



VW HÄLT AN KÜNDIGUNG DER TARIFVERTRÄGE FEST: AB JANUAR DROHT NUN EIN MASSIVER KONFLIKT BEIM AUTOBAUER!

Am Rande des zweiten Überprüfungsge-
sprächs nach § 7 des Zukunftstarifver-
trages in Hannover hat die IG Metall den
VW-Vorstand erneut aufgefordert, end-
lich Klartext zu reden. Drei Wochen nach
der Kündigung von zehn Tarifverträgen
hat Volkswagen noch immer keine ein-
zige Forderung übermittelt. Für die Be-
schäftigten ist das eine Zumutung. Was
ihr Arbeitgeber mit ihnen vorhaben
könnte, erfahren sie aus Spekulationen
in den Medien. Von Nullrunden bis 2030
ist zu lesen, von längeren Arbeitszeiten
und Angriffen auf die Urlaubstage. So
heizt die Konzernspitze die Spekulationen
an, ohne sich ausdrücklich gegen-
über der Belegschaft zu erklären.

Jüngstes Beispiel, zu dem VW schweigt:
Der Vorstand will Nullrunden in allen Ge-
sellschaften des Konzerns, weltweit und
bis 2030. Betroffen wären 660 000 Be-
schäftigte. Für sie hieße das jahrelange
Reallohnverluste. Ausgerechnet Ende
2030 läuft nach aktuellem Stand unsere
Beschäftigungssicherung aus. Die IG
Metall stellt klar: Über Tarife entschei-
den die Vertragsparteien vor Ort, auch
international. Daran ändert auch ein
Chefdekret aus Wolfsburg nichts.

Der Vorstand begründet seinen Kurs mit
einer Lage, die sich seit 2024 grund-
legend verändert habe. Die Zahlen geben
das nicht her. Seine Zollpolitik hatte Do-
nald Trump schon im Wahlkampf 2024
offen angekündigt. Wirtschaftsinstitute
rechneten damals mit Szenarien zwi-
schen 20 und 100 Prozent. Heute liegt
der US-Zoll bei 15 Prozent, für Japan und
Südkorea gilt derselbe Satz.

Auch der Einbruch in China kam nicht
über Nacht. Zwischen 2019 und 2024 ist
der Absatz von VW dort um rund 30 Pro-
zent gefallen, und das war beim Tarifab-
schluss 2024 bekannt. Bei der E-
Mobilität läuft es besser als erwartet.
Der Anteil reiner E-Autos an den Neuzu-
lassungen in Deutschland ist von 13,5
auf 19,1 Prozent gestiegen. VW ist in Eu-
ropa Marktführer, und im Auftragsbe-
stand sind rund 40 Prozent der
Fahrzeuge elektrisch.

Auch die Bilanz trägt die Krisenerzäh-
lung nicht. Ohne Sondereffekte und
Zölle hätte das operative Ergebnis 2025
bei 17,7 Milliarden Euro gelegen. Den
größten Sondereffekt hat sich der Kon-
zern selbst zuzuschreiben: fast 5 Milliar-
den Euro für interne Strategiewechsel.
An die Aktionäre flossen in diesem
Sommer 2,6 Milliarden Euro Dividende.
Und der Vorstand bestätigt in einem Ak-
tionärsbrief selbst, dass die Kosten
2025 dank der Tarifeinigung des Jahres
2024 wie geplant gesunken sind.

Volkswagen und seine Beschäftigten
haben schwierige Zeiten bis hierhin ge-
meinsam bewältigt. 1993 hat die Vier-
Tage-Woche zehntausende Arbeits-
plätze gesichert. 2024 haben die Be-
schäftigten erneut Einschnitte getragen,
damit alle Standorte eine Zukunft ha-
ben. Daran muss sich der Vorstand jetzt
messen lassen. Wer Werke in Deutsch-
land schließen will, gibt diesen gemein-
samen Weg auf und verabschiedet sich
ein Stück weit von „Made in Germany“.
Und hier wird die IG Metall entschieden
Widerstand leisten.



Thorsten Gröger
Verhandlungsführer der IG Metall

»Wo Maß und Mitte geboten wären,
rückt Volkswagen mit der Planier-
raupe an. Generationen von
Gewerkschaftsmitgliedern haben
den Haustarifvertrag erkämpft. Und
so, wie er erkämpft wurde, werden
wir ihn verteidigen.«



Daniela Cavallo
Gesamtbetriebsratsvorsitzende

»Die Zusagen aus 2024 sind nicht im
luftleeren Raum entstanden. Sie wurden
hart verhandelt. Und auf ihre Einhaltung
werden wir weiterhin mit allem
Nachdruck bestehen. Wir erwarten auch
vom Vorstand Vertragstreue.«



Unseren
WhatsApp-Kanal
abonnieren.



