

Autoindustrie in der Krise

Chance für einen sozialen und ökologischen Umbau

Jörg Cezanne, Susanne Ferschl und Bernd Riexinger

1. **Solidarität mit den Beschäftigten in der Automobilindustrie!**

Die Belegschaften und die IG Metall kämpfen in Betriebsversammlungen, Tarifrunden und Streiks für ihre Rechte auf eine zukunftssichere Beschäftigung. Sie brauchen jetzt und in den kommenden Monaten zivilgesellschaftliche Unterstützung für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze und Standorte. Jüngste Solidaritätsbekundungen von ‚Wir fahren Zusammen‘-Gruppen und sozial-ökologische Bündnisse mit den Beschäftigten in der Autoindustrie machen Hoffnung, dass es gelingen kann, viele Menschen für den gerechten Umbau der Industrie und gegen die Profitinteressen der Konzerne zu mobilisieren. Mitglieder und Unterstützer der Partei Die Linke rufen wir auf, die Arbeitskämpfe bei VW und den Tarifverhandlungen der Metall- und Elektroindustrie zu begleiten und sich zu beteiligen.

2. **Standorte und Arbeitsplätze sind zu erhalten!**

Die Kündigung bestehender Tarifverträge mit dem Ziel, drei Standorte in Deutschland zu schließen und durch betriebsbedingte Kündigungen tausende Beschäftigte entlassen zu wollen, ist eine beispielslose Kampfansage des VW-Vorstandes gegenüber den Beschäftigten. Die VW-Bosse müssen die Kündigungen der Tarifverträge zurücknehmen und in Verhandlungen mit dem Betriebsrat und der IG Metall eintreten. Alle Kolleginnen und Kollegen in der Automobilindustrie, sei es bei den großen Herstellern oder den Zulieferern, brauchen eine Jobgarantie, eine Einkommensgarantie und eine Weiterbildungsgarantie.

3. **Die Aktionäre müssen zahlen!**

Allein seit 2021 hat die Volkswagen AG mehr als 22 Milliarden Euro an Dividenden an seine Aktionäre ausgeschüttet.¹ Dabei wurde die Dividende je Aktie in den vergangenen drei Jahren von 4,80 auf 9,00 Euro fast verdoppelt.² Geld, das heute für den zukunftsfähigen Umbau des Konzerns fehlt. Finanzielle Einschnitte müssen am Kopf des Konzerns ansetzen: bei den Eigentümerfamilien Piëch und Porsche, dem Vorstand und im Management. Zuerst muss auf die Dividende, die Spitzengehälter und die milliardenschweren Rücklagen, allein bei VW mehr als 140 Milliarden Euro, zurückgegriffen werden. Bis das Unternehmen stabilisiert ist, dürfen keine Boni fließen.

¹ <https://www.volkswagen-group.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-aktionaeere-entlasten-vorstand-und-aufsichtsrat-und-stimmen-dividende-fuer-2023-zu-18418>

² <https://www.volkswagen-group.com/de/dividende-15991>

4. Die öffentliche Hand muss ihren Einfluss auf VW ausüben!

VW ist kein Konzern wie jeder andere. Vor bald 100 Jahren wurde VW von den Nazis mit Hilfe des zwangsenteigneten Vermögens der Gewerkschaften gegründet. Nach dem Ende des Naziregimes wurde die gewerkschaftliche Mitbestimmung im Unternehmen verankert. Dem Land Niedersachsen wurde als Miteigentümer bei wichtigen Entscheidungen wie Werksschließungen eine Sperrminorität eingeräumt. Die Landesregierung muss jetzt mit den Gewerkschaften ihren Einfluss im Interesse der Beschäftigten und der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens einsetzen und sich klar gegen Standortschließungen, Entlassungen und Lohnkürzungen positionieren.

5. Das Management der Automobilkonzerne hat versagt!

Automobilindustrie muss raus aus der strukturellen Krise, dafür fehlt es aber der Bundesregierung an einer klaren verkehrspolitischen und wirtschaftspolitischen Orientierung. Über viele Jahre wurden technologische Entwicklung und Innovation verschlafen. Die Aufholjagd von Tesla und die Erfolge der chinesischen Automobilkonzerne beweisen, dass die Einstiegsschwellen bei E-Autos geringer sind. Die Traditionsmarken haben sich zu lange auf ihrem über Jahrzehnte aufgebauten Prestige ausgeruht und die Newcomer belächelt. Jetzt, da der Absatz insbesondere in China stark und schnell einbricht, offenbaren sich die Versäumnisse bei Innovationen, im Antrieb und der Digitalisierung. Kleine, günstige E-Autos, die dringend gebraucht werden, werden auch deshalb nicht gebaut, weil sie eine zu geringe Marge haben. Eine falsche Modellpalette ist die Folge. Es ist eine dreiste Kampfansage des Managements, dass für diese strategischen Fehlentscheidungen jetzt die Belegschaft zahlen soll.

6. Jetzt unter Beteiligung der Beschäftigten den Umbau der Produktion einleiten!

Der Wechsel von fossilen zu batterieelektrischen Antrieben wird in jedem Fall zu einem Rückgang der Beschäftigung in der Automobilindustrie führen. Deshalb muss der Umstieg hin zu anderen Produkten aktiv und mit industriepolitischer Unterstützung vollzogen werden. An den jeweiligen Standorten der Automobilindustrie bestehen günstige Voraussetzungen, um andere Mobilitätsprodukte zu entwickeln und herzustellen. Deshalb sollen regionale Cluster in ihrer Substanz erhalten werden, um die entstandenen Netzwerke für Zukunftsprodukte und Technologien nutzen zu können. Es braucht eine Strategie für die Betriebe und die betroffenen Regionen.

7. Bezahlbares E-Auto jetzt! Der Markteintritt für den günstigen E-VW muss beschleunigt werden!

VW hat über Jahre eine falsche Modellpolitik betrieben. Der VW ID.1 für einen Verkaufspreis von unter 20.000 Euro muss spätestens Anfang 2026 auf den Markt gebracht werden. Dies ist Voraussetzung für jegliche öffentliche Unterstützung von VW. Analog müssen die anderen Hersteller die Entwicklung und Produktion von kompakten E-Autos schneller vorantreiben.

Wir fordern die Bundesregierung jetzt auf:

1. Flottenumbau und öffentliche Beschaffung als Motor für den Umbau der Automobilindustrie anwerfen!

Die öffentliche Hand soll Vorreiter für die Elektromobilität werden. Ab sofort sind in der Regel reine E-Fahrzeuge anzuschaffen. Darüber hinaus initiiert der Bund eine Einkaufsgenossenschaft für Unternehmen, Handwerksbetriebe, Verbände, Vereine, Kirchen etc. für E-Fahrzeuge. Die Mitglieder der Genossenschaft verpflichten sich ihre Flotten auf E-Mobilität umzustellen und profitieren von entsprechenden Förderprogrammen. Arbeits- und Sozialstandards sowie ein regionaler (EU-) Wertschöpfungsanteil sind zwingend in den Ausschreibungs- und Förderkriterien zu verankern.

2. Verkehrswende muss jetzt vorangetrieben werden!

Von der Bundesregierung braucht es ein klares Bekenntnis zum notwendigen Umbau der Automobilindustrie hin zur Mobilitätsindustrie. Die Verlängerung des jetzigen Geschäftsmodells führt absehbar ins Desaster. Das Rumgeeiere bei der Verbrennungsmotor-Technologie muss genauso beendet werden wie das Herumexperimentieren mit alternativen Kraftstoffen für den Individualverkehr. Statt Automobilgipfel braucht es eine industriepolitische Flankierung des Umbaus der Automobilindustrie. Insbesondere die Kommunen brauchen Finanzhilfen des Bundes, um den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs in den Städten und Gemeinden zu beschleunigen. Das wird die Nachfrage nach neuen Mobilitätsleistungen, wie elektrifizierten (Klein-)Bussen, spezialisierten On-Demand-Diensten, Straßenbahnen, Regionalbahnen etc. kräftigen. Bereits im Haushalt für 2025 sollen die Regionalisierungsmittel um 8 Milliarden Euro erhöht werden. Die Finanzierung des ÖPNV muss neu geregelt werden.

