

## **SheDrivesMobility 97 - Patrick zur Autoindustrie**

Katja, Einleitung (0:16)

Hallo und schön, dass du wieder einschaltetest. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage unterhalte ich mich hier nicht nur über die Mobilität der Zukunft, sondern auch über viele andere Dinge, die ExpertInnenen mit mir teilen, um mal gemeinsam zu schauen, was müssen wir eigentlich tun, um endlich die Verkehrswende zu starten. Ich freue mich sehr, dass ich aktuell den Deutschen Wirtschaftsbuchpreis für „Autokorrektur“, mein Buch, erhalten habe, aber auch zwei Preise beim Deutschen Mobilitätspreis bekommen zu haben, denn das wurde vom Verkehrsministerium ausgelobt. Umso mehr gehe ich bestärkt in das Jahresende, weil solche Preise natürlich für mich eine Bedeutung haben. Wenn ihr dranbleiben wollt an meinen Themen, dann schaut mal bei Steady vorbei. Da habe ich alle, also Sonn- oder Samstage, je nachdem, was ich schaffe, einmal die Woche auf jeden Fall, einen Newsletter. Ich nehme euch so ein bisschen mit auf die Reisen, auf die Lesereise, auf die Vorträge, die ich mache, teile aber auch spannende Infos rund um die Welt, was Mobilitätswende angeht. Nun aber zur heutigen Folge. Patrick und ich haben uns auch über Social Media gefunden, weil er sich in seiner Promotion mit einem ganz spannenden Thema auseinandergesetzt hat. Es geht nämlich um die Autoindustrie und auch um so ein bisschen den Mythos des Wirtschaftswunders, was bis heute ja immer noch der Autoindustrie zugeordnet wird. Natürlich, nach den Kriegsjahren war es eine Industrie, die uns nach vorne gebracht hat in dem Sinne, dass wir

nach den Kriegsjahren schon mehr Autobahnen hatten, als überhaupt Autos fahren. Also schon damals hat es eigentlich angefangen, dass der Autoverkehr der Verkehr der Zukunft sein sollte und damit auch alle anderen Formen vielleicht auch so ein bisschen reduziert worden sind. Womit hat Patrick sich nun genauer beschäftigt? Es geht um Bilanzen, es geht um Performance, es geht um Finanzen, auch im Sinne von überfinanziert. Und um bestimmte Eindrücke und Einblicke in die Margen und andere Messgrundlagen, die wir normalerweise in der Wirtschaft so anlegen. Patrick ist jemand, der da unglaublich tief eingestiegen ist. Er hat ein Buch geschrieben, Kampf der Nationen heißt es, das sich so ein bisschen auch damit beschäftigt, ja, wie sieht es eigentlich aus, wie real ist diese Welt, in der Autoindustrie sich wirtschaftlich bewegt eigentlich noch, und ich finde, er hat eine sehr coole Art und Weise, das zu vermitteln, wenn sogar ich das verstehe. Und ist das wirklich so, dass es einen Markt noch gibt in der Autokonkurrenz, sage ich mal, von Konzernen? Oder ist es vielmehr so, dass sich diese Art von Industrie sehr weit weg entwickelt hat vom Markt? Patrick bringt aber auch noch ganz andere Einblicke mit. So habe ich gelernt, dass innerhalb von wenigen Tagen so viel Geld um die Welt geschickt wird, dass bestimmte BIPs, also Bruttoinlandsprodukte, von Ländern übertroffen werden. Das ist alles sehr entkoppelt von den wirklichen Marktwerten. Wir sprechen auch darüber, warum so Firmen wie Porsche zum Beispiel sich 2022 noch mal entscheiden haben können, an die Börse zu gehen. Und er gibt am Ende aber auch die Hoffnung, dass wir einfach Wettbewerb anders denken müssen. Und dass es dazu relativ einfach ist, neue Lösungen zu

finden, indem wir eine willensfähige Politik haben, die halt wirklich real auf klimapolitische Diskurse und Notwendigkeiten reagiert, wo natürlich das Auto auch ein Problem darstellt. Ich glaube, es hilft so ein bisschen, was Patrick uns erzählt, auch mal wieder auf den Boden der Tatsachen zurückzukommen. Weil es ist ja schon fast ein Tabu, die deutsche Autoindustrie kritisch zu sehen. Ich glaube, ihr kriegt hier viele Hinweise und viele auch neue Ideen, mal hinzuschauen, was ist es überhaupt mit dieser sogenannten Schlüsselindustrie? Wie sind die Fakten? Wo trägt unter anderem auch Lohn-dumping und das Aussortieren an SubunternehmerInnen dazu bei, dass die Autoindustrie noch so dasteht, wie sie halt dasteht? Viel Spaß bei der Folge. Ich freue mich wie immer über Empfehlungen von meinem Podcast. She Drives Mobility freut sich auch immer über Feedback. Und ich wünsche euch jetzt viel Erkenntnis mit Patrick.

Katja (4:37)

Ja, ich freue mich total, dass ich die Möglichkeit habe, mit einem Fachmann zu sprechen. Weil ich habe es gerade ja schon im Vor-gespräch ein bisschen erwähnt, als Literaturwissenschaftlerin und Soziologin, es wird da sehr stark und kritisch beäugt, ob Katja Diehl irgendwas zur Wirtschaft sagen kann. Aber bevor wir anfangen mit dem Gespräch, stell dich doch einmal kurz vor, wer du bist und was du so tust.

