

Just Transition in der Region Unterkärnten

1. Einleitung und Problemaufriss

Die Automobilindustrie in Österreich ist in erster Linie eine Zulieferindustrie. Historisch ist das auf die Privatisierung von Steyr-Daimler-Puch zurückzuführen, in der die Firma letztendlich zerstückelt und an andere Hersteller in der Automobilindustrie verkauft wurde. Anfang der 1980er Jahre war S-D-P mit 17.000 Mitarbeiter*innen der drittgrößte Betrieb Österreichs und heute noch sind mit wenigen Ausnahmen alle großen Produktionsstätten dessen Abkömmlinge (Högelsberger and Maneka, 2020). Dadurch hat sich eine starke Bindung und gleichzeitig Abhängigkeit zu deutschen Herstellern gebildet. Insgesamt hat die Automobilindustrie in Österreich im Jahr 2021 einen Umsatz von 17,4 Milliarden Euro erwirtschaftet, wovon rund ein Viertel auf die Erzeugung von Motoren und Getrieben und deren Komponenten zurückzuführen ist. Diese Spezialisierung auf den Verbrennungsmotor hat sich in den vergangenen 20 Jahren auch gelohnt, denn schließlich hat sich die Produktion in diesem Zeitraum auch verdreifacht und trägt heutzutage mit 76.000 Beschäftigten Menschen und 8% der industriellen Wertschöpfung bei. Die Zahl der Beschäftigten ist im selben Zeitraum dabei sogar um 55% gestiegen, was eine beachtliche Zahl darstellt, wenn man sie mit jener der restlichen Industrie vergleicht, die nur um 2% gewachsen ist. Betrachtet man die Branche im weitesten Sinne und zählt verschiedenste Dienstleistungen rund um das Automobil wie Kfz-Werkstätten, Kfz-Handel, Verwaltung und Garagen hinzu, sind sogar 355.000 Personen beschäftigt (Fachverband Autoindustrie, 2022).

Doch diese Spezialisierung auf den Verbrennungsmotor und auf die Automobilindustrie hat auch seine Kehrseiten. Gerade Europa befindet sich im Zwiespalt zwischen der Einleitung einer sozial-ökologischen Transformation, die zur Erreichung der Klimaziele fundamental wäre, und dem Prozess einer ökologischen Modernisierung. Besonders gut lässt sich das anhand des Automobil- und Verkehrssektors beobachten. Auf der einen Seite besteht das Bedürfnis Mobilität neu zu denken, berücksichtigt man den Faktor, dass ein Drittel der österreichischen Emissionen auf den Straßenverkehr zurückzuführen sind (Umweltbundesamt, 2018) und dabei sollte die Transformation des gesamten Sektors mitbedacht werden (Pichler *et al.*, 2021). Gleichzeitig ist sich die Europäische Kommission der Wichtigkeit des Individualverkehrs für die europäische Wirtschaft bewusst und versucht diese im Rahmen des europäischen Green Deals umweltverträglicher zu machen, ohne dabei auf Autos oder Jobs in der Branche verzichten zu müssen. So soll eine Transition zu E-Mobilität in der Produktion und im Straßenverkehr angestrebt werden (Ein Beispiel dafür ist der Verbot von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2035) (Europäische Kommission, 2019 und Europäisches Parlament, 2023).

Die österreichische Automobilindustrie sieht sich in beiden Szenarien besonders gefährdet, da es sich wie bereits erwähnt in erster Linie um eine Zulieferindustrie handelt, die sehr stark unter Preisdruck steht und dementsprechend über wenig Spielraum und Kapital verfügt, um eine Transformation einzuleiten (Krennmayr *et al.*, 2020). Alleine durch den Umstieg auf Elektroantriebe drohen 24.000 Arbeitsplätze in der Produktion und bis zu zwei Milliarden Euro an Wertschöpfung wegzufallen (Kleebinder, 2019). Dass weit mehr als ein Drittel der

Arbeitsplätze der Branche gefährdet sind, wird klar, wenn man bedenkt, dass der weltweite Bedarf an Autos in Zukunft nochmal deutlich sinken, indem man Verkehr kollektivieren wird (müssen). Hinzu kommt in Österreich der Faktor, dass die Kfz- Produktion auf wenige Regionen und Cluster verteilt ist (Gabelberger *et al.*, 2020). Das hat zur Folge, dass nicht nur die Arbeiter*innen unmittelbar von Werksschließungen betroffen, sondern dass der Wohlstand und die Existenz gesamter Regionen von der Automobilindustrie abhängig sind. Es besteht der Bedarf einer neuen Industrie und Wirtschaftspolitik, die klar die ökologische und soziale Komponente berücksichtigt.

