



**Innovation und Weiterbildung
im oberösterreichischen Automotive-
Sektor
(Presseunterlage)**

Mag. David Lechner
Mag.^a Monika Sträußlberger
Kurt Plank MAS



Linz, Juli 2009

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Arbeitsmarktservice Oberösterreich
Landesgeschäftsstelle
A-4021 Linz, Europaplatz 9
Tel: (+43 732) 6963 0

Die Studie (Lang- und Kurzfassung) finden Sie unter
<http://www.ams.at/ooe> oder <http://www.liqua.net/ibr>

1 Abstract

Die Autoindustrie befindet sich nicht nur einer tiefen Konjunkturkrise, sondern seit längerem in einer Strukturkrise. Falsche Modellpolitik und die langjährige Ignoranz gegenüber mittel- und langfristigen Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Endlichkeit fossiler Ressourcen, der Verkehrsüberdruck in vielen Städten und die neuen Mobilitätsbedürfnisse sind nur einige davon. Überkapazitäten, einbrechende Absatzzahlen, senkrechte Abstürze der Auftragseingänge sowie das Nicht-Funktionieren der Controlling- und Steuerungsinstrumente, sind aber nicht nur ein volkswirtschaftliches Problem, sondern haben Auswirkungen auf die Beschäftigten.

Forschungsfokus

Der Forschungsfokus dieser Studie lag neben einer Erfassung der Strukturen und Entwicklungen des automotiven Sektors in Oberösterreich auf der Erkennung von Innovationsstrategien sowie neuer (mittelfristiger) Qualifikationsanforderungen. Auf Basis einer quantitativen Unternehmensbefragung bei den oberösterreichischen AC-Partnerunternehmen, 14 qualitativen ExpertInneninterviews und -gesprächen sowie (sekundär)analytischer Auswertung feldrelevanter Studien, Medienberichte, und Beobachtungen wurden a) die Veränderungen in der Arbeits- und Lebenswelt (Entwicklungen, Brüche und Verschiebungen, Innovationsfelder und -strategien), b) die Folgen für den Personal- und Qualifizierungsbedarf sowie c) konkrete Weiterbildungsinhalte, skizziert.

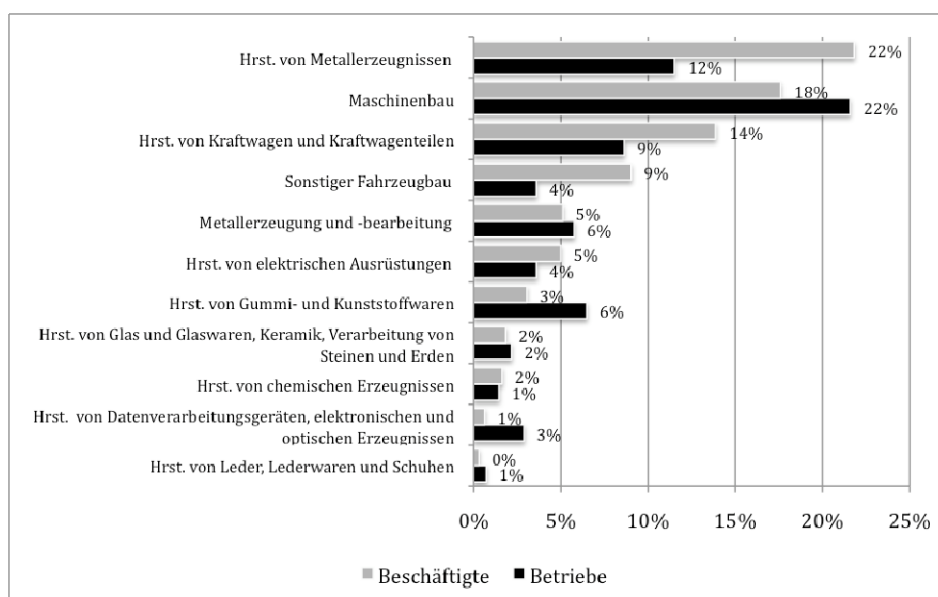
Epilog

Die derzeitige Situation verlangt Innovationsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit und Flexibilität, die sich nur unter geeigneten politischen und organisatorischen Rahmenbedingungen, durch die Initiierung von kooperativen Innovations- und Lernprozessen sowie entsprechend qualifiziertem Personal verwirklichen lassen. In der Aneignung und Vermittlung der benötigten organisatorischen und individuellen Fertigkeiten, muss die Auseinandersetzung mit den Strukturproblemen in Arbeits- und Wirtschaftssituationen und Problemlösungswissen für Innovationen in den Mittelpunkt gerückt werden.

In der Praxis wird in diesem Zusammenhang aber zu kurzfristig reagiert, d.h. es werden erst dann Weiterbildungsmaßnahmen angesetzt, wenn die Qualifikationsdefizite bereits absehbar oder offensichtlich sind. Diese kommen zu spät und greifen zu kurz. Eine solche Anpassungsqualifizierung ist nicht nur problematisch, da sie sich als innovationshemmend für die Unternehmen herausstellt, sondern auch weil sie kaum den nachhaltigen beruflichen Entwicklungschancen der Beschäftigten dient. Innovative Weiterbildungskonzepte hingegen orientieren sich an den Qualifikations- und Innovationsanforderungen von morgen und können Impulse für die Modernisierung der übrigen Bildungs- aber auch Wirtschaftsbereiche geben.

