

Auszug aus **Amelie Lanier** bei **Context XXI**<http://contextxxi.org/--amelie-lanier--.html><http://contextxxi.org/ein-flaggschiff-der-deutschen.html>

erstellt am: 20. April 2024

Datum dieses Beitrags: März 2017

Was ist denn bei VW los?

Ein Flaggschiff der deutschen Industrie – am Sinken?

■ AMELIE LANIER

VW bietet seit geraumer Zeit, verstärkt seit dem Bekanntwerden der Manipulationen bei Abgastests, das seltsame Bild eines Unternehmens, das am eigenen Erfolg zu ersticken droht. Das ist bemerkenswert angesichts des akkumulierten Kapitals und der politischen Rückendeckung dieses Konzerns.

Karl Marx beschreibt im 3. Band des „Kapital“ die Trennung von *Management* und *Besitzern* eines Unternehmens bei den Aktiengesellschaften:

Der Verwaltungslohn, sowohl für den merkantilen wie den industriellen Dirigenten, erscheint vollständig getrennt vom Unternehmergewinn (...) in den kapitalistischen Aktienunternehmungen. Die Trennung des Verwaltungslohns vom Unternehmergewinn, die sonst zufällig erscheint, ist hier konstant. (...) Die Aktienunternehmungen überhaupt – entwickelt mit dem Kreditwesen – haben die Tendenz, diese Verwaltungsarbeit als Funktion mehr und mehr zu trennen von dem Besitz des Kapitals, sei es eignes oder geborgtes (...). Indem aber einerseits dem bloßen Eigentümer des Kapitals, dem Geldkapitalisten der fungierende Kapitalist gegenübertritt und mit der Entwicklung des Kredits dies Geldkapital selbst einen gesellschaftlichen Charakter annimmt, in Banken konzentriert und von diesen, nicht mehr von seinen unmittelbaren Eigentümern ausgeliehen wird; indem andererseits aber der bloße Dirigent, der das Kapital unter keinerlei Titel be-

sitzt, weder leihweise noch sonstwie, alle realen Funktionen versieht, die dem fungierenden Kapitalisten als solchem zukommen, bleibt nur der Funktionär und verschwindet der Kapitalist als überflüssige Person aus dem Produktionsprozeß.

(Kapital, Band III., 23. Kapitel: Zins und Unternehmergewinn, S. 401)

Er verschwindet jedoch nicht aus der *Unternehmensstruktur*, und das ist eine der Triebfedern der jüngeren Entwicklungen um VW.

1. Historischer Abriss: Porsche und VW

Das 1931 von Ferdinand Porsche in Stuttgart gegründete Konstruktionsbüro wurde ab 1937 in die bei Braunschweig aus dem Boden gestampften Autofabrik Volkswagen integriert. Der zur Volksbeglückung gedachte Kraft-durch-Freude-Wagen wurde als „VW Käfer“ erst nach 1945 tatsächlich unter Volk geworfen, da das Volkswagen-Werk vorher mit kriegswichtigeren Aufgaben ausgelastet war.

Das Konstruktionsbüro blieb nach Ende des II. Weltkriegs nach einigen Holprigkeiten im Besitz der Familie Porsche, das VW-Werk in Wolfsburg wurde erst von der britischen Besatzungsmacht weitergeführt, 1949 an den Bund und das Land Niedersachsen übergeben und 1960 in eine AG umgewandelt und privatisiert. Niedersachsen behielt sich eine Sperrminorität von

20%. Außerdem wurde festgelegt, daß kein anderer Eigentümer mehr als 20 % besitzen darf.

2. VW

Diese Privatisierung wurde mittels eines eigenen „VW-Gesetzes“ abgewickelt, mit dem sich nicht nur das Land seinen Einfluß sicherte, sondern auch eine eigene, ständisch anmutende Zusammenarbeit zwischen der gewerkschaftlichen Vertretung und dem eigentlichen Management eingerichtet wurde, die der Betriebsratvorsitzende Osterloh gerne als Modell von Gewerkschaftspolitik überhaupt propagiert: der Schulteranschluß zwischen Kapital und Arbeit ist hier vollendet, keine Streiks stören das harmonische Bild – im Stammwerk in Wolfsburg. Der Großteil des Klassenkampfes wird auf die Zulieferer abgewälzt.

Bei Volkswagen weisen damit sowohl die *Eigentümerstruktur* als auch die Zusammensetzung des *Managements*, der „Dirigenten“, Besonderheiten gegenüber ähnlich gearteten Unternehmen auf.

Das VW-Werk in Wolfsburg ist bis heute die größte Autofabrik der Welt.

Das es zu einem solchen werden konnte, liegt an der seit jeher betriebenen Standortpolitik sowohl der Bundesregierung als auch derjenigen Niedersachsens. VW bekam allen Kredit, den es brauchte, um Produktion und Vertrieb auszubauen. Einen weiteren Quan-

tensprung in der Expansion stellte die Übernahme der Auto Union 1964 und später NSU und der darauf beruhende *Ausbau der Marke Audi* dar. Abgesehen von den Marktanteilen und dem Know-How, das sich VW durch diese Übernahme aneignete (Wasserkühlung, Vorderradantrieb), verschaffte es sich durch diese Fusion/Übernahme auch Freiheiten der unternehmerischen Kalkulation, die im Unterschied zum Wolfsburger Werk nicht durch politische und gewerkschaftliche Mitspracherechte eingeschränkt waren.

2a. Zulieferer

Zur weltweiten *Zentralisation* in der Autoindustrie durch Übernahme von Unternehmen und deren Integration in die eigene Produktpalette gesellte sich seit den 60-er Jahren die *Dezentralisation* durch die Auslagerung der Produktion an *Zulieferfirmen*.

Inzwischen geschehen zwischen 70 und 75% der Fertigung bei den Zulieferern und nur noch der Rest bei den Herstellern der Autos. Diese Dezentralisierung der Arbeit, die von Marx im Kapitel „Teilung der Arbeit und Manufaktur“ beschrieben wurde, bringt dem Hersteller viele Vorteile: Die Ausgliederung von Produktionsprozessen in selbständige Firmen wälzt das unternehmerische Risiko und die Verbilligung der lebendigen Arbeit durch technische Neuerungen an andere, selbständige Firmen ab. Gleichzeitig schafft, so die Kalkulation der Hersteller, die Abhängigkeit dieser Unternehmen von der abnehmenden Stammfirma die Garantie, daß das Stammwerk immer die kostengünstigsten Vorprodukte beziehen kann, weil es entsprechenden Druck auf die Zulieferer ausüben kann.

Auf diese Abhängigkeiten baute auch Ignacio López, als er 1993 als Scharfmacher und Sanierer nicht nur den Arbeitern in Wolfsburg und anderen Stammwerken von VW und Audi Lohnkürzungen und verschärfte Arbeitsbedingungen verordnete, sondern vor allem die Zulieferer auf Verbilligung der von ihnen gelieferten Teile verpflichtete. Es gelang, substantielle *Kosteneinsparungen* zu erzielen, was allerdings die Qualität der seither erzeugten Autos beeinträchtigte, und was VW Gerichtsverfahren, Rückrufaktionen und andere, sehr *kostspielige Folgen* bescherte.

Die Zulieferfirmen haben sich teilweise, sofern ihnen ihr Kapital und ihre Bankverbindungen dies erlaubten, ihrerseits diversifiziert, um die Abhängigkeiten zu verringern – sie liefern an *verschiedene* Autofirmen, um sich von der Abhängigkeit eines einzelnen Zulieferers zu befreien.

Außerdem hat der Konflikt mit dem Zulieferer Prevent 2016 gezeigt, daß die *Abhängigkeiten gegenseitig* sind, wenngleich in unterschiedlicher Gewichtung. Wegen eines Lieferstopps von Prevent standen tagelang die Fließbänder in Wolfsburg still, was aufgrund des investierten konstanten Kapitals große Gewinneinbußen verursachte.

2b. Export und ausländische Produktionsstätten

VW hat seit dem Zusammenbruch des RGW und durch den Aufstieg Chinas nicht nur innerhalb der EU und ihrer Hinterhöfe in den ex-sozialistischen Staaten, sondern auch auf den restlichen Märkten des ehemaligen Ostblocks große Exporterfolge erzielt. Zusätzlich betrieb das Unternehmen Kapitalexport, sowohl durch Übernahmen als auch durch Joint Ventures. Noch in den 80-er Jahren wurde die spanische Marke Seat von Fiat übernommen, es folgte 1991 die tschechische Marke Skoda, später wurden italienische und britische Marken von VW geschluckt.

Der Konzern betreibt in 20 Ländern Europas und in 11 Ländern Amerikas, Asiens und Afrikas 120 Fertigungsstätten. 610.076 Beschäftigte produzieren an jedem Arbeitstag rund um den Globus nahezu 42.000 Fahrzeuge, sind mit fahrzeugbezogenen Dienstleistungen befasst oder arbeiten in weiteren Geschäftsfeldern. Seine Fahrzeuge bietet der Volkswagen Konzern in 153 Ländern an.

(Website VW)

In Chanchun, Chengdu und Foshan in China unterhält VW Produktionsstätten, ebenso wie im russischen Kaluga und in Chattanooga in den USA.

Mit diesem Kapitalexport verhält es sich ähnlich wie mit den Zulieferern: das Imperium schlägt zurück. Der ursprüngliche Erfolg in Sachen Produktionsausweitung und Gewinn von Mark-

teilen verwandelt sich im Lauf der Zeit in einem Nachteil. Mit Standorten außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU schafft sich VW seine eigene Konkurrenz und vermindert den Export der in Deutschland gefertigten Fahrzeuge. Die ausländischen Werke unterstehen der Jurisdiktion und den Kalkulationen fremder Souveränitäten, die ihrerseits eigene Standortpolitik betreiben und die Erfolge und die Gewinnrepatriation der am heimischen Markt abgesetzten Fahrzeuge ihren eigenen nationalen Prioritäten unterstellen.

2c. Der Abgas-Skandal

VW war ein Pionier in der Entwicklung der *Dieselmotoren*. Diesel hat einen weit höheren Ausnutzungsgrad als Benzin, mit einem Liter Diesel kommt ein Fahrzeug viel weiter als mit einem Liter Benzin. Deshalb wird Diesel in der Transportindustrie eingesetzt. Daß Diesel in vielen Ländern billiger ist als Benzin, hängt mit der verdeckten Subventionierung durch die staatliche Steuerpolitik zusammen: auf Diesel wird eine geringere Mineralölsteuer verpaßt als auf Benzin. Sogar dort jedoch, wo Diesel teurer ist als Benzin, wie in der Schweiz, sind Dieselmotoren im Betrieb günstiger als Benzinmotoren.

Die Entwicklung der Dieselmotoren diente also dazu, die *Autos im Betrieb billiger* zu machen.

Die herkömmlichen Dieselmotoren hatten jedoch den Nachteil, schwerfällig zu sein. Mit Dieselmotoren läßt sich schwerer beschleunigen, was beim Überholen unerfreulich ist. Deshalb wurde von VW der *Turbo-Dieselmotor* entwickelt, der die Zündung mittels Direktein-spritzung von Treibstoff mit einer verdichteten Luftmenge, also einer höheren Oxigenkonzentration bewerkstelligt. Dadurch erhöht sich die Leistung des Motors, aber auch die Konzentration von Schadstoffen beim Abgas.

Die sogenannte Umweltfreundlichkeit, also die Abgaspolitik weltweit spießte sich mit der Absicht der Verringerung des Treibstoffverbrauchs, die bei der Dieselmotoren-Entwicklung Pate gestanden war.

Die Umweltpolitik der EU, die die *Grenzwerte* für Stickstoff und CO₂ senkte, um dem Kyoto-Protokoll zu genügen, kam somit dem Dieselprojekt in die Quere.

Die Umweltpolitik hat natürlich immer auch eine protektionistische Komponente, mittels derer der eigene Markt gegen die Konkurrenten geschützt werden soll. VW und andere Hersteller hatten also die Vorgabe, „saubere“, d.h. den Umweltnormen genügende Autos zu produzieren und auf einmal gerade darin ihre Konkurrenten auszustechen.

Die Autos der Marke des VW-Konzerns wären in Europa sogar innerhalb dieser Vorgaben geblieben. In den USA jedoch, wo andere Grenzwerte für Stickstoffoxid gelten, entsprachen die VW-Fahrzeuge dieser Norm nicht.

Deshalb wurde die betrügerische Software entwickelt, die die Autos bei den Abgas-Tests besser ausschauen ließ als sie waren. Als besondere Note kam noch dazu, daß der *Entwickler* der Software das *Zulieferunternehmen Bosch* war, – bei dem zwar die Software in Auftrag gegeben worden war, das über deren Verwendung jedoch im Unklaren gelassen wurde.

Es gibt Gerüchte, daß die Aufdeckung dieses Betruges von Eingeweihten aus der Führungsriege des VW-Konzerns selbst ausgegangen sei. Um zu verstehen, warum solche Gerüchte überhaupt aufkommen, sind weitere Betrachtungen notwendig.

3. Die Zweiteilung des Aktienkapitals: Stammaktien und Vorzugsaktien

Das deutsche Aktienrecht unterscheidet zwischen Stammaktien und Vorzugsaktien. Nicht alle Unternehmen geben diese beiden Arten von Aktien heraus, VW jedoch schon.

Hier findet eine *Zweiteilung der Eigentümerrechte* statt. Die *Stammaktien* besitzen Stimmrecht, ihre Inhaber sind in der jährlichen Hauptversammlung zur Mitsprache an Unternehmensentscheidungen berechtigt. Dafür werden sie bei der Ausschüttung der Dividende nachrangig bedacht: wenn das Unternehmen wenig oder keinen Gewinn gemacht hat, gehen die Besitzer der Stammaktien leer aus.

Wer also eine Stammaktie kauft, hat Interesse am Unternehmen und will dort mitreden – der Gewinn ist für die Besitzer von Stammaktien zweitrangig bis unwichtig.

Die *Vorzugsaktien* hingegen berechtigen zum Bezug der Dividende, und besitzen kein Stimmrecht. Wer Vorzugsaktien kauft, hat also ein Interesse an *Einkünften*, und wenig bis keines am Gang des Unternehmens. Die Vorzugsaktien werden daher eher von Pensionsfonds oder Versicherern gekauft, die sich mit den Einnahmen durch die Dividenden Kapital zur Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen beschaffen wollen.

Beide Arten von Aktien machen das *Grundkapital* des Unternehmens aus. Vom Standpunkt des Unternehmens erfüllt die Ausgabe der Vorzugsaktien den Zweck, Aktien auszugeben, die die Eigentümerrechte nicht berühren, aber dennoch Kapital in die Kassen des Unternehmens spülen. Ähnlich den Firmenanleihen belasten jedoch die Vorzugsaktien in Folge das Unternehmen, weil die Dividende, die ihren Besitzern ausgezahlt werden muß, nicht reinvestiert werden kann.

Die unterschiedliche Form der Nutzung hat auch Auswirkungen auf ihren Kurs bei der Börse. Je nach den Gewinnerwartungen und dem Umsatz der Aktien eines Unternehmens stehen die einen höher als die anderen.

Dieser Umstand ist wichtig, wenn es um *Übernahmen* geht: das zeigt sich am Kurs der Aktien und beeinflusst denselben.

Mit diesem letzteren Faktum beschäftigen sich in der Causa VW-Porsche inzwischen die Gerichte.

4. Porsche

Die zunächst unter britischer Kontrolle stehende und später als Familienunternehmen weitergeführte Firma Porsche schloß bis 1952 eine Reihe von Verträgen mit VW, worin Zahlungen für Lizenzen und Patentrechte geregelt wurden und ihr der Generalimport von VW-Fahrzeugen für Österreich übertragen wurde. Diese Importlizenz amortisierte sich besonders in den Jahren nach der Wende 1989/90, als sie Zusatzgewinne bei der Betreuung der ehemaligen sozialistischen Staaten einbrachte, die über Österreich beliefert wurden.

Porsche baute Sportwagen und entwarf den ersten Panzer Nachkriegsdeutschlands. 1972 verwandelte sich das Unternehmen aufgrund von Unstimmigkeiten innerhalb der Familie in eine

Aktiengesellschaft.

Hier zeigt sich wiederum das Moment der Trennung von Eigentum und dessen Verwaltung. Die Familien Porsche und Piëch blieben die Hauptaktionäre und damit die grauen Eminenzen im Hintergrund, die eigentliche Geschäftsführung hingegen wurde dem Vorstand übertragen.

