

Continental steht heikles Jahr bevor

Der Dax-Konzern liefert einen ersten Indikator, wie stark die Virusepidemie die Zuliefererbranche belastet. Conti leidet unter rückläufigen Produktionszahlen, löchrigen Lieferketten – und erwartet 2020 einen weiteren Rückgang der Fahrzeugproduktion.

Roman Tyborski Düsseldorf

Wolfgang Schäfer versucht, nichts zu beschönigen. „Von diesem Geschäftsjahr haben wir mehr erwartet“, sagte der Finanzvorstand von Continental auf der Jahrespressekonferenz, die wie üblich per Livestream übertragen wurde. „Es ist für uns absolut nicht zufriedenstellend.“

Damit fasste Schäfer treffend zusammen, wie es um den Automobilzulieferer derzeit steht. Continental verdient weniger, macht mehr Schulden, muss Werke schließen und Personal entlassen. Gleichzeitig muss Conti die Wende zur Elektromobilität bewältigen, die Antriebssparte Vitesco Technologies abspalten und sich als Softwarekonzern etablieren.

„Wir packen gerade alles an“, sagte Continental-Chef Elmar Degenhart: „Unter dem Strich sind wir mit 2019 ganz klar nicht zufrieden.“ Der Rückgang der weltweiten Automobilproduktion habe mittlerweile die Dimension der Krisenjahre 2008 und 2009 erreicht. „Wir befinden uns in einer massiven Marktkrise in Zeiten einer umwälzenden Technologietransformation“, sagte Degenhart bei der Präsentation der Jahresbilanz.

Das war bereits im vergangenen Jahr eine gigantische Herausforderung. Seit dem Ausbruch des Coronavirus spitzt sich die Lage bei Conti nun dramatisch zu. Das Coronavirus bringt derzeit die gesamte Weltwirtschaft durcheinander. Werke müssen vorübergehend geschlossen werden, Lieferketten werden löchrig. Vor allem die Autoindustrie ist davon betroffen. Denn kaum eine Branche ist so sehr abhängig vom Absatzmarkt und Produktionsstandort China.

Bei Conti haben die Folgen der Virusepidemie bereits tiefe Löcher in die Lieferkette gerissen. Bei bestimmten Komponenten gibt es Engpässe. Das betrifft Degenhart zufolge elektrische Bauteile wie Kondensatoren oder Displays, die der Zulieferer vor allem aus China bezieht. Die Produktion von Conti wurde nach dem chinesischen Neujahrsfest im Januar zwar nicht komplett stillgelegt. Aber sie wurde

drastisch heruntergefahren auf ein Niveau von rund 30 Prozent.

Bei kritischen Komponenten greift der Konzern zu ungewöhnlichen Maßnahmen, um die Lieferketten intakt zu halten. „Wir müssen in Betracht ziehen, dass Komponenten, die normalerweise per Schiff nun für einige Wochen mit dem Flugzeug transportiert werden, um Zulieferungen zu beschleunigen“, sagte Degenhart. Laut Finanzchef Schäfer würde die Verlegung der Transportwege natürlich Mehrkosten bedeuten. Es seien Hunderte Mitarbeiter in Europa, China und Nordamerika damit beschäftigt, die Situation zu beherrschen.

Continental liefert damit einen ersten Indikator, welche Auswirkungen das Coronavirus auf die Zuliefererbranche hat. Der Dax-Konzern plant deswegen sogar sein im September vergangenen Jahres bekanntgegebenes Sparprogramm auszuweiten. Das wirtschaftliche Umfeld habe sich nochmals verschlechtert, sagte Degenhart. „Das Coronavirus trägt dazu erheblich bei. Deswegen prüfen wir derzeit eine Anpassung des Programms.“ Mit ersten Ergebnissen könne im Mai gerechnet werden, erklärte der Vorstandschef.