Patrick (5:03)

Ja, hey, ich bin der Patrick Kaczmarczyk, bin derzeit Referent beim Wirtschaftsforum der SPD, bin natürlich aber hier mit meinen eigenen Ansichten, also nicht die des SPD-Wirtschaftsforums, war

davor Berater bei den Vereinten Nationen in Genf in der UNO-Organisation für Welthandel und Entwicklung und habe dort viel zu Kapitalmarktstabilität gemacht, davor im Nahen Osten gearbeitet, zur wirtschaftlichen Stabilisierung und nebenbei dann auch noch in Sheffield promoviert mit einem Visiting Fellowship in Paris und dort habe ich dann eben so ein bisschen geschaut, wie Mikro und Makro irgendwie zusammenhängen, also Entwicklung der Autoindustrie mit größeren Entwicklungen in der Handelsbilanzproduktion und Beschäftigung, hauptsächlich dann in Europa.

Katja (5:57)

Das ist vielleicht auch der erste Unterschied, den wir machen müssen, um alle mitnehmen zu können, die nicht so tief im Thema stecken wie du. Was ist denn der Unterschied zwischen Mikro- und Makroökonomie und wo zieht man da vielleicht auch die Grenzen?

Patrick (6:09)

Ja, also man könnte ja theoretisch sogar noch eine dritte Ebene, also diese Meso-Ebene, dann irgendwie mit reinwerfen. Also das Makro, das muss man sich vorstellen, das sind so die ganz großen Bewegungen vielleicht, wenn man da eine Parallele zur Physik ziehen möchte, so die Bewegungen der Planeten. Also das wäre jetzt so was Klassisches wie die Leistungsbilanzen, die Handelsbilanzen, die Produktion, Beschäftigung, Zinsniveaus und, und, und. Das gehört so alles in den Bereich der Makroökonomie. Meso-Level könnte man dann natürlich sagen, sind dann vielleicht Regierungen, Institutionen, etc. Und die Mikroökonomie, das sind dann wirklich teilweise einzelne Märkte oder sogar auch einzelne Konsumenten. Also wenn man dann da nochmal die Parallele zur Physik ziehen

möchte, ist das dann vielleicht eher so im Bereich der Quantenphysik. Also wenn wir uns so die kleinen Quanten da anschauen, wie die sich bewegen, was aber nicht unbedingt eins zu eins auf die Makro dann übertragen werden kann. Weil da gibt es halt auch schon Unterschiede, die sich einfach, also sagen wir es mal so, das große Ganze ist mehr als die Summe der Einzelteile und das ist dann manchmal schwierig, wenn man dann von der Mikroebene auf die Makroebene dann springen möchte.

Katja (7:19)

Wenn wir jetzt konkreter auf deine Promotion schauen, womit hast du dich da beschäftigt? Wie bist du ans Thema gekommen? Und wie bist du in die speziellen Details vielleicht auch gegangen?

Patrick (7:29)

Also, ich hab in England promoviert, und dort gibt es von Seiten der Universitäten immer ziemlich viel Druck, dass man möglichst schnell die Doktorarbeit durchzieht. Also, drei Jahre ist da die Deadline. Und da wird dann auch nicht wirklich geschaut, inwiefern man jetzt vielleicht große Fragen beantworten kann, oder, oder, oder. Sondern da wird geschaut, was ist das Projekt, kriegt man das in drei Jahren durch, und dann kriegt man entweder den Daumen hoch oder den Daumen runter. Hat auch damit zu tun, dass dann die Bewertung der Universität davon abhängt, wie viele Doktoranden sie in dem und dem Zeitraum durchbringen, und das gibt dann wiederum mehr Geld von der Regierung. Von daher ist es in einem industrialisierten Bildungssystem schon so, dass man da auch so ein bisschen auf die Kennzahlen achten muss. Und für mich war das dann so, ich hab mich viel mit der Freihandelstheorie

beschäftigt. Und die Idee, die ich dann hatte, war einfach zu gucken, gut, wie verhält es sich mit transnationalen Unternehmen und der Theorie des Freihandels, also des komparativen Vorteils, es geht ursprünglich auf Ricardo zurück, der gesagt hat, wenn jedes Land sich auf das spezialisiert, was es am besten kann, dann geht's allen Ländern besser. Und von so einer Welt haben wir uns natürlich mittlerweile verabschiedet, weil transnationale Konzerne bestimmen den Welthandel, also ein Drittel des gesamten Welthandels findet ja auch innerhalb von Konzernen statt. Also, dass man einfach von irgendeiner Filiale in China etwas nach Deutschland importiert zum Beispiel. Von daher ist das eine ganz andere Welt, und dann hab ich mich gefragt, wie schaut das dann aus, diese Theorie, wenn wir das mit transnationalen Unternehmen in Europa analysieren, an einem Fallbeispiel, weil das ist auch etwas, was in der Wissenschaft, vor allem in den Sozialwissenschaften, sehr, sehr beliebt ist, Fallbeispiele zu machen, die lassen sich gut publizieren. Dann dachte ich, gut, dann nehme ich die Autoindustrie, da hab ich schon was drüber gelesen. Und da finde ich bestimmt auch Leute, mit denen ich sprechen kann, weil ich kein Experte darin war, Zahlen hatten wir im Bloomberg-Terminal bei uns, da komme ich auch gut ran. Von daher dachte ich mir, schau ich das einfach mal so an, drei Jahre ziehe ich bestimmt durch, dann gucken wir weiter.

Katja (9:35)

Und du hast schon zugegeben, dass du positive Vorurteile hattest, dass du die Autoindustrie, wie ja viele das auch tun, weil die Autoindustrie einfach sehr gute PR-Arbeit macht, als innovativ, als Leis-

tungsträger, als vielleicht auch so eine Art Leuchtturm in der Wirtschaftsszene gesehen hast. Wie war denn so das Erwachen und wodurch ist das passiert?

