

Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

März 2016

7. Jahrgang



Seit über 130 Jahren ist die BASF in China. Im Bild der Standort Nanjing – ein Joint-Venture mit SINOPEC: Investitionssumme 2,9 Milliarden US-Dollar. © BASF

Inhalt:

Seiten 1 bis 3:

SCHWERPUNKTTHEMA CHINA

Die Chinesen kommen

Seite 4:

BMW – Hundert Jahre Wandel

Seite 5:

Neuer Werftenverbund

Lloyd Werft + Nordic Yards

Seite 6:

LINDE AG

Auf Kurs: Starke Ertragskraft
auch im Geschäftsjahr 2015.

Großauftrag aus Russland

Seite 7:

130 Jahre Mercedes-Benz

GEFÄHRDEN HIOWSBOTSCHAFTEN AUS CHINA DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFT?

Keine Chancen ohne Risiken

> J.R. Finney

Die Hiowsbotschaften aus China nehmen zu! Nach den Börsenturbulenzen bereiten jüngste Meldungen aus dem Reich der Mitte Sorgen. Vor allem die eigentlich nutzlosen und künstlich aufgeblähten „Zombie-Firmen“, die am Markt vorbei produzieren und nicht profitabel sind, belasten die chinesische Volkswirtschaft. Nun sollen Millionen Arbeitsplätze in diesen nicht wettbewerbsfähigen Firmen gestrichen werden. Allein in der Kohle- und Stahlindustrie – so Chinas Arbeitsminister Yin Weimin – sollen 1,8 Millionen

Arbeitsplätze wegfallen. Diese strukturellen Probleme belasten Chinas Wirtschaft. So warnte jetzt Prof. Dr. Michael Hüther, Wirtschaftsforscher und Direktor des Instituts der Deutschen Wirtschaft, vor einer Trendwende. Es handle sich nicht um einen kurzfristigen Konjunkturreinbruch. Die deutsche Wirtschaft müsse sich neue Kunden auf den Weltmärkten suchen.

Jetzt hat auch aktuell in Deutschland das Bündnis „Zukunft der Industrie“ vor der Entwicklung im Reich der Mitte gewarnt. Aufgrund der aufgebauten Überkapazitäten in China lade das Land in großem Umfang seine Strukturprobleme auf dem EU-Markt ab, sagte Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl. Auch die europäische Vereinigung AEGIS Europe, bei der die wichtigsten europäischen Wirtschaftsverbände gebündelt sind, beklagt die Verlagerung der internen chinesischen Probleme durch Billig-Exporte nach Europa. Die führe zur Gefährdung europäischer Arbeitsplätze in wichtigen Schlüsselbranchen, heißt es aus Kreisen von AEGIS.

Die noch weitgehend fehlende Wett-

bewerbsfähigkeit der chinesischen Wirtschaft könnte der Grund dafür sein, dass die großen staatlich beeinflussten Unternehmen Wissen und Knowhow durch Beteiligungen bzw. Übernahmen u.a. in Europa aufbauen (siehe Beitrag „Die Chinesen kommen“ in dieser Ausgabe). Offensichtlich entstand in China nicht nur eine Immobilienblase, sondern auch eine Industrieblase. Muss nun die deutsche Industrie befürchten, Opfer der chinesischen Strukturprobleme zu werden?

China entwickelte sich für die deutsche Wirtschaft zu einem wichtigen Absatzmarkt. Auch der BDI sieht die Situation realistisch: Chinas wirtschaftspolitische Entwicklung habe Auswirkungen auf die deutsche Industrie, im Guten wie im Schlechten. Die Zeiten zweistelliger Wachstumsraten seien offenbar vorbei, denn China befinde sich in einer Transformationsphase. Die Turbulenzen an Chinas Börsen und die Abwertung des Yuan im Sommer 2015 hatten zwar keinen unmittelbaren Einfluss auf die deutsche Wirtschaft – doch dies könnte sich aufgrund der aktuellen Ent-

wicklungen bei den „Zombie-Firmen“ ändern.

SORGEN JA – ÄNGSTE NEIN

Es genügt ein Blick auf die Zahlen der Entwicklung des Handels zwischen Deutschland und China, um zu erkennen, dass für die deutschen Industrieunternehmen Aufmerksamkeit geboten ist. Insbesondere für die deutsche Automobilindustrie ist China von enormer Bedeutung. Aber unabhängig von einzelnen Branchen gilt es, den Außenhandel Deutschlands mit China realistisch einzuschätzen. So betragen die gesamten deutschen Exporte nach China mit 71 Milliarden Euro nicht ganz 6% vom gesamten Exportvolumen Deutschlands mit 1.196 Milliarden Euro (vorläufige Ziffern des Statistischen Bundesamtes für 2015). China nimmt lediglich den 5. Platz ein – mit deutlichem Abstand zu den USA, die Frankreich vom bisherigen ersten auf den zweiten Platz verdrängten, dem Vereinigten Königreich und der Niederlan-

de (siehe Tabelle).

Interessant ist auch, dass Deutschland mit 92 Milliarden Euro Importen ein wichtiger Kunde Chinas ist. Auch China braucht den deutschen Absatzmarkt und das Land umwirbt auch jetzt verstärkt Investoren. Das Land – und dies eröffnet deutschen Unternehmen in China bessere Marktchancen – verbessert nun die Bedingungen für ausländische Investoren. Dies gab Anfang März 2016 der chinesische Handelsminister Shen Danyang bekannt. Vor allem High-Tech-Unternehmen sind willkommen. Trotz der derzeitigen Hiowsbotschaften bleibe China laut einer Studie der Vereinten Nationen eine wichtige Destination für Investitionen – mit sehr guten Aussichten auch für das laufende Jahr sowie für 2017. Der Handelsminister betonte, dass sich ausländische Firmen durch Mergers und Acquisitions an der Reform staatlich geführter Unternehmen beteiligen können. Ist bei den aktuellen Hiowsbotschaften also alles halb so schlimm? Die Frage ist schwierig zu beantworten. Bei seinem Aufholprozess braucht China noch lange ausländische Partner. Dies eröffnet Chancen, natürlich auch Risiken. Wenn das Land den Reformprozess energisch vorantreibt (dazu gehören z.B. die angekündigten Verbesserungen für Investoren), dann überwiegen die Chancen.



DIE CHINESEN KOMMEN:

Nun der Roboterhersteller KUKA?

> Günter Spahn

Es ist ein merkwürdiger Kontrast. Einerseits trübt sich die Stimmung im Reich der Mitte ein (zunächst im Außenhandel und in den Finanzmärkten und nun auch in der Energie- und Schwerindustrie), andererseits befinden sich chinesische Firmen insbesondere in Europa auf Einkaufstour. Dies ist insofern bemerkenswert, als die großen Wachstumsziffern der chinesischen Wirtschaft aktuell eingebrochen sind – freilich immer noch von einem hohen Niveau. China ist die zweitgrößte Volkswirtschaft – aber nur nominal, dem Nennwert nach aufgrund seiner Menschenmassen. Rechnet man z.B. das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf, wird schnell deutlich, dass China noch erhebliche Defizite in Richtung Weltspitze aufweist. Dies will aber das Land auf seinem Weg zur „echten“ führenden Volkswirtschaft – und dies ist das Ziel – ändern.

Noch fehlen in China nach wie vor Unternehmen mit einer großen Strahlwirkung ihrer Produkte und Marken, wenngleich Gesellschaften wie Shanghai Electric Group, ChemChina oder Sany die berühmte Ausnahme darstellen. Gesellschaften mit einem Welt-Renommee wie GE, Unilever, Apple, Daimler, Siemens, Roche oder Nestle (um quer durch die Branchen einige Beispiele zu nennen) fehlen noch in China. Noch! Für den Aufholprozess gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder man kopiert Technologiewissen oder man kauft auf den Weltmärkten familiengeführte Gesellschaften oder über die Börse bzw. Beteiligungsgesellschaften auch Kapitalgesellschaften. Geld, so scheint es, ist vorhanden oder – siehe Fall Syngenta – internationale Groß-



Die neueste Robotergeneration wird zusammen mit der Digitalisierung die Arbeitswelt fundamental verändern – KUKA nimmt dabei eine Schlüsselfunktion ein.

