



Vorstand stellt Kernmarke VW infrage

Angriffe auf deutsche Werke, Haustarif und Beschäftigungssicherung

Das Sparprogramm bei VW eskaliert und mündet in einen Großkonflikt zwischen Management und Gesamtbetriebsrat. Der Vorstand um CEO Thomas Schäfer räumte am Montag bei Führungskräfte-treffen heftige Rückschläge für das 2023 gestartete Ergebnisverbesserungsprogramm ein. Weitere milliarden-schwere Einsparungen müssten her, sonst rausche die Kernmarke in die Verlustzone. In der Folge stellt die Unternehmensleitung nun deutsche Werke, den VW-Haustarif und die bis Ende 2029 laufende Beschäftigungssicherung infrage. Der Gesamtbetriebsrat um seine Vorsitzende Daniela Cavallo hat sich daher entschieden, umgehend die Belegschaften und die Öffentlichkeit zu informieren, bevor noch diese Woche die ersten Betriebsversammlungen an den Standorten anstehen.

Daniela Cavallo kündigt den erbitterten Widerstand der Arbeitnehmerseite an und wirft dem Vorstand Versagen vor. Rund um die Führungskräfte-treffen wurde Folgendes bekannt:

Dem Kerngeschäft drohen rote Zahlen

Die im Sparprogramm angepeilten 10 Milliarden Euro Ergebnisverbesserung hätten zu viele Gegenläufer. Darüber hinaus müssten daher mehrere Milliarden Euro zusätzlich freigelegt werden. Ziehe man die VW-Lizenznahmen aus dem China-Geschäft sowie die margenstarken Verkäufe mit Original-Ersatzteilen ab, sei die Gewinnkraft im eigentlichen Automobil-Kerngeschäft schon jetzt erlahmt. Entsprechend groß ist der Druck bereits aktuell. Zudem blieben die Gewinnmargen der Elektrofahrzeuge auch mittelfristig niedriger



Im VW-Markenhochhaus liegt der Plan schon auf dem Tisch: Der Vorstand will mehrere Fabriken, die Beschäftigungssicherung und Tarifverträge zur Disposition stellen.

als die der Verbrenner, was die Lage mit steigendem Elektro-Anteil im Absatz künftig weiter verschärfe. Die seit geraumer Zeit bestehende Konjunkturdelle mit Kaufzurückhaltung bei der Kundschaft verstärkte den Druck. In der Folge hält der Markenvorstand daher mindestens ein größeres fahzeugbauendes Werk und eine Fabrik der Komponente in Deutschland für überflüssig. Damit geraten alle deutschen Standorte in den Fokus – egal ob Standort der Volkswagen AG oder Tochter-Standort, egal ob west- oder ostdeutsch. Auch feste Produktsowie Investitionszusagen sind in Gefahr. So stellt etwa für das Stammwerk der Vorstand den sogenannten A-Main SUVe infrage – jenes kompakte elektrische SUV-Modell, das die Auslastung in Wolfsburg ab 2026 sichert. Dem künftigen VW-Modell Trinity, derzeit eingeplant für Zwickau, droht Aufschub. Darüber hinaus will der Vorstand in den nächsten Tagen offensichtlich Tarifverträge kündigen und einen Sanierungstarif anstreben. Auch die Beschäftigungssicherung soll enden, womit betriebsbedingte Kündigungen möglich wären.

Unsere Gesamtbetriebsratsvorsitzende Daniela Cavallo schwört die Belegschaft auf eine harte Auseinandersetzung ein: „Der Vorstand hat versagt. Die Folge ist ein Angriff auf unsere Beschäftigung, Standorte und Tarifverträge. Damit steht



Daniela Cavallo

VW selber und somit das Herz des Konzerns infrage. Dagegen werden wir uns erbittert zur Wehr setzen. Mit uns wird es keine Standortschließungen geben. Anstatt sich einseitig zuzulasten der Belegschaft kaputt-zusparen, muss jetzt ein

strategischer Befreiungsschlag her mit Schub für die eigentlichen Baustellen: Produkt, Komplexität, Prozessabläufe, Synergien. Das ist der Plan, den wir brauchen. Und das ist kein Thema der Marke VW alleine. Hier fordern wir, dass der Konzernvorstand endlich seine Verantwortung wahrnimmt.“

→ Siehe das folgende Cavallo-Interview

Cavallo fordert Masterplan und längere Beschäftigungssicherung

Die kriselnde Kernmarke mit dem VW-Logo ist die Wurzel des Volkswagen-Konzerns. Und wenn es nach der Arbeitnehmerseite geht, soll VW auch wieder zum Kraftzentrum werden. Daniela Cavallo fordert daher einen Masterplan mit kurz-, mittel- und langfristigen Etappen. So sollen Verbindlichkeit, Sicherheit und Perspektiven her – als Gegenentwurf zum Kaputtsparen, wie es etwa Opel und Ford derzeit erleben. Teil von Cavallos Forderungen ist es auch, die bis Ende 2029 reichende Beschäftigungssicherung deutlich zu verlängern. Das Interview dazu:

Daniela, wie groß ist die Krise der Kernmarke wirklich, wie schwierig die Lage?

Es ist wirklich heftig und leider gibt es viele Gründe, genau jetzt die richtigen Themen anzupacken. Zur Einordnung: Es geht hier diesmal nicht um kurzfristige Belastungen wie 2020 beim Produktionsstillstand in der Corona-Krise oder 2015/2016, als die Rückstellungen für Dieselgate Verluste brachten. Die aktuelle Krise der Marke ist strukturell und weitgehend unabhängig von kurzfristigen Faktoren. Wenn jetzt nicht entschieden gegengesteuert wird, droht uns ein Zustand wie Anfang der 1990er Jahre, als auch Arbeitsplätze akut in Gefahr gerieten und uns am Ende nur noch die Viertagewoche mit Entgelteinbußen retten konnte.

Was ist der Kern des Problems, woran genau krankt der Patient Volkswagen?

In den vergangenen Jahren sind viele falsche Weichenstellungen erfolgt. Das holt uns jetzt böse ein. Um nur ein paar zu nennen: Der Vorstand unter Herbert Diess hatte Hybride für eine Nische gehalten, die rasch überholt wäre. Das Gegenteil ist jetzt der Fall – und wir stehen weitgehend blank da. Die ersten MEB-Fahrzeuge saßen nicht, ihre Kinderkrankheiten waren zahlreich und das Design, vor allem innen, war VW nicht würdig. Es musste mühsam und teuer nachgebessert werden. Das gelingt, die Substanz stimmt nun – aber auf Kosten der Gewinnkraft. Und sogar noch komplett fehlen uns günstige Elektromodelle. Es ist daher eine finanzielle Durststrecke entstanden, die noch länger anhalten wird. Und da retten uns dann auch unsere neuen Verbrenner wie Tiguan, Passat und der aufgewertete Golf nicht. Die laufen zwar super, aber müssen die Probleme quersubventionieren. Am Ende fehlt dann das Geld für unsere Zukunftsinvestitionen.

Ist Volkswagen Pkw ein Sanierungsfall?

Zumindest ein Restrukturierungsfall. Und da sind wir beim Kern der Sache angelangt: Der

Vorstand schlägt einen völlig falschen Weg ein. Anstatt jetzt in die Offensive zu gehen und den Versäumnissen der Vergangenheit einen Plan für die Zukunft entgegenzusetzen, bricht das Spardiktat aus. Unsere Technische Entwicklung läuft leer. Aufträge werden aus Wolfsburg ferngehalten, um völlig engstirnig kurzfristig Geld zu sparen. Für ein Herzstück unserer Elektro-Strategie, den künftigen VW-Kleinstwagen, wollte man sich dem Wettbewerb an den Hals werfen und ihn bei Dacia bauen lassen. Die Finanz will sich damit durchsetzen, ganze Modelle zu streichen, wie das für Wolfsburg ab 2026 vorgesehene, kompakte Elektro-SUV. Man rechnet uns auch vor, dass deutsche Werke überflüssig seien. Und natürlich wird einseitig auf die Arbeitskosten eingedroschen. Als wenn die irgendeinen Zusammenhang mit den Problemen hätten.

Haben sie nicht? Unser Haustarif liegt als Gesamtpaket leicht über der Fläche.

Bei der Beantwortung dieser Frage hilft ein Gedankenexperiment: Wenn wir morgen aufwachen und alle bei VW so wie im Flächentarif der Metall- und Elektroindustrie in Niedersachsen bezahlt würden, brächte das der Kernmarke dann die gewünschten 6,5 Prozent Rendite? Hätten wir dann eine wettbewerbsfähige Produktpalette und die nötige Schlagkraft in unseren Abläufen, mit denen wir auch im Jahr 2030 und darüber hinaus erfolgreich bleiben? Nein, natürlich nicht! Auch die Phantasie, Werke von der VW-Landkarte zu streichen, ändert gar nichts an den eigentlichen Defiziten.