Patrick (10:00)

Also ja, im Grunde ist man da natürlich schon mit einem gewissen Bias da irgendwie reingegangen, weil man liest ja die Zeitungen, man bekommt das ja aus den Medien mit und dann werden da überall Rekordprofite verkündet und die deutschen Autos, also was weiss ich, BMW, Mercedes, die sind ja auch immer super schick. Also das assoziiert man damit ja auch direkt. Und die Grundidee, die ich da eben hatte mit der Theorie des komparativen Vorteils, wäre dann zu sagen, ja gut, die deutschen Autohersteller haben sich dann halt auch nur auf dieses Premium-Segment da fokussiert. Also dieses typische Argument es ist unsere Qualität, die den Exportsektor ausmacht und die anderen eben nicht. Und das wäre dann der große Unterschied so, dass man das dann ja recht schnell hätte abarbeiten können. Und das große Erwachen kam dann, als ich angefangen habe mit einem Finanzanalysten in London zu sprechen, mit einem bekannten Autoanalysten in London. Und weil ich davor eben mir die Zeitungen angeschaut habe, mit ein paar Journalisten gesprochen habe, da hieß es immer, ja die Deutschen, die haben alles richtig gemacht und war alles super und unglaublich viele Umsätze und Rekordprofite. Und das waren die besten Jahrzehnte der Automobilindustrie. Und die Franzosen haben dann auch immer mit so ein bisschen Neid nach Deutschland geschaut. Und deshalb war eine meiner Eröffnungsfragen dann, ja wie erklären Sie sich denn den Erfolg der deutschen Au-

tomobilindustrie in den letzten 20 Jahren? Und wie Finanzmarkt-Analysten eben so sind, also die nehmen ja kein Blatt vom Mund, war dann direkt die Frage, ja was für ein Erfolg? Von welchem Erfolg sprichst du? Die Margen, die sind eine Katastrophe. Dividenden haben sie nie wirklich ausgezahlt. Hast du dir mal die Cashflows angeschaut? Und guck mal, wo wir technologisch stehen, ja im Vergleich zu einem Tesla oder einem BYD in China. Also ich sehe da keinen Erfolg. Von welchem Erfolg sprichst du? Und ich dachte mir nur so, uh, okay, interessant. Und genau daraufhin habe ich mich dann, bevor ich dann weitere Interviews gemacht habe, nochmal deutlich tiefer in die Kennzahlen und die Daten gestürzt. Und ja, tatsächlich konnte man da sehen, dass die Margen alles andere als überragend waren. Also da gab es nicht den Unterschied zwischen den Franzosen in Anführungszeichen und den Deutschen. Cashflows, waren eine absolute Katastrophe, weil extrem viel des Absatzes einfach von der eigenen Finanzdienstleistung finanziert und dann dadurch verkauft wurde. Mittlerweile werden ja auch über die Hälfte der Autos über Kredit oder Leasing vergeben und das vergibt dann die eigene Autobank. Bei den Top-Top-Top-Modellen sind die Anteile natürlich nochmal deutlichst höher. Das heißt, dass im Sinne von Cashflow da nicht wirklich viel reinkommt, weil das ist ja wirklich so der Gate-Eingang, der den Weg auf die Bankkonten der Hersteller findet. Im Unterschied zum Profit, ja, das muss man da ja auch dann immer unterscheiden, wenn man sich die Kennzahlen anguckt. Und klar, technologisch haben wir das glaube ich spätestens seit Corona irgendwie alle mitbekommen, wie unglaublich weit die deutsche Automobilindustrie da hin-



terherhinkt. Und das hat dann schon einige der Bilder bei mir, die ich im Kopf hatte, dann so ein bisschen korrigiert.

Katja (13:07)

Das war ja auch eine spannende Zeit, in Anführungsstrichen, weil gefühlt die Autoindustrie während der Pandemie nur husten musste und sofort auch Milliarden bekommen hat vom Staat. Andere Staaten gehen da ja auch ganz anders mit um. Ich glaube, in Frankreich ist es so, dass du nicht Dividende ausschütten und gleichzeitig Kurzarbeitergeld beantragen darfst. In anderen Ländern wie Österreich wurden an diese Gelder ja auch irgendwelche Bedingungen geknüpft, z.B. inner-österreichisches Fliegen zu verunmöglichen, indem die Air Austria mit ÖBB reden musste. Hast du das Gefühl, dass die deutsche Politik diese Bias auch hat und einfach weiterträgt, auch in den Handlungen, in einem gewissen Grundvertrauen? Weil ich würde ja als Person, die die Gelder vergibt, immer auch denken, es muss dann aber auch besser werden im Sinne von Klimarelevanz, im Sinne von Produkte mal zu hinterfragen.

Patrick (14:05)

Ja, ich glaube, ich würde dir da schon zustimmen, dass es da diesen Bias in der Politik gibt. Ja, also natürlich ist die Autolobby, das ist glaube ich auch kein Geheimnis, unglaublich gut vernetzt gewesen, hat unglaublich gute Arbeit gemacht. Und das habe ich von französischer Regierungsseite gehört, wo sich dann Regierungsberater, aber dann auch einige der Manager der französischen Autokonzerne dann immer darüber aufgeregt haben, wie vor allem in Brüssel die deutsche Autolobby dominiert hat. Das war ja so der

zentrale Hebel, den man da hatte, natürlich auch teilweise mit Unterstützung von Angela Merkel, die da persönlich intervenierte teilweise, um Emissionsziele zum Beispiel hinten rauszuschieben. Oder das war ja so das beliebteste Argument der Deutschen immer, dass man ja jetzt nicht nur große Autos irgendwie belasten dürfte, sondern dass alle Autos ihre Emissionen dann senken müssten, was ja auch aus Klimasicht natürlich Unfug ist, weil es geht eben darum, den absoluten Ausstoß zu reduzieren. Und da bringt es mir nichts, wenn jetzt so ein 2-Tonnen-Auto irgendwie effizienter ist pro Gewicht oder relativ zum Gewicht, als jetzt kleinere Autos, die dann deutlich weniger ausstoßen. Ich glaube, es hat sich so ein bisschen geändert mit dem Dieselgate. Da ist, glaube ich, teilweise schon deutlich mehr Skepsis in der Politik dann gegenüber den Autoherstellern. Also es ist jetzt nicht mehr das, was es davor war. Das kann man, glaube ich, schon sagen. Aber ja, nichtsdestotrotz, wir sind natürlich auch in gewissen Pfadabhängigkeiten da, wo wir eben noch extrem viel Beschäftigung und auch in der ganzen Lieferkette an der Automobilindustrie hängen. Und das zu transformieren, das wird jetzt die große Herausforderung sein. Und dafür braucht es dann eben kluges politisches Management, was sich auch von solchen Biases dann irgendwie lösen kann.

