



Redaktion Sozialismus.de:
Der Konflikt um Volkswagen
Witich Roßmann: AfD-Kritik
auf der Höhe der Zeit

Beiträge u.a. von
Stephanie Odenwald, Jeff Buttler,
Klaus Kohlmeyer, Paul Wellsow,
Klaus Bullan, Friedrich Steinfeld,
Bernhard Sander, Alban Werner,
Claus-Jürgen Göpfert



**Forum
Gewerkschaften**

Berlin bezahlbar machen

Die Linke



Diesen Artikel stellen wir ohne Berechnung zum Kennenlernen und für die
Bildungsarbeit zur Verfügung. Das Publikationsprojekt, zu dem die Website
www.Sozialismus.de, mit aktuellen Analysen gehört, braucht dringend
Unterstützung, also neue Abonnent*innen und **Spenden**.
Beides ist auf der Website möglich.
Vielen Dank im voraus!

Aktuelle Analysen ohne Paywall

veröffentlicht die Redaktion
zwischen den monatlichen
Printausgaben im Netz auf
www.Sozialismus.de

Niederlande: Haushaltseini- gung oder Regierungssturz?

In den Niederlanden regiert seit dem
vergangenen Jahr eine Minderheits-
regierung von Rechts- und Linkslibe-
ralen mit Rob Jetten als Regierung-
schef, deren einziges Ziel es war, die
fusionierten Grünen und Sozialde-
mokraten von der Macht fernzuhal-
ten. [...]

Streit ums Wohnen in Berlin

Private Bestandswohnungen öffent-
lich erwerben – sei es der Erwerb
durch Kauf oder aber der durch Ver-
gesellschaftung oder Enteignung?
Auch darum wird es bei den Sondie-
rungen und Verhandlungen zwischen
den drei Parteien Die Linke, SPD und
Grünen gehen. [...]

Politischer Richtungswechsel in Schweden

In Schweden wurden die politischen
Kräfteverhältnisse neu bestimmt. Die
Wahl war eine Richtungsentschei-
dung für das Land und läuft auf eine
Ablösung des Mitte-Rechts-Blocks
des bisherigen Ministerpräsidenten
Ulf Kristersson (Moderate) hinaus.
Neue Ministerpräsidentin könnte die
Sozialdemokratin Magdalena An-
dersson werden. [...]

Dafür brauchen wir Unterstützung!

Wie Abonnent:innen und
Leser:innen das konkret machen
könnten, steht ebenfalls unter
www.Sozialismus.de

Heft Nr. 10 | Oktober 2026 | 53. Jahrgang | Heft Nr. 520

Krise der Berliner Republik?

Redaktion Sozialismus.de: Die rote Elif auf dem Weg ins Rote Rathaus? Berlin als politisches Labor	2
Stephanie Odenwald/Jeffrey Butler/Klaus Kohlmeyer: Stolpersteine auf dem Weg zu einer Linksregierung	8
Redaktion Sozialismus.de: Rot-Rot + Grün in Meck-Pom ist möglich AfD wird stärkste Partei, die CDU scheitert an der 5%-Hürde	10
Paul Wellsow: Ende der politischen Ordnung der BRD? Die Landtagswahlen des Herbstes waren eine Zäsur	14
Joachim Bischoff/Bernhard Müller/Gerd Siebecke: Warum Teile der Lohnabhängigen Rechtspopulisten folgen	18

Armuts- und Bildungsschocks

Joachim Rock: Armut? Abschaffen! Warum wir sie nicht länger hinnehmen müssen	23
Klaus Bullan: Bildung auf historischem Tiefstand! Die PISA-Studie 2025	27
Michael Brie: Der PISA-China-Schock 2.0	33

Weichenstellungen

Friedrich Steinfeld: Wind of change? Israel vor Parlamentswahlen	35
Bernhard Sander: Ganz großes Tennis im Wahlkampf Programmdebatten im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen in Frankreich	41
Wolfgang Müller: Unterdrückung der Minderheiten? Chinas Gesetz über ethnische Einheit	46

Forum Gewerkschaften

Redaktion Sozialismus.de: »Vorstände versagen, Beschäftigte sollen zahlen?« Die Lage der Automobilindustrie und der Konflikt um Volkswagen	50
Witich Roßmann: Das kalte Herz der AfD Für eine Kritik der Rechtspartei auf der Höhe der Zeit	55

Transformationsdebatte | Nachruf | Buchbesprechung

Alban Werner:: Beweislasten des Sozialismus Zur Frage der Gesellschaftstransformation in der linken Programmdebatte	58
Claus-Jürgen Göpfert: Der Preis der Macht. Vom jungen Sozialisten zum alten Christdemokraten – zum Tod von Felix Semmelroth.	63
Kai Eicker-Wolf: Ewiges Wachstum durch technische Innovationen? (Zu M. Heine/H. Herr: Fata Morgana: Ewiges Wachstum)	66

Impressum | Veranstaltungen | Film

Impressum	65
Veranstaltungshinweise	68
Klaus Schneider: Bad Apples (Filmkritik)	69

Unterstützer*innen:

Heinz Bierbaum, Ulrich Brinkmann, Günter Busch, Frank Deppe, Richard Detje, Christoph Ehlscheid, Michael Erhardt, Dieter Knauß, Klaus Pickshaus, Sabine Reiner, Bernd Riexinger, Heidi Scharf, Manfred Scherbaum, Michael Schlecht, Gabriele Schmidt, Horst Schmitthenner, Hans-Jürgen Urban, Gerhard Wick, Jörg Wiedemuth

»Vorstände versagen, Beschäftigte sollen zahlen?«

Die Lage der Automobilindustrie und der Konflikt um Volkswagen

■ Redaktion Sozialismus.de



Foto: IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt/Heiko Stumpfe

Die Situation in der Automobilproduktion ist zugespitzt, sowohl bei den eigentlichen Herstellern wie auch bei den Zulieferern. Die jeweiligen Managements wie die Politik nutzen die schwierige Lage aus, um die Belegschaften unter massiven Druck zu setzen und erreich-

te Standards zurückzudrängen. Inzwischen hat sich auch das Management der Nobelmarke Mercedes-Benz eingereiht. Auf einer Betriebsversammlung in der Stuttgarter Schleyerhalle wiederholte der Vorstand des Konzerns vor 5.000 Beschäftigten im Werk Untertürkheim

die Forderung nach einer Kostensenkung. Könnten diese nicht gesenkt werden, müssten zwei Werke in Deutschland geschlossen werden. Das Gros der langjährigen Mitarbeiter reagierte empört und lehnte es ab, fürs gleiche Geld 38 statt 35 Stunden zu arbeiten. Viele

befürchten, dass sie jetzt beim Gehalt verzichten sollen, aber dann doch trotz-dem Werke geschlossen werden müssen.

Die Steilvorlage dafür lieferte die Konzernspitze von Volkswagen mit dem Umgang des VW-Managements gegenüber Belegschaften, Betriebsräten und Gewerkschaften vor und nach der letzten Aufsichtsratssitzung, worauf wir gleich zurückkommen. Die Betroffenheit der Beschäftigten vor diesem Hintergrund drückte der Betriebsratsvorsitzend des Zulieferers ZF in Hannover, Jens Schäfer, der dort seit 35 Jahren arbeitet, laut Süddeutscher Zeitung so aus: »Die Stimmung in der Belegschaft ist von großer Wut geprägt. [...] Die Kollegen können die Sprüche nicht mehr hören, sie würden nicht genug arbeiten. Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten viel für die Aktionäre verdient.«¹

Auch die Politik mischte sich erneut ein. Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer (CDU) schrieb einen Brief an den VW-Vorstandschef Oliver Blume, den Aufsichtsratsvorsitzenden Hans-Dieter Pötsch und die IG Metall-Vorsitzende Christiane Benner – er hatte bereits Ende August die Forderung nach einer Rückkehr zur 40-Stunden-Woche unterstützt. Laut *Frankfurter Allgemeine Zeitung* enthält der Brief vor allem Überlegungen, die auf ein Lohndumping hinauslaufen. Jahrelang wurde auch aus der sächsischen Staatskanzlei gefordert, die Beschäftigten der VW Sachsen GmbH (insgesamt knapp 10.000 Menschen arbeiten dort) insbesondere hinsichtlich der Bezahlung an westdeutsche Standorte anzupassen. Nachdem die IG Metall durchgekämpft hatte, dass seit kurzem auch für diese der VW-Haustarif gilt, sollen nun »kostengünstige Arbeitsmodelle jenseits der klassischen Konzernstruktur« entwickelt werden, wie es in dem FAZ-Artikel heißt.² Der Vorschlag von Kretschmer ist nichts anderes als schnödes Tarifdumping und trifft auf den heftigen Widerstand der IG Metall, der Betriebsräte und der Belegschaften.

Ein kurzer Blick zurück

Dass insbesondere der VW-Konzern seit Jahren in einer schwierigen Situation steckt und immer wieder versucht, Krisensituationen auf dem Rücken der Beschäftigten auszutragen ist nicht neu. Bereits im Heft 10-2024 dieser Zeitschrift schrieb Frederic Speidel, Bezirkssekretär für Wirtschafts- und Strukturpolitik der IG Metall in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt: »Fast lässt sich die Uhr danach stellen: Etwa alle zehn Jahre kommt es bei Volkswagen zu größeren Umbrüchen, Krisen und Infrastrukturen des Bestehenden. Die jeweiligen Krisenauslöser, aber viel mehr noch die entsprechenden betriebs- und tarifpolitischen Regelungen zur Problembewältigung und Krisenüberwindung, avancierten regelmäßig zu Signaturen ihrer jeweiligen Epoche: Anfang der 1990er-Jahre infolge von Struktur- und Konjunkturkrise die ›4-Tage-Woche‹, Anfang der 2000er-Jahre das ›Auto 5000‹-Modell inmitten globalisierter Produktions- und Wettbewerbsbedingungen, Mitte der 2010er-Jahre der Zukunftspakt infolge von ›Dieselgate‹ und Umstellung auf Elektromobilität und nun der Frontalangriff des Unternehmens bestehend aus der Kündigung des VW-Haustarifvertrags und einer gleichzeitigen Drohkulisse von möglichen Werksschließungen und Massenentlassungen.«

Das Schlimmste konnte Ende 2024 dank Zugeständnissen seitens der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretung noch verhindert werden. Denn auch dem Betriebsrat und der IG Metall war durchaus klar, dass etwa sinnvolle Effizienzmaßnahmen und klügere, markenübergreifende Konzernsynergien – etwa bei Beschaffung, Plattformen und Batterietechnik notwendig sind. Zugleich wurde schon damals eine stringendere Konzernsteuerung und -kommunikation vom Management eingefordert.

Der entscheidende Punkt beim Tarifkompromiss war die nicht kündbare Beschäftigungssicherung bis Ende 2030. Aufgrund des damals abgeschlossenen neuen Haustarifvertrages sollte der Abbau von insgesamt rd. 35.000 Arbeitsplätzen, an dem der Vorstand festhielt,

ohne betriebsbedingte Kündigungen bis 31.12.2030

ablaufen. Erreicht wurden zudem Zusagen für Investition und Auslastung aller Werke, dafür mussten aber bittere Zugeständnisse in Kauf genommen werden. Das monatliche Entgelt blieb zwar konstant, aber die tabellenwirksame Erhöhung von gut 5% wurde zunächst ausgesetzt. Für die Jahre 2026 und 2027 sollten die Beschäftigten vollständig die Mai-Sonderzahlung der Ergebnisbeteiligung als Beitrag einbringen und für 2028 sollte sie nur reduziert ausgezahlt werden, bis ab dem Geschäftsjahr 2030 wieder eine volle Ergebnisbeteiligung erfolgen sollte. Das bis dahin gezahlte erhöhte Urlaubsentgelt (rund 1.290 Euro) entfällt. Ab 2027 wird jedoch ein Bonus für Mitglieder der IG Metall eingeführt.

Wie zu hören ist, war dieser Kompromiss auf der Kapitaleseite mit den schmerzlichen Einbußen für die Belegschaften wegen des heftigen Widerstands der Eigentümerfamilien Porsche und Piëch strittig. Sie wollten »auf Teufel komm raus« Werksschließungen³ durchsetzen und haben erst im letzten Moment widerstrebend den Kompromiss nicht mehr verhindert.