© KUKA

banken finanzieren die Deals. Der zweite Weg der Firmenkäufe ist auf dem Vormarsch. Erworben haben die Chinesen so klangvolle Industrieadressen wie Volvo oder Pirelli und jüngst in Deutschland den renommierten Spezialmaschinenbauer KraussMaffei. Bereits vorher wurden Spezialisten wie Kiekert (Autoschließanlagen) oder Putzmeister (Hightech-Pumpen) gekauft. Stark engagiert hat sich China auch beim Gabelstaplerkonzern Kion, früher bekannt als ein Geschäftsbereich der Linde AG. Immer ging es darum, erhebliches Wissen sowie Innovationen zu erwerben, für die ansonsten für den Aufholprozess Jahre notwendig gewesen wären. Besonders rühmig war China in der Schweiz, in der man sich z.B. bei so klangvollen Namen wie Saurer AG, Swissmetal und Swissport (Dienstleister der Luftfahrt) engagierte. Vorläufiger Höhepunkt ist brandaktuell die vorgesehene Übernahme des Ag-

rarmittel-Konzerns Syngenta (Basel).

ÜBERNAHME SYNGENTA

Für sagenhafte 43,7 Milliarden Schweizer Franken wird wohl Syngenta chinesisch, eine Übernahme, die offiziell in der Schweiz als „Guter Deal“ bezeichnet wird. Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Per se gehört eine Übernahme zu den Prinzipien der Marktwirtschaft. Firmeneigner müssen verkaufen können. Und offen muss auch zugegeben werden, dass gerade ChemChina zu den strategischen und langfristig operierenden Investoren gehört. Dies kann man leider von Investmentgesellschaften nicht unbedingt behaupten. Den 30.000 Beschäftigten von Syngenta wird es vor allem um die Sicherung ihrer Arbeitsplätze gehen. Allerdings muss auch erwähnt wer-

den, dass umgekehrt China allenfalls im eigenen Land nur Joint Ventures erlaubt. Und genau hier steckt das Problem, wenn etwa chinesische Firmen bei uns renommierte Gesellschaften übernehmen, die einen gewissen strategischen Wert haben, wie etwa der deutsche Roboterhersteller KUKA, der bei der Umsetzung der Industrie 4.0 (Roboter kommunizieren mit anderen „Kollegen“ oder Maschinen), eine Schlüsselfunktion einnimmt. Hier würde zweifelsfrei Hightech-Wissen an China verkauft. Sowohl in Frankreich als auch in den Vereinigten Staaten werden solche Unternehmen wie KUKA zu Gesellschaften im nationalen Interesse bzw. der nationalen Sicherheit deklariert.

KUKA IST SCHLÜSSELTECHNIK

Das chinesische Industrieunternehmen Midea hat jetzt be-

kanntgegeben, weitere Aktien der KUKA AG zu erwerben. Bereits bisher sind die Chinesen mit 10,22% bei KUKA beteiligt. Der Roboterhersteller nimmt mit seinen Produkten der neuesten Generation eine wichtige Funktion bei der Automatisierung und Digitalisierung der Industrie ein. Dies war bereits vor gut einem Jahr für das Heidenheimer Familienunternehmen Voith ein wichtiger Grund, schließlich mit 25,1% eine Sperrminorität zu erwerben. Kunden von KUKA sind neben der Automobilwirtschaft die Industrie generell (z.B. die Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie oder die Medizintechnik). KUKA hat insofern in der Tat einen strategischen Wert – weit über Deutschland hinaus.

Neben Voith und Midea ist noch die mittelständische hessische Industriegruppe Friedhelm Loh (ebenfalls wie Voith ein Familienunternehmen) mit fast 10% im Aktionärskreis. Immerhin befinden sich über 50% der Aktien im „Freefloat“ – genug Spielraum für die Chinesen, weitere Aktien zu erwerben. Freilich ist nur schwer vorstellbar, dass es Midea gelingen sollte, gegen die Sperrminorität von Voith Kontrolle bei KUKA aufzubauen, zumal auch Loh aufstocken will. Durchaus denkbar ist auch, dass Voith bereits weitere Verbündete mobilisiert hat. Und – schwer vorstellbar wäre, dass die Bundesregierung einer chinesischen Kontrolle der KUKA AG tatenlos zusehen würde.

Nochmals, per se muss auch Chinesen erlaubt sein, im guten alten Europa Firmen zu übernehmen. Aber halt nicht strategisch relevante Unternehmen. KUKA gehört dazu.

NATIONALER VOLKSKONGRESS (NPC) IN PEKING:

Ehrgeizige Ziele mit Innovationen

> Sven Skoglund

Trotz der derzeitigen Turbulenzen um die chinesische Volkswirtschaft will das Land an seinem Ziel, die Wirtschaftsleistung bis zum Jahr 2020 gegenüber der Messlatte 2010 zu verdoppeln, festhalten. 2012 feiert die Kommunistische Partei Chinas das hundertjährige Jubiläum. Deshalb ist es klar, dass China trotz temporärer Einbrüche an seinem Ziel, in jeder Hinsicht führend zu sein, festhält. Die Basis dafür ist eine florierende Wirtschaft. Wie aber soll sich die Wirtschaft mit Innovationen entwickeln, wenn man bedenkt, dass immer noch relativ einfache Produkte beim Export dominieren?

Auf dem Volkskongress hat Ministerpräsident Li Keqiang in seiner Eröffnungsrede erstaunlich offen erwähnt, dass China noch innovativer werden müsse. Ausdrücklich will er alte Strukturen – er sprach von alten Zöpfen – wie die überdimensionierte und nur über Dumpingpreisen wettbewerbsfähige Stahl-

industrie den Erfordernissen der Zeit anpassen, damit China nicht in der „Einkommensfalle“ bleibe. Das Land braucht schon deshalb neue marktgängige Produkte, weil ansonsten keine Zuwachsraten von 6,5% pro Jahr erreicht werden. Bis 2020 will Li Keqiang die jährlichen Quoten erreichen. 2015 wuchs Chinas Volkswirtschaft um 6,9%. Dies ist immer noch erstaunlich – verglichen mit anderen Ländern – viel. Zweistellige Zuwächse gehören indessen der Vergangenheit an.

HOFFNUNGSTRÄGER FORSCHUNG

Wenn China die Zukunft mit Innovationen gewinnen will, dann gibt die eingeschlagene Strategie, gute Hightech-Firmen u.a. in Europa zu erwerben, Sinn. Ohne ausländische Hilfe wird der Aufbau von technologischem Wissen noch erheblich viel Zeit beanspruchen. Synchron zu den Engagements der chinesischen Un-

ternehmen im Ausland, sollen vor allem auch die Bereiche Forschung und Entwicklung mit neuen Forschungszentren im Lande erheblich ausgebaut werden. Auch mit fiskalischen Maßnahmen sollen zusätzliche neue Anreize für Innovationen und mehr Freiraum geschaffen werden. Ein Beispiel dafür ist die Abschaffung der Unternehmenssteuer in einigen Bereichen zugunsten einer Mehrwertsteuer. Allein dadurch sollen die Unternehmen noch im laufenden Jahr um ca. 70 Milliarden Euro spürbar entlastet werden. Vor allem die Bau- und Immobilienwirtschaft und der Finanzsektor sollen von den Steuererleichterungen profitieren. In der Realwirtschaft hat China noch in wichtigen Branchen einen erheblichen Nachholbedarf, insbesondere im Bereich der Qualität seiner Produkte. Beispiele für derzeit noch unterbelichtete Branchen sind die Medizintechnik, die kommerzielle Luft- und Raumfahrtindustrie (China will seit Jahren an die Marktführer Airbus und Boeing anknüpfen) oder die Umweltindustrie. Gerade in diesem Bereich will das riesige Land

mit schärferen Umweltauflagen die Lebensqualität für seine Bürger verbessern. Immer noch ist der Smog ein alltägliches Thema. Auf dem Papier lesen sich jetzt die Bemühungen gut: An 80% der jährlichen Tage sollen gute und hervorragende Luftbedingungen erreicht werden. Zwei Wörter geistern durch den Volkskongress: Innovationen und sollen ...

