

Autogipfel 2025 – Chance für einen sozialen und ökologischen Umbau der Autoindustrie

Von Agnes Conrad, Ines Schwerdtner, Jorrit Bosch, Cem Ince

1. Krise der Automobilindustrie – ein Weckruf

Die deutsche Automobilindustrie steckt in einer ihrer schwersten Krisen seit Bestehen. Über Jahrzehnte hinweg haben die großen Konzerne ihre Gewinne maximiert, anstatt zukunftsfähige Strategien zu entwickeln. Modellpolitik und Forschung wurden auf kurzfristige Renditen ausgerichtet, während die notwendigen Schritte hin zu klimaneutraler Mobilität verschleppt wurden. Hinzu kam, dass die Bundesregierung – egal ob unter CDU/CSU, SPD, FDP oder Grünen – keinen klaren industriepolitischen Kurs vorgegeben hat. Anstatt rechtzeitig Leitplanken zu setzen, herrschte Zickzackpolitik, die zu Unsicherheit in den Unternehmen und zu Stillstand in den Regionen führte. Heute zeigt sich die Quittung: ganze Produktionsstandorte sind in Gefahr, Zulieferketten brechen zusammen, Regionen verlieren ihre wirtschaftliche Basis. Der Autogipfel am 9. Oktober 2025 droht erneut ein Schaulaufen der Konzernvorstände zu sein, ein echter Wendepunkt hin zu einer Transformation, die sozial gerecht und ökologisch verantwortbar ist, ist nicht in Sicht.

2. Beschäftigte in den Mittelpunkt stellen

Während Manager und Anteilseigner in den letzten Jahren üppige Dividenden eingefahren haben, geraten nun die Beschäftigten unter Druck. Sie sind es, die mit massiven Unsicherheiten konfrontiert sind, deren Arbeitsplätze bedroht sind und deren Lebensplanung ins Wanken gerät. Die Belegschaften kämpfen mit allen Mitteln um ihre Zukunft, in Betriebsversammlungen, in Tarifaueinandersetzungen und auf der Straße. Diese Kämpfe dürfen nicht allein geführt werden. Politik und Gesellschaft müssen klar an ihrer Seite stehen. Die Linke ruft des-

halb dazu auf, den Beschäftigten Rückhalt zu geben, ihre Forderungen nach Sicherheit, Weiterqualifizierung und Beteiligung ernst zu nehmen und sie aktiv in die Gestaltung der Transformation einzubeziehen. Wer über die Zukunft der Automobilindustrie spricht, darf nicht zuerst an Konzernbilanzen denken, sondern muss die Perspektive der Beschäftigten ins Zentrum stellen.

3. Ein Sofortprogramm als Voraussetzung

Ohne ein staatlich koordiniertes Sofortprogramm wird die Transformation scheitern. Unser Antrag „Ein staatliches Sofortprogramm zur Überwindung der Krise in der deutschen Automobilindustrie“ zeigt klar auf, dass es entschlossenes Handeln braucht. Der Staat muss Investitionen lenken, Kriseninstrumente bereitstellen und die Bedingungen setzen, unter denen die Branche zukunftsfähig gemacht werden kann. Das bedeutet: öffentliche Gelder nur gegen klare Konditionen, die Sicherung von Arbeitsplätzen und Standorten als oberste Priorität und der Ausbau ökologisch notwendiger Technologien als Leitlinie jeder Förderung. Statt Milliarden an Konzernspitzen zu verteilen, braucht es gezielte Investitionen in nachhaltige Produktion, regionale Wertschöpfung und die Stärkung kleiner und mittlerer Zulieferbetriebe.

Mit dem staatlichen Industrie-Transformationsfonds in Höhe von 20 Milliarden Euro jährlich sichern wir den ökologischen Umbau der Automobil- und Zulieferindustrie. Dieses Geld kommt ausschließlich den Betrieben zugute, die Arbeitsplätze und Standorte erhalten, gute Löhne zahlen und Tarifverträge einhalten. Für uns ist ebenso klar: In Unternehmen, die mit Steuergeldern gestützt werden, darf es keine Boni für Vorstände und Manager geben.