Bis 1992 dümpelte die Firma mit wechselnden Erfolgen im relativ kleinen Segment der Sport- und Luxuskarossen herum. Der neue Vorstandsvorsitzende Wiedeking brachte Leben in die Bude und steigerte Produktion und Verkauf beträchtlich. Auch hier erwies sich die Einführung der *Wasserkühlung* als Meilenstein der Eroberung von Marktanteilen im Segment der schnellen Flitzer.

Innerhalb von zwei Jahren wurde das Management radikal umstrukturiert und das Produktangebot erweitert ...

(Wikipedia, Porsche)

Die Erfolge konnten sich wirklich sehen lassen:

Porsche war 2006 mit einem Absatz von 97.000 Fahrzeugen der kleinste unabhängige deutsche Autoproduzent. Wie die »Welt am Sonntag« unter Berufung auf eine Studie des Prognose-Instituts B&D-Forecast berichtete, verdiente Porsche im Schnitt je Fahrzeug 21.799 Euro vor Steuern. Dies sei neunmal so viel wie beim Zweitplatzierten BMW.

(ebd.)

5. Porsche und VW: Übernahmepläne und Verflechtungen

Ferdinand Piëch, der Enkel des Unternehmensgründers, strebte eine aktivere Aufgabe an und verließ das Familienunternehmen nach der AG-Umwandlung. Er arbeitete mit Mercedes zusammen und war später Vorstandsvorsitzender erst bei Audi, ab 1993 bei VW. Dort organisierte er das Engagement von Ignacio López und die von ihm durchgezogenen Verschärfungen bei der Fertigung der VW-Autos. Das Duo Piëch-López setzte eine gründliche Verbilligung der lebendigen Arbeit bei VW und den Zulieferern durch und führten dadurch das mit Verlusten kämpfende Unternehmen wieder in die Gewinnzone. Außerdem wurden andere britische und italienische Marken aufgekauft und inte-

griert, und dadurch die Marktanteile von VW erweitert.

Es ist teilweise schwierig, die Verflechtungen von Porsche, Audi, VW und deren Vertriebsnetzen zu verfolgen, gerade anlässlich der Person von Ferdinand Piëch, der gleichzeitig und abwechselnd Leitungs-, Entwicklungs- und Eigentümer-Funktionen wahrnahm.

2005 beschlossen diverse Mitglieder der Familien Porsche und Piëch, VW zu übernehmen. Sie wollten die Stammaktien von VW schrittweise aufkaufen, um sich zum Mehrheitseigentümer der VW AG zu machen. Dieser Eigentümerwechsel sollte durch Finanzspekulationen finanziert werden. Der Porsche-Manager Wiedeking dirigierte das Manöver, das von allen maßgeblichen Stellen – der Politik, den Medien und der VW-Firmenleitung und sogar dem VW-Betriebsrat – begrüßt wurde. Es sah nach einer Win-Win-Situation aus – für Porsche genauso wie für VW:

Es war einer der gewagtesten Übernahmepläne der deutschen Wirtschaftsgeschichte: Der kleine Sportwagenhersteller Porsche will den 15-mal größeren Volkswagen-Konzern übernehmen und damit einen neuen Weltkonzern schmieden. Vier Jahre lang arbeitete Porsche auf dieses Ziel hin. (...)

Die Strategie Wiedekings und Härters ist zu diesem Zeitpunkt“ (November 2007) „voll aufgegangen: Ihr Konzern Porsche schafft ein betriebswirtschaftliches Wunder und verdient mehr, als er Umsatz macht – dank milliardenschwerer Optionsgeschäfte. Indem das Duo immer wieder die Übernahmespekulationen anheizt, um die Märkte dann wieder zu desillusionieren, können sie Kasse mit ihren Optionen machen. Der Vorsteuergewinn im Geschäftsjahr 2007/08 schnellte auf 8,57 Milliarden Euro – bei einem Umsatz von 7,47 Milliarden Euro. Mit den Einnahmen kauft Porsche neue VW-Aktien. Ein Kreislauf, der sich wiederholt. Auch die VW-Aktie profitiert und rast von Rekord zu Rekord. Im Oktober 2008 ist die Marke von 1000 Euro in greifbarer Nähe – und wird geknackt. Am 28. Oktober um 9:39 Uhr ist es soweit. Im Handelssaal der Deutschen Bank in der Frankfurter Gallusstraße stehen Händler auf, applaudieren und johlen. VW ist in diesem Moment 294 Milliarden Euro wert – und damit der teuerste Autobauer der Welt.

(Die Welt, 10. Mai 2009)

Für die Politik genauso wie für die Betriebsleitung als auch für den dem Kapital völlig verpflichteten Betriebsrat von VW waren diese Übernahmepläne zunächst super. Bevor ein windiger US-Hedgefonds oder sonst irgendein ausländisches Kapital die Hand auf dieses deutsche Paradeunternehmen legen könnte, kam ihnen die Übernahme durch die deutsch-österreichische Firma in höchstem Maße gelegen.

Auch die Gemeinden Stuttgart und Wolfsburg jubelten, weil sie durch diese Manöver erhöhte Steuereinnahmen verbuchen konnten.

Für das Unternehmen Porsche und den Eigentümer-Clan Porsche-Piëch war es ein Griff nach den Wolken: endlich den von ihnen gestarteten und über die Jahre auch betreuten Großkonzern in ihr Eigentum überführen zu können, erschien ihnen als die Krönung des G-G'-Machens. Sie wollten damit ihr Kapital und ihre Gewinne nach dem kapitalistischen und öffentlich anerkannten Prinzip „Aus Viel soll Mehr werden“ in gewaltige Dimensionen aufblasen.

Man muß sich hier die Verrücktheit des kapitalistischen Wirtschaftssystems vor Augen halten: Es wurden nicht mehr Autos verkauft und *dadurch* mehr Gewinn gemacht. Von wegen die Unternehmer sind so tüchtig und schaffen dadurch mehr konkreten Reichtum in Form von Autos! Die Gewinnsteigerung sowohl bei Porsche als auch bei VW als auch bei den Banken und Investoren, mit deren Leihkapital diese Wertsteigerung bewerkstelligt wurde, war lediglich den Manövern des Finanzkapitals geschuldet. Der reine *Eigentümerwechsel* von Stammaktien der VW AG wurde vom Finanzkapital mit Wertsteigerungen honoriert und von den Unternehmensleitungen als *wirtschaftlicher Erfolg* gefeiert, obwohl er gar nicht auf ihrem eigenen Mist gewachsen war.

Das böse Erwachen von dieser Wertesteigerungs-Party kam mit der Finanzkrise, die zum Zeitpunkt des VW-Kursfeuerwerks 2007/2008 in den USA schon unter dem Teppich der finanzkapitalistischen Erfolge schmorte, und mit der Insolvenz von Lehman Brothers 2008 zu einem Flächenbrand wurde.

Der groß gefeierte Übernahme-Coup

ging scheinbar auf dem Boden der normalen kapitalistischen Konkurrenz schief.

Wirklich?

Im Rahmen dieser Übernahme-Pläne hatte Porsche gegen das VW-Gesetz geklagt, das unter anderem keinem einzelnen Eigentümer mehr als 20 % gestattete. Das wurde vom EU-Gerichtshof als wettbewerbsverzerrend eingestuft, und in Folge dessen vom deutschen Bundestag 2008 eine Neufassung des VW-Gesetzes beschlossen. Dadurch konnte Porsche mehr als die bereits eingekauften 20% der Stammaktien erwerben. Was nicht gelang, war die Aufhebung der Sperrminorität Niedersachsens, und das war vermutlich auch einer der Gründe, warum Piëch selbst plötzlich die Übernahme blockierte.

Als Porsche bekanntgab, mehr als 50% der Stammaktien übernehmen und einen sogenannten „Beherrschungsvertrag“ (sic!) abschließen zu wollen, der die Firma Porsche zur bestimmenden Kraft bei den unternehmerischen Beschlüssen von VW gemacht hätte, verwehrten sich die Betriebsleitungen von VW und die Gewerkschaft gegen die drohende Mehrheit.

Schließlich stellte sich Ferdinand Piëch gegen die Übernahme-Pläne seiner Stammfirma bzw. seiner Familie. Die Gründe dafür bleiben unklar, vielleicht wollte er nur die Notbremse ziehen. Die Übernahme-Pläne waren durch die Finanzkrise ins Straucheln geraten – auf einmal stand Porsche mit einem gewaltigen Schuldenberg da, der durch gesunkene Aktienwerte auch nicht mehr besichert und finanzierbar war.

Zum Abbau der Schulden und der Weiterführung des Unternehmens Porsche wurde schließlich eine neue Eigentümerstruktur geschaffen: 2009 wurde die Porsche Holding GmbH als Tochtergesellschaft von VW ins Leben gerufen. In diesem sehr intransparenten Konglomerat aus Autohandelsunternehmen und Entwicklungsabteilungen ist offenbar die *Autofirma Porsche* selbst gar nicht dabei.

Der Verdacht drängt sich auf, daß die Porsche Holding zu dem einzigen Zweck in die Welt gesetzt wurde, VW ein käufliches Kapital anzubieten. Dadurch wurde mit der VW-Beteiligung an der Porsche Holding in Höhe von

3,3 Mrd. Euro ein Teil der Kredite abgedeckt wurde, die Porsche für die geplante Übernahme von VW aufgenommen hatte. So verschafften sich die Mitglieder der Familie Porsche erneut Kreditwürdigkeit. Sie ließen sich also von VW einen Teil der Übernahmekosten zurückerstatten.

Das war laut „Spiegel“ auch so geplant:

Porsche könnte sich einen großen Teil der Kosten für die Übernahme aus der Kasse von Volkswagen zurückholen.

(Spiegel, 17.10.2015)

Die Übernahme hat schließlich doch stattgefunden:

Zuletzt hatte Porsche bereits seinen VW-Anteil um 1,5 Prozentpunkte auf 52,2 Prozent aufgestockt. Dazu musste der Sportwagenbauer allerdings nicht an der Börse zugreifen, sondern kaufte dem Autobauer Suzuki die VW-Aktien ab. Das war am 26. September, also wenige Tage, nachdem die Abgas-Affäre publik geworden und die VW-Aktie in den Keller getauscht war. Porsche habe die Aktien von den Japaner folglich zum Schnäppchenpreis bekommen, heißt es zufrieden in Stuttgart. Nach »Welt«-Informationen soll die Porsche Holding rund 500 Millionen Euro für die 1,5 Prozent an Volkswagen bezahlt haben.

(Die Welt, 9.10.2015)

Was bleibt unterm Strich übrig? Aktien-spekulationen, Bankkredite, ein Versuch, in der globalisierten Welt sogenannte „feindliche Übernahmen“ zu verhindern, und eine eigenartige Sichtweise von „Scheitern“: In der Form, in der die Beteiligten sich das irgendwann vorgestellt hatten, mögen sie bei der Übernahme gescheitert sein. Andererseits ist sie *gelingen*, der Porsche-Piëch-Clan hält mehr als 50 % von VW, und mischt dort kräftig mit. Über die Porsche-Holding hat sich Porsche auch weiter mit VW vernetzt und kann deshalb gar nicht untergehen, oder wenn, dann nur mit VW gemeinsam.

