

Kommentar

Plötzlich zählt auch China

Der Einstieg des Großaktionärs Li Shufu bei Daimler hat Folgen: Der Investor liebt die Intransparenz und bringt den Autobauer erstmal in eine Bredouille. Denn dort weiß man nicht, was er genau will. Aber nicht nur deswegen ist dieses Investment ein Problem.

Max Hägler, SZ, 27.2.18

Dann ging alles ganz schnell. Mal eben hat der chinesische Unternehmer Li zehn Prozent der Daimler-Anteile eingekauft. Und der stolze Autobauer ist plötzlich nicht mehr ganz so schwäbisch. Sondern ein bisschen asiatisch.

Das ist die erste Feststellung in dieser Angelegenheit: Dieser große Konzern ist tatsächlich schnell beeinflussbar, weil es keinen starken Ankeraktionär gibt, wie die Quandts bei BMW oder Porsche und Piëch im Volkswagen-Imperium. Seit einem Jahr sprachen die Daimler-Manager mit Li, dass er nun gleich der größte Miteigentümer des Konzerns wird, das hatten sie so nicht auf dem Zettel. Dem Publikum in Deutschland muss damit endgültig klar sein: Nicht nur deutsche Autoclans oder die Finanzjongleure aus dem Silicon Valley spielen eine treibende Rolle in der Hochtechnologie. China ist ebenbürtig, immer öfter auch bei großen, teuren Deals. Oder im Falle Daimler: Durch große, teure Deals.

Der Einstieg ist fair, könnte man sagen. Schließlich verdient Daimler viel Geld in Asien

Das ist nur fair, könnte man sagen, die wirtschaftliche Übermacht des Westens bekommt ein Gegengewicht. Das stimmt. Und doch ist dieser neue große chinesische Einfluss problematisch, bei allen Vorteilen, die Daimler haben könnte.

Der Konzern selbst begrüßt ja nach kurzem überraschten Innehalten den Einstieg des neuen Aktionärs. Die Investition zeige, dass Li auf ordentlich laufende Geschäfte vertraue. Und die beruhen zu großen Teilen auf dem Wachstumsmarkt China: Viele Milliarden verdient Daimler in China mit Mercedes-Limousinen. Selbst die allergrößte Mercedes-Variante, die Maybach genannte S-Klasse, verkauft sich dort 500 mal pro Monat.

Da scheint ein starker Partner aus diesem Markt von Vorteil zu sein. Zumal es ein kundiger ist in dieser Branche, kein Finanzinvestor, der das schnelle Geld machen will: Li Shufu, der Sohn eines Reisbauern, setzt, so weit man weiß, auf Partnerschaften. Er sieht, dass die Zukunft der Autobranche bestimmt wird durch Datenkonzerne. Damit dürfte er richtig liegen. Sein Szenario ist dabei das negativste der Branche, aber ein nicht völlig unwahrscheinliches: Nur ein paar wenige Fahrzeugkonzerne werden überleben. So ein radikaler Denker schadet Daimler nicht, zumal er die Schwaben offensichtlich als Nutznießer sieht. Er hat den Autobauer Volvo aufgekauft und damit aus der Misere geholt, beteiligt sich an dem spannenden Projekt der neuen Elektrotaxen in London, betreibt ein Carsharing-System.

Und dennoch ist diese neue Investition eine sehr schwierige aus Sicht des Stuttgarter Autobauers. Trotz einiger Gespräche scheint man bei Daimler nicht genau zu wissen, welche Rolle ihr Unternehmen spielen soll in Lis Plan von einem Weltkonzern. Intransparenz führt oft mit Recht zu Misstrauen. Konkret: Soll Daimler seine Technologien künftig auch an Volvo und hierzulande unbekannte chinesische Marken aus Lis Geely-Konzern abtreten? Vielleicht sind genau diese Partnerschaften sogar sinnvoll. Noch kann das keiner absehen, die Zukunft in der Automobilbranche kommt so schnell. Aber fest steht auch: All das, was Li macht, sicher mit Billigung der Regierung in Peking, geschieht nicht nur unter den Bedingungen eines fairen Marktes. Andersherum würde das nicht so einfach klappen: Ein Investment in eine chinesische Firma ist für Ausländer schwierig bis unmöglich. Genauso wenig darf ein westlicher Konzern einfach so Handel treiben in diesem Land. Restriktiv regelt die Regierung in Peking alle Begleitumstände, unter denen etwa die Firma Daimler in China arbeiten darf. Das klare Ziel dahinter: Als bald sollen die eigenen Firmen auf die Weltbühne. Solange diese Arbeitsbedingungen und dieses Ziel vorherrschen, muss Daimler bei diesem Aktionär mehr Sorge haben als bei manch anderem. Solange gilt eben: **Diese Investition muss man in Stuttgart als einen Angriff sehen**, weil im Raum steht, dass zu den sieben Milliarden noch ein paar mehr kommen. Schnell erreicht Li die Sperrminorität. Und spätestens dann muss das Daimler-Management um Dieter Zetsche das

wirtschaftliche Wohlergehen chinesischer Partner deutlich in den Blick zu nehmen, vielleicht zu **Lasten** des Unternehmens, **der deutschen Arbeitsplätze**. Aber infrage stehen auch Kultur und Werte: Wie sehr sich Spielregeln verschlechtern, wenn autoritäre Regime eine Rolle spielen, zeigte sich dieser Tage. Daimler warf sich in den Staub. Man entschuldige sich vielmals, den in Peking so verhassten Dalai Lama in einer Werbung zitiert zu haben. Damals war noch kein chinesischer Mehrheitseigentümer an Bord. Es ging nur ums normale Geschäft.