

# Feuer unterm VW-Dach

## Land und Betriebsrat lehnen Vorstandspläne ab. Bis zu 120.000 Jobs und mehrere Werke stehen zur Disposition

Von Klaus Fischer

Der Absatz von Volkswagen ist im zweiten Quartal weiter zurückgegangen: Weltweit verkaufte der Konzern mit knapp 2,1 Millionen Fahrzeugen 8,6 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum, gab das Unternehmen am Freitag bekannt (*AFP*). Demnach brachen die Verkäufe im wichtigsten Absatzmarkt China um 36,6 Prozent ein, während es insbesondere in Nord- und Südamerika und auch in Europa Zuwächse gab. Diese Meldung ist kein Zufall. Denn bei der Volkswagen AG ist Feuer unterm Dach.

Gesund schrumpfen oder untergehen: So lautet die aktuelle Botschaft des Vorstands an die gut 650.000 Beschäftigten des weltweit zweitgrößten Automobilbauers. Die Konzernexekutive nannte das bei der Aufsichtsratssitzung am Donnerstag »Zukunftsplan«. Und mit Blick auf die künftige Existenz des Industriegiganten sieht es tatsächlich nicht gut aus für das Weltunternehmen. Die Frage, warum das so ist, bedarf eines Blicks auf unterschiedliche Abstraktionsebenen.

Die erste ist nach der Aufsichtsratssitzung – die ohne Beschlüsse hinsichtlich der Arbeitsplätze beendet wurde – klar: Im strategischen Entscheidungsgremium herrscht ein Patt. Auslöser dieser Blockade sind (mindestens) zwei divergierende Interessenlagen. Auf der einen Seite stehen die des Familienclans Porsche-Piëch, dessen Holding Porsche SE gut zwei Drittel der Stammaktien hält und des Staatsfonds von Katar. Beide Anteilseigner kontrollieren etwa 70 Prozent des Stammaktienkapitals des Konzerns.

Deren Sicht auf die Zukunft: Der Konzern muss bis 2030 »schneller, robuster und wettbewerbsfähiger« werden. Und das »durch weniger Komplexität, fokussierte Technologien, eine noch stärkere Ausrichtung von Produkten, Entwicklung und Produktion in den regionalen Märkten, den Abbau von Überkapazitäten, ein gestrafftes Beteiligungsportfolio und deutlich schlankere Strukturen«, wie Vorstandschef Oliver Blume im Marketingdeutsch sagte. Das heißt übersetzt: Profitabel wäre das Unternehmen nur noch dann, wenn die Produktions- und Entwicklungskosten auf das Level der Hauptkonkurrenten aus China, Japan und Südkorea gebracht werden können.

Das ist – unter den gegenwärtigen Bedingungen in Deutschland – nicht möglich. Die Konkurrenz bei Toyota oder BYD arbeitet auf mindestens gleichem Produktivitätsniveau wie die Werke in der BRD. Die Entwicklungskosten in China sind geringer – was deutsche Autokonzernen dazu bewogen hat, Teile dieses Prozesses nach China auszulagern. Die Lohnkosten in der BRD sind

nominal höher als in China oder Südkorea – obwohl zum großen Teil durch das ständig steigende Niveau der Lebenshaltungs- und Abgabekosten hierzulande verursacht.

Und dann wäre da noch der klar politisch gewollte Faktor Strom- und Energiepreise – verursacht durch eine im Scheitern begriffene »Energiewende«. Deren Geburt war gekennzeichnet durch Wunschdenken und Negierung natur- und gesellschaftswissenschaftlicher Gesetze. Strom kommt nicht aus der Steckdose. Und Waren, die bei vergleichbarem Gebrauchswert teurer produziert werden als anderswo auf dem Weltmarkt, müssen abgeschrieben werden. Abschreibungen sind kontrollierte Verluste, Insolvenzen sind das Ergebnis verlorener Kontrolle.

Auf der anderen Seite des Interessenkonflikts stehen der Staat und die Beschäftigten. Bei ersterem muss unterschieden werden zwischen dem Bund und den Ländern, in denen VW aktiv ist. Die Beschäftigten werden vom Gesamtbetriebsrat und der IG Metall vertreten. Während der Bund sich in erster Linie Sorgen um die Steuern machen dürfte, die VW als Unternehmen und die Beschäftigten als Gutverdiener an das tiefe Loch Staatshaushalt abzuführen haben, geht es bei den Ländern – allen voran Niedersachsen – ans Eingemachte. Die Dividenden der Kapitalgesellschaft VW an das Land sind – aus Sicht der dort seit langem bestimmenden Parteien SPD, CDU und Grüne – lebensnotwendig.

Dummerweise sind es genau die führenden Repräsentanten dieser Parteien, die die Wirtschaftspolitik der zurückliegenden zwei Jahrzehnte bestimmt haben. Und keine von denen ist willens, die während der Merkel-Ära begonnenen Transformationsmaßnahmen zu korrigieren. Anzumerken ist, dass sowohl IG Metall als auch Betriebsrat bis heute fest entschlossen scheinen, die Unternehmensexistenz mit Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Vermeidung zu verknüpfen.

Und dann ist da noch das VW-Gesetz, das den Autobauer zu einem halbstaatlichen Großunternehmen macht. Wichtigster Hebel des Staates (wahrgenommen durch Niedersachsen) ist das Vetorecht bei grundsätzlichen strategischen Entscheidungen. Im Aufsichtsrat herrscht ohnehin gerade eine seltene Disparität: Denn hier haben aktuell die Vertreter der Beschäftigten (und der Gewerkschaft) eine Mehrheit. Nicht zuletzt deshalb wurden wohl keinerlei Beschlüsse gefasst, die Werksschließungen und Jobabbau definieren.

Jetzt beginnt die Suche nach einem Kompromiss. Oder aber, die Lage eskaliert, und Großaktionäre verkaufen. Beide Varianten markieren indes keine tragfähigen Überlebensstrategien, ohne dass die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen geändert werden. Letzteres ist eher nicht zu erwarten.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/525849.ignorierte-krisenursachen-feuer-unterm-vw-dach.html>*