



Gerechter Strukturwandel und Mut zu Leuchtturmprojekten

Umbauperspektiven der oberösterreichischen Automobilindustrie

Enquete des oberösterreichischen Landtags – Linz, 25.3.2021

Handlungsrahmen und konkrete Ansatzpunkte zur Standort- und Arbeitsplatzsicherung für Oberösterreich (unter besonderer Berücksichtigung der Automobilindustrie)

- **gesellschaftspolitischer Kontext:** Probleme und Chance
- **Ergebnisse aus Forschungsprojekt**
 - Herausforderungen für Umbau Mobilsystem und für österreichische Automobilindustrie
 - Optionen
- **mögliches Leuchtturm-Projekt in Steyr**
- **dafür geeignete Rahmenbedingungen**
- **offene Fragen**
- **Schlussbemerkung**

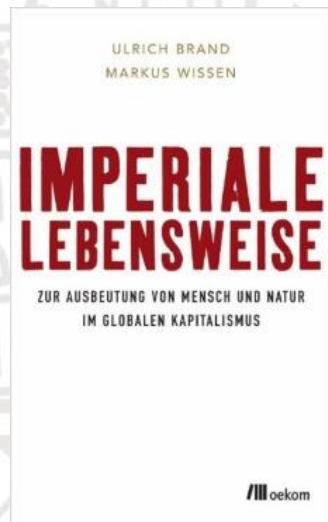




gesellschaftspolitischer Kontext

PROBLEME

- **Transportsektor** trägt wesentlich zur **Klimakrise** bei: 1/3 der CO₂-Emissionen in Österreich kommen aus dem Verkehr
 - breiter politischer Konsens für **Klimaneutralität bis 2040**
- **Druck auf Autoindustrie** wegen Klimakrise, Abgasskandal, Digitalisierung
 - Umstieg auf E-Automobilität wird nicht reichen gegen Klimakrise
 - E-Auto ist ja nicht „emissionsneutral“ ... Produktion, Infrastruktur
- **globale Dimension:**
 - Konkurrenz aus Asien
 - legitime Aufholdynamiken in Süd-Ländern, „imperiale Lebensweise“, die verändert werden muss



CHANCEN

- EU-Kommission und Regierungen wollen **Mobilitätswende**
- Debatte um „gerechten Strukturwandel“ (*just transition*): **soziale und ökologische Fragen zusammenbringen**
 - Standortsicherung und Beschäftigungspolitik nicht auf Kosten des Klimas
 - Klimapolitik nicht auf Kosten der Beschäftigten und Regionen
- **Staat sieht sich in aktiverer Rolle**, insbesondere seit **Corona-Krise** –
 - sozial-ökologisch Industriepolitik, aktive Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik
- in **Corona-Krise** öffnet sich Debatte: was ist „**systemrelevant**“, Wohlstand? → gutes **Mobilitätssystem**, nicht unbedingt per Auto



Forschungsprojekt

Institut für Politikwissenschaft, Universität Wien
Institut für Soziale Ökologie, Universität für Bodenkultur
finanziert vom österreichischen **Klima- und Energiefonds KLIEN**

<https://con-labour.at/>



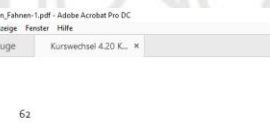
Klaus Dörre, Madeleine Holzschuh, Jakob Köster (Hg.)

ABSCHIED VON KOHLE UND AUTO?

Sozial-ökologische Transformationskonflikte
um Energie und Mobilität

Internationale Arbeitsstudien
International Labour Studies

campus



62

Industriepolitik zwischen ökologischer Modernisierung und Transformation

Das Beispiel der österreichischen Autoindustrie¹

Nora Krenmayr, Danyal Maneka, Melanie Pichler, Ulrich Brand, Heinz Högelsberger
und Markus Wissen

Nach Jahrzehnten neoliberaler Reformen wird im akademischen und politischen Mainstream wieder über Industriepolitik diskutiert. Diese Renaissance, die im Gefolge der Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2007/08 einsetzte, scheint aus ökologischer Sicht zu