OFFENE BESCHÄFTIGUNGSLAGE

In der Vergangenheit erreichte China seine Zuwachsraten in erster Linie durch den dringend notwendigen Auf- und Ausbau seiner chaotischen Infrastruktur etwa im Bahnwesen. Defizite gibt es immer noch in der Energiewirtschaft. Das Land ist von einer sauberen Stromerzeugung noch Lichtjahre entfernt. Insofern ist es fraglich, ob China nennenswert zur Emissionsreduzierung überhaupt beitragen kann. Aber insgesamt wird auf dem Feld der Infrastruktur von Jahr zu Jahr ein gewisser Sättigungs-

grad erreicht, sodass dieser Antriebsfaktor künftig eher ausfallen wird. Chancen sind aber wie erwähnt noch vorhanden beim Ausbau der Energiewirtschaft. Ein großes innenpolitisches Problem ist in China auch die Beschäftigungslage. Die offizielle Arbeitslosenquote beträgt 4,5%. Im Haushalt sehen Chinas Verantwortliche im Bereich des Verteidigungsetats noch Spielraum. Der Anstieg soll in diesem Jahr nur noch 7,6% betragen. 2015 erhöhte China die Rüstungsausgaben um über 10%. Am ehrgeizigen Ziel, die Position einer dominierenden Militärmacht auszubauen, halten Chinas Machthaber fest. China gibt viel Geld für das Militär aus, doch im Vergleich zu den USA ist dies trotzdem wenig. Unterm Strich soll das Haushaltsdefizit in diesem Jahr ca. 3% betragen (2015 betrug dieser Wert 2,3%). Insgesamt ist der Weg zur innovativen Wirtschaftsmacht noch weit. Die angestrebte globale Achse Chinas mit Russland kommt aufgrund der westlichen Sanktionen gegenüber Russland nur schleppend voran. Pläne gibt es viele ...

TRADITIONSFIRMA KRAUSS-MAFFEI WURDE CHINESISCH:

Positive Stimmen überwiegen

> Günter Spahn

In München wird eine weitere Institution, die KraussMaffei-Gruppe, chinesisch geprägt werden. Doch – um es gleich zu sagen – dies muss kein Nachteil sein, denn mit dem chinesischen Konzern ChemChina bekommt KraussMaffei einen berechenbaren und langfristig orientierten industriellen Eigner. Seit 2002 waren Finanzinvestoren die Besitzer. Schon vor dem Einstieg der Chinesen bei KraussMaffei wurde geräuschlos das in München stark verwurzelte frühere Bankhaus H. Aufhäuser, die heutige Bank Hauck & Aufhäuser, vom chinesischen Investor Guo Guangchang und seiner Fosun-Gruppe übernommen. In den 1960er Jahren war das Bankhaus H. Aufhäuser eine der renommierten Privatbanken Deutschlands. Doch in beiden aktuellen Fällen – Bank und Maschinenbauer – waren ablehnende Stimmen beim Engagement der Chinesen eigentlich nicht zu vernennen.

Immerhin: KraussMaffei ist nicht irgendwer! Das am 20. März 1838 gegründete Unternehmen feierte vor drei Jahren sein 175-jähriges Bestehen. Mit dem Namen ist ein gutes Stück der deutschen Industriekultur verbunden. KraussMaffei Lokomotiven sind nur ein Beispiel. Eine bedeutende Rolle nahm KraussMaffei in der Wehr- und Sicherheitstechnik ein. Dieser Geschäftsbereich wurde später an die Firma Wegmann (Kassel), heute Krauss-Maffei Wegmann (KMW), abgegeben. Den Lokomotivenbau übernahm Siemens.

INDUSTRIEIKONE

KraussMaffei hat es stets in seiner stolzen Geschichte geschafft, als innovativer Maschinenbauer ein gesuchter Partner auf den Weltmärkten zu sein. So entwickelte und produzierte die Firma bereits in den 1950er Jahren Spritzgießmaschinen. 1968 wurden die Aktivitäten mit dem Geschäftsbereich Reaktionstechnik erweitert und 1971 startete das



KraussMaffei ist Markt- und Kompetenzführer bei innovativen Maschinen und Anlagen für die Verarbeitung von Kunststoff und Gummi.

© KraussMaffei

Unternehmen in das Geschäftsfeld Extruder. Jetzt hatte die Firma ein Alleinstellungsmerkmal – die komplette Technologie in der Spritzgieß-, Extrusions- und Reaktionstechnik. Nicht ganz so glücklich verlief die Entwicklung im Bereich der ehemaligen Eigner von KraussMaffei. Die Gesellschaft gehörte nach dem 2. Weltkrieg u.a. zum traditionsreichen Mannesmann-Konzern in Düsseldorf, der im Zuge der Übernahme durch das britische Mobilfunk-Unternehmen Vodafone mit seinen industriellen Kompetenzen an verschiedene Investoren verkauft wurde. So übernahm den Lokomotivenbau die Siemens AG und die Wehrtechnik ging an Wegmann. Unter dem Kernnamen KraussMaffei verblieb die Herstellung von Maschinen für die Kunststoff- und Gummi-Industrie. 2002 erwarb die Beteiligungsgesell-

schaft KKR KraussMaffei außerhalb der abgetrennten Bereiche Lokomotiven und Wehrtechnik. Bereits vier Jahre später, 2006, wurden die Anteile an den Finanzinvestor Madison Capital weitergereicht. Es folgte 2012 die kanadische Finanzgruppe Onex, unter deren Regie die KraussMaffei Gruppe stark gewachsen ist. Diese erfolgreiche Entwicklung wurde auch im vergangenen Jahr 2015 fortgesetzt. Bereits 2014 erwirtschaftete KraussMaffei einen Gruppenumsatz von 1,1 Mrd. Euro, 2015 – offizielle Zahlen wurden noch nicht genannt – sollen es 1,25 Milliarden sein. Aktuell werden in der Gruppe 4.500 Mitarbeiter, davon 2.800 in Deutschland, beschäftigt.

Wie geht es nun weiter? Frank Stieler, CEO der KraussMaffei Gruppe, ist davon überzeugt, dass ChemChina

der richtige Partner ist. „Mit ChemChina haben wir einen strategischen und langfristig orientierten Investor, der sich seit vielen Jahren für unser Unternehmen interessiert.“

ZU NEUEN HÖHEN

Der neue Eigner hat bereits gute Botschaften verkündet. Man lege Wert darauf, dass KraussMaffei seine Identität und Selbstständigkeit behält, betonte Jianxin Ren, Chairman von ChemChina. Mit den Münchenern wollen die Chinesen ihre Position im chemischen Anlagenbau besser positionieren. Große Chancen sieht der ChemChina-Chef in der fortschreitenden Automatisierung in der Automobil-Produktion und dem damit verbundenen Trend hin zu Leichtbau-Materialien. Dies werde sich

positiv auf das Premium-Segment im Bereich der KraussMaffei Spritzgießtechnik auswirken.

ChemChina ist mit 140.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 37 Milliarden Euro Chinas größter Chemiekonzern.

Die Gruppe ist international aktiv und hat sich in den vergangenen Jahren an mehreren Unternehmen auch in Europa beteiligt. Eine „Perle“ dabei war der Einstieg bei der italienischen Pirelli Gruppe (ohne die Energie- und Glasfaserkabelaktivitäten, die bereits vorher abgespalten wurden und durch das italienische Unternehmen Prysmian als Branchenführer weiterführt werden). Offensichtlich hat man auch bei Pirelli gute Erfahrungen mit ChemChina gemacht. Pirelli sei, so ist zu hören, weiterhin ein „italienisches“ Unternehmen mit chinesischen Eignern.

EU MUSS ÜBER DEN MARKTWIRTSCHAFTSSTATUS CHINAS ENTSCHEIDEN:

Arbeitsplätze in der EU gefährdet

China trat 2001 der Welthandelsorganisation (WTO) bei. Dies war ein Beitrag zur Öffnung des Landes. 15 Jahre nach dem Beitritt muss sich nunmehr die EU der Frage stellen, ob das Land den Status Marktwirtschaft erhält. Verbleibt die EU in dieser Frage passiv, erhält China automatisch zum Jahresende 2016 das ersehnte Prädikat einer funktionierenden Marktwirtschaft. Ob China eine Marktwirtschaft oder eben Nicht-Marktwirtschaft hat fundamentale Auswirkungen, denn wenn die EU Chinas Wünschen nachkommt und dem Land den Status einer Marktwirtschaft gewährt, können künftig keine wirkungsvollen Maßnahmen wie

Strafzölle mehr gegen z.B. illegales chinesisches Dumping ergriffen werden. Dies würde aus Sicht vieler europäischer Branchen und Unternehmen zum Verlust von Hunderttausenden Arbeitsplätzen führen. Die europäische Industrieinitiative AEGIS EUROPE warnt nun eindringlich davor, China den Marktwirtschaftsstatus zu erteilen, weil das Land tatsächlich keineswegs eine Marktwirtschaft darstelle. AEGIS EUROPE-Sprecher Milan Nitzschke: „Die Kommission muss schnellstmöglich Gespräche mit ihren wichtigsten Partnern wie den USA, Japan, Kanada und anderen aufnehmen. Die Frage, wie man im Wettbewerb mit einer hochsubventionierten Planwirtschaft umgeht, stellt sich für jede Marktwirtschaft gleich.“

Prof. Dr. Markus Taube, Lehrstuhlinhaber für Ostasienwirtschaft an der Mercator School für Management, hat nun in einer Studie festgestellt, dass China bei weitem keine Marktwirtschaft darstelle. „Staatliche Planung und Subventionen prägen nach wie vor die DNA von Chinas Wirtschaft“, sagte Taube. Hunderte nationale, regionale und sektorale 5-Jahres-Pläne, massive staatliche Kontrollen, die Verdoppelung von Industriesubventionen innerhalb von nur fünf Jahren sowie die Staatsfinanzierung für Dumpingexporte u.a. nach Europa prägen Chinas Wirtschaft und stellen somit bei allen Chancen u.a. für deutsche Exporteure eine massive Bedrohung für die Wirtschaft der EU dar. Nach wie vor lenkt die Kommunisti-

sche Partei Chinas alle Schlüsselsektoren. Der chinesische Markt kennt massive staatliche Eingriffe. Zwar will China Reformen in der Kohle- und Stahlindustrie angehen, Fakt ist aber, dass sich z.B. die Stahlexporte Chinas innerhalb von nur zwei Jahren verdoppelten. Während deutsche Energiekosten – zentraler Kostenfaktor der Stahlindustrie – um ca. 20% über denen Chinas liegen, produziert China in einem Umweltumfeld, das global unverantwortlich ist. Indem eine teure Umwelttechnik in den Stahlfabriken Chinas fehlt, haben die Chinesen auch in dieser Hinsicht einen Kostenvorteil gegenüber den Europäern. Oft helfen die Strafzölle (Anti Dumping-Zölle) nicht weiter. Auf der anderen Seite ist China für

die deutsche Automobilindustrie und den Maschinen- und Anlagenbau ein wichtiger Absatzmarkt. Insbesondere Deutschland sitzt also zwischen allen Stühlen. Ein Spagat. Auch die EU hat die Wahl zwischen Pest und Cholera. Verleiht sie den Status Marktwirtschaft nicht, verärgert sie den wichtigen Handelspartner China, erhält aber China das Prädikat Marktwirtschaft, laufen nicht nur einige europäische Länder und Industriebranchen Sturm, sondern auch die USA, die der chinesischen Exportwirtschaft keine weiteren Erleichterungen einräumen wollen. Es dürfte also schwer werden – die USA sollen ja auf keinen Fall vergault werden. Ende 2016 muss aber eine Entscheidung durch die EU fallen – so oder so.

VOM FLUGMOTOR ZUR PREMIUM-MARKENSTRATEGIE:

BMW – Hundert Jahre im Wandel

> Günter Spahn

Am 7. März 1916 wurden in München die Bayerischen Flugzeugwerke als Vorläufer der 1922 in Bayerische Motoren Werke (BMW) umgetauften Firma gegründet. Hundert Jahre später präsentiert sich die BMW Group als ein weltumspannendes und höchst erfolgreiches Unternehmen, das immer wieder die Herausforderungen annahm und mit Innovationen meisterte. Im Jubiläumsjahr beträgt der Umsatz 92,2 Milliarden Euro und das Vorsteuerergebnis – wiederum ein Rekord – 9,2 Milliarden Euro. Über 122.000 Mitarbeiter werden beschäftigt. 2.247.485 Automobile der Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und fast 137.000 Motorräder wurden 2015 ausgeliefert. Ein riesiger Vertrauensbeweis der Kunden in aller Welt!

Doch der Weg zum heutigen Vorzeige-Unternehmen war durchaus steinig und wahrscheinlich gäbe es BMW nicht mehr, wenn Herbert Quandt als neuer BMW-Hauptaktionär 1960 nicht an die weiß-blaue Marke geglaubt hätte. Denn im Dezember 1959 schien das Ende der Selbstständigkeit von BMW gekommen zu sein. Das Kapital war aufgezehrt, BMW stand zur Disposition. Doch mit der Markteinführung der „Neuen Klasse“, die in besonderer Weise die Freude am Fahren verkörperte, ging es stetig bergauf. Vor allem ging die Erfolgsstory auch deshalb immer weiter, weil BMW sich auf seinen Kernaktionär, zunächst eben Herbert Quandt und später nach seinem Tod seine Familie, bis zum heutigen Tage berechenbar verlassen konnte. Selbst als in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts das Rover-Debakel (BMW übernahm die Briten 1994) die Münchener vor große Herausforderungen stellte, hielt die Kernaktionsfamilie zum Unternehmen. BMW, längst führender Mobilitätskonzern, blieb in seinem Kern immer – nicht nur dem Namen nach – eine bayerische Institution. Auch heute noch heißt die Firma offiziell „Bayerische Motoren Werke“; das weißblaue Firmenemblem wurde zum herausragenden Botschafter des Standortes Bayern. Lange befanden sich nach dem 2. Weltkrieg



Eines der schönsten und repräsentativsten Fahrzeuge nach dem 2. Weltkrieg: Der BMW 502 mit V8 Motor.

© BMW

die deutschen Produktionsstandorte der BMW AG nur in Bayern: München, Dingolfing, Landshut und Regensburg, sieht man einmal von der Motorradproduktion in Berlin ab. Nach der Wende investierte BMW in ein hochmodernes Werk in Leipzig. Doch die bayerische Dominanz war nicht immer so. 1928 wurden die Dixi-Werke in Eisenach übernommen – der eigentliche Beginn der Autoherstellung. Vorher wurden „nur“ Motorräder – u.a. die berühmte R32 – in München hergestellt.

SCHWIERIGER START NACH 1945

Vielleicht – um auf die Ereignisse der Jahreswende 1959/1960 zurückzukommen – lagen die damals aufgetretenen wirtschaftlichen Probleme von BMW in der Tat in den Ereignissen des 2. Weltkrieges begründet. Das Stammwerk in München-Milbertshofen war zu 60% zerstört; erst 1949 wurde die Produktion wieder aufgenommen. Eisenach war verloren und lag jenseits des Eisernen Vorhanges. Die Konkurrenz hatte einfach nach dem 2. Weltkrieg einen zeitlichen Vorsprung. Mercedes produzierte bereits 1946 den 170 V und Opel

begann 1947 mit dem Olympia. Im Breitensegment produzierte VW so-

freilich mit dem teuren Auto nicht zu erreichen. BMW konzentrierte



BMW i3: Die innovative und richtungsweisende Antwort für die Elektromobilität.

© BMW



BMW-Vorstandschef Harald Krüger: Das ständige Suchen nach einer besseren Lösung liegt in unseren Genen.

© BMW

gar schon 1945 den „Käfer“. Erst 1951 kam BMW mit dem wunderschönen Modell 501 auf den Markt für Premiumfahrzeuge. Die Serienproduktion begann sogar 1953 – zu spät! Das Folgemodell 502 hatte sogar einen V8-Motor. 1955 erfolgte durch Albrecht Graf von Goertz die Entwicklung eines reinrassigen Sportwagens – der 507. Es waren wunderschöne Autos – aber BMW fehlte die „Mitte“ und die kleine Isetta als Gegenmodell konnte die Lücke zu den Premiumfahrzeugen natürlich nicht auffüllen. Erst durch die „Neue Klasse“, für die sich insbesondere der damalige Vertriebsvorstand (1961 – 1972) Paul G. Hahnemann, starkmachte, fand BMW endlich die „Nische“ im Markt. Hahnemann wurde prompt in der Branche unter der Abkürzung „Nischen Paule“ berühmt. Es würde zu weit führen, wollte man jetzt die verschiedenen Entwicklungen und Modelle aufzählen. Dennoch verdient das Luxus-Coupé BMW 3200 CS (1962-1965) mit einem V8-Motor eine besondere Erwähnung. Das elegante Fahrzeug entstand in Zusammenarbeit mit dem führenden italienischen Designer Bertone. Das rassige Coupé war ein echter Hingucker. Große Stückzahlen, die BMW brauchte, waren

sich bereits auf den 1500er, der dann auch tatsächlich die Wende zum bis heute anhaltenden Erfolg einleitete.

WANDEL UND INNOVATIONSKRAFT

BMW heute, 100 Jahre nach der Gründung, ist eine unternehmerische Perle, wirtschaftlich, technisch und vor allem innovativ. Vielleicht musste das Un-

eine Devise des Hauses BMW, bereiten. BMW hat immer auf den aktiven Fahrer gesetzt. Aber so, wie wir BMW kennen, wird auch künftig bei den Münchenern individuelles Fahren – egal ob mit dem Verbrennungsmotor, dem Elektrofahrzeug oder (nicht zu vergessen) mit der Brennstoffzelle als Antrieb – zu den Kernkompetenzen bei der Entwicklung der Fahrzeuge gehören. BMW, die Voraussage darf getroffen werden, wird auch künftig zu den Gestaltern der Mobilität gehören.



Die BMW K 1300 S beeindruckt mit Leistung und Sportlichkeit.

© BMW

LLOYD-WERFT UND NORDIC YARDS UNTER EINEM HUT:

Neuer Werftenverbund an Nord- und Ostsee

> Hanns Alpow

Die Kreuzfahrt-Touristik boomt! Dies eröffnet dem Schiffbau an Nord- und Ostsee neue Chancen. Die Karten werden neu gemischt. Seit die asiatische Gruppe Genting Hong Kong (GHK), die wiederum Investoren aus Malaysia gehört, die traditionsreiche Lloyd-Werft in Bremerhaven zum Jahreswechsel 2015/2016 übernommen hat, wurde nicht nur in der Fachwelt darüber gerätselt, welche Strategie die Asiaten verfolgen. Die Dinge lichten sich nun, nachdem die malaysische Genting Group jetzt auch die drei Werftstandorte in Wismar, Rostock und Stralsund (Nordic Yards) fortführen wird. Nach Abschluss aller behördlichen Prüfungen wird ein neuer schlagkräftiger Verbund aus vier Werften in Bremen und Mecklenburg-Vorpommern entstehen. Am Kreuzfahrt-Boom will Genting stärker partizipieren; bereits im vergangenen Jahr wurde die 1988 gegründete Kreuzfahrt-Reederei „Crystal Cruises“ übernommen, die insbesondere im gehobenen Kundensegment tätig ist. Derzeit entstehen für "Crystal Cruises" zwei weitere Schiffe auf der Meyer Werft, die Gentin Dream und die World Dream.

NEUES GESCHÄFTS-MODELL

Künftig wollen die Asiaten ein neues Geschäftsmodell praktizieren: Der Bau der Kreuzfahrtschiffe und das Kreuzfahrtgeschäft sollen in einer Hand liegen. Insbesondere die Lloyd-Werft, die einst zum traditionsreichen „Norddeutschen Lloyd“ gehörte und nach der Fusion zwischen dem NDL und der Hapag zur Hapag-Lloyd aus dem Unternehmen herausgelöst und 1973 in die Selbstständigkeit geführt wurde, musste Höhen und Tiefen überwinden. Dies gilt freilich auch für die Werften in Mecklenburg-Vorpommern, die verschiedene Eigner hatten.



Auf zu neuen Höhen: Die Bremerhavener Traditionswerft Lloyd spielt im neuen Werftenverbund durch ihre Reputation eine wichtige Rolle.

© Pressedienst Bremen

Die Lloyd-Werft hat insbesondere im Umbaugeschäft einen hervorragenden Namen. Unvergessen der Umbau der legendären „Queen Elizabeth II“. Vor Jahren entstanden Neubauten für die Norwegian Cruise Line. Jetzt soll die Lloyd-Werft in Zusammenarbeit mit den Werften in Mecklenburg-Vorpommern für Genting bis zu zehn neue Kreuzfahrtschiffe bauen. Tan Sri Lim Kok Thay, Chairman von Genting Hong Kong, begründete das Werftenengagement bzw. das neue Geschäftsmodell u. a. auch damit, dass die Auftragsbücher bei den klassischen Werften für Kreuzfahrtschiffe (die deutsche Meyer Werft, die italienische Fincantieri sowie die französi-

sche STX France) voll seien. Aber auch Kostenvorteile in der „eigenen Werft“ sieht der Genting-Chef. Schließlich habe man bei der Auftragsabwicklung der Neubauten einen besseren Zugriff in der eigenen Werftengruppe.

Im Rahmen des neuen Werftenverbundes würden die Schiffsrümpfe (der eigentliche Kern) in Warnemünde, Wismar und in Stralsund gefertigt. Der Ausbau bis zur Endablieferung erfolgt dann in Bremerhaven bei der Lloyd Werft. An der Weser wird darüber gemunkelt, dass ein Dach unter dem Namen „Lloyd-Werft-Group“ entstehen soll. Damit soll der traditionsreichere Namen für

den Gesamtverbund Aushängeschild werden, wiewohl die technische Bestückung mit z.B. den überdachten Hallen in Mecklenburg-Vorpommern gegenüber der Lloyd Werft im Vorteil ist. So können in den Hallen wetterunabhängig (wie bei der Meyer Werft in Papenburg) riesige Schiffe gebaut werden. Auch die Stahlverarbeitungskapazitäten mit 150.000 Tonnen pro Jahr seien enorm.

Auch die Größenordnung – gemessen an den Mitarbeitern – spricht für Mecklenburg-Vorpommern. Während an der Weser derzeit rund 500 Mitarbeiter beschäftigt werden, sind es bei den Ostsee-Standorten der Nordic Yards 1.400. Wenn alles

klappt, könnte der neue deutsche Werftenverbund der asiatischen Investoren einen Modellcharakter haben; die weltweite hervorragende Reputation der Traditionswerft Lloyd und die technischen Möglichkeiten in Wismar, Stralsund und Rostock. Ob freilich mit dem Werftenverbund auch für Drittkunden ein ernstzunehmender Rivale u.a. für die Meyer Werft entsteht, muss sich noch erweisen. Die Papenburger gelten in der Kreuzfahrtbranche als besonders feine und innovative Adresse. Auf jeden Fall werden die Karten im Schiffsbau neu gemischt. Dies wäre im Interesse der Standorte an Weser und Ostsee auch zu wünschen.



Die Werften in Rostock-Warnemünde (links) und Wismar gehören mit ihren riesigen überdachten Baudocks zu den modernsten Standorten des internationalen Schiffbaus.