Und die liegen wo genau?

In Kurzform: Produkt, Komplexität, Prozessabläufe und nicht zuletzt: Synergien über den gesamten Konzern hinweg. Wir als Gesamtbetriebsrat fordern daher

den „Masterplan 2025 - 2030 - 2035“. Denn genau um diese Etappen geht es: Wir müssen kurzfristig an die wirklich bedeutenden Hebel ran: Unsere Prozesse müssen endlich mutiger und schneller werden. Das gilt sowohl für die Verwaltung als auch für den Produktentstehungsprozess. Alles, was am Ende nicht relevant für unsere Kundschaft ist und nicht kaufentscheidend, muss überdacht werden. Unsere Komplexität muss runter, unsere Regelwut, unser Dokumentationsirrsinn und die vielen doppelten und dreifachen Prozesse zur Absicherung. Das alles ist Führungsaufgabe! Wer die ganze Zeit mit dem Hintern an der Wand steht, bekommt kein Team hinter sich versammelt.

Wofür stehen 2030 und 2035 in dem Plan?

Bei 2030 geht es im Wesentlichen um die mittelfristigen Planungssicherheiten für unsere Standorte und Gesellschaften. Welche Fabriken erhalten welche Produkte? Wie teilen wir den weiteren Pfad auf zwischen Verbrenner-technologie und Elektro-Zukunft in Richtung CO₂-Neutralität? Welche Belegschaftsgrößen sind damit verbunden? Klassische Themen der Planungsrunde also.



Wird denn jetzt mehr oder eher weniger mit dem Vorstand geredet werden?

Mehr – aber mit den richtigen Beteiligten auch auf Konzernvorstandsebene und ganzheitlich. Wir fordern, dass der Konzernvorstand endlich seine Verantwortung wahrnimmt. Wir lassen keine Salamiaktik zu, bei der der Vorstand Standorte infrage stellt, unseren Haustarif angreift und sich nicht mehr zur Gleichrangigkeit von Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung bekennt. Derzeit schießen die Gerüchte nur so ins Kraut. Was wir jetzt brauchen, sind aber keine Rendite-Rambos, die Zusagen brechen. Sondern ausgeruhte Top-Manager, die sich ihrer Verantwortung für die Marke und die Beschäftigten bewusst sind. Und damit wären wir bei der 2035 in unserem eingeforderten Masterplan. Wir wollen endlich die überfälligen Zielbilder für die Kernmarke sehen, von denen alle Beteiligten ableiten, wo sie in zehn Jahren stehen wollen. Aktuell muss ich feststellen: Der Vorstand stellt nicht weniger als die gesamte Kernmarke VW infrage. Wir werden nicht zulassen, dass wir hier abgewickelt werden.

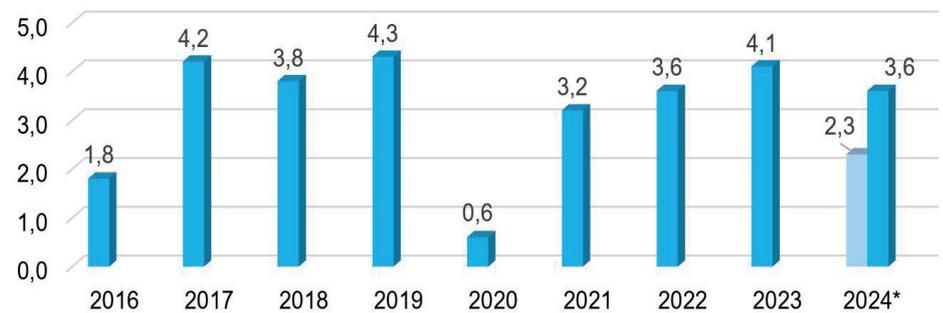
In Deutschland hat Volkswagen noch nie Standorte geschlossen. Droht jetzt der Tabu-Bruch?

Noch einmal: Mit mir wird es keine VW-Standortschließungen geben! Stattdessen fordern wir ein langfristiges Denken - und nicht eines in der Laufzeit der Vorstandsverträge. Die aktuelle Krise ist jetzt vor allem eine finanzielle. Es drohen rote Zahlen. Und hier trennt sich dann offenbar die Spreu vom Weizen: in diejenigen, die von Quartal zu Quartal denken und in diejenigen, die wollen, dass VW wieder zum Kraftzentrum des Konzerns wird und aus der Durststrecke gestärkt hervorgeht.

Stichwort Konzern: Welche Rolle erwartest Du vom Konzern-Vorstandsvorsitzenden Oliver Blume?

Das Problem der Kernmarke ist am Ende auch das Problem des Konzern-CEO. Ich erwarte, dass sich auch Oliver Blume entsprechend einbringt. Vor allem bei der Frage der Synergien muss er die Richtung vorgeben. Es gibt derzeit bei VW zum Beispiel einen Versuch,

% Gewinnkraft (operative Umsatzrendite / Marge) bei der Marke VW Pkw



* zum Halbjahr. Mit negativen Sondereffekten (Aufhebungsverträge / Restrukturierungsaufwendungen) sind es 2,3%, ohne 3,6%.

Die Marge gibt Auskunft über die Gewinnkraft: Mit zuletzt 2,3 Prozent bleiben VW von 100 Euro Umsatz nur 2,30 Euro Gewinn, wovon noch Zinsen und Steuern abgehen.

die Fahrzeugproduktion vom Karosseriebau bis zur Endmontage geradezu revolutionär neu zu denken. „Game Changer“ heißt dieses Projekt. Wir haben erfahren müssen, dass zwei andere Marken parallel dasselbe Ziel verfolgen. Diese Doppelarbeit muss endlich aufhören! Wir können nicht alle immer alles machen. Dann macht am Ende niemand etwas richtig. Hier sehen wir die Verantwortung beim gesamten Konzernvorstand.

Du hast hier einige Angriffe schon klar benannt. Wie sehr müssen sich die Kolleginnen und Kollegen Sorgen machen um Arbeitsplätze und Entgelt?

Ich habe eingangs gesagt, die Situation ist heftig. Das meine ich auch genau so. Ich rechne mit einer äußerst kräftezehrenden Tarifrunde. Aber dabei ist klar: Wir lassen uns nicht um das bringen, was wir jahrzehntelang hart erkämpft haben. Das gilt auch für unsere Beschäftigungssicherung, die wir deutlich über 2029 hinaus verlängern wollen.

Hast Du hier eben gerade eine neue Forderung für die VW-Haustarifrunde aufgemacht?

Nein, unser Forderungspaket dafür steht. Aber sagen wir es ruhig so klar: Wir stehen vor einem perfekten Sturm. Mitten in der Krise müssen wir gleich zu drei Schwerkewichten verhandeln: zum VW-Haustarif, zu den nächsten Zielen im Ergebnisverbesserungs-

programm und zur Planungsrunde für unsere Investitionen in den kommenden Jahren. Für uns hängt alles mit allem zusammen. Es ist undenkbar, das etappenweise zu verhandeln.

Wie steht es um die Verbündeten?

Sowohl die IG Metall als auch das Land Niedersachsen wissen, was hier auf dem Spiel steht – für den künftigen Erfolg des Unternehmens, für unsere Standortregionen und ihre Beschäftigten mit deren Familien. Dementsprechend kurz ist derzeit unser Draht. Übrigens auch nach Berlin. Auf dem Spiel stehen schließlich auch die Zukunftsfähigkeit der Industrie hierzulande und eine entsprechende Signalwirkung. Wir werden bei VW nicht den Ausverkauf des Standortes Deutschlands zulassen.

„Wer die ganze Zeit mit dem Hintern an der Wand steht, bekommt kein Team hinter sich versammelt.“

Daniela Cavallo
Gesamtbetriebsratsvorsitzende

Und wie geht es jetzt weiter?

Mit den Versammlungen der Führungskräfte am Montag war die Katze quasi aus dem Sack. Wie der Vorstand nun seinerseits gedenkt, die Belegschaft ausführlich ins Bild zu setzen, bleibt abzuwarten. Fest steht, dass am Mittwoch, dem 4. September, ab 9.30 Uhr, im Stammerk Betriebsversammlung ist. Spätestens dort wird sich der Vorstand also länger und persönlich erklären müssen.

Der Auftakt für die Haustarifrunde steht derzeit noch nicht abschließend fest. Mit der ersten Verhandlung wird für Oktober gerechnet.