Just Transition in der Region Unterkärnten

Als Transition wird ein transformativer Prozess einer Region bezeichnet. Der Erfolg hängt von der Anpassungs- und Veränderungsfähigkeit der Region ab, neue Chancen zu nutzen und das eigene Potenzial auszuschöpfen. In einer sogenannten „Managed Transition“, also einer gezielt eingeleiteten, geht es darum sich intensiv mit den Regionen selbst zu beschäftigen und lokale Stakeholder einzubeziehen. Das Bedürfnis nach Transformation wird von über die Region hinausgehenden Faktoren wie Globalisierung, Klima- oder technologischem Wandel ausgelöst. (OECD, 2017)

Doch nicht jede „Managed Transition“ ist auch eine „Just Transition“ (JT), also ein gerechter Übergang (Stavis und Felli, 2016), der sich mit allen Säulen der Nachhaltigkeit beschäftigt – insbesondere jene der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit. Der Diskurs um den Begriff der Just Transition entstand in den 1990er Jahren als Unterstützungsprogramm für Arbeiter*innen in Nordamerika, die aufgrund von neu gesetzten Umweltauflagen ihren Job verloren. Stark davon betroffen waren und sind nach wie vor Schwer- und Kohleindustrie. Aufgrund der Klimakrise und permanenter neuer Krisen wird heutzutage insbesondere von Gewerkschaften gefordert, dieses Konzept zu überdenken und zu erweitern (Just Transition Centre, 2017 und Stavis, Morena und Krause, 2019).

Im Laufe der Zeit ist der Just Transition Begriff um einige Facetten erweitert worden. So brachte die ILO (International Labour Organization) 2015 eine Guideline heraus, an der sich unter anderem auch Organisationen wie die OECD orientieren (OECD, 2019). Durch Just Transition soll nachhaltige Entwicklung in drei Dimensionen erreicht werden: einerseits die ökonomische beibehalten und gleichzeitig dabei die soziale und ökologische Nachhaltigkeit stärker integrieren. Ziel ist es, dass die heutige Generation nicht auf Kosten der zukünftigen lebt, wobei Strategien je nach Möglichkeit an die einzelnen Regionen angepasst werden müssen. Dabei können durch die Transformation, wenn sie gut implementiert wird, neue, „grüne Jobs“ entstehen, welche auf den Grundzügen „Guter Arbeit“ basieren und das Beschäftigungspotenzial erweitern. Damit können Armut und Ungleichheit bekämpft werden, wenn auch unter der Prämisse, dass Arbeitskräfte auf- bzw. umqualifiziert werden, wodurch aufgrund erhöhter Spezialisierung der jeweiligen Regionen bessere Skalenerträge erzielt werden sollen. Dafür sollen auch alle Sozialpartner einbezogen werden und Maßnahmen regional angepasst werden (ILO, 2015).

Es gibt verschiedene idealtypische „Just Transition“-Ansätze in der Literatur. Der ILO-Ansatz kann mit dem Narrativ der „Ecological Modernisation“ in Verbindung setzen. Zur Bekämpfung der Klimakrise setzt man zwar auf Marktmechanismen, jedoch spielen Staat, Industriepolitik und Innovation eine wichtige Rolle. Der Fokus wird besonders auf die sozialen Folgen der Klimakrise gelegt. Die Neoliberal Political Economy (NPE) und die Social-Ecological Transformation (SET) stellen hingegen die anderen beiden Pole dieser Typologisierung dar. In der ersteren wird dem Markt nach neoliberalen Vorstellungen die Vormachtstellung überlassen, wohingegen sich die SET für einen radikaleren Paradigmenwechsel in der Ökonomie hin zu einer starken ökologisch-nachhaltigen Lebensweise ausspricht (Kreinin, 2020). In dieser Arbeit wird folglich die Just Transition Definition der ILO verwiesen, die im Idealtypus der Ecological Modernisation einzuordnen wäre. Es ist Versuch, effektive Nachhaltigkeitspolitik zu betreiben, wobei ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit als gleichwertig angesehen werden. Der Wille, eine Transformation umzusetzen, ist hier jedoch größer: Negative Externalitäten, Sozial- und Klimakrisen müssen vom Staat bekämpft werden.