Um so eigenartiger mutet es an, daß seit 2009 gebetsmühlenartig die Phrase von der „gescheiterten Übernahme“ in den Medien wiedergekaut wird.

Abschließend bleibt zu bemerken, daß der Fall der VW-Aktien den Kauf von Aktien und daher die Übernahme durch

Porsche-Mitglieder erleichtert hat und weiterhin erleichtern könnte. Schlecht ist, wer schlecht denkt, aber der Abgas-Skandal kam dem Porsche-Clan zugute.

6. Staat und Gewerkschaft: zum besonderen Verhältnis von Kapital und Arbeit bei VW

Die 20%-ige Sperrminorität Niedersachsens wurde im VW-Gesetz formell damit begründet, daß der Bau des VW-Werkes seinerzeit mit dem konfiszierten Vermögen der zerschlagenen Gewerkschaften finanziert worden war. In der Wiederaufbauphase der BRD war jedenfalls ein solcher Zusammenschluß der Politik mit dem Kapital nötig und geraten: politische Garantien ersetzten mangelnde Kapitalgröße und auch die damals erst in den Kinderschuhen steckende Kreditmacht der Banken.

Das Gesetz bestand ursprünglich aus 14 Paragrafen, von denen die Mehrzahl mittlerweile aufgehoben oder bedeutungslos geworden sind.

(Wikipedia, VW-Gesetz)

Geblieben ist nach wie vor die Sperrminorität von Niedersachsen, die dem Angriff über den Europäischen Gerichtshof bis heute standhält.

Eine Sonderstellung nehmen auch die *Arbeitnehmervertreter* bei VW ein.

Die Hälfte aller Aufsichtsratsstühle im Konzern wird von Arbeitnehmervertretern und damit vor allem von IG-Metall-Mitgliedern besetzt, und so ist selbst der Aufsichtsrat so etwas wie eine Zweigstelle der Gewerkschaft. Bei Daimler ist die IG Metall ähnlich stark vertreten. Aber dort können die Belegschaftsvertreter durch das doppelte Stimmrecht des Aufsichtsratsvorsitzenden ganz einfach überstimmt werden. Im Volkswagen-Aufsichtsrat geschieht das praktisch nie, weil dort auch zwei Vertreter des Miteigentümers Niedersachsen sitzen. Und dessen Interessen decken sich oft mit denen der Gewerkschaft: hohe Löhne, viele Jobs.

(Die Zeit, 21.4.2016)

Der VW-Betriebsrat ist auch eine

wichtige Säule der IG Metall:

Volkswagens Unternehmenskultur ist eine IG-Metall-Kultur: hierarchisch, von Befehl und Gehorsam geprägt, kaum Widerspruch gegenüber der Gewerkschaft duldben. Das System hat sich über Jahrzehnte etabliert. Lange hat es dem Konzern gute Dienste geleistet und dabei geholfen, Europas größtes Industrieunternehmen zu werden.

(ebd.)

Das heißt auch umgekehrt, daß sowohl die IG Metall als auch der DGB selbst VW als Standbein und Vorzeigemodell für den sozialdemokratischen Grundkonsens vorweisen können, der gleichzeitig gewerkschaftliches Dogma ist: *daß die Interessen von Kapital und Arbeit bei richtiger Handhabung vereinbar sind.*

Auch für VW selbst, für Deutschlands Unternehmerschaft und für die SPD ist dieses Modell wichtig, weil es sozialen Frieden schafft und ihnen bei Tarifverhandlungen in anderen Branchen, und bei Wahlen den Rücken stärkt.

VW und seine betriebsrätlich-gewerkschaftliche Struktur haben daher weit über Wolfsburg und Niedersachsen hinaus eine praktische und ideologische Bedeutung für die Erhaltung des Arbeitsfriedens in Deutschland und für die Produktivität des Industriestandortes.

Es ist wichtig, sich das vor Augen zu halten, um zu begreifen, was für einen Angriff das Ansinnen von Porsche darstellte, dieses Modell in die Rumpelkammer der Geschichte zu schicken und ruck-zuck Arbeitsbedingungen zu schaffen, wie sie bei Audi schon durchgesetzt sind und wie sie Ignacio López seinerzeit den Zulieferbetrieben verordnet hatte.

Der Machtkampf zwischen *Winterkorn* und *Piëch*, der in den Medien vor allem als ein von allem Inhalt befreiter Kampf zweier Platzhirschen verhandelt wurde, drehte sich genau um diese Frage: gewerkschaftlich abgesicherter Arbeitsfrieden mit einer Art Stammarbeiter, deren Arbeitsplatz und Auskommen garantiert ist, oder von allen Rücksichten befreite Konkurrenz um Verbilligung der Lohnarbeit auf Teufel-komm-raus, in direkter Wettbewerb mit Standorten in Südostasien oder den EU-Hinterhöfen Os-

teuropas, mit Löhnen, die ihren Beziehern kaum mehr ein Auskommen sichern.

Der Betriebsratsvorsitzende von VW und machtvoll Mitglied des Aufsichtsrats, Bernd Osterloh, hat zusammen mit dem damaligen Personalchef Hartz, – der später für das Verarmungsprojekt der deutschen Arbeiterklasse Hartz I-IV verantwortlich war –, durchaus unternehmerische Flexibilität gezeigt: er erarbeitete mit ihm zusammen eine Auslagerung von Produktion in Subunternehmen, für die die VW-Gehalts- und Arbeitszeitstandards nicht mehr gelten. Osterloh hat sich also im Interesse des Produktionsstandorts Wolfsburg zu jeder Art von Zusammenarbeit und Lohndumping bereit erklärt – anderswo. Damit hat er sein Verantwortungsbeußtsein gegenüber dem Kapital demonstriert – um seine Hausmacht bei VW in Wolfsburg zu erhalten.

Das alles wird aber ihm und VW nicht nützen, denn die ausländische Konkurrenz schläft nicht.

7. Der Weltmarkt

VW macht seit geraumer Zeit Verluste auf dem *US-Markt*, will ihn aber wegen der dort vorhandenen Zahlungsfähigkeit und den dort gehaltenen Weltmarktquoten nicht aufgeben. Seit dem Abgasskandal stehen jedoch die Verkaufsperspektiven von VW in den USA schlecht. Nicht nur, daß VW für jedes dort verkaufte Auto Verluste einfährt und nur dank EU-Exportsubventionen seinen Schnitt machen konnte, so kommen seit dem Abgasskandal jede Menge Folgekosten auf VW zu: Rückrufaktionen, Gerichtsverfahren, und stark sinkende Verkaufszahlen. Es ist auch gar nicht klar, wie VW seine dort zirkulierenden Autos legalisieren können wird, weil wenn die Erreichung von kompatiblen Ausstoßdaten mit den national gültigen Grenzwerten so einfach gewesen wäre, hätte sich die Firma die betrügerische Software ja sparen können.

Die Politik der großen Autokonzerne, sich verlustbringende Märkte zu halten, um die Konkurrenten aus dem Feld zu schlagen, ist endenwollend: irgendwann einmal ist Zahltag und die Subventionierung der Verlustmärkte durch die Gewinne auf den Erfolgsmärkten kommt an ihr Ende.

Ein weiterer problematischer Exportmarkt ist *China*. Dieses Land setzt verstärkt auf Elektroautos, um die Smogproblematik seiner Metropolen in den Griff zu kriegen und eine eigene, zukunftsorientierte Autoproduktion in die Wege zu leiten. China ist aufgrund seiner Größe und Zahlungsfähigkeit ein Trendsetter. VW muß dort erst einmal ganz geschwind Fabriken für die Produktion von *Elektroautos* aufbauen, ohne technisch-produktionsmäßig dafür gerüstet zu sein, da es bisher vor allem eben auf die Dieselmotoren gesetzt hat.

Ein großer Exportmarkt von VW war und ist *Rußland*. Der russische Markt wäre aufnahmefähig. Die Diesel-Fahrzeuge sind dort gefragt. In Sachen Umwelt würden die russischen Behörden mit sich reden lassen. Rußland will jedoch vor allem selber eine Automobilindustrie aufbauen – nachdem seine eigene seit der Wende größtenteils den Bach hinunter gegangen ist – und arbeitet mit Importzöllen, um mehr Fertigung im Inland zu erreichen. Dem Ausbau von Kapazitäten in Rußland, der notwendig ist, um Importlizenzen zu erhalten, stehen jedoch die EU-Sanktionen entgegen.

Schließlich gibt es noch den *EU-Markt*. Dort wäre VW gut aufgestellt, hier ist jedoch die selbstgemachte Krise der EU das Haupthindernis. Immer mehr Staaten in den Hinterhöfen der EU – und auch in deren Vorhöfen – schiffen finanziell ab. Das heißt, die Zahlungsfähigkeit der Kunden geht gegen Null und VW kann deshalb trotz vorhandenen Bedürfnisses immer weniger Fahrzeuge absetzen.

Das bis 2008 flächendeckende Modell des Kredits, vor allem in Form von Leasing, kommt hier auch an sein Ende. Bis 2008/2009 kreditierten die Banken dort beinahe uneingeschränkt, aber die ständig wachsende Zahl von nicht bedienten Krediten in ihren Portfolios läßt es den Zweigstellen geraten sein, sich inzwischen diesbezüglich etwas zurückzuhalten.

8. Das Finanzkapital mit Bezug auf den Automarkt

Die großen Banken und Investmentfonds haben bei den Automobilkonzer-

nen ein ertragreiches Geschäftsfeld. Die Emissionen von Aktien und Firmenanleihen werden über Banken-Konsortien bewerkstelligt, und die Konsumentkredite haben nach dem Hausbau ihr wichtigstes Standbein bei Auto-Kauf, vor allem in Form von Leasing. Autofirmen erhalten für Kapazitätenausbau im In- und Ausland praktisch uneingeschränkt Bankkredite zu vergleichsweise – mit anderen Kreditgeschäften – günstigen Konditionen. Wie das Beispiel des VW-Übernahme-Zirkus durch Porsche zeigt, gibt die Autoindustrie auch einiges her, was Optionen und ähnliche Derivate betrifft.

Die Autoindustrie kann sich also der Unterstützung durch das Finanzkapital sicher sein. Die wichtigste Waffe im Konkurrenzkampf, der Kredit, ist ihr sicher. Dazu kommt die politische Rückendeckung, die die Kreditierung von Produktion und Absatz von Fahrzeugen durch Regierungen und Regionalbehörden hat. Zum *geschäftlichen* gesellt sich also auch der *politische Kredit*, der jenseits von Gewinnkalkulationen bereitgestellt wird, oder sich diese unterordnet.

So weit, so gut.

