

Chinesen auf Einkaufstour

Deutsche Firmen im Visier der Investoren: Neuer Rekordstand bei der Zahl der Unternehmensübernahmen

VON CARSTEN HOEFER

München. Die Zahl chinesischer Firmenübernahmen in Deutschland hat einen neuen Höchststand erreicht – sowohl von der Anzahl der gekauften Firmen als auch vom Finanzvolumen her. Demnach übernahmen Investoren aus China und Hongkong von Januar bis Ende Oktober insgesamt 58 deutsche Firmen – 19 mehr als im Gesamtjahr 2015, wie die Unternehmensberatung EY (Ernst & Young) ermittelt hat. Noch weit eindrucksvoller ist jedoch die Summe, die chinesische Investoren in diesem Jahr für Firmenkäufe in Deutschland bereits ausgegeben haben: 11,6 Milliarden Euro, gut 20 Mal soviel wie 2015 und mehr als in sämtlichen Vorjahren zusammen.

Drei Deals allein schlagen nach der EY-Untersuchung mit gemeinsam mehr als sieben Milliarden Euro zu Buche: die Übernahme des Augsburger Industrieroboterherstellers Kuka (4,6 Milliarden), des Münchner Maschinenbauers KraussMaffei (1,0 Milliarden) und von EEW (1,6 Milliarden), einem Hersteller von Müllverbrennungsanlagen in Göppingen.

„Die Übernahmen durch chinesische Investoren haben in den vergangenen Jahren stetig zugenommen“, sagt Kai Lucks, Fachmann für Firmenübernahmen und Vorsitzender des Bundesverbands Mergers & Acquisitions. „Dagegen gibt es in China nur wenige Übernahmen durch deutsche Firmen. Die Situation ist asymmetrisch.“

Dabei hätten auch Deutsche großes Interesse an chinesischen Firmen, meint der frühere Siemens-Manager. „Durch eine Übernahme gewinnt man eine Vertriebsplattform, Management und Mitarbeiter.“ Oft gebe es „schwer nachvollziehbare Ad-hoc-Verbote oder Gegenwind, deutsche Unternehmen werden dadurch bei Übernahmen in China behindert“, sagt Lucks. „Die Politik sollte auf Symmetrie achten.“

Denn ausländische Investoren sind in China nach wie vor mit sehr hohen Hürden konfrontiert. In den 2015 überarbeiteten Richtlinien der chinesischen Regierung sind 38 Geschäftsfelder genannt, in denen ausländische Firmenübernahmen grundsätzlich verboten sind. Daneben gibt es viele weitere Bereiche, in denen ausländische Unternehmen chinesische Partner zwangsweise in Gemeinschaftsunternehmen akzeptieren müssen.

In Deutschland dominiert unter Ökonomen und Wirtschaftsfachleuten in den Ministerien bislang die reine Lehre, dass ein offener Markt Vorteile bringt – sogar wenn ein Handelspartner nicht den entsprechenden offenen Marktzugang bietet. Inzwischen regen sich aber Zweifel, ob das im Falle Chinas wirklich sinnvoll ist.

Denn die Machthaber in Peking verfolgen das erklärte Ziel, bis 2050 in sämtlichen Schlüsselbranchen die technologische Weltmarktführung übernehmen zu wollen – die Übernahme von High-Tech-Firmen dient diesem Zweck. Zudem werden deutsche Unternehmen, die in China ihre Produkte verkaufen wollen, routinemäßig zur Offen-



Objekt der Begierde: Roboter der deutschen Maschinenbauers Kuka. Chinesischen Investoren war die Übernahme des deutschen Unternehmens 4,6 Milliarden Dollar wert.

FOTO: DPA

legung ihrer Technologie gezwungen. Und nach wie vor machen vor allem deutsche Mittelständler in China die Erfahrung, dass ihre Produkte sofort kopiert werden, ohne dass die Behörden einschreiten.

Dass der chinesische Traum von der Technologisation hinter vielen Akquisitionen steht, ist offenkundig: Kuka etwa ist führender Hersteller von Robotern für die Industrieproduktion. Der Käufer Midea ist ein Low-Tech-Fabrikant von Klimaanlage und Haushaltsgeräten, ohne Erfahrung in der Automatisierung. Überschneidungen im Produktportfolio gibt es nicht.