Katja (15:59)

Und jetzt nochmal zurück auf deine Promotion. Du hast ja gerade sehr schön zu Anfang geschildert, dass der Herr ganz erstaunt war, dass du von einer erfolgreichen Autoindustrie gesprochen hast. Wie bist du jetzt in deiner Analyse da vorgegangen und wie war auch das Ergebnis letztlich?

Patrick (16:18)

Also ich habe mir die Literatur der komparativen politischen Ökonomie dann angeschaut, wo transnationale Konzerne eben auch fehlen, aber das hat institutionell dann ganz gut reingepasst vom Ansatz her, wo ich dann gesagt habe, ja das ist ja alles toll, was ihr hier macht mit diesen verschiedenen Wachstumsmodellen. Also in dieser Literatur geht es ja speziell dann um Wachstumsmodelle und die haben auch keine transnationalen Unternehmen wirklich im Blick gehabt und entsprechend bin ich dann ja von der, ich sag mal, Makroebene dann ganz runter auf die Mikroebene gegangen. Also ich habe angefangen mir anzugucken, wie sich die großen Indikatoren entwickelt haben, Beschäftigung, BIP und so weiter. Dann habe ich mir die Industrien angeschaut, wie die sich entwickelt hat, also Produktion innerhalb der einzelnen Länder und, und, und. Dann bin ich runtergegangen auf den Markt, wie sich der Markt entwickelt hat. Der hat natürlich stark stagniert, auch in Osteuropa, wo man noch ein bisschen mehr Aufholbedarf hätte, hatten wir jetzt auch nicht so das rasante Wachstum, aber das war hauptsächlich dem geschuldet, dass viel importiert wurde. Also die Gebrauchtwagen praktisch, die wir in Westeuropa nicht mehr benutzen wollten, dann die Märkte dort im wahrsten Sinne des Wortes einfach überschwemmt haben. Und dann bin ich runter auf die Mikroebene gegangen und habe mir wirklich angeschaut, so was ist in den einzelnen Konzernen passiert und bin dann in einem allerletzten Schritt dann wieder auf die Makroebene gegangen und habe geschaut, welche wirtschaftspolitischen Gründe für diese Entwicklungen gibt es. Und was wir da gesehen haben ist, dass zu

Beginn der 2000er, also wenn wir auf Konzernlevel bleiben, die französischen Autohersteller gar nicht so schlecht dastanden, ganz im Gegenteil, ganz gut. Da gab es auch im Handelsblatt ganz viele Artikel darüber, wie toll doch die Produktivität wäre und super und klasse und alles. Und in Deutschland hat sich das Bild mit der Agenda 2010 dann wirklich angefangen zu wandeln, wo man dann Tarifverträge aufgeweicht hat, Löhne gedrückt hat und, und, und. Und das hat den Deutschen natürlich einen Kostenvorteil gegeben und das hat denen dann auch ermöglicht, einen stagnierenden Markt insgesamt dann zu penetrieren. Also vor allem Volkswagen war dann so, ja, eigentlich der Player im europäischen Markt. Die sind dann nach der Finanzkrise auf einen Marktanteil von knapp 25 Prozent gekommen. Also jedes vierte Auto, das neu zugelassen wurde, war von der Volkswagen-Gruppe. Und gleichzeitig ist es natürlich so, dass wenn wir einen stagnierenden Markt haben, eine Firma oder Daimler, BMW, die können auch ihre Marktanteile deutlich steigern. Und wenn die dann natürlich ihre Marktanteile steigern, verlieren andere ihre Marktanteile. Also es ist dann ein Nullsummenspiel, wenn der Markt stagniert. Und das hat man dann gesehen, dass es zunächst einmal, ja, zu Lasten der Produktion in Frankreich ging. Dass dann Renault und PSA, Peugeot, Citroën, dass die dann weniger produziert haben und dann Beschäftigung ausbauen mussten. Und ja, im Grunde, was die dann gemacht haben, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, war, dass sie ihre Produktion komplett nach Osteuropa ausgelagert haben. Das haben die Deutschen auch schon sehr früh gemacht. Aber dort waren es vor allem die unteren Teile der Wertschöpfungskette, was

dann natürlich auch nochmal zur höheren Wettbewerbsfähigkeit der Autoindustrie hier beigetragen hat. Aber ja, da hat man ganz schön so diese Wechselwirkungen gesehen zwischen Expansion in Deutschland und dann einer Kontraktion in Frankreich. Andere Länder haben sich natürlich auch eingeschaltet. Also ganz dramatisch wurde es während der Eurokrise, als die Deutschen weiterhin Autos auf den Markt geworfen haben, als gäb's keinen morgen mehr, und der damalige Fiat-Chef Marchionne dann auch gesagt hat, VW würde ein Blutbad in Europa veranstalten mit dem, was sie machen, ein Blutbad bei den Margen. So hat er das genannt. Was dann ein großes Zerwürfnis zwischen den ganzen Konzernen gab. Im Grunde hat sich seither die Lage so ein bisschen verfestigt. Die Produktion ist auf einem sehr niedrigen Stand in Frankreich. Die haben dort ein bisschen mehr in erneuerbare Technologien investiert, in andere Antriebssysteme. Wenn wir uns in Frankreich umschauen, haben wir dort viel mehr elektrische Autos auf den Straßen, auch eine viel bessere Infrastruktur dafür. Ja, und hier in Deutschland hängen wir dann irgendwie noch hinterher. Im Grunde war es auf lange Sicht ein Spiel, bei dem alle wirklich verloren haben. Es ging zulasten der Produktion und Beschäftigung in den Ländern. Auch in Frankreich hat man mittlerweile unglaublich prekäre Verhältnisse. Ich glaube, auch bei Renault waren es fast die Hälfte oder sogar ein bisschen mehr als die Hälfte der Arbeitnehmer, die von Leiharbeitsfirmen kamen. Also im Grunde genau das gleiche Modell, was man in Deutschland gemacht hat, dass man einfach die Löhne gedrückt hat, Leiharbeitsfirmen angezapft hat. Im Grunde stehen alle irgendwie schlechter da. Auch die Automo-

bilindustrie selbst hat natürlich durch dieses Exportmodell, was man da hatte, hat man sich dann in eine Nische legen können. Man hatte die relativen Vorteile dadurch, dass der Euro nicht aufwerten konnte. Man hat dann wie verrückt exportiert und musste gar nicht in neue Antriebsfelder, in neue Technologien gehen, weil man auf kurze Sicht erfolgreich so fahren konnte. Das hat natürlich auch noch andere Gründe. Vielleicht kommen wir da auch noch mal drauf zu sprechen. Stichwort Finanzialisierung. Aber im Grunde ist das ein Modell gewesen, was im Endeffekt nur Verlierer produziert hat und die Aufgabe jetzt umso schwieriger macht, dass wir da in Zukunft wirklich eine nachhaltige Transformation reinbekommen, die irgendwo auch mit dem Klima vereinbar ist, aber gleichzeitig natürlich auch dafür sorgt, dass wir gute Jobs behalten, gute Bezahlung und keine prekären Arbeitsverhältnisse, weil andernfalls kann man sich natürlich auch sämtliche Anstrengungen für den Klimaschutz dann irgendwo abschreiben, wenn man dafür keine Mehrheiten gewinnen kann. Also das mal so in einem Rundumschlag, was ich da ...

Katja (22:42)

Ich find das total interessant, was du sagst, weil das ist ja was, was ich auch beobachte, dass diese guten Jobs in der Autoindustrie, die ja nun mal daraus bestehen, dass die wirklich auch gut bezahlt werden und dass bisher ja auch immer so eine gewisse Sicherheit damit vermittelt wurde, dass die dritte, vierte Generation mittlerweile bei Volkswagen arbeitet und so weiter. Dass das ja durch den Mechanismus, den du gerade erläuterst, auch gefährdet wird, als Erzählung aber immer noch sehr präsent ist, dass das die guten

Jobs sind, was mich eh total ärgert, weil meiner Meinung nach die Pflege in der Pandemie jetzt gerade viel mehr als guter Job zu sehen ist, weil sie halt Menschenleben retten und weil sie auf Basis schlechter Bezahlung und schlechter Arbeitsbedingungen einfach trotzdem einen super Job machen, obwohl auch viele gerade rausgehen leider aus der Pflege. Meine Frage wäre nochmal, weil jetzt 2011 der erste Autogipfel bei Angela Merkel war, bis heute haben wir übrigens keinen Mobilitätsgipfel, wurde uns ja versprochen von Volker Wissing, bin ich noch gespannt. Aber so ein Jahrzehnt Autogipfel, 2011 wurde versprochen, eine Million Elektroautos in Deutschland und so weiter und dann wurde einfach nichts getan. Also die deutsche Branche hat meiner Meinung nach selber als Autoindustrie viele Zweifel gesät, dass Elektromobilität das Richtige ist. Hat also in den KundInnen selber auch Zweifel gesät, kauf ich mir dieses Produkt ja/nein? Natürlich, weil mit dem Verbrenner auch einfach mehr Marge erzielt werden kann. Also es sind ja weniger Teile, es ist weniger Werkstatt. Wie betrachtest du so einen Produktwechsel, der ja nicht Verkehrswende ist, aber immerhin die Evolution des Produktes Auto, weil wir müssen weniger Autos haben und wenn sie noch fahren, geteilt und elektrisch, wäre da jetzt so mein Dafürhalten für die Zukunft. Aber wie siehst du da die deutsche Branche? Weil du musst ja als Unternehmen auf Markt reagieren und Auto ist für mich ja überhaupt nicht Markt, weil dafür ist viel zu viel Subvention drin, dafür ist viel zu viel an Infrastruktur, die einfach auch ins Auto drängt, plus aber die Gefahr, dass deutsche Autoindustrie einfach nicht den Markt entwickelt, im Sinne von voll elektrisch werden, im Sinne von erneuerbare En-

ergien. Also wie hast du da auch reingeschaut, wie markttauglich, um es jetzt mal so laisch auszudrücken, ist die Autoindustrie überhaupt noch in Deutschland?

