ABSCHIED VOM AUTO?

Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie

ABSCHIED VOM AUTO?

Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie

Vor welchen Möglichkeiten und Herausforderungen steht die österreichische Autoindustrie auf ihrem Weg in eine nachhaltige Zukunft? Wie stehen diejenigen, die am meisten von diesen Entwicklungen betroffen sind, also die Beschäftigten, zu dieser Entwicklung?*

Diesen Fragen widmet sich das vom Klima- und Energiefonds von 2018 bis 2020 finanzierte Forschungsprojekt CON-LABOUR.

** Die österreichische Autoindustrie ist – mit wenigen Ausnahmen – eine Zulieferindustrie. Wenn wir Autoindustrie schreiben, meinen wir demnach Unternehmen, die KFZ-Teile produzieren sowie Unternehmen der Textil-, Chemie-, Elektro- und Maschinenbaubranche, die die Autoindustrie beliefern. Wir fassen darunter aber auch alle Unternehmen, die Automobile im weiteren Sinn (Pkw, Lkw, Busse, landwirtschaftliche Traktoren) sowie motorisierte Zweiräder produzieren.*

MitarbeiterInnen der Universität Wien (Institut für Politikwissenschaft), der Universität für Bodenkultur (Institut für Solziale Ökologie) und der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin analysierten dafür die Struktur der Autoindustrie, fragten nach politischen Rahmenbedingungen und sprachen mit BetriebsrätInnen über die Zukunftsvorstellungen der Beschäftigten.

Die Untersuchung wurde zu Jahresbeginn 2020 – also vor der Coronakrise – abgeschlossen. Schon damals war offensichtlich, dass die Autoindustrie in eine Krise schlittert. Diese war größtenteils „selbstverschuldet", weil das Management absehbare Entwicklungen bewusst ignorierte. Profite und Dividenden wurden maximiert, statt die Erträge in Entwicklung und Aufbau alternativer Produktlinien zu investieren. Oder wie es ein Insider treffend ausdrückte: „Man reitet das tote Pferd bis zum Ende". Auch wenn die Auswirkungen der Coronakrise zum Zeitpunkt dieser Broschüre nicht absehbar sind, kann sie als Brandbeschleuniger eines schon zuvor lodernden Feuers gesehen werden.

Diese Broschüre zeigt, dass eine Mobilitätswende notwendig ist, um eine nachhaltige Zukunft zu erreichen. Eine Mobilitätswende erfordert auch Veränderungen in der Produktion. Hersteller und Zulieferer in der Autoindustrie müssten diese umstellen, damit sie zu Produzenten einer nachhaltigen Mobilität werden können. So eine Konversion ruft Widerstand hervor; auch weil die Autoindustrie eng mit dem bestehenden (nicht-nachhaltigen) Wohlstands- und Wachstumsmodell verbunden ist. Die folgenden Abschnitte beleuchten Hindernisse und Ansatzpunkte eines solchen Umbaus für die österreichische Autoindustrie.

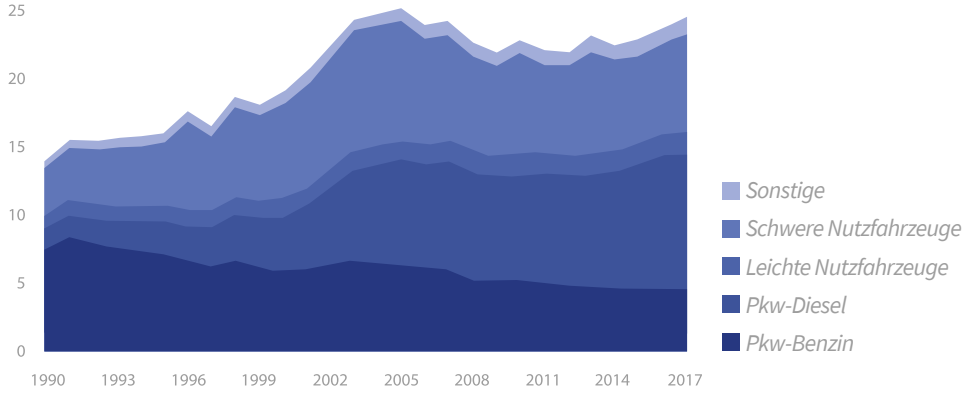
WIR BRAUCHEN EINE MOBILITÄTSWENDE

Die rasant steigenden CO_2-Emissionen treiben die Klimakrise voran. In internationalen Klimaabkommen haben sich die Industrieländer geeinigt, die CO_2-Emissionen rasch zu senken. Im Verkehrssektor sind die CO_2-Emissionen seit 1990 aber stetig gestiegen.

Der Straßenverkehr verursacht in Österreich rund ein Drittel der CO_2-Emissionen – Tendenz steigend. Um die österreichischen Klimaziele zu erreichen, müssen die CO_2-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um ein Drittel sinken, bis 2040 sogar um ein weiteres Drittel.

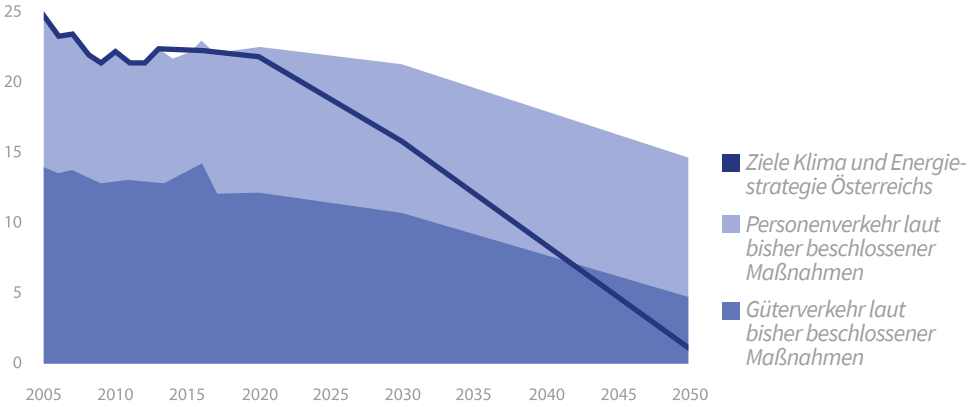
Im 20. Jahrhundert ist das eigene Auto zum wichtigsten Verkehrsmittel geworden. Rund 70 % aller Personenkilometer werden hierzulande mit dem Auto zurückgelegt. Dabei sind wir nicht mobiler als unsere Großeltern. Genauso wie sie legen wir täglich durchschnittlich drei Wege zurück und sind dabei 1,5 Stunden unterwegs. Was sich geändert hat: Unsere Wege sind länger geworden und wir verwenden dafür hauptsächlich das eigene Auto. Laut einer Studie des Umweltbundesamtes sind die Klimaziele aber nicht allein durch den Einsatz von Elektromotoren oder Brennstoffzellen – also einer Antriebswende – zu erreichen.

CO2-EMISSIONEN DES VERKEHRSSEKTORS 1990-2017 *(Mio. t CO_2)*



Anmerkung: Inkl. Kraftstoffexport. Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.
Quelle: Umweltbundesamt

CO2-EMISSIONEN DES VERKEHRSSEKTORS 2005-2050 *(Mio. t CO_2)*



Quelle: Umweltbundesamt

VERKEHR VERMEIDEN, VERLAGERN UND VERBESSERN

Für eine klimafreundliche Mobilitätswende muss Verkehr vermieden, verlagert und verbessert werden. Doch was ist damit gemeint?

VERMEIDEN Unabhängig von der Antriebsart muss der Autoverkehr deutlich reduziert werden, um die Klimaziele zu erreichen und mehr Platz für die Menschen zu schaffen. Mit einer „Raumplanung der kurzen Wege“ und mit einer Regionalisierung der Wirtschaft können Mobilitätszwänge reduziert werden. Das heißt z.B. dass es Einkaufsmöglichkeiten im Ort gibt oder dass es genügend Freizeitangebote in der Nähe gibt.

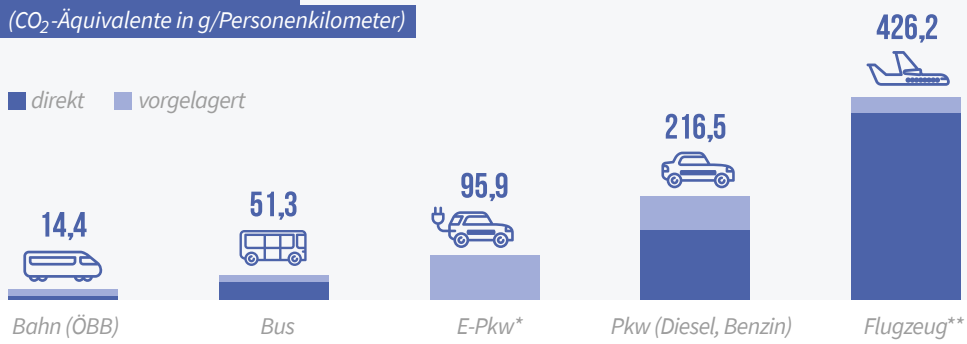
VERLAGERN Von Verlagern spricht man, wenn Menschen auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Neben Fliegen ist Autofahren besonders klimaschädlich. Öffentliche Verkehrsmittel sind deutlich klimafreundlicher, Radfahren und Gehen klimaneutral.