Darüber hinaus erhalten Unternehmen in wirtschaftlicher Notlage eine echte Perspektive: Unter dem Schutzschirm des Fonds können sie eine drohende Insolvenz abwenden und wertvolle Zeit gewinnen. Diese Zeit nutzen wir, um gemeinsam mit den Beschäftigten vorhandene Produktionskapazitäten weiterzuentwickeln und durch Qualifizierung neue Wertschöpfungsfelder in der Antriebs-, Energie- und Mobilitätswende zu erschließen. So sichern wir gute Arbeit und machen die Automobilindustrie zukunftsfest und klimafreundlich.

4. Zulieferer schützen – Regionen erhalten

Besonders deutlich zeigt sich die Krise in den Zulieferbetrieben, die vielfach bereits am Rand ihrer Existenz stehen. Sie sind das Rückgrat der Branche und zugleich am stärksten vom Strukturwandel betroffen. Ohne sie gibt es keine Wertschöpfung, keine Produktion und keine Zukunft für die Industrie. Deshalb braucht es einen Transformationsfonds, der gezielt die kleinen und mittelständischen Betriebe stützt, die bereit sind, ihre Produktion auf Elektromobilität und klimaneutrale Verfahren umzustellen. Im Gegenzug müssen diese Betriebe Standortgarantien geben, Tarifverträge einhalten und Mitbestimmung sichern. Nur so können ganze

Regionen vor dem Absturz bewahrt werden, die wirtschaftlich fast vollständig von der Automobilproduktion abhängen.

5. Arbeitsplätze sichern und Mitbestimmung stärken

Die Transformation darf nicht zu einem Deckmantel für Arbeitsplatzabbau werden. Wir fordern eine verbindliche Jobgarantie für alle Beschäftigten der Branche. Dazu gehört eine Qualifizierungsgarantie, die sicherstellt, dass niemand durch den Wandel ins Abseits gedrängt wird. Jede Entscheidung über Stellenabbau oder Standortverlagerung muss mit Betriebsräten und Gewerkschaften abgestimmt und nur dann zugelassen werden, wenn ein gleichwertiger Ersatz vor Ort geschaffen wird. Darüber hinaus sind Tarifbindung und Mitbestimmung unverzichtbar. Staatliche Förderungen müssen strikt daran gekoppelt sein, dass Unternehmen Tarifverträge abschließen und die Rechte der Beschäftigten respektieren. Nur wenn Arbeitnehmer*innen ein echtes Mitspracherecht haben, kann die Transformation sozial gerecht gestaltet werden.

6. Soziale Gerechtigkeit in der Mobilitätswende

Die ökologische Verkehrswende darf kein Privileg der Besserverdienenden sein. Deshalb setzen wir auf ein soziales Leasingmodell für E-Klein- und Kompaktwagen, das gezielt Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen unterstützt. Der Staat beteiligt sich dabei an den Leasingraten, sodass klimafreundliche Mobilität auch für Menschen mit kleinerem Einkommen erschwinglich wird.

Statt pauschaler Kaufprämien, die vor allem wohlhabendere Haushalte begünstigen, soll das soziale Leasingmodell zum zentralen Förderinstrument werden. Es sorgt dafür, dass gerade diejenigen Zugang zu neuer Mobilität erhalten, die bisher ausgeschlossen waren.

Ein zusätzlicher Bonus soll für Fahrzeuge gelten, die mit in der EU produzierten Batterien ausgestattet sind. Zudem sollen Quoten für den Einsatz von grünem Stahl und Aluminium aus Europa eingeführt werden. Damit werden ökologische Fortschritte mit einer Stärkung regionaler Wertschöpfung verbunden.

7. Öffentlichen Verkehr stärken

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eine zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende. Während Milliarden in neue Fahrzeugmodelle fließen, bleibt die Infrastruktur vielerorts unzureichend. Vor allem ländliche Regionen leiden unter schlechten Verbindungen, ausgedünnten Fahrplänen und überteuerten Ticketpreisen. Wir fordern massive Investitionen in Bus- und Bahnangebote, die Mobilität für alle Menschen bezahlbar, zuverlässig und

klimafreundlich machen. Die öffentliche Hand muss dabei die Richtung vorgeben. Flottenbeschaffungen durch Kommunen und öffentliche Einrichtungen müssen zur Skalierung der Elektromobilität beitragen. Dabei dürfen nicht nur preisgetriebene Kriterien herangezogen werden, sondern vor allem soziale und ökologische. So kann die öffentliche Nachfrage zu einem Motor der Transformation werden.