Mehr Infos auf
www.igm-bei-vw.de





START DER TARIFRUNDE AM 24. NOVEMBER: **TARIFVERHANDLUNGEN SOLLEN IN BEDROHTEN VW-REGIONEN STATTFINDEN!**

Wer Tarifverträge kündigt, öffnet sie für beide Seiten

Mit den Kündigungen hat Volkswagen auch den Weg für Forderungen der Beschäftigten frei gemacht. Den Manteltarifvertrag hätte die IG Metall von sich aus nicht angetastet. Jetzt liegt er offen auf dem Tisch. Betriebsräte und Vertrauensleute wissen genau, wo die Verträge besser werden könnten. Die Tarifexpertinnen und Tarifexperten der IG Metall haben die einschlägigen Paragraphen bereits zusammengestellt. Eine weitere Eskalation wäre abwendbar gewesen. Der Vorstand hätte die Chance gehabt, die Kündigung der Tarifverträge zurückzunehmen. Darauf hatte die IG Metall gedrängt, allerdings wies der Arbeitgeber dies umgehend zurück. Nun bereitet sich die IG Metall auf einen Arbeitskampf vor. Den 31. Dezember, das Ende der Friedenspflicht, sollte sich der Vorstand schon jetzt dick im Kalender anstreichen.

Zusagen für unsere Standorte

Neben all den Spekulationen schafft der Vorstand keine Klarheit zur Einhaltung der Zusagen aus der Einigung von 2024. Die Belegschaft hat damals harte Einschnitte akzeptiert. Im Gegenzug bekam jeder Standort eine feste Perspektive: den ID, Tiguan und ein Nachfolgemodell ab 2031 für Emden. Die B-Space-Familie mit Caravelle, Transporter und Bulli soll nach Hannover kommen. Zwickau behält den Fahrzeug- und Karosseriebau, bekommt ein SSP-Zukunftsmodell und die Kreislaufwirtschaft. Wolfsburg bekommt den Gamechanger mit drei Modellen auf der SSP-Plattform. Für die Komponente

gibt es verbindliche Investitionen in alle Schlüsselteile der E-Mobilität. Diese Vereinbarungen tragen die Unterschrift beider Seiten. Der Vorstand bekennt sich abermals nicht dazu, sie vollumfänglich einzuhalten.

Ergänzungen, nicht Ersatz

Die Arbeitnehmerseite bei Volkswagen ist offen für neue Ideen, zum Beispiel für humanoide Robotik. Solche Roboter bestehen aus Antrieben, Sensorik, Elektronik und Software. Sie müssen in großer Stückzahl und guter Qualität gebaut werden. Genau das können die VW-Beschäftigten. Die Fachleute und die Strukturen sind vorhanden. Bisher fehlen der Wille des Vorstands und das Geld für die nötigen Investitionen.

Neue Geschäftsfelder können den Werken ein zusätzliches Standbein geben. Sie ergänzen das Fahrzeuggeschäft und ersetzen es nicht. Volkswagen bleibt Fahrzeugbauer. Bei zusätzlichen Perspektiven für die Standorte arbeitet die IG Metall konstruktiv mit. Wer unter diesem Etikett die Zusagen von 2024 nachträglich aufweichen will, stößt aber auf entschiedenen Widerstand.

Tarifverhandlungen im November

Ungeachtet der Umstände müssen die Tarifvertragsparteien, ob sie wollen oder nicht, an den Verhandlungstisch. Kündigt eine Seite Tarifverträge, müssen beide Seiten spätestens vier Wochen vor dem Ende der Laufzeit miteinander verhandeln – so sieht es die Schieds- und Schlichtungsvereinbarung zwischen den Tarifparteien vor. Für IG Metall und Volks-

wagen ist das in diesem Fall der 3. Dezember. Nach Aufforderung der IG Metall finden die Tarifverhandlungen nun am 24. November in Emden statt. Bevor es zu einem Arbeitskampf kommen kann, muss ernsthaft verhandelt worden sein. Das verlangt die Verhältnismäßigkeit.

Am Ende entscheiden die Mitglieder

Verhandeln will die IG Metall in den Werken, deren Zukunft am meisten bedroht ist: zuerst in Emden, danach in Zwickau und in Hannover. Klar ist auch: Ein mögliches Verhandlungsergebnis muss die Zustimmung der Mitglieder der IG Metall erhalten.

Neben den gekündigten Tarifverträgen geht es um die Zusagen, die Volkswagen 2024 gemacht hat. Und es geht um nachhaltige Perspektiven für die Werke und die Entwicklung von Zukunftstechnologien „Made in Germany“. Diese Themen liegen zum Teil auf unterschiedlichen Ebenen. Eine Lösung gibt es trotzdem nur als Gesamtpaket, das auch die Belegschaften aller Standorte absichert.

Nachwirkung unmittelbar für Mitglieder

Alles läuft auf eine heftige Tarifauseinandersetzung zum Jahreswechsel hinaus. Jetzt kommt es darauf an, dass die Belegschaft geschlossen steht. Je mehr Mitglieder hinter der IG Metall stehen, desto stärker ist die Position am Verhandlungstisch. Die gekündigten Tarifverträge wirken zwar nach, unmittelbar aber nur für Mitglieder. Auch Streikgeld bekommt nur, wer rechtzeitig vor einem Arbeitskampf eingetreten ist. Es wird unbequem bei Volkswagen.