

Kampf ums Ganze bei VW

IG Metall und Betriebsrat stemmen sich gegen Werksschließungen im Inland. Doch Kapitallogik und Dauerkrise sind harte Kontrahenten

Von Klaus Fischer

Die IG Metall und der Betriebsrat von Deutschlands größtem Industriekonzern stemmen sich mit Vehemenz gegen einen angedrohten Rückbau. Ganz oben auf der Liste der Beschäftigtenvertreter stehen seit geraumer Zeit die mögliche Schließung mehrerer Standorte der Volkswagen AG im Inland.

Werksschließungen werde es mit ihnen nicht geben, erklärten IG-Metall-Chefin Christiane Benner, VW-Betriebsratschefin Daniela Cavallo und der Bezirksleiter der IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt, Thorsten Gröger, am Freitag gegenüber der Nachrichtenagentur *Reuters*.

»Natürlich bleiben alle Standorte erhalten. Und falls die Geschäftsmodelle dafür absehbar nicht mehr vollständig tragen sollten, müssen eben neue her«, so das Gewerkschaftstrio. Neue Geschäftsmodelle auf anderen industriellen Feldern kämen dabei allerdings nicht in Frage, hieß es weiter unter Bezug auf eine Vereinbarung von 2024 zwischen Vorstand und Gesamtbetriebsrat. »Es könnte dabei allenfalls um Ergänzungen gehen – als zusätzliche neue Standbeine für unsere Standorte.«

Das Thema ist ein heißes Eisen. Die Absatz- und Profitkrise beim Gesamtkonzern (VW, Audi, Seat, Škoda) – weltweit Nummer zwei im Automobilsektor – zwingt das Topmanagement offenbar zu härteren Einschnitten als bereits beschlossen. Unter den großen Anteilseignern (Besitzern der Stammaktien) gibt es anscheinend einen Dissens. Während der Erbenclan der verbundenen Familien Porsche/Piëch laut *Bild* eine harte Gangart vom Management fordert, hatte sich das Land Niedersachsen, das über etwas mehr als zehn Prozent des gezeichneten Kapitals verfügt, zuletzt an die Seite der Beschäftigtenvertreter gestellt.

Doch Politiker sind flexibel und die (Welt-)Märkte volatil. Zumal erstere einen kräftigen Beitrag dazu geleistet haben, dass sich die Standortbedingungen in Deutschland in den zurückliegenden Jahren drastisch verschlechtert haben. Energieknappheit, teure – kaum konkurrenzfähige – Strompreise und gestörte bzw. geschredderte globale Lieferketten haben den Motor der Wirtschaftsmacht BRD spätestens seit 2022 ins Stottern gebracht. Hinzu kommen deutlich höhere Kosten (Trumps Zölle) beim Export der Fahrzeuge in die USA. Das Land mit der Zollkanone ist nach China der wichtigste Absatzmarkt der drei großen deutschen Autokonzerne VW, Mercedes-Benz und BMW.

Es entspricht der Kapitallogik – dem Grundpfeiler des Gesellschaftsmodells der BRD –, dass es in Situationen, die durch Profiteinbußen gekennzeichnet sind, drei Eskalationsstufen gibt: drastische Kürzungen und Einschnitte bei Beschäftigten und Investitionen, Verlagerung von Produktionskapazitäten, gänzliche Liquidierung des Kapitalengagements (entweder Pleite oder Schließung).

Bei VW befindet man sich anscheinend zwischen Stufe eins und zwei. Bereits vor einigen Wochen hatte Konzernvorstandschef Oliver Blume verkündet, dass sich der Autogigant deutlich stärker am Standort China engagieren werde. Das betreffe nicht mehr nur die Herstellung von Modellen, die direkt auf dem dortigen, weltweit größten Automarkt verkauft werden, sondern auch die Erweiterung der ingenieurtechnischen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten im Reich der Mitte. Letztere könnten schnell zum technologischen Herz des Gesamtkonzerns werden.

Für die inländische Forschung und Produktion verheißt das nichts Gutes. Deutlich wurde das im März, als die Unternehmensberatung McKinsey dem Konzern vorschlug, langfristig acht von zehn inländischen Standorten aufzugeben. Der Vorstand beschwichtigte, dass nichts dergleichen in Planung sei. Allerdings kommen weder Management noch Betriebsrat darum herum, zur Kenntnis zu nehmen, dass tatsächlich das eine oder andere Werk aus Kapitalsicht überflüssig wäre, sollte sich die Krise weiter hinziehen.

In Rede stehen aktuell vier Betriebsstätten, denen ein Aus bzw. eine »Umwidmung« droht. Selbst Betriebsratschefin Cavallo hatte Anfang März verkündet, dass im Notfall im nicht ausgelasteten Werk Osnabrück auch Rüstungsgüter hergestellt werden könnten. »Ich bin der Meinung, dass Deutschland und Europa unabhängiger werden müssen im Bereich Verteidigung«, sagte sie in einem Interview. Für Osnabrück könne das eine Perspektive sein.

Neben Osnabrück drehen sich Schließungsgerüchte vor allem um die Werke in Hannover, Zwickau und Emden. Auch der Standort Neckarsulm der VW-Tochter Audi wird als möglicher Kandidat für Umwidmung, Verkauf oder Schließung genannt. Auslöser war ein Bericht des *Manager-Magazins* vom 6. Mai. Sowohl Betriebsrat als auch Gewerkschaft konterten diese Behauptung mit dem eher schwachen Hinweis, »Aufsichtsratssitzungen unterliegen bekanntlich der Vertraulichkeit. Deswegen nehmen wir – wie üblich – zu Medienspekulationen über angebliche Themen des Kontrollgremiums keine Stellung.«

Dennoch besteht kaum Zweifel daran, dass dieses Thema weiter aktuell ist. Was deutlich macht: Es geht bei Volkswagen längst nicht mehr um ein paar »Sparmaßnahmen«. Es geht ums Ganze. Beschäftigte und Gewerkschaft haben zumindest eine Ahnung, dass dies so ist.

<https://www.jungewelt.de/artikel/522638.brd-autobranche-in-not-kampf-ums-ganze-bei-vw.html>