Herausforderungen sozial-ökologischen Umbaus des Mobilitätssystems

„Auto-Abhängigkeit“ des Verkehrssektors

- **Bedeutung und Macht der Autoindustrie**
 - Anteilseigner/Management geben Richtung vor
 - Beschäftigte/Gewerkschaften davon abhängig
 - Staat verzichtet oft auf Gestaltungsspielraum (vgl. AUA-Rettung)
- **Auto-zentrierte Infrastrukturen**, öffentlicher Raum auto-gerecht
- **Siedlungsentwicklung**, Stadt / Land
- **„Auto-Kultur“**, angefeuert von Werbung der Firmen

→ notwendiger sozial-ökologischer Umbau
des Mobilitätssystems auf vielen Ebenen

Mattioli et al., 2020, The political economy of car dependence.pdf - Adobe Acrobat Pro DC

Datei Bearbeiten Anzeigen Fenster Hilfe

Start Werkzeuge Mattioli et al., 2020...

Energy Research & Social Science 66 (2020) 101486

Contents lists available at ScienceDirect



Energy Research & Social Science

journal homepage: www.elsevier.com/locate/erss

Review

The political economy of car dependence: A systems of provision approach

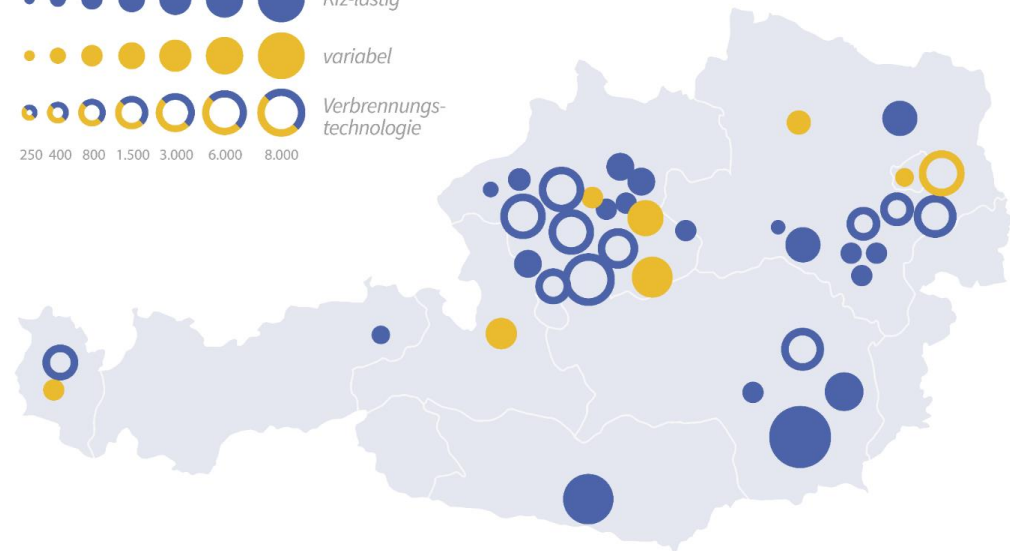
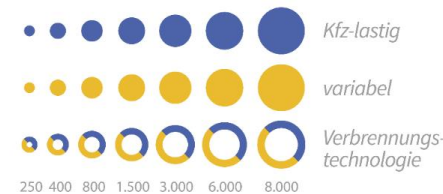
Giulio Mattioli^{a,*}, Cameron Roberts^b, Julia K. Steinberger^c, Andrew Brown^d

^a Department of Transport Planning, TU Dortmund University, August-Schmidt-Straße 10, 44227 Dortmund, Germany



Herausforderungen durch die Struktur der österreichischen Autoindustrie

- überwiegend Zulieferer (Tier 1 und 2) für internationale Konzerne
 - wenig Entscheidungsmacht
 - starke Abhängigkeit vom automobilen Sektor
- starker Fokus auf den Verbrennungsmotor
- starke Abhängigkeit von Exporten
 - 87 % der Produkte werden exportiert, mehr als die Hälfte nach Deutschland



Optionen des Umbaus der Automobil(zuliefer)-Industrie

a) **Optimierung** Verbrenner

b) **Diversifizierung** - Ausbau E-Automobilität

c) **Umbau** des Mobilitätssystems

teilweise E-Autos und LKWs; dazu aber Ausbau Rad-Schiene, Busse, Radl- und Fußwege

Reduktion „erzwungener Mobilität“

Konversion von Teilen der Autoindustrie: **geordnete Abwicklung**



nach Darstellung des Kontexts, Herausforderungen und Chancen

nun **Vorschlag für Diskussion**





mögliches Leuchtturm-Projekt in Steyr



- nach Erstem Weltkrieg: Abwicklung der Rüstungsindustrie → Automobilbau
- **heute**, 100 Jahre später → **neuerlicher Umbau**
- **Busse, Bahnen, Trams**
- **mittlere E-LKWs für städtischen Gewerbeverkehr** (geschieht bereits)
- **inkl. Instandhaltung**

VORTEILE

- **zukunftsfähige Produktion und Beschäftigung**
- **regional verzahnte Wertschöpfungsketten (Bsp. mit Kunststoffindustrie)**
- **Steuereinnahmen vor Ort**

Interview mit dem Verkehrswissenschaftler Reinhard Haller
„Als Jobmotor hat die Eisenbahn die Nase vorn“



- **muss gemeinsam entwickelt werden, insbesondere unter Einbeziehung der Beschäftigten → Angst nehmen**
 - Gute, sinnerfüllende und nachhaltige Arbeit
 - gut abgesicherte Um-Qualifizierung
 - Beschäftigungsgarantie
 - starke und ökologische Sozialpartnerschaft
 - traditionelle Managementmodelle und Führungskulturen ändern
- **Ingenieure/innen einbeziehen**
 - nicht nur technisch zu denken, Klimawandel nicht nur als technologisches Problem (= Elektro)

→ **umfassender mit Blick auf soziale und ökologische Fragen**

*Krenmayr, N., Wawerda, E., 2020. Cars for Future? Zukunftsvorstellungen über (Auto)Mobilität von Seiten technikwissenschaftlicher Akteur*innen. Soc. Ecol. Work. Pap. 185.*

- **Partizipation: andere Interessengruppen einbeziehen - Transformationsbeirat**



gute Bedingungen für transformative Strategien – auf Betriebs- und Gewerkschaftsebene

„Es ist auch so, dass die Leute super sind. [...] Da ist so eine Gesamtintelligenz da, dass die Leute immer das Beste daraus machen. Wie man sprichwörtlich sagt: Die machen aus Kacke Butter.“ (Betriebsrat, 11.3.2019)

- **hohes Vertrauen in die eigenen Kompetenzen; dieses Wissen und diese Expertise müssen genutzt werden**

„Wenn Sie in der Automobilindustrie tätig sind, können Sie fast jeden anderen Bereich natürlich auch beliefern, weil der Automobilbereich von den Anforderungen einer der höchsten ist“. (Betriebsrat, 16.4.2019)

- **mehr Kooperation zwischen Beschäftigten unterschiedlicher Unternehmen**
- **Gewerkschaften als Transmissionsriemen** zwischen betrieblicher Realität und politischen Entscheidungen



geeignete Rahmenbedingungen

„Die Politik muss hier einfach eine Richtung einschlagen und eine Direktive vorgeben und sagen, ‚das ist es‘. ... Da ist die Politik gefordert vorzugeben ...“

(Fokusgruppe mit Betriebsräten, 20. November 2019)

OBERÖSTERREICH

449 Millionen Euro für Straßen- und Schienenausbau

30. Oktober 2020 00:04 Uhr



ICH WIRTSCHAFT POLITIK PANORAMA SPORT MEINUNG KULTUR MEINE WELT



soll bis zum Linzer Hauptbahnhof erweitert werden.
Schwarzl

LINZ. Das Land will in den kommenden fünf Jahren investiti
Krise die Wirtschaft anzukurbeln.



Rahmenbedingungen:

sozial-ökologische Industriepolitik

Ziele:

- **Stärkung lokaler und regionaler Wirtschaftskreisläufe**
- **ökologischer Umbau, nicht auf dem Rücken der Beschäftigten**
- **Beschäftigungssicherung**

Vier Säulen einer zukunfts- fähigen Industriestrategie

Autorin: Julia Eder

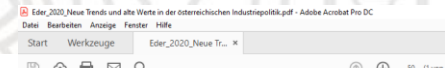
Wir brauchen eine Industriestrategie um die Corona-Krise zu überwinden. Vier Säulen sollte sie unbedingt beinhalten.

Die Industrie ist das Herzstück der österreichischen Wirtschaft. Die Sachgüterproduktion inklusive Bergbau trug im Jahr 2019 direkt 18,9% zur Bruttowertschöpfung in Österreich bei. Der Anteil sinkt zwar in laufenden Preisen gemessen. Real blieb er aber in den letzten Jahrzehnten relativ konstant. Werden alle vor- und nachgelagerten Tätigkeiten, zu denen auch produktionsbezogene Dienstleistungen zählen, miteinberechnet, steigt der Betrag auf ungefähr 49% der Wertschöpfung. Aktuell wirken nicht nur die Folgen der Pandemiebekämpfungsmaßnahmen auf die Industrie. Auch geopolitische Reibereien, das Vorranschreiten der Digitalisierung und die notwendigen ökologischen Umgestaltungen vieler Industrievorgangsschritte sind Faktoren. Als die

Neue Trends und alte Werte in der österreichischen Industriepolitik

Julia Eder¹

In der wirtschaftlichen Entwicklung der Nachkriegszeit spielte die Produktion – also die verarbeitende Industrie und das produzierende Gewerbe – eine zentrale Rolle in Österreich. Verantwortlich dafür war nicht zuletzt die große Rolle der mittelständischen Betriebe (Grünwald 2017; Lacinca 2017: 81). Den



- **aktive Investitionen** in klimafreundliche Technologien
- **Unterstützung der Betriebe** beim Umbau → **Transformationsfonds**
- Automobil-Cluster zu **Mobilitäts-Cluster** machen
 - Vernetzungsarbeit KMU's/Zulieferer mit Industrie und Forschung
 - positive Erfahrungen in Oberösterreich – Vertrauen, Verlässlichkeit
- aktive sozial-ökologische **Infrastruktur-Politik**
- **koordinierte Abwicklung** von klimaschädlichen Technologien Auslaufen des Verbrennungsmotors





Rahmenbedingungen (3): **Arbeitsmarktpolitik**

- **Arbeitsplatzgarantie**
- **Umschulungsmaßnahmen für Beschäftigte** (eventuell vorzeitige Pensionierungen)
- **Arbeitszeitreduktion; 32 / 28 Stunden** - Umsetzung im Betrieb durch Mitbestimmung

viele offene Fragen, etwa:

- **Suche nach Investor**
 - Welchen sozialen und ökologischen **Zukunftskonzepte** haben Investoren?
 - wer trifft Investitionsentscheidungen, wohin fließen Gewinne?
- **Misstrauen bei Belegschaft (*auch der Politik?*) in ausländische Investoren**
 - Standortsicherungsvertrag bei MAN von VW bis 2030 - einseitig aufgekündigt
 - trotz aller Beteuerungen: am Ende geht es um Gewinne und Kostensenkung
- **Finanzierungsfragen**
 - Unternehmens- oder vom Staat ausgegebene Anleihen; Zuschüsse aus europäischem Wiederaufbaufonds
- **wichtige Rolle des Landes Oberösterreich! - die des Bundes?**



- **sozial-ökologische Standort-, Beschäftigungs- und Industriepolitik** - gute Chancen bei entsprechendem politischen Willen
- **Beschäftigte einbeziehen**

MAN Steyr als Leuchtturm



- **Räume für Austausch**, sich nicht unter Druck setzen lassen, **Macht- Asymmetrien** offen ansprechen
- sich dennoch **etwas Zeit lassen für zukunftsorientierte Lösung**
... nicht nur „Hauptsache neuer Investor“



universität
wien

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

<https://con-labour.at/>





es gibt positive Beispiele

- **Beschäftigte von Opel Wien zu Wiener Linien und Bombardier**
- **Beschäftigte von AVL List und Manga in Graz zum Bahnproduzenten Siemens Mobility**



WirtschaftDirekt

POLITIK & WIRTSCHAFT

IT & INNOVATION

GELD & RECHT

LEBEN

KOMMUNIKATION

24. MÄRZ 2021

STARTSEITE > POLITIK & WIRTSCHAFT > Bombardier und Wiener Linien holen sich Opel-Mitarbeiter

Bombardier und Wiener Linien holen sich Opel-Mitarbeiter

© 11. Februar 2020

Stadt Wien als Vermittler – Interesse an 350 Mitarbeitern.