„Wir wollen keinen Protektionismus, aber faire Wettbewerbsbedingungen“, heißt es im Bundeswirtschaftsministerium. Ressortchef Sigmar Gabriel (SPD) will auf europäischer Ebene ausloten, „wie man fairen Wett-

bewerb ermöglichen und dem Trend zu verstärkten Übernahmen“ – gerade durch subventionierte und/oder staatliche Unternehmen – „auf europäischer Ebene begegnen kann“, wie ein Ministeriumssprecher erklärt. Gabriel will auch auf nationaler Ebene das Außenwirtschaftsrecht ändern. Bayerns Wirtschaftsministerin Ilse Aigner (CSU) fordert, dass der Bund seine Vetomöglichkeiten ausweitet.

Der Kauf des Spezialmaschinenbauers Aixtron durch ein chinesisches Unternehmen war geplatzt, nachdem der scheidende US-Präsident Barack Obama den Erwerb des US-Geschäfts mit Verweis auf Gefahren für die US-Sicherheit verboten hatte. Chinesische Investoren beendeten zudem Verhandlungen über den Kauf des Halbleiter-Zulieferers Siltronic.

„Es ist auffallend, dass die Chinesen oft sehr hohe Kaufpreise zahlen“, sagt Fachmann Lucks. „Vielfach steht ein strategisches Interesse des chinesischen Staates dahinter. Ich würde jeden einzelnen Fall einer Übernahme genau ansehen.“ Bisher sehe er aber nicht die Gefahr, „dass da grundlegende Dinge abwandern“.

Und für die übernommenen Firmen selbst sind die neuen Eigentümer mehrheitlich keineswegs ein Schaden: „Die Chinesen sind in den vergangenen Jahren sehr vernünftige Investoren geworden“, sagt Lucks. „Sie haben übernommene deutsche Firmen in den vergangenen Jahren stets gestützt und Produktion aufgebaut, nicht abgebaut.“ Im Rahmen der Internationalisierung könne es für deutsche Firmen durchaus Sinn machen, einen chinesischen Investor zu haben.

Autopilot lenkt, Fahrer haftet

Gesetzentwurf stellt Regeln für Nutzung von Roboterautos auf

VON TIMOT SZENT-IVANYI

Berlin. Wer wissen möchte, wie die Zukunft des Autofahrens aussehen könnte, braucht nur bei Youtube mit den Stichworten „Tesla“ und „back seat“ zu suchen. In mehreren Videos ist zu sehen, wie es sich die Fahrer auf der Rückbank bequem machen, während der Autopilot den Wagen über den Highway steuert. In der Gegenwart ist das allerdings hochgefährlich – der Tesla-Autopilot hat bereits mehrere tödliche Unfälle verursacht. In Deutschland wird nach Ansicht der schwarz-roten Bundesregierung der Fahrer immer in der Verantwortung bleiben – auf wenn ein Computer das Auto steuert. Das sieht ein Gesetzentwurf der Regierung vor, der hierzulande erstmals das autonome Fahren regeln soll.

In dem Gesetzentwurf, über das das CSU-geführte Verkehrs- und das SPD-geleitete Justizministerium monatlang beraten hatten, werden zunächst detailliert die Anforderungen an automatische Fahrsysteme formuliert. Vorgeschrieben wird, dass der Fahrer stets die volle Kontrolle behält. Die Fahrzeugsteuerung müsse „jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar“ sein, heißt es in dem Entwurf. Der Autopilot müsse zudem erkennen, wann ein Eingreifen des Fahrers notwendig sei, etwa bei schlechten Wetterbedingungen oder einer unübersichtlichen Verkehrssituation. Dies müsse der Computer rechtzeitig „optisch, akustisch oder haptisch“ anzeigen.

Der Fahrer muss laut Entwurf jederzeit in der Lage sein, das Steuer wieder selbst zu übernehmen. So müsse er eingreifen, wenn er „aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der automatisierten Fahrfunktion nicht mehr vorliegen“ oder die „Übernahme der Fahrzeugführung zum Zwecke der Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erforderlich ist“.

Nach diesen Anforderungen wäre es schon leichtsinnig, die Hände vom Lenkrad zu nehmen, während der Computer fährt. Auch wenn der Autopilot steuere, bleibe der

Fahrer der Fahrzeugführer, heißt es in der Gesetzesbegründung. Er werde nicht durch das automatische System ersetzt. „Das wäre erst beim autonomen Fahren der Fall, bei dem es keinen Fahrer, sondern nur Passagiere gibt“, so die Gesetzesbegründung.

