

Ungeliebter Partner China

Investoren der Volksrepublik gelten als Garanten für den Marktzugang für hiesige Firmen. Das Misstrauen aber bleibt

Dieter Schubert

Am Mittwoch machte eine Nachricht die Runde. Der chinesische Eigentümer des schwedischen Autobauers Volvo steigt beim gleichnamigen Nutzfahrzeugriesen aus dem skandinavischen Land ein, meldete die Agentur *Reuters*. Der Konzern Zhejiang Geely übernehme eine bisher vom Investor Cevian Capital gehaltene Beteiligung von 8,2 Prozent und wird damit zum größten Anteilseigner der börsennotierten Volvo AB auf. Das hatte der in Schweden ansässige Fonds am selben Tag mitgeteilt. Das Anteilspaket sei an der Börse umgerechnet mehr als 2,8 Milliarden Euro wert, fügte *Reuters* hinzu.

Ein stinknormaler Deal zwischen zwei großen Couponschneidern? Keineswegs. Eher eine weitere strategische Entscheidung, einen stagnierenden europäischen Konzern ans rettende chinesische Ufer zu befördern, wie es aussieht. Die Pkw-Sparte des wie Saab oder IKEA zum industriellen Rückgrat Schwedens gehörenden Herstellers, war der heimischen Oligarchie – die in dem Land als besonders ausgeprägt gilt – bereits 1999 zu wenig profitabel erschienen. Man verkaufte damals an den US-Riesen Ford. Der aber konnte letztlich mit dem eigenwilligen und mehr beliebten als gekauften Autos der Marke nicht warm werden – wie umgekehrt ebenso. Also stießen die Amis Volvo 2010 an die Chinesen ab. Gute Nacht, dachten damals viele »Experten«.

Nun, sie hatten sich getäuscht. Die nicht besonders windschnittigen Autos gibt es heute noch. Sie sind beliebter bei wohlhabenderen Käufern als damals und technisch auf höchstem Level. Nur die Ankündigung, bald sehr viele schicke Elektroautos unter dem Volvo-Label produzieren zu wollen, lässt ein paar leise Zweifel an der Kompetenz der Geely-Strategen aufkommen. Aber wer weiß? Der Pkw-Produzent will jedenfalls vom übernächsten Jahr an nur noch Modelle mit Elektromotor auf den Markt bringen.

Der Kurs scheint auch bei den Lkws klar: Volvo AB bekäme mit dem neuen Hauptaktionär einen besseren Zugang zum chinesischen Markt, könnte zudem Erfahrung im autonomen Fahren

einbringen (auch so einem Projekt der Entwicklerelite, das an den Wünschen der Kunden und den Möglichkeiten europäischer Infrastruktur rasant vorbei gesteuert wird). Mit Elektroantrieben kenne man sich ebenfalls aus, erklärte Cevian-Mitgründer Christer Gardell den Verkauf.

Allerdings traut man offenbar auch in Schweden den Chinesen noch immer nicht über den Weg: Geely übernimmt nach *Reuters*-Angaben zwar 88,5 Millionen sogenannter A-Aktien, aber auch 78,8 Millionen B-Aktien. Erstere haben mehr Stimmrechte, was zum Ergebnis führt, dass der jetzt größte Aktionär (15,6 Prozent) weniger zu sagen hat als die börsennotierte schwedische Beteiligungsgesellschaft Industrivärden. Die bleibt mit nur sieben Prozent des Kapitals dennoch am längeren Hebel.

Auch in Deutschland fremdelt man mit den fernöstlichen Investitionsaktivisten. So vergeht kaum eine Woche, in der nicht über den vermeintlich dubiosen Hintergrund von HNA gemunkelt wird. Das ist jener Akteur, der sich im abgelaufenen Jahr zum größten Aktionär der Deutschen Bank (rund zehn Prozent) aufgeschwungen hatte. Die einstige Anführerin der »Deutschland AG«, der noch vor zwanzig Jahren strategische Anteile zahlreicher Dax-Konzerne gehörten, ist heute nur noch ein Schatten ihrer selbst. Nahezu jeden Skandal, in den westliche Großbanken in den zurückliegenden Jahren verwickelt (Libor, US-Immobilien etc.) waren, hatte das Geldhaus aus Frankfurt am Main mitgemacht. Und nun steht ein Unternehmen, das auf der südchinesischen Insel Hainan verortet wird, an der Spitze der Eigentümerliste.

Da wird das Unbehagen, welches in Kapitalkreisen und bei Medienexperten mittlerweile unlösbar mit dem Namen Deutsche Bank verbunden scheint, offenbar gern auf den »unbekannten Investor« übertragen. Immerhin war bisher nicht jeder Käufer aus China auch ein »Retter«. Die Querelen um den Flughafen Hahn und einen dubiosen Interessenten aus China dürften vor allem in Rheinland-Pfalz noch unvergessen sein. Im November stieg auch dort HNA ein, und jetzt wird alles gut?

Immerhin machen die Chinesen ihren Marketing-Job bisher nicht schlecht. Sie verraten zwar weiterhin nicht, wem ihr Laden gehört, wer die Fäden im Mischkonzern (Hauptgeschäft Flugzeugverleiher) zieht. Doch immerhin haben sie Philipp Rösler engagiert. Sie wissen schon, jenem Mann, der schon mal Minister auf FDP-Ticket unter Merkel war, Vizekanzler gar.

Und HNA will langfristig Großaktionär beim Frankfurter Geldhaus bleiben. »Die Deutsche Bank ist ein Kerninvestment für HNA, die Beteiligung hat einen hohen Prestigefaktor«, sagte deren Vertreter im Aufsichtsrat, Alexander Schütz, dem *Handelsblatt* in einem am Mittwoch veröffentlichten Interview.

Größter Unsicherheitsfaktor für hiesige Kapitalisten bleibt indes die spezielle Art der Produktionsverhältnisse in der Volksrepublik: Die KP Chinas und der Staat behalten sich vor, strategische Entscheidungen zu treffen – oder zu revidieren. Und niemand kann absehen, ob HNA das Wohlwollen wichtiger Personen des Ständigen Ausschusses des Politbüros besitzt, wenn ja

behält, oder ob demnächst Korruptionsjäger aus Beijing dem Spuk ein Ende machen. Es bleibt spannend, nicht nur für Geldgeber aus China in der EU, sondern auch und gerade für deutsche Investitionen in der Volksrepublik.

[*https://www.jungewelt.de/artikel/324335.ungeliebter-partner-china.html*](https://www.jungewelt.de/artikel/324335.ungeliebter-partner-china.html)