DIE WELT

03.12.13

Autobauern droht gewaltiger Machtverlust in China

Bislang durften sich deutsche Unternehmen nicht an rein chinesischen Autokonzernen beteiligen. Das ändert sich jetzt. Der Preis für Daimler, Volkswagen und Co: eine dramatische Machtverschiebung.

Von Nikolaus Doll , Johnny Erling, Nina Trentmann

Die gerade zu Ende gegangene Automobilausstellung in Guangzhou etabliert sich zunehmend als Mekka der weltweiten Autoindustrie. Audi, BMW, Mercedes und andere Automobil-Riesen stellten hier die neusten Entwicklungen der Elektro-Autos vor.

Beidaihe ist ein Ort, an dem man gut studieren kann, wie die politische Elite der Volksrepublik tickt. Das Seebad im Nordosten Chinas ist ein beliebter Treff für die Mitglieder des Politbüros. In diesem Sommer ging es allerdings weniger ums Vergnügen, sondern darum, das große Reformprogramm für die Volksrepublik vorzubereiten – vor allem eines der wichtigsten Ziele: die Öffnung der Staatskonzerne für ausländische Investoren.

Die "bisherigen Schranken" für eine Beteiligung des Auslandskapitals an den Schüsselindustrie "werden weiter aufgehen", kündigte die Staats- und Parteiführung an. Das ist eine revolutionäre Kehrtwende in der chinesischen Wirtschaftspolitik, auf die die Deutschen blitzschnell reagiert haben.

Seit einigen Tagen kursiert daher Bei-dai-he mit neuer Bedeutung im chinesischen Internet. Als Wortspiel, das auf den Übernahmedeal abhebt, den die BAIC-Autowerke Beijing (Bei) mit der Daimler AG (Dai) vor wenigen Tagen vereinbart (he) haben. Die Stuttgarter kaufen sich bei BAIC ein und geben ein entscheidendes Prozent ihrer Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen mit dem chinesischen Autobauer ab.

Diese Nachricht stellte alles auf der gerade zu Ende gegangenen Automobilausstellung in Guangzhou (Kanton) in den Schatten, selbst die Präsentation von BMWs neuer Marke für China, den Zinoro.

Mit dem Coup der Schwaben werden sich die Spielregeln für Autoindustrie in dem schon bald größten Absatzmarkt für Pkw wohl grundlegend verändern. Chinesische und ausländische Autobauer wollen sich damit in Stellung bringen, für den immer schärferen Wettbewerb in der Volksrepublik.

Warum tut Daimler das?

Bislang waren in den großen Staatsunternehmen Chinas ausländische Geldgeber unerwünscht. Peking setzt auf ausgegründete Gemeinschaftskonzerne, und deren Anteile sind in aller Regel zu jeweils 50 Prozent auf die beiden Partner verteilt. Beides ist mit dem Daimler-Deal passé.

Die Frage ist nur: Warum kauft sich ein deutscher Autobauer direkt bei einem chinesischen Staatskonzern ein und gibt zugleich die Parität in seinem Gemeinschaftsunternehmen mit den Chinesen auf?

625 Millionen Euro hat sich Daimler-Chef Dieter Zetsche die zwölf Prozent an BAIC kosten lassen. Dafür bekommen die Stuttgarter zwei Sitze im Verwaltungsrat des fünftgrößten Autobauers in China. Zugleich haben sie in Zukunft nur noch 49 Prozent an dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing Benz Automotive (BBAC), das gemeinsam Mercedes-Modelle für China produziert und damit nach bisheriger Lesart nicht mehr das Sagen.

Im Gegenzug halten die Schwaben künftig 51 Prozent an der Vertriebseinheit von BBAC. "Gemeinsam können wir nun unsere Präsenz in China weiter ausbauen und stärken, um zukünftig noch besser von den enormen Möglichkeiten des chinesischen Automobilmarkts zu profitieren", feierte Zetsche den Deal.

