

Volkswagen verschärft Sparkurs

von: Werner Hensel & Alfred Hartung, 23.03.2019



2010 | [Dave Pinter, Flickr](#) | CC BY-NC-ND 2.0

Vom Genfer Autosalon Anfang März meldete sich der Sprecher des Porsche-Piech-Clans, Wolfgang Porsche, mit einer Kriegserklärung an die Belegschaft, die Gewerkschaft und den Betriebsrat von VW: Behäbig seien die Wolfsburger Autobauer geworden. „Ich habe ja nichts gegen die Mitbestimmung, aber...“ so der Enkel des Nazi-Wehrwirtschaftsführers Ferdinand Porsche und mit zwölf Milliarden Euro Vermögen einer der Superreichen. Der ganze Clan wird auf weit über 40 Milliarden Euro geschätzt und ist mit 52,2 % der Stammaktien der Hauptaktionär des VW-Konzerns. „Wir sind nicht das Paradies, sondern ein Unternehmen. Alle Investitionen müssen sich rechnen“ ließ er die Presse wissen – und meinte doch nur den Profit. Die für 2019 vorgesehene Ausschüttung von mehr als zwei Milliarden Euro an die Eigner ist ihm offensichtlich zu wenig. Der Verkaufsrekord von 10 Mio. Fahrzeugen und der Gewinn nach Steuern von 12,2 Mrd. Euro sollen noch gesteigert werden.

Rauf mit Produktivität, mit Absatz und Rendite, runter mit den Arbeitsplätzen, es ist immer das gleiche Lied – bei VW, BMW, Daimler, Opel, Ford, Galeria-Kaufhof usw. Das entspricht kapitalistischer Logik. VW-Vorstand Herbert Diess setzte die Ansagen seiner Chefs gleich um und dekorierte seine Sparvorschläge mit der skandalösen Losung „ebit macht frei“ (ebit = „earnings before interest and taxes“ – Gewinn vor Steuern und Zinsen):

- Die Umsatzrendite soll auf 6 % steigen, zur Zeit sind es 3,8 %.
- Bis 2025 sollen Produktivität und Effizienz um 30 % steigen.
- Zusätzlich zu den im „Zukunftspakt“ aus dem Jahr 2016 vorgesehenen 14.000 wegfallenden Arbeitsplätzen sollen weitere 7000 abgebaut werden – besonders in der Verwaltung.
- Ein „Ergebnisverbesserungsprogramm“, durch das Routineaufgaben automatisiert werden, soll ab 2023 jährlich 5,9 Milliarden Euro einbringen. Betroffen ist insbesondere die Markenzentrale in Wolfsburg, wo viele Verwaltungsaufgaben angesiedelt sind.

Grund für den Stellenabbau sei die Umstellung auf Elektro. In den kommenden zehn

Jahren plant der Konzern rund 70 neue Elektromodelle auf den Markt zu bringen. Statt der bisher geplanten 15 Millionen sollen dann 22 Millionen elektrisch betriebene Fahrzeuge produziert werden. Vier von 10 Autos sollen dann Elektroautos sein. Das Problem: „Ein E-Auto lässt sich mit etwa 30 Prozent weniger Aufwand herstellen als ein Verbrenner“, sagte Konzernchef Herbert Diess auf der Pressekonferenz. „Das heißt: Wir werden Arbeitsplätze abbauen“. Und schickte sofort die Drohung hinterher: es werde schwer, dieses Ziel nur mit Fluktuation und Altersteilzeit zu schaffen.

Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh sieht die Probleme vor allem in Managementfehlern: WLTP, verschobene Fahrzeugprojekte, Abgasskandal, fehlende Synergien und zu große Komplexität der Angebotspalette. „Das Management hat es nicht im Griff“, so sein Resümee in einem Interview mit den örtlichen „Wolfsburger Nachrichten“ (9.3.19). Und weiter in einer Pressemitteilung: „Klar ist: Bei Volkswagen werden nur Arbeitsplätze abgebaut, wenn die Tätigkeit dahinter tatsächlich wegfällt. Einer Fremdvergabe werden wir nicht zustimmen. Der Betriebsrat sieht die Aussagen der Unternehmensseite zu den 5000 bis 7000 Arbeitsplätzen daher sehr kritisch. Denn uns ist keine Herleitung dieser Größenordnung bekannt. Der Vorstand ist bisher nicht in der Lage, eine Erklärung zu diesen Zahlen zu liefern. Fakt ist: Hirngespinnste von externen Unternehmensberatungen werden wir nicht akzeptieren.“

Das ist alles richtig und es ist notwendig, dass der Betriebsrat den Finger in diese offene Wunde legt. Aber ausreichend ist es nicht. Denn mal angenommen, alle Manager aller Autofirmen machten keine Fehler mehr und könnten am möglichen Limit produzieren lassen: Wären dann die Probleme der bestehenden Überkapazitäten gelöst? Oder verstärkten sie sich dann nicht noch dramatisch? Ist es nicht stattdessen höchste Zeit, über eine Arbeitszeitverkürzung zumindest in der hochproduktiven Automobilindustrie nachzudenken, die in Europa von weniger als einer Handvoll Konzerne beherrscht wird?

Bei VW ist es wegen einer mitgliederstarken IG Metall, des starken Betriebsrates und des Landesanteils an VW-Aktien möglich, Lösungen ohne betriebsbedingte Kündigungen zu finden. Das Profitstreben des Porsche-Piech-Clans und der Kataris kann ab und zu etwas gebremst werden. Deshalb kann der Betriebsrat selbstbewusst auftreten und Bedingungen stellen. Bis 2025 sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen, der Betriebsrat fordert eine Verlängerung dieser Vereinbarung bis 2028. Die Arbeit soll innerhalb des Konzerns so verteilt werden, dass Standortschließungen verhindert werden. Im Aufsichtsrat kann es eine Mehrheit gegen eine zusätzliche Fabrik in Osteuropa geben. Arbeit kann von Zulieferern zurückgeholt werden. Das sind innerbetriebliche Lösungen, die soziale Härten für die Belegschaft verhindern können. Das ist schon mal besser als bei Opel oder Ford – dort gibt es keinen Landesanteil und kein VW-Gesetz. Aber: Die Jobs sind weg – allein in Niedersachsen knapp 20.000. Die Folgen der Sparprogramme für die Zulieferer noch nicht eingerechnet. Die Stadtkämmerer der betroffenen Städte werden jetzt schon mal die entfallenden Steuereinnahmen kalkulieren.

„Die Piechs, Porsches, Diess und Co. entscheiden sich im Zweifelsfall immer für den Profit. Arbeitsplätze sind für die Kapitalisten nur Kostenfaktoren, die zu reduzieren sind. Der Gegensatz zwischen Kapital und Arbeit ist trotz besserer

Rahmenbedingungen auch bei VW nicht aufgehoben“, schrieb die DKP-Betriebszeitung „roter Käfer“ in ihrer Ausgabe vom November 2018. Und weiter: “Deswegen reicht es nicht aus, auf „unfähige“ Manager zu schimpfen und deren überhöhte Bezüge anzuprangern. Das mindeste ist, sich mal wieder auf das Grundgesetz und die Sozialpflichtigkeit des Eigentums zu besinnen und daraus Forderungen zu entwickeln. Und das nächste ist dann, auch mal wieder über Alternativen zum Kapitalismus nachzudenken. Dass der unsere Probleme nicht löst, haben mittlerweile viele durchaus erkannt“.

„System Change not Climate Change“ ist eine der Hauptlosungen der Klimabewegung und auch der aktuellen SchülerInnenproteste. Wenn die Automobilbeschäftigten und ihre Interessenvertretung nicht auch mal grundsätzlicher über die Demokratisierung und Zukunft dieser Gesellschaft nachdenken, werden am Ende immer die arbeitenden Menschen bezahlen müssen.