Besondere Beachtung sollte dabei Regionen geschenkt werden, die entweder eine starke Abhängigkeit zu großen Einzelbetrieben haben oder auf Sektoren spezialisiert sind, die in Zukunft gefährdet sind. In der Literatur wird gezeigt, dass die Bereitschaft von Arbeitnehmer*innen ihre Heimat zu verlassen, um an anderen Orten eine neue Arbeitsstelle zu finden, nicht so groß ist, wie in der Vergangenheit vermutet. Seit den 2000er Jahren wurde in erster Linie eine Industriepolitik betrieben, die zum Aufschwung von Städten und wenigen wirtschaftlichen Zentren führte, wohingegen viele Regionen sich mit einer De-Industrialisierung konfrontiert sahen (Fratesi and Rodríguez-Pose, 2016). In den „zurückgelassenen Regionen“ wurde weniger auf Regionalentwicklung geachtet, wie zum Beispiel, dass neue qualitative Arbeitsplätze entstehen, vielmehr wurden Personen dazu motiviert, wegzuziehen oder staatliche Sozialhilfen in Anspruch zu nehmen. Das führte dazu, dass die verbliebenen Personen sich vernachlässigt und zurückgelassen fühlten. Als Symptom für dieser Unzufriedenheit manifestierte sich letztendlich im Aufkommen und Erstärken von Rechtspopulist*innen sowohl in Europa als auch in den USA, die besonders in diesen Regionen punkten konnten (Inglehart and Norris, 2017; Rodríguez-Pose, 2018).

Die Region Unterkärnten und insbesondere der Bezirk Völkermarkt drohen in Zukunft zurückgelassen zu werden. Charakterisiert ist diese Region von einer alternden Bevölkerung und von einer überdurchschnittlichen Anzahl an Arbeiter*innen und spezialisierten Fachkräften. Generell wird in den nächsten Jahren eine schrumpfende Bevölkerung prognostiziert (Johanneum Research, 2022) mit der einzigen Ausnahmen von St. Michael ob Bleiburg und der daneben liegenden größeren Gemeinde Bleiburg (Plaimer, Reiner and Schönherr, 2017). Das ist kein Zufall, denn derzeit gibt es eine Zuwanderung auch aufgrund des größten Arbeitgebers in der Region, Mahle Filterwerke. Mahle ist dort der größte Arbeitgeber mit 1800 Beschäftigten (Johanneum Reserach, 2022; Mahle, 2023). Produziert werden hier in erster Linie Filterwerke für Verbrennungsmotoren. Der Standort in St. Michael ob Bleiburg gehört zum international agierenden deutschen gleichnamigen Konzern mit dem

Sitz in Stuttgart. Hinzu kommen weitere Unternehmen wie BMTS (Bosch Mahle Turbosystems), die von Mahle in Kooperation mit Bosch gegründet worden sind und sich auf die Herstellung von Turboladern spezialisiert haben, also ebenfalls Zulieferer für Verbrennungsmotoren. Mittlerweile wurde das Unternehmen an einen chinesischen Konzern verkauft. Wie Mahle stehen BMTS unter anderem regional in der Kritik, da sie immer wieder Stellen kürzen. (Kronenzeitung, 2021; *BMTS TECHNOLOGY ST. MICHAEL*, 2023).

Nun sollte bedacht werden, dass beide Unternehmen als Zulieferbetriebe für Verbrennungsmotoren tätig sind. Bedenkt man die Entwicklungen rund um die Automobilindustrie, sollten die Alarmglocken läuten, besonders wenn man auf die Abhängigkeit der gesamten Region gegenüber Mahlen bedenkt. Es ist hier von höchster Notwendigkeit, dass erste Überlegungen bezüglich eines gerechten Übergangs, einer Just Transition, getätigt werden. Deshalb wird das Ziel meiner Masterarbeit sein, mich mit der Region auseinanderzusetzen und zu untersuchen, welche Entwicklungspotenziale bestehen. Weiters, ob es bereits Regionalentwicklungsstrategien diesbezüglich gibt, um infolgedessen gemeinsam mit Stakeholdern der Region eine Just Transition einleiten zu können.

