

Das Problem beginnt bereits mit den Fragen nach den Ursachen einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung: Wie wird sie in Gang gesetzt? Wie kommt es, dass wir in den Industrienationen über die letzten 200 Jahre einen materiellen Lebensstandard aufbauen konnten, der seinesgleichen sucht? Was treibt Veränderungen voran, die wir jetzt im Hinblick auf den Klimawandel und immer noch erdrückender Armut in weiten Teilen der Welt so dringend brauchen? Im zweiten Kapitel werden einige Leser womöglich verblüfft feststellen, dass es keine dynamische Theorie der ökonomischen Entwicklung gibt. Zumindest nicht in den Standardtheorien, die in der EU und ihren Institutionen dominieren (der sogenannten neoklassischen Theorie). Hier werden nur statische Entwicklungen untersucht, bei der ein allgemeines Gleichgewicht mit einem anderen verglichen wird. Technologischer Fortschritt kann und wird in diesen Modellen nicht erklärt, sondern fällt per Annahme einfach vom Himmel. So langweilig und trocken diese Theorien sind, so wenig Beitrag leisten sie zu einem besseren Verständnis über die Entwicklungen der letzten 200 Jahre.

Um eine dynamische Theorie der Entwicklung zu finden, muss man sich den Arbeiten des österreichischen Ökonomen Joseph Schumpeter zuwenden, die, ähnlich wie die Werke Shakespeares, oft zitiert, aber nur selten gelesen wurden. Oft fällt im Zusammenhang mit Schumpeter der Begriff der »schöpferischen Zerstörung« – doch was dies für die Neoklassik und damit das Fundament des Ordoliberalismus bedeutet, wird nicht begriffen. Der Begriff stellt das konventionelle Gleichgewichtsdemokratie nämlich auf den Kopf. Für Schumpeter ist klar: Entwicklung ist kein Ergebnis dessen, dass Firmen ihre Produktion optimieren und effizienter werden. Also, mit anderen Worten, dass Firmen das tun, was sie schon immer taten, nur eben kostengünstiger und effizienter. Nein, Entwicklung ist ein Ergebnis von Innovationen, das heißt von der Schaffung von etwas Neuem, zum Beispiel neuen Produktionsmethoden, Organisationsformen oder Produkten. Formal kommt es dabei durch eine Neukombination der Inputfaktoren – Arbeit und Kapital – zu einem Vorteil für das Pionierunternehmen im Markt, das durch eine höhere Produktivität einen relativen Kostenvorteil gegenüber der Konkurrenz hat. Letztere wird nun versuchen müssen, sich an die neuen Produkte, Methoden oder Organisationsformen anzupassen, um nicht vom Markt zu verschwinden. Dadurch steigt das Produktivitätsniveau insgesamt, die neuen Produktionsstrukturen ersetzen die alten, und der materielle Wohlstand der

Gesellschaft steigt. Schumpeter ist nicht so naiv zu glauben, dass dieser Prozess ein Selbstläufer ist. Er nennt in der Gesamtheit seiner Arbeiten eine Vielzahl verschiedener Bedingungen, die die Grundvoraussetzungen dafür bilden, damit Innovationen sich durchsetzen können. Dazu gehören: ein niedriges Zinsniveau, ein aktiver Staat, der die richtigen Rahmenbedingungen setzt, und ein unvollkommener Wettbewerb, der es den Unternehmen ermöglicht auch mal Projekte in den Sand zu setzen, ohne dass ihre Existenz gefährdet ist oder die Firma aufgrund leicht schlechterer Quartalszahlen direkt von den Finanzmärkten abgestraft wird.

Für Schumpeter ist es somit nicht »Wettbewerb« per se, der gut oder schlecht ist, sondern die *Art* des vorherrschenden Wettbewerbs ist entscheidend. Einerseits gibt es die Art des Wettbewerbs, die aktuell in der EU praktiziert wird. Diese Art setzt alle Akteure miteinander in Konkurrenz: Länder, Firmen, Arbeiter und so weiter. Hier werden die Unternehmen aufgrund der gesetzten Anreize zusehen, dass sie so kostengünstig und effizient wie möglich sein werden, was ja weitläufig gewünscht ist. Das Problem allerdings ist, dass es für Innovationen und neue Technologien keinen Platz gibt, da dies kurzfristige Ineffizienzen bedeuten würde, welche sich Firmen unter Druck und in einem wettbewerbsintensiven Markt mit geringen Margen nicht leisten können. Produktionsauslagerungen und Lohnsenkungen sind hier die wichtigsten Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Die andere, schumpeterianische Art des Wettbewerbs würde hingegen dafür sorgen, dass Firmen ihre Wettbewerbsfähigkeit *nur* über Investitionen und damit eine höhere Produktivität steigern können, wie zum Beispiel durch einen Schritt in Richtung neuer Technologien und Produkte. Dadurch, dass letztere neu sind und entsprechend einen monopolistischen Vorsprung im Markt haben (schließlich ist die Konkurrenz hier weniger intensiv), lassen sie sich besser bepreisen. Die Margen sind höher, der Preisdruck geringer. Einfache Produktionsauslagerungen oder Lohnkürzungen helfen in einem solchen Wettbewerb nicht weiter, denn die Produktivitätsvorsprünge und damit die relativen Kostenvorteile des Pionierunternehmens drängen die etablierten Firmen aus dem Markt, selbst wenn diese noch so billige Arbeitskräfte einsetzen wollten. Wer beispielsweise heute versuchen würde, Autos in der Produktion per Hand zusammenschrauben zu lassen, der könnte Löhne von einem Cent die Stunde zahlen und würde trotzdem nicht mit Peugeot oder Volkswagen konkurrieren können, welche hochproduktive und fast vollautomatisierte

