

# Kampf um VW-Zukunft

## **Die Zahlen stimmen nicht: Haupteigner Porsche SE hält an Rückbauplänen fest. Konzern vor schwieriger Kompromissuche**

Von Klaus Fischer

Tiefrote Zahlen haben die Familienholding Porsche SE in Alarmstimmung versetzt. Im ersten Halbjahr 2026 musste die Beteiligungsgesellschaft der Erben von Ferdinand Porsche und Anton Piëch einen Verlust von 2,2 Milliarden Euro hinnehmen, wie das Unternehmen am Freitag in Stuttgart mitteilte. Die Abschreibungen waren vor allem durch die Beteiligungen an der Volkswagen AG und des Sportwagenbauers Porsche (der auch Teil des VW-Konzerns ist) notwendig.

Das wird die vielköpfigen und verwandten Familien (Porsche- und Piëch-Senior waren 1941 bis 1945 zwei von drei Hauptgeschäftsführern der Volkswagenwerke GmbH, die den damaligen KdF-Wagen baute) nicht verarmen lassen. Aber 300 Millionen Euro Plus in 2025 und nun über zwei Milliarden Miese – das ruft die objektivierte Logik des Kapitals auf den Plan. Und die lautet: Das Vermögen retten, um künftig wieder nachhaltige Profite zu sichern.

Deshalb eröffnet die Holding – die mehr als die Hälfte der Stammaktien an VW hält – eine neue Runde im Kampf um die Lösung der aktuellen Probleme des Konzerns. Der Plan: Stellenabbau und Schließung nicht mehr profitabler Werke (jW berichtete). Das Vorhaben war zuletzt von Konzern-Chefmanager Oliver Blume vorgetragen worden und im Aufsichtsrat am Widerspruch der »Arbeitnehmer«-Seite (Betriebsrat und IG Metall) sowie des Landes Niedersachsen gescheitert. Jetzt wird es wieder aufgewärmt.

Der Konzern stehe an einem historischen Wendepunkt, erklärte der Chef der Porsche Holding, Hans Dieter Pötsch. Alle Beteiligten müssten im Sinne des Unternehmens und seiner Wettbewerbsfähigkeit Verantwortung übernehmen. »Je länger sich die Entscheidungen hinziehen, desto größer werden die Probleme«, so der Österreicher, der gleichzeitig Aufsichtsratschef von VW ist. Das unternehmerisch und wirtschaftlich Gebotene stehe im Vordergrund. »Alles andere muss zurückstehen«, zitierte ihn die Nachrichtenagentur *Reuters* am Freitag.

Fakt ist: Die Verkäufe des einstigen Weltmarktführers gehen zurück. Insbesondere im Hauptmarkt China. Das lässt die Profite erodieren. Riskante unternehmerische Entscheidungen, wie der Auf- und Ausbau von Fertigungslinien für Elektroautos und Batterien, machen sich aktuell nicht bezahlt. Auch die zahlreichen Marken (VW, Audi, Škoda, Seat, Cupra, Porsche, Lamborghini, Bentley, Ducati) performen unterschiedlich. China baut ähnliche Elektro-Pkw in gleicher Qualität zu niedrigeren Preisen – was in der BRD dazu

führt, dass die Subventionen für E-Auto-Kauf zum Großteil chinesischen Anbietern zugute kommen. Hinzu kommen hohe Energiekosten sowie eine rational kaum nachvollziehbare BRD-Politik, die ständig höhere Abgaben erzwingt.

Auch die Lohnkosten hier sind hoch. Hoch nicht zuletzt deshalb, weil über Jahrzehnte hinweg eine solide Arbeitsproduktivität und die dem Westen nützlichen globalen Austauschbeziehungen (»Terms of Trade«) diese Löhne möglich machten und von den Beschäftigten auch eingefordert wurden. Die Konkurrenzfähigkeit der BRD-Autokonzerne wurde so nicht eingeschränkt und sowohl Profitmarge als auch Löhne waren für Kapital und Arbeit zufriedenstellend. Dieser Friede steht auf der Kippe. Nicht nur, weil von den Löhnen ein Drittel bis fast die Hälfte an den Staat und seine Gliederungen (Sozialversicherungen) zurückfließt, um u. a. Raketen und Drohnen für das Kiewer Regime zu finanzieren.

Auch die Terms of Trade haben sich mit dem Aufstieg Chinas zur Weltwirtschafts- und dominierenden Industriemacht verändert. Dies nutzen Staaten in Ost-, Südost- und Südasien ebenso wie die Ölmächte im Nahen Osten oder der Rohstoffgigant Russland. Die imperialen Drahtzieher in Washington haben das erkannt und versuchen – mit wenig Erfolg –, diese Entwicklung zurückzudrehen. Die EU indes scheint sich selbst zu genügen – und marschiert in Richtung einer Zwangsautarkie. Denn anders als auf einem abgeschotteten Markt finden überteuerte Waren mit geringer Konkurrenzfähigkeit keine Abnehmer (schrieben schon Marx, Ricardo und Smith).

Bei VW indes geht es ans Eingemachte. Und die Chancen, die in Rede stehenden 100.000 »überflüssigen« Arbeitsplätze und Werke zu erhalten, sind gering. Ökonomische Gesetze lassen sich nicht durch Emotionen beeinflussen und auch der politische Wille kann Arbeitsplätze nicht sichern, wenn die erzeugten Waren nicht mehr ausreichend Käufer finden. Entscheidend wird sein, wie das Land Niedersachsen auf die Herausforderung von Porsche reagiert.

Hält es an seinem Recht aus dem VW-Gesetz fest – das auch die Arbeitnehmer einschließt –, sind mehrere Konsequenzen möglich: Porsche verkauft seine Stammaktien – falls es Käufer findet. Dann würde sich das aktuelle Szenario mit einem oder mehreren Hauptbeteiligten weiter hinziehen. Oder – was eher wahrscheinlich ist – Niedersachsen und Betriebsrat knicken ein. Dann wird VW künftig vielleicht den Hauptsitz noch in der BRD haben. Die Produktion wird allerdings anderswo stattfinden – genauso wie die Forschung und Entwicklung, die mehrere Autokonzerne inzwischen nach China ausgelagert haben.

<https://www.jungewelt.de/artikel/527546.globaler-konkurrenzdruck-kampf-um-vw-zukunft.html>