Patrick (25:11)

Ja, also ich glaube, da spielen ganz, ganz viele verschiedene Faktoren mit rein. Ein zentraler Akteur bei jeglicher Transformation ist eben der Staat. Und ich finde es da dann auch ein bisschen zu leicht, das immer auf die Unternehmen abzuwälzen, weil letztendlich setzt der Staat die Rahmenbedingungen. Und da hätte er zum Beispiel, und das war auch etwas, was der besagte Finanzanalyst mir gesagt hat, wenn es diese Agenda 2010 nicht gegeben hätte, dann wäre es schon viel früher zu einem Abbau der Produktionskapazitäten in dem Bereich gekommen, weil eben aufgrund dieses superintensiven Wettbewerbs in Europa die Margen halt wirklich schlecht waren. Also es ist bei allen Herstellern, da hat keiner wirklich groß geglänzt, was die Margen betrifft. Und dann wäre man einfach in andere Bereiche gegangen. Da hätte man auch schon Kapazitäten abgebaut, weil in Europa haben wir ja seit Jahren, seit Jahrzehnten schon Überkapazitäten, die natürlich auch auf die Marge drücken. Und dann hätte man in andere Bereiche gehen müssen. Natürlich müssen wir jetzt auch zum Beispiel überlegen, wie kriegen wir den ganzen Bestand transformiert. Das ist ja auch nochmal eine andere Frage. Wenn wir klimaneutral werden wollen, geht es natürlich auf der einen Seite um neue Felder, neue Produkte, andere Produkte, weniger Produkte, wie auch immer man das definieren mag. Aber auf der anderen Seite müssen wir natürlich auch schauen, wie wir den Bestand transformieren können. Da gab



es auch eine ganz interessante Studie von McKinsey zum Beispiel, die bis zum Jahr, ich weiß es gar nicht mehr, ich glaube es war 2040 gesagt haben, dass eine Billion insgesamt an zusätzlichen Investitionen kommen müssen für neue Felder, neue Produkte und, und, und. Und dazu 5 Billionen für die Transformation des Bestands. Also das betrifft natürlich auf der einen Seite die Autos, die wir haben, aber auf der anderen Seite natürlich auch Gebäude und so weiter. Also das sind immer so zwei Schienen, die man gleichzeitig mitdenken muss. Und wie ich die Entwicklung insgesamt sehe, ja wir haben halt ein wirklich schlechtes politisches Management gehabt in den letzten 10 Jahren. Das kann man nicht anders sagen. Also diese Euro-Krise, die da veranstaltet wurde, das war eine Tragödie, was da passiert ist. Und natürlich, wenn die Märkte in dem Ausmaß einbrechen, werden keine Unternehmen wirklich investieren. Dann bleiben Autos, die schon produziert waren, auf der Halde stehen. Und die Unternehmen, die dann besser positioniert sind, werden dann halt in einem Darwinistischen Überlebenskampf dann irgendwie versuchen, die anderen Konzerne dann eventuell noch aus dem Markt zu drängen. Also das war ein katastrophales Management. Dann hatten wir Diesel-Gate Mitte der 10er Jahre, was natürlich auch dann den Finger wirklich auf die Wunde gelegt hat, wie viel einfach falsch gelaufen ist. Und seit 2018 im Grunde haben wir auch einen leichten Rückgang der Produktion, der Nachfrage und sind seither konstant im Krisenmodus. Also es ist auch schwierig, Transformation zu organisieren. Und das ist das Wort, was man hier benutzen muss, Organisation, wenn es drumherum brennt. Weil da muss man irgendwie 24/7 dann Feuerwehr

spielen. Und dann bleiben einfach nicht viele Kapazitäten, um da wirklich voran zu preschen, obwohl es gerade jetzt oder auch schon vor 10 Jahren oder eher 20 Jahren nötig gewesen wäre, das zu machen. Also da sehe ich vor allem das politische Management in der Verantwortung, was in Deutschland und in Europa einfach schlecht war die letzten 10 Jahre, muss man so ganz klar sagen. Und auf der anderen Seite natürlich auch noch die Finanzmärkte, die seit der Krise nicht wirklich viel dazugelernt haben. Klar, wir haben jetzt deutlich mehr Regeln mit Basel 3 und 4. Aber von der Kurzfristigkeit, von der Orientierung her ist das alles gleich geblieben. Und da zockt man dann nur auf Quartalszahlen, da muss man wirklich liefern und wenn man nicht liefert, dann wird man abgestraft. Und selbst wenn man tolle Zahlen verkünden kann, also das beste Beispiel war Apple während der Pandemie, irgendwie, 2020, ja die verkünden einen Rekordprofit. Aber die dämpfen so ein bisschen die Wachstumsaussichten und boom, innerhalb eines Tages sind irgendwie 111 Milliarden an Marktkapitalisierung verschwunden, weil den Investoren das einfach nicht genug war. Und das muss man natürlich dann auch mit bedenken, dass Transformation, die Investitionen bedingt, die teilweise auch auf die Marge drücken können, weil viele Investitionen dann auch natürlich zu nichts führen werden oder erst Anwendungen hinten rausfinden werden, dann nicht getätigt werden. Wenn man dann lieber guckt, wie man dann irgendwie die Marge noch halbwegs vernünftig halten kann, wie man Dividenden auszahlen kann. Und in so einem System ist es auch schwierig, Transformationen zu organisieren, weil die Prioritäten eben anders gesetzt werden und wer dann nicht lie-

fert, wird abgestraft und dann durch Leute ersetzt, die eben liefern können. Also da ist auch meines Erachtens eine ganz, ganz starke systemische Komponente, die uns in dieser Misere irgendwo gefangen hält.

Katja (30:16)

Ich hab so bei solchen Dingen, weil wir grade von Finanzen und so ja noch gesprochen haben, das würd ich so als finale Frage dir noch mal stellen wollen, weil ich tatsächlich das Gefühl hab, es entkoppelt sich so auch immer mehr vom realen Leben. Es mutet an wie Pferdewetten, es gibt Aktien, es gibt irgendwie keinen realen Gegenwert mehr, alles bläht sich auf und fällt dann auch wieder wahrscheinlich zusammen, was ja auch total normal ist, weil's das in der Vergangenheit auch schon gab. Also ich habe mich komplett gewundert, dass Porsche zum Beispiel jetzt ja auch an die Börse gegangen ist, weil das erhöht ja den kapitalistischen Druck. Also, es ist ja etwas, wo das nicht nur um Anteilseigner wie den bekannten Familien in der Autobranche geht, sondern da kommen ja ganz andere Mechanismen rein. Wie beurteilst du solche Schritte, 2022 als Porsche dann noch mal an die Börse zu gehen? Und wie siehst du insgesamt dieses Einwirken von Finanzmarkt auf die Autoindustrie?