Plattformen benutzen und damit mehr Autos in weniger Zeit, mit weniger Ressourcen und in besserer Qualität herstellen können. Die Löhne sind dort natürlich höher, aber dies ist aufgrund der höheren Produktivität gerechtfertigt. Wir sehen bereits, wer von Wettbewerbsfähigkeit spricht, muss die Löhne immer ins Verhältnis zur Produktivität setzen – und in einem schumpeterianischen Wettbewerb kommt es allein auf die Innovation, das heißt die neue Produktionsmethode, das neue Produkt, die neue Organisationsform an. Fixes Lohnniveau und flexible Profite, die sich aus den Produktivitätsunterschieden ergeben, heißt hier die Devise.

Beispiel Autoindustrie: der desaströse Wettbewerb in der EU

Um die in mancher Hinsicht womöglich abstrakten und theoretischen Ausführungen an einem Beispiel zu veranschaulichen, werden wir uns in diesem Buch der Automobilindustrie in Europa zuwenden. Hier werden wir sehen, dass in Europa ein destruktiver und darwinistischer Wettbewerb die Norm ist. Die Entwicklungen in der Automobilindustrie machen uns deutlich, dass all die Elemente, die Schumpeter mit einem destruktiven Wettbewerb in Verbindung setzt – das heißt Lohnsenkungen, Auslagerungen, Preiskämpfe und technologische Stagnation – all diese Faktoren finden wir in der Industrie wieder. Um zu zeigen, wie sich die Entwicklungen dabei auf die nationale Produktion und Beschäftigung auswirken, werden wir die Dynamiken in Deutschland und Frankreich unter die Lupe nehmen.

Entgegen der in Deutschland weit geläufigen Meinung, die Autoindustrie wäre hierzulande in den letzten Jahrzehnten von Erfolg zu Erfolg geritten, sprechen die empirischen Daten eine andere Sprache. Erst durch die radikalen Arbeitsmarktreformen von Gerhard Schröder und die Produktionsauslagerungen in den Osten haben es die deutschen Hersteller geschafft, Marktanteile zu gewinnen und ihre Margen zu erhöhen. Das hat die Produktion im Land gesichert. Die auf diese Weise gewonnene Wettbewerbsfähigkeit hatte jedoch direkte Auswirkungen auf die Industrie in Frankreich, die sich zu Beginn der 2000er-Jahre noch sehr gut entwickelt hatte.

Die Gewinne der Marktanteile der Deutschen gingen mit den Verlusten der Franzosen einher, da der europäische Markt stagnierte und die Verschiebungen somit ein Nullsummenspiel waren. Die Auslastung der Werke in Frankreich fiel,

was die Produktionskosten insgesamt in die Höhe trieb und die Margen in den Keller jagte. Unter dem Druck der Finanzmärkte, welcher im Rahmen zweier Krisen (Weltwirtschafts- und Eurokrise) zunahm, blieb den Franzosen nichts anderes übrig, als dem deutschen Model zu folgen. Das hieß: Lohnsenkungen in der Heimat und massive Auslagerungen. Nach den Reformen gab es im Hinblick auf die Profitabilität der deutschen und französischen Hersteller keine großen Unterschiede mehr. Im Jahr 2019, zum Beispiel, dem letzten »normalen« Jahr vor Corona, waren sowohl Renault als auch Peugeot deutlich profitabler als Daimler und ähnlich profitabel wie Volkswagen mit Margen im mittleren Bereich.

