

Inhaltsverzeichnis

1. Autoproduktion im Zeichen von Verstaatlichung und Privatisierung	3
1.1. Politische und gewerkschaftliche Gestaltungspotenziale in der verstaatlichten (Auto-)Industrie	3
1.2. Die Privatisierung von Steyr-Daimler-Puch und ihre Auswirkungen auf das Konversionspotenzial	6
2. Strukturelle Parameter einer sozial-ökologischen Konversion der österreichischen Autoindustrie heute	10
2.1. Autoproduktion zwischen Konversionsdruck und Pfadabhängigkeit.....	10
2.2. Wirtschaftliche Machtverhältnisse – Zwischen Außenabhängigkeit und Innovationsorientierung.....	12
3. Politisch-institutionelle Rahmenbedingungen für eine sozial-ökologische Konversion der Autoindustrie.....	15
3.1. Emissionsnormen für Fahrzeugflotten als bisher wirksamstes Instrument ökologischer Modernisierung.....	16
3.2. Industriepolitische Impulse zwischen Wettbewerbsorientierung und Konversion	17
4. Krisenwahrnehmungen der Beschäftigten.....	21
4.1. Modernisierung, Diversifizierung, Transformation – idealtypische Krisenwahrnehmungen	21
4.2. „Wir steuern das Unternehmen“ – zur Rolle des Produzent*innen-Wissens.....	25
5. Transformationskonflikte und Dialektik der Konversion.....	27
5.1. Politische Kämpfe und moralische Ökonomie	27
5.2. Betriebliche und lebensweltliche Erfahrungen	28
5.3. Die Rolle des Staates	31
Literatur	33

Es handelt sich hierbei um einen weitgehenden Entwurf. Die Endversion erscheint in: Dörre, Klaus/ Holzschuh, Madeleine/ Köster, Jakob/ Sittel, Johanna (Hrsg. 2020): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Campus Frankfurt/New York, S. 223 - 267

Zwischen Modernisierung und sozial-ökologischer Konversion

Konflikte um die Zukunft der österreichischen Autoindustrie

Markus Wissen, Melanie Pichler, Danyal Maneka, Nora Krenmayr, Heinz Högelsberger, Ulrich Brand¹

Die österreichische Autoindustrie² befindet sich ebenso wie die deutsche in einem Prozess tiefgreifenden Wandels. Klimapolitische Zielsetzungen, technologische Innovationen sowie veränderte Wettbewerbsbedingungen und Nutzungspraxen setzen die Branche zunehmend unter Veränderungsdruck. Entwicklungen wie der Trend zum autonomen und vernetzten Fahren, die Relativierung des Autos im privaten Besitz sowie Veränderungen im Bereich der Antriebstechnologien werden in den kommenden Jahrzehnten die Automobilität, die mit ihr verbundene Subjektivität und die Wertschöpfungsketten grundlegend verändern. Diese Entwicklungen treffen verstärkt die Autozulieferer, die das Erscheinungsbild der Branche in Österreich prägen.

Wir haben den Veränderungsprozess in einem zweijährigen, vom österreichischen Klima- und Energiefonds (KLIEN) finanzierten Forschungsprojekt untersucht. Dabei interessierte uns vor allem das Konversionspotenzial, d.h. die Frage, unter welchen Bedingungen eine Transformation der Autoindustrie zum Teil einer nachhaltigen, nicht länger autozentrierten Mobilitätsinfrastruktur werden und welche Rolle die Beschäftigten dabei spielen könnten. Die Frage des „Was“ der Produktion stellte sich dabei als ebenso relevant heraus wie die des „Wie“, also die Frage, inwiefern geeignete (industrie-)politische Rahmenbedingungen bestehen, wer die strategischen Unternehmensentscheidungen trifft und den Produktionsprozess kontrolliert und wie genau die Eigentumsverhältnisse beschaffen sind. Österreich ist in dieser Hinsicht auch insofern ein interessanter Fall, als sich die Autoindustrie in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg in Staatsbesitz befand.

¹ Wir danken Enrico Schicketanz, der sich mit viel Kompetenz und Engagement in das (schon auslaufende) Projekt eingebracht hat, sowie Madeleine Holzschuh, Jakob Köster und Klaus Dörre als Herausgeber*innen des Bandes für ihre wichtigen und hilfreichen Kommentare zu diesem Text.

² 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.

Unser Beitrag beginnt mit einem Rückblick auf diesen heute kaum mehr erinnerten Abschnitt in der Geschichte der österreichischen Autoindustrie und beleuchtet die Konflikte, aus denen letztlich die Privatisierung und die heutige Gestalt der Branche resultieren. Zudem geht es um die Folgen, die dieser Strukturwandel für das Konversionspotenzial der Autoindustrie hatte. Im zweiten Abschnitt beleuchten wir branchenspezifische Konversionstendenzen und Pfadabhängigkeiten sowie ökonomische Machtverhältnisse in der Autoproduktion.³ Der dritte Abschnitt widmet sich den politischen Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene. Wir untersuchen, wie diese die Entwicklung der österreichischen Autoindustrie in der Vergangenheit beeinflusst haben und inwieweit sie heute eine sozial-ökologische Konversion unterstützen bzw. hemmen. Im vierten Abschnitt analysieren wir, wie die Beschäftigten den Wandel der Branche wahrnehmen und rekonstruieren drei idealtypische Erwartungen: die Modernisierung des Verbrenners, die Diversifizierung der Antriebe und die sozial-ökologische Transformation der Mobilität. Ein besonderes Augenmerk gilt der Einschätzung des eigenen Wissens seitens der Produzent*innen. Der Beitrag endet mit einer Diskussion der Voraussetzungen, unter denen sich das Produzent*innenwissen für eine sozial-ökologische Transformation des Mobilitätssystems mobilisieren ließe. Die moralische Ökonomie der Beschäftigten, die Verbindung von betrieblichen mit lebensweltlichen Erfahrungen sowie eine aktive, auf Demokratisierung zielende Industriepolitik werden als zentrale Voraussetzungen identifiziert.

Was Material und Methode betrifft, so haben wir zunächst Sekundärliteratur, Statistiken und Dokumente von Akteuren des österreichischen Verkehrssektors analysiert. Sodann haben wir zwischen November 2018 und November 2019 27 leitfadengestützte Interviews geführt und ausgewertet. Gesprächspartner*innen waren Betriebsrät*innen, Gewerkschafter*innen, Vertreter*innen von Ministerien und Manager der beiden österreichischen Automobilcluster, zu denen sich in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre Unternehmen der Verkehrsbranche und staatliche Wirtschaftsförderungsgesellschaften in den regionalen Zentren der österreichischen Autoindustrie, der Steiermark und Oberösterreich, zusammengeschlossen haben. Den Abschluss der Erhebungen bildeten zwei Fokusgruppendifkussionen mit Betriebsrät*innen und Gewerkschafter*innen, die im November 2019 und im Januar 2020 in der Arbeiterkammer Wien stattfanden.

Wir sprechen im Folgenden sowohl von „Konversion“ als auch von „Transformation“, gebrauchen aber dennoch beide Begriffe nicht synonym. Stattdessen bezieht „Transformation“ sich auf das gesamte, bislang vom Auto dominierte Mobilitätssystem, und „Konversion“ auf die betriebliche Dimension dieser sektoralen bzw. gesellschaftlichen Transformation. Wenn wir das Konversionspotenzial untersuchen, nehmen wir dementsprechend die Möglichkeiten und Grenzen für eine Restrukturierung der Autoindustrie in den Fokus – von der Verlagerung in

³ Im Gegensatz zur deutschen Autoindustrie ist dieser Themenkomplex für die Branche in Österreich bislang kaum beforscht worden. Die vorhandenen Beiträge, die sich mit dem aktuellen automobilen Strukturwandel befassen, sind leicht überschaubar und lassen sich in der Regel dem Genre der Beratungsliteratur zurechnen (Kleebinder 2019, PwC 2018, PwC 2017, Bank Austria 2018, Schneider et al. 2018, Gommel et al. 2016). Eine explizite Bezugnahme auf (kritische) sozialwissenschaftliche Transformationsdebatten fehlt in diesen Beiträgen vollständig.

Richtung Bahntechnologie und öffentliche Verkehrsinfrastruktur bis hin zu einem Umstieg auf Produkte außerhalb des Mobilitätssektors. Unsere These ist, dass die vorherrschenden Entwicklungsrichtungen in der ökologischen Modernisierung des Verbrennungsmotors und der Diversifizierung in Richtung Elektromobilität liegen. Beides wird nicht nur von den existierenden Eigentums- und Konkurrenzverhältnissen begünstigt und von der nationalen ebenso wie von der europäischen Politik unterstützt. Vor allem die Modernisierungsstrategie prägt zudem auch stark den Vorstellungshorizont der Beschäftigten. Allerdings brechen sich auf Seiten letzterer auch immer wieder andere Überlegungen und Erfahrungen Bahn: Ausgehend von einem starken Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten deutet sich jedoch zumindest die Ahnung an, auch etwas ganz Anderes und unter ganz anderen Bedingungen produzieren zu können, mit hin eine Konversion der Autoindustrie als Teil einer Transformation des Mobilitätssystems für möglich zu halten. Verlagerungen in Richtung Bahntechnologie und öffentliche Verkehrsinfrastruktur würden die notwendige Verkehrswende befördern. Aber auch ein Umstieg auf Produkte außerhalb des Mobilitätssektors ist denkbar, etwa im Feld der erneuerbaren Energieinfrastruktur oder – in Zeiten von Corona besonders naheliegend – in der Medizintechnologie.

1. Autoproduktion im Zeichen von Verstaatlichung und Privatisierung

Die Autoproduktion war in Österreich für vier Jahrzehnte lang zu einem beträchtlichen Teil in öffentlichem Besitz, ehe sie ab den frühen 1980er Jahren vollständig privatisiert wurde. Zwei große Verstaatlichungsaktionen in den unmittelbaren Nachkriegsjahren hatten auch die wichtigsten Autounternehmen des Landes eingeschlossen: die Österreichische Automobil-Fabriks-Aktiengesellschaft (ÖAF) und allen voran das Paradeunternehmen Steyr-Daimler-Puch (SDP)⁴.

Wir gehen davon aus, dass in der politischen und gewerkschaftlichen Gestaltbarkeit der Produktion heute eine wichtige – wenn auch keine hinreichende – Bedingung für eine Konversion der Autoindustrie und eine sozial-ökologische Transformation des Mobilitätssystems liegt. Dieser Abschnitt befasst sich daher mit den Gestaltungspotenzialen in der staatlichen (Auto-)Industrie und fragt danach, wie sich die Privatisierung auf die industriellen Handlungsspielräume von Politik und Beschäftigten ausgewirkt hat.

1.1. Politische und gewerkschaftliche Gestaltungspotenziale in der verstaatlichten (Auto-)Industrie

Die Verstaatlichungen der Nachkriegszeit bauten auf einem lagerübergreifenden politischen Konsens auf. So wurde das Verstaatlichungsgesetz 1946 vom Nationalrat einstimmig beschlossen. Diese breite Zustimmung ist nur vor dem Hintergrund von Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre, Nationalsozialismus, Krieg und Sowjetkommunismus zu verstehen. Der wirt-

⁴ Da diese Unternehmen in Besitz der staatlichen „Creditanstalt“ waren, werden sie dem sogenannten „indirekt verstaatlichten Bereich“ zugerechnet.

schaftliche Wiederaufbau, die Schwäche des Privatkapitals und die Vorstellung einer krisenresistenteren Volkswirtschaft durch Verstaatlichung – wirtschaftsliberale Ideen waren aufgrund der Weltwirtschaftskrise noch weitgehend diskreditiert – spielten dabei eine Rolle. Ausschlaggebend für die Zustimmung der konservativen Volkspartei (ÖVP) waren aber vor allem anti-sowjetische und wettbewerbspolitische Motive. Einerseits sollten die Ansprüche der sowjetischen Besatzungsmacht auf österreichische Industriebetriebe durch Verstaatlichung abgewehrt werden. Andererseits war das Streben nach der Schwächung des deutschen Auslandskapitals auch ein Ziel der ÖVP, die auf die Stärkung der nationalen Bourgeoisie abzielte (Hautmann 2006). Dennoch wies die Verstaatlichung eine starke gewerkschaftliche und sozialdemokratische Prägung auf. Das ist wenig überraschend, da die treibenden Kräfte des Verstaatlichungsprojekts innerhalb der Sozialdemokratischen Partei (SPÖ) und des Österreichischen Gewerkschaftsbunds (ÖGB) zu finden waren. Diese Prägung fand ihren Ausdruck im erklärten Ziel der verstaatlichten Industrie, „auf die Entwicklung der Gesamtwirtschaft im Interesse der Allgemeinheit lenkend Einfluss zu nehmen.“ (BMVI 1951, zit. n. Weber 2011: 133) Dieser makroökonomische und gesamtgesellschaftliche Anspruch bedeutete in der Praxis vor allem, dass die verstaatlichte Industrie als wichtiges Instrument im Sinne einer auf Vollbeschäftigung zielenden „austrokeynesianischen“ Wirtschaftspolitik diente (Unger 2006).

Der verstaatlichte Sektor erwies sich nicht nur lange als wirksamer Rahmen für staatliche Gestaltungsansprüche, auch für die Gewerkschaften war er zentral. Emmerich Talós (2005) sieht in ihm ein „Einfallstor für gewerkschaftlichen und betriebsrätlichen Einfluss“ (ebd.: 38). Die faktische Gestaltungsmacht der Betriebsräte in den verstaatlichten Unternehmen ging zum Teil weit über den gesetzlichen Rahmen hinaus. Das erklärt sich mitunter dadurch, dass deren Vorsitzende meistens zugleich führende Funktionäre der Gewerkschaften und der Arbeiterkammer⁵, oft auch politische Mandatsträger*innen waren (Cerny 2014, Weber 2011: 133). Nicht nur waren die gewerkschaftlichen Einflussmöglichkeiten hier größer als in der Privatwirtschaft, die verstaatlichte Industrie erwies sich zudem als „Schrittmacher“ (Lacina 1980, zit. n. Pröbstling 1980) für die Erweiterung der wirtschaftlichen Mitwirkungsrechte der Arbeitnehmer*innenschaft, zumal in ihr viele der Fortschritte des Arbeitsverfassungsgesetzes von 1974 (ArbVG) vorweggenommen wurden (ebd.: 368). Neben den Gewerkschaften kam zudem den Bundesländern ein weitgehendes Mitspracherecht in Fragen mit regionaler Relevanz zu.

Anfang der 1980er Jahre geriet die verstaatlichte Industrie zunehmend unter Druck. Die weltweite Stahlkrise schlug sich in Überkapazitäten im österreichischen Stahlsektor nieder. Steigende Verluste beim staatlichen Stahlkonzern VÖEST leisteten der neoliberalen Erzählung von der Überlegenheit des Privatsektors Vorschub. Dazu kamen einige Skandale im Zusammenhang mit Spekulationsgeschäften der VÖEST.⁶ Nicht nur in der ÖVP, sondern auch in der SPÖ

⁵ Die „Kammer für Arbeiter und Angestellte“ ist die gesetzliche Interessenvertretung der Arbeitnehmer*innen in Österreich.

⁶ Im November 1985 musste der damalige VÖEST-Chef Heribert Apfalter eingestehen, dass die Intertrading – ein Tochterunternehmen der VÖEST – aufgrund von Öl-Spekulationsgeschäften Verluste in Höhe von 5,7 Mrd. Schilling (414 Millionen Euro) zu verzeichnen hatte. Auf Geheiß des damaligen Ministers für die verstaatlichte Industrie musste der gesamte VÖEST-Vorstand zurücktreten.

wurden Stimmen lauter, die eine vollständige Privatisierung der Industrie forderten (Hautmann 2006: 4). Allerdings konnten sich die marktradikalen Positionen damals nicht durchsetzen. Selbst die Wirtschaftskammer⁷ lehnte eine allzu schnelle Privatisierung ab und handelte eher nach dem Motto „Bremsen lockern statt Gas geben!“ (Teufelsbauer 1986) Der Kompromiss der Sozialpartner war eine Einigung auf Teilprivatisierungen bis maximal 49 Prozent. Die Gewerkschaften folgten dem neuen Programm nur zögernd, da der ÖGB vor dem Dilemma stand, den Sektor mit den am besten organisierten und verdienenden Arbeitnehmer*innen zu vertreten und andererseits dem Druck des privaten Sektors Stand zu halten. Letzterer war immer weniger dazu bereit, die wachsenden Defizite in Teilen der verstaatlichten Industrie mitzufinanzieren (Unger 2006: 71). Waren 1975 noch 117.000 Personen und somit etwa 19 Prozent aller Beschäftigten des Industriesektors in mehrheitlich staatlichen Unternehmen beschäftigt, so waren es 1987 nur mehr 90.000 (Bartenstein 1993: 584). Das entspricht einem Rückgang um 24 Prozent in 12 Jahren. Ende der 1980er Jahre verschärfte die anstehenden Verhandlungen zum EU-Beitritt Österreichs den Druck auf die noch verbliebene staatliche Industrie. Durch das Privatisierungsgesetz von 1993 wurde das Ziel des Privatisierungsprojekts deutlich ausgeweitet. Diese Initiative ermächtigte die Österreichische Industrieholding AG – ein Unternehmen, das in den 1960er Jahren gegründet worden war, um die Staatsanteile in der Industrie zu verwalten – dazu, ihre Mehrheitsanteile an allen Industrieunternehmen zu verkaufen. Bis ans Ende der 1990er Jahre behielt der Staat in vielen Unternehmen allerdings Sperrminoritäten. Erst die rechts-konservative Regierungskoalition ab 2000 beschloss die Veräußerung der restlichen Staatsanteile im Industriebereich und läutete damit eine erneute Privatisierungsrunde ein. Diese erreichte ihren Zenit mit dem Verkauf der letzten öffentlichen Anteile an der VÖEST im Jahr 2003 (Hermann/Flecker 2009: 27f.).

Mit der Privatisierung der vormals staatlich gesteuerten Industrie ging nicht nur den demokratisch legitimierten politischen Repräsentant*innen im Bund und in den Ländern wirtschaftspolitische Gestaltungsmacht verloren, sondern auch das „Einfallstor“ für Gewerkschaften und Beschäftigte begann sich zusehends zu schließen (Weber 2011). Insgesamt führte die Privatisierung zu einer Schwächung der Interessen von Arbeitnehmer*innen und einem Machtverlust des ÖGB und der SPÖ in der Unternehmenspolitik zugunsten privater und teilweise ausländischer Eigentümer (Unger 2006: 71). Auf materieller wie symbolischer Ebene war die Privatisierung ein Meilenstein, da sie die Rolle des Privatkapitals und die Orientierung am Shareholder-Value einzementierte (Hermann/Flecker 2009: 28). Außerdem hatte sie zur Folge, dass die Industrie fortan weniger in Ausbildung investierte. Ehemals staatliche Großbetriebe brachen mit der Tradition, Lehrstellen über den eigenen Bedarf an Facharbeiter*innen hinaus anzubieten, was mit Zeitverzögerung zu einem Facharbeiter*innenmangel führte (ebd.: 32).

⁷ Die „Wirtschaftskammer“ – vormals „Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft“ – ist die gesetzliche Vertretung der Arbeitgeber*innen in Österreich.

Diese Entwicklungen schlossen auch die verstaatlichten Teile der Autoindustrie ein. Durch den „Ölpreisschock“ angeschlagen, setzte auch hier in den 1980er Jahren eine weitreichende Privatisierung ein (Mosser/Bruner 2007: 58). Zwar wurde die ÖAF bereits 1970 verkauft, der Höhepunkt war aber zweifellos die Veräußerung des automobilen Vorzeigeunternehmens Steyr-Daimler-Puch ab den 1980er Jahren. In der Autoindustrie bedeutete die Privatisierung auch eine beschleunigte Eingliederung der lokalen Autowerke in nationale Grenzen überschreitende Produktionsnetzwerke. Viele der einstigen Staatsbetriebe wurden – wie weiter unten gezeigt wird – an Konzerne mit Sitz im Ausland verkauft. In vielen dieser Fälle war mit der Veräußerung eine Verlagerung von Entscheidungskompetenzen verbunden – weg von der nationalen und lokalen Ebene, d. h. weg vom lokalen Management und den Betriebsräten, und hin zu den Konzernzentralen, zumeist im Ausland. Damit folgte die Branche einem neoliberalen Globalisierungstrend, der mit einer tiefgreifenden Restrukturierung der globalen Wertschöpfungsketten einherging. Entstanden im Zuge der Liberalisierung des Welthandels zunächst grenzüberschreitende Produktionsnetzwerke, so gewannen die Zulieferbetriebe in der zweiten Phase als Resultat von ausgelagerten Produktionsschritten an Bedeutung, um sich schlussendlich selbst internationaler aufzustellen (Lengauer/Wukowitsch 2010). Diese Reorganisation der automobilen Wertschöpfungsketten hat – bei allen nationalen und regionalen Unterschieden – nicht nur das nationale Kapital gegenüber internationalen Kapitalfraktionen geschwächt, sondern auch zu einer Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen Kapital und Arbeit geführt: Gewerkschaften und Beschäftigte wurden in die Defensive gedrängt (Haipeter/Banyuls 2007).

Die beschriebene Kombination von Privatisierung – samt Verlust von gewerkschaftlichem und betriebsrätlichem Einfluss – und Transnationalisierung wird am Beispiel der Geschichte von Steyr-Daimler-Puch besonders deutlich. Letztere zeigt zudem, dass dieser Prozess mit einem Verlust an Fertigungstiefe, Produktvielfalt und Know-how verbunden war, was wiederum die Bedingungen und das Potenzial für einen sozial-ökologischen Umbau der Branche stark verändert hat.

1.2. Die Privatisierung von Steyr-Daimler-Puch und ihre Auswirkungen auf das Konversionspotenzial

Bis in die 1980er Jahre verfügte Österreich über einen OEM (Original Equipment Manufacturer, dt. Endhersteller), der obendrein im öffentlichen Besitz war: Steyr-Daimler-Puch (SDP). Mit Ausnahme des Opelwerkes in Wien-Aspern leiten sich alle großen Autoproduktionsstätten in Österreich vom Steyr-Daimler-Puch-Konzern ab.

Die Ursprünge der Steyrwerke gehen auf das Jahr 1821 zurück, als mit der Erzeugung von Waffenteilen begonnen wurde. Ab 1894 werden auch die sogenannten Steyr-Waffenräder⁸

⁸ Der Name „Waffenrad“ ist ein geschützter Markenname für ein ziviles Fahrrad. Die Bezeichnung, die über Jahrzehnte fixer Bestandteil des alltäglichen österreichischen Sprachgebrauchs war, entstand, weil das Unternehmen seine Anlagen für die Waffenproduktion auch in Friedenszeiten auslasten wollte und dafür Erfahrungen aus der Waffenproduktion nützte.

erzeugt. Nach dem Verbot der Waffenproduktion im Friedensvertrag von Saint-Germain im Jahr 1919 suchte das Unternehmen neue Betätigungsfelder und stieg in die Autoproduktion ein. Es kam also zu einer ersten Konversion der Steyr-Werke. Da die Boden-Credit-Anstalt als Haupteigentümer der Steyrwerke von der Creditanstalt-Bankverein übernommen wurde, hatten die drei Autobetriebe Steyr, Austro-Daimler und Puch denselben Besitzer und wurden 1934 fusioniert. In der Zeit des austrofaschistischen Ständestaates (1933-1938) wurde die Creditanstalt-Bankverein (CA-BV) verstaatlicht.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten im März 1938 ging die Aktienmehrheit der CA in eine Holdinggesellschaft des Deutschen Reiches und anschließend an die Deutsche Bank über. In dieser Zeit dominierte bei Steyr-Daimler-Puch die Rüstungsproduktion. Mit seinen ca. 32.000 Beschäftigten war es den „Reichswerken Hermann Göring“ angeschlossen. Neue Fabriken wurden in Graz-Thondorf (Zweirad-Werk) und in St. Valentin (Nibelungenwerk) errichtet. In mehreren Nebenlagern des Konzentrationslagers Mauthausen mussten Häftlinge Zwangsarbeit für die Steyrwerke leisten (Perz 1996: 99). Steyr-Daimler-Puch entwickelte sich zum drittgrößten Rüstungskonzern des NS-Reiches. Gegen Kriegsende stellten etwa 5.000 Häftlinge in 18 Hallen und in unterirdischen Stollen des Nebenlagers Gusen Waffenteile und Flugmotoren her (Gedenkstätte Gusen 2019).

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Eigentümerbank Creditanstalt-Bankverein – gemeinsam mit anderen Großbanken und der Grundstoffindustrie – von der wieder errichteten Republik Österreich verstaatlicht.⁹ Der Bedarf an Nutzfahrzeugen war groß. Bezüglich Pkw wurde mit Fiat ein Kooperationsvertrag geschlossen und beispielsweise der Kleinwagen Puch 500 aus Bauteilen beider Firmen gefertigt. Mitte der 1960er Jahre umfasste das Produktionssortiment Pkw, Lkw, Geländewagen (z.B. die Bauart-Typen „Haflinger“, „Pinzgauer“), Traktoren, Landmaschinen, Wälzlager, Jagdwaffen, Panzer, Motorräder, Fahrräder und Werkzeuge. Etwa ein Drittel der Produktion ging in den Export.

Nach dem „Ölpreisschock“ von 1973 verschlechterte sich die Ertragslage des Konzerns, doch war er bis 1982 kontinuierlich profitabel. 1975 war die Steyr-Daimler-Puch AG mit etwa 17.500 Beschäftigten und einem Umsatz von 7,9 Mrd. Schilling (574 Millionen Euro) das drittgrößte Industrieunternehmen Österreichs. 1979 bestand die Belegschaft aus beinahe 23.000 Beschäftigten. Trotz des relativ stark geschützten Heimmarktes von SDP in Österreich stieg die Exportquote auf 70 Prozent. Der harte Schilling und die kleinen Stückzahlen erwiesen sich allerdings als problematisch. Im gleichen Jahr wurde ein Gesellschaftervertrag zwischen Steyr-Daimler-Puch und BMW unterzeichnet. 1982 übernahm BMW die Geschäftsanteile der SDP-AG. Seither firmiert diese unter dem Firmennamen BMW-Motoren GmbH. 1987 begann die Filetierung des Unternehmens. Der vom MAN-Konzern zu SDP gewechselte Vorstandsvorsitzende Otto Voisard entwickelte die Strategie, den Konzern in kleine, nach Produkten geordnete Gesellschaften aufzugliedern und diese – Schritt für Schritt – mit ausländischen Partnern zu verbinden. Zahlreiche aktuelle Player der österreichischen Kfz-Industrie entstanden aus der

⁹ Die Geschichte von SDP wird von Erich Mayer in dem Buch „Puchwerk II – im Wandel der Zeit“ (Mayer 2017) umfassend aufgearbeitet und hier kurz referiert.

„Asche“ des Steyr-Konzerns. Umstrukturierungen sowie die Auslagerung von Teilen der Produktion ließen die Beschäftigtenzahl bis 1991 auf 8.900 sinken.

So wurde 1987 im Grazer Puchwerk die Zweiradproduktion eingestellt; die Markenrechte gingen an den italienischen Piaggio-Konzern (Vespa). 1988 wanderte die Wälzlagersparte mit 934 Beschäftigten an den schwedischen SKF-Konzern. 1990 verkaufte man die Lkw-Sparte an den MAN-Konzern. Der damit verbundene Verlust an Know-how, Arbeitsplätzen und Fertigungstiefe führte zu heftigen Protesten. So streikten im Januar 1990 eine Woche lang bis zu 1.500 Beschäftigte. Auslöser war eine Kündigungsliste, aber auch, dass Schlüsselbereiche – wie der Werkzeugbau – geschlossen werden sollten (Gewerkschaftlicher Linksblock 2005). Im selben Jahr wurde die Busproduktion in Wien an den schwedischen Volvo-Konzern verkauft.

Mit 1. Januar 1989 wurde der Standort Graz (ursprüngliches „Puch-Werk“) als SDP Fahrzeugtechnik aus dem Konzern ausgegliedert und schreibt seither kontinuierlich schwarze Zahlen. 50 Prozent des Stammanteils befanden sich im Eigentum der Creditanstalt-Bankverein. Die Traktorenerzeugung wurde im Jahr 1996 von der Case Corporation GmbH (heute CNH, Fiat) übernommen. Im Januar 1998 wurde bekannt, dass die verbliebenen Reste des Steyr-Daimler-Puch-Konzerns (plus 50 Prozent der Steyr Fahrzeugtechnik) an Magna verkauft werden sollten. Der Übernahmepreis wurde – nach zahlreichen Protesten – auf vier Mrd. Schilling¹⁰ nachgebessert. Laut dem damaligen SDP-Direktor Rudolf Streicher, hinter dessen Rücken der Verkauf stattfand, lag der tatsächliche Wert der beiden Unternehmensteile bei mindestens sechs Mrd. Schilling. Die Verkaufsverhandlungen führte ausschließlich die Bank Austria, die 1997 die CA-BA übernommen hatte. Gerhard Randa, zum Zeitpunkt des Verkaufes Vorstandsvorsitzender der Bank Austria, war von 1995 bis 2007 auch im Aufsichtsrat von Magna International. Seine Doppelrolle als Verkäufer und Käufer erklärt wohl den günstigen Preis. Laut Rudolf Streicher (2007) war 1997 „das erfolgreichste Geschäftsjahr in der jüngeren Unternehmensgeschichte“: 14,2 Mrd. Schilling Umsatz, 59 Prozent Exportquote, das Bilanzergebnis betrug 598 Millionen Schilling. Beer und Ederer (1978) weisen darauf hin, dass eine Bank, die Industrieunternehmen besitzt, ein doppeltes Risiko trägt: Als Kreditgeberin muss sie in Krisenzeiten um die Rückzahlung bangen, als Eigentümerin trägt sie das Insolvenzrisiko. Die Autoren kritisieren aber die Verkäufe der Creditanstalt: „Vielmehr lassen diese kaum ein strategisches Konzept vermuten, sondern vermitteln eher den Eindruck von Notverkäufen eines angesichts gravierender Strukturschwächen ratlosen Eigentümers“ (ebd.: 368).

Sehr rasch verkaufte Magna davon Firmenteile weiter: Noch 1998 ging die Produktion schwerer Waffen (Steyr-Daimler-Puch Spezialfahrzeug GmbH) durch ein Management-buy-out an den Ex-Steyr-Manager Malzacher, der schon 2003 an den US-Rüstungskonzern General Dynamics um ein Mehrfaches weiterverkauft wurde. Die Sparte Antriebstechnik gab Magna an die ZF Friedrichshafen AG ab. Der Rest firmiert bis heute als Magna Steyr. Für die Zerschlagung des Steyr-Daimler-Puch-Konzerns waren also neben realen wirtschaftlichen und strukturellen

¹⁰ Inflationsbereinigt sind dies sechs Mrd. Schilling oder 436 Millionen Euro

Problemen auch andere Motivlagen ausschlaggebend: Neoliberale Orientierungen der Schlüsselakteure, Inkompetenz, Strategielosigkeit und persönliche Bereicherung.

Was lehrt uns das Beispiel SDP in Hinblick auf eine Analyse der Voraussetzungen und Potenziale einer sozial-ökologischen Konversion? Deutlich wird, dass öffentliches Eigentum unter seinem Wert verschleudert und durch die Zerstückelung des Konzerns viel an Innovationskraft zerstört wurde. Was Steyr-Daimler-Puch in der Nachkriegszeit auszeichnete, war die Kreativität der Konstrukteure, die hohe Qualifikation der Beschäftigten, ein breites Produktportfolio mit großer Fertigungstiefe sowie vorbildliche Sozialstandards. Vor dem Hintergrund, dass die Firma im öffentlichen Besitz war, wären die Voraussetzungen für eine demokratische und sozial-ökologische Konversion gut gewesen. Eine kurze Auswahl an Beispielen soll das illustrieren: 1.) Bereits 1972, also vor einem halben Jahrhundert, kam das Puch-Elektromoped auf den Markt. Die Daten: 500-Watt-Motor, 37 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Reichweite von ca. 50 Kilometern. Dass Zweiräder auch heutzutage in Europa erzeugt werden können, beweisen die beiden oberösterreichischen Firmen KTM und KTM Fahrrad. 2.) Zwischen 1970 und 1974 wurde auf Wunsch der Stadt Wien ein – zur damaligen Zeit – bahnbrechender, kleiner erdgasbetriebener Stadtbus entwickelt, von dem europaweit 1.000 Stück verkauft wurden. 3.) In der Lkw- und Traktorenfertigung gab es ein ausgeprägtes Know-how und eine hohe Fertigungstiefe. Im Nachfolgewerk MAN Steyr wird im Jahr 2020 für den Gesamtkonzern gerade einmal eine Kleinserie von 50 (!) elektrisch betriebenen 26-Tonnen-Lkw produziert. 4.) In einer Nachfolgefirma wurde von der Belegschaft ein Löschpanzer für Waldbrände im Mittelmeergebiet entwickelt. Sogar ein Prototyp wurde gebaut, doch das Management – nun das eines internationalen Konzerns – zeigte kein Interesse daran (siehe auch Abschnitt vier).

Der Blick auf die historische Entwicklung der (Auto-)Industrie macht deutlich, dass die politische Gestaltungsfähigkeit sowie die gewerkschaftlichen und betriebsrätlichen Einflussmöglichkeiten, aber auch die Vielfalt von Wissen und Kompetenzen, von der Privatisierung und Internationalisierung der Produktion beeinträchtigt und in ihren Entfaltungsmöglichkeiten behindert werden. Die Spielräume einer sozial-ökologischen Konversion haben sich dadurch verengt. Denn diese setzt voraus, dass die Produktion und das Know-how stärker an gesellschaftlichen Zielen jenseits der Profitabilität ausgerichtet werden können, als dies unter privatwirtschaftlichen Bedingungen möglich ist. Historisch lagen die gesellschaftlichen Ziele vor allem in der Sicherung von Beschäftigung und einer krisenresistenteren Volkswirtschaft. Damit Verstaatlichungen künftig als Instrument für eine Konversion fungieren können, müssen sie viel stärker für ökologische Zwecke genutzt werden. Zudem zeigt die Auseinandersetzung mit der Geschichte der verstaatlichten Industrie, dass Privatisierung kein Naturgesetz ist. Vielmehr ist das Verhältnis von privater und öffentlicher Kontrolle der Produktion ein historisch kontingentes und hängt nicht zuletzt von gesellschaftlichen und politischen Kräfteverhältnissen und Interessenskonstellationen ab.

2. Strukturelle Parameter einer sozial-ökologischen Konversion der österreichischen Autoindustrie heute

2.1. Autoproduktion zwischen Konversionsdruck und Pfadabhängigkeit

Die Autoproduktion ist in Österreich bis heute von großer Bedeutung für die kapitalistische Wachstumsdynamik, die Beschäftigung und die industriellen Beziehungen. Zugleich gehen mit dem Strukturwandel in der Automobilität neue Anforderungen an die österreichischen Zulieferer einher. Sie sind dazu gezwungen, sich hinsichtlich alternativer Antriebssysteme, energiesparender Leichtbaumodelle, digitaler Dienste und softwarebasierter Anwendungen für das Fahrzeug neu aufzustellen und ihre Technologien weiterzuentwickeln. Dabei treten sie zwangsläufig in Konkurrenz zu oder sind in Kooperation mit neuen Anbietern – etwa aus der Elektro- und Elektronikindustrie. Die Betriebe stehen unter Zeitdruck. Sie müssen sich rasch auf neue Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle festlegen, um das wegfallende Geschäft zumindest teilweise ersetzen zu können (Schneider et al. 2018). Gerade die politisch forcierte Elektrifizierung des Antriebsstrangs stellt die österreichische Autobranche vor große Unsicherheiten, zumal weite Teile der Produktion und Entwicklung auf den Verbrennungsmotor ausgerichtet sind. Die Autor*innen einer Studie im Auftrag des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Kleebinder et al. 2019) rechnen mit einem Wertschöpfungsverlust zwischen 4 und 15 Prozent, je nach veranschlagtem Szenario. Hinsichtlich der Beschäftigung sei mit einem Minus von bis zu 13 Prozent in der unmittelbaren Autozulieferindustrie zu rechnen, was einem Abbau von rund 8.000 Stellen gleichkäme. Werden Beschäftigungseffekte in angrenzenden Branchen berücksichtigt, seien gar bis zu 24.000 Arbeitsplätze bedroht (ebd.: 58f.).

Diesem Veränderungsdruck stehen auf Branchenebene starke wirtschaftliche und technologische Beharrungskräfte gegenüber. Diese ergeben sich zunächst aus der wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Bedeutung dieses Produktionszweigs. Die Autoindustrie ist ein „Motor“ für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung in Österreich. In den vergangenen 20 Jahren hat sich die Produktion der Kfz-Industrie verdreifacht, während sich jene der gesamten Industrie nur verdoppelt hat. Seit dem Jahr 2000 ist die Zahl der Arbeitsplätze in der Branche um 55 Prozent gestiegen, während die Zahl der Arbeitsplätze in der gesamten Industrie im selben Zeitraum nur um zwei Prozent gewachsen ist. In den Jahren 2009 und 2010 kam es – bedingt durch die Wirtschafts- und Finanzkrise – zu einem markanten Einbruch, doch schon 2012 erreichte das Produktionsvolumen wieder das Vorkrisenniveau (die Anzahl der Beschäftigten erst 2016) und der Wachstumstrend setzte sich fort (FV Fahrzeugindustrie 2019). Im Jahr 2019 zeichnete sich eine Trendwende ab, wie Kündigungen von Beschäftigten und Abbau von Leiharbeitskräften in mehreren Betrieben nahelegen.¹¹ Wie sich die konjunkturellen Absatzeinbrüche in Folge der COVID19-Maßnahmen hier auswirken werden, ist derzeit noch

¹¹ In der Tageszeitung „Der Standard“ vom 6.10.2019 wird darauf verwiesen, dass die Auftragseingänge – beispielsweise bei Opel in Wien und Magna in Graz – signifikant zurückgehen. Den 400 Kündigungen bei Opel

nicht absehbar. Es zeichnen sich aber – zumindest kurzfristig – massive Einbrüche ab. Trotz all dieser Krisenerscheinungen (die neben konjunkturellen sehr wahrscheinlich auch strukturelle Gründe haben) steht die Branche für wirtschaftlichen Erfolg, langjähriges Wachstum und Arbeitsplätze.

Mit einem Wertschöpfungsanteil von acht Prozent der industriellen Produktion ist die Autobranche von hoher Relevanz für die österreichische Industrie (Bank Austria 2018: 4). Für die Handelsbilanz der exportorientierten österreichischen Volkswirtschaft ist die Branche, insbesondere die Motorenproduktion (Keuschnigg et al. 2017: 51), ein wesentlicher Posten. Nur der Maschinenbau hat ein höheres Exportvolumen als die Fahrzeugindustrie (FV Fahrzeugindustrie 2019). Ebenfalls nicht zu übersehen ist die Beschäftigungsrelevanz. Mehr als zehn Prozent der industriellen Beschäftigung (76.700 Personen) entfallen auf die Autoindustrie sowie auf die automobilen Produktion in angrenzenden Zweigen (FV Fahrzeugindustrie 2019).¹² Die automobilen Arbeitsplätze weisen zudem einen relativ hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrad auf¹³. Wie tief die Autoproduktion im österreichischen Produktionsmodell verankert ist, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass in vielen anderen Zweigen für die Autoindustrie produziert wird. Viele Unternehmen, die primär in Bereichen wie der Plastik-, Textilien-, Gummiindustrie oder dem Maschinenbau tätig sind, beliefern die Autoproduzenten (Schneider et al. 2018). Dieser Bereich erwirtschaftet etwa ein Drittel der gesamten automobilen Wertschöpfung.

Die Kehrseite dieses ökonomischen Erfolgs und Gewichts ist eine starke *automobile Pfadabhängigkeit* (Zimmer 2020) von Unternehmen, Politik und Gewerkschaften sowie eine daraus resultierende Veränderungsresistenz. Spezifischere Beharrungskräfte betreffen die Verbrennungstechnologie. Sie ist der technologische und wirtschaftliche Kern der Branche: Von den beinahe 15 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2017 entfielen vier Mrd. Euro auf Verbrennungsmotoren und Getriebeproduktion. Dieser Teilbereich ist hochprofitabel und stellt neben Allradsystemen das wichtigste Kompetenzfeld der Branche dar (Klausner 2019). Viele Interviewpartner*innen – Betriebsrät*innen, Gewerkschafter*innen und Branchenvertreter*innen – attestieren dem Verbrennungsmotor eine hohe Zukunftsfähigkeit und ein hohes ökologisches Optimierungspotenzial. Manche warnen vor einer Abwertung etablierter Kompetenzen und einem damit einhergehenden Verlust an Wettbewerbsfähigkeit, sollte sich der Elektroantrieb durchsetzen. Investitionen in die Optimierung der Verbrennungstechnologie, gepaart mit Leichtbau und Materialeffizienz, scheinen bislang die dominante Reaktion auf

steht allerdings eine Gewinnausschüttung von 50 Mio. Euro an die Konzernmutter gegenüber. BMW Steyr führte gar 180 Millionen Euro ab (Ungerböck 2019).

¹² Im EU-Vergleich liegt Österreich in der Spezialisierung auf die Kraftfahrzeugproduktion dennoch nur im Mittelfeld. In den großen Kfz-Herstellerländern Frankreich und Deutschland trägt der Bereich 16 bis 20 Prozent zur Industriewertschöpfung bei, in Tschechien, der Slowakei und Rumänien sogar bis zu 23 Prozent (Bank Austria 2018: 4).

¹³ Österreichische Gewerkschaften veröffentlichen grundsätzlich keine Zahlen zum Organisationsgrad. Interviewte Gewerkschafter*innen beantworteten die Frage nach dem Organisationsgrad in der Autoindustrie jedoch durchweg mit „hoch“ oder „sehr hoch“.

den klimapolitisch induzierten Veränderungsdruck zu sein, obgleich Investitionen in alternative Antriebstechnologien – vor allem Elektromobilität – in vielen Betrieben als strategischer Faktor wahrgenommen werden (siehe auch PwC 2018: 10). Das deutet auf eine technologische Lock-in-Situation hin, die eine Umorientierung auf andere Produktlinien und Technologien grundsätzlich erschweren dürften. Diese Beharrlichkeit, die nicht zuletzt durch die fort-dauernde Profitabilität der Verbrennungstechnologie zu erklären ist, steht in einem Spannungsverhältnis zu dem starken Druck in Richtung Elektromobilität durch Emissionsvorgaben (Interview/Mobilitätscluster, 06.12.2018).

2.2. Wirtschaftliche Machtverhältnisse – Zwischen Außenabhängigkeit und Innovationsorientierung

Die Produktionsnetzwerke der Autowirtschaft werden wesentlich von den OEMs dominiert. Letztere besitzen aufgrund ihrer tendenziell größeren finanziellen Ressourcen, ihrer strategischen Position innerhalb der Netzwerke sowie ihrer bedeutsamen Rolle für Staatseinnahmen ein beachtliches Droh- und Druckpotenzial gegenüber ihren Zulieferern (Rutherford/Holmes 2008), die sie gegeneinander ausspielen und deren Belegschaften sie somit disziplinieren können (Ludwig/Simon 2019). Die österreichische Autoindustrie ist heute in erster Linie eine Zulieferindustrie. Die Produktion von einzelnen Komponenten dominiert bei weitem: 2017 wurden nur 80.000 Pkw (2018: 144.500) und 160.000 Motorräder in Österreich gebaut¹⁴. Der Zweiradhersteller KTM ist der einzige OEM mit Hauptsitz in Österreich. Komplette Pkw werden hierzulande nur vom austro-kanadischen Zulieferkonzern Magna in den Produktionsstätten rund um Graz gefertigt und entwickelt, allerdings ausschließlich im Auftrag von ausländischen OEMs. Dem Konzern und seinem Geschäftsmodell kommt damit eine absolute Ausnahmestellung zu. Die Machtasymmetrien zwischen OEMs und österreichischen Zulieferern drücken sich in einem hohen Kosten- und Produktivitätsdruck aus. Darüber hinaus beklagen viele Zulieferer einen zunehmenden Druck von Seiten der OEMs zur Offenlegung von Kosten- und Preiskalkulationen sowie erhöhte Anforderungen hinsichtlich Zertifizierung und Vorfinanzierung von Entwicklungsdienstleistungen (PwC 2018: 7f.). Die Position der österreichischen Autoindustrie ist in dieser Hinsicht eine untergeordnete und die Zukunft der Betriebe hängt derzeit in hohem Maße von den Strategien der OEMs ab, auch wenn es sich bei vielen Unternehmen um Tier-1-Zulieferer handelt, die selbst Forschung und Entwicklung betreiben (Schneider 2018: 6f, PwC 2018: 24).¹⁵

¹⁴ Diese Schwankungen erklären sich aus den wechselnden Großaufträgen, die Magna erhält

¹⁵ Die Position als Zulieferindustrie ist im Hinblick auf die Macht der Beschäftigten ambivalent. Einerseits dominieren OEMs die Produktionsnetze, andererseits kommt Beschäftigten in Zulieferbetrieben durch die Organisation der Lieferketten nach Just-in-Time- und Just-in-Sequence-Prinzip strukturell ein erhebliches Störpotenzial zu. Durch koordinierte Streiks können sie den Produktionsprozess auf empfindliche Weise beeinträchtigen (Herod 2001; Arbeitskreis Strategic Unionism 2013: 351). Ein interviewter Betriebsrat sieht darin sogar einen „riesigen Machtfaktor“, den Beschäftigte stärker wahrnehmen müssten, um ihre Konfliktfähigkeit zu steigern (Interview/Betriebsrat, 22.10.2019).

Durch Direktinvestitionen und Exporte besteht eine besonders große Bindung und Abhängigkeit von der deutschen Autoindustrie – ihren OEMs, aber auch ihren starken internationalen Zulieferern. Das zeigt sich daran, dass vier der zehn größten Unternehmen in der Branche ihren Hauptsitz in Deutschland haben. Zudem betreiben vor allem deutsche OEMs Zweigwerke im Land: BMW, MAN und lange Zeit auch Opel¹⁶, in denen vorwiegend Motorenproduktion betrieben wird. An diesen Standorten wird nach genauen Spezifikationen der Mutterkonzerne entwickelt und produziert. Strategische Entscheidungen werden hier keine getroffen. Die „Non-plus-ultra-Entscheidungen“ (Interview Betriebsrat, 13.03.2019) fallen in den Konzernzentralen an. Die Abhängigkeit von der deutschen Autoindustrie zeigt sich aber auch im Handel: Mehr als ein Drittel der Exporte wird nach Deutschland ausgeführt, und das bei einer Exportquote von fast 90 Prozent (FV Fahrzeugindustrie 2019). Damit ist Deutschland mit Abstand der wichtigste Markt für automobiler (Vorleistungs-)Güter aus Österreich.

Die starke Außenabhängigkeit ergibt sich nicht nur durch die Dominanz der OEMs. Viele Betriebe sind Subeinheiten transnational agierender Konzerne – oft große Zulieferer –, deren Headquarters sich außerhalb Österreichs befinden. Beinahe 70 Prozent der Beschäftigung in der unmittelbaren Autozulieferindustrie (= Mitglieder des WKÖ-Fachverbandes Fahrzeugbau) entfallen auf solche Subeinheiten. Das lokale Management solcher Tochterunternehmen ist in der Regel weisungsgebunden und seine Entscheidungskompetenzen sind auf die operative Ebene beschränkt. Daraus resultiert zugleich ein geringer Handlungsspielraum für Beschäftigte und Betriebsrät*innen vor Ort, zumal ihnen für Verhandlungen über die Betriebsstrategie ein kompetentes Gegenüber fehlt. Dazu kommt, dass an solchen Standorten oft ein Manager*innentypus vorzufinden ist, der eine geringe lokale Bindung aufweist und für Anliegen aus der Belegschaft kaum empfänglich ist (Talós 2005). Die von uns interviewten Betriebsrät*innen aus Konzerntöchtern und OEM-Zweigwerken bestätigen diesen Befund eines weitgehend machtlosen oder für Belegschaften eher unzugänglichen Managements fast ausnahmslos und verbinden damit eine erhebliche Einschränkung ihrer Handlungsmöglichkeiten.

Tabelle 1: Die Top-10 der Fahrzeugzulieferindustrie in Österreich 2018 (Industriemagazin 2018)

Unternehmen	Umsatz 2018 (in Mio. Euro)	Beschäftigte Ö/ weltweit	Standort der Konzernzentrale
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

¹⁶ Opel wurde 2017 vom französischen PSA-Konzern übernommen und stellt damit erst seit kurzem eine Ausnahme dar.

MAN Truck & Bus	1.084	1.929/ k.a.	Deutschland
MIBA	985	2.818/ 7.377	Österreich
Rosenbauer	909	1.397/ 3.516	Österreich

In einem wesentlichen Punkt unterscheidet sich die österreichische Autoindustrie aber von anderen abhängigen Autoregionen, etwa in Mitteleuropa oder auch in Thüringen (siehe Holzschuh/Sittel/Dörre in diesem Band). Denn es wird in der Branche viel Forschung und Entwicklung betrieben. Bei der F&E-Quote befindet sich die österreichische Autoindustrie im europäischen Vergleich mit 3,5 Prozent des Branchenumsatzes an vierter Stelle (Bank Austria 2018: 15). Laut der bereits zitierten Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC 2018) verfügten mehr als 70 Prozent von 60 untersuchten Autozulieferern über lokale F&E-Dienste. Das größte Gewicht liegt auf den Aktivitäten der Technologieforschung und der Produktentwicklung (ebd.: 10). Die F&E-Quote der Branche lag 2019 weit über dem nationalen Durchschnitt und wurde nur von jener der Elektroindustrie übertroffen (FV Fahrzeugindustrie 2019)¹⁷. Regionale Innovationsnetzwerke umfassen zahlreiche universitäre¹⁸ und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Diese sind über zwei regionale Clusterstrukturen mit den Unternehmen der Branche verbunden. Beispielhaft für diese Innovationsorientierung ist etwa das Grazer Traditionsunternehmen AVL List, ein global führender Entwickler im Antriebsbereich. Das Familienunternehmen forscht und entwickelt mittlerweile intensiv im Bereich vollelektrischer und hybrider Antriebsvarianten, aber auch zur Brennstoffzellentechnologie, und stellt sich dabei zunehmend global auf (OTS 2019)¹⁹. Ein bekannteres Beispiel für einen forschungs- und entwicklungsintensiven Betrieb ist Magna. Der große Zulieferer und OEM-Auftragsfertiger entwickelt in Graz eine große Bandbreite von Produkten, die von Modulen über komplexe Systeme bis hin zu Gesamtfahrzeugen reichen und die sowohl konventionelle als auch alternative Antriebssysteme umfassen. Ihre Innovationsstärke gibt diesen Unternehmen eine, wenn auch verglichen mit den OEMs relativ beschränkte, Fähigkeit, Entwicklungen in der globalen Autoindustrie zu beeinflussen (Interview/Branchenspezialist, 23.11.2018).

Auch in vielen kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) spielen Innovationsaktivitäten eine wichtige Rolle. Manche KMU in der Autoindustrie konnten sich sogar als sogenannte *hidden champions* etablieren. Diese ökonomisch erfolgreichen Spezialisten – meist Familienbetriebe – sind Weltmarktführer in ihrem jeweiligen Bereich und zeichnen sich durch eine

¹⁷ Damit soll nicht darüber hinweggetäuscht werden, dass viele Betriebe zu ausländischen Konzernen gehören, in denen Forschung und Entwicklung zentral gesteuert wird (PwC 2018: 10). Außerdem gibt es sowohl unter den OEM-Zweigwerken (Opel Aspern) und vor allem unter den vielen KMUs auch Betriebe, deren Innovationsaktivität nicht über die Optimierung bestehender Prozesse hinausgeht.

¹⁸ Technikwissenschaftliche Akteur*innen an österreichischen Hochschulen sind derzeit stark im automobilen Pfad und dessen ökologischer Modernisierung verhaftet. Grundsätzlich ist es aber vorstellbar, dass sie zu Proponent*innen einer sozial-ökologischen Transformation werden können und ihr Wissen in den Dienst einer Konversion der Autoindustrie stellen (Krenmayr/Wawerda 2020).

¹⁹ 2017 flossen etwa zehn Prozent des Umsatzes von AVL in Forschung und Entwicklung. Zum Vergleich: 2018 lag die durchschnittliche F&E-Quote in der Weltautoindustrie bei vier Prozent des Umsatzes.

hohe F&E-Neigung²⁰ und internationale Ausrichtung aus. Sie sind ein weiteres Merkmal, das die österreichische Autoindustrie von benachbarten Niedriglohnperipherien (PwC 2018: 5).

Mit Michaela Trippel et al. (2018) lässt sich die Branche zusammenfassend als „mittlerer Industrieknotenpunkt“ beschreiben. Damit ist eine industrielle Struktur gemeint, die sich zwar durch die Präsenz erfolgreicher und innovationsorientierter Firmen und hochqualifizierter Belegschaften auszeichnet, die aber zugleich durch Entscheidungen und Entwicklungen in „industriellen Kernknotenpunkten“ (im Falle der Autoindustrie etwa die technologieführenden Regionen Bayern, Baden-Württemberg oder Niedersachsen) stark beeinflusst wird und selbst relativ geringe Möglichkeiten hat, industrielle Entwicklungspfade zu prägen.

Nichtsdestotrotz liegen in der vorhandenen Innovationskompetenz und dem entsprechend hohen Qualifikationsniveau wichtige Voraussetzungen für eine sozial-ökologische Konversion der Branche, da vorhandene Wissensbestände unter Umständen für den Aufbau alternativer Produktlinien jenseits der Autoproduktion genutzt werden können. Es stellt sich damit unmittelbar die Frage, was diese „Umstände“ sind. Diese Frage führt uns zu den subjektiven Orientierungen der Beschäftigten – ihrem Krisenbewusstsein und ihrem Produzent*innenstolz. Sie führt uns aber auch zu den politisch-institutionellen Voraussetzungen, die eine Aktualisierung des strukturell vorhandenen Konversionspotenzials begünstigen oder blockieren können. Diesem Aspekt widmet sich der folgende Abschnitt.

