

**Daimler**

## **Was will Li Shufu?**

**Der Sieben-Milliarden-Euro-Einstieg des Investors aus China erwischte Daimler trotz vorhergehender Verhandlungen offenbar kalt. Keiner weiß, woher der Mann das Geld hat und welche Ziele er verfolgt.**

Christoph Giesen, Stefan Mayr, Meike Schreiber, SZ, 27.2.18

Fast drei volle Tage dauerte es, bis sie sich sammelten bei Daimler in Stuttgart. Erst am späten Montagnachmittag dann hatte der Autobauer auf seiner Internetseite endlich die Aktionärsstruktur aktualisiert. Im Kuchendiagramm hatte er zuvor gefehlt: Li Shufu, Milliardär und Gründer des chinesischen Autokonzerns Geely. Mit 9,7 Prozent ist Li nun der größten Einzelaktionär von Daimler. Ein Wahnsinnsdeal. Und so viele offene Fragen.

Was will der chinesische Selfmade-Magnat mit einem sieben Milliarden Euro schweren Aktienpaket? Woher hat Geely plötzlich das viele Geld? Und welche Auswirkungen hat der Einstieg auf den deutschen Autobauer? Ist Li für Daimler ein Partner oder ein Feind?

### **Daimler will 1,5 Milliarden Euro in eine neue Fabrik in Peking investieren**

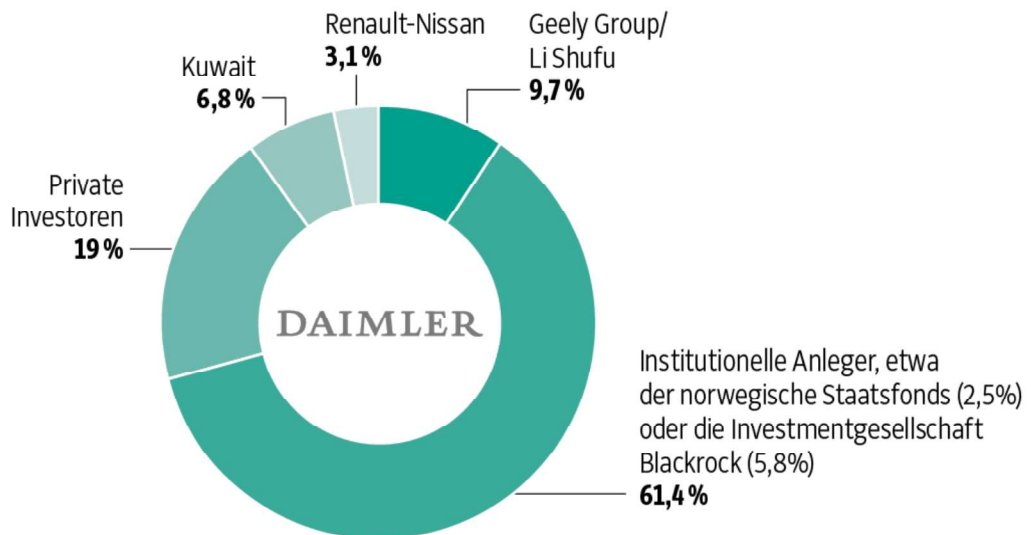
Die offizielle Stellungnahme des Stuttgarter Konzerns klingt harmonisch: "Daimler freut sich", heißt es da, "mit Li Shufu einen weiteren langfristig orientierten Investor gewonnen zu haben, der von der Innovationsstärke, der Strategie und dem Zukunftspotenzial von Daimler überzeugt ist." Das klingt artig. Doch warum weist Daimler am Ende seiner Begrüßungsmitteilung darauf hin, dass das Unternehmen "in China umfassend und breit aufgestellt" sei und "mit BAIC einen starken Partner vor Ort" habe? Was soll dieses Bekenntnis zu einem direkten Konkurrenten von Geely? Obendrein verkündete Daimler am Montagvormittag in einer ungleich ausführlicheren Pressemitteilung, dass man in Peking 1,5 Milliarden Euro in eine weitere Produktionsstätte mit Partner BAIC investieren werde.

Wie Li genau den Einstieg bei Daimler finanziert hat, ist noch unklar. Die Aktien stammen offenbar von institutionellen Anlegern, wie Vermögensverwaltern oder Banken. Vieles spricht dafür, dass zur Finanzierung auch Kredite in Anspruch genommen werden mussten. Sieben Milliarden Euro, das hat auch Li nicht auf dem Girokonto. Dem Vernehmen nach war unter anderem die US-Investmentbank Bank of America daran beteiligt. Aktienkäufe über Kredit zu finanzieren ist zwar üblich, aber riskant. Als Sicherheiten müssten die Chinesen den finanzierenden Banken wohl Daimler-Aktien hinterlegen. Sollte der Daimler-Kurs stark fallen, müsste Geely Sicherheiten nachreichen.