Die VW-Spitze setzt nun noch einen drauf

Allerdings muss aktuell die Uhr neu eingestellt werden, denn der nächste Angriff kommt nun schon nach nicht einmal zwei Jahren. Anfang Juli berichtete das »manager magazin«, der Konzern-Vorstand um Oliver Blume habe seine Pläne für das Unternehmenszielbild seinen wichtigsten Führungskräften präsentiert und zitiert wörtlich: »In der Vorstandssitzung präsentierte Volkswa-

¹ Alexander Hagelüken: Mehr Innovation, weniger Modelle, in: Süddeutsche Zeitung vom 15.9.2026.

² Christian Müßgens: Ein Rettungsplan für VW in Sachsen, in: Frankfurter Allgemeine vom 26.9.2026.

³ Zu weiteren Details, auch zu den damals angedachten Veränderungen zu den einzelnen Werken siehe Redaktion Sozialismus.de, Schmerzhaftes Zugeständnisse. Der schwierige Tarifabschluss bei Volkswagen, in: Sozialismus.de, Heft 1/2025, S. 33f.

Forum Gewerkschaften

gen-Chef Oliver Blume (58) den Topleuten sein Konzept

für das ›Group Target Picture‹ für 2030: ein weitgehendes Sanierungsprogramm, das er am 9. Juli dann dem Aufsichtsrat vorstellen will.« Mit dieser Meldung wurde eine Berichterstattungswelle losgetreten, die insbesondere bei den Beschäftigten zu Beunruhigung führte. Der Betriebsrat und die IG Metall erfuhr von den weitreichenden Plänen der Konzernspitze aus der Presse.

Nach und nach wurden immer mehr Details bekannt, ohne dass die VW-Spitze die Belegschaften darüber informierte. Bis zu 100.000 der rund 657.000 Arbeitsplätze weltweit sollen laut Medienberichten dem Sparkurs der Konzernspitze zum Opfer fallen – ein Volumen, das selbst das vorherige Sparprogramm noch einmal deutlich übersteigen würde. Ein zweiter Punkt der Vorstandspläne sorgte für erhebliche Unruhe in den Belegschaften, denn es wurde kolportiert, die Chefetage um Oliver Blume erwäge, die Kernmarke Volkswagen und Teile der Komponentenfertigung aus der bestehenden Konzernstruktur der Volkswagen AG herauszubrechen und in eigenständige Gesellschaften zu überführen. Damit würden die besonderen Mitbestimmungsrechte und die Sperrminorität des Landes unterlaufen, die im VW-Gesetz verankert sind.

Die Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzende Daniela Cavallo monierte zu Recht, für zehntausende Kolleg*innen »reicht sich mit Blick in die Medien seit Wochen eine Negativschlagzeile an die andere. Fast immer geht es dabei nur um Werksschließungen und einen Stellenabbau von historischem Ausmaß. Das macht etwas mit der Seele der Belegschaft. Der Konzernvorstand lässt all das laufen, anstatt sich vor die Belegschaft zu stellen und mit guter eigener Arbeit endlich mal dafür zu sorgen, dass die Öffentlichkeit Volkswagen als Antrieb für die Mobilität der Zukunft begreift und nicht als Totengräber für die eigenen Standorte.«

Thorsten Gröger, IG Metall-Bezirksleiter Niedersachsen und Sachsen-Anhalt ergänzte: »Die Kommunikation des Vorstandes ist ein Desaster. Die Belegschaften unmittelbar vor dem Werksurlaub mit solcher Unsicherheit alleine zu lassen, ist verantwortungslos und unanständig. Die bestbezahlten Vorstände des Landes sollten sich an ihren eigenen Worten messen lassen: Es gibt klügere Lösungen als Werksschließungen. Wir pochen auf die Einhaltung von Investitionszusagen, innovative Produkte, die besten Modelle am Markt, weniger Bürokratie in Entscheidungsprozessen und echte Synergien im Konzern.« Es bedurfte mehrerer Protestaktionen, bis sich Vertreter des Managements schließlich auf Betriebsversammlungen in allen Werken blicken ließen und den

Fragen der Belegschaften stellten. Konkrete Antworten, was genau die durchgesickerten Pläne für ihren jeweiligen Standort bedeuten würden, erhielten die Kolleg*innen jedoch nicht.

Konsens im Aufsichtsrat für alle Sparpläne?

Stattdessen wurde immer wieder auf die anstehende Aufsichtsratssitzung Anfang September verwiesen. Anwälte der Eigentümerfamilien Porsche und Piëch sollen für den Fall, dass die Vertreter*innen der Beschäftigten und des Landes Niedersachsen, die eine Sperrminorität im Aufsichtsrat haben, im Aufsichtsrat die Sparpläne komplett blockieren würden, damit gedroht haben, das Gesamtkonstrukt VW-Gesetz auf einer außerordentlichen Hauptversammlung infrage zu stellen. Vor dem Hintergrund diverser Protestaktionen, die auch für die Sitzung selbst befürchtet wurden, entschied die Konzernspitze, sie einen Tag vorzuziehen. Die Tagesschau meldete am 3.9.2026: »Der VW-Aufsichtsrat hat sich überraschend auf ein Sparpaket geeinigt. Die Entscheidung sei einstimmig gefallen, teilte der Konzern mit. Dabei will Volkswagen in den kommenden Jahren weitere 50.000 Stellen streichen. Diese Anpassung der weltweiten Personalkapazitäten sei notwendig, um die Ziele des Transformationsprogramms zu erreichen, hieß es.« Für die Werke in Em-

VSA: Ein ABC der besonderen Art

Das Quiz zum Buch

Unter der URL tally.so/r/obgb4P gibt es ein Quiz mit 15 Fragen, was die in diesem Buch vorgestellten Persönlichkeiten, die politische Bewegungen, soziale Kämpfe und gesellschaftliche Debatten mitgeprägt haben, gesagt oder getan haben könnten.

Im Buchhandel oder direkt bei:
VSA: Verlag, St. Georgs Kirchhof 6,
20099 Hamburg, info@vsa-verlag.de
www.vsa-verlag.de

ABC zu Menschen,



die Linke kennen sollten

Von Wolfgang Abendroth über Otto Brenner,
Angela Davis und Mikis Theodorakis
bis Clara Zetkin
Vorgestellt von Hartmut Meine

ABC zu Menschen, die Linke kennen sollten

Von Wolfgang Abendroth über Otto Brenner,
Angela Davis und Mikis Theodorakis
bis Clara Zetkin.

Vorgestellt von Hartmut Meine
144 Seiten | € 12,00
ISBN 978-3-96488-279-0

In 120 Kurzporträts von jeweils einer Buchseite sind wichtige Lebensstationen und Auffassungen zusammengestellt. Sie sollen dazu motivieren, sich über weiterführende Literatur oder Medienangebote mit ihnen, ihren Positionen und der geschichtlichen Epoche zu beschäftigen, in der sie wirkten.

den, Zwickau, Hannover und Neckarsulm könne »keine wettbewerbsfähige Folgebelegung« in den Jahren nach 2030 gewährleistet werden. Es würden laut Mitteilung des Konzerns für sie »parallel und ergänzend alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft«. Die Frage, was eine »wettbewerbsfähige Folgebelegung« ist, beantwortet der Vorstand offensichtlich mit der Zielsetzung, eine Rendite von mehr als 9% zu erzielen. Dies kommentierte ein Vertrauensmann der IG Metall auf einer Protestveranstaltung wie folgt: »Es gibt kein Menschenrecht auf 9% Rendite.«

Den Eindruck, den die Konzernspitze gegenüber den Medien über eine komplette Einigung vermittelte, wiesen sowohl die Betriebsratsvorsitzende Andrea Cavallo als auch die IG Metall zurück. Gegenüber der Hannoverschen Allgemeinen sagte Cavallo am 23.9.2026: »Der Vorstand erweckt den Eindruck, er halte seither einen Blanko-Scheck in Händen. Das ist Quatsch«, die Verhandlungen über die Abbauziele, die sich der Vorstand vorgenommen habe, hätten noch nicht einmal begonnen. »Wir haben auf der Ebene des Aufsichtsrates einen ungelösten Konflikt. Er dreht sich vorrangig um die Zukunft von vier Standorten. Aber insgesamt dreht er sich auch darum, was wir dem Renditeziel der 9% Gewinnkraft unterordnen. Und ob das bedingungslos geschehen darf – so wie es Vorstand und Kapitalseite für nötig halten – oder ob das mit Sinn und Verstand für das Notwendige und vor allem für das Leistbare passieren soll.«⁴

In einem Flugblatt ordnete die IG Metall im Volkswagen-Konzern im September »ein, was tatsächlich beraten und entschieden wurde – und was eben nicht. Wir werden nichts schönreden. Genauso wenig werden wir zulassen, dass aus Überlegungen bereits Beschlüsse gemacht werden oder aus Szenarien vermeintliche Gewissheiten.« Im Einzelnen wird aufgeführt:

■ »Zu einem Beschluss über die Schließung oder das Auslaufen einzelner Werke (namentlich nennt der Vorstand die Standorte in Emden, Hannover, Neckarsulm und Zwickau) und damit zu einer formalen Besiegelung ihres Aus kam es nicht. Das ist wich-

tig. Und das muss auch so benannt werden. Aber genauso wichtig ist der zweite Teil der Wahrheit: Damit ist die Zukunft dieser Standorte noch nicht gesichert. [...] Für uns bleibt entscheidend, dass unsere Werke auch in Zukunft mit wettbewerbsfähigen Volkswagen-Produkten ausgelastet werden. [...] Der Vorstand verfolgt bei seiner derzeitigen Planung zum Teil einen anderen Kurs. Diese unterschiedlichen Vorstellungen bleiben deshalb Gegenstand der Auseinandersetzung.«

■ »IG Metall und Betriebsrat haben bereits im Frühjahr 2026 gemeinsam deutlich gemacht, dass wir uns zusätzlichen industriellen Standbeinen an unseren Standorten nicht verschließen. [...] Wir wollen industrielle Zukunft – nicht industrielle Abwicklung. [...] Entscheidend sind für uns die industrielle Substanz, die langfristige Tragfähigkeit und der konkrete Beitrag zur Zukunft unserer Standorte und ihrer Beschäftigten.«

■ »Ein weiterer entscheidender Punkt der vergangenen Monate war die Frage eine[r ...] gesellschaftsrechtliche[n] Herauslösung wesentlicher Unternehmensanteile aus der Volkswagen AG. Dieses Vorhaben ist vom Tisch. [...] Eine Herauslösung wesentlicher Unternehmensteile aus der Volkswagen AG hätte nicht nur die Konzernstruktur verändert, sondern auch Fragen nach Tarifbindung und Mitbestimmung aufgeworfen. [...] Hinzu kommt das Volkswagen-Gesetz. Es sichert dem Land Niedersachsen und der Arbeitnehmerseite besondere Einfluss- und Mitwirkungsmöglichkeiten und ist damit ein wichtiger Bestandteil der Mitbestimmung bei Volkswagen. Damit ist auch abgeräumt, dass eine solche Strukturveränderung über den Weg einer außerordentlichen Hauptversammlung durchgedrückt werden soll.«

■ »50.000 Jobs einfach weg? [...] Ausgangspunkt ist das ausgegebene Renditeziel des Vorstandes, das auf 9% beziffert wird und mit dem die Profitabilität bis 2030 deutlich gesteigert werden soll. Die Zahl [50.000] ist eine vom Vorstand ermittelte Grö-

ßenord-
nung seines
geplanten
Personal-

und Kostenumbaus, um das Renditeversprechen für das Jahr 2030 rechnerisch herzuleiten. Welche konkreten Maßnahmen daraus folgen, ist noch offen. Und genau deshalb ist die Auseinandersetzung noch nicht beendet. Zumal beispielsweise bei der Volkswagen AG eine unkündbare Beschäftigungssicherung bis Ende 2030 besteht. Auch andere Teile des Konzerns haben ähnliche Regelungen.«

Der Kampf geht weiter

Es musste inzwischen erneut konkreter Druck ausgeübt werden, damit das Management zeitnah Präzisierungen vornimmt, was er auf der Aufsichtsratssitzung durchsetzen wollte. Da erhebliche Zweifel daran bestehen, ob der Vorstand von VW noch zum Tarifkompromiss von 2024 steht, hat die IG Metall eine tarifliche Überprüfungsklausel gezogen. Dazu fanden am 30. September 2026 Gespräche zwischen VW und IG Metall statt. Der Ausgang und der weitere Verlauf des Konfliktes bleiben aus heutiger Sicht offen.

Denn der VW-Konzern rechnet für 2026 nur noch mit einem Mini-Gewinn und dürfte damit die schlechteste Jahresbilanz seit dem Dieselgate-Verlustjahr 2015 einfahren. Das gab die Volkswagen AG am 19.9.2026 in einer sogenannten Gewinnwarnung bekannt. Darin heißt es kurz und knapp: Die Gewinnkraft des Konzerns dürfte 2026 nur noch »bis zu 1%« erreichen. Damit blieben von 100 Euro Umsatz höchstens 1 Euro in der Kasse, wovon Steuern und Kapitalkosten noch abgezogen werden müssten. Als wesentliche Gründe nennt Volkswagen:

- eine weitere Verschärfung des Marktfelds, insbesondere in China;
- eine beschleunigte Verschiebung der Nachfrage zugunsten batterieelekt-

⁴ Cavallo warnt vor Verteilungskampf in Wolfsburg. Betriebsratschefin rechnet damit, dass traditionsreiche Hersteller auf der Strecke bleiben. Hannoversche Allgemeine vom 23.9.2026.

rischer Fahrzeuge, was insbesondere die Marken Audi

und Volkswagen Pkw belastet;

- erneute teure Abschreibungen auf den Buchwert von Porsche, weil die Sportwagentochter in Zukunft noch moderater abschneiden dürfte als ohnehin schon unterstellt,
- sowie »zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen aus der Ausweitung von Vorruhestandsregelungen sowie dem angestrebten Verkauf der Volkswagen Osnabrück GmbH«

Die Belastungen seien insgesamt rund 10 Mrd. Euro schwer. Davon entfallen sechs Mrd. Euro auf die Porsche-Buchwertberichtigungen, weitere zwei Mrd. Euro kämen über die Posten Vorruhestandsregelungen, Osnabrück-Verkauf und Buchwertkorrekturen zu den konzerneigenen Aktivitäten in China zusammen. Bereits im März hatte das Unternehmen die Bilanz für 2025 bekannt gegeben und das schlechteste Ergebnis seit 2015 vorgelegt. Im vergangenen Jahr kamen nur noch knapp neun Mrd. Euro zusammen – so wenig wie seit 2016 nicht mehr, als der Konzern in den Nachwehen der Dieselkrise auf rund sieben Mrd. Euro Gewinn gekommen war. Nun dürften diese Tiefstände noch einmal kräftig unterboten werden.

Dass diese Warnung während einer aufgeladenen Gemengelage veröffentlicht wurde, ist mit Sicherheit kein Zufall. Denn es steht die VW-Haustarifrunde bevor, und traditionell geht im Spätsommer auch immer die Planungsrunde für die künftigen Investitionen des Konzerns in Technologie, Produkte und Standorte in die heiße Phase. »Parallel hat die jüngste Aufsichtsratsentscheidung das Ergebnis gebracht, bis Juli nächsten Jahres im gesamten europäischen Produktionsnetzwerk alle Hebel in Bewegung zu setzen, um in einer Gesamtlösung auch für die vier Werke Emden, Hannover, Neckarsulm und Zwickau die Folgebelegung auch im nächsten Jahrzehnt zu sichern«, so die IG Metall bei Volkswagen in einer Stellungnahme.

Bei dem von Betriebsrat und Gewerkschaften geforderten tariflichen Überprüfungsgespräch zur Vertragstreue des

Konzernvorstands in Sachen des Tarifkompromisses von 2024 ließ selbiger am 30.9.2026 dann die Katze aus dem Sack und hat die Kündigung nahezu sämtlicher bestehender Tarifverträge überreicht. Just zu diesem Datum lief nämlich auch die Frist zur Kündigung von Tarifverträgen zum 31. Dezember aus, die deshalb bereits zum 1. Januar 2027 wirksam werden.

Damit stellt die Unternehmensleitung unter anderem tarifliche Zulagen, Ausbildungsübernahmen sowie Schutzregelungen für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Beschäftigte infrage. Auch wenn die bis Ende 2030 befristete Beschäftigungssicherung vor Ablauf dieser Frist gar nicht gekündigt werden kann, weil die tariflichen Beiträge der Beschäftigten bereits erbracht wurden, erklärt die IG Metall bei Volkswagen zu Recht: »Für die Beschäftigten bedeutet das: Volkswagen will ihnen bereits ab Januar unmittelbar ins Portemonnaie greifen – und stellt zugleich Leistungen infrage, die über Jahrzehnte tariflich erkämpft wurden.«

