

Reportage



Fortbildung in China: Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut...



...lässt sich künstliche Intelligenz und Smart Cities erklären.



Unterwegs testet sie Autos aus dem Hause des Daimler-Aktionärs Li Shufu.

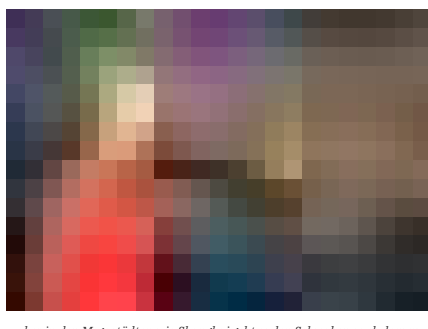
Nachhilfe für Champions

Wird das heute noch so stolze Baden-Württemberg zum nächsten Ruhrgebiet? Mit Industrieruinen, wo es vor Kurzem noch große Fabriken und stattliche Familienunternehmen gab? Eine Delegation aus Politikern und Unternehmern musste bei einem Besuch in vier chinesischen Städten erkennen: Die Gefahr besteht

VON STEFAN MAYR

Hangzhou – Nicole Hoffmeister-Kraut steigt in das silber-weiße Auto und schallt sich brav an. Dann steigt sie aufs Gas. Vollgas: Der Wagen mit rotem Dach und roten Rückspiegeln braust laut wummern davon. Erschreckt macht ein schwarz uniformierter Sicherheitsmann große Augen. Er schüttelt ungläubig den Kopf und schaut der Wirtschaftsministerin aus dem fernen Stuttgart hinterher, wie sie vor dem Hauptquartier des chinesischen Autokonzerns Geely ein paar Testrunden dreht. Dann steigt sie verschmüht lächelnd aus. „Haja“, sagt sie leicht schwebend, „wenn ich eine Probefahrt mach, dann schau ich auch, was das Auto kann.“ Ihre Meinung über den Lynk & Co aus dem Hause Geely: „Ich sehe nach wie vor eine Überlegenheit unserer Fahrzeuge aus Baden-Württemberg.“ Straßenszene, Fahrgelände und Beschleunigung seien bei Mercedes und Porsche schon noch besser, sagt die CDU-Politikerin.

vom weltgrößten Autozulieferer Bosch, Vertreter der Verbände Südwestmetall, IUV, VDMA und der IHK. Was sie sehen, bringt sie durch die Bank ins Staunen. Auf dem Geely-Areal in Hangzhou bietet sich ihnen ein skurriles Bild: Auf der einen Seite der Jiangling Road steht der graue, 25-stöckige Verwaltungsklotz des aufstrebenden Geely-Konzerns. Oben an der Dachkante prangt, in kräftigem Blau und nicht in chinesischen Schriftzeichen, der Firmenname. Und auf der anderen Straßenseite steht ein Mercedes-Autohaus, das viel, viel kleiner ist. Auch hängen die drei schwarzen Flaggen mit dem Stern deutlich niedriger als die zwei deutschen Flaggen auf dem Geely-Areal.



...aber in den Megastädten wie Shanghai geht es den Schwaben auch darum...

Noch? Nicole Hoffmeister-Kraut ist mit einer Wirtschaftsdelegation aus Baden-Württemberg in China unterwegs. Sie besucht vor allem Autohersteller und Unternehmen, die sich auf künstliche Intelligenz (KI) spezialisiert haben. Offizielles Ziel der Tour: Kontakte knüpfen und pflegen, Kooperationen anbahnen. Aber hinter vorgehaltener Hand sagt ein Unternehmer, worum es vor allem geht: „Wir wollen einen Blick in die Waffenarsenale des Feindes erhaschen.“ Martialische Präsentation zumindest indirekt gleich zwei Attacken an: „Wir wollen in die Top Ten der Autohersteller der Welt.“ Auf seiner Folie ist klar erkennbar, was das heißt: Noch ist Geely mit 2,3 Millionen verkauften Fahrzeugen pro Jahr die Nummer 13. Sollte der Sprung unter die ersten zehn gelingen, würden sie Daimler und auch BMW überholen. Diese nehmen auf Youngs Tabelle die Plätze elf und zwölf ein. Der Name Daimler ist darauf falsch geschrieben. „Daimerr“ steht da. So könnte auch eine Zwei-Mann-Werkstatt in Bergtesgaden heißen.