8. Ladeinfrastruktur und Energiepolitik vorantreiben

Ohne eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur wird der Umstieg auf Elektromobilität nicht gelingen. Der Ausbau darf nicht länger verzögert werden, sondern muss vom Bund gemeinsam mit den Kommunen entschlossen umgesetzt werden. Ladepunkte müssen flächendeckend und auch in strukturschwachen Regionen vorhanden sein, damit niemand von der Mobilitätswende ausgeschlossen wird. Gleichzeitig ist eine gerechte Energiepolitik unabdingbar. Strompreise dürfen nicht länger durch Monopolprofite in die Höhe getrieben werden. Wir fordern eine Senkung der Stromsteuer, soziale Tarife für Haushalte mit geringem Einkommen und den Ausbau von Speichertechnologien zur Netzstabilisierung, wobei auch der elektrifizierte Fahrzeugbestand eine Rolle für die Netzstabilität spielen kann. Nur so kann der Umstieg auf E-Mobilität zu einer sozialen und ökologischen Erfolgsgeschichte werden.

9. Demokratische Steuerung sicherstellen

Die Transformation der Automobilindustrie darf nicht in den Vorstandsetagen allein entschieden werden. Wir schlagen die Einrichtung von Transformationsräten auf Bundes- und Landesebene vor, in denen Gewerkschaften, Betriebsräte, Wissenschaft und Zivilgesellschaft gleichberechtigt vertreten sind. Diese Räte sollen verbindliche Mitspracherechte bei allen großen Investitionsentscheidungen haben. Ergänzend müssen die Mitbestimmungsrechte in den Unternehmen gestärkt und um Vetorechte bei Standortverlagerungen erweitert werden. Die Arbeitnehmervertretungen brauchen Initiativrechte, damit sie selbst Vorschläge für Zukunftsinvestitionen einbringen können. Eine demokratische Steuerung stellt sicher, dass der Wandel nicht nur ökonomischen, sondern auch sozialen und ökologischen Interessen verpflichtet ist.

10. Wirtschaftspolitik neu ausrichten

Die Krise der Automobilindustrie ist auch eine Krise der deutschen Wirtschaftspolitik insgesamt. Der einseitige Fokus auf Exporte hat zu gefährlichen Abhängigkeiten geführt und Investitionen im Inland blockiert. Wir brauchen eine grundlegende Neuorientierung, die auf eine Stärkung des Binnenmarktes, höhere Löhne und soziale Sicherheit setzt. Dazu gehört ein armutsfester gesetzlicher Mindestlohn ebenso wie massive Investitionen in Infrastruktur, Bildung und Digitalisierung. Hinzu kommt: Die wenigen Maßnahmen, die der Koalitionsvertrag

zur Unterstützung der Automobilindustrie beinhaltet, stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Die Transformation kann deshalb nur gelingen, wenn das Haushaltsproblem gelöst wird: Die Schuldenbremse muss fallen, damit der Staat handlungsfähig bleibt. Zugleich braucht es eine gerechte Steuerpolitik: Spitzenverdiener und Vermögende müssen stärker herangezogen werden, um die Kosten der Transformation zu tragen. So schaffen wir eine Wirtschaftspolitik, die Wohlstand für die Vielen sichert und nicht für wenige Profiteure.

Was jetzt zählt

Der Autogipfel 2025 darf nicht in eine weitere Runde von Ankündigungen und Symbolpolitik münden. Er muss zum Startpunkt eines verbindlichen und geregelten sozial-ökologischen Umbaus werden. Die Linke steht an der Seite der Beschäftigten, der Regionen und der Gesellschaft. Wir zeigen mit unserem Sofortprogramm, dass eine Rettung der Automobilindustrie möglich ist – nicht durch Subventionen für Konzerne, sondern durch eine Politik, die Arbeit, Einkommen und Klimaschutz konsequent in den Mittelpunkt stellt.