Daraus ergibt sich folgende Forschungsfrage: Besteht in der Region Unterkärnten das Potenzial eine Just Transition einzuleiten, um in Zukunft nachhaltiger wirtschaften zu können?

(Alternative: Welche Potenziale und Hindernisse gemäß dem Konzept der **Just Transition** bestehen für die Region Unterkärnten?)

Vorläufige Literatur

BMTS TECHNOLOGY ST. MICHAEL (2023). Available at: <https://www.bmts-technology.com/de/unternehmen/standorte/st-michael/>.

Bogner, A., Littig, B. and Menz, W. (2014) *Interviews mit Experten*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. doi: 10.1007/978-3-531-19416-5.

Europäische Kommission (2019) *Der europäische Grüne Deal*.

Europäisches Parlament (2023) *Reduktion von CO₂-Emissionen: Klimaziele und Maßnahmen der EU*.

Available at:

<https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20180305STO99003/reduktion-von-co2-emissionen-klimaziele-und-massnahmen-der-eu>.

Fachverband Autoindustrie (2022) *Statistikjahrbuch*. Available at:

https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Wirtschaftsfaktor_Automobil/Autoland_Österreich_2022.pdf.

Fratesi, U. and Rodríguez-Pose, A. (2016) 'The crisis and regional employment in Europe: what role for sheltered economies?', *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 9(1), pp. 33–57. doi: 10.1093/cjres/rsv032.

- Froschauer, U. and Lueger, M. (2020) *Das qualitative Interview*. Stuttgart, Deutschland: utb GmbH. doi: 10.36198/9783838552804.
- Gabelberger, F. et al. (2020) *Landkarte der „(De-)Karbonisierung“ für den produzierenden Bereich in Österreich*. Wien.
- Högelsberger, H. and Maneka, D. (2020) 'Konversion der österreichischen Auto(zuliefer)industrie?', in Brunngräber, A. and Haas, T. (eds) *Baustelle Elektromobilität*. transcript Verlag.
- ILO (2015) 'Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economies and societies for all', (October), pp. 5–9.
- Inglehart, R. and Norris, P. (2017) 'Trump, Brexit, and the Rise of Populism: Economic Have-Nots and Cultural Backlash', *SSRN Electronic Journal*. doi: 10.2139/ssrn.2818659.
- Johanneum Reserach (2022) *Wirtschaftspolitisches Berichts- und Informationssystem Kärnten*.
- Just Transition Centre (2017) *Just Transition: A report for the OECD*.
- Kleebinder, H.-P. (2019) *Auf der Siegerstraße bleiben: Automotive Cluster der Zukunft bauen*.
- Kreinin, H. (2020) *Typologies of "Just Transitions": Towards Social-Ecological Transformation*. Wien.
- Krennmayr, N. et al. (2020) 'Industriepolitikzwischen ökologischer Modernisierung und Transformation', *Kurswechsel*, 4.
- Kronenzeitung (2021) *Knapp 100 Kündigungen im Turbowerk*. Available at: <https://www.krone.at/2548158>.
- Mahle (2023) *Mahle Standort St. Michael ob Bleiburg*. Available at: <https://www.jobs.mahle.com/germany/de/about-us/our-locations/2270.jsp#:~:text=MAHLE St.,Mitarbeitenden der größte europäische Filtrationsstandort>.
- OECD (2017) *Investing in Climate, Investing in Growth*. OECD. doi: 10.1787/9789264273528-en.
- OECD (2019) *Regions in Industrial Transition*. OECD (OECD Regional Development Studies). doi: 10.1787/c76ec2a1-en.
- Pichler, M. et al. (2021) 'EU industrial policy : Between modernization and transformation of the automotive industry', *Environmental Innovation and Societal Transitions*. Elsevier B.V., 38(December 2020), pp. 140–152. doi: 10.1016/j.eist.2020.12.002.
- Plaimer, P., Reiner, V. and Schönherr, I. (2017) *Lokale Entwicklungsstrategie der LAG Regionalkooperation Unterkärnten 2014 - 2020*.
- Rodríguez-pose, A. (2018) 'The revenge of the places that don ' t matter (and what to do about it)', *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11(1), pp. 189–209. doi: doi.org/10.1093/cjres/rsx024.
- Stavis, D. and Felli, R. (2016) 'Green Transitions, Just Transitions? Broadening and Deepening Justice', *Kurswechsel*, 3, pp. 35–45.
- Umweltbundesamt (2018) *Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030*.