3. Politisch-institutionelle Rahmenbedingungen für eine sozial-ökologische Konversion der Autoindustrie

Ob, wann und inwieweit sich die Autoindustrie in Richtung Nachhaltigkeit verändert, hängt nicht nur von ökonomischen und technologischen Pfadabhängigkeiten, sondern auch von politischen Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene ab. In jüngerer Zeit lässt sich diesbezüglich eine gewisse Dynamik beobachten, sichtbar etwa an der vor allem von Deutschland vorangetriebenen Debatte über Industriepolitik (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2019a), der Einführung von Emissionsobergrenzen oder den Kontroversen um Dieselfahrverbote. Die zentrale Rolle politischer Rahmenbedingungen wird auch von vielen der von uns Befragten betont, etwa dann, wenn sie eine stärkere Rolle staatlicher Politik bei der Gestaltung des Strukturwandels einfordern: „Was es bräuchte von der Politik, ist einmal ein Gesamtplan: Wie stellen wir uns die Zukunft vor?“ (Interview/Betriebsrat, 14.03.2019). Gleichzeitig erkennen viele an, dass die Steuerungsmöglichkeiten aufgrund der globalen Wertschöpfungsketten sowie der Abhängigkeit vom Verbrennungsmotor beschränkt und politische Richtungsentscheidungen im Bereich der Autoindustrie besonders schwierig zu treffen sind (Fokusgruppe/Betriebsrat, 23.01.2020). Im Wissen um diese Schwierigkeiten befragen wir bestehende politische Instrumente auf ihre Wirksamkeit im Sinne einer sozial-ökologischen Konversion der Autoindustrie. Wir konzentrieren uns dabei 1.) auf umweltpolitische

²⁰ Diese Unternehmen geben im Schnitt zehn Prozent ihres Umsatzes für Forschung und Entwicklung aus (Jungwirth 2019).

Maßnahmen, mit einem Fokus auf Emissionsnormen für Fahrzeugflotten, und 2.) auf industriepolitische Impulse. In beiden Bereichen zielen die politischen Rahmenbedingungen bisher auf eine ökologische Modernisierung ab, während wenig bis gar keine Impulse in Richtung einer sozial-ökologischen Konversion der Autoindustrie wahrnehmbar sind. Wir argumentieren allerdings, dass Industriepolitik ein wichtiges Politikfeld darstellen könnte, um die Konversion der Branche voranzutreiben.

3.1. Emissionsnormen für Fahrzeugflotten als bisher wirksamstes Instrument ökologischer Modernisierung

Aus ökologischer Sicht sind die EU-Emissionsnormen für die Fahrzeugflotte derzeit das wirksamste Instrument für die ökologische Modernisierung der europäischen Autoindustrie, da sie die schrittweise Diversifizierung in Richtung Elektromobilität unterstützen. Die neue Verordnung (EU) 2019/631, die die bisherigen Regelungen aus den Jahren 2009 und 2011 ersetzt, war Gegenstand intensiver Verhandlungen und Lobbyarbeit und tritt ab 2020 in Kraft. Im Durchschnitt müssen die europäischen Autohersteller die CO₂-Emissionen von neuen Pkw (und leichten Nutzfahrzeugen) auf 95 g CO₂/km (bzw. 147 g CO₂/km) begrenzen. Bis 2025 und 2030 müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw gegenüber 2021 um 15 bzw. 37,5 Prozent sinken. Um das Ziel zu erreichen, sind flexible Mischungen in der Fahrzeugflotte vorgesehen, keine absoluten Grenzwerte für einzelne Autos. Das heißt, je mehr emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ein Unternehmen verkauft, desto mehr CO₂-intensive Autos kann es gleichzeitig verkaufen. Neben der durchschnittlichen Anzahl gewährt die Verordnung weitere flexible Mechanismen. Traditionelle CO₂-intensive Autohersteller können mit den Herstellern emissionsarmer Fahrzeuge Pooling-Vereinbarungen bilden, um die Emissionseinsparungen leichter zu erreichen (Artikel 6). Trotz der Einführung von Strafzahlungen für überhöhte Emissionen (Artikel 8) erlauben diese flexiblen Mechanismen den Herstellern, Emissionseinsparungen zu erreichen, ohne dass es zu strukturellen und zu abrupten Änderungen ihrer Geschäftsmodelle kommt.

Nach übereinstimmenden Aussagen in den Interviews sind die Flottenemissionsnormen der wichtigste Grund, warum europäische Hersteller und Zulieferer ihre Produktions- und Entwicklungsaktivitäten stärker auf Elektroautomobilität ausrichten: „Wir arbeiten daran, weil es immer strengere Gesetze gibt“ (Interview/Betriebsrat, 5.06.2019). Genauer gesagt, die konkreten Reduktionsziele beeinflussen die Produktion direkt: „Die strengen Schwellenwerte beginnen 2020/2021 [...]. Und sie [die Autohersteller] sagen, sie hätten kein Interesse daran, in diesem oder im nächsten Jahr ein Elektroauto zu verkaufen. Sie werden im Wesentlichen im nächsten Jahr mit der Großserienproduktion beginnen. Sie werden Aufträge annehmen, sie werden Reservierungen akzeptieren, sie werden auch die Fahrzeuge bauen, aber sie werden sie erst im Jahr 2020 ausliefern, weil es dann zählt.“ (Interview/BMVIT, 4.12.2018)

Die Emissionsnormen für die EU-Fahrzeugflotte reichen aber nicht aus, um eine sozial-ökologische Konversion der Autoindustrie anzustoßen. Das liegt u.a. daran, dass die Verordnung auf

flexible Mechanismen (durchschnittliche Emissionen) anstatt auf absolute Reduktion (maximale Emissionen) setzt. Das österreichische Beispiel verdeutlicht die Begrenztheit dieses Instruments. Die „Österreichische Klima- und Energiestrategie“ als nationale Umsetzung des EU-Politikrahmens bis 2030 (COM/2014/015) sieht für den Verkehrssektor eine Emissionsreduktion von rund 7,2 Millionen Tonnen CO₂ vor (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2018: 21). Das österreichische Umweltbundesamt errechnete auf Basis dieser Zahlen, dass die Emissionseinsparungen durch die aktuellen EU-Emissionsnormen für Fahrzeugflotten bis 2030 0,7 bis 1,2 Millionen Tonnen betragen (Umweltbundesamt 2019: 21). „Die Grenzwerte bringen eine Million, wir brauchen also sieben Millionen mehr. Also ganz klares Nein, mit Technologie alleine sind die Ziele auf keinen Fall erreichbar. Aber im Umkehrschluss, ohne Technologie geht es auch nicht.“ (Interview/BMVIT, 4.12.2018) Des Weiteren führen Effizienzsteigerungen aufgrund des so genannten Rebound-Effekts²¹ (Santarius 2016) häufig zu einer Steigerung der Produktion und der Emissionen, anstatt die absoluten Emissionen zu reduzieren.

Feststellen lässt sich also, dass flexible Mechanismen – in Form von durchschnittlichen Emissionsstandards – eine ökologische Modernisierung und Antriebsdiversifizierung der europäischen Fahrzeugflotte begünstigen. Weitergehende Anstrengungen zur generellen Reduzierung des Individualverkehrs und zur Verlagerung von Mobilität auf den nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr – im Einklang mit den klimapolitischen Zielen – fehlen jedoch in der Umweltpolitik.

3.2. Industriepolitische Impulse zwischen Wettbewerbsorientierung und Konversion

Industriepolitische Akzente können ein wichtiger Hebel für Konversionsprozesse in der Autoindustrie sein (Giordano 2015). Das ist vor allem dann der Fall, wenn sie Maßnahmen zur Abwicklung oder Förderung ganzer industrieller Sektoren beinhalten und diese mit ökologischen (Grenzwerte für Ressourcen und Emissionen) und sozialen Maßnahmen (z.B. Beschäftigungspläne, (Re-)Qualifizierungsmaßnahmen) verbinden. Industriepolitik ist im Allgemeinen eine „Politik, die darauf abzielt, die Struktur einer Wirtschaft zu beeinflussen“ (Eder et al. 2018: 8). In der Literatur wird unterschieden zwischen *horizontaler* Industriepolitik (allgemeine Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, z.B. Investitionen in Bildung und Grundlagenforschung) und *vertikaler* (oder selektiver) Industriepolitik (gezielte Strategien, die bestimmte Aktivitäten, Sektoren oder Technologien unterstützen). Darüber hinaus wird differenziert zwischen *strategischer* Industriepolitik (aktive Förderung spezifischer Industrien) und *reaktiver* oder *defensiver* Industriepolitik (Anpassung und Restrukturierung im Lichte der Deindustrialisierung und der neuen internationalen Arbeitsteilung) (Andreoni/Chang 2016; Stiglitz et al. 2013). Gemeinsam ist allen Ansätzen, dass sie auf die Schaffung günstiger Bedingungen für wirtschaftliches

²¹ Als Rebound-Effekt wird ein Anstieg des Energieverbrauchs aufgrund von Effizienzsteigerungen bezeichnet. Ein Beispiel: Wenn Autos durch Effizienzsteigerungen billiger werden, führt das oft nicht dazu, dass weniger Autos verkauft werden, sondern dass z.B. ein Zweitauto – oder zusätzlich zum bestehenden Auto ein Elektroauto – gekauft wird. Insgesamt führt die Effizienzsteigerung damit zu mehr statt weniger Emissionen.

Wachstum und Wettbewerb abzielen (Buch-Hansen/Wigger 2010; Moussa 2017). In jüngster Zeit haben Forschung und Politik die Industriepolitik expliziter mit Umweltbelangen verknüpft, um eine „grüne Industriepolitik“ (Altenburg/Rodrik 2017; Giordano 2015; Pegels/Lütkenhorst 2014), eine „kohlenstoffarme Industriestrategie“ (Busch et al. 2018) oder einen „grünen Unternehmerstaat“ (Mazzucato 2015) zu fordern. Die Integration von Umweltzielen geht allerdings – wie wir weiter unten zeigen werden – in den meisten Fällen nicht über eine ökologische Modernisierung hinaus, d.h. Wachstumszwang und Wettbewerbsorientierung, aber auch die bestehenden Machtverhältnisse werden nicht in Frage gestellt (für eine vorsichtige Ausnahme siehe Lütkenhorst et al. 2014).

In Europa gehen die Bemühungen um eine aktive Industriepolitik – sowohl in den einzelnen europäischen Staaten als auch in den Vorgängerinstitutionen der EU – bis in die 1980er Jahre zurück. Beispielhaft dafür waren selektive Interventionen zum Aufbau von Märkten, zur Beseitigung innereuropäischer Marktbarrieren und zum Schutz bestimmter Branchen vor internationaler Konkurrenz (z.B. die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl 1951). Seit den 1990er Jahren hat die europäische Integration horizontale Mechanismen (z.B. Investitionen in Bildung und Innovation) zur Steigerung von Wettbewerb und Wettbewerbsfähigkeit als Grundpfeiler und zentrales Instrument der Industriepolitik etabliert (Aiginger/Sieber 2009; Moussa 2017). Gleichzeitig setzen die Kohäsionspolitik und die Strukturfonds der EU seit langem auf vertikale industriepolitische Instrumente, sind aber – vor allem auch im Rahmen der Lissabon-Strategie – zunehmend auf Innovation und Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet (Becker 2009).

Nach zwei Jahrzehnten neoliberaler Reformen haben industriepolitische Überlegungen im letzten Jahrzehnt einen Aufschwung erlebt (Eder et al. 2018; Rodrik 2008; Wigger 2019). Angesichts der Krisenerfahrungen nach 2008 und der Konkurrenz durch Ostasien treiben die Regierungen in Deutschland und Frankreich ebenso wie die Europäische Kommission die Diskussion um neue industriepolitische Strategien voran (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2019b, Europäische Kommission 2010a, b). Neu ist dabei insbesondere ein offenerer Konflikt darüber, ob neben allgemeiner Forschungs- und Innovationspolitik auch aktive und zielgerichtete Investitionen in bestimmte Sektoren und Technologien gefördert werden sollen. Ein erster Schritt in diese Richtung sind die sogenannten „Important Projects of Common European Interest“ (IPCEI), für die auch die engen Wettbewerbs- und Beihilferegeln außer Kraft gesetzt werden. Mit Blick auf die Autoindustrie ist der Aufbau einer Batteriewertschöpfungskette in Europa von besonderer Bedeutung (Nienaber 2019; Belitz/Gornig 2020). Solche „europäischen“ Interventionen sind für Auto(zuliefer)industrien wie die österreichische besonders wichtig, da hier transnationale Interdependenzen und Außenabhängigkeiten aktive Eingriffe nationalstaatlicher Politik erschweren (siehe Kapitel 2).

Wie wir in Bezug auf die Autoindustrie veranschaulichen, sind industriepolitische Strategien vor allem von der Suche nach einem neuen Wachstumsmotor geprägt. Sie enthalten zwar ökologische Modernisierungselemente, sind aber von einem transformativen Ansatz weit ent-

fernt. Im Folgenden skizzieren wir vier Hauptmerkmale, die aktuelle industriepolitische Strategien für die Autoindustrie kennzeichnen: 1.) Stärkung der äußeren Wettbewerbsfähigkeit, 2.) öffentliche Innovationsförderung bei gleichzeitig privater Entscheidungsmacht, 3.) Diversifizierung des Antriebsstrangs ohne direkte Auslaufmodelle für Verbrennungsmotoren und 4.) ein Fokus auf Effizienzsteigerungen und emissionsarme Technologien – anstelle absoluter Emissionsreduktionen. Entscheidend für die weitere Ausgestaltung der industriepolitischen Strategien wird dabei auch sein, wie der 2019 unter der neuen Kommissionspräsidentin von der Leyen präsentierte Europäische Grüne Deal konkretisiert und implementiert wird (Europäische Kommission 2019a); das ist derzeit noch nicht absehbar.

Wie bereits oben ausgeführt, zielen industriepolitische Impulse *erstens* darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken. Die Erfahrungen der Krise 2008 und der zunehmenden Konkurrenz Chinas haben den Konflikt zwischen neoliberalen und stärker interventionistisch orientierten Kräften innerhalb der EU verstärkt (vgl. van Apeldoorn 2002: 117). Das Bedrohungsszenario der chinesischen Konkurrenz löst damit jenes durch die USA ab, das in den 1950er bis 1970er Jahren die industriepolitische Diskussion in Europa dominierte. Die Europäische Batterieallianz verdeutlicht diese wettbewerbsorientierte Ausrichtung der Industriepolitik, wobei es zu einer Gewichtverschiebung vom inneren *Wettbewerb* hin zur äußeren *Wettbewerbsfähigkeit* kommt. Das heißt, strategische Zusammenschlüsse von Unternehmen, die den Wettbewerb *innerhalb* der EU verzerren, werden aufgrund der zunehmenden Weltmarktkonkurrenz durch Ostasien – die im Bereich Elektromobilität besonders ausgeprägt ist – eher zugelassen. Das IPCEI-Instrument erlaubt es, die strengen Wettbewerbsregeln des Binnenmarktes für als strategisch wichtig erachtete Wirtschaftsprojekte zu lockern und macht den Weg frei für staatliche Förderungen von Forschung und Innovation (Europäische Kommission 2019b). Die Batterieallianz ist ein 2017 ins Leben gerufener strategischer Zusammenschluss, dem neben Unternehmen auch 14 Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission sowie die Europäische Investitionsbank angehören. Gemeinsam strebt das Konsortium den Aufbau einer vollständigen innereuropäischen Batteriewertschöpfungskette an (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2019; Europäische Kommission 2018). 2019 genehmigte die Europäische Kommission Milliardenförderungen durch sieben EU-Staaten, darunter Frankreich und Deutschland, um Innovationen in der Batteriewertschöpfungskette voranzutreiben (Europäische Kommission 2019). Aufgrund der Größenordnung der gemeinsamen Investitionen haben Beobachter die Anstrengungen bereits mit der Gründung von Airbus verglichen (Morgan 2019), einem Lehrbuchbeispiel für europäische Industriepolitik, das Anfang der 1970er Jahre ins Leben gerufen wurde.

Gleichwohl schränken *zweitens* die Wettbewerbsregeln der EU, insbesondere ihre Beschränkungen für staatliche Beihilfen, den politischen Spielraum für eine aktive(re) Industriepolitik weiterhin erheblich ein. Neben den Investitionen in strategische Projekte (IPCEI) bilden staatliche Forschungs- und Innovationsbeihilfen eine der wenigen Interventionsmöglichkeiten, die die strengen EU-Wettbewerbsregeln erlauben (Europäische Kommission 2014b). Daher konzentrieren sich die (supra-)staatlichen Interventionen weiterhin auf die Förderung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten. Die konkreten *Entscheidungen* über das „Wie“ und

„Was“ der industriellen Produktion wird jedoch den privaten Akteuren überlassen (Gaddi/Garbellini 2019: 30). Im Fall der Autoindustrie sind das die führenden deutschen und französischen OEMs Volkswagen, Daimler, BMW, Renault und PSA/Opel, die – zusammen mit den Batteriespezialisten Varta, Northvolt, Saft und Siemens und dem Chemieunternehmen BASF – den Kern der Europäischen Batterieallianz bilden (Manager Magazin 2019). Strategische Finanzinvestitionen, die für die Industriepolitik nach dem Zweiten Weltkrieg prägend waren, sind derzeit nicht vorgesehen (Aiginger/Sieber 2009: 17).

Folglich sind die derzeitigen industriepolitischen Interventionen *drittens* zwar durch Bemühungen zur Diversifizierung der Autoindustrie (insbesondere die Förderung von Elektroautos) geprägt, sind aber zurückhaltend in Bezug auf einen Bruch mit dem Verbrennungsmotor bzw. im Hinblick auf dessen Auslaufen. Industriepolitische Impulse und zentrale EU-Akteure schrecken bisher davor zurück, die traditionelle europäische Autoindustrie, mit ihrem starken Fokus auf den Verbrennungsmotor und die Produktion „großer und schwerer“ Autos, direkt ins Visier zu nehmen. Auch aufgrund der Dominanz von „marktbeherrschenden Unternehmen“ in diesem Sektor (Hildermeier/Villareal 2011) unterstützen die industriepolitischen Interventionen Elektromobilität als *Ergänzung* zum Verbrennungsmotor, nicht aber den vollständigen Ersatz desselben. Das bedeutet, dass die Instrumente Anreize für alternative Antriebssysteme schaffen, aber gleichzeitig den Verbrennungsmotor erhalten und fördern. „Wir liegen bei etwa 100 Millionen Pkw-Neuzulassungen [pro Jahr weltweit]. Diese Zahl wird in den nächsten Jahrzehnten auf 130 Millionen steigen. Das heißt, es wird einen größeren Anteil an Elektrofahrzeugen geben, auch Wasserstoff, aber die Nachfrage nach Verbrennungsmotoren wird trotzdem steigen.“ (Interview/Autocluster, 6.12.2018) Denn während sich die politischen Entscheidungsträger*innen auf die zusätzliche Unterstützung von Elektrofahrzeugen einigen können, würden der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor und die Umstellung der Mobilitätsdienstleistungen weg vom Pkw zentrale wirtschaftliche Interessen in der EU in Frage stellen.