3. Industriestandort sichern: Investitionsoffensive gegen die Konjunkturflaute!

Die Wirtschaftsleistung in Deutschland schrumpft seit zwei Jahren. Das sorgt für Verunsicherung bei Haushalten wie Unternehmen und behindert notwendige Investitionen in Zukunftstechnologien und den sozial-ökologischen Umbau der Wirtschaft. Die Schuldenbremse muss endlich abgeschafft werden, um umfassende Investitionen in die öffentlichen Infrastrukturen – in Bahn, Energienetze, 5G-Netze und Ladeinfrastruktur – zu ermöglichen. Auch Schlüsselprodukte und -technologien einer nachhaltigen Wirtschaft müssen durch staatliche Investition gezielt gefördert werden. So können industrielle Strukturen erhalten und strukturschwache Regionen durch die Ansiedlung von Zukunftsindustrien gestärkt werden. Öffentliche Förderungen müssen dabei zwingend an Tarifbindung sowie Standort- und Beschäftigungssicherung geknüpft werden.

4. Es braucht eine industriepolitische Koordinierung in der Transformation!

Wir schlagen die umgehende Einrichtung eines Wirtschafts- und Transformationsrates für die Automobilindustrie auf Bundesebene vor sowie entsprechende Institutionen in den betroffenen Regionen. Die bestehenden Transformationsnetzwerke können ein wichtiger Ausgangspunkt hierfür sein. Die Regionalen Transformationsnetzwerke bringen die Beschäftigten, Unternehmen und Sozialpartner an einen Tisch, um Fragen rund um die Transformation der Automobilindustrie zu beantworten. Die Finanzierung der Transformationsnetzwerke, die derzeit auf der Kippe steht, muss für die Zukunft

gesichert werden. Wenn alte Geschäftsfelder bei Zulieferern wegbrechen, müssen unter Beteiligung der Beschäftigten Konzepte für die betriebliche Qualifizierung, Weiterbildung und Fachkräftesicherung geschaffen und umgesetzt werden. Die Qualifizierung und die Motivation der Beschäftigten muss genutzt werden, um neue Wertschöpfungsfelder in der Antriebs- und Energie- und Mobilitätswende zu erschließen. Der „Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft“ soll seine Arbeit im Zusammenhang mit den Wirtschafts- und Transformationsräten fortführen. Die Wirtschafts- und Transformationsräte sollen konkrete Pfade zum Umbau der Automobilindustrie hin zu einer Mobilitätsindustrie vorlegen und konkrete Maßnahmen hierfür vorschlagen, dies soll durch einen Industrie-Transformationsfonds finanziert werden.

5. Transformationsfonds und Schutzschirm für strauchelnde Zuliefererbetriebe!

Im rasanten Tempo brechen Geschäftsfelder für Zuliefererbetriebe weg. Um den Betrieben Zeit zu verschaffen, können sich Unternehmen, denen die Insolvenz droht, unter einen öffentlich finanzierten Schutzschirm im Rahmen des Industrie-Transformationsfonds begeben. Das verschafft den Beschäftigten Zeit die vorhandenen Produktionskapazitäten zu nutzen, um durch Qualifizierung neue Wertschöpfungsfelder in der Antriebs-, Energie- und Mobilitätswende zu erschließen. Mit diesem staatlichen Industrie-Transformationsfonds über 20 Milliarden Euro pro Jahr soll der notwendige ökologische Umbau in der Industrie, insbesondere in der Auto-Zuliefererindustrie unterstützt werden. Von diesem Fonds profitieren nur Betriebe, die Arbeitsplätze und Standorte sichern, gute Löhne und Tarifverträge haben. Außerdem dürfen in Unternehmen, die durch staatliche Gelder gerettet werden, keine Boni an Vorstände und Manager ausbezahlt werden.