© Nordic Yards

LINDE AG SETZT SOLIDE ENTWICKLUNG FORT:

Stabile Ertragskraft behauptet



Linde-Anlagentechnologie an der norwegischen Westküste: In Kollsnes wird umweltfreundliches Liquefied Petroleum Gas produziert.

© Linde Group

> Günter Spahn

Das weltweit führende Gase- und Engineeringunternehmen Linde AG konnte trotz einiger Marktturbulenzen seine insgesamt – fast schon übliche – solide Unternehmensentwicklung auch im Geschäftsjahr 2015 fortsetzen. Wie Vorstandschef Dr. Wolfgang Büchele auf der Bilanzpressekonferenz betonte, sei es trotz Gegenwind gelungen, die stabile Ertragskraft zu wahren „sowie ein solides Ergebnis und einen starken operativen Cash Flow zu erzielen“. In einem turbulenten Geschäftsjahr mit einer schwachen Konjunktur in einigen für Linde wichtigen Schwellenländern sowie durch den anhaltend niedrigen Ölpreis, der zu einer ho-

hen Investitionszurückhaltung im Anlagenbau führte, hat der Münchener DAX-Wert und Traditionskonzern alle wesentlichen Kennziffern gegenüber 2014 verbessern können (siehe Kasten). Allerdings

Während in der Gase Division der Umsatz 2016 „mindestens auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015“ liegen soll (und bis 5% darüber), geht Linde beim Engineering von einem Umsatz unter dem Niveau

durch seinen Einfluss beigetragen haben. Büchele ist seit Jahresbeginn 2016 neuer Vorsitzender des

Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft. Bereits bei seiner Wahl betonte Büchele die Wichtigkeit guter Wirtschaftsbeziehungen zu Russland: „Das wichtigste Anliegen des Ost-Ausschusses muss es sein, die Beziehungen zu Russland mittelfristig wieder zu verbessern.“ Diese Botschaft dürfte beim russischen Präsidenten Wladimir Putin auf offene Ohren gestoßen sein. Gazprom-Chef Alexei Miller, dessen Vertrag jüngst um weitere fünf Jahre verlängert wurde, gilt als enger Vertrauter des Präsidenten der Russischen Föderation.

EMISSIONSFREIE MOBILITÄT

Große Hoffnungen setzt Linde auch in die weitere Entwicklung der emissionsfreien Mobilität. So kann z.B. beim Elektroantrieb Wasserstoff – hier ist Linde mit seinem Gasebereich weltweit ein führender Systemführer – über die Brennstoffzelle die notwendige Energie liefern. Zusammen mit Partnern will Linde der Wasserstoff-Betankungstechnologie zum Durchbruch verhelfen. Auch im Healthcare-Geschäft – eine Säule im Umsatzwachstum der Division Gase – trägt Linde mit medizinischen Gasen dazu bei, einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Gesundheit zu leisten.

Alles in allem geht die Linde-Erfolgsgeschichte weiter. Zwar hat die Linde AG mit ihren Produkten (wer kennt z.B. schon Luftzerlegungsanlagen) nicht den Bekanntheits-Charme eines Markenartiklers, aber das Unternehmen gehört ganz zweifelsfrei zu den Aushängeschildern der deutschen Wirtschaft.

Linde in Zahlen	2015	2014
Umsatz	17.944	17.047
Operatives Ergebnis	4.131	3.920
EBIT	2.043	1.885
Operatives Cash Flow	3.593	3.001
(alle Zahlen in Millionen Euro)		
Mitarbeiter(innen)	64.538	65.591

trugen auch positive Währungseffekte zum Ergebnis bei.

Der Umsatz stieg auf 17,944 Milliarden Euro (Vorjahr 17,047) und das operative Ergebnis auf 4,131 Milliarden Euro (Vorjahr 3,920). Der operative Cash Flow stieg auf 3,593 Milliarden Euro (Vorjahr 3,001). Der Hauptversammlung soll eine Dividende in Höhe von 3,45 Euro je Stückaktie vorgeschlagen werden. Im Vergleich zum Vorjahr mit 3,15 Euro ist dies eine Anhebung von 9,5%. „Mit unserem stabilen und auf Nachhaltigkeit angelegten Geschäftsmodell sehen wir uns für die Zukunft gut aufgestellt“, sagte Büchele. Für das laufende Geschäftsjahr 2016 geht die Linde AG von einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld aus, wobei die Entwicklung im weltweiten Gasemarkt konträr zum internationalen Großanlagenbau verläuft, der weiterhin durch den niedrigen Ölpreis beeinflusst wird.

2015 aus (Bandbreite 2 bis 2,4 Milliarden Euro). Allerdings ist auch beim Engineering-Bereich Land in Sicht. Nachdem Linde bereits seit dem Herbst des vergangenen Jahres mit der russischen Gazprom über einen Großauftrag für eine Gasverflüssigungsanlage verhandelte, konnte nunmehr Vollzug gemeldet werden. Gazprom hat Linde als Partner und Lizenzgeber für ein Erdgasverarbeitungsprojekt in der Amur-Region ausgewählt (siehe weiteren Bericht auf dieser Seite).

RUSSISCHER GROSSAUFTRAG

Nicht unerheblich dürfte nach Insiderkreisen zu diesem Großauftrag, dessen Volumen im hohen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich liegen soll, Linde-Chef Büchele direkt



Linde-Chef Wolfgang Büchele setzt auch künftig bei der Unternehmensentwicklung auf nachhaltiges und profitables Wachstum.

© Ost-Ausschuss

GROSSPROJEKT IN SIBIRIEN

Die Herausforderung ist gigantisch! Für das Amur-GPP-Projekt (Amur Gas Processing Plant) im östlichen russischen Sibirien erhielt die Linde AG einen Großauftrag. Nach Fertigstellung wird der Anlagenkomplex mit einer Verarbeitungskapazität von bis zu jährlich 49 Milliarden Kubikmetern Erdgas zu den größten Gasverarbeitungsanlagen gehören. Die Linde AG wurde im Rahmen dieses Projektes für das Engineering und die Beschaffung von Anlagen zur Ethan-, Flüssiggas- und Heliumproduktion vom russischen Gazprom-Konzern ausgewählt. Zusätzlich haben Alexei Miller, Vorstandsvorsitzender von Gazprom, und Dr. Wolfgang Büchele, Linde-Vorstandschef, eine Vereinbarung

zur strategischen Zusammenarbeit unterzeichnet.

Der gesamte Anlagenkomplex soll in fünf Phasen bis zum Jahr 2024 errichtet werden. Er wird wesentlicher Bestandteil der fernöstlichen Pipeline „Power of Siberia“ sein, mit der die Erdgasfelder in Ostsibirien mit Nordostchina verbunden werden. Linde wird insbesondere seine Kompetenzen bei Anlagen zur Extraktion von Ethan und Flüssiggasbestandteilen (Natural Gas Liquids – NGL) und zur Abscheidung von Stickstoff einbringen. Weiterhin ist Linde für eine Heliumgewinnungs- und -verflüssigungsanlage zuständig. Insider sprechen beim Auftragsvolumen von einem hohen dreistelligen Millionenwert.

Der WirtschaftsReport
www.zielgruppen-medien.de

Verlag:

Zielgruppen-Medien Verlag
Günter und Christian Spahn
Postfach 11 42; 85421 Erding b. München
Tel. 08122/48632, Fax 08122/95 70 77
E-Mail: info@zielgruppen-medien.de

Herausgeber & Chefredakteur:

Günter Spahn
guenter.spahn@zielgruppen-medien.de

Koordination & Layout:

Christian Spahn
christian.spahn@zielgruppen-medien.de

Technische Herstellung/Druck:

Westdeutsche Verlags- und Druckerei GmbH (WVD)
Kurfürstenstraße 4, 64546 Mörfelden-Walldorf

VON DEN MANNHEIMER T-QUADRATEN ZUM WELTUNTERNEHMEN:

130 Jahre Mobilität Mercedes-Benz

> Günter Spahn

Da hat sich aber der Kaiser gründlich getäuscht. Wilhelm II. sprach 1904 ein vernichtendes Urteil: „Das Auto hat keine Zukunft; ich setze auf das Pferd“. Immerhin hat bereits einige Jahre vorher Carl Benz, zusammen mit Gottlieb Daimler Urahn der späteren Daimler-Benz AG, aus der schließlich nach der Zwischenepisode DaimlerChrysler die heutige Daimler AG wurde, seinen Motorwagen am 29.1.1886 zum Reichspatent 37435 angemeldet. Carl Benz tüftelte in seiner Werkstatt in den Mannheimer T-Quadraten sogar schon vorher an seiner Erfindung.