Entsprechend beschränkt sich *viertens* die Integration von Umweltzielen in die Industriepolitik meist auf Effizienzsteigerungen und emissionsarme Technologien, die allerdings den motorisierten Individualverkehr an sich nicht in Frage stellen. Die Industriestrategie der Europäischen Kommission (2010b) postuliert sowohl Nachhaltigkeit als auch Wettbewerbsfähigkeit, verschweigt aber mögliche Konflikte zwischen diesen beiden Zielen. Solche Konflikte können dort auftreten, wo international wettbewerbsfähige Industrien (z.B. die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren der Spitzenklasse) zur Erfüllung der Emissionsziele verkleinert werden müssten. So hat sich Peter Altmaier, deutscher Wirtschaftsminister und Verantwortlicher der Industriestrategie 2030, gegen eine Verschärfung der Abgasnormen ausgesprochen und dafür plädiert, die Autoindustrie aus dem europäischen Green Deal auszunehmen, welcher im Dezember 2019 auf den Weg gebracht wurde (Tatje 2020). Darüber hinaus beruhen Effizienzsteigerungen auf der relativen Reduktion von Emissionen im Gegensatz zu den absoluten Emissionsreduktionen, die zur Erfüllung internationaler Klimaabkommen notwendig wären.

Abschließend unterstützen die industriepolitischen Interventionen – wenn auch zögerlich – eine ökologische Modernisierung der Autoindustrie, vermeiden allerdings eine sozial-ökologische Transformation des automobilen Mobilitätspfades. Aktive(re) industriepolitische Eingriffe beschränken sich bisher auf den Versuch, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autoindustrie auf dem Weltmarkt – und insbesondere in Richtung China – zu erhalten. Die vorsichtigen Lockerungen der EU-Wettbewerbsregeln, um im Rahmen der IPCEI die Kräfte für „europäische Champions“ zu bündeln, zielen darauf ab, strategische und grüne Technologien zu fördern, aber kaum die bestehenden Mobilitätspfade zu verlassen.

4. Krisenwahrnehmungen der Beschäftigten

Im Folgenden gehen wir der Frage nach, wie sich der Strukturwandel der österreichischen Autoindustrie aus der Perspektive der Beschäftigten darstellt: Welche Krisenwahrnehmungen herrschen vor, welche Konversions- und Transformationspfade werden für wahrscheinlich gehalten, wie wird die eigene Rolle in einem möglichen Konversions- und Transformationsprozess gesehen?

Wir haben die Wahrnehmung der Beschäftigten über ihre betrieblichen und gewerkschaftlichen Interessenvertreter*innen erfragt und in Fokusgruppen vertiefend diskutiert. Das hat einerseits den Nachteil, sie nur vermittelt rekonstruieren zu können. Dadurch gehen notwendigerweise interessante Nuancen verloren. Zudem bildet sich bei den Betriebsrät*innen das Spektrum der Belegschaftspositionen nicht einfach ab. Andererseits stellen Betriebsrät*innen jene Gruppe von Lohnabhängigen dar, die qua Amt einen privilegierten Einblick in betriebliche Entwicklungen, Probleme und Stimmungen hat. Auf eine *qualitative* Erhebung kam es uns deshalb an, weil das Forschungsfeld und die zu untersuchenden Entwicklungen vergleichsweise neu und deshalb zunächst explorativ zu erkunden sind. Während standardisierte Befragungen in dieser Situation die Gefahr beinhalten, dass Überraschendes und Sperriges durch ein zuvor festgelegtes Kategorienraster fällt, bieten offene, leitfadengestützte Interviews die Möglichkeit, gerade dies zu erkennen und ihm nachzugehen. Einer quantitativ-repräsentativen Folgeuntersuchung wird dadurch nicht vorgegriffen, schon gar nicht wird sie ersetzt. Eher wird ihr durch das qualitativ-explorative Vorgehen der Weg bereitet. In diesem Sinne verstehen sich die nachfolgenden Ausführungen, in denen wir zunächst idealtypisch drei wahrgenommene Konversions- und Transformationspfade rekonstruieren und uns sodann mit dem hohen Vertrauen der Beschäftigten in ihr Wissen und ihre Kompetenzen befassen.

4.1. Modernisierung, Diversifizierung, Transformation – idealtypische Krisenwahrnehmungen

Unsere Befragungen ergaben drei idealtypische Erwartungen hinsichtlich der weiteren Entwicklung von Mobilität, von denen die ersten beiden mit den in Abschnitt eins aufgezeigten Pfadabhängigkeiten korrespondieren bzw. die in Abschnitt zwei analysierten industriepolitischen Weichenstellungen und Inkonsistenzen widerspiegeln: erstens die ökologische Moder-

nisierung des Verbrennungsmotors, zweitens die Produktdifferenzierung in Richtung Elektroantrieb und Brennstoffzelle sowie drittens – und am schwächsten ausgeprägt – eine sozial-ökologische Transformation des Mobilitätssektors.

Am stärksten ausgeprägt ist die Erwartung einer *ökologischen Modernisierung*. Die meisten der von uns befragten Betriebsrät*innen gehen davon aus, dass ein modernisierter Verbrennungsmotor die Zukunft der Automobilität im Besonderen und der Mobilität im Allgemeinen prägen wird, wobei mit Verbrennungsmotor nicht nur ein mit fossilen, sondern auch ein mit synthetischen oder Bio-Kraftstoffen betriebener Antrieb gemeint ist. Die von einem Betriebsrat geäußerte „Überzeugung, dass wir nach wie vor noch Verbrennungsmotoren bauen werden, in relativ großem Umfang auch“ (Interview/Betriebsrat, 13.3.2019), spiegelt sich in der Einschätzung vieler Befragter wider. Vor allem die – auch als „Diesel-Bashing“ bezeichnete – Kritik am Diesel-Antrieb trifft auf Unverständnis: „Wir brauchen den Diesel ja, um die CO₂-Ausstöße zu reduzieren. Der ist ja von Haus aus um 16 bis 20 Prozent besser als der Benziner, von der CO₂-Bilanz. Wir sehen noch viel höhere Potenziale mit dem Thema E-Fuels, mit den synthetischen Kraftstoffen. Ich glaube, das hat jeder gesehen, dass da der CO₂-Ausstoß um zwei Drittel zu senken ist.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 23.1.2020)²² Die Tiefe der Krise, in der sich die Autoindustrie befindet, wird tendenziell unterschätzt: „jetzt gerade ist die Automobilindustrie in einer Minikrise.“ (Interview/Betriebsrat, 10.9.2019)

Auch eine *Produktdiversifizierung* wird für möglich gehalten: „In zehn Jahren arbeiten wir wahrscheinlich auf den gleichen Gebieten weiter – die Frage ist nur die Gewichtung. Die Gebiete sind Verbrennungskraftmaschine, Elektromotorbatterien, Brennstoffzelle.“ (Interview/Betriebsrat, 5.6.2019) Allerdings werden die Chancen, dass sich der Elektromotor als dominante Antriebsform durchsetzen könnte, deutlich skeptischer eingeschätzt, als sich das angesichts der gesellschaftlichen Debatte und der politischen Fördermaßnahmen erwarten ließe.²³ Die Skepsis wird dabei nicht zuletzt ökologisch begründet: „Dieser Elektrohype kriegt jetzt schon Gott sei Dank ein bisschen einen Riss. Und es beginnt, was ich durchaus positiv empfinde, ein bisschen eine ganzheitlichere Sicht. Es geht ja nicht nur darum, dass der Elektrowagen in der Stadt weniger emittiert. Das ist ja schön. Sondern du musst ja den gesamten Produktionszyklus bis zum Verschrotten und später auch noch bis zum Entsorgen betrachten.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 20.11.2019) Ähnlich äußert sich ein zweiter Betriebsrat: „Das ist Zukunftsmusik, an die ich nicht glaube. Weil ich meine, die E-Mobilität wird sich nicht durchsetzen, meine persönliche Meinung. Weil erstens einmal, werden die Leute ja hinten und vorne angelogen, weil umweltverträglich ist die Erzeugung und das Recycling von E-Mobilität sicher nicht besser wie der Diesel oder der Benziner. Und das muss man ja auch verwerten, und dann musst du den Strom irgendwo herbekommen.“ (Interview/Betriebsrat, 25.3.2019)

²² Vgl. den ähnlichen Befund von Antje Blöcker (2020: 44): „Betriebliche Vertreterinnen und Vertreter sind mehrheitlich immer noch stark auf Verbrenner fokussiert und erwarten eine Renaissance des Diesels.“

²³ Zudem stehen die Einschätzungen in diesem Punkt in einem auffälligen Kontrast zu denen der Unternehmensleitungen. Siehe die einschlägige Studie von PricewaterhouseCoopers, in der es heißt: „Die Elektrifizierung wird von den befragten Unternehmen als bedeutendster Trend gesehen“ (PwC 2018: 5).

Neben ökologischen werden soziale Gründe gegen die Elektroautomobilität angeführt: „Das ist ja auch eine soziale Frage. [...] Der Porsche baut einen Tycan, den kannst du in 80 Minuten auf 80 Prozent laden. Sensationell das Ding. Da bist du schon mit 150.000 Euro dabei, kaum der Rede wert. Und dass die dann da herumfahren und sich als Teil der Elite begreifen und unsere Mitglieder dann nirgends hinfahren dürfen, weil leider ist der Golf 6 einfach ein Stinker. Dafür haben dann die G'stopften²⁴ mit ihren Elektroautos freie Fahrt. Da muss man überlegen, was man da macht. Das hat schon einen sozialen Aspekt. [...] Die im Gemeindebau zahlen alle mit, damit fünf Leute ihre Autos laden können, die dann runterschauen auf das gemeine Volk?“ (Interview/Gewerkschaft, 25.1.2019)

Am schwächsten ausgeprägt ist die Erwartung einer grundlegenden *sozial-ökologischen Transformation* des vorherrschenden Mobilitätsmusters.²⁵ Nur wenige der von uns Befragten äußern sich in diese Richtung, und wenn, dann eher vorsichtig: „Also ich werde mit 65 in Pension gehen, so wie ich das sehe, da wird sich massiv was verändern. 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.“ (Interview/Betriebsrat, 22.10.2019) Im Hinblick auf das eigene Unternehmen ist derselbe Betriebsrat hingegen skeptisch: „Also sie investieren in selbstfahrende Autos, dort passiert relativ viel – ins autonome Fahren. Da machen sie schon, aber alles gezielt auf den Individualverkehr. Ich glaube, das ist ja nur meine persönliche Meinung, dass das zu wenig ist.“ (Interview/Betriebsrat, 22.10.2019) Die Erwartung einer sozial-ökologischen Transformation von Mobilität bricht sich auch an einer gewissen Normalisierung oder gar Anthropologisierung von Automobilität: „Es ist für mich eher eine Verhaltensfrage, [...], es heißt ja nicht ‚Auto haben oder nicht haben‘, sondern ‚Auto haben ist okay‘, individueller Mobilitätsanspruch, ich glaube der wird nicht weniger, es sitzt nicht gerne jeder in einem Zug, wo es stinkt und schweißelt, weil ein Haufen Leute drinnen sind.“ (Interview/Betriebsrat, 13.3.2019)

Sofern von einer sozial-ökologischen Transformation der Mobilität, die über eine bloße Antriebswende beim Auto hinausgeht, die Rede ist, wird diese kaum auf den eigenen Betrieb bzw. auf dessen mögliche Rolle darin bezogen. Stattdessen erscheint sie erstens als *normatives Postulat*, das vor allem die staatliche Politik betrifft: „Da muss es eine gewisse Entscheidung geben, das ist die Schwierigkeit. Also ich glaube, da ist die Politik gefordert vorzugeben

²⁴ Umgangssprachliche Redewendung für Reiche.

²⁵ Hier ließe sich noch eine weitere Unterscheidung treffen. Die sozial-ökologische Transformation der Mobilität könnte erstens so verstanden werden, dass das bestehende Transportvolumen als gegeben angenommen, aber auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert wird. Ein zweiter, weitreichenderer Ansatz bestünde darin, das Transportvolumen selbst auf seine soziale und ökologische Sinnhaftigkeit zu überprüfen, d.h. Verkehr zu vermeiden, auf die nötigen Transporte zu beschränken und diese auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Manderscheid (2020) unterscheidet in diesem Zusammenhang zwischen Verkehrswende und Mobilitätswende. Dass diese Unterscheidung auch von den Beschäftigten getroffen wird, deutet sich in unserem Material zwar an. Für einen belastbaren Befund wären jedoch weitere Untersuchungen nötig.

und dann wird sich der Konsum entsprechend einstellen.“ (Fokusgruppe/Gewerkschafter, 20.11.2019) Zweitens wird die Mobilitätswende als *gesellschaftlicher Prozess* begriffen: „Ich denke, dass die Stimmung unter der Bevölkerung anders ist, dass das Potenzial, [...] auf andere Konzepte des individuellen Transports umzusteigen, massiv steigt. Das ist nicht so eine kontinuierliche Zaghaftheit, sondern im Vergleich zu vor einem Jahr hat sich da sehr viel getan. Und das hat natürlich zu tun mit der Greta, die da herumfährt. Aber es hat auch zu tun tatsächlich mit klimatischen Problemen bis hin jetzt zu dem Umweltproblem oder der Hochwassersituation in Kärnten.“ (Fokusgruppe/Gewerkschafter, 20.11.2019) Drittens begreifen sich die *Beschäftigten in ihrer Funktion als Gesellschaftsmitglieder* als Akteure der Mobilitätswende: „Ich bin ein spezieller Radfahrer und bei uns sind sehr viele so verschrobene Typen, die halt direkt von der Technik, wo sie studiert haben, zu uns kommen. Und weil sie als Studenten Rad gefahren sind, fahren sie auch im Businessanzug mit dem Rad später dann. Diese Transformation, die funktioniert. Wenn es früh genug weh tut.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 20.11.2019) Ob und inwieweit sie auch als *Produzent*innen*, d.h. als Beschäftigte eines mobilitätsbezogenen Unternehmens, zur Verkehrswende beitragen könnten, wird dagegen kaum reflektiert.

Die Gründe für diese Zurückhaltung und für die vorherrschende Erwartung einer Modernisierung des Verbrennungsantriebs lassen sich vor allem auf zwei Ebenen finden. Erstens sind viele der Unternehmen, in denen wir Interviews geführt haben, auf die Verbrennungstechnologie ausgerichtet. Hier ist es die ökonomische und technologische Pfadabhängigkeit, die den Wahrnehmungshorizont der Beschäftigten bestimmt. „Die Maschinen, die wir haben, sind speziell auf unser Produkt abgestimmt. Die kannst du nicht einfach umstellen“, bringt dies ein Betriebsrat auf den Punkt (Fokusgruppe/Betriebsrat 2, 20.11.2019). Je weniger sich ein Unternehmen auf eine bestimmte Komponente für den Verbrennungsmotor (z.B. Zylinderbuchsen) spezialisiert hat und je mehr es selbst Forschung und Entwicklung betreibt, desto eher sehen die Beschäftigten in der Produktdiversifizierung ein wahrscheinliches Szenario. Besonders ausgeprägt ist dies bei der Belegschaft der so genannten *hidden champions*, also mittelständischer Unternehmen, die in ihrem Bereich Technologieführer sind und deren Innovationstätigkeit die Entwicklungen auf dem Mobilitätssektor aktiv beeinflusst.

Zweitens spielen die Eigentumsverhältnisse eine wichtige Rolle. Bei den *hidden champions* der österreichischen Autozulieferindustrie handelt es sich meist um kapitalstarke Familienunternehmen; eines der von uns untersuchten Unternehmen wird von einer Stiftung kontrolliert, die sich im Besitz der Unternehmensgründerfamilie befindet. Zwischen der Belegschaft und dem Unternehmer bzw. Unternehmensgründer besteht in diesen Fällen eine vertrauensvolle Beziehung, die sich positiv auf die Zukunftserwartungen auswirkt und die Überzeugung nährt, den technologischen Wandel aktiv mitgestalten zu können. Anders ist die Situation in den Zweigwerken großer OEMs oder den Tochterunternehmen von großen Zulieferern. Hier sind die Handlungsspielräume der Belegschaft viel geringer („wenn du in einem Konzern drinnen bist, bist du der Geknebelte“; Fokusgruppe/Betriebsrat 2, 20.11.2019) und die Unsicherheit sowie die Sorge um den Arbeitsplatz durchweg größer als in den untersuchten Familienunter-

nehmen. Konflikte mit der Konzernmutter, Beschäftigungsabbau, Arbeitsverdichtung, eine intensivierte Konkurrenz mit anderen Standorten desselben Konzerns und mangelnde Wertschätzung seitens der Konzernleitung leisten hier einer passiven Haltung der Belegschaft Vorschub. In einem Fall berichtete ein Betriebsrat von rassistischer Agitation gegen migrantische Kolleg*innen seitens rechter Gruppen im Betrieb (Interview/Betriebsrat, 21.5.2019). Unter diesen Bedingungen kann die oft geäußerte Erwartung, dass die Zukunft dem – wenn auch ökologisch modernisierten – Verbrennungsmotor gehört, auch Ausdruck des Wunsches nach Sicherheit und Normalität in einer Situation sein, in der die Konzernleitung die Beschäftigten einem permanenten Veränderungsdruck aussetzt. Eine sozial-ökologische Transformation der Mobilität oder auch nur eine Produktdiversifizierung wäre unter diesen Bedingungen eher ein weiterer Faktor, der die Unsicherheit verstärkt.