6. Eine Jobgarantie in der Autoindustrie!

Niemand darf durch den ökologischen Umbau der Industrie wirtschaftlich abstürzen. Durch eine Job- und Weiterbildungsgarantie können alle, die sich fortbilden wollen, das auch tun, egal ob es sich um Weiterbildungen innerhalb oder außerhalb des aktuellen Berufsfeldes handelt, egal ob die Unternehmensleitung das will oder nicht. Bestenfalls soll im Rahmen der Mitbestimmung, mithilfe von Zukunftstarifverträgen und der Erschließung neuer Geschäftsfelder eine Weiterbildung während der Arbeitszeit ermöglicht werden.

7. Das Wissen und die Fähigkeiten der Beschäftigten müssen eingebracht werden!

Damit der Umbau in den Betrieben gelingt, muss die wirtschaftliche Mitbestimmung von Betriebsräten ausgeweitet werden. Betriebsräte müssen ein zwingendes Mitbestimmungsrecht bekommen, wenn es um Fragen der Beschäftigungssicherung geht. Bei wichtigen Investitionsentscheidungen, Standortschließungen, Verlagerungen und Entlassungen braucht der Betriebsrat ein Vetorecht. Außerdem brauchen die Betriebsräte ein Initiativrecht, um Änderungen in der Produktion und der Unternehmensausrichtung vornehmen zu können. So kann sichergestellt werden, dass sich Unternehmen im Interesse der Beschäftigten sozial und ökologisch nachhaltig entwickeln und nicht einer Strategie der kurzfristigen Profitmaximierung im Sinne der Vorstände und Manager folgen, die auch in die aktuelle Krise geführt hat.³

³ <https://dserver.bundestag.de/btd/20/110/2011028.pdf>

8. Die Flottengrenzwerte und das Verbrenner-Aus müssen bestehen bleiben!

Weil der CO₂-Preis im Verkehrssektor keine Wirkung entfaltet, und dies auch in Zukunft nicht tun wird, muss die EU-Regulierung hinsichtlich der Flottengrenzwerte für Autokonzerne bestehen bleiben und schrittweise weiter an das Klimaneutralitätsziel 2045 angepasst werden. Die Grenzwerte sind seit mehr als zehn Jahren bekannt und einige Hersteller werden diese einhalten. Sie nun nachträglich aufzuweichen, würde die Konzerne aus ihrer Verantwortung fürs Klima entlassen. Zusätzlich zu den Flottengrenzwerten sind parallel stetig ansteigende E-Auto-Quoten für Flottenbetreiber einzuführen. Vollkommen klar ist auch, dass eine Aufweichung des auf EU-Ebene beschlossenen Aus für Verbrennungsmotoren ab 2035 keine nachhaltige Lösung der aktuellen Krise darstellt. Ein Rollback stellt für betroffene Unternehmen das Gegenteil von verlässlichen Rahmenbedingungen für Investitionen dar und hätte, abgesehen von den negativen ökologischen Auswirkungen, mit zur Folge, dass die Transformation weiter verschleppt und der technologische Anschluss verpasst wird.

9. Einnahmen aus der CO₂-Steuer müssen unverzüglich als Klimageld zurückverteilt werden!

Die Linke lehnt die CO₂-Steuer ab. Umso wichtiger ist es, dass die erhobene Steuer an Haushalte und Unternehmen zurückgezahlt wird. Eine schnelle Auszahlung dieser Unterstützungsleistung ist auch mit Blick auf den sozialen Zusammenhalt der Gesellschaft unbedingt notwendig. Die Ampel-Regierung hat mit ihrem Versprechen ein Klimageld einzuführen gebrochen und schrumpft so de facto mal wieder untere und mittlere Einkommen.