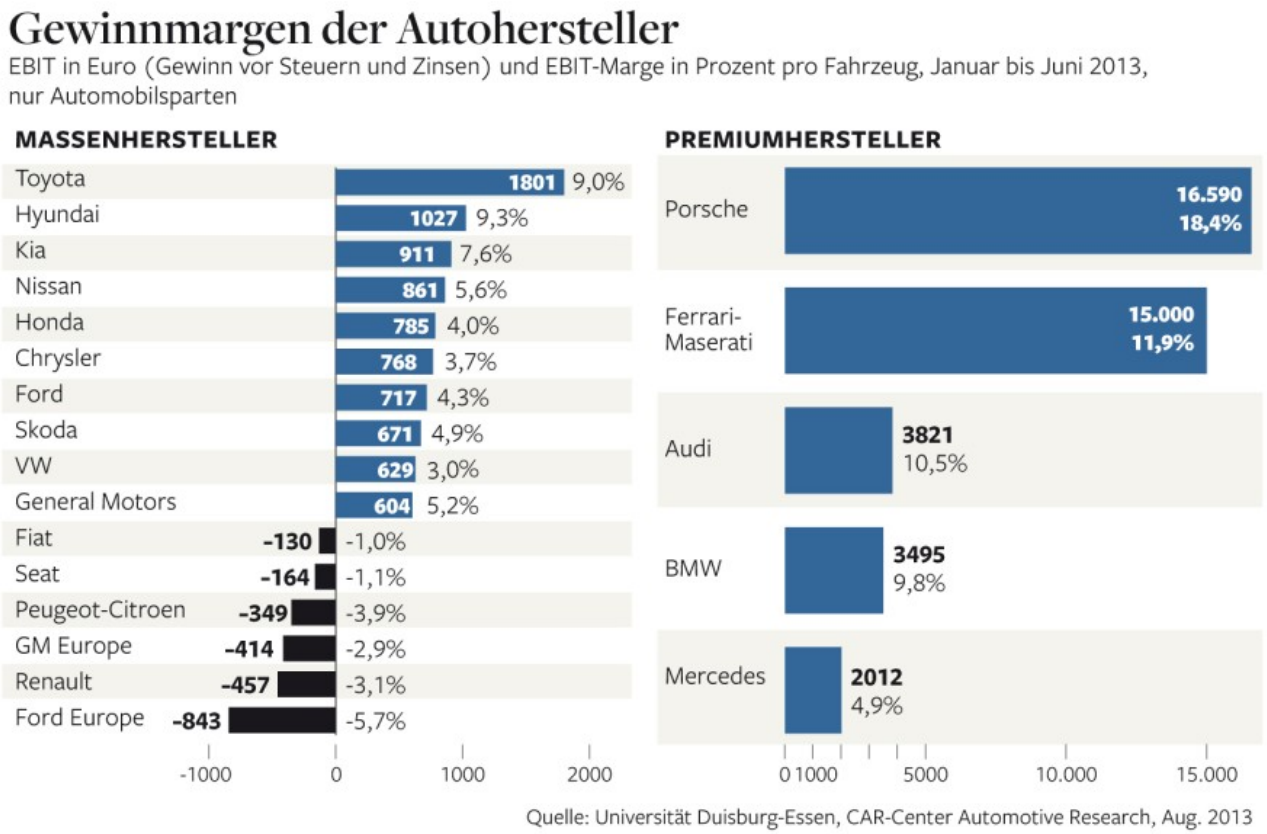

Foto: Infografik Die Welt

Nur die Asiaten können bei den Gewinnmargen mithalten

Chinesen profitieren von Daimlers gutem Ruf

Chinaexperten sehen darin hingegen den hektischen Versuch, mittels einer Hauruckaktion das Chinageschäft aufzupolieren. Daimler wolle mit dem Einstieg vom anstehenden Börsengang BAICs profitieren und so die Finanzzahlen aufhübschen, meint Kuang-Hua Lin, Chef des Beratungsunternehmens Asia-Pacific Management Consulting.

Der Einstieg sei ein Zeichen von Schwäche und Ratlosigkeit, weil für Daimler wie den Rest der Premiumhersteller die Zeiten des ganz großen Absatzwachstums in der Volksrepublik endgültig vorbei seien. Man wolle enger an die chinesischen Partner heranrücken, irgendwie. Aber das Instrument der Beteiligung sei dafür kaum tauglich.

Warum wiederum ein Staatsmanager wie BAIC-Chef Xu hartnäckig daran gearbeitet hat, einen Partner wie Daimler als Anteilseigner zu gewinnen, liegt auf der Hand. Xu soll die Autosparte des Konzerns an die Börse bringen, bislang wurde dafür bislang mit seinem Unternehmen als zu leicht befunden.

Die Wirtschaftszeitung "Meiri Jingji Xinwen" schreibt, dass der Pekinger Staatskonzern mit seinen eigenen Marken samt dem ausländischen Gemeinschaftsunternehmen mit Hyundai bisher nicht genug "profitable Masse" auf die Waage bringe, um erfolgreich an die Börse gehen zu können. Mit Daimler ändert sich das schlagartig, schon aufgrund des Rufs, den die Schwaben in Fernost haben. Dass es dazu die Mehrheit im Gemeinschaftsunternehmen mit Daimler gibt, ist das Sahnehäubchen.