4.2. „Wir steuern das Unternehmen“ – zur Rolle des Produzent*innen-Wissens

In einem gewissen Kontrast zu den nur wenig weitreichenden, den Status Quo kaum transzendierenden Erwartungen steht das hohe Vertrauen der Beschäftigten in das eigene Wissen und die eigenen Kompetenzen, die es prinzipiell erlauben würden, auch etwas ganz Anderes herzustellen als Autos. „Wenn Sie in der Autoindustrie tätig sind“, so formuliert es ein Betriebsrat, „können Sie fast jeden anderen Bereich natürlich auch beliefern, weil der Automobilbereich von den Anforderungen einer der höchsten ist“. (Interview/Betriebsrat, 16.4.2019) Am deutlichsten artikuliert dies der Betriebsrat eines OEM-Zweigwerks: „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. [...] Das ist total überheblich, aber ich und meine Leute von der Betriebsratsseite, wir sagen oft, dass das Unternehmen [...] tatsächlich wir steuern.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat, 13.3.2019)

In den österreichischen Tochterunternehmen von zwei international agierenden Konzernen, in denen die Beschäftigten derzeit gleichsam mit dem Rücken zur Wand stehen, sehen die Betriebsräte in den Qualifikationen der Beschäftigten als eine Art Faustpfand, das sie vor weiteren Verschlechterungen bis hin zu Kündigungen bewahrt (obwohl die Erfahrungen eines dritten derartigen Unternehmens zeigen, dass auch dies nicht immer der Fall sein muss): „Das Einzige, was wir noch haben, ist unser Know-how“ (Interview/Betriebsrat, 21.5.2019); das Know-how „ist der einzige Grund, warum sie uns noch nicht so schnell zugedreht haben“ (Interview/Betriebsrat, 19.3.2019).

Während die Beschäftigten ihr Wissen in der Regel in den Dienst von Prozess- und Produktinnovationen *im Rahmen* des Systems Automobilität bzw. des Kerngeschäfts ihrer Unternehmen stellen, gehen einzelne Belegschaften darüber hinaus. So berichten mehrere Betriebsräte über Konversionsideen, die aus der Belegschaft heraus entwickelt wurden, und zwar nicht in erster Linie, um dem Unternehmen ein neues profitables Geschäftsfeld zu erschließen, sondern um einen wahrgenommenen gesellschaftlichen Bedarf zu decken. Der Betriebsrat eines Rüstungsunternehmens etwa berichtet über eine Konversionsinitiative: „Was wir schon oft vorgeschla-

gen haben, was wir teilweise zumindest schon am Reißbrett gemacht haben, das sind so Feuerlöschfahrzeuge. Man braucht sich nur anschauen, Griechenland, Portugal, dort wo es oft und gern brennt, kommt die normale Feuerwehr ziemlich schnell an ihre Grenzen. Wir haben gesagt: ‚Okay, wir nehmen ein Kettenfahrzeug, wir bauen das um.‘ Das kriegt – wie am Flughafen – so eine Kanone aufs Dach und innen liegende Tanks.“ (Interview/Betriebsrat, 19.3.2019) Und der Betriebsrat eines OEM-Zweigwerks hatte die Idee zu einer Mobilitäts-App, die es den Beschäftigten erleichtern sollte, den zunehmenden zeitlichen Flexibilitätsanforderungen seitens des Unternehmens durch eine zeitsparende Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel zu begegnen (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 23.1.2020).

Immer wieder müssen die Initiatoren solcher Projekte jedoch erleben, dass ihre Vorschläge vom Management nicht aufgegriffen bzw. der „Konzentration auf die Kernkompetenzen“ des Unternehmens geopfert werden, so etwa im Fall des genannten Rüstungsproduzenten: „Das Management hat gesagt: ‚Machen wir nicht, das interessiert uns nicht.‘ [...] Das ist vom Headquarter ausgegangen. Die haben gesagt: ‚Das wird nicht mehr gemacht, keine Zivilprodukte.‘“ (Interview/Betriebsrat, 19.3.2019) Die Herrschaftsverhältnisse in einem kapitalistischen Unternehmen, die es den unmittelbaren Produzent*innen kaum erlauben, über strategische Fragen mitzuentcheiden, erweisen sich hier als starke Konversionsblockade. Diese wird sogar noch verstärkt durch die zunehmende Dominanz einer betriebswirtschaftlichen Rationalität, die nicht nur mit der Logik von Arbeitsabläufen und Innovationsprozessen kollidieren kann, sondern auch die zwischenmenschlichen Beziehungen beeinträchtigt: „Überall sitzen nur mehr reine Manager, Betriebswirte, die auf jeden Cent schauen und wo ein bissl die Menschlichkeit vergessen wird – Controller!“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 2, 23.1.2020) Ein Betriebsrat bescheinigt dem Management gar eine „Intelligenz-Resistenz“: „Die sehen irgendwelche Zahlen und da fahren die drauf ab.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 23.1.2020)

Was sich hier zeigt, ist eine gesellschaftliche Konstellation, die nicht nur den Wahrnehmungshorizont der Beschäftigten, sondern auch die Entfaltung ihrer Fähigkeiten im Interesse von dringend benötigten sozial-ökologischen Innovationen systematisch begrenzt. Die Begrenzung des Wahrnehmungshorizonts bezieht sich dabei nicht nur auf die Transformation von Mobilität, sondern auch auf die Rolle, die die Beschäftigten aufgrund ihrer Fähigkeit, kollektiv komplexe Prozesse zu organisieren, unter anderen gesellschaftlichen Bedingungen spielen könnten. Wenn ein Betriebsrat seine Einsicht, dass die Belegschaft bzw. der Betriebsrat eigentlich das Unternehmen steuere, selbst als „total überheblich“ bezeichnet, dann drückt sich darin die verinnerlichte Norm kapitalistischer Eigentumsverhältnisse aus, die durch diese Einsicht in letzter Konsequenz in Frage gestellt wird. Den Beschäftigten eröffnen sich aufgrund ihrer Qualifikationen und ihrer gesellschaftlichen Stellung Denk- und Handlungshorizonte, vor deren Implikationen sie gleichzeitig zurückschrecken.

Unter welchen Voraussetzungen ließe sich eine solche Konstellation der systematischen Einschränkung gesellschaftlicher Möglichkeiten problematisieren bzw. politisieren? Was würde es überhaupt bedeuten, sie zu politisieren und die Beschäftigten in die Lage zu versetzen, das

Konversionspotenzial, das sie implizit oder explizit in ihren eigenen Fähigkeiten erkennen, tatsächlich auszuschöpfen? Um diese Fragen soll es im nun folgenden letzten Abschnitt des Kapitels gehen.

5. Transformationskonflikte und Dialektik der Konversion

5.1. Politische Kämpfe und moralische Ökonomie

Wie gesehen, liegt das Szenario einer sozial-ökologischen Transformation der Mobilität jenseits des Vorstellungshorizonts der meisten von uns Befragten. Privatkapitalistische Eigentumsverhältnisse gelten ebenso als gegeben wie die Dominanz des Autos als Fortbewegungsmittel. Das könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass unsere Erhebungen zum großen Teil in eine Phase fielen, in der sich die Autoindustrie scheinbar vom Dieselskandal erholt hatte und sich die mit den technischen Entwicklungen in Richtung Elektromobilität und Digitalisierung verbundenen Umbrüche zumindest in der Auftragslage vieler Zulieferer noch nicht bemerkbar machten. Gegen Ende unserer Erhebungen zeichneten sich die negativen Beschäftigungswirkungen, die die technologischen Umbrüche gerade auch in den Zulieferunternehmen zeitigen, dagegen schon deutlicher ab. Legt man nun eine Einsicht aus der Konversionsdebatte der 1980er Jahre zugrunde, der zufolge es „nicht in erster Linie ein Wertewandel oder höheres Anspruchsniveau, sondern [...] die Krisen und Probleme [sind], die zur Kritik an Inhalt und Organisation der heutigen Industriearbeit führen“ (Neumann/Stolz 1985: 146), dann liegt die Annahme nahe, dass die gleiche Erhebung heute zu veränderten Ergebnissen führen würde. Das gilt erst recht angesichts der Erfahrungen mit der Corona-Pandemie. Allerdings förderte auch unsere Untersuchung, wie gesehen, punktuell ein Bewusstsein von der ökologischen Krise zutage, in dessen letzter Konsequenz die Überwindung der Automobilität in ihrer heutigen Form liegen könnte. Außerdem kontrastierte die erwartete Modernisierung und Diversifizierung des Verbrennungsmotors durchgängig mit einem großen Vertrauen der Beschäftigten in ihre eigenen Kompetenzen, die sich auch für Konversionsstrategien nutzen ließen.

Entscheidend ist nun, inwieweit das festgestellte „disparate Bewusstsein“ der Lohnabhängigen (Dörre u.a. 2013) – hier die Erwartung, dass eine ökologisch modernisierte bzw. diversifizierte Automobilität fort dauern wird, dort das Wissen um die eigenen Kompetenzen und die Einsicht in die ökologische Krise – weniger einen statischen Zustand als einen dynamischen Widerspruch darstellt, der ein transformatorisches Potenzial in Richtung Demokratisierung und Gebrauchswertorientierung beinhaltet. Das wäre gleichsam das umgekehrte *business as usual* kapitalistischer Transformation, also der gut dokumentierten Tendenz des Kapitalismus, Kritik – und sei sie noch so grundsätzlich – in ein Moment der eigenen Modernisierung zu transformieren (Boltanski/Chiapello 2003): Das disparate Bewusstsein könnte eine Dynamik freisetzen, die nicht einfach nur in Modernisierungs- und Diversifizierungsstrategien resultiert bzw. von diesen eingehegt wird, sondern die darüber hinaus in Richtung grundlegender Veränderungen drängt. Man könnte in diesem Fall von einer „Dialektik der Konversion“ sprechen.

In der Konflikttypologie von Michael Burawoy (1979) ließe sich dies als Übergang von ökonomischen zu politischen und ideologischen Kämpfen beschreiben. Bei ökonomischen Kämpfen handelt sich um *bargaining*-Prozesse zwischen Beschäftigten und Management über Leistungsnormen. Sie folgen den existierenden Spielregeln der Konfliktaustragung und affirmieren damit den Status Quo betrieblicher Herrschaftsverhältnisse. Politische Kämpfe machen die Spielregeln, d.h. die Gestaltung des Arbeitsprozesses, selbst zum Gegenstand. Es geht darum, wer den Arbeitsprozess in welcher Weise kontrolliert. Oft kämpfen die Beschäftigten hier gegen neue, ihr Wissen und ihre Erfahrungen missachtende Vorgaben seitens des Managements, die den Ablauf des Arbeitsprozesses effizienter gestalten sollen, dabei jedoch nicht selten das Gegenteil erreichen: „workers actively struggle against management to defend the conditions for producing profit.“ (ebd.: 72) Davon berichten auch die von uns befragten Betriebsräte, vor allem jene, die in Zweigwerken von großen OEMs arbeiten, in denen eine ständige Restrukturierung der Produktion an der Tagesordnung ist: „Das kommt total überheblich, aber ist tatsächlich so. Das haben wir schon öfter so gehabt und haben den absoluten Wahnsinn verhindern können.“ (Fokusgruppe/Betriebsrat 1, 23.1.2020) Hier liegt Burawoy zufolge ein Widerspruch vor, der ein transformatorisches Potenzial beinhaltet: „if the self-organization of workers is necessary for the survival of capitalism, it also questions the foundations of capitalism.“ (Burawoy 1979: 73) In den ideologischen Kämpfen wird dieser Widerspruch manifest: Hier treten das Klassenverhältnis und der Klassenwiderspruch offen zutage, und die kapitalistischen Produktionsverhältnisse selbst stehen zur Disposition.

Auch wenn unsere Untersuchungen kaum Anhaltspunkte für den Übergang von politischen zu ideologischen Kämpfen liefern, deuten sie doch auf das Vorhandensein einer moralischen Ökonomie der Lohnabhängigen hin, d.h. eines Gerechtigkeitsempfindens, das sich aus dem Vertrauen in die eigenen Wissensbestände und Kompetenzen speist, das aber sowohl durch betriebliche Restrukturierungen als auch durch gesellschaftliche Entwicklungen verletzt wird – hier vor allem durch den Übergang zur Elektroautomobilität, die für ökologisch wenig sinnvoll und für sozial exklusiv gehalten wird (vgl. Hürtgen/Voswinkel 2014). Insofern ließe sich durchaus auf ein sozial-ökologisches und wirtschaftsdemokratisches Transformationspotenzial schließen. Allerdings wird dieses von den vorherrschenden Normalitätsvorstellungen im Hinblick auf Eigentumsverhältnisse und Mobilitätsmuster überlagert und – dies gilt für die von ständigen Restrukturierungen besonders betroffenen Beschäftigten von OEM-Zweigwerken – von den disziplinierenden Wirkungen einer auf Dauer gestellten Unsicherheit an seiner Entfaltung gehindert.

5.2. Betriebliche und lebensweltliche Erfahrungen

Wie ließe sich das Potenzial dennoch aktualisieren? Um diese Frage zu beantworten, müssen die Widersprüche in den Wahrnehmungen und Erfahrungen der Beschäftigten etwas genauer ausgeleuchtet werden. Auffällig ist, dass der starken Erwartung, nach der die (ökologisch modernisierte bzw. diversifizierte) Automobilität auch zukünftig die dominante Form der Fortbe-

wegung sein werde, eine Kritik an der sozial-ökologischen Destruktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenübersteht. Das gilt nicht nur, wie gesehen, für die Elektroautomobilität, sondern für den MIV und dessen Wachstum im Allgemeinen. Einem Betriebsrat zufolge müssen wir „uns schon zusammenreißen, weil sonst vergiften wir uns völlig.“ (Interview/Betriebsrat, 13.3.2019) Ein anderer Betriebsrat erwähnt Kollegen, „die sich grundsätzlich Gedanken machen: Wie schaut das gesamtökologisch und gesamtenergetisch aus? CO₂-Fußabdruck etc. von welcher Technologie wie und wo auch?“ (Interview/Betriebsrat, 5.6.2019)

Teilweise wird der Widerspruch zwischen Umweltbewusstsein und eher autozentrierter Zukunftserwartung dadurch aufzulösen versucht, dass die Verantwortung an den Staat delegiert wird, der für die ökologisch erforderlichen Rahmenbedingungen zu sorgen habe. Eine andere Form der Widerspruchsbearbeitung besteht in einer Relativierung des Beitrags der Automobilität zur ökologischen Krise. Der Manager eines Mobilitätsclusters, eines Zusammenschlusses von Unternehmen der Autoindustrie, Luftfahrt und Eisenbahnindustrie auf regionaler Ebene, hebt in diesem Zusammenhang hervor: „Und worüber man gar nicht spricht, ist die Schifffahrt. [...] Wir haben über 200.000 Schiffe auf der Welt, die herumfahren, wo nur ein einziges Schiff so viel ausstößt, wie Millionen von Pkw.“ (Interview/Mobilitätscluster, 6.12.2018) Ganz ähnlich äußert sich ein Betriebsrat, allerdings im Unterschied zu dem zitierten Manager nicht ohne seiner Einschätzung sogleich eine selbstkritische Wendung zu geben: „Ich muss nur auch zum Schutz unseres Unternehmens sagen, dass wir nicht die Hauptvergifter sind. Ich weiß, das kennen wir von allen. Die Schiffsunternehmen sagen: ‚Wir alleine sind es nicht‘, die Luftfahrtunternehmen sagen: ‚Wir alleine sind es nicht‘, und ich sitze jetzt da und sage: ‚Wir alleine waren es nicht‘.“ (Interview/Betriebsrat, 13.3.2019) Die Identifikation mit dem Unternehmen wird hier überlagert von einer impliziten Kritik an dessen Verantwortung für die ökologische Krise, ohne dass diese Kritik gleichwohl wirkmächtig werden könnte.

Letztlich befinden sich die von uns befragten Betriebsrät*innen und Gewerkschafter*innen in einem *unter den gegebenen Bedingungen* nicht auflösbaren Konflikt zwischen ihrer Einsicht in die Nicht-Nachhaltigkeit der Automobilität und der Verantwortung, die sie für die Arbeitsplätze ihrer Kolleg*innen tragen. Einer der Befragten charakterisiert diesen Konflikt und dessen Implikationen für gewerkschaftliches Handeln sehr treffend: „Ich glaube, dass sich das, was wir machen, am besten beschreiben lässt, dass es darum geht, Dinge auszutarieren und dort, wo Sachen zueinander in einem Widerspruch stehen, zu schauen, was ist das höherwertige Gut. Und sehr oft ist halt das individuelle Interesse, das Leute haben, in einem Widerspruch zum gesellschaftlichen Interesse. [...] Wenn du den fragst, was er davon hält, da wird sich jeder fragen, was das für ihn persönlich heißt und wenn du rechnen kannst, dass in Zukunft von zehn Mechanikern sieben keine Arbeit mehr haben, dann wird er eher dagegen sein. Der will aber trotzdem nicht den ganzen Dreck fressen, den die Autos rausblasen. Und wir sind als Gewerkschaften durchaus in einer Situation, wo es darum geht, mit solchen Widersprüchen umzugehen.“ (Interview/Gewerkschaft, 25.1.2019)

Interessant ist diese Äußerung allerdings auch insofern, als sich hier ein weiterer Konflikt andeutet, der mit dem zwischen individueller Arbeitsplatzsicherheit und kollektiver ökologischer Rationalität zusammenhängt, jedoch nicht mit ihm identisch ist, ihn vielmehr überlagert und

gegebenenfalls auch dynamisieren könnte. Es handelt sich um den Rollenkonflikt zwischen Arbeitsplatzbesitzer*in einerseits und Gesellschaftsmitglied, Privatmensch oder Familienmutter bzw. -vater andererseits, in dem sich die Beschäftigten notwendigerweise befinden. Die aus der Perspektive des oder der einzelnen Beschäftigten eher abstrakte kollektive ökologische Rationalität wird in diesem Konflikt individuell und konkret, d.h. sie wird lebensweltlich erfahrbar – oder, in den Worten von Kathrin Grabietz und Kerstin Klein (2019: 37): „Das Spannungsverhältnis zwischen kapitalistischer Produktionsweise und Umweltzerstörung wird in all seiner Komplexität in der Lebenswirklichkeit der Kolleg*innen deutlich. Sie sind nicht lediglich Beschäftigte einer klimaschädlichen Industrie, sie leben ebenso in Städten ohne saubere Luft und haben Kinder, die an Freitagen für ihr Recht, diese Erde auch in Zukunft bewohnen zu können, auf die Straße gehen.“

Aus der lebensweltlichen Erfahrbarkeit von Umweltzerstörung folgt nun nicht zwangsläufig, dass die Beschäftigten auch als *Produzent*innen* ihr Wissen, ihre Kompetenzen und ihre Widerständigkeit im Interesse einer sozial-ökologischen Transformation aktivieren. Was unsere Befunde allerdings nahelegen, ist, dass ein Resonanzboden für entsprechende gewerkschaftliche und politische Strategien existiert. Dieser wird jedoch bislang kaum bespielt. Eher tendieren die Gewerkschaften dazu, ihre Klientel zu unterfordern und die Lohnabhängigen auf ihre Rolle als Arbeitsplatzbesitzer*innen zu reduzieren (vgl. Brand 2019). Das mag in Zeiten stattfindender oder anstehender Strukturbrüche organisationspolitisch nachvollziehbar sein, droht doch mit dem zu erwartenden Arbeitsplatzabbau in Kernbranchen wie der Autoindustrie die gewerkschaftliche Organisationsmacht zu erodieren, so dass der Kampf um den Erhalt von Arbeitsplätzen als vordringlich erscheint. Allerdings berauben sich die Gewerkschaften damit auch der Chance, die widerständigen Potenziale, die in den lebensweltlichen Krisenerfahrungen liegen, auszuschöpfen und die Zusammenhänge zwischen den lebens- und arbeitsweltlichen Krisen als Teil einer übergreifenden Krise der patriarchal-kapitalistischen Gesellschaftsformation zu politisieren, anders gesagt: Sie begeben sich der Chance, „to reinvent themselves as social movements, not only responsible for the working conditions of their members, but for their general living conditions as well.“ (Räthzel/Uzzell 2011: 1221) Vereinzelt wird eben dies, also die stärkere Wahrnehmung einer gesellschaftspolitischen Rolle seitens der Gewerkschaften, von deren Klientel sogar aktiv eingefordert: „Als Gewerkschaft ist man im ursächlichsten Sinne eine Interessenvertretung. Und ich glaube, das könnte man auch beim ÖGB und weiter oben ein bisschen mehr wahrnehmen, indem man den Herren Politikern sagt: ‚Okay, wir haben eine gewisse Vorstellung. Wir haben eine Vorstellung, dass es keinen Sinn macht, wenn einer arbeiten geht und nicht einmal Steuern zahlen kann dafür. [...] Wir haben eine gewisse Vorstellung, dass man nicht alles, das der Gemeinschaft gehört, einfach privatisieren kann. Weil das gehört euch nicht, ja!‘ Also ein bisschen mehr Gesellschaftspolitik“. (Interview/Betriebsrat, 5.6.2019)

Die lebensweltlichen Erfahrungen der Lohnabhängigen aufzugreifen, sie zu den Zumutungen und Brüchen in der Arbeitswelt ebenso wie zu den Fähigkeiten der Lohnabhängigen als Produzent*innen in Beziehung zu setzen und dies gleichzeitig als Chance gewerkschaftlicher Neu-

erfindung zu begreifen, dürfte umso erfolgversprechender sein, je stärker die vielfältigen gesellschaftlichen Krisen von außerbetrieblichen Akteuren politisiert werden. Das zeigt ein Blick auf die Voraussetzungen, unter denen in den 1970er und 1980er Jahren oppositionelle Gewerkschafter*innen Strategien einer „alternativen Produktion“ entwickelten. Tom Adler, der als Mitglied der „Plakat-Gruppe“ bei Daimler-Benz selbst in die einschlägigen Aktivitäten involviert war, schreibt dazu: „Der Aufschwung der Ökologie- und Anti-AKW-Bewegung in den 70er Jahren hatte große Attraktivität für und Einfluss auf undogmatische Linke in Betrieben und Gewerkschaften. Die großen Zukunftsfragen fanden ihren Niederschlag im Pausengespräch am Arbeitsplatz. Und auch in der gewerkschaftlichen Debatte, denn die Zahl linker Aktivisten und ihrer Netzwerke in den Gewerkschaften war relevant.“ (Adler 2019)²⁶ Heute, so Adler, sei es die Klimabewegung, mit der die autokritische Bewegung zurückkomme und das gesellschaftliche Umfeld für betriebliche Konversionsstrategien geschaffen werde.

Das Entstehen der Klimabewegung fällt mit einem grundlegenden, zahlreiche Arbeitsplätze gefährdenden Umbruch in der Autoindustrie zusammen.²⁷ Dessen Richtung kann die neue Bewegung insofern beeinflussen, als sie die Lohnabhängigen in doppelter Weise „anruft“: als Menschen, für die der Klimawandel, auch durch die Proteste ihrer Kinder, zunehmend zu einer lebensweltlichen Erfahrung wird, sowie als Produzent*innen, die aufgrund ihrer Qualifikationen eine zentrale Rolle in der Mobilitätswende spielen können, die also als Produzent*innen die lebensweltlichen Herausforderungen aufgreifen und sich dadurch gleichzeitig neue, gesellschaftlich sinnvolle Beschäftigungsperspektiven erarbeiten (sicherlich abgedeckt durch Arbeitszeitverkürzung). Es ist diese „organische Verbindung“ zwischen unterschiedlichen gesellschaftlichen Krisenphänomenen, die das in unseren Befragungen auf Seiten der Beschäftigten der Autoindustrie identifizierte latente Konversionspotenzial zu einem manifesten machen könnte. „Klima, Umwelt und Verkehrsfragen werden in der Periode vor uns wieder mit den sozialen Problemen zusammenfallen. Zehntausende hochqualifizierter Ingenieure, Techniker und Facharbeiter in den Autobetrieben und -regionen sind ein dafür aktivierbarer Think-Tank, wenn ihre Kreativität und Qualifikation nicht mehr wie in den letzten Jahrzehnten auf anachronistische Ziele fokussiert wird.“ (Adler 2019) Die Klimabewegung hat diesbezüglich eine Steilvorlage „geliefert“. Es scheint an der Zeit zu sein, dass gewerkschaftliche und betriebliche Akteure den Ball aufnehmen.

5.3. Die Rolle des Staates

Auch staatliche Akteure wären gefordert. Damit eine sozial-ökologische Transformation gelingen kann, werden Fragen nach einer Demokratisierung der Wirtschaft neu gestellt werden müssen, wobei Reformen und Regulierungen auf der europäischen, der nationalstaatlichen, der regionalen sowie der betrieblichen Ebene ineinandergreifen müssen (Urban 2011). Es ist davon auszugehen, dass für eine demokratische Konversion der Autoindustrie und für eine

²⁶ Siehe die ähnlichen Einschätzungen und Befunde von Blöcker (2012), Hildebrandt (2000), Pickshaus/Waclawczyk (2019), PROKLA-Redaktion (1980) und Röttger (2010).

²⁷ Zum Rationalisierungspotenzial der Umbrüche in der (deutschen) Autoindustrie siehe Fraunhofer IAO (2019).

sozial-ökologische Transformation der Mobilität eine aktive Rolle des (National-)Staates in der Industriepolitik und bei Investitionen kurz- und mittelfristig unabdingbar bleibt. Der Staat kann diese Prozesse durch gesetzliche Rahmenbedingungen, Innovationen und den Aufbau der nötigen Infrastruktur unterstützen (Falkinger 2017). Denn sozial-ökologische Transformationen erfordern Kapital und Risikobereitschaft, die Privatunternehmen nicht aufbringen. Mazzucato (2014) liefert mit ihren Beiträgen zum „unternehmerischen Staat“ wichtige theoretische Anregungen für die Debatte um die neue Rolle des Staates. Und Candeias (2011) sieht einen konkreten Ansatzpunkt, Entscheidungsmacht in die öffentliche Hand (zurück)zubringen, darin, staatliche Kapitalhilfen an die Beteiligung am Eigentum und die Vergesellschaftung von Unternehmen zu knüpfen. Die Plausibilität solcher Positionen dürfte durch die Rolle des Staates in der Corona-Krise noch unterstrichen worden sein. Der Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik (2020: 11) zufolge liegt eine zentrale Krisenerfahrung in der unübersehbaren „Renaissance des *Primats der Politik*“, die es nun für eine sozial-ökologische Transformation zu nutzen gelte: „Warum, in welchem Umfang und mit welcher Legitimation staatlichem Handeln gegenüber der Ideologie ‚mehr Markt‘ Vorrang einzuräumen ist, das lehrt auch die jüngste Krise. Was Politik grundsätzlich vermag, wenn sie handeln muss, ist auch für die Überwindung des Klimanotstands eine wichtige positive Erfahrung.“

Kurz vor der Corona-Krise skizzierte eine österreichische Gewerkschafterin im Interview das Modell einer Re-Verstaatlichung, das gerade erarbeitet werde: „Wir versuchen ja gerade ein Modell von Re-Verstaatlichung zu erarbeiten. Das geht halt eher an Klein- und Mittelbetriebe, weil es ja dieses grüne Risikokapital und Venture-Kapital gibt. Da haben wir gesagt, geht schon, machen wir es als zinsfreien Kredit und entweder ihr zahlt es nachher zurück oder wir stehen drinnen, wie die Bank im Grundbuch steht so auf die Art. Und die Idee ist damit Überbrückungen zu schaffen, wenn man sagt: der Maschinenpark muss raus und wir brauchen was Neues. [...] Und dass du sozusagen Risiken überbrückst, kannst du auch machen mit einer neuen Form der Kurzarbeit, wie es im Regierungsprogramm steht, dass du sagst, wir geben euch die staatlichen Mittel, dass ihr die Leute weiterzahlt, aber wenn das Werk rennt, zahlt ihr es uns zurück oder gebt uns Anteile.“ (Fokusgruppe/Gewerkschaft 23.01.2020)

Eine solche öffentliche Beteiligung an Unternehmen könnte mit einer erweiterten demokratischen Partizipation und Einbeziehung von Beschäftigten, Gewerkschaften, Umweltverbänden und Menschen aus der Region verbunden werden (Candeias 2011), um die Inklusivität und Legitimität der industriellen Transformation zu erhöhen (Raza et al. 2016). Denn Partizipation ermöglicht es, dass sich die Transformationen von "technologiegetriebenen" zu "gesellschaftsgetriebenen" Prozessen entwickeln, die deliberative und konfliktgetriebene Entscheidungen über zukünftige industrielle Pfade beinhalten (Hausknost/Haas 2019; Pichler et al. 2018). Die Teilhabe der von der Transformation Betroffenen ist entscheidend, um das destruktive "Jobs-gegen-Umwelt-Dilemma" auf produktive Weise aufzulösen (Barca 2019; Brand/Niedermoser 2019; Rätzzel/Uzzell 2011; Wissen 2019b). Sie ermöglicht es, das umfassende Produzent*innenwissen im Sinne einer gebrauchswertorientierten Produktion zu mobilisieren. Bislang beziehen Autohersteller Änderungsvorschläge von Beschäftigten vor allem dann ein, wenn sie bestehende Produkte und Prozesse verbessern. Der Beteiligung von Beschäftigten

an transformativeren Entscheidungen begegnen sie mit Skepsis. Die Bezüge zum "kontinuierlichen Verbesserungsprozess" (Interview/Autocluster, 06.12.2018) oder zur "Verbesserung der Arbeitsorganisation" (Interview/Betriebsrat, 14.03.2019) verdeutlichen einen Trend zu neuen Formen der Beteiligung („Neue Mitbestimmung“), die vor allem auf Effizienzgewinne und die Verbesserungen des Arbeitsablaufs ausgerichtet sind (Bierbaum 2011; Schumann 2011). Diese Verbesserungen bestehender Technologien und Produkte werden jedoch nicht der Herausforderung eines transformativen Wandels gerecht. Darüber hinaus können sie sogar Lock-ins verstärken, da die Notwendigkeit grundlegenderer Veränderungen negiert und verschoben wird (Wells/Nieuwenhuis 2012).

Dem ließe sich im Rahmen einer „beteiligungsoffene[n], bürgernahe[n] Industrie- und Strukturpolitik“ (Holzschuh et al. 2020: 136) begegnen. Wie unsere Befunde zeigen, öffnet sich dafür gerade ein Gelegenheitsfenster. In vielen Unternehmen stehen aufgrund des Wandels von Mobilitätsmustern grundlegende Veränderungen an. Sie treffen auf ein gesellschaftliches Umfeld, das durch eine zunehmende lebensweltliche Relevanz und Politisierung der ökologischen Frage gekennzeichnet ist. Gewerkschaften und Betriebsräte könnten – unterstützt durch den „Unternehmerstaat“ (Mazzucato), wie er sich in der Corona-Krise gezeigt hat – dazu beitragen, die Veränderungen in Richtung einer sozial-ökologischen Transformation voranzutreiben. Gepaart mit Arbeitszeitverkürzungen, Wirtschaftsdemokratie und der Aktivierung des Produzent*innenwissens wären eben jene sozial und ökologisch sinnvollen Beschäftigungsperspektiven zu entwickeln, die aus einer bloßen Modernisierung und Diversifizierung der Automobilität kaum resultieren dürften.

Literatur

Adler, Tom (2019), Auto, Umwelt, Verkehr? Produktionskonversion revisited, *SoZ. Sozialistische Zeitung*, Köln.

Aiginger, Karl/Sieber, Susanne (2009), *Industriepolitik in Österreich*, Wien.

Altenburg, Tilman/Rodrik, Dani (2017), Green industrial policy: Accelerating structural change towards wealthy green economies, *Green Industrial Policy*.

Andreoni, Antonio/Chang, Ha-Joon (2016), Industrial policy and the future of manufacturing, *Economia e politica industriale* 43 (4), S. 491-502.

Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik (2020), *Solidaritätspakt zur Krisenbewältigung. SONDERMEMORANDUM zur Corona-Krise als Ergänzung zum MEMORANDUM 2020*, Bremen, <https://www.alternative-wirtschaftspolitik.de/de/article/10656348.sondermemorandum-zur-corona-krise-als-erg%C3%A4nzung-zum-memorandum-2020.html> (abgerufen am 20.05.2020).

- Arbeitskreis Strategic Unionism (2013), Jenaer Machtressourcenansatz 2.0., in: Schmalz, Stefan/Dörre, Klaus (Hg.), *Comeback der Gewerkschaften? Machtressourcen, innovative Praktiken, internationale Perspektiven*, Frankfurt, S. 345-375.
- Bank Austria (2018), *Branchenbericht Fahrzeugherzeugung*, <https://www.bankaustria.at/files/Fahrzeugherzeugung.pdf> (abgerufen am 30.6.2019).
- Barca, Stefania (2019), The Labor(s) of Degrowth, *Capitalism Nature Socialism* 30 (2), S. 207-216.
- Bartenstein, Martin (1993), Die verstaatlichte Industrie, *Österreichisches Jahrbuch für Politik*, S. 575–597.
- Becker, Karina/Ehrlich, Martin/Holzschuh, Madeleine (2019), Das Wertschöpfungssystem Automobil im Umbruch. Soziale und ökologische Transformation zusammendenken, in: Dörre, Klaus/Rosa, Hartmut/Becker, Karina/Bose, Sophie/Seyd, Benjamin (Hg.), *Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften*, Wiesbaden, S. 245-258.
- Becker, Peter (2009), *The modernization of European Cohesion policy*, German Institute for International and Security Affairs.
- Beer, Elisabeth/Ederer, Brigitte (1987), Industriepolitik der österreichischen Banken, *Wirtschaft und Gesellschaft* 13 (3), S. 353-370.
- Belitz, Heike/Gornig, Martin (2020), Batteriezellen aus Europa?, *Wirtschaftsdienst* 100 (1), S. 5.
- Bierbaum, Heinz (2011), Nach dem Stakeholder-Value-Prinzip? Chancen für eine nachhaltige und sozial verantwortliche Unternehmenspolitik, in: Meine, Hartmut/Schumann, Michael/Urban, Hans-Jürgen (Hg.), *Mehr Wirtschaftsdemokratie wagen!* Hamburg, S. 112-22.
- Blöcker, Antje (2012), *Sozial-ökologische Erweiterungen oder sozial-ökologischer Umbau der Industrie? Beispiele aus der betrieblichen Praxis*, Dialog Nr. 8 der Gemeinsamen Arbeitsstelle IG Metall und Ruhr Universität Bochum, Bochum.
- Blöcker, Antje (2020), Transformation auf Hochtouren, Konversion noch auf Sparflamme. Automobilhersteller und Zulieferindustrie in Berlin, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt in der Transformation, in: Blöcker, Antje/Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine (Hrsg.), *Auto- und Zulieferindustrie in der Transformation – Beschäftigtenperspektiven aus fünf Bundesländern*, Frankfurt am Main, S. 8-77.
- Boltanski, Luc/Chiapello, Ève (2003), *Der neue Geist des Kapitalismus*, Konstanz.

- Bormann, René/Fink, Philipp/Holzapfel Helmut/Rammler, Stephan/Sauter-Servaesm Thoas/Tielmann, Heinrich/Waschke, Thomas/Weirauch, Boris (2018), *Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie: Transformation by Disaster oder by Design?* Friedrich-Ebert-Stiftung, <https://www.fes.de/abteilung-wirtschafts-und-sozialpolitik/studie-zukunft-der-automobilbranche> (abgerufen am 10.03.2020).
- Brand, Ulrich (2019), In der Wachstumsfalle. Gewerkschaften und der Klimawandel, *Blätter für deutsche und internationale Politik* (7), S. 79-88.
- Brand, Ulrich/Niedermoser, Kathrin (2019), The Role of Trade Unions in Social-Ecological Transformation: Overcoming the Impasse of the Current Growth Model and the Imperial Mode of Living, *Journal of Cleaner Production* 225, S. 173-180.
- Buch-Hansen, Hubert/Wigger, Angela (2010), Revisiting 50 years of market-making: The ne-liberal transformation of European competition policy, *Review of International Political Economy* 17 (1), S. 20-44.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019a), *Made in Germany: Die Industriestrategie 2030*, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/industriestrategie-2030.html> (abgerufen am 05.03.2020).
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019b), *A Franco-German Manifesto for a European Industrial Policy Fit for the 21st Century*, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/F/franco-german-manifesto-for-a-european-industrial-policy.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (abgerufen am 05.03.2020).
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018), #mission2030 *Österreichische Klima- und Energiestrategie*, <https://www.bmlrt.gv.at/service/publikationen/umwelt/umweltinvestitionen-des-bundes-2018-zahlenundfakten.html> (abgerufen am 03.03.2020).
- Burawoy, Michael (1979), *Manufacturing Consent. Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*, Chicago.
- Busch, Jonathan/ Foxon, Timothy/Taylor, Peter (2018), Designing industrial strategy for a low carbon transformation, *Environmental Innovation and Societal Transitions* 29, 114-125.
- Candeias, Mario (2011), Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie, in: *Globale Ökonomie des Autos: Mobilität, Arbeit, Konversion*, Hamburg, S. 253-271.
- Cerny, Josef (2014), 40 Jahre Arbeitsverfassungsgesetz, in: *DRdA*, H. 353, S. 478-487.