10. Ladenetz gezielt ausbauen, Tarifchaos überwinden!

Insbesondere in Großstädten und entlang den Bundesautobahnen muss der Ausbau von Schnellladestationen vorangetrieben werden. Dabei müssen auch Technologien berücksichtigt werden, die den Schnellladestrom durch vorheriges Speichern zur Verfügung stellen und nicht auf zusätzliche Leitungen angewiesen sind.

11. Strompreise senken!

Die Stromsteuer muss gesenkt werden. Eine effektive, staatliche Aufsicht kann verhindern, dass Stromanbieter bei Verbraucher*innen Sonderprofite abkassieren. Statt pauschaler Industrierabatte sollte zur Sicherung von Arbeitsplätzen und des Industriestandortes ein atmender Industriestrompreis eingeführt werden, der als Gegenleistung für Preisnachlässe Unternehmen zum flexiblen Verbrauch entsprechend der Verfügbarkeit erneuerbaren Stromes auffordert. Der Netzausbau ist nicht durch direkte Umlage zu finanzieren, sondern durch öffentliche Kredite über einen langen Zeitraum zu strecken. Bei den weiter steigenden Netzentgelten müssen bundesweit einheitliche Regeln eingeführt und Transparenz bei der Berechnung hergestellt werden.

12. Mobilitätsindustrie von Anfang bis zum Ende!

Teil der zukünftigen nachhaltigen Mobilitätsindustrie muss eine weitgehende Kreislaufwirtschaft sein. Hier gibt es viele potenzielle Geschäftsmodelle für die Transformation von Zulieferfirmen.

13. Leasing Angebote für kompakte E-Autos einführen!

E-Autos sind im täglichen Betrieb bereits heute meist billiger als Verbrenner.⁴ Der hohe Verkaufspreis macht diesen Vorteil aber zunichte. Für Handwerksbetriebe, Pflegedienste oder Menschen im ländlichen Raum, die auf ein Auto zum Pendeln angewiesen sind, sollen sozial gestaffelte Leasing-Angebote oder KfW-Darlehen für kompakte E-Autos und kleine Nutzfahrzeuge eingeführt werden.

14. Verhandlungslösungen statt Handelskriege!

Die Erhebung der E-Auto-Importzölle gegen China lehnen wir ab, denn diese verbauen die Beilegung des Handelskonflikts durch Dialog und haben das Potenzial diesen weiter zu eskalieren. Die Bundesregierung muss weiter auf die EU-Kommission einwirken, den Handelskonflikt mit China wegen handelsrechtlich fragwürdiger staatlicher Subventionen für chinesische Autobauer durch Gespräche beizulegen.

15. Transformation sozial gerecht gestalten!

Der Umbau der Wirtschaft wird von der Bevölkerung nur mitgetragen und unterstützt, wenn er sozial gerecht gestaltet ist und niemand um seine Absicherung und Zukunft fürchten muss. Anstatt den Menschen durch Kürzungen von Sozialleistungen und härteren Sanktionen beim Bürgergeld Angst zu machen, muss der Staat in der aktuellen Lage Verlässlichkeit vermitteln. Die Transformation darf nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen. Vielmehr müssen Spitzenverdiener und Superreiche angemessen beteiligt werden. Neben existenzsichernden und sanktionsfreien Sozialleistungen braucht es daher ein gerechteres Steuersystem, mit einem höheren Grundfreibetrag und einem deutlich höheren Spitzen- und Reichensteuersatz. Auch die Vermögenssteuer muss wieder eingeführt werden.

⁴ <https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/E-AutosVergleich.pdf>