



taz.die tageszeitung vom 22.07.2021, Seite 8 / Wirtschaft und Umwelt

Zwei Milliarden für VW-Aktionär:innen

Die Hauptversammlung wird die Dividende genehmigen. Der Vergleich mit Managern aus Zeiten des Dieselbetrugs könnte platzen

Von Anja Krüger

Mit Kurzarbeitergeld über die Coronakrise kommen, sich mit staatlichen Prämien den Verkauf von E-Autos subventionieren lassen - und dann Milliarden Euro in Form von Dividenden an die Anteilseigner:innen ausschütten. Diese Firmenpolitik des Autobauers Volkswagen lehnen der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und der Dachverband der Kritischen Aktionär:innen strikt ab. Die Organisationen fordern, dass der Autobauer Gewinne nicht ausschüttet, sondern in den anstehenden gigantischen Umbau hin zur Elektromobilität steckt. "Eine Dividende, gesponsert von Steuerzahler*innen - gesellschaftlich verantwortliches Handeln sieht anders aus", heißt es in einem Antrag der Kritischen Aktionär:innen für die digitale VW-Hauptversammlung an diesem Donnerstag.

Vorstand und Aufsichtsrat von VW schlagen der Hauptversammlung für das [Geschäftsjahr 2020 eine Dividende in Höhe von 4,80 Euro](#) je Stammaktie und 4,86 Euro je Vorzugsaktie vor, das ist die gleiche Höhe wie im Vorjahr - eine Gesamtsumme von 2,4 Milliarden Euro. Es ist davon auszugehen, dass dieser Antrag angenommen und über den der Kritischen Aktionär:innen gar nicht abgestimmt wird.

VW gehört zu den weltweit führenden E-Autoherstellern. In Deutschland wird der Kauf eines Elektroautos mit bis zu 6.000 Euro vom Staat gefördert. Die in der Coronakrise - und aufgrund des aktuellen Chipmangels in der Autoindustrie - vielfach angeordnete Kurzarbeit wird mittlerweile nicht mehr nur über die Arbeitslosenversicherung, sondern auch über Steuergelder finanziert.

Aus diesen Gründen sei die Dividendenausschüttung falsch, sagt Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik beim BUND und Mitglied im Vorstand des Dachverbands Kritischer Aktionär:innen. "Volkswagen muss dieses Geld in den Konzernumbau und die Qualifizierung der Belegschaft investieren", fordert er.

VW weist die Forderung mit dem Hinweis zurück, keinerlei staatliche Unterstützung erhalten zu haben. Das Kurzarbeitergeld sei eine Leistung der Arbeitslosenversicherung, in die VW und die Beschäftigten Milliarden eingezahlt hätten, so ein Sprecher. "Ein großer Teil der Dividende geht an institutionelle Anleger. Darunter sind Pensionsfonds, die der Altersversorgung von Privatpersonen dienen." VW will bis 2025 rund 35 Milliarden Euro für die Elektromobilität ausgeben

In der vergangenen Woche hatte Konzernchef Herbert Diess neue Pläne für den zügigen Umbau des Konzerns vorgestellt, der künftig viel Geld mit computergestützten Dienstleistungen und dem autonomen Fahren verdienen möchte. Bis 2030 will der Autobauer den CO₂-Abdruck seiner Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus um ein Drittel senken. Dann soll die Hälfte der Flotte aus E-Autos bestehen.

"Der Umbau muss weiter gehen, als VW angekündigt hat", fordert Hilgenberg. Der Konzern dürfe nicht auf immer größere Wagen und SUVs setzen. "Ein großes E-Auto mit 1.000 Kilometer Reichweite ist eine enormer **Energie-** und Rohstofffresser." VW müsse sich auf kleine Autos und Fahrzeuge für den öffentlichen Nahverkehr konzentrieren und mehr Anlagen für **erneuerbare Energien** aufbauen, damit der Autobau nachhaltig erfolge.

Auch die Fondsgesellschaft Union Investment ist unzufrieden mit der VW-Führung und wird den Aufsichtsrat nicht entlasten. "Leider hat Volkswagen seine Lektion aus dem Dieselskandal nur halb gelernt", so Union-Investment-Vertreter Janne Werning in einem vorab verbreiteten Statement zur Hauptversammlung. Bei grüner Mobilität nehme VW eine globale Vorreiterstellung ein. Aber die Unternehmensführung sei nach wie vor "die Achillesferse des Konzerns".

Der Betrugsskandal um manipulierte Abgasvorrichtungen von Diesel-Fahrzeugen wird die Hauptversammlung am Donnerstag nochmals beschäftigen. Die Aktionär:innen sollen einem Vergleich zustimmen, den VW mit Ex-Managern wie Martin Winterkorn und ihren Berufshaftpflichtversicherern schließen will. Wird dieser Vergleich rechtsgültig, kann VW an die Manager keine Forderungen mehr stellen. Der Skandal hat VW bislang rund 32 Milliarden Euro für Entschädigungen, Rechtsaufwendungen und Strafen gekostet. Der Vergleich sieht eine Zahlung von 288 Millionen Euro vor. Davon kämen 270 Millionen Euro von den Versicherern, 18 Millionen von den Managern. Für Winterkorn würde das bedeuten, dass er sich mit einer Zahlung von [11,2 Millionen Euro aller Forderungen](#) entledigen könnte - sein letztes Jahreseinkommen bei VW betrug 16 Millionen Euro, seine Altersvorsorge hat einen Wert von nahezu 29 Millionen Euro.

Die Vereinbarung platzt, wenn 10 Prozent der Vorzugsaktien-Eigner:innen dagegenstimmen. Nach Informationen des *Handelsblatts* gibt es einflussreiche Aktionär:innen, die das planen.



Der große Umbau bei Volkswagen hat begonnen: VW ID.3 in der Gläsernen Manufaktur in Dresden Sebastian Kahnert

Anja Krüger

Quelle: taz.die tageszeitung vom 22.07.2021, Seite 8

Dokumentnummer: T20212207.5781945

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/TAZ_55ad84fa83dd1d22f62a00136bd41c27ee1e2f08

Alle Rechte vorbehalten: (c) taz, die tageszeitung Verlagsgenossenschaft e.G.

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH