

# Vor mageren Jahren

## Volkswagen in der Krise

Von Daniel Bratanovic

Der VfL Wolfsburg spielt nicht mehr erstklassig. Den Weltkonzern, der sich den Fußballverein als sein Spielzeug leistet, könnte das gleiche Schicksal ereilen. Die Volkswagen AG hat schon mal bessere Zeiten erlebt. Aus der Perspektive der Unternehmensführung sind der bedrohlichen Zeichen viele: Gewinneinbruch, schrumpfende Rendite, mangelhafte Kapazitätsauslastung, kostenintensiver Personalüberhang. Anders gesagt, in den Worten ihres Vorstandschefs Oliver Blume auf der Hauptversammlung am Donnerstag: »Unser über Jahrzehnte erfolgreiches Geschäftsmodell funktioniert heute nicht mehr.«

Die Krise scheint so profund, dass ausweislich einer internen Befragung auf höchster Ebene sechs von neun Vorstandsmitgliedern zu der Einschätzung gelangten, der Konzern sei »existenzgefährdet«. Alle wiederum gaben an, eine Neudefinition des Geschäftsmodells sei notwendig, das alte, wie ja auch Blume den Aktionären verriet, sei an sein Ende gekommen: Autos in Deutschland entwickeln, in Europa bauen und weltweit verkaufen – das hat ausgedient.

Da nun der Shareholder-Value-Ansatz nicht einmal in einem Halbsatz von der Leitung der VW AG in Frage gestellt wird, heißt das: die Vernichtung von 50.000 Stellen konzernweit, um die Fabrikkosten zu verringern, verbunden mit einer Senkung der Werkskapazitäten um weitere je 500.000 Fahrzeuge in den europäischen und chinesischen Werken bis 2030. Alles zugunsten eines Ziels: bis zum nämlichen Jahr »weltweit der attraktivste Automobilhersteller« zu sein, wie Blume verkündete. Die Umsatzrendite solle dann bei acht bis zehn Prozent liegen.

In welchem Grade es sich dabei um Wunschenken handelt, sei dahingestellt. Der maßgebliche Grund für die akute Misere, die nicht bloß VW, sondern die gesamte Branche in Deutschland erfasst hat (zuletzt auch BMW), ist weniger fehlerhaftes Management, sind nicht etwa schlechte Autos und auch nicht so sehr hohe Zölle beim Markteintritt in die USA. Der entscheidende Faktor lautet: Die Volksrepublik, Industrienation im rasanten Aufbau, hat per makroökonomischer Steuerung dafür gesorgt, dass dortige Unternehmen binnen kürzester Zeit mit konkurrenzfähigen Automobilen den chinesischen Markt geflutet haben, der bis eben noch eine wahre Goldgrube für VW und Co. war. Vorbei – und wenig Aussicht, dass sich das noch einmal ändert. Im Gegenteil drohen jetzt chinesische Fabrikate den europäischen Markt zu überrollen, was die selbsterklärte Freihandelsgemeinschaft EU zu erwartbaren protektionistischen Maßnahmen veranlassen wird.

Die unter dem Gesichtspunkt der Vernunft aufzuwerfende Frage, warum auf Teufel komm raus Jahr für Jahr Millionen und Abermillionen zivile Panzer hergestellt werden müssen, stellt sich in der global herrschenden

Produktionsweise gar nicht erst. Wachsen oder untergehen lautet der intrinsische Modus der kapitalistischen Akkumulation. Ganz andere Produktions- und Eigentumsmodelle (wer bestimmt, was produziert wird?) liegen da im Übrigen auch weit jenseits des Vorstellungsvermögens des Gewerkschaftsapparats. Da geht es dann nur noch darum, Arbeitsplätze sozialverträglich abzubauen, um die verbleibenden zu retten – bis zur nächsten Krise.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/524515.vor-mageren-jahren.html>*