Profitabilitätsweltmeister und Exportweltmeister läuft in dem Fall nicht wirklich zusammen – und wenn die Qualität deutscher Autos doch so überragend ist, dass jeder Mensch auf der Welt eins haben möchte, wie es teilweise im öffentlichen Diskurs suggeriert wird, weshalb sind dann die Margen so schwach? Ein weiterer Punkt, der selten erwähnt wird, ist, dass die Absatzfinanzierung der deutschen Autos häufig über die eigenen Autobanken läuft. Die deutschen Konzerne BMW, Daimler und VW geben circa drei- bis viermal so viel Geld für den Betrieb ihrer Finanzierungsabteilung aus, wie sie in Forschung und Entwicklung stecken. Über die Hälfte der abgesetzten Fahrzeuge bei BMW und Daimler werden über Leasing oder durch Kredite der eigenen Hausbank finanziert. Zur Refinanzierung der Finanzabteilungen werden jährlich Milliardensummen an den Anleihemärkten angezapft – und da die deutschen hier deutlich günstigere Konditionen vorfinden als die Italiener und Franzosen, können sie billigere Kredite und Leasingraten an ihre Kunden weiterreichen, wodurch den anderen Herstellern wieder Marktanteile verloren gehen. Dieses Modell der Absatzfinanzierung ist auch der Grund dafür, weshalb die deutschen Firmen nominal hohe Profite vorweisen, der Cashflow hingegen – also der eigentliche Geldeingang auf dem Konto der Hersteller – extrem gering ist.

Ein anderer politischer Rahmen wird gebraucht

Das Beispiel der Automobilindustrie veranschaulicht, dass es im europäischen Wettbewerb nur darum geht, wer am kostengünstigsten produzieren kann. Einen technologischen Umbruch, weg von den alten Verbrennungsmotoren, gab es nicht. Durch die Coronakrise wurde es mehr als deutlich, wie sehr die deutschen Hersteller über den Zeitverlauf hinweg ins Hintertreffen geraten sind – und vor allem Volkswagen versucht nun mit allen Mitteln, den Rückstand

so schnell wie möglich aufzuholen.

Dass die Konzernleitungen ihre Vorteile in einer alten Technologie bis zum letzten Cent ausreizen wollten, kann ihnen nicht vorgeworfen werden. Kapitalistische Firmen sind keine Wohltätigkeitsorganisationen, sondern werden an den Finanzmärkten brutal abgestraft, sofern sie nicht liefern. Entsprechend nimmt man kurzfristig alles mit, was man kriegen kann. Dies muss sich ändern. Zwar wäre eine Reform der Finanzmärkte ein Schritt in die richtige Richtung, um etwas Druck vom Kessel zu nehmen und den Horizont etwas über die Quartalszahlen hinaus zu erweitern. Doch in diesem Buch wird es noch um etwas viel grundlegenderes gehen: Die Politik muss einen Rahmen setzen, der den Firmen keine andere Wahl lässt, als zu investieren. Dazu braucht es aber ein Verständnis dessen, was wirtschaftliche Entwicklung vorantreibt – und ein ganz anderes Verständnis dessen, wie ein Markt funktioniert.

Dieses Buch liefert ein solches Verständnis und wird, auch im Hinblick auf die anschaulichen Erkenntnisse aus der Automobilindustrie, drei wirtschaftspolitische Maßnahmen ausarbeiten, die als Minimalforderung verstanden werden sollen, um einen Wettbewerb zu institutionalisieren, der Qualität über Quantität priorisiert und die Entwicklung in Europa fördert. Selbstverständlich wird in den kommenden Jahren eine Unzahl weiterer Reformen nötig sein, um den vielseitigen Herausforderungen unserer Zeit gerecht zu werden. Doch werden wir uns in dem Buch auf drei Maßnahmen beschränken, um der Gefahr vorzubeugen, dass wir die Mücken aussieben und dafür Kamele verschlucken.

Bevor wir uns nun in die Analyse stürzen, so gestatten Sie mir noch einige Anmerkungen. Erstens bezüglich der Empirie. Hin und wieder werde ich auf Interviews verweisen, die ich für dieses Buch und für meine abgeschlossene Promotionsarbeit³ geführt habe. Um die quantitative Analyse zu komplementieren, führte ich 38 Experteninterviews, unter anderem mit Finanzanalysten, Bankern, Ratingagenturen, Gewerkschaften, Managern der Autokonzerne, Beratern, Journalisten, Akademikern und Politikern. Wenn ich im Folgenden auf »Experten« verweise, beziehe ich mich auf diese Gruppe, doch aus Gründen der Anonymität, die ich den Teilnehmern im Rahmen der Forschungsarbeit gewährte, werde ich keine Namen nennen. Zweitens ist es mir wichtig klarzustellen, dass ich an einigen Stellen eine generische Pluralform ohne Gendersternchen (oder Ähnliches) verwenden werde. Da ich die meiste