Aus diesen Regelungen ergibt sich auch die Haftungsfrage. Der Gesetzentwurf steht hierbei im Widerspruch zu den Forderungen der Verbraucherschützer. Sie verlangen, dass bei einem Unfall während einer Autopilot-Phase zunächst immer die Hersteller zur Verantwortung gezogen werden. Nach dem Gesetzentwurf werden die Hersteller aber nur dann herangezogen, wenn der Fahrer alle Aufmerksamkeitspflichten erfüllt hat und dennoch ein Unfall passiert. Für diesen Fall eines „Systemfehlers“ werden die Hersteller dann allerdings stärker zur Kasse gebeten als bisher. „Mangels vorhandener Erfahrungen“ mit automatisierten Fahrsystemen werde die Haftungshöchstgrenze pauschal verdoppelt, und zwar von fünf auf zehn Millionen Euro bei Personenschäden und bei Sachschäden von einer auf zwei Millionen.

Damit klar ist, wer überhaupt gefahren ist, müssen künftig alle Fahrzeuge mit einem Autopiloten mit Aufzeichnungssystemen, also mit einer Blackbox, ausgestattet sein. Damit werde sichergestellt, „dass der Fahrzeugführer sich nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen kann“, heißt es zur Begründung. In der Blackbox soll auch aufgezeichnet werden, ob und wann der Autopilot den Fahrer zur Übernahme des Steuers aufgefordert hat.

Schon in der ersten Januar-Woche sollen die Verbände zu dem Gesetzentwurf angehört werden. Der SPD-Verkehrspolitiker Sören Bartol zeigte sich zwar zufrieden darüber, dass es erstmals eindeutige Regelungen für das autonome Fahren geben soll. Zurückhaltend äußerte er sich aber zu der Frage, wie die Haftung zwischen Fahrer und Hersteller aufgeteilt werden soll. Nötig sei nun eine breite gesellschaftliche Debatte darüber, was die Technik bereits könne und wann der Fahrer noch die Verantwortung trage, so der SPD-Fraktionsvize.

Damit Güterzüge leiser werden

Zehntausende Wagen bekommen neue Bremsen

VON BURKHARD FRAUNE

Seddin. Axel Radowsky muss schon recht tief in die Knie gehen, um die zwei Buchstaben zu zeigen. Zwei große gelbe L in einem Kreis, aufgesprüht auf das rot-braune Fahrgestell eines Güterwagens. An dem Kürzel erkennen lärmgeplagte Bahn-Anwohner, ob der Wagen die neue lärmmindernde Bremstechnik hat.

Dass die Menschen das auch hören können, dafür sind Fertigungssteuerer Radowsky und seine Kollegen im Bahnwerk Seddin zuständig. Hammerschläge dröhnen durch die Halle südlich von Berlin. Schlosser mit Helmen steigen in Gruben unter Waggons aller Arten. Rote, braune Wagen, offene, geschlossene, Kesselwagen. LL, das steht für Low noise und Low friction, wenig Lärm durch wenig Reibung, und meint die Bremsen. 1200 Güterwagen haben in den vergangenen drei Jahren in Seddin neue Bremsen bekommen. Bundesweit fährt inzwischen die Hälfte der Güterwagen der Deutschen Bahn mit sogenannten Flüsterbremsen – nach „einer internen Kraftan-

streuung“, wie DB Cargo-Chef Jürgen Wilder sagt. „Bis Ende 2020 wird unsere gesamte Flotte in Deutschland von rund 64 000 Wagen leise fahren.“

Die neuen Bremsklötze sind nicht aus Eisen, sondern aus einem Verbundkunststoff. „Flüsterbremse“, diesen Werbebegriff hat sich die Bahn-Branche dafür ausgedacht, doch er führt in die Irre. „Es geht nicht um das Bremsen. Das wird immer Geräusche machen“, erklärt Radowsky. Aber die Kunststoffbremse raut die Radoberfläche weniger auf als die herkömmlichen Eisenstücke. Und das senkt das Rollgeräusch, den Lärm – auch wenn das Wort „Flüster“ übertrieben ist. Die Technik soll die Lautstärke um etwa zehn Dezibel auf rund 75 Dezibel senken – was als Halbbierung wahrgenommen wird. Wenn in 25 Metern Entfernung ein Güterzug vorbeirattert, ist es dann noch in etwa so laut wie in einem Café. Das ist eine Entlastung für Anwohner an stark befahrenen Güterstrecken wie etwa im Mittelrheintal, aber auch an Innenstadt-Routen wie in Berlin-Pankow.

Die Bahn kostet das viel Geld. Allein für die aufwendigere Wartung der Kunststoffbremsen rechnet sie bis 2020 mit Mehrkosten von bis zu 230 Millionen Euro. Warum macht die Bahn das? Vorstand Ronald Poffalla spricht von Verantwortung für die Anwohner, sagt aber auch: „Wir brauchen eine höhere Akzeptanz für unsere Transporte und für den Ausbau der Strecken.“ Zudem hat der Bund der Branche und damit auch seinem Staatskonzern die Pistole auf die Brust gesetzt; immerhin gehört ihm jeder dritte Güterwagen auf deutschen Gleisen. Die Regierung will den Schienenlärm bis 2020 gegenüber 2008 halbieren. Sie fördert deshalb die Umrüstung, hat kurz vor Weihnachten aber auch beschlossen, laute Güterwagen Ende 2020 zu verbieten.

Denn Lärm macht krank. „Für Menschen, die nachts permanent hohen Schalleinwirkungen ausgesetzt werden, sind die Risiken gesundheitlicher Beeinträchtigungen signifikant erhöht“, heißt es im Gesetzentwurf. Züge ohne die neue Technik müssen demnach langsamer fahren, um leiser zu sein.



Bremsklötze aus Kunststoff sollen den Geräuschpegel dämpfen.

FOTO: DPA

„Autokonzerne in der Pflicht“

Minister will realistischere Abgastests

VON SASCHA MEYER

Berlin. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat die Autobranche angesichts des Vertrauensschadens nach dem VW-Skandal zu eigenständigen Zusagen für realistischere Abgaswerte aufgefordert. „Ich erwarte an dieser Stelle ein deutlich offensiveres Vorgehen der Autoindustrie“, sagte der CSU-Politiker. „Solange die gesetzlichen Neuregelungen auf europäischer Ebene noch nicht umgesetzt sind, sollten die Automobilkonzerne eine freiwillige Selbstverpflichtung eingehen und die aktuell noch zulässigen Spielräume bei den Messprozeduren nicht ausschöpfen.“

Teil einer solchen Zusage sollten neben Labortests auch vergleichbare Messungen im realen Straßenverkehr sein. „Das könnte man auf einer definierten Strecke von 100 Kilometern Länge mit Streckenanteilen innerorts und außerorts machen“, sagte Dobrindt. Wenn die Hersteller, die Fahrzeuge in Deutschland genehmigen lassen, Verbrauchstests auf dieser Strecke fahren, ergebe sich zumindest unter diesen Anbietern eine realitätsnahe Vergleichbarkeit. Die Ergebnisse sollten dann auf einer Online-Plattform veröffentlicht werden. „Das würde verloren gegangenes Vertrauen wieder aufbauen“, sagte der Minister.

Es sei das eine, dass der Gesetzgeber die Regeln ändere, was allerdings nur auf europäischer Ebene möglich sei. Das sei „ein langwieriger Prozess“. Etwas anderes sei daher, was die Autoindustrie von sich aus tun könne. „Darüber werde ich im neuen Jahr mit der Branche sprechen“, sagte Dobrindt. Er betonte, die bisherigen Regelungen ließen zu viel Spielraum zu, den manche Hersteller auch sehr weit genutzt hätten.

ANZEIGE

Spannend, hintergründig, anders



Die Top-Themen:

- > **Abgespeckt:** 2016 gab es viele schlechte Nachrichten für die Lebensmittelbranche in Bremen
- > **Außergewöhnlich:** Seit Jahrhunderten werden Schiffe an der Weser gebaut – allen Krisen zum Trotz
- > **Abgehoben:** Aus dem süd-amerikanischen Dschungel wird Bremer Technik ins All geschossen

Hier erhältlich:

Pressehaus Bremen und regionale Zeitungshäuser sowie bei ausgewählten Pressehändlern

diewirtschaft-bremen.de

WESER KURIER

Tchibo erhöht die Kaffeepreise

Hamburg. Der führende deutsche Kaffeeröster Tchibo erhöht zum 16. Januar die Preise um 30 bis 50 Cent je 500-Gramm-Packung. Das Unternehmen begründete dies am Dienstag in Hamburg mit höheren Einkaufspreisen für Rohkaffee und dem schwächeren Euro. Rohkaffee ist seit dem Frühjahr deutlich teurer geworden. Von Kursen zwischen 1,10 und 1,20 Dollar je Pfund (453 Gramm) erhöhte sich der Preis zeitweise auf 1,70 Dollar und hat sich nun im Bereich von 1,40 Dollar eingependelt. Zudem wird Rohkaffee in Dollar gehandelt, und der Euro hat zuletzt gegenüber der US-Währung deutlich an Wert verloren. Die Preispolitik von Tchibo ist richtungweisend für den deutschen Markt, weil der Konzern die Preise in seinen Filialen selbst festlegen kann. Das gleiche gilt für Aldi Süd und Aldi Nord, die eigene Kaffeeröstereien besitzen. DPA