Sparprogramm nach Gewinnwarnung

Continental's Abwärtstrend hatte Ende Juli 2019 begonnen, als der Zulieferer eine Gewinnwarnung herausgeben musste. Ausschlaggebend dafür war unter anderem der schwache chinesische Pkw-Markt. Im September folgte das Sparprogramm, einen Monat später musste Conti seinen Goodwill, also die Bewertung früherer Firmenübernahmen, nach unten korrigieren. Unterm Strich schreibt Continental deswegen auf dem Papier rote Zahlen.

Der operative Verlust (Ebit) lag im vergangenen Jahr bei gut 268 Millionen Euro. Die Ebit-Marge rutschte auf minus 0,6 Prozent. Bereinigt man die Zahlen um die Wertberichtigung sieht es nicht viel besser aus. So sackte der bereinigte Gewinn bei nahezu gleichbleibendem Umsatz um gut 21 Prozent auf 3,2 Milliarden Euro ab. Die Marge sank von mehr als neun Prozent im Geschäftsjahr 2018 auf 7,4 Prozent. Die Gearing Ratio, also das Verhältnis von

Schulden zum Eigenkapital, ist erstmals seit zehn Jahren gestiegen - von 9,1 auf 25,6.

An der Börse sorgten die Zahlen für Enttäuschung. Die Conti-Aktie sackte zwischenzeitlich fast 14 Prozent ins Minus und war damit der größte Verlierer im Deutschen Aktienindex.

Das Kerngeschäft mit Autokomponenten sorgt nach wie vor für Probleme. „Unterm Strich ist besonders im Bereich Automotive das Ergebnis 2019 nicht zufriedenstellend“, stellt Konzernchef Degenhart fest. Die Marge sank im Vorjahresvergleich von sieben auf 4,4 Prozent. Innerhalb des Automotive-Bereichs bereitet vor allem die Antriebssparte Vitesco Technologies dem Conti-Management Kopfzerbrechen. Auf der einen Seite müsse die Antriebssparte in einem Zeitraum von 15 bis 20 Jahren die Verbrennertechnologie runterfahren und gleichzeitig die Fertigung von Komponenten für die Elektromobilität hochfahren, sagte Degenhart. Das ist sowohl personell als auch wirtschaftlich ein Kraftakt.

Kein Bereich ist deswegen so stark vom Sparprogramm betroffen wie die Antriebssparte. Im bayerischen Roding und in Newport News in den USA werden die Antriebswerke geschlossen, im sächsischen Limbach Oberfrohna zahlreiche Jobs gestrichen.

Die Elektrowende schüttelt Vitesco durch. Zunächst war für die Antriebssparte ein Teilbörsengang vorgesehen. Doch wegen des sich eintrübenden Börsenumfelds mussten diese Pläne auf Eis gelegt werden und Conti auf Milliardeneinnahmen durch den IPO verzichten. Stattdessen ist ein Spin-off geplant.

Vitesco-Chef Andreas Wolf ist seitdem sehr darum bemüht, den Eindruck vieler Marktbeobachter zu widerlegen, dass es sich bei Vitesco um eine Bad Bank handle, die Conti loswerden wolle. Gegenüber dem Handelsblatt erklärte Wolf Anfang des Jahres, dass er Gespräche mit potenziellen Investoren führe, um sie zu überzeugen, in das neue Unternehmen zu investieren.

Mitte März dürfte der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung über den Spin-off von Vitesco abstimmen. Danach müssen die Aktionäre auf der Hauptversammlung am 30. April ihr Votum abgeben. Geht es nach Vitesco-Chef Wolf soll aus Vitesco im Herbst ein eigenständiger MDax-Konzern mit etwa neun Milliarden Euro Umsatz werden.

Das Coronavirus könnte diesem Plan nun einen Strich durch die Rechnung und weitere Sparmaßnahmen im Antriebsbereich erforderlich machen. „Wir werden wieder Standort für Standort bewerten, was die neue Situation für sie bedeutet“, sagt Degenhart. „Weitere Portfolioanpassungen schließen wir nicht aus.“

Ein Konflikt mit den Arbeitnehmervertretern scheint unvermeidlich. Konzernbetriebsrat Hasan Allak teilte mit, dass betriebsbedingte Kündigungen inakzeptabel seien. „Mit Kahlschlag lässt sich keine Transformation betreiben“, sagte Allak am Donnerstag in Hannover.

Im Vergleich zu 2018 ist die Mitarbeiteranzahl bei

Conti bereits um fast 2 000 gesunken. Rund 1 000 davon sind im Rahmen des Sparprogramms aus dem Unternehmen ausgeschieden. Es ist das erste Mal seit zehn Jahren, dass die Mitarbeiteranzahl bei Conti sinkt.

Schwacher Ausblick

Zumindest finanziell ist Continental gut aufgestellt. Die Eigenkapitalquote liegt immerhin bei 37,3 Prozent. Das Unternehmen sitzt auf einem Liquiditätspolster von acht Milliarden Euro.

Das Geld kann Conti gut gebrauchen. Denn auch 2020 rechnet der Konzern mit einem rückläufigen Pkw-Markt. Insgesamt dürften es weltweit nur noch 83 bis 84 Millionen Pkws sein - gut zehn Millionen weniger als 2017. Vor allem im wichtigen Markt China wird mit einem deutlichen Rückgang der Verkaufszahlen gerechnet.

Trotz des wirtschaftlich angespannten Umfeldes ist der Investitionsdruck unverändert hoch. Allein 2019 hat Conti fast sieben Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung sowie in Sachanlagen und Software investiert.

Finanzchef Schäfer hatte angekündigt, dass Conti auch weiterhin hohe Investitionsausgaben anstrebt. Diese dürften vor allem im Automotive-Bereich anfallen, in dem der Zulieferer seine künftigen Wachstumsfelder der Fahrerassistenzsysteme, Konnektivitätslösungen und Softwareprodukte bündelt. Der Ausblick ist hier dementsprechend verhalten. Die Ebit-Marge solle im laufenden Geschäftsjahr zwischen drei und vier Prozent liegen. Nur dank des nach wie vor starken Traditionsgeschäfts mit Reifen sieht die Prognose für den Gesamtkonzern nicht ganz so düster aus. Demnach werde Conti bei einem Umsatz zwischen 42,5 und 44,5 Milliarden Euro eine Marge von 5,5 bis 6,5 Prozent erreichen.

Aber: „Insgesamt ist Conti seine lange ausgefüllte Rolle als Starperformer der deutschen Autoindustrie vollkommen los“, urteilt Metzler-Analyst Jürgen Pieper.

Dafür spricht, dass sich Continental von seiner einstigen Umsatzzielmarke endgültig verabschiedet hat. Ursprünglich wollte Conti 2020 seinen Umsatz über die Marke von 50 Milliarden Euro treiben.

”

Mit
Kahlschlag
lässt sich
keine
Transformation

betreiben.

Hasan Allak
Konzernbetriebsrat
Continental

Continental

Kennzahlen 2019

	Gesamtkonzern	Sparten		
		Automotive Group	Rubber Group	Powertrain
Umsatz in Mrd. Euro	44,5	26,5	18,0	7,8
Ergebnis (Ebit) in Mrd. Euro	-0,27*	-2,1*	2,0	k. A.
Ebit-Marge in Prozent	-0,6 %*	-7,9 %*	10,9 %	k. A.
Bereinigtes Ebit in Mrd. Euro	3,2	1,2	2,2	k. A.
Bereinigte Ebit-Marge in Prozent	7,4 %	4,4 %	12,4 %	0,7 %

HANDELSBLATT

*Negative Werte, weil im 3. Q. Abschreibungen auf Goodwill vorgenommen wurden • Quelle: Unternehmen