

Porsche schluckt Volkswagen, Volkswagen kontrolliert Scania

Von Hermann Patzak

Wird VW jetzt auch die MAN aufkaufen und wie werden sich die MAN-Aktien entwickeln? Die Welt der Analysen und Spekulanten ist wieder einmal in Aufregung. Doch die Vorgänge haben auch sehr interessante volkswirtschaftliche, ordnungspolitische Aspekte.

Für 2,9 Milliarden Euro hat VW seine [Kapitalbeteiligung](#) an Scania auf 37,7 Prozent erhöht. Eigentlich hatte MAN den schwedischen Konkurrenten Scania übernehmen wollen. Doch die VW-Führung hatte etwas dagegen. Mit ihrer Unterstützung konnte die Scania – Geschäftsleitung die Übernahme vor einem Jahr verhindern. Jetzt schaut es so aus, als könne es zu einem Zusammenschluß von MAN und Scania unter der Regie von VW kommen.

Holger Steltzner, ein Mitherausgeber der FAZ, kommentiert die Übernahme von VW durch Porsche und die Aufstockung der VW-Beteiligung bei Scania aus der Perspektive der neoliberalen Gesinnungsgemeinschaft dieser Zeitung.

Aus der Tatsache, daß die kleine Porsche AG mit sieben Mrd. Euro Umsatz die Volkswagen AG mit hundert Mrd. Umsatz „geschluckt“ hat und den gegensätzlichen Persönlichkeitsstrukturen der Männer, die jetzt die Führung übernommen haben: Ferdinand Piëch, Wolfgang Porsche und Wendelin Wiedeking, sieht er ein erhebliches Konfliktpotential auf das Unternehmen zukommen. Haben sich doch insbesondere die angelsächsischen Kapitalspekulanten darüber aufgeregt, daß sie den ersehnten Happen VW noch nicht zum Fraß vorgeworfen bekamen. So wie damals bei Mannesmann z.B. Mit gleicher Gier erwarten sie ja jetzt die Bahn- und Postprivatisierung und den von der EU-Kommission erzwungenen Verkauf der Stromleitungsnetze in Deutschland. Man wird tatsächlich einräumen müssen, daß hier ein erhebliches Konfliktpotential liegt, das nur noch von den Drahtziehern aus Politik und Finanzkapital ausgenützt werden müßte, um Volkswagen danach doch noch an sich reißen zu können.

Völlig unverzeihlich ist für die neoliberalen Dogmatiker, daß Ferdinand Piech in Wolfsburg eine Art volkseigenen Betrieb aufgebaut hatte, mit dessen Modell es eine Zeit lang gelungen war, dem ersten Ansturm der Globalisierungswelle zu widerstehen: Die Vier-Tage-Woche und trotzdem weit übertarifliche Lohn- und Gehaltszahlungen machten VW zur Oase in den sich ausbreitenden Verwüstungen, die der Globalkapitalismus seit Beginn der 1990iger Jahr in Deutschland anrichtete.

Auch wenn der Begriff „volkseigen“ anrüchig ist, so hat er im Falle des VW-Werkes tatsächlich seine Berechtigung. Denn hier haben Kapital und Arbeit unter der Regieführung der Geschäftsleitung bewiesen, daß man den Betriebserfolg (Mehrwert oder Wertschöpfung) eines Unternehmens im Prinzip anders aufteilen kann, als dies das Diktat des internationalen Renditewettbewerbs verlangt. Erst durch das Niederreißen der Grenzen volkswirtschaftlicher Autonomie und Selbstbestimmung wurden auch deutsche Unternehmen wie VW dazu gezwungen, mit höheren Gewinnraten die Lohn- und Gehaltseinkommen der Arbeitnehmer zu verringern. Wer diesem Diktat nicht Folge leistet, wird mit Kapitalentzug abgestraft. Und die deutschen Kapitaleigner wären bei den ersten gewesen, die ihre Gelder lieber bei hochrentablen anglo-amerikanischen Finanzinvestoren angelegt und bei VW abgezogen hätten.

Holger Steltzner fährt in seiner durch die neoliberale Dogmatik eingeengten Analyse fort, daß VW im internationalen Wettbewerb in Zukunft nur bestehen könne, wenn es „gelingt, Volkswagen, gemessen an Produktivität und Absatzzahlen, an den Weltmarktführer Toyota heranzuführen“. Und wer wird dieser Analyse widersprechen können? Das leuchtet doch jedem ein, daß man nur mit gesteigerter Produktivität die Absatzzahlen erhöhen könne. Und doch ist sie falsch, weil sie natürlich insgeheim unterstellt, diese Produktivitätssteigerung müsse über sinkende oder zumindest stagnierende Arbeitseinkommen erzielt werden, selbst wenn Steltzner eine effizientere Arbeitsorganisation und modernere Produktionstechnik als Ursachen einer Produktivitätssteigerung noch zusätzlich anerkennen wird. Aber daß die gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit auch durch geringere Renditen herbeigeführt werden kann, das wird dem Zeitgeist geneigten Leser nicht in den Sinn kommen. Und doch ist es so.

Wenn nämlich der Preis stimmt, dann stimmt auch der Absatz. Und ein angemessener Preis – der den Absatz steigert – kann nicht nur durch permanente Lohnsenkungen erzielt werden, sondern ebenso durch Verzicht auf immens hohe Renditen. Die aber erzwingt der Globalkapitalismus die sogenannten freien Kapitalmärkte. Der Wettbewerb um die höheren Renditen der Kapitalanleger führt dazu, daß die von Arbeit und Kapital gemeinsam erzeugte Wertschöpfung zugunsten des Kapitals anders verteilt wird als in den Jahrzehnten zuvor, als es diesen Globalkapitalismus noch nicht gab. Die allgemein ansteigenden Renditen sind die Folge der allseits gelobten freien Kapitalmärkte. Das Einkommen aus der gemeinsamen Wertschöpfung (das Volkseinkommen) wird seitdem zugunsten des Gewinneinkommens umverteilt.

Wer dem international freien Kapitalverkehr das Wort redet, der raubt der Politik jede aktive Gestaltungsmöglichkeit zu einer gerechten Einkommensverteilung. Er reduziert ihren Handlungsspielraum auf die Organisation der durch den Globalkapitalismus entstehenden Armut, die in Deutschland den Namen Hartz IV trägt.