VERBESSERN Für die Wege, für die das Auto weiterhin notwendig ist, können Autos auf viele Arten verbessert werden:

- leichtere und sparsamere Autos
- klimafreundlichere und schadstoffärmere Antriebe (z.B. Elektro- oder Wasserstoffantrieb)
- mehr Personen pro Auto (derzeit durchschnittlich 1,2 Personen).

HOHE EMISSIONEN BEI PKW UND FLUGVERKEHR

(CO_2-Äquivalente in g/Personenkilometer)



* Strommix Österreich inkl. Importe ** Durchschnitt nationale und internationale Flüge Quelle: VCÖ

ONE
WAY

DIE PRIVATISIERUNG DER ÖSTERREICHISCHEN AUTOINDUSTRIE

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die österreichische Autoindustrie großteils verstaatlicht. Ein eindrückliches Beispiel ist der Steyr-Daimler-Puch-Konzern.

Mit 17.000 Beschäftigten war er im Jahr 1980 das drittgrößte Industrieunternehmen Österreichs. Seit den 1980er Jahren privatisierte und zerstückelte die Regierung Steyr-Daimler-Puch aber nach und nach. Das zeigt sich bis heute in der Struktur der Branche. Denn mit Ausnahme des heutigen Opelwerkes in Wien-Aspern sind alle großen Autoproduktionsstätten in Österreich Abkömmlinge von Steyr-Daimler-Puch. Damit haben sich die Bedingungen für eine Konversion stark verändert. Die Privatisierung des Konzerns hatte nämlich zur Folge, dass die Autoproduktion nicht mehr so sehr an politischen und gewerkschaftlichen Zielen ausgerichtet werden konnte. Zwei Entwicklungen sind dafür ausschlaggebend:

1. Der Einfluss von ArbeitnehmerInnen und Politik (auf Bundes- und Landesebene) auf Unternehmensentscheidungen war in Staatsbetrieben besonders groß. Durch die Privatisierung wurde diese Gestaltungsmöglichkeit zu Gunsten der Konzernleitungen zurückgedrängt.

2. Im Zuge der Zerstückelung wurden einzelne Betriebe in globale Produktionsnetzwerke eingegliedert. Die Autoproduktion in Österreich wurde damit abhängiger von Entwicklungen anderswo. Aus vielen lokalen Unternehmensstrukturen mit hoher Fertigungstiefe wurden Niederlassungen der großen Autohersteller (z.B. BMW, VW). Wichtige Entscheidungen werden nicht mehr an den heimischen Standorten, sondern an den meist im Ausland liegenden Konzernzentralen getroffen.

TOP-10 DER FAHRZEUGINDUSTRIE IN ÖSTERREICH 2018

Unternehmen	Umsatz 2018 *(Mio. Euro)*	Beschäftigte Österreich / weltweit	Konzernsitz *(Land)*
Magna Steyr	5.350	9.300 / 13.500	Kanada
BMW Motoren	3.647	4.647 / k.a.	Deutschland
AVL	1.750	4.150 / 10.400	Österreich
Greiner	1.631	k.a. / 10.785	Österreich
KTM	1.560	3.625 / 4.303	Österreich
Bosch	1.359	3.044 / 407.485	Deutschland
ZKW	1.340	3.528 / 9.250	Deutschland
MAN Truck & Bus	1.084	1.929 / k.a.	Deutschland
MIBA	985	2.818 / 7.377	Österreich
Rosenbauer	909	1.397 / 3.516	Österreich

