

Markus C. Kerber

Der Anfang vom Ende?

Der rigorose Stellenabbau von VW signalisiert den Niedergang der Automobilindustrie in Deutschland.

Zwar betreffen die angekündigten Stellenstreichungen (60.000 rund um den Globus) zu einem erheblichen Teil auch Werke außerhalb von Deutschland. Doch im Kern geht es um die Einsparung von 40.000 Stellen an 4 Standorten in Deutschland (Emden, Hannover, Zwickau und Neckarsulm). Mit diesen Schwierigkeiten der Kapazitätsanpassung angesichts von Absatzeinbrüchen ist VW als Europas größter Automobilkonzern mit weltweit 660.000 Beschäftigten, nicht ganz alleine. Auch bei den Wettbewerbern BMW und Daimler läuft das Geschäft längst nicht mehr so wie früher. Hier werden ebenso Sparpläne diskutiert. Bei VW werden durch diese beispiellosen Kostensenkungsprogramme die bisherigen Kostentrigger des VW-Selbstverwaltungssozialismus sichtbar. Zwar sind die Familieneigentümer mehrheitlich sowohl an VW als auch an Porsche beteiligt. Doch ist das Land Niedersachsen im VW-Gesetz mit besonderen Rechten ausgestattet. Gleiches gilt für den Betriebsrat der IG Metall. Welche Folgen diese Privilegien hatten, wurde einst nicht nur durch die Weltreisen eines VW-Betriebsratsvorsitzenden und des späteren VW-Personalvorstands Harz veranschaulicht.

Mehr noch: VW zahlt Gehälter und hat sich tarifvertraglich zu Arbeitszeiten und Urlaubsansprüchen verpflichtet, die in der Branche in Deutschland wie weltweit einmalig sind.

Statt darüber nachzudenken, ob man unter diesen Bedingungen der Wettbewerbsungleichheit den Automobilstandort und insbesondere die VW-Kostenstruktur aufrechterhalten kann, hat die privilegierte Arbeitnehmervertreterin IG Metall nur Sinn für Besitzstandswahrung. Dabei geht es ihr natürlich auch und vor allem um ihre Glaubwürdigkeit gegenüber den von ihr vertretenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Hinzu kommt ein Eingriff des deutschen Staates in die Automobilmärkte in Deutschland, der seines Gleichen sucht.

Während Tesla mit seinen ausschließlich elektrisch angetriebenen Autos in Grünheide die Kapazität hochfahren will und dringend einstellungsbereite Arbeitnehmer sucht und die chinesischen Importeure Absatzerfolge für ihre Elektroautos feiern, hat sich Bundesumweltminister Schneider darauf versteift, den Absatz dieser Kategorie von Automobilen auch noch mit staatlichen Kaufprämien zu subventionieren. Dies ist nicht nur ein Eingriff in den Wettbewerb am Automobilmarkt, der ordnungspolitisch nicht zu rechtfertigen ist und den Steuerzahler viele Milliarden kostet, sondern auch eine schädliche Politik-Intervention zu Lasten des Automobilstandorts Deutschland. Wenngleich die 3 großen Automobilhersteller sehr schnell auf den Zug für elektrisch getriebene

Automobile aufgesprungen sind, haben sie in Deutschland und weltweit Schwierigkeiten, mit den technisch fortgeschrittenen, jedenfalls äquivalenten und staatlich geförderten Produkten aus China mithalten. Ganz zu schweigen von Elon Musks Automobilen, die trotz der Preise sich in Deutschland und anderswo großer Beliebtheit erfreuen. Wenn ein Umweltminister in einer solchen Situation gravierenden Strukturwandels eine Schlüsselbranche der deutschen Volkswirtschaft so massiv schädigt, wie dies Herr Schneider tut, müsste ein Aufschrei der industrieaffinen Teile der Bundesregierung erschallen. Doch dies ist mitnichten der Fall. Die grüne Lobby mit ihrer unverhohlenen Technologiepräferenz für elektrische Antriebe hat obsiegt. Dies ist ein Sieg der Gesinnung über die Urteilskraft und ein trauriger Sieg staatlicher Planung über den Wettbewerb.