- Dörre, Klaus/Holst, Hajo/Matuschek, Ingo (2013), Zwischen Firmenbewusstsein und Wachstumskritik. Subjektive Grenzen kapitalistischer Landnahmen, in: Dörre, Klaus/Happ, Anja/Matuschek, Ingo (Hg.), *Das Gesellschaftsbild der LohnarbeiterInnen. Soziologische Untersuchungen in ost- und westdeutschen Industriebetrieben*, Hamburg, S. 198-262.
- Eder, Julia/Schneider, Etienne/Kulke, Roland/König, Claus-Dieter (2018), From Mainstream to Progressive Industrial Policy, *Journal Für Entwicklungspolitik* 34 (3/4), S. 4-14.
- Europäische Kommission (2019a), *Der europäische Grüne Deal*, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF (abgerufen am 20.05.2020).
- Europäische Kommission (2019b), *Kommission genehmigt Milliardenförderung durch sieben EU-Staaten für paneuropäische Innovationen bei Batterien*, https://ec.europa.eu/germany/news/20191209batterien_de (abgerufen am 05.03.2020).
- Europäische Kommission (2017), *Investitionen in eine intelligente, innovative und nachhaltige Industrie. Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU*.
- Europäische Kommission (2014a), *Für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie*.
- Europäische Kommission (2014b), *Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation*.
- Europäische Kommission (2010a), *Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum*.
- Europäische Kommission (2010b), *Eine integrierte Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung*.
- Falkinger, Josef (2017), Staat oder Markt? Gedanken zur wirtschaftspolitischen Ausrichtung der SPÖ, *Blog der Sektion 8*, http://blog.sektionacht.at/wp-content/uploads/2017/02/Staat-oder-Markt_Falkinger.pdf (abgerufen am 02.03.2020).
- Flecker, Jörg/Hermann, Christoph (2009), Das Modell Österreich im Wandel, in: Hermann, Christoph/Atzmüller, Roland (Hg.), *Die Dynamik des "österreichischen Modells". Brüche und Kontinuitäten im Beschäftigungs- und Sozialsystem*, Berlin, S. 17-44.
- Fraunhofer IAO (2019), *ELAB 2.0. Wirkung der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland*, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Stuttgart.

- FV Fahrzeugindustrie (2019), *Statistikjahrbuch*, https://www.fahrzeugindustrie.at/zahlen-fakten/statistikjahrbuch/fachverband-auf-einen-blick/?no_cache=1 (abgerufen am 02.07.2019).
- Gaddi, Matteo/Garbellini, Nadia (2019), *Automotive and Electric Mobility*, Brüssel, <https://www.martin-schirdewan.eu/wp-content/uploads/2019/12/Automotive-electric-mobility.pdf> (abgerufen am 02.03.2020).
- Gedenkstätte Gusen (2019), *Steyr-Daimler-Puch AG*, <https://www.mauthausen-memorial.org/de/Gusen/Das-Konzentrationslager/Zwangsarbeit/Steyr-Daimler-Puch-AG-> (abgerufen am 04.03.2020).
- Gewerkschaftlicher Linksblock (2005), *Der Steyr-Streik im Jänner 1990*, <http://www.glb.at/article.php/20060220211228177> (abgerufen am 03.03.2019).
- Giordano, Thierry (2015), Integrating industrial policies with innovative infrastructure plans to accelerate a sustainability transition, *Environmental Innovation and Societal Transitions* 14, S. 186-188.
- Gommel, Henrik/Leidl, Clemes/Lemmer, Christina/Ludwig, Bertram/Bacher, Christian (2016), *E-MAPP. E-Mobility and the Austrian Production Potential*, URL: <https://www.klimafonds.gv.at/press/e-mobilitaet-bietet-potential-fuer-bis-zu-33-900-jobs-und-31-mrd-euro-wertschoepfung-in-oesterreich-bis-2030/> (abgerufen am 20.03.2020)
- Grabietz, Katharina/Klein, Kerstin (2019), FairWandel. Für eine Industriegesellschaft, die weder Mensch noch Klima auf der Strecke lässt, *Sozialismus* 6, S. 36-38.
- Haas, Tobias (2018), Das Ende des Autos wie wir es kannten? Automobile Subjektivitäten im Wandel?, *Prokla* 193, S. 545-559.
- Haipeter, Thomas/Banyuls, Josep (2007), Labour on the defensive? Globalization and labour relations in the automotive industry, *Leviathan* 35, S. 373-400.
- Hausknost, Daniel/Haas, Willi (2019), The Politics of Selection: Towards a Transformative Model of Environmental Innovation, *Sustainability* 11 (2), S. 506.
- Hautmann, Hans (2006), Die Bedeutung des verstaatlichten Wirtschaftssektors für die Entwicklung der 2. Republik, *Mitteilungen der Alfred Klahr Gesellschaft* 3, Wien.
- Herod, Andrew (2001), Implications of Just-in-Time Production for Union Strategy: Lessons from the 1998 General Motors-United Auto Workers Dispute, *Annals of the Association of American Geographers* 90(3), S. 521-547.

- Hildebrandt, Eckart (2000), Flexible Arbeit und nachhaltige Lebensführung, in: Hildebrandt, Eckart (Hg.), *Reflexive Lebensführung. Zu den sozialökologischen Folgen flexibler Arbeit*, Berlin, S. 271-310.
- Hildermeier, Julia/Villareal, Axel (2011), Shaping an emerging market for electric cars: How politics in France and Germany transform the European automotive industry, *European Review of Industrial Economics and Policy* 3.
- Holzschuh, Madeleine/Becker, Karina/Dörre, Klaus/Ehrlich, Martin/Engel, Thomas/Hinz, Sarah/Sinne, Ingo/Sittel, Johanna (2020), „Wir reiten das Pferd, bis es tot ist!“ Thüringens Auto- und Zulieferindustrie in der Transformation, in: Blöcker, Antje/Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine (Hrsg.), *Auto- und Zulieferindustrie in der Transformation – Beschäftigtenperspektiven aus fünf Bundesländern*, Frankfurt am Main, S. 78-138.
- Hürtgen, Stefanie/Voswinkel, Stephan (2014), *Nichtnormale Normalität? Anspruchslogiken aus der Arbeitnehmermitte*, Baden-Baden.
- Industriemagazin (2019). Österreichs Industrie in Zahlen, *Industriemagazin* 7, S. 34-35.
- Jungwirth, Georg (2019): *Warum sich Hidden Champions nicht zu verstecken brauchen*, URL: <https://www.viennaregion.at/de/home/news-stories/39/Warum-sich-Hidden-Champions-nicht-zu-verstecken-brauchen> (abgerufen am 13.05.2020)
- Keuschnigg, Christian/Becker, Brigitte/Sardavar, Sascha (2017), *Innovationsland Österreich F&E, Unternehmensentwicklung und Standortattraktivität*, https://www.rat-fte.at/files/rat-fte-pdf/publikationen/2017/170606_Innovationsland%20Oesterreich_WPZ.pdf (abgerufen am 04.03.2020).
- Kleebinder, Hans-Peter (2019), *Auf der Siegerstraße bleiben. Automotive Cluster der Zukunft bauen*, Szenarien-Analyse und Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Vereinigung der Österreichischen Industrie (IV), https://www.bmvit.gv.at/dam/jcr:d4cd8918-4839-432f-a696-34c55e431211/191125_C4%20Mobilitaetsstudie_FINAL_.pdf (abgerufen am 04.03.2020).
- Krenmayr, Nora/Wawerda, Esther (2020), Cars for Future? Zukunftsvorstellungen über (Auto)Mobilität von Seiten technikwissenschaftlicher Akteur*innen, *Social Ecology Working Paper* 185.
- Kurier (1976), *Die 100 größten Unternehmen Österreichs*, August 1976.

- Lengauer, Lukas/Wukowitsch, Florian (2010), Globale Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie unter besonderer Berücksichtigung der Strukturen und Politiken in Mittel- und Osteuropa, in: Fischer, Karin/Reiner, Christian/Staritz, Cornelia (Hg.), *Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung*, Wien, S. 201-221.
- Ludwig, Carmen/ Simon, Hendrik (2019), Solidarität statt Standortkonkurrenz. Transnationale Gewerkschaftspolitik entlang der globalen Automobil-Wertschöpfungskette, in: Ludwig, Carmen/Simon, Hendrik/Wagner, Alexander (Hg.), *Entgrenzte Arbeit, (un)begrenzte Solidarität? Bedingungen und Strategien gewerkschaftlichen Handelns im flexiblen Kapitalismus*, Münster, S. 198-212.
- Lütkenhorst, Wilfried/Altenburg, Tilman/Pegels, Anna/Vidican, Georgeta (2014), Green industrial policy: Managing transformation under uncertainty, *Deutsches Institut für Entwicklungspolitik Discussion Paper 28*.
- Manager Magazin (2019), *EU-Gigafactory - der zweite Batteriezellen-Verbund steht* (06.09.2019), <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/energie/batteriezellen-konsortium-varta-bmw-basf-bilden-zweite-eu-gigafactory-a-1285531.html> (abgerufen am 20.05.2020).
- Manderscheid, Katharina (2020), Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs, in: Brunnengraber, Achim/Haas, Tobias (Hg.), *Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*, Bielefeld (i.E.).
- Mayer, Erich (2017), *Puch-Werk II – im Wandel der Zeit*, Weishaupt-Verlag.
- Mazzucato, Mariana (2014), *The entrepreneurial state*, New York.
- Mazzucato, Mariana (2015), The green entrepreneurial state, in: Scoones, Ian/Leach, Melissa/Newell, Peter (eds.), *The politics of green transformations*, New York, S. 134-152.
- Morgan, Sam (2019), EU looks into ‚Airbus-style‘ Franco-German battery plans, *Euractiv.com* (03.04.2019).
- Moussa, Josef (2017), *The Comeback of Industrial Policy in Europe-The Rejuvenation of a Contested Policy Field*, Universität Wien.
- Mosser, Alois/Bruner, Gerhard (2007), *Autoland Österreich 1907 – 2007*, Festschrift aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der Interessenvertretung der Österreichischen Fahrzeugindustrie, Wien.

- Neumann, Horst/Stolz, Günther (1985), Alternative Produktion und Strukturpolitik, in: Mehrens, Klaus (Hg.), *Alternative Produktion. Arbeitnehmerinitiativen für sinnvolle Arbeit*, Köln, S.139-159.
- Nienaber, Michael (2019), France, Germany to support battery cell consortium including PSA, Saft, *Reuters* (29.04.2019).
- OTS (2019), *Neue Ideen beleben den alten Traum von der Brennstoffzelle*, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190517_OT0013/neue-ideen-beleben-den-alten-traum-von-der-brennstoffzelle (abgerufen am 30.7.2019).
- Pegels, Anna/ Lütkenhorst, Wilfried (2014), Is Germany's energy transition a case of successful green industrial policy? Contrasting wind and solar PV, *Energy Policy* 74, S. 522-534.
- Perz, Bertrand (1996), Politisches Management im Wirtschaftskonzern. Georg Meindl und die Roll des Staatskonzerns Steyr-Daimler-Puch bei der Verwirklichung der NS-Wirtschaftsziele in Österreich, in: Kaienburg, Hermann (Hg.) (1996). *Konzentrationslager und die deutsche Wirtschaft 1993-1945*, Opladen, S. 95-113.
- Pfäfflin, Heinz/Biehler, Hermann/Schwarz-Kocher, Martin (2019), Zentrale Entwicklungstrends in der Automobilindustrie, Studie im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung, in: Schwarz-Kocher, Martin/Krzywdzinski, Martin/Korflür, Inger (Hg.), *Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie*, <https://www.boeckler.de/11145.htm?projekt=2014-796-1#> (abgerufen am 04.03.2020).
- Pichler, Melanie/Brand, Ulrich/Görg, Christoph (2018), The Double Materiality of Democracy in Capitalist Societies: Challenges for Social-Ecological Transformations, *Environmental Politics*, S. 1-21.
- Pickshaus, Klaus/Waclawczyk, Maximilian (2019), Arbeit und Ökologie in der Transformationsperspektive, in: Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hg.), *Jahrbuch Gute Arbeit 2019. Transformation der Arbeit – Ein Blick zurück nach vorn*, Frankfurt am Main, S. 91-103.
- PROKLA-Redaktion (1980), „Die Arbeiter sind nicht bereit, sich einem wahnwitzigen Arbeitstempo zu unterwerfen, um Autos zu produzieren, die von vornherein reif für den Müll sind!“ Round Table der PROKLA-Redaktion mit Gewerkschaftern und Gewerkschafts-Wissenschaftlern zu Problemen der Arbeitsbedingungen, der Technologieentwicklung und der Gewerkschaftspolitik in der ökonomischen Krise, *Prokla* 10 (2), S. 107-132.
- Pröbstling, Karl (1980), Symposium: Kontrolle und Mitbestimmung in der Gemeinwirtschaft, *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, H. 3, S. 363-368.

- PwC (2018), *Österreichs Automobilzulieferer auf Kurs? Automotive Studie 2018*, URL: <https://www.pwc.at/de/branchen/automotive/oesterreichs-zulieferer-im-fokus.html> (abgerufen am 29.6.2019).
- PwC (2017), *Österreichs Zulieferer im Fokus. Automotive Studie 2017*, <https://www.pwc.at/de/branchen/automotive.html> (abgerufen am 23.03.2020).
- Räthzel, Nora/Uzzell, David (2011), Trade Unions and Climate Change: The Jobs versus Environment Dilemma, *Global Environmental Change* 21 (4), S. 1215-1223.
- Raza, Werner/Staritz, Cornelia/Grumiller, Jan (2016), *Framework to Assess Institutional Setups for Industrial Policies*.
- Rodrik, Dani (2008), Normalizing industrial policy, *World Bank Working Paper* 3, Washington.
- Röttger, Bernd (2010), Strategieprobleme beim Umbau kapitalistischer Produktion, *LuXemburg* 3, S. 70-79.
- Rutherford, Tod/Holmes, John (2008), The flea on the tail of the dog': power in global production networks and the restructuring of Canadian automotive clusters, *Journal of Economic Geography* 8, S. 519–544
- Schneider, Herwig/Luptacik, Peter/Haas, Roman/Popko, Roman/Demirol, Daran (2018), *Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der automotiven Zulieferindustrie*, https://www.metalltechnischeindustrie.at/fileadmin/content/Dokumente/Branchenbetreuung/ARGE_Automotive_Zulieferindustrie/Publikationen/Brosch%C3%BCre_Automotive_Zulieferindustrie_2018.pdf (abgerufen am 21.05.2020).
- Schumann, Michael (2011), Zukunft der Mitbestimmung, in: *Zukunft der Demokratie, Demokratie der Zukunft*, Hannover, S. 66-76.
- Stiglitz, Joseph/Lin, Justin/Monga, Célestin (2013), The Rejuvenation of Industrial Policy, *Policy Research Working Paper* 6628, Washington.
- Streicher, Rudolf (2015), Verstaatlichte hat die Steuerzahler nichts gekostet, in: Cordt, Herbert (Hg.), *Auf der Überholspur*, Wien.
- Talós, Emmerich (2005), Mitbestimmung unter geänderten politischen und sozialen Rahmenbedingungen, in: Grillberger, Konrad (Hg.), *30 Jahre Arb.VG*, Wien, S. 37-60.

- Tatje, Claas (2020), *Peter Altmaier warnt EU-Kommission vor schärferen Abgasregeln*, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2020-02/green-deal-peter-altmaier-autoindustrie-abgasregeln-klimaschutz> (abgerufen am 13.03.2020).
- Teufelsbauer, Werner (1986), Bremsen lockern statt Gasgeben! Ein Plädoyer für eine seriöse Regulierungsdiskussion in Österreich, *Wirtschaftspolitische Blätter* 6, S. 708-720.
- Trippl, Michaela/Oinas, Päivi/Höyssä, Maria (2018): Regional industrial Transformations in the interconnected global economy, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11(2), S. 227–240.
- Unger, Brigitte (2006), Zählt der Austrokeynesianismus zur gesellschaftskritischen Ökonomie? *Kurswechsel* 6, S. 66-78.
- Ungerböck, Luise (2019), Bremsspuren in Österreichs Autoindustrie werden sichtbar, *DerStandard* (06.10.2019).
- Umweltbundesamt (2019), *Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030*, Wien.
- Urban, Hans-Jürgen (2011), Wirtschaftsdemokratie des 21. Jahrhunderts. Konturen und Realisierungsbedingungen eines gesellschaftlichen Transformationsprojektes, in: Meine, Hartmut/Schumann, Michael/ Urban, Hans-Jürgen (Hgs.), *Mehr Wirtschaftsdemokratie wagen!* Hamburg, S. 42-67.
- van Apeldoorn, Bastiaan (2002), *Transnational Capitalism and the Struggle over European Integration*, London.
- Wells, Peter/Nieuwenhuis, Paul (2012), Transition failure: Understanding continuity in the automotive industry, *Technological Forecasting and Social Change* 79 (9), S. 1681-92.
- Weber, Fritz (2011), Verstaatlichung und Privatisierung in Österreich 1946-1986, *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen* 34 (2), S. 126-148.
- Wigger, Angela (2019), The new EU industrial policy: Authoritarian neoliberal structural adjustment and the case for alternatives, *Globalizations* 16 (3), S. 353–369.
- Wissen, Markus (2019a), Kommodifizierte Kollektivität. Die Transformation von Mobilität aus einer polanyischen Perspektive, in: Dörre, Klaus/ Rosa, Hartmut/Becker, Karin/Bose, Sophie/Seyd, Benjamin (Hg.), *Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften*, Wiesbaden, S. 231-244.
- Wissen, Markus (2019b), Der sozial-ökologische Umbau als Demokratiefrage, *Prokla* 49 (3), S. 477-486.

Zimmer, Fabian (2020), Nur das Richtige im Falschen? E-Mobilität zwischen Innovation und automobiler Pfadabhängigkeit, in: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.), *Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*, Bielefeld.