Die Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Volkswagen AG, Daniela Cavallo, macht denn auch deutlich, dass man diese erneute Provokation und Eskalation nicht hinnehmen wird: »Der Vorstand glaubt offenbar, uns erpressen zu können: Einfach Werke mit dem Aus bedrohen und dann zusätzlich im nächsten Schritt die nächsten Tarifeinschnitte durchsetzen wollen. Aber diese Rechnung wird nicht aufgehen. Schon 2024 sind wir mit Verzicht über alle Beschäftigtengruppen an die Grenze des Vermittelbaren gegangen. Das wird sich nicht wiederholen. Dafür müssen aber wir alle in der Tarifrunde den Vorstand spüren lassen, dass er auf der falschen Spur unterwegs ist. Ich rechne mit einer heftigen Auseinandersetzung zum Jahreswechsel.«

Die Beschäftigten sämtlicher Hersteller hatten bereits während des bundesweiten Automobil-Aktionstages der IG Metall am 21.9.2026 deutlich gemacht, dass die Krise der deutschen Automobilindustrie nicht von ihnen verursacht wurde und auch nicht auf ihrem Rücken ausgetragen werden dürfe. Während der Protestveranstaltung im Wolfsburger VW-Stammwerk vor tausenden Beschäf-

tigten, die per Sternmarsch zur Halle 11 im Herzen des Werksgeländes gekommen waren,⁵ sagte die 1. Vorsitzende der IG Metall, Christiane Benner: »Überall brennt gerade die Hütte. Unternehmen wie VW, BMW, Audi, Bosch, Mercedes und Porsche standen für tolle Autos und gute Qualität, die in die ganze Welt exportiert wurde. Die Beschäftigten waren stolz, dass sie für solche Unternehmen gearbeitet haben. Jahrelang waren die Unternehmen erfolgreich, mit ihren Beschäftigten. Jetzt fahren Vorstände die Branche mit Vollgas gegen die Wand und begehen danach Fahrerflucht.« Von der Politik forderte sie »einen verlässlichen Rahmen für Investitionen, bezahlbare Energie und die Förderung eines ›Made in EU‹-Ansatzes, Schutz vor unfairer Wettbewerb, Finanzhilfen für Zulieferer im Umbau und die Beibehaltung der Altersteilzeit-Regelungen!« Denn die Kolleg*innen nicht nur in der Automobilindustrie erwarteten in den Umbrüchen der Transformation absichernde Sozialpolitik und Industriepolitik zugleich, um ihre Arbeitsplätze zu sichern.

Ähnlich äußerte sich Andrea Cavallo in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung am 23.9.2026: »Wir setzen seit vielen Jahren mit dem Unternehmen Effizienzprogramme um. Wir haben der Belegschaft einiges zugemutet. Die Gründe für die aktuellen Probleme sind vielfältig. Das fängt mit der chinesischen Konkurrenz und Donald Trumps Zöllen an. Aber auch das Hochfahren der Elektromobilität ging nicht so schnell. Es gab keine Sicherheit über den Kurs in der Klimapolitik, man hat einfach über Nacht die Förderung von E-Autos abgeschafft. Und der VW-Vorstand hat einiges verschlafen.«⁶

⁵ Dabei provozierte die Unternehmensleitung die Interessenvertretung der Beschäftigten ein weiteres Mal: Erstmals in der VW-Historie verweigerte der Konzernvorstand Medienvertretern, die auf Einladung des Betriebsrates Zugang zum Werksgelände erhalten sollten, den Einlass.

⁶ »Wenn es nach uns geht, wird keine einzige Stelle bei VW abgebaut«, Interview mit Andrea Cavallo in der Süddeutschen Zeitung vom 23.9.2026.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Linke Alternativen
- Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
- Internationales/Krieg & Frieden
- Buchbesprechungen/Filmkritiken
- sowie zweimonatlich einem Supplement zu

theoretischen oder historischen Grundsatzfragen ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo (www.Sozialismus.de). Beides geht auch mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- ☐ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 85,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto).
Ich möchte Buchprämie ☐ Russland ☐ Streik ☐ Luxemburg
- ☐ Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 65,- (für Arbeitslose/Studenten).
Ich möchte Buchprämie ☐ Russland ☐ Streik ☐ Luxemburg
- ☐ Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 20,-/Ausland € 25,-).
- ☐ Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de

