



## AUTOR



### Prof. Dr. Henning Vöpel

*Henning Vöpel ist Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI).*

*Er ist außerdem Professor für Volkswirtschaftslehre an der HSBA Hamburg School of Business Administration. Seine Forschungsschwerpunkte sind Konjunkturanalyse, Geld- und Währungspolitik, Finanzmärkte sowie Digitalökonomie.*

*Tel.: 040 340576-200*

## AUTOMOBILINDUSTRIE

### Die deutsche Vermögensillusion: Von industriellen Kartellen und digitalen Monopolen

Die Aufdeckung des möglichen Kartells in der deutschen Automobilindustrie bedeutet weit mehr als einen spektakulären Fall für die Kartellbehörden. Das Autokartell ist Ausdruck eines negierten Technologiewandels und eines latenten Management- und Mentalitätsproblems der deutschen Volkswirtschaft insgesamt. Beides trägt zu einer gefährlichen Vermögensillusion bei. Denn trotz sehr guter konjunktureller Aussichten sind schon die mittelfristigen Perspektiven weit weniger günstig. Fundamentale strukturelle Umbrüche stehen an, die für die Automobilindustrie zwar von exemplarischer Bedeutung sind, aber die deutsche Wirtschaft insgesamt betreffen.

Wir leben in einem technologischen Strukturbruch, der Geschäftsmodelle und Branchen erheblich unter Druck setzen und verändern wird. Wer versucht, einfach nur die Vergangenheit in die Zukunft zu retten, wird schon schnell ein böses Erwachen erleben. Denn selten hat die prosperierende Gegenwart so irreführend über die bevorstehenden strukturellen Umwälzungen hinweggetäuscht wie heute. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Automobilindustrie sollte diese sich an die Spitze der technologischen Transformation setzen, statt zu versuchen, erkennbar überholte Modelle auf wettbewerbswidrige Weise zu verteidigen.

Der bevorstehende technologische Übergang ist so radikal, wie es zuletzt die Industrialisierung gewesen ist. Mit der Digitalisierung vollzieht sich der Übergang von der industriellen Welt in die digitale Zukunft, und zwar schnell, umfassend und disruptiv. Jede passive und defensive Abwehrhaltung bedeutet einen Verlust an Entwicklungs-

zeit und setzt die Zukunftsfähigkeit aufs Spiel. Denn die Logik digitaler Plattformen ist gekennzeichnet von schneller Skalierung. Wirtschaft organisiert sich zunehmend in digitalen Plattformen und immer weniger in industriellen Wertschöpfungsketten. Gerade

Deutschland aber hat von den industriellen Strukturen und Mentalitäten, die auf inkrementelle Fortentwicklung von Produkten und Prozessen ausgerichtet war, besonders profitiert. Nun aber könnten genau diese Fähigkeiten in der digitalen Zukunft weit weniger honoriert werden, als das in den letzten Jahrzehnten der Fall gewesen ist.

*Industrielle Kartelle verspielen die technologische Zukunftsfähigkeit.*

Es stellt sich angesichts dieses technologischen Paradigmenwechsels die für die deutsche Volkswirtschaft sehr weitreichende Frage, wo in Zukunft Wertschöpfung ökonomisch entsteht, wem diese als Einkommen zufällt und welchen Anteil davon die Industrie und vor allem die Automobilwirtschaft in Deutschland noch erhalten wird.

Während sich andernorts digitale Monopole bilden, die in Zukunft die Märkte beherrschen werden, kämpft die deutsche Automobilindustrie mit Kartellen gegen technologische Umwälzungen und den schleichenden Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Nicht zufällig also diskutieren wir heute auf der einen Seite über digitale Giganten wie Google, Facebook oder Amazon, und auf der anderen Seite über neue digital-industrielle Player wie Tesla, die mithilfe von neuen Technologien und Daten aus den ehemals physischen Produkten kundennahe Dienstleistungen machen. Angesichts der aufstrebenden digitalen Monopole und der untergehenden industriellen Kartelle steht die deutsche Industrie vor der Frage, wie sie ihre Relevanz auf den Zukunftsmärkten und ihre technologische Führerschaft erhalten kann.

## *Beschleunigung der digitalen Transformation in der deutschen Industrie notwendig.*

Kartellrechtlich wird es schwierig bis unmöglich sein, die Marktmacht der großen globalen Plattformen zu brechen. Die Kartellbehörden können heute im Wesentlichen nur Missbrauchskontrolle betreiben, aber die Marktmacht der Plattformmonopole kartellrechtlich kaum noch unterbinden. Die jüngst gegen Google verhängte Strafe

von 2,4 Milliarden Euro wirkt vor dem Hintergrund des Umsatzes von Google geradezu wie ein Anreiz, die strategische Geschäftsentwicklung so weiter zu betreiben wie bisher. Hinzu kommt, dass die Innovationsfähigkeit der digitalen Monopole durchaus hoch ist, denn die digitalen Märkte sind

bestreitbar, das heißt, es ist relativ einfach, ohne große spezifische Kosten in den Markt einzutreten. Es ist heute keine große Vertriebsinfrastruktur notwendig, um die Großen und Etablierten herauszufordern. Der ständige Druck der Plattformen, ihre Relevanz zu verteidigen, kann unter den Bedingungen bestreitbarer Märkte zu hoher Innovationstätigkeit führen.

Ganz anders verhält es sich dagegen beim Autokartell. Die Bildung eines Kartells zur Abwehr technologisch enteilter Konkurrenz erscheint in diesem Licht wie eine Zukunftsverweigerung. Die strategischen Versäumnisse der Vergangenheit durch ein Kartell zu verschleiern und so den Unternehmenswert und den Wert alten industriellen Know-hows vor allzu schneller Disruption zu schützen, mag aus Sicht der verantwortlichen Manager rational sein, volkswirtschaftlich ist dieser Ansatz desaströs. Denn sie verspielt die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft, die wie kaum eine andere von einer proaktiven Transformation der Automobilbranche abhängt, in der heute inklusive der Vorleistungsverflechtungen jeder zehnte Arbeitsplatz in Deutschland zu finden ist. Das Autokartell ist damit weit mehr als ein kartellrechtliches Delikt: Es ist ein klarer Indikator dafür, dass Deutschland in der digitalen Transformation sowohl technologisch als auch in der Führungsverantwortung seiner Manager hinterhinkt.