:      

### **AUDIT & ADVISORY • TAX • LEGAL • CONSULTING**

Baker Tilly bietet mit 39.000 Mitarbeitern in 148 Ländern ein breites Spektrum individueller und innovativer Beratungsdienstleistungen in den Bereichen Audit & Advisory, Tax, Legal und Consulting an. Weltweit entwickeln Wirtschaftsprüfer, Rechtsanwälte, Steuerberater und Unternehmensberater gemeinsam Lösungen, die exakt auf jeden einzelnen Mandanten ausgerichtet sind, und setzen diese mit höchsten Ansprüchen an Effizienz und Qualität um. In Deutschland gehört Baker Tilly mit 1.220 Mitarbeitern an zehn Standorten zu den größten partnerschaftlich geführten Beratungsgesellschaften.

© Baker Tilly | 2022