20 Millionen in China verkaufte Autos

Konzernchef Zetsche sieht ganz offensichtlich mit Sorge, dass das Geschäft in Fernost immer schwieriger wird. Anhand den reinen Absatzzahlen der Branche kann man das freilich noch nicht erkennen. Noch immer wachsen die Verkäufe im Pkw-Geschäft zweistelligen, im Premiumbereich sogar über 15 Prozent.

Januar bis Oktober wurden 17,85 Millionen Fahrzeuge in China hergestellt und 17,8 Millionen verkauft, wie "Auto Business" (Qiche Shangbao) zu Beginn der Automesse in Guangzhou mitteilte. 2013 werde mit dem Rekord von erstmals mehr als 20 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen abschließen und Chinas Rolle als Autoverkaufsland Nummer eins weiter ausbauen.

Entsprechend selbstbewusst trat die Branche zur Car-Show in der südchinesischen Millionenmetropole auf. Dort feierte der Zinoro 1E Premiere, ein Elektroauto des Gemeinschaftsunternehmens von BMW und Brilliance. BMW selbst stellte den X5 xDrive 30d vor, das erste Diesel-Modell der Bayern, das auf dem chinesischen Markt angeboten wir.
Audi zeigte die A3-Limousine. "Wir sind sehr zufrieden", sagt Dietmar Voggenreiter, Präsident von Audi China. "Wir sind schneller gewachsen als der Gesamtpremiummarkt und gewinnen weiter Marktanteile." Auch BMW verzeichnete zwischen Januar und Oktober starkes Wachstum, die Münchner setzten rund 296.000 Autos ab. Mercedes-Benz konnte sich ebenfalls verbessern, die Verkäufe legten in China und Hongkong in den ersten zehn Monaten des Jahres um acht Prozent auf rund 173.200 zu.

China ist die letzte stabile Absatz-Bastion

"Rund ein Viertel unseres Reingewinns kommt aus dem Chinageschäft", sagt ein BMW-Manager. Bei Volkswagen liegt ist dieser Wert noch um ein Vielfaches höher. Und die Bedeutung des Landes für die deutschen Hersteller wächst: Russland und Brasilien erweisen sich immer mehr als schwierige Märkte, Indien als große Enttäuschung und Europa als Dauersorgenkind.

Die deutsche Autoindustrie ist inzwischen davon abhängig, in China erfolgreich zu sein. Vor allem Daimler, denn nur mit einer gelungenen Aufholjagd im Reich der Mitte kann Dieter Zetsche den Anschluss an die stärkeren Konkurrenten Audi und BMW finden.

Doch der Wettbewerb wird schärfer – unter den Premiumherstellern, die von den drei deutschen Konzernen dominiert werden, aber auch durch die chinesischen Autobauer. Daher erhöhen die Big Three aus Deutschland fieberhaft ihrer Kapazitäten in China: BMW will dort mittelfristig pro Jahr auf 300.000 lokal hergestellte Fahrzeuge kommen, langfristig seien sogar 400.000 denkbar, so ein Sprecher.

Auch Daimler fährt die Produktion hoch. Erst vor wenigen Tagen hat China-Vorstand Hubertus Troska eine neue Fabrik in der Nähe der Hauptstadt Peking eröffnet. Das erste Werk außerhalb Deutschlands ist das größte, das Daimler jemals in Betrieb genommen hat. "Es ist so groß, dass man meint, die Erdkrümmung zu sehen", hatte Daimler-Chef Dieter Zetsche im Frühjahr bei der Auto-Show in Shanghai vor Journalisten gesagt. 250.000 Fahrzeuge sollen hier im ersten Jahr vom Band laufen. Dass all die Autos tatsächlich verkauft werden, ist allerdings fraglicher denn je.

Die chinesischen Hersteller wachsen schneller

Zum einen werden die Kunden immer anspruchsvoller. Chinas Automarkt differenziert sich aus, es gibt mehr Nischenprodukte und höhere Anforderungen. "Die deutschen Autobauer müssen eine breitere Produktpalette anbieten", sagt Yale Zhang, Managing Director bei der Beratung Automotive Foresight, nach einem Gang über die Messe in Guangzhou.

"Der Kunde will mehr Modelle und mehr Auswahl." Zum anderen bekommen die Deutschen zunehmend Druck durch die Massehersteller. "Die deutschen Autobauer haben derzeit in China ein Problem: Sie wachsen zwar immer noch rasant, zum Teil wie BMW oder Audi um 20 Prozent. Aber viele chinesische Hersteller legen schneller zu, manche der Billighersteller um 30 Prozent. Das kostengünstige Segment wächst schneller als das der Oberklasse", sagt Chinaexperte Lin.

Ein Auto ist in China nicht mehr länger nur einer vermögenden Oberschicht vorbehalten. Doch die rasch wachsende Mittelschicht muss nicht unbedingt einen teueren Wagen ausländischer Herkunft haben.

Die Wachstumszahlen stärken die chinesischen Hersteller. Die Kunden gewöhnen sich daran, dass die Nachfrage auch mit immer solideren heimischen Autos befriedigt werden kann. Zudem glaubt zumindest Lin, dass die Hersteller rasch besser werden. "Die Automobilindustrie in China steht vor einer massiven Konsolidierung. Es gibt die staatliche Vorgabe, dass 48 Autobauer geschlossen werden sollen, wenn sie ihren Absatz nicht deutlich verbessern."

Daimler-Deal verschiebt die Machtverhältnisse

Wer diese Welle überlebe, werde in der Lage sein, für China solide Mittelklasseautos zu bauen – allein oder mit Hilfe ausländischer Hersteller im Rahmen der Gemeinschaftsunternehmen. Bei diesen, so erklärt Lin, würden die Konzerne aus der Volksrepublik nach dem Daimler-Deal geradezu ermuntert, das Zepter zu übernehmen.

"Das Beispiel Daimlers, nicht länger auf der üblichen Verteilung der Anteile von 50:50 zu bestehen, wird Schule machen und die anderen ausländischen Automobilhersteller in China unter Druck setzen. Die chinesischen Partner in den übrigen Gemeinschaftsunternehmen dieser Branche werden ebenfalls versuchen, dort die Mehrheit zu übernehmen", sagt er. Dass das die Situation der ausländischen Anbieter nicht stärkt, versteht sich von selbst.

Schwerer aber wiegt, dass sich die Staats- und Parteiführung immer stärker in das Geschäft der Autobauer einmischt. Es hagelt in rascher Folge neue Vorhaben und Auflagen. In immer kürzerer Zeit vollzieht der Staatsapparat Kursschwenks in der Wirtschaftspolitik, die auch die ausländische Industrie mitmachen muss.

In den Smog-geplanten Millionenstädten gibt es immer restriktivere Vorschriften bei der Pkw-Zulassung. Seit Jahren muss die Branche damit rechnen, dass Peking irgendwann aus den ersten Metropolen Autos mit Verbrennungsmotoren verbannt und nur noch Elektrofahrzeuge zulässt.

VW und BMW fügen sich den Wünschen der KP

Nahezu alle Autobauer wissen, wie es ist, wenn die Staatsführung indirekt eingreift. Volkswagen oder BMW beispielsweise wurden Monate hingehalten, bis es Genehmigungen für neue Werke gab. Erteilt wurden sie schließlich immer nur, wenn sich die Automanager neuen Wünschen fügten.

Zum Beispiel dem Bau von Standorten im Landesinneren, der nun wirklich nicht auf der Liste der Produktionschefs stand. Daimler musste drei Jahre ringen, um mit dem chinesischen Lkw-Bauer Foton vor Ort Lastwagen bauen zu dürfen. Um zwischen der nun erteilten Erlaubnis und dem erwünschten Einstieg der Schwaben bei BAIC ein Zusammenhang zu sehen, erfordert wenig Fantasie.

Also ist es wichtiger denn je, nah an die Staatsführung und die Lenker der großen, von der Partei beherrschten Konzerne heranzurücken. Alle in der Autoindustrie bemühen sich um ein möglichst gutes Verhältnis zu den Entscheidungsträgern. Daher auch der Einstieg Daimlers bei BAIC. Natürlich sei der Preis von 625 Millionen Euro ein Schnäppchen gewesen.

"Durch den Einstieg wird Daimler chinesischer"

"Unsere zwölf Prozent werden nach dem Börsengang bald viel mehr wert sein", sagt ein Daimler-Manager. Aber darum gehe es nicht. "Wir wollen näher an die Chinesen heranrücken, einen besseren Blick auf den Markt bekommen. Durch unsere Sitze im Verwaltungsrat kriegen wir alle wichtigen Entwicklungen bei BAIC mit." Entscheidend sei aber: "Durch den Einstieg wird Daimler ein Stück weit chinesischer."

Was sich theoretisch angehört, nährt ganz praktische Erwartungen: "Damit müsste es doch möglich sein, bessere Grundstücke zu bekommen, schnellere Baugenehmigungen, Vorteile beim Ausbau des Händlernetzes. Wir besitzen jetzt Anteile an einem der größten Autobauer des Landes."

Dass die Chinesen im Gegenzug wohl das Joint Venture kontrollieren könnten, sei's drum. Per Vertrag sei vorgeschrieben, dass das die Partner weiter paritätisch leiten würden.

Quelle:

http://www.welt.de/wirtschaft/article122490018/Autobauern-droht-gewaltiger-Machtverlust-in-China.html