Patrick (31:08)

Ja, sehr kritisch, also auch nicht nur auf die Autoindustrie. Und ich meine, du hast es schon richtig gesagt, das hat sich komplett entkoppelt, was da auf den Finanzmärkten passiert und was in der Realwirtschaft passiert. Wir erleben immer wieder sehr, sehr starkes Herden-Verhalten, teilweise auch natürlich von Seiten der Unter-

nehmen, dass da Zahlen und Bilanzen geschönigt werden. Also da ist es ja auch immer eine Frage, mit welchen Informationen können wir überhaupt noch arbeiten, wenn da der Druck der Finanzmärkte so hoch ist. Also Jim Chanos, ein bekannter Finanzinvestor aus New York, der bekannt dafür ist, dass er Unternehmen shortet, also praktisch darauf wettet, dass sie im Wert verfallen würden. Der hat vor einem Jahr, war das, glaube ich, in der Financial Times gesagt, we live in the golden age of fraud. Also wir leben im goldenen Zeitalter des - Gott, „fraud“ jetzt im Deutschen? - also des Missbrauchs, der Lüge. Und Wirecard war so ein Beispiel, aber natürlich ist es auch bei ganz vielen anderen Firmen so, dass man möglichst viel, was weiß ich jetzt, Kosten dann irgendwie schaut, dass man die in die CapEX reinbekommt und nicht in irgendwelche anderen Posten da buchen muss und dass man die Zahlen dann möglichst schön präsentiert und, und, und. Also das spielt dann natürlich auch noch mit rein. Dann haben wir vier große Accounting-Firmen, die die Unternehmen praktisch prüfen sollen, wo sie halt auch nicht immer so ganz genau hinschauen. Also das ist auch ein anderes Problem. Wir taumeln irgendwie so von einem systemischen Problem zum nächsten und alle sind irgendwie miteinander verbunden. Aber diese Entkoppelung und auch so dieses unglaublich Kurzfristige, dass man wirklich nur schaut, wie sehen die Zahlen aus von Quartal zu Quartal, wie sind die Wachstumsaussichten? Jedes Wort wird auf die Goldwaage gelegt. Viele, viele Werten werden natürlich auch noch mal gehebelt. Ja, da gibt es ja diese ganzen Turbo Calls und wie das auch immer heißt, dass man dann praktisch mit, sagen wir, einem Euro Eigenkapital und dann

vier Euro Fremdkapital arbeitet, was natürlich, wenn dann die Werte gut platziert ist und gut ausgeht, bringt es einem enorme Gewinne. Auf der anderen Seite dann natürlich auch enorme Verluste. Wir haben Herdenverhalten, wir haben Algorithmen, die die Trades ausführen. Ja, das ist auch zum Beispiel bei den Rohstoffen ganz extrem. Also zum Beispiel bei Öl sind es ja mittlerweile 80% der Trades, die ja auch gar nicht mehr von Menschen ausgeführt werden, die sich da irgendwie was denken, sondern das sind dann einfach Algorithmen, die gucken, gut, wie waren die historischen Zahlen? Und wenn das jetzt so und so in die Richtung geht, dann wird es mit so und so einer Wahrscheinlichkeit in Zukunft auf diese und jene Weise sich dann weiterentwickeln und entsprechend kaufen oder verkaufen die dann die Aktien oder Vermögenspapiere, wie auch immer die dann gestaltet sein mögen. Und ja, das ist ein Riesenproblem, auch bei Währungsmärkten. Das haben wir bei der UNCTAD immer wieder thematisiert und auch analysiert. Das muss man sich auch mal vorstellen, dass jeden Tag 6,6 Billionen US-Dollar über die globalen Finanzmärkte gejagt werden. 75% davon durch Trading Desks in London, New York, Singapur und Hongkong. Man muss sich das mal in Relation setzen zu dem, was da jetzt beispielsweise ... , es heißt dann immer, man braucht die Devisenmärkte unbedingt, weil wir haben ja internationalen Handel, aber gut, wir haben dann nach drei Tagen bereits mehr Devisen um den Globus gejagt, als insgesamt weltweit im Jahr an Exporten produziert beziehungsweise exportiert werden. Nach noch nicht einmal zwei Wochen haben wir das globale BIP überschritten, nach genau 13 Tagen. Und der Rest ist dann halt einfach pure Spekulation. Und

was das vor allem im globalen Süden in den Entwicklungsländern verursacht, das ist völlig verrückt. Also wir merken das bei uns jetzt so ein bisschen, wie Schocks eben, ja, unser wirtschaftliches Management oder unser ökonomisches Management praktisch unglaublich schwierig machen. Und wir haben hier halt viel bessere institutionelle und auch wirtschaftliche Voraussetzungen als jetzt im globalen Süden. Und für die ist die Situation, die wir jetzt erleben hier, für die ist das dort der Alltag. Und dann muss man sich auch nicht wundern, warum da auch entwicklungstechnisch einfach mit Ausnahme von China in den letzten 40 Jahren nichts passiert ist.

Katja (35:36)

Da muss natürlich die finale Frage von mir heißen, lieber Patrick, du hast jetzt ja eine Status-Quo-Analyse gemacht, ist da noch Hoffnung?