Sehr wahrscheinlich ist auch Geld aus China geflossen. Von Staatsbanken oder Fonds, die etwa Provinzregierungen vorhalten. Und das zu einem bemerkenswerten Zeitpunkt. Etliche Konzerne stehen in der Volksrepublik wegen ihrer riskanten Auslandsaktivitäten unter Druck. Die Versicherung Anbang wurde erst dieser Tage zwangsverstaatlicht.

In den vergangenen Monaten hat die Führung in Peking die Regeln für Auslandsinvestitionen mehrfach verschärft. Die jüngste Straffung tritt am 1. März in Kraft. Mehr als eine Milliarde Dollar dürfen Unternehmen im Normalfall nicht mehr außerhalb der Volksrepublik ausgeben. 4,6 Milliarden Euro, wie sie der Küchengerätehersteller Midea noch 2016 für den Augsburger Roboterkonzern Kuka hinblättert - heute wäre das unmöglich. Die einzige Ausnahme: Wenn ein Unternehmen in derselben Branche zukauf, dürfen es bis zu zehn Milliarden Dollar sein. Ein Autohersteller, der bei einem Konkurrenten einsteigt, das ginge. Vorausgesetzt, Peking nickt den Deal ab. Und das scheint der Fall zu sein. Die Analysten des New Yorker Brokerhauses Bernstein schreiben dazu: Die plausibelste Erklärung sei ein "China Inc. Deal". Der Staat plant und lenkt. Geely sei womöglich als Vehikel von der Regierung ausgewählt worden. Vielleicht ein Mosaikstein in einer Gesamtstrategie. Fest steht: Peking möchte die Elektromobilität dominieren und fördert die neue Antriebstechnologie mit Milliarden. Eine starke Marke kann dabei sicherlich helfen.

## Strategische Aktionäre bei Daimler



SZ-GRAFIK; QUELLE: UNTERNEHMENSANGABEN, EIGENE RECHERCHEN

Mit Spannung wird erwartet, ob Li in den Daimler-Aufsichtsrat einzieht. Auf den ersten Blick scheint das eine Selbstverständlichkeit zu sein. Schließlich ist in dem Gremium auch der Kuwaitische Staatsfonds als bisher größter Anteilseigner mit 6,8 Prozent vertreten. Andererseits ist ein Aufsichtsratsmandat für Li eine diffizile Sache. Nicht, weil er weder englisch noch deutsch spricht. Das kann alles gedolmetscht werden. Sondern, weil Geely auch Anteilseigner bei Volvo und Volvo Trucks ist; direkte Wettbewerber von Daimler im Pkw-Premiumsegment und auf dem Lkw-Markt. Li hätte als Daimler-Aufseher womöglich Zugang zu Informationen über die Modelle der Zukunft und könnte diese für seine eigenen Firmen nutzen. Ein Interessenskonflikt scheint unausweichlich.

Dem Vernehmen nach hat das Daimler-Management wenig Lust, Li oder einen seiner Entsandten in den Aufsichtsrat zu lassen. Eine offizielle Stellungnahme hierzu gibt es nicht. Aber es heißt, Finanzvorstand Bodo Uebber sei verstimmt, weil Li trotz regelmäßiger Gespräche überraschend vorgeprescht sei - in einem Ausmaß, mit dem man bei Daimler nicht gerechnet hätte. Li war am Montag in der Stuttgarter Daimler-Zentrale zum Antrittsbesuch, am Dienstag soll er im Bundeskanzleramt vorsprechen.

### Bei einem Anteil von mehr als 25 Prozent könnten die Behörden den Zukauf näher untersuchen

Auffällig ist, dass er sein Investment knapp unter der Zehn-Prozent-Schwelle gehalten hat. Oberhalb dieser Grenze müsste er nach deutschem Recht binnen 20 Handelstagen mitteilen, welche Ziele er verfolgt und woher er das Geld für den Einstieg hat. So kann er die Frage ganz offiziell unbeantwortet lassen. Nur so viel: Er wolle Daimler "auf seinem Weg zum weltweit führenden E-Mobilitäts-Anbieter begleiten", schreibt Li wolkig. So lange Geely nicht nennenswert erhöht, können auch das Bundeskartellamt und Wirtschaftsministerium in Berlin das Geschehen zunächst nur beobachten. Erst, wenn Lis Anteil über 25 Prozent liegt, könnten die Behörden prüfen, ob das Engagement gegen Wettbewerbsregeln verstößt oder "die öffentliche Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland" gefährdet. Die Finanzaufsicht Bafin teilte mit, man schaue sich an, "ob die Stimmrechtsveränderungen bei Daimler rechtzeitig gemeldet wurden".

Die Belegschaft nahm die Nachricht dagegen eher gelassen auf. In den Werken Bremen und Sindelfingen fanden am Montag Betriebsversammlungen statt. Nicht wegen Li, sondern weil Betriebsratswahlen anstehen. Fragen zum neuen Großaktionär stellte wohl niemand. Dabei gäbe es so viele.