Quelle: Industriemagazin 2019

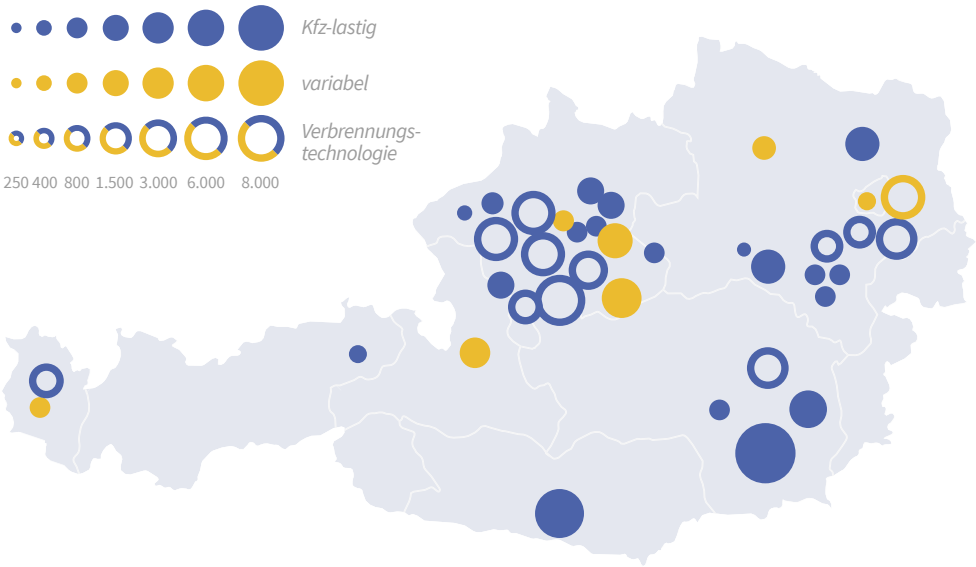
DIE STRUKTUR DER AUTOINDUSTRIE HEUTE

Die Autoindustrie ist bislang eine Wachstumsbranche. In den letzten 20 Jahren hat sich die Produktion verdreifacht. 2018 waren 76.700 Personen in der Autoindustrie beschäftigt. Seit dem Jahr 2000 ist das ein Anstieg von 55 %.

Die österreichische Autoindustrie ist in internationale Produktionsnetzwerke eingebunden. Diese werden sehr oft von deutschen Erstausrüstern dominiert. KTM ist der einzige Erstausrüster in Österreich. MAGNA baut und entwickelt komplette Autos für andere Hersteller und ist damit ein Spezifikum. Einige Betriebe sind mittlerweile Zweigwerke großer Autokonzerne (BMW, Opel, MAN, Fiat), deren Konzernzentralen außerhalb Österreichs liegen. An diesen Standorten werden meist Komponenten gebaut, aber auch Montagearbeiten durchgeführt und zum Teil wird entwickelt. In der Zulieferindustrie überwiegen Klein- und Mittelbetriebe, von denen manche als „Hidden Champions“ bezeichnet werden, weil sie in ihren Nischen Weltmarktführer mit hohem Exportanteil sind.

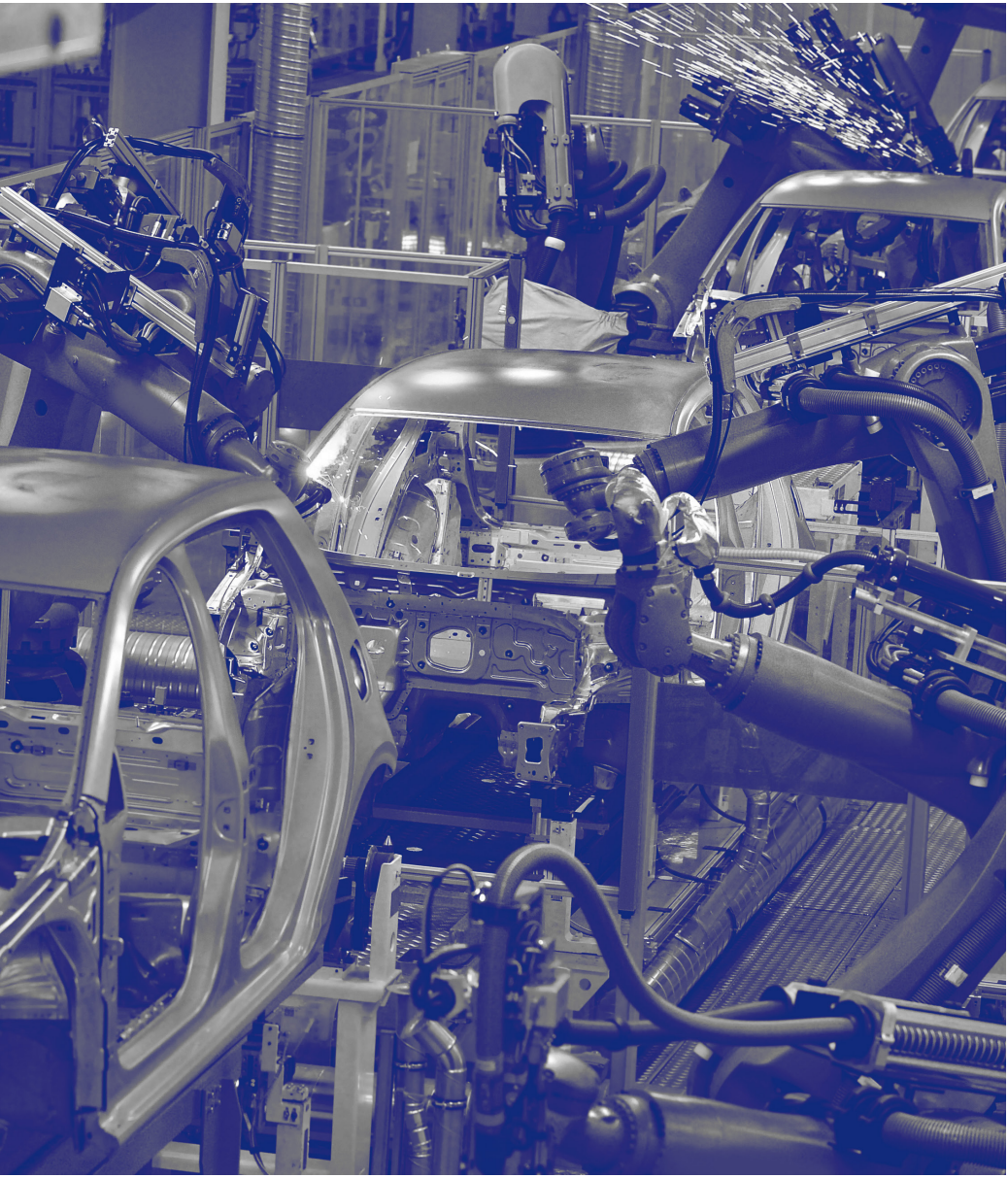
Drei Eigenschaften der Branche könnten sich in Zukunft negativ auswirken:

- **Fokus auf Verbrennungsmotor:** 2018 wurde ein Viertel des Produktionswertes von 17 Milliarden Euro im Bereich Motoren und Getriebe erwirtschaftet.
- **Abhängigkeit von der deutschen Autoindustrie:** 87 % der Produkte werden exportiert, mehr als die Hälfte davon nach Deutschland.
- **Fehlende Entscheidungsmacht:** Konzernzentralen und damit auch wesentliche Entscheidungskompetenzen liegen meist außerhalb Österreichs. 65 % der Beschäftigten in der Autoindustrie arbeiten in Tochterunternehmen mit Hauptsitz im Ausland.



Abhängigkeit von KFZ-Branche und Verbrennungsmotor.

Die Landkarte zeigt die dramatische Situation der österreichischen Autoindustrie und basiert auf einer groben Abschätzung: Blau sind jene Betriebe eingezeichnet, die hauptsächlich oder zur Gänze KFZ-Bestandteile erzeugen. Bei den gelben Kreisen ist die Produktion variabel und vielfältiger. Ringe zeigen zusätzlich jene Unternehmen an, die sich auf die Verbrennungstechnologie spezialisiert haben. Die Größe der Symbole korreliert mit der Anzahl der Beschäftigten im Jahr 2018.



DAS AUTO, WIE WIR ES KENNEN, STEHT UNTER DRUCK

Die uns bekannte Form der Automobilität – Verbrennungsmotor, eigenes Auto, Mensch steuert Auto – gerät unter Druck. Einige Schlagworte dafür sind: Elektrifizierung, Mobilität als Dienstleistung und autonomes Fahren. Das wirkt sich auch auf die österreichische Autoindustrie aus.

Produktion und Wartung eines Elektroautos sind weniger komplex als bei einem konventionellen Auto; das gilt insbesondere für den Antriebsstrang, wo in Österreich besondere Kompetenzen liegen (Verbrennungsmotor, Getriebe, Allradantrieb). Hier würden Wertschöpfung und Arbeitsplätze verloren gehen, wenn sich der Elektroantrieb durchsetzt. Eine aktuelle Studie des Verkehrsministeriums rechnet damit, dass 24.000 Arbeitsplätze verloren gehen könnten. Hohe Wertschöpfung liegt hingegen in der Erzeugung der Batterien, die derzeit vor allem in asiatischen Ländern produziert werden.

Elektroautos könnten ökologisch sinnvoll sein, wenn sich auch das Nutzungsverhalten ändert. Wird Autobesitz durch Sharing-Modelle, d.h. die gemeinsame Nutzung von Autos, abgelöst, sind für die gleiche Mobilität weniger Autos notwendig. Laut Verkehrsclub Österreich (VCÖ) sind hierzulande höchstens 10 % aller privat genutzten Autos gleichzeitig unterwegs. 90 % der Autos sind also „Stehzeuge“.

Die Autoindustrie setzt große Hoffnung in autonomes Fahren. Dieses könnte zu starkem Wachstum in der Branche führen, insbesondere für spezialisierte Nischenunternehmen. Gleichzeitig könnte dieser Trend auch zu mehr Autos und weniger öffentlichem Verkehr führen, weil automatisiertes Fahren die Vorteile von Bus, Straßenbahn oder Zug mit jenen des Autos verbindet: Man wird chauffiert, behält aber trotzdem die Privatsphäre eines Autos.

Welche Entwicklungen sich durchsetzen, ist unklar und verunsichert die gesamte Branche. Wichtig wird sein, ob und wie die öffentliche Hand (Bund, Städte und Gemeinden) regulierend eingreift.

WELCHE ALTERNATIVEN SEHEN BETRIEBSRÄTINNEN?

Die Zukunftsvorstellungen der BetriebsrätInnen gehen in drei Richtungen:

- **Verbesserung des Verbrennungsmotors**
  „Aber ich bin absolut der Überzeugung, dass wir nach wie vor noch Verbrennungsmotoren bauen werden, in relativ großem Umfang auch." (Betriebsrat, 11.3.2019)
- **Produktdiversifizierung** (z.B. mehr Elektromobilität)
  „In zehn Jahren arbeiten wir wahrscheinlich auf den gleichen Gebieten weiter – die Frage ist nur die Gewichtung. Die Gebiete sind Verbrennungskraftmaschine, Elektromotorbatterien, Brennstoffzelle." (Betriebsrat, 5.6.2019)
- **Mobilitätswende und Konversion der Branche** (v.a. weg von der Dominanz des Autos und hin zu ganz anderen Produkten)
  „Also diese Entwicklung ist nicht aufzuhalten und da weiß ich nicht, ob der Individualverkehr die Einserpriorität sein wird. Ich glaube, dass sehr viel in den Öffentlichen gehen muss, vor allem in den Ballungszentren. Automobilproduzenten machen das mit dem Carsharing, dass Autos zur Verfügung stehen und da gibt es Ansätze. Aber ich glaube, die werden noch viel radikaler werden." (Betriebsrat, 20.10.2019)

Bei den interviewten BetriebsrätInnen ist die erste Variante am stärksten ausgeprägt, die zweite eher selten und die dritte bislang kaum auszumachen. Dennoch sind die Beschäftigten offen dafür, andere Produkte als Fahrzeugteile herzustellen. Es gibt ein großes Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und teilweise entwickelten Beschäftigte sogar konkrete Vorschläge und Ideen für alternative Geschäftsmodelle. Diese gehen in drei Richtungen:

- Produktpalette verbreitern, teilweise außerhalb des Automobilsektors
- Fertigungstiefe erhöhen und mehr Komponenten selbst fertigen
- Aufträge von Fremdfirmen übernehmen (Komponenten veredeln, Schweiß- und Montagearbeiten)

Solche Vorschläge werden kaum umgesetzt, da das lokale Management meist nur geringe Entscheidungsbefugnisse hat und den BetriebsrätInnen ein kompetentes Gegenüber fehlt. Mitunter heißt es: „Manager? Den nenne ich Betriebsleiter!“ Deutlich wird aber, dass hochqualifizierte Beschäftigte beachtliche organisatorische und konzeptionelle Leistungen erbringen.

Arbeitszeitverkürzung ist ein wichtiges Thema für einige BetriebsrätInnen und junge Beschäftigte, denen Freizeit immer wichtiger wird. Eine Verkürzung der Normalarbeitszeit würde nicht nur den steigenden Arbeitsbelastungen entgegenwirken und Beschäftigten so ein stressfreieres Leben ermöglichen. Sie wäre auch ökologische sinnvoll, weil die freie Zeit für klimaverträglichere Aktivitäten genutzt werden könnte. Die Menschen könnten sich mehr um ihre Angehörigen, FreundInnen und um sich selbst kümmern. Außerdem wären sie weniger auf nicht-nachhaltige zeitsparende Maßnahmen wie Fliegen und Autofahren angewiesen.

„Man muss auch am Tag nach dem Streik wieder miteinander leben können“

Bedingt durch die weit verbreitete „just-in-time“-Produktion können Zulieferer den Ablauf empfindlich stören. Viele Beschäftigte sind sich dieser Möglichkeiten für Arbeitskämpfe durchaus bewusst. „Das wäre natürlich ein riesiger Machtfaktor“ (Betriebsrat, 22.10.2019).
Die hohe Qualifikation und das spezialisierte Knowhow der Beschäftigten bieten einen gewissen Schutz vor Standortverlagerungen. Auch das Prädikat „Made in Austria“ ist für viele Kunden wichtig.

BetriebsrätInnen konstatieren eine abnehmende Solidarität in den Belegschaften, die sich z.B. in einer rückläufigen Teilnahme an sozialen und geselligen Aktivitäten ausdrücke. Sie führen diese vor allem auf den erhöhten Leistungsdruck und die Arbeitsverdichtung sowie die Trennung in Leih- und Stammbelegschaften zurück. Problematisiert wird auch eine ideologische Entfremdung zwischen Beschäftigten mit rechten und/oder ausländerfeindlichen Orientierungen und deren eher sozialdemokratisch ausgerichteten Vertretungen.

Seit Sommer 2019 mehren sich Anzeichen von Absatz- und Auftragseinbußen. In zahlreichen Betrieben wird Leiharbeitspersonal abgebaut; es kommt zu Kündigungen. Die allgemeine Verunsicherung führt zu Wut und Ärger, die aber nicht gegen das Management gerichtet werden, sondern häufig gegen andere KollegInnen.

POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR EINE MOBILITÄTSWENDE

Die Politik hat es bislang verabsäumt, Eckpfeiler für eine Mobilitätswende einzuschlagen. Ob, wann und wie sich die Autoindustrie in Richtung Nachhaltigkeit verändert, hängt aber auch von politischen Rahmenbedingungen auf unterschiedlichen Ebenen ab. Verkehrs-, Infrastruktur-, Industrie-, Arbeitsmarkt- und Umweltpolitik spielen eine entscheidende Rolle dabei, den Umbau zu beschleunigen oder zu bremsen.

Viele Impulse gehen derzeit von der Europäischen Union aus. Die aktuelle Industriepolitik der EU zielt jedoch allein darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Autoindustrie zu verteidigen, vor allem gegenüber der chinesischen Konkurrenz. Es werden zwar Innovationen und effizientere Technologien gefördert, eine umfassende Mobilitätswende durch ein Auslaufen des Verbrennungsmotors aber verzögert. Die industriepolitischen Maßnahmen unterstützen Elektromobilität lediglich als Zusatz zum Verbrennungsmotor. Große, klimaschädliche Autos sind weiterhin das Zugpferd der europäischen Autoindustrie. Ein Umbau der Produktion könnte z.B. durch *absolute* – statt durchschnittliche – Grenzwerte für CO_2-Emissionen bei gleichzeitiger Arbeitsplatzgarantie (und Umschulungen) für die Beschäftigten erreicht werden. Dadurch könnten auch die internationalen Klimaabkommen erfüllt werden.

Aus ökologischer Sicht ist das bisher stärkste umweltpolitische Instrument der EU die CO_2-Grenzwerte für Autos. Europäische Autohersteller müssen ab 2020 die CO_2-Emissionen von neuen Autos (und leichten Nutzfahrzeugen) auf durchschnittlich 95 Gramm CO_2 pro Kilometer (bzw. 147 g CO_2/km) begrenzen. Ab 2025 und 2030 müssen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen neuer Autos gegenüber 2021 um 15 % bzw. 37,5 % reduziert werden.

REDUKTION DER CO2-GRENZWERTE FÜR NEUE AUTOS BIS 2030

Elektroautos werden mit null CO_2-Emissionen gerechnet, wobei der Ausstoß, der in der Produktion von Auto und Strom entsteht, nicht gerechnet wird. Die CO_2-Grenzwerte sind unzureichend, da sie auf flexible Mechanismen, d.h. auf durchschnittliche Emissionseinsparungen und Effizienzsteigerungen setzen. Das heißt, je mehr schadstoffarme und schadstofffreie Autos ein Unternehmen verkauft, desto mehr klimaschädliche Autos (z.B. SUV) kann es gleichzeitig verkaufen. Das erlaubt es den Herstellern, die CO_2-Grenzwerte zu erreichen, ohne einen strukturellen Umbau der Produktion voranzutreiben. Außerdem führt gesteigerte Effizienz oft dazu, dass noch mehr produziert wird und es dadurch in Summe zu mehr statt weniger CO_2-Emissionen kommt (Rebound-Effekt). Das ist z.B. der Fall, wenn das gesparte Geld für ein zusätzliches Elektroauto ausgegeben wird.

Eine transformative Politik, die eine Mobilitätswende vorantreibt, muss ökologische mit sozialen Zielen verbinden. Zentrale Aspekte einer gerechten Transformation (just transition) sind mehr Mitsprache der Beschäftigten sowie arbeitspolitische Maßnahmen wie z.B. Arbeitsplatzgarantie, Qualifizierungsmaßnahmen oder eine Arbeitszeitverkürzung. Eine Umverteilung der Arbeit, z.B. durch eine Arbeitszeitverkürzung, kann dabei helfen, ökologische Ziele zu erreichen und gleichzeitig die Beschäftigten zu entlasten. Gewerkschaften und BetriebsrätInnen spielen dabei eine zentrale Rolle und könnten ihr Mandat stärker für einen solchen zielgerichteten Umbau der Produktion nutzen. Die Politik könnte eine gerechte Transformation fördern, indem sie finanzielle Unterstützung von der Ausweitung der Mitbestimmung abhängig macht.

Damit eine Mobilitätswende gelingen kann, werden auch Eigentumsverhältnisse und damit die Frage, wer über die Art und Weise der Produktion entscheidet, neu gestellt werden müssen. Eine stärker öffentliche Kontrolle von Unternehmen und eine Demokratisierung der Wirtschaft sind mögliche Zielrichtungen dafür. Denn ein Umbau der Autoindustrie bleibt unwahrscheinlich, wenn Profitmaximierung der alles bestimmende Maßstab der Produktion ist.

DIE POLITISCHEN RAHMENBEDINGUNGEN KÖNNTEN AUF UNTERSCHIEDLICHEN EBENEN GESTALTET WERDEN

- **Betriebliche Ebene:** Qualifikation und Erfahrung der Beschäftigten, die sogenannte „Schwarmintelligenz“, sind unverzichtbar, um Veränderungen voranzutreiben. Um das zu gewährleisten, müssen ihre Vorschläge ernst genommen und ihre Mitbestimmung ausgebaut werden. Beschäftigte und ihre Expertise könnten z.B. in Form von regionaler Investitions- und Budgetplanung, bei der sie beteiligt sind, in die Planung von Produktionsprozessen eingebunden werden.

- **Branchenebene:** Für eine koordinierte Mobilitätswende ist eine bessere Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Firmen im Automobilsektor entscheidend.

- **Sektorale Ebene:** Durch eine Mobilitätswende werden mehr Beschäftigte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (z.B. Bahn, Elektroindustrie) benötigt. Für die Beschäftigten in der Autoindustrie muss ein sozialverträglicher Wechsel des Arbeitsplatzes möglich sein. Dieser Ansatz kann nur dann erfolgreich sein, wenn alternative Möglichkeiten für die Beschäftigten rechtzeitig geplant werden.

- **Regionale Ebene:** Aufgrund der enormen Bedeutung der Autoindustrie für die regionale Entwicklung (z.B. Steyr, Graz, Innviertel), sollten die Regionen auch über die zukünftige Entwicklung mitentscheiden. Regionalräte, in denen nicht nur Beschäftigte, sondern auch jene Menschen eingebunden sind, die direkt oder indirekt von der Produktion betroffen sind (z.B. durch Umweltverschmutzung, Lärm oder andere Gefahren), könnten das ermöglichen. Diese Art von Mitsprache könnte garantieren, dass sich der Umbau zu einem gesellschaftsgetriebenen – und nicht nur technologiegetriebenen – Prozess entwickelt.

- **Staatliche Ebene:** Von Seiten der österreichischen und EU-Politik braucht es begleitende Maßnahmen, um einen Umbau der Produktion zu ermöglichen. Dazu gehören z.B. Arbeitsplatzgarantien und andere arbeitsmarktpolitische Maßnahmen genauso wie absolute CO_2-Grenzwerte. Die öffentliche Kontrolle von Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Gemeindetaxis, Car-Sharing-Angebote, Elektro-Scooter) muss mit Regelungen verbunden werden, die den Straßenverkehr reduzieren (z.B. autofreie Zonen in der Stadt oder ein Verbot von großen und besonders klimaschädlichen Autos).

ABSCHIED
VOM AUTO?

Impressum
Institut für Politikwissenschaft
Universität Wien
Universitätsstraße 7/2. Stock
1010 Wien
Österreich

Text
Ulrich Brand, Heinz Högelsberger, Nora Krenmayr, Danyal Maneka, Melanie Pichler, Enrico Schicketanz, Markus Wissen

Grafik & Layout
Jörg Grubmüller

Mehr Infos auf www.con-labour.at

Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin
Berlin School of Economics and Law

universität wien
Institut für Politikwissenschaft

BOKU
Universität für Bodenkultur Wien
Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

powered by klima+ energie fonds