Amtlich gilt aber der 29.1.1886 als die Geburtsstunde eines Fahrzeuges mit einem Verbrennungsmotor. Fast zeitgleich „bastelte“ 130 Kilometer südöstlich von Mannheim Gottlieb Daimler an einem Motor für ein Fahrzeug mit einer „Petroleum-Kraftmaschine“. In einer gewissen Weise waren der Badener Carl Benz und der Schwabe Gottlieb Daimler in einem Wettrennen in der Entwicklung einer Mobilität ohne das Pferd oder die menschliche Mus-



Innovationen: Die neue E-Klasse vernetzt erstmals in einem Serienfahrzeug die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander mit der Infrastruktur (Car-to-X-Kommunikation).

© Mercedes-Benz

fürten schließlich dazu, dass man sowohl in Baden als auch in Württemberg über eine Fusion nachdachte. Schließlich kam es am 28.6.1926 zum Verschmelzungsvertrag zwischen

reisen und den öffentlich-rechtlichen Nahverkehr). Die Entwicklung von Mercedes Benz war immer auch eine Geschichte der Innovationen.

VOM ABS ZUM
MAGIC BODY
CONTROL

Stichwörter dafür – nur Beispiele ohne Vollständigkeit – sind der Kompressormotor, 1936 erstmals der Dieselmotor in einem Serienfahrzeug, 1978 der Einsatz des mit Bosch entwickelten Antiblockiersystems in den Limousinen der S-Klasse, der 1981 eingeführte Airbag, der Einsatz des Allradantriebes 4MATIC, 1994 dann das erste Fahrzeug Europas mit unter Alltagsbedingungen arbeitenden Brennstoffzellen, 1995 die Einführung von ESPC, ein elektronisches Stabilitäts-Programm, 2006 die PRE-SAFE-Bremse, die ein automatisches Bremsen bei einem drohenden Auffahrunfall ermöglicht, ebenfalls 2006 BLUE TEC Dieselmotor – ein

Abgasnachbehandlungskonzept zur Reduzierung der Stickoxidanteile. 2009 setzt Mercedes-Benz als erster Automobilhersteller einen Lithium-Ionen Akkumulator in einem Serienfahrzeug ein – im gleichen Jahr kommt die Müdigkeitserkennung ATTENTION Assist in der neu entwickelten E-Klasse zum Einsatz, 2013 präsentiert Mercedes-Benz mit MAGIC BODY CONTROL erstmals weltweit in einem Fahrzeug der S-Klasse eine Innovation, die Bodenwellen im Voraus erkennt. Maßstäbe setzt 2014 das System me connect, die Vernetzung von Fahrzeug und Fahrer und dem Thema Mobilität im Wandel. 2015 bietet PLUG-IN HYBRID die Kombination aus Elektro- und Benzinmotor – die Möglichkeit, Autofahren noch einmal völlig neu zu erleben.

AUTOPILOT FÜR
NUTZFAHRZEUGE

Im Nutzfahrzeugbereich fuhr 2015 erstmals ein selbstfahrender Mercedes-Benz LKW auf einer öffentlichen

Straße – der Autobahn A8 zwischen Stuttgart und Denkendorf. Möglich machte dies ein Autopilot – vergleichbar mit den Flugzeugen. Der LKW war mit einem Frontradar und einer Stereokamera sowie einem Abstands-Regeltempomat ausgestattet. In extremen Situationen fordert das System den Fahrer auf, wieder selbst zu lenken. Ignoriert der Fahrer akustische und optische Warnungen, stoppt der LKW selbstständig. Ministerpräsident Winfried Kretschmann fuhr bei der Premiere mit und war voll des Lobes: Ein Quantensprung aus dem Geburtsland des Automobils. Aber auch in der Omnibusproduktion setzt Mercedes-Benz z.B. mit Hybrid- und Brennstoffzellen Maßstäbe.

DIGITALISIERUNG
UND AUTOMOBILE
ZUKUNFT

130 Jahre Automobile – diese Zeitspanne ist untrennbar mit Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz verbunden. Die Herausforderungen der automobilen Zukunft werden nun immer stärker von der Digitalisierung geprägt werden. Bei der Vorstellung der neuen E-Klasse zum Jahresbeginn 2016 auf der North American International Auto Show in Detroit wies Daimler-Chef Dr. Dieter Zetsche auf die Revolution der Mobilität hin. Die Digitalisierung – so Zetsche – führe zu einer bisher unerreichten Sicherheit für die Fahrzeuginsassen durch weitere innovative Assistenzsysteme. So bringe Mercedes-Benz mit der E-Klasse „jetzt das erste Serienfahrzeug auf den Markt, das die Informationen der Sensoren mit seinem Umfeld teilt – die Car-to-X-Kommunikation“. Dabei funkt das Fahrzeug per Mobilnetz Informationen über heikle Situationen wie ein Stauende nach einer unübersichtlichen Kurve an andere Autos, die freilich ebenfalls dieses System eingebaut haben. Die Mobilität steht vor großen Herausforderungen – Mercedes-Benz will diese aufbauend auf seiner 130-jährigen Kompetenz führend gestalten.



Die Geburtsstunde: An 29.1.1886 meldete Carl Benz seinen Motorwagen zum Reichspatent an.

© Mercedes-Benz

kelkraft. Aus den Ideen der Gründer Benz und Daimler entwickelten sich – zunächst natürlich noch getrennt – Unternehmen mit einer schon frühen beachtlichen Größe, die Benz & Co (1890) und die Daimler-Motoren-Gesellschaft (ebenfalls 1890). Vor allem Benz & Co wurde schnell zum größten „Autowerk“ der Welt. Sowohl Benz (1886 in Mannheim-Waldhof) als auch Daimler (1887 in Cannstadt) kauften rasch große Grundstücke. Der Wettbewerb der beiden ältesten Automobilhersteller, die Vorläufer der Daimler AG, ging, wie es in einer umfangreichen historischen Dokumentation der Daimler-Benz AG aus Anlass des hundertjährigen Bestehens heißt – „in der Zeit vor der Jahrhundertwende eindeutig zugunsten von Benz aus. Die Mannheimer waren unbestreitbar der größte Motorwagen-Produzent der Welt“.

DER WEG ZUR
FUSION

Doch nach dem verlorenen 1. Weltkrieg hatten es beide Vorläuferfirmen schwer. Geldentwertung, Streiks, Fehler – wie man heute sagen würde – in der Strategie und andere Dinge

der „Firma Benz & Co, Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik AG Mannheim“ und der Firma „Daimler Motoren Gesellschaft AG“. Das im Fusionsvertrag vereinbarte gemeinsame Markenzeichen Mercedes-Benz ist auch heute noch an jedem Fahrzeug der Daimler AG zu sehen: Der Stern wird vom Lorbeerkranz und den Namen Mercedes-Benz umgeben.

Genug der Historie. Auch heute noch sind die Werke in Stuttgart-Untertürkheim und in Mannheim die Fertigungskeimzellen des Weltplayers Daimler AG. Der Name Benz ging übrigens nicht unter. Er lebt nicht nur, wie bereits ausgeführt, im Markenzeichen weiter; vor allem die riesigen Werke tragen den Namen „Mercedes-Benz Werk“. Gleiches gilt für die Mercedes-Benz Bank als Absatzfinanzierer.