Das Finanzkapital leistet damit einer Entwicklung Vorschub, die Marx den „tendenziellen Fall der Profitrate“ nennt: Das konstante Kapital, also das, was in Form von Maschinen, Gebäuden, Energie, Bauteilen für die Produktion nötig ist, wächst immer mehr an im Vergleich zum variablen Kapital, der Arbeitskraft. Die vergegenständlichte Arbeit nimmt immer mehr Volumen ein im Verhältnis zur lebendigen Arbeit. Nur die letztere schafft jedoch den Profit.

Mit anderen Worten wird immer mehr investiert in Computer, Software, Maschinen, Fließbänder, Roboter usw., während immer weniger Arbeitskräfte diese ganze Maschinerie bzw. deren Softwareprogramme bedienen bzw. entwickeln. Die Menschen werden überflüssig gemacht und für die Anschaffung der ganzen Apparatur werden immer größere Investitionen notwendig. Für diese stellt das Finanzkapital bereitwillig die Mittel durch verschiedene Formen des Kredits zur Verfügung. Dadurch wächst die Verschuldung der produktiven Unternehmen, während gleichzeitig die Profitrate sinkt, da sich

die ganzen getätigten Investitionen immer weniger amortisieren – erst muß ja einmal das investierte Kapital zurückkommen, bevor von Gewinn gesprochen werden kann. Wenn Unternehmen also Gewinnmeldungen hinausposaunen, um ihre Investoren, Aktionäre und Gläubiger zu befriedigen, so werden die Summen, mit denen sie irgendwo in der Kreide stehen, nicht angeführt, sondern in den Bilanzen weiter hinten versteckt und als alle möglichen Arten von Außenständen mit schönen Titeln versehen.

Die sinkende, gegen Null gehende Profitrate versuchen die Unternehmen durch Erhöhung der Profitmasse wettzumachen, indem sie Konkurrenten aufkaufen, um deren Markt zu erobern. Auch das geschieht wieder mit Kredit, der ebenfalls wieder woanders in Bilanzen und Verlautbarungen mit allen möglichen Schnörkeln versehen wird.

Das alles geschieht unter der Duldung und mittels tatkräftiger Mithilfe des Finanzkapitals, das gerade in den großen Brummern der Industrie, zu denen die Autokonzerne zählen, eine wichtige Basis ihres Kreditgebarens sehen.

Ein gegenseitiger Schmusekurs, so wie sich das Bild präsentiert. Was geschieht hier eigentlich?

Das Finanzkapital in Form von Banken und Investmentfirmen leert große Mengen Kredit in die Autofirmen, diese investieren in neue Konstruktionen und Produktionstechniken, erhöhen den Arbeitsstreß, und verringern den Wert der Ware Arbeitskraft ebenso wie die Anzahl der Leute, die noch an dieser Art

von Maschinerie arbeiten dürfen.

Auf dem durch dieses – nicht nur von den Autokonzernen praktizierten – Verfahren geschrumpftem Markt stellt das Finanzkapital für Konsumenten Kredite zur Verfügung, damit sich diese die Autos auch kaufen können.

Der ganze marktwirtschaftliche Kreislauf von Produktion, Verkauf und Konsum funktioniert nur auf Basis ständig anwachsender Verschuldung auf beiden Seiten, derjenigen der Produzenten und denjenigen der Käufer.

9. Fazit und Perspektiven

Die Tage des „Modells“ VW sind gezählt. Die Übernahme durch Porsche bedeutet einen ständigen Angriff auf dieses Modell der gewerkschaftlich organisierten und absegneten Benutzung der Ware Arbeitskraft.

Das weltwirtschaftliche Umfeld leistet dem Porsche-Verfahren, das inzwischen das allgemein gültige ist, Vorschub. Eine starke Gewerkschaft und deren Mitsprache in der Konzernleitung stellt einen vom Aussterben bedrohten Dinosaurier dar. Drücken des Lohns, Hire and Fire – das ist heute das allgemeingültige Dogma. Was VW groß gemacht hat, ist unter den verschärften Konkurrenzbedingungen obsolet.

Erfolgsgarantie ist die Umstellung auf die rücksichtslose Vernutzung und Entlassung von Menschen natürlich keine – um so mehr, als das alle machen. Das Setzen auf Elektroautos hat VW und ein großer Teil der europäischen Autoindustrie verschlafen. „Verschlafen“ ist selbst ein ideologischer Ausdruck, weil es handelt sich ja nicht um ein *Versäumnis*,

sondern eine andere Schwerpunktsetzung. Man meinte bei VW, mit Diesel weiter kommen zu können und den Markt neu aufzumischen. Dem stehen die weltpolitischen Entwicklungen, das Kyoto-Protokoll und die Umweltgesetzgebung entgegen.

Es mag sein, daß sogar VW selbst ein Auslaufmodell ist. Die Folgen eines Bankrotts von VW würden das ganze europäische System neu aufmischen: die Autoindustrie, den Finanzsektor, Deutschland als Industriestandort, und die EU sowieso.

Amelie Lanier: Jahrgang 1961, Studium der Mathematik, Geschichte und Philosophie an der Universität Wien, dort Promotion zum Doktor der Philosophie 1988. Dissertation: „Über die Widersprüchlichkeit von Moralphilosophie am Beispiel Friedrich Nietzsches.“ Seither freie Forschungstätigkeit über die Geschichte Osteuropas und des österreichischen Kreditwesens. Publikationen zum Transformationsprozeß nach 1989 und den neueren Entwicklungen im Bankwesen. Wohnort: Zell am See. Motto: „Wenn die Pforten der Wahrnehmung gereinigt würden, würde alles dem Menschen erscheinen, wie es ist: unendlich.“ (William Blake, Die Hochzeit des Himmels und der Hölle)

Lizenz dieses Beitrags
Copyright

© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels