



Ihr/-e Gesprächspartner/-in:

Dr. Johann Kalliauer

Dr. Markus Marterbauer

DI Dr. Gerhard Streicher

Präsident der AK Oberösterreich

Chefökonom der AK Wien

WIFO, Studienautor

**WIFO-Studie zum KFZ-Sektor in Steyr:  
Die Bedeutung für Arbeitsplätze und  
die Zukunft der regionalen Wirtschaft**

Online-Pressekonferenz  
Montag, 19. April 2021, 11 Uhr

Die Arbeiterkammer Wien hat eine Studie zur Bedeutung des Kfz-Sektors für die Arbeitsplätze und die Zukunft der regionalen Wirtschaft in Steyr in Auftrag gegeben. „Mit jedem einzelnen Arbeitsplatz der Kfz-Produktion in Steyr sind bundesweit zweieinhalb weitere Jobs verbunden, mehrheitlich in anderen Branchen als der Produktion, etwa im Handel oder am Bau“, sagt Studienautor Gerhard Streicher vom Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO).

Die Zukunft von MAN in Steyr ist daher von großer Wichtigkeit, weit über das Werk und seine Mitarbeiter/-innen hinaus. „Auch eine Beteiligung der öffentlichen Hand darf kein Tabu sein, wenn dadurch Arbeitsplätze gesichert und Impulse für einen zukunftsfähigen, sozial-ökologischem Umbau der Kfz-Branche gesetzt werden können“, fordert AK-Präsident Johann Kalliauer. Markus Marterbauer, Chef-Ökonom der AK Wien ergänzt: „Österreich hat einen exzellenten Industriestandort. Doch es fehlt eine zukunftsgerichtete Industriestrategie, die die Herausforderungen von Klimakrise und Digitalisierung annimmt und den Produktions- und Arbeitsstandort langfristig sichert.“

## **Österreich ist ein exzellenter Industriestandort**

Die Industrieunternehmen produzieren, investieren und beschäftigen in Österreich viel und erfolgreich und sind profitabel. Die Industrieproduktion hat zuletzt das Niveau vor der Covid-Krise bereits wieder überschritten und befindet sich in einem kräftigen Aufschwung. Die Ausrüstungsinvestitionen in Maschinen, Fahrzeuge und Elektrogeräte lagen im 4. Quartal 2020 trotz des markanten Einbruchs in der Covid-Krise real um 20 Prozent über dem Niveau von 2015. Auch die Beschäftigung in Leiharbeit und Industrie ist dabei, das Vorkrisenniveau zu überspringen. Insgesamt ist die Zahl der Beschäftigten in der Sachgütererzeugung mit 620.000 (2020) mehr als drei Mal so hoch wie jene in Beherbergung und Gastronomie mit zusammen 178.000.

Österreichs Industrie leidet nicht unter zu hohen Löhnen, zu hohen Lohnnebenkosten, Gewinnsteuern oder Umweltstandards. Hohe Produktion, hohe Investitionen und hohe Beschäftigung belegen die exzellente Qualität des Standorts. Vielmehr bestehen zwei große Herausforderungen, die nach raschem und konzentriertem Augenmerk der Politik verlangen:

- Erstens: Probleme bei einzelnen Unternehmen, wie etwa die drohende Schließung des MAN-Standorts Steyr, können drastische wirtschaftliche und soziale Auswirkungen auf regionaler Ebene haben, die weit über den unmittelbaren Standort hinaus ausstrahlen. Hier ist die Politik gefordert.
- Zweitens: In Österreich gibt es keine Industriestrategie, die den Namen verdient und Konzepte darüber entwickelt, wie der Standort in zehn Jahren aussehen soll. Diese müsste die Herausforderungen etwa des Klimawandels oder der Digitalisierung annehmen und Infrastruktur- und Ressourcenpolitik, Bildungs- und Forschungspolitik, Arbeitsmarkt- und Regionalpolitik zu einer strategischen Industriepolitik vereinen. Nur so kann die hervorragende Ausgangsposition der österreichischen Industrie auch zum Erfolg in der Zukunft genutzt werden.

### **Die WIFO-Studie zu Kfz-Produktion im Bezirk Steyr**

Die von den WIFO-Autoren Gerhard Streicher, Stefan Fuchs und Fabian Gabelberger im Auftrag AK Wien erstellte Studie „Kfz-Produktion im Bezirk Steyr: Eine regionalwirtschaftliche Analyse“ macht die große Bedeutung der Kfz-Industrie für die regionale Wirtschaft und den regionalen Arbeitsmarkt sowie für darüber hinaus betroffene Regionen in ganz Österreich sichtbar. Sie untersucht, welche wirtschaftlichen Effekte – auf regional- wie gesamtwirtschaftlicher Ebene – die Fahrzeugindustrie der Stadt Steyr hat.

### **Die Bedeutung der Kfz-Branche für Steyr und sein Umland**

Die Kfz-Produktion ist für die Stadt Steyr eine wesentliche Wirtschaftsbranche, fast ein Viertel der Beschäftigten ist unmittelbar dort tätig. Die gute Entwicklung hielt auch in der jüngeren Vergangenheit an: Zwischen 2016 und 2018 stieg die Beschäftigung in der Kfz-Produktion mehr als doppelt so schnell wie in Steyr insgesamt. Als regionales Zentrum ist Steyr-Stadt ein bedeutender Zielbezirk für Einzpendler/-innen aus den Nachbarbezirken: Drei Viertel der Kfz-Beschäftigten kommen von außerhalb (v.a. aus den Bezirken Steyr-Land und Amstetten). Das ist deutlich höher als der Durchschnitt über alle Branchen (60 Prozent). 17 Prozent aller Kfz-Beschäftigten in ganz Österreich sind in Steyr beschäftigt.

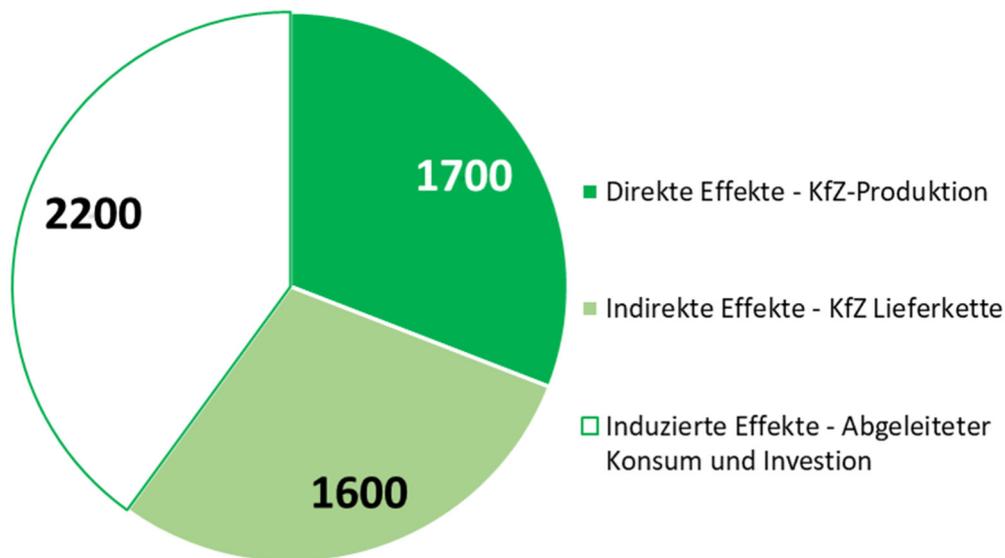
## Immenser Beschäftigungseffekt in ganz Österreich

Nicht nur in den Betrieben der Kfz-Industrie entsteht unmittelbar Beschäftigung, sondern auch in der Zulieferkette sowie durch die Konsumausgaben der Beschäftigten des Kfz-Sektors. Werden die verbundenen indirekten und induzierten Effekte (Konsum- und Investitionseffekte) berücksichtigt, wird die Bedeutung der Kfz-Produktion noch klarer.

Simulationen, die alle Wirtschaftssektoren einbeziehen, zeigen, dass die Steyrer Kfz-Industrie pro Umsatz-Milliarde mit insgesamt rund 5.500 Jobs verbunden ist:

- rund 1.700 Personen sind direkt in der Kfz-Branche beschäftigt,
- In Zulieferbetrieben finden österreichweit weitere 1.600 Personen Beschäftigung (indirekte Effekte).
- durch darüber hinaus angeregte Konsum- und Investitionsausgaben werden über „induzierte“ Effekte zusätzlich rund 2.200 Jobs österreichweit ausgelastet.

### 5500 Beschäftigte pro einer Steyr-Kfz-Umsatzmilliarde:

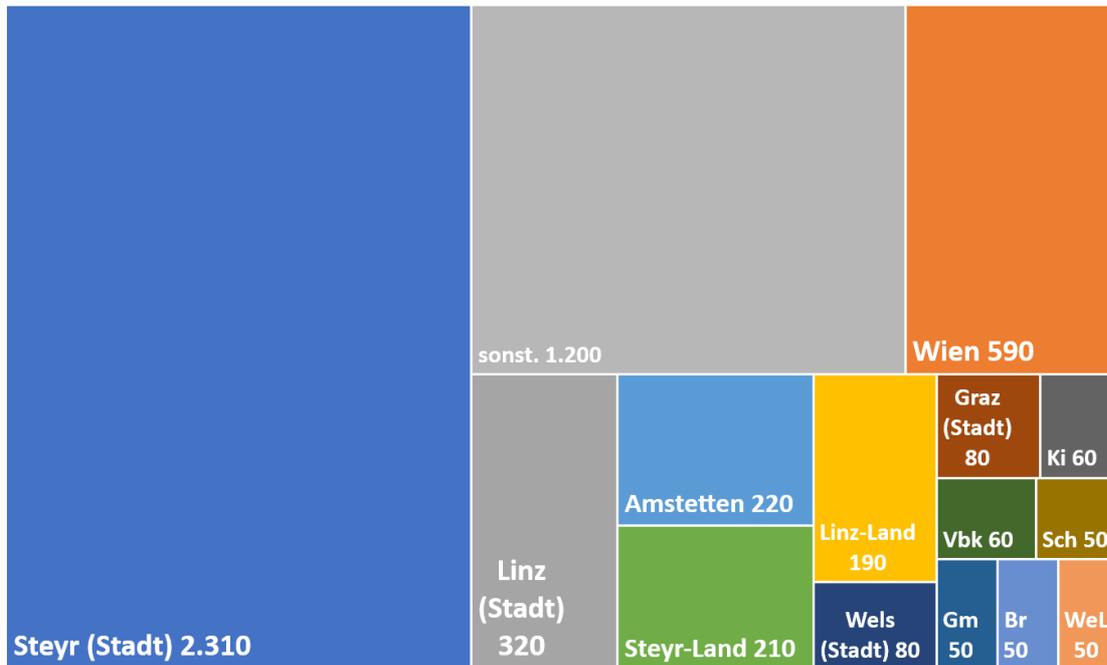


Quelle. WIFO (2021), „Kfz-Produktion in Steyr“

## Rund 20.000 Jobs in diversen Branchen und Regionen betroffen

Die regionale Zuteilung einer Umsatz-Milliarde aus der Kfz-Produktion in Steyr zeigt, wie damit nicht nur in Steyr (Stadt), sondern in ganz Österreich Arbeitsplätze verbunden sind, vor allem in Wien sowie in den Bezirken Linz Stadt/Land, Amstetten und Steyr-Land:

### Pro Steyrer Kfz-Milliarde verbundene Arbeitsplätze:



Quelle: WIFO (2021), „Kfz-Produktion in Steyr“

An der gesamten Steyrer Kfz-Produktion mit seinen rund 6.000 direkt am Standort Beschäftigten hängen bundesweit insgesamt – direkt, indirekt und abgeleitet – rund 20.000 Jobs; zur Hälfte in anderen Branchen als der Produktion, etwa im Handel oder am Bau.

### Kfz-Produktion ist prägend für Steyr

Die Dominanz der Kfz-Industrie in Steyr prägt die Wirtschaftsregion und den regionalen Arbeitsmarkt. Dies umso mehr, als sich um den traditionellen Kfz-Standort (der Vorläufer der Steyr-Daimler-Puch begann 1918 mit der Automobilproduktion) im Laufe der Zeit ein Pool an Arbeitnehmern/-innen mit hervorragendem spezifischen Know-how und Kompetenzen herausgebildet hat, von spezialisierten Werkzeugmachern/-innen bis zu den Absolventen/-innen der HTL Steyr mit ihrer Spezialisierung auf Maschinenbau und (im weiteren Sinn) Fahrzeugtechnik. Eine

größere Krise im Steyrer Kfz-Bereich abzufangen, wäre ein besondere Herausforderung, zumal viele Unternehmen direkt oder indirekt mit der Kfz-Branche verbunden sind, und damit auch deren Risiko mittragen.

## **Die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt in Steyr**

Die aktuelle Arbeitsmarktlage im Arbeitsmarkt-Bezirk Steyr ist angespannt. Schon im letzten Vor-Corona-Jahr lag die Arbeitslosigkeit (und hier speziell die Langzeitarbeitslosigkeit) höher als in den meisten anderen Bezirken in Oberösterreich und dem westlichen Niederösterreich. Auch wenn der Industriestandort Steyr von der Corona-Krise nicht so stark betroffen ist wie Tourismusregionen, liegt die Anzahl der Menschen ohne Beschäftigung deutlich über dem Vorkrisenniveau 2019. Im März waren insgesamt 4.240 Menschen – rund sieben Prozent mehr im Vergleichsmonat 2019 – entweder arbeitslos (3417), in Schulung (797) oder auf Lehrstellensuche (26). Dem stehen nur rund 1.000 offene Stellen im Bezirk gegenüber. Mit 7,6 Prozent (das ist ein halber Prozentpunkt mehr als vor zwei Jahren) weist Steyr im März die zweithöchste Arbeitslosenquote in Oberösterreich auf.

Dramatisch ist die Entwicklung der Langzeitarbeitslosigkeit. Seit der Corona-Krise hat sich die Zahl der Langzeitarbeitslosen mit einer Vormerkdauer von einem Jahr und länger von 584 auf 1144 fast verdoppelt. Die Anzahl der Lehrstellensuchenden wirkt mit 26 Jugendlichen bei 66 offenen Lehrstellen bewältigbar, auch wenn hier arbeitslose Jugendliche und Jugendliche in der überbetrieblichen Lehrausbildung (ÜBA) nicht berücksichtigt sind. Hintergrund ist, dass die Industriebetriebe in Steyr viele Lehrlinge ausbilden. Alleine der Ausbildungsverbund von MAN, SKF und anderen Unternehmen bildet rund 300 Lehrlinge aus. Würde dieser Ausbildungsverbund wegbrechen, hätten viele Schulabsolventen/-innen in den nächsten Jahren keine Perspektive auf eine betriebliche Lehrstelle in der Region.

## **Die Herausforderungen der Zukunft aus Sicht der AK**

Die WIFO-Studie zeigt die enorme Bedeutung der Fahrzeugindustrie nicht nur für die Region Steyr, sondern auch darüber hinaus. Die Fahrzeugindustrie (LKW und Auto) steht bedingt durch die Herausforderungen des Klimawandels und der Digitalisierung mitten in einem Transformationsprozesses. In Zukunft spielen Antriebssysteme, die nicht auf Diesel und Benzin beruhen, eine zentrale Rolle. Aus

AK-Sicht ergibt sich daraus ein notwendiger Umbau der Fahrzeugindustrie und der damit verbundenen Zulieferbetriebe.

Europas Kfz-Industrie hat die absehbaren Entwicklungen verschlafen oder hat sie auf Grund kurzfristiger Profitmaximierung schlicht ignoriert. Die Europäische Kommission, aber auch Regierungen einzelner Länder, wie zum Beispiel die deutsche Bundesregierung, betreiben eine strategische Industrie- und Standortpolitik, um die notwendige sozial-ökologische Transformation erfolgreich zu bewältigen.

## **Industrie- und Standortpolitik für Österreich**

Verantwortungsvolle Standort- und Industriepolitik nimmt die Wirtschaft als Ganzes – wirtschaftliche Stabilität, soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz – in den Blick. Zur Umsetzung standortpolitischer Ziele kann auch ein aktives, öffentliches Beteiligungsmanagement beitragen. Etwa wenn Unternehmen bzw. Standorte gesamtwirtschaftlich strategische Bedeutung haben oder zur Umsetzung radikaler Innovationen mit einem hohen Anteil an Grundlagenforschung. Ein Beispiel wäre die Substitution fossiler Energieträger durch Wasserstoff – eine große, langfristig ausgerichtete gesellschaftliche Aufgabe

„Österreichs Industrie darf nicht in einen wohlstandsmindernden Wettbewerb um niedrige Löhne und Steuern abrutschen. Sie muss auf hohe Qualität und Produktivität setzen, um den Wohlstand zu erhöhen. Dafür müssen die zahlreichen bestehenden Stärken der heimischen Industrie weiterentwickelt werden. Infrastrukturentwicklung, Aus- und Weiterbildung, Forschung und Arbeitsmarktpolitik wie aktives Regionalmanagement – hier sind Bundes- und Regionalpolitik gemeinsam mit den Sozialpartnern gefordert, um Österreichs exzellenten Industriestandort für die nächsten Jahre und Jahrzehnte zu sichern“, sagt AK-Wien-Chefökonom Markus Marterbauer.

## **MAN: Verhandlungen weiterführen**

MAN ist eine Tochter der Volkswagen AG bzw. ihrer Tochter Traton. Das aktuelle Agieren der Unternehmenseigentümer und das „Angebot“ des einzig vom Konzern zugelassenen Kaufinteressenten Siegfried Wolf sind gegenüber dem Renommee des MAN-Werks in Steyr, gegenüber der Zukunft der dort Beschäftigten und darüber hinaus verantwortungslos.

Siegfried Wolf hat in einem Interview am 3. April unumwunden zugegeben, dass er mit seinem Angebot dem VW-Konzern helfen wolle, „ein teures Produktionswerk loszuwerden und später als billigeren Standort wieder zurückzukaufen“ und hält das „nicht für verwerflich“.

Die Belegschaft wollte sich auf den „angebotenen“ Job-Abbau mit Lohnverzicht mehrheitlich nicht einlassen. „Das Abstimmungsergebnis ist umso verständlicher, als für die Belegschaft das vorgelegte Konzept zu wenig zukunftsfähig und nicht schlüssig war“, sagt AK-Präsident Johann Kalliauer.

Die MAN-Verhandlungen sollten zügig im Sinne einer nachhaltigen Zukunft für den Standort und seine Arbeitsplätze weitergeführt werden. Die Interessenvertreter/-innen der Arbeitnehmer/-innen müssen in diese Verhandlungen eingebunden werden. Es gibt einen gültigen, bis 2030 wirkenden, Standort- und Beschäftigungssicherungsvertrag, den MAN einzuhalten hat. „Lohnverzicht ist keine Lösung. Es braucht ein tragfähiges Zukunftskonzept. Keinesfalls darf zugelassen werden, dass das Werk geschlossen wird, ohne dass den dort Beschäftigten ein Arbeitsplatz garantiert werden kann“, so Kalliauer.

## **Öffentliche Beteiligung denkbar**

Für den Präsident Johann Kalliauer ist auch eine öffentliche Beteiligung eine Option, wenn dadurch Arbeitsplätze gesichert und Impulse für einen zukunftsfähigen, sozial-ökologischen Umbau der Kfz-Branche gesetzt werden können. Aufgrund des aktuellen Geschehens rund um das Steyrer MAN-Werk hält er Ideen zu einem Industriebeteiligungsfonds für überlegenswert, wenn keine andere annehmbare Lösung gefunden wird. Hier gilt es dann zeitnah ein zukunftssträchtiges Gesamtkonzept für den Betrieb zu finden. Erfolgreich kann ein Zukunftskonzept nur sein, wenn das vorhandene Wissen und die Innovationskraft der Beschäftigten genutzt und ihnen genug Platz für die Mitgestaltung eingeräumt wird.