Mercedes Benz war bereits in seinen Anfängen breit aufgestellt. Heute deckt die Marke die gesamte Mobilität auf der Straße ab: Personenkraftwagen (PKW), Coupés und Sportwagen, Geländefahrzeuge, Vans, Transporter und Nutzfahrzeuge in allen Größenordnungen und für die verschiedensten Einsatzfelder (vom Baustellenfahrzeug bis zum schweren Lastzug sowie Busse für Fern-



Der AMG GT verbindet Leistung und Sportlichkeit mit Eleganz in Reinkultur.

© Mercedes-Benz

UNSERE INNENSTÄDTE VERÖDEN UND VERLIEREN ATTRAKTIVITÄT

„No Parking – no Business“

Der Nürnberger Unternehmer Hans Rudolf Wöhl ist rührig wie eh und je. Zwar hat er sich von seinen Anteilen an der Wöhl AG (Mode) getrennt – diese Aktivität gehört zum Interessensbereich seines Bruders Gerhard – doch Hans Rudolf Wöhl hat umgeschichtet in zahlreiche unternehmerische Aktivitäten in den Bereichen Beteiligungen, Luftfahrt, Immobilien, Hotels, Consulting u.a.. Vor kurzem hat er sich in einem fast ganzseitigen Beitrag in den „Nürnberger Nachrichten“ zur Zukunft und zum Stellenwert der Städte besorgt geäußert. Unverkennbar beklagt Wöhl eine drohende und teilweise schon reale Verödung der deutschen Innenstädte.

Die Entwicklungen sind insbesondere in den kleineren und mittleren Kommunen deutlich erkennbar – vor allem wenn diese im Umfeld großer Einkaufsstädte bzw. riesiger Einkaufszentren außerhalb der Kernbereiche bzw. Innenstädte liegen. Neben den Shopping-Malls und Factory Outlets, die enorm viel Kaufkraft anziehen, ist als neue Herausforderung der Handel via Internet dazugekommen. Mit Bücher fing es an, heute werden selbst größere Einrichtungen wie Tiefkühltruhen und selbst Medikamente im Online-Handel bestellt. Schließlich vertreiben hohe Mietpreise in den zentralen Innenstadtlagen immer mehr traditionsreiche attraktive und inhabergeführte Fachgeschäfte. An deren Stelle treten austauschbare große internationale Ketten.

In unzähligen Beispielen ist der beschriebene Trend bereits erkennbar und erlebbar. So „zeichnet“ sich das beschauliche Bad Aibling in Oberbayern – wenige Kilometer von Rosenheim entfernt – durch eine unübersehbare Leerstandsquote von Läden inmitten der Stadt aus. In der großen Kreisstadt Weinheim – 12



Attraktive Shoppingmalls in Innenstädten sollen der Verödung in den City-Lagen entgegenwirken.

© Pixabay

Kilometer von Mannheim entfernt – klagen seit Jahren die Geschäftsleute über zurückgehende Umsätze.

LEERSTANDSQUOTEN ZURÜCKGEHENDE UMSÄTZE

Warum soll dort eingekauft werden, wenn die bundesweit bekannte Einkaufsstadt Mannheim über eine vierspurige Schnellstraße in acht Minuten erreicht wird? Wöhl nannte als weiteres Beispiel die Stadt Roth bei Nürnberg, die heute selbst in der Weihnachtszeit wie leergefegt wirkt. Doch selbst in den Großstädten ist der schleichende Prozess der Verödung leicht ausmachbar. Wohnbevölkerung – die Ausnahme sind die Hausmeisterwohnungen – lebt in den großen Einkaufsstrassen wie Zeil in Frankfurt oder Kaufingerstraße in München schon lange nicht mehr. Hinzu kommt eine zu starke Be-

tonung der Fußgängerzonen. Was ursprünglich die Attraktivität der Städte steigern sollte, entwickelte sich zum Gegenteil: Die Städte sind nur schwer mit dem Fahrzeug zu erreichen und wer trägt schon wie ein Packesel stundenlang Gepäck und Einkaufstüten? Auch ist die Anbindung der Städte mit dem öffentlichen Nahverkehr an das Umland – wenige Ausnahmen bestätigen die Regel – oft alles andere als attraktiv. Güter des Tagesbedarfs (Bäckereien oder Metzgereien) sind längst aus den Innenstädten verschwunden.

AUTOFREIE STÄDTE?

Nun gibt es viele Verfechter (sie wohnen in aller Regel nicht in den Citylagen der Städte), die sich auch weiterhin dafür einsetzen, das Auto aus den Städten zu verbannen. Für wen eigentlich, wenn dort niemand mehr wohnt? Fahrzeuge würden die Städte verstopfen, sagen die Befürworter der autofreien Innenstadt.

Dies ist richtig – aber nur deshalb, weil eine verfehlte Verkehrsführung und Verkehrspolitik der Städte mit einer zu starken Betonung der verkehrsberuhigten Zonen die Autofahrer dazu verdammt, zum Teil zwanzig Minuten dafür zu verwenden, um einen Parkplatz zu ergattern. Aber auch in den – noch – attraktiven Großstädten zeichnet sich eine Verödung ab. Drei oder vier Metropolen – München, Hamburg, Düsseldorf oder Frankfurt – werden noch, weil sie eine Metropolfunktion einnehmen, für eine gewisse Zeit als Einkaufsstadt attraktiv bleiben. Doch unleugbar ist gerade in diesen Städten eine weitere Bedrohung der Urbanität erkennbar. Auf der einen Seite Luxusmeilen wie die Kö in Düsseldorf, die Goethestraße in Frankfurt oder die Maximilianstraße in München, auf der anderen Seite eine Basar-Entwicklung mit den entsprechenden Ramschläden. Gewiss ist eine Prachtstraße wie die Maximilianstraße auch architektonisch ein Anziehungspunkt – doch

wer kann dort vom Querschnitt der Bevölkerung seine Einkäufe tätigen?

VIEL THEORIE

Hinzu kommt eine unselige Entwicklung. Weil man die Bürger aus dem Umfeld der Metropolen zwingen will, den öffentlich-rechtlichen Nahverkehr zu benutzen, werden z.B. in München seit Jahren keine neuen Tiefgaragen für die Öffentlichkeit gebaut. Gleichzeitig wurde der Parkraum so bewirtschaftet, dass die Parkgebühren eine Art Eintrittsgeld in die Städte darstellen. Wenn selbst größere Städte veröden, geht dies übrigens auch zu Lasten der Gewerbesteuererinnahmen durch den Einzelhandel. „No Parking – no Business“, sagte Hans Rudolf Wöhl. Eine Entlastung der Städte durch Autos könnte sehr wohl erfolgen – und zwar durch die Berufspendler, wenn der öffentliche Nahverkehr auch preislich attraktiv wäre. Der Münchener Verkehrsverbund ist technisch attraktiv, aber teuer. Wäre er in dieser Hinsicht attraktiver, würden viele Pendler auf das eigene Auto verzichten. Entlastung für Menschen, die mit dem Auto ihre Einkäufe in der Stadt erledigen wollen.

Es werden über viele theoretische Denkmodelle nachgedacht. Theoretiker haben ausgerechnet, dass man mit einem Fünftel der Fahrzeuge auskommen würde, wenn Autos gemeinschaftlich genutzt werden. Dies ist vom Ansatz her sogar möglich. Aber wer macht dies? Dies wird immer auf einen relativ kleinen Kreis beschränkt bleiben. Auch über sogenannte Robo-Taxis wird nachgedacht. Doch dies sind alles theoretische Denkmodelle. Fahrverbote in die Innenstädte sind nicht zielführend. Die Problemstellung ist eine andere. Es muss gelingen, Fahrzeuge abgasfrei oder zumindest weitgehend abgasfrei zu entwickeln. Ob dies die Elektromobilität oder das mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeug sein wird, muss bald länder- und staatenübergreifend gelöst werden. Dann hat das Auto wieder eine Chance auch auf großen eleganten Boulevards. Was wäre etwa Paris ohne seine großartigen Boulevards. Was wäre eine Avenue des Champs-Élysées ohne Autos? Eine öde breite Straße.



Die Straßencafés sind auf der Avenue des Champs-Élysées durch prächtige Baum-Doppelreihen von der Straße und ihren Autos getrennt.

© Pixabay