

# Kein Weltauto mehr

## **Hauptversammlung: Volkswagen verkündet abermals Sparkurs, schüttet aber hohe Dividenden aus. Ein Plan für die Zukunft fehlt. Kritische Aktionäre machen Vorschläge**

Von Markus Koch

Zum »attraktivsten«, das heißt profitabelsten Autohersteller der Welt will Volkswagen bis 2030 werden – am Umsatz gemessen. Acht bis zehn Cent Gewinn pro eingenommenem Euro will Vorstandsboss Oliver Blume bis dahin erwirtschaften. Das sagte er auf der digitalen Jahreshauptversammlung des Konzerns, die am Freitag aus München übertragen wurde. Klassischerweise wird Profit zwar am eingesetzten Kapital gemessen. Die Zeche werden aber in jedem Fall die Beschäftigten zahlen. Weitere »Überkapazitäten« in der Produktion will Blume abbauen. Übersetzt bedeutet das: noch mehr Arbeitsplatzabbau und womöglich Werksschließungen.

»Wir können nicht davon ausgehen, dass frühere Absatz- und Preisniveaus in den Märkten zurückkommen. Und erst recht nicht, dass die Märkte wieder wachsen«, begründete der Volkswagenchef den angekündigten Kurs. »Im Klartext heißt das: Wir müssen unsere Kosten senken und profitabler werden.« Ambitionierte Ziele für einen Autobauer, dessen Vorstand die gegenwärtige Situation laut *Manager-Magazin* als »existenzgefährdende« Krise einschätzt. »Unsere Lage ist angespannt und anspruchsvoll«, räumte Blume am Freitag öffentlich ein.

Das alte Konzept des Weltautos – »in Deutschland entworfen, in Europa gebaut, auf der Welt verkauft« – sei überholt, sagte der VW-Boss im Vorstandsbericht. Der Konzern müsse auf den regionalen Märkten mehr autonome Entscheidungen treffen. Zentral bleibt aber die Vorgabe, Kosten zu drücken. Jeweils eine halbe Million Autos weniger sollen in Europa und China bis 2030 gebaut werden – zusätzlich zum bereits vereinbarten Minus von einer Million Autos in Europa bis 2028.

Dafür sollen besonders die Personalkosten sinken. Von den bislang geplanten 35.000 Vertragsauflösungen sind laut Blume schon 28.000 unterzeichnet. 19.000 Arbeiter hätten dem Konzern bereits den Rücken gekehrt. Die gesamten Fertigungskosten seien 2025 um ein Fünftel geschrumpft, feierte Blume. »Jetzt kommt der Wettbewerb aus China nach Europa und baut im Osten und Süden Europas neue effiziente Werke«, schürte VW-Finanzvorstand Arno Antlitz weitere Sorgen. »Dagegen können wir nicht mit unterausgelasteten Fabriken bestehen«, spitzte er laut *dpa* zu.

»Während Zehntausende Beschäftigte im Konzern um ihre Arbeitsplätze bangen, Gehaltsverzicht debattiert wird und die Schließung ganzer

Produktionsstandorte im Raum steht«, warnen die Kritischen Aktionäre, »signalisiert eine milliardenschwere Dividendenausschüttung eine eklatante soziale Schieflage«. Denn trotz der Schwierigkeiten sollen 5,20 Euro pro Stammaktie und 5,26 Euro pro Vorzugsaktie ausgezahlt werden.

Ob nun Massentlassungen drohen und ganze Werke dichtgemacht werden, ließ Vorstandschef Blume am Freitag bewusst offen. Von der VW-Fabrik in Osnabrück hat er sich aber längst verabschiedet. Dort läuft die Fertigung des Volkswagen T-Roc Cabrio im nächsten Jahr aus. Zunächst bewarb sich die Waffenschmiede Rheinmetall um eine Übernahme, nahm davon aber wieder Abstand. Jetzt wird der israelische Raketensystemhersteller Rafael als Interessent gehandelt. Die Kritischen Aktionäre fordern statt dessen eine Konversion zur Fertigung elektrischer Sammeltaxis.

Unterstützt werden sie dabei vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Dessen Leiter Verkehrspolitik, Jens Hilgenberg, forderte am Vortag der Hauptversammlung, »dass ID Polo, ID.1 und kleine, sparsame E-Fahrzeuge endlich auf die Straße kommen«. In deren Produktion sollte der Konzern investieren, statt Gelder »durch vergleichsweise hohe Dividenden abfließen zu lassen«. Ziel müsse sein, »die europäischen Werke mit der Produktion gesellschaftlich, ökonomisch und ökologisch sinnvoller Fahrzeuge auszulasten und so Arbeitsplätze langfristig zu sichern«. Wünschenswert wäre etwa ein Fokus auf »Fahrzeuge für einen modernen ÖPNV«.

Weiterhin verlangen die Kritischen Aktionäre vom Vorstand, »Rüstungsproduktionen dauerhaft auszuschließen«. Während die Konzernsparte VW-Nutzfahrzeuge traditionell auch militärisch verwendbare Dual-Use-Güter herstellt, verläuft die Militarisierung der Produktion im Rest des Konzerns weiterhin schleppend. Auch mehrere Betriebsräte und IG-Metall-Vertrauensleute hatten sich im Frühjahr überdies in einer gemeinsamen Erklärung gegen das neue Geschäftsfeld Rüstung gewandt.

In dem Zusammenhang wirft eine pikante Personalie Fragen auf. Nach nur einem Jahr Amtszeit verlässt laut Nachrichtenmagazin *Spiegel* die Rüstungsmanagerin Susanne Wiegand überraschend den Aufsichtsrat von VW. Die Exchefin des Panzergetriebeherstellers Renk war eigens geholt worden, um Volkswagen in der Rüstungsbranche weiter zu etablieren. Angeblich verstand sie sich nicht mit den alteingesessenen Eigentümerfamilien Porsche und Piech sowie den Vertretern des Golfemirats Katar. Die verlassen sich nun zumindest auf Profite durch Blumes harten Sparkurs.

<https://www.jungewelt.de/artikel/524525.krise-der-automobilindustrie-kein-weltauto-mehr.html>