Patrick (35:44)

Ja, also Hoffnung habe ich schon. Ansonsten wäre ich ja jetzt auch nicht, ich sag mal, im politischen Umfeld irgendwie aktiv. Sonst hätte ich mich... Ich weiß nicht, was ich sonst gemacht hätte. Ich hab keine Ahnung. Aber... Aber nee, Hoffnung habe ich auf jeden Fall. Vor allem, wenn jetzt eine jüngere Generation dann nachwächst, dann muss man natürlich schauen, wie die sich entwickeln. Aber viel hängt natürlich auch mit Ideen zusammen. Also ich will das jetzt auch gar nicht alles auf böse Interessen oder sowas schieben. Viel hängt auch mit Ideen zusammen. Und um sich eines Zitats von John Maynard Keynes zu bedienen, ein ganz großer britischer Ökonom, der hat dann gezeigt, oder der hat sein großes Werk, die

allgemeine Theorie mit den Worten abgeschlossen, dass Ideen eben viel, viel mächtiger sind als Partikular-Interessen. Aber dass es auch dauert, bis sich Ideen durchsetzen. Weil er hat gesagt, nach dem 25. oder 30. Lebensjahr gibt es nicht viele, die sich oder die dann ihre Ideen anpassen. Und wir hatten halt wirklich so eine sehr primitive, krude, marktliberale Idee, dass der Markt irgendwie automatisch alles richten würde. Und selbst wenn wir, glaube ich, schon mittlerweile in einem Paradigmenwechsel sind, also es hat sich noch nicht wirklich rausgestellt, wie das neue Paradigma aussieht, aber dass es nicht mehr so ist wie vor der Finanzkrise, das ist klar. Aber trotzdem, diese Ideen sind ja immer noch in den Köpfen der Leute. Und man sieht es bei ganz, ganz, ganz vielen Sachen noch, wo man denkt so, okay, aber als Staat können wir ja nicht, und da müsste ja der Markt. Und wie kriegen wir das dann irgendwie hin, dass der Markt ..., also diese Ideen, die sind immer noch da. Und bis die wirklich dann rausgehen, bis man ein bisschen pragmatischer wird, sich mehr zutraut, auch eventuell neue, innovativere Wege geht, das kann noch dauern. Und da werden auch sicherlich, das merke ich auch immer wieder, wenn ich mit älteren Abgeordneten spreche, die da auch ihre Ansichten schon angepasst haben, also ich will das jetzt auch gar nicht wieder so gegen so einen Jungen gegen Alt irgendwie machen, aber ich glaube schon, dass es vor allem dann mit neuen Ideen klappen wird, dass wir hoffentlich den Wandel bekommen. Die Frage ist natürlich, wie schnell kriegen wir das hin? Und sind wir auch bereit, auf andere Länder zuzugehen? Und sind wir dann auch bereit, eventuell von dem Grip, den wir auf andere Länder haben, mal ein bisschen runterzugehen?

Aber das ist auch ein riesiges Problem. Und wir erleben es jetzt gerade mit der geopolitischen Lage, dass sich da vor allem jetzt so eine Blockbildung USA gegen China herausbildet. Und wenn wir es da nicht schaffen, zusammenzuarbeiten, das ist dann das, was Guterres bei der COP 27 recht am Anfang gesagt hat, wir haben die Chance, kooperieren oder untergehen. Und ich hoffe und ich bin optimistisch, dass wir den Weg der Kooperation gehen werden, weil wir dann vielleicht letztendlich doch realisieren, zu was für einem Punkt wir voneinander abhängig sind.

Katja (38:45)

Super, weil ich glaube nämlich auch, das ist genau das. Wir müssen einfach die Menschen, und das ist das Gute an Social Media, dass wir beide uns ja auch begegnet sind, wir müssen einfach die Menschen finden, die an der Veränderung mitarbeiten. Da behaupte ich auch, dass jeder und jede von uns was tun kann. Die groß diskutierten Blockaden, friedliche Blockadeaktionen, das ist das eine. Direkt im Job die Dinge zu tun, ist das andere. Ich habe da auch Hoffnung, wenn wir alle schon die kleinstmögliche Verantwortung übernehmen, die wir in unseren Jobs und Ehrenämtern haben, da kann viel passieren. Ich habe fast alles verstanden, Patrick. Das ist auf jeden Fall schon ein großes Lob. Weil ich finde, das ist schon auch ein sehr komplexes Thema, was du da bearbeitest. Kann man dich irgendwo finden? Kann man irgendwie deine Arbeit verfolgen? Hast du noch Tipps, wo man noch mal hinschauen sollte, wenn man sich vertiefend für das Thema interessiert?

Patrick (39:41)



Ja, ich hab eine eigene Website tatsächlich. Das ist einfach mein Name, <https://patrickkaczmarczyk.com>, ansonsten auch auf Twitter. Und ich bin da auf Twitter sehr aktiv, auch wenn ich dann irgendwelche neuen Forschungsarbeiten rausbringe oder irgendwelche andere Dinge finde, das findet man dort dann meistens. Die Website, die müsste ich ein bisschen stärker pflegen. Aber auch dort bin ich relativ hinterher mit bestimmten Blogs und Artikeln.

Katja: Werde ich da noch mal verlinken, super.

Patrick: Und dann natürlich auch, diese Ideen sind komprimiert zusammengefasst in meinem Buch „Kampf der Nation“, wo ich dann eben so dieses darwinistische, zerstörerische Wettbewerbsmodell, was wir vor allem in Europa, aber auch global eigentlich haben, da noch mal so ein bisschen ausführlicher breiter auslege.

Katja (40:27)

Ich danke dir für deine Zeit und für das Gespräch und wünsche dir jetzt noch einen schönen Tag.

Patrick: Ich danke dir für die Einladung und wünsche dir auch einen schönen Tag. Mach's gut

Katja: Tschüss!