Man wird den Eindruck nicht los: Der Riese aus Beton könnte den Zwerg aus Glas leicht plattmachen. Wenn er nur wollte. 2018 hat Geely-Eigentümer Li Shufu fast zehn Prozent an Daimler übernommen, völlig überraschend und ohne Rücksprache mit dem Stuttgarter Management. Shu fu ist somit größter Einzelaktionär der deutschen Industrie-Ikone. Die Frage, ob Daimler Übernahmekandidat ist, ist durchaus ein Thema für Ministerin Hoffmeister-Kraut und die Delegationsmitglieder. Geely-Präsident Gonghui An begrüßt die Ministerin aus der Daimler-Heimat überaus freundlich, doch die große Frage nach den weiteren Plänen mit Daimler lässt er unbeantwortet. Doch später kündigt sein Sprecher Victor Young in einer Power-Point-Präsentation zumindest indirekt gleich zwei Attacken an: „Wir wollen in die Top Ten der Autohersteller der Welt.“ Auf seiner Folie ist klar erkennbar, was das heißt: Noch ist Geely mit 2,3 Millionen verkauften Fahrzeugen pro Jahr die Nummer 13. Sollte der Sprung unter die ersten zehn gelingen, würden sie Daimler und auch BMW überholen. Diese nehmen auf Youngs Tabelle die Plätze elf und zwölf ein. Der Name Daimler ist darauf falsch geschrieben. „Daimerr“ steht da. So könnte auch eine Zwei-Mann-Werkstatt in Bergtesgaden heißen.



...zu lernen und zu erfahren, was die Konkurrenz schon beherrscht – Einkauf per Handy etwa – und was noch nicht. FOTOS: SASCIA BAUMANN/ALLFOTO.DE/PH

Der Autokonzern Geely hat ein klares Ziel: Daimler und BMW überholen

Die Reise geht durch vier Millionen-Städte: Nanjing, Hanzhou, Shanghai und Shenzhen. Und egal, wo die 46-Jährige mit ihrer Entourage aufschlägt, überall ist vom großen Umbruch die Rede. Und der geht so: Früher flogen die Politiker und Unternehmer aus dem Lande nach China, um dort voller Stolz ihre Produkte zu präsentieren und jede Menge Aufträge nach Hause zu bringen. Oder sie vergaben Aufträge für schlechtere Teile, die sie auf ihrer verlängerten Werkerbank schön günstig herstellen ließen. Doch diese Reise 2019 steht unter einem anderen Vorzeichen. Schon beim ersten Briefing im Yin Xing Room des Hotels Fairmont in Nanjing sagt Kai Schmidt-Eisenlohn von Baden-Württemberg International, der Wirtschaftsförder-Gesellschaft des Landes: „Wir wollen vor allem schauen und lernen.“

Der zweite Angriff ist 2020 geplant: Dann wird Geely sein erstes Auto in Europa verkaufen: Den Lynk & Co 01, jener schicke Plug-in-Hybrid, den die Ministerin kurz zuvor über den Vorplatz geheizt hat. Noch muss Premiumhersteller Daimler den Herausforderer nicht fürchten, wie Hoffmeister-Kraut betont. Aber sie sagt auch: „Die sind auf einem guten Weg.“ Dass sie sich an Steuer des künftigen Geely-Flaggschiffs gesetzt hat, kommt bei manchem Delegationsmitglied nicht gut an. Ein Verbandsvertreter tut im kleinen Kreis seinen Unmut kund. Nicole Hoffmeister-Kraut ist das egal, sie macht ihr Ding. Aber die Kritik ist auch ein Zeichen für die Nervosität unter den eigentlich so stolzen schwäbischen Unternehmern.

So ändern sich die Zeiten: Als Li Shufu noch kein Milliardär war, hat er einen Mercedes-Klon gebaut, der scharf alle Details des deutschen Vorbilds möglichst genau kopierte. Heute schmückt Geely seine Autos mit chinesischen Design-Elementen wie etwa Ornamenten. Das neue Selbstbewusstsein demonstriert auch der Claim von Geely: „Take Geely to the World.“ Dieser Spruch sagt alles über die Pläne des Konzerns. Da ist es fast schon egal, dass dessen Vertreter bei der Frage-Antwort-Runde nach dem Referat etliche Detailfragen offenlassen. Ähnlich freundlich und verschlossen werden die Deutschen in Shenzhen beim Autohersteller BYD empfangen. Auf dem Firmengelände schweben zwei Monorail-Züge über die Köpfe der Besucher hinweg, ein großer schneller für die Langstrecke, ein kleinerer für Stadtfahrten. Die Stelzen der Trassen sind mit Plastikblumen und Grünzeug versehen. Das erinnert an den Europa-Freizeitpark im badischen Rust, eine Mischung aus Kitsch und Science-Fiction. Neben den Produktionshallen hat BYD auf dem Areal ein Dutzend Wohnblöcke hochgezogen. Die Hälfte aller hiesigen 36.000 Mitarbeiter wohnt hier. Auch zum Einkauf im Supermarkt müssen die Menschen in ihren beige-grauen Firmenjacken das Gelände nicht verlassen. Insgesamt beschäftigt BYD weltweit 220.000 Menschen, der börsennotierte Konzern ist viel mehr als ein Autohersteller: Angefangen hat das Unternehmen 1995 als Batterie-Produzent für Handys. Heute stellt BYD Elektrobusse und -PKWs her und gilt als einer der weltgrößten Hersteller von Batteriezellen, die in jedem vierten Handy und in unzähligen Autos weltweit verbaut werden. Der Name BYD ist die Abkürzung für „Build your Dreams“ – baue deinen Traum. Er steht für den Ehrgeiz der chinesischen Unternehmer und Bürger.

Unter der lautlosen Schwebbahn rascht plötzlich ein bronzerer Straßenkehr-Truck aus Eck, vollektrisch kehrt sich. Wer hier nicht aufpassen, könnte leicht überrollt und hinweggefegt werden von der Zukunft der Mobilität. Plötzlich kommt einem BMW in den Sinn – und die Frage, wie lange die Bayerischen Motoren-Werke in ihrem Namen noch die Vergangenheit mitschleppen werden.

China kann bei der Mobilität die ganze Wertschöpfung unter Kontrolle bekommen

Wird Baden-Württemberg oder gar ganz Süddeutschland das neue Ruhrgebiet? Mit Ruinen von stillgelegten Autobahnen und Zulieferbetrieben? Bei der 1G Metall in Stuttgart stellen sich diese Frage schon länger. Sie haben so etwas ja schon einmal mitgemacht. Als die Textil-Industrie in den Achtzigerjahren zusammenbrach und auch viele Hersteller von Unterhaltungselektronik aufgeben mussten, weil sie nicht schnell genug auf die asiatische Konkurrenz reagiert hatten.

„Wir haben keine Zeit mehr“, sagt David Hermanns. Der Geschäftsführer des Cyber-Forums Karlsruhe sitzt im Hilton-Hotel von Shenzhen auf einem Stuhl, der mit einer silberfarbenen Husse überzogen ist. Zum zufriedenen Zurücklehnen ist ihm nicht zumute. „Wir sind im Ausnahmezustand“, ruft er. „Wenn wir nicht Gas geben, dann sind unsere Autohersteller bald nur noch Zulieferer.“ Während in Europa noch diskutiert wird, ob eine eigene Batteriezellenfertigung Sinn hat oder nicht, preschen die Chinesen davon. Sie haben die historische Chance, bei der Mobilität die komplette Wertschöpfung in ihre Hände zu bekommen. Befördert durch Protektionismus und Industriepolitik der eigenen Regierung, durch die Masse an Käufern im eigenen Land. Und durch das Klein-Klein in Europa. „Wir brauchen wie China eine eigene europäische Wirtschafts-Agenda 2025“, fordert Hermanns. Aber er ist skeptisch: „Wenn wir weitermachen wie bisher, bekommen wir weder im Bund noch in Europa eine einheitliche Strategie hin.“

Das offizielle Ziel des Trips lautet: Kontakte knüpfen und pflegen...

So ändern sich die Zeiten. Es gibt Studien, wonach bis 2030 in der deutschen Autoindustrie wegen der Elektrifizierung der Fahrzeuge 70.000 Arbeitsplätze wegfallen werden. Das ist jeder zehnte Job von heute. Die IG Metall arbeitet derzeit an einem „Transformationsatlas“. Um die größten Problemlösungen zu erkennen und Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Man könnte das Werk auch Krisenatlas nennen. Für Ministerin Hoffmeister-Kraut lautet die Überlebensstrategie so: „Innovation, Innovation, Innovation.“ Den besten Anschauungsunterricht hierzu erhielt sie in der Stadt Shenzhen, die selbst ein riesiges Hightechlabor ist: Das einstige Fischerdorf wurde von der kommunistischen Regierung zur ersten Sonderwirtschaftszone erkoren, in der freies Unternehmertum erlaubt und sogar gefördert wurde. Heute hat der Großraum 20 Millionen Einwohner, doppelt so viele wie ganz Baden-Württemberg. Und weil das noch nicht genug ist, schließt sich Shenzhen nun mit Hongkong und Macao zusammen zu einem 50-Millionen-Konglomerat. Es ist der größte Ballungsraum der Welt. Mehr als halb so groß wie Deutschland mit seinen 80 Millionen Einwohnern.

„Wir haben keine Zeit mehr“, sagt David Hermanns. Der Geschäftsführer des Cyber-Forums Karlsruhe sitzt im Hilton-Hotel von Shenzhen auf einem Stuhl, der mit einer silberfarbenen Husse überzogen ist. Zum zufriedenen Zurücklehnen ist ihm nicht zumute. „Wir sind im Ausnahmezustand“, ruft er. „Wenn wir nicht Gas geben, dann sind unsere Autohersteller bald nur noch Zulieferer.“ Während in Europa noch diskutiert wird, ob eine eigene Batteriezellenfertigung Sinn hat oder nicht, preschen die Chinesen davon. Sie haben die historische Chance, bei der Mobilität die komplette Wertschöpfung in ihre Hände zu bekommen. Befördert durch Protektionismus und Industriepolitik der eigenen Regierung, durch die Masse an Käufern im eigenen Land. Und durch das Klein-Klein in Europa. „Wir brauchen wie China eine eigene europäische Wirtschafts-Agenda 2025“, fordert Hermanns. Aber er ist skeptisch: „Wenn wir weitermachen wie bisher, bekommen wir weder im Bund noch in Europa eine einheitliche Strategie hin.“

Schon jetzt ist Shenzhen ein unfassbares riesiges Hochhausdickicht treibt sich an Hochhausdickicht, mit 50-stöckigen Wohntürmen. Diese Wohndruckel sind unendlich lang, unfassbar dicht, unglaublich hoch. Und mitunter unbewohnt. Potemkinsche Protzbauten? Ergebnisse eines ganzen Films gezeigt werden. Der Times Square in New York ist dagegen ein schlecht beleuchteter Hinterhof. Alle Straßen sind versehen mit Kameras, die im Abstand weniger Sekunden blitzen und fotografieren. Smart City nennen sie das. Die Stadt weiß immer, wer wann wo unterwegs ist. Das gilt auch für Gelbe und Blaue. 700.000 Kameras gibt es in Shenzhen. Und dahinter läuft die Gesichtserkennung. Jeder Passant ist identifizierbar. Was für Deutsche ein Horror ist, macht viele Chinesen glücklich: Die Kriminalität sei stark gesunken, betont eine Sprecherin von Cloudwalk, einem der vielen Start-

Deutsche Unternehmen müssen die Flucht nach vorn antreten, mit Innovationen

Im Stadtzentrum sind die Wolkenkratzer von oben bis unten mit LED-Lampen übersät. Wenn es dunkel wird, bilden sie eine einzige blinkende Werbefläche, auf deren ganze Filme gezeigt werden. Der Times Square in New York ist dagegen ein schlecht beleuchteter Hinterhof. Alle Straßen sind versehen mit Kameras, die im Abstand weniger Sekunden blitzen und fotografieren. Smart City nennen sie das. Die Stadt weiß immer, wer wann wo unterwegs ist. Das gilt auch für Gelbe und Blaue. 700.000 Kameras gibt es in Shenzhen. Und dahinter läuft die Gesichtserkennung. Jeder Passant ist identifizierbar. Was für Deutsche ein Horror ist, macht viele Chinesen glücklich: Die Kriminalität sei stark gesunken, betont eine Sprecherin von Cloudwalk, einem der vielen Start-

So rast China mit Vollgas Richtung Vernetzung, Verkarmerisierung und Versmarphonisierung. Beim Spaziergang durch Shanghai lässt sich die Ministerin zeigen, wie man im Supermarkt mit dem Handy bezahlt. Überhaupt wird in China kaum noch in bar gezahlt, das ist Vergangenheit. Die Gegenwart in China ist, dass Kinder schon im Kindergarten mit kleinen Lego-Robotern spielerisch an das Thema KI herangeführt werden. „Ich hat das ein bisschen schockiert“, sagt Klaus Baumgärtner von der Stuttgarter Unternehmensberatung BridgingIT.

Auch für Schulkinder gibt es altersgemäße Programme, davon seien bereits Hunderte an Schulen verteilt worden. In Russland und in den USA sogar Tausende. Und in Europa? Nur nach England. Deutschland ist ein weißer Fleck... „Dabei haben alle Programme zum Selberdenken angeregt“, sagt Baumgärtner. Ist für Baden-Württemberg also schon alles verloren? Bei der Abschlussbesprechung in der China Merchants Hall des Hilton-Hotels zählt Nicole Hoffmeister-Kraut aus Lichtblicke auf. So haben chinesische Forscher zum Thema KI zwar viel mehr Veröffentlichungen als ihre deutschen Kollegen. Aber wenn man berücksichtigt, wer auf internationaler Ebene zitiert werde, dann sei Deutschland noch weit vorn. Klingt gut. Aber das ist es schon wieder nicht nur mit Wasser; sagt sie angesichts staatlicher Unterstützung, „Unsere Demokratie sind herausgefordert. Da müssen wir in Baden-Württemberg besser werden.“ Aber was konkret tun? „Sollen wir China kopieren?“, fragt Hoffmeister-Kraut in der Runde. Ihre Antwort: „Ich glaube nein.“