2 Automotive Strukturen in OÖ

Der Automobil-Cluster Oberösterreich umfasst derzeit 236 Partnerunternehmen. Davon sind 164 KMU's. 150 Unternehmen sind produzierende Betriebe. 59 % der Partnerunternehmen haben als Standort Oberösterreich gewählt. Rund 70 % (in etwa 95 Unternehmen) sind im Bereich der Herstellung von Waren tätig. Im produzierenden Bereich sind



auch rund 80 % der Beschäftigten (~48.000) angesiedelt.

Abb. 1: (produzierende) Betriebe und Beschäftigte der AC-Partnerunternehmen in OÖ¹

- Die Zulieferindustrie in Oberösterreich zeigt klare Mängel durch die "materiallastige Aufstellung" und klare Schwächen im Elektronikbereich sowie bei diversen Sonderkomponenten.
- Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung wird die Zukunft des Clusters nicht rosig eingeschätzt. „Es wird sich das Mitarbeiterportfolio in den Unternehmen des Automobilbereiches insofern stark verändern, dass im Low-Job bzw. Low-Ausbildungsbereich, sofern es diesen überhaupt noch gibt, mit ca. 30 bis 40 % Personalabbau zu rechnen ist.“
- Die Möglichkeiten des AC-Cluster werden in folgender Form gesehen: "Wir haben tolle Firmen – tolle Leistungen – aber man muss das ganze wirklich vernetzen und es gibt jetzt mehr Bereitschaft zur Zusammenarbeit, weil auch mehr Zeit ist - weil man sich gegenseitig doch unterstützen kann - vom produktionsgeilen Einzelkämpfer zum Entwickler."

¹ Automobilcluster 2009c, eigene Berechnung

3 Konjunktur- oder Strukturkrise?

Automobilzulieferer sehen sich der bislang größten Krise ihrer Geschichte gegenüber. Folgende skizzierten Ereignisse setzen die Automobilindustrie aktuell unter Druck:

Konjunkturentwicklung - Autoabsatz im freien Fall

Durch die weltweite Rezession und das daraus resultierende nachlassende Verbrauchervertrauen sind die Absatzzahlen massiv eingebrochen. Viele Unternehmen der Zulieferindustrie erlebten einen senkrechten Absturz ihrer Auftragseingänge. Auch das „Platzen der Abwrackblase“ wird den Automobilmarkt noch hart treffen. Für das Jahr 2010 wird der Autoabsatz vermutlich massiv sinken. Die größten Einbrüche gibt es der Prognose zufolge in Russland (minus 35,9%), Spanien (minus 26,8%), Deutschland (minus 22,9%) und den USA (minus 20,7%).

Überproduktion – Produzieren für die Halde

Die Krise der Automobilindustrie kann als hausgemacht eingeschätzt werden. Hauptgründe sind sowohl eine gnadenlose Überproduktion als auch eine falsche Modellpolitik.

KäuferInnenverhalten – Von der heiligen Kuh zum Gebrauchsartikel

Durch den Klimawandel, die tendenzielle Verknappung und Verteuerung von Öl, dem Verkehrsüberdruck in vielen Städten und die neuen Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen wird sich die weltweite Nachfrage nach Automobilen stark verändern. Es werden weniger und kleinere Fahrzeuge gekauft. Während das Kleinwagensegment auch weiterwuchs, mussten Luxuskarossen und SUVs kräftig Federn lassen.

Liquiditätskrise - Von der Cashcow zum negativen Cashflow

Die Automotive Zulieferindustrie Österreichs rechnet im Jahr 2009 mit dramatischen Auftrags- und Umsatzeinbrüchen (63% der Unternehmen mit mehr als 10% Minus, bei 3% sogar mehr als 75%). Die Firmen aus dem Automobilssektor haben dadurch derzeit massive Finanzierungsprobleme, die "Liquiditätsengpässe" zur Folge haben. Die Finanzmittel sind u.a. durch restriktive Kreditvergaben für dringend notwendige Innovationen (Hybrid-Antriebe, Batterietechnik für Elektroautos, neue Sicherheitssysteme, etc.) nicht vorhanden.

Insolvenzgefahr – Wer streckt die Waffen

Nach dem "AlixPartners Early Warning Model" befanden sich 2008 etwa 22% aller europäischen Automobilzulieferer in Insolvenzgefahr. Diese Zahl wird sich im Jahr 2009 auf 30 bis 50% erhöhen.

4 Die Reaktionen - Mit Voll-Gas gegen die Wand

Zuerst wurden die Leiharbeiter gekündigt, dann die Arbeitszeitkonten auf null gestellt. Gleichzeitig stieg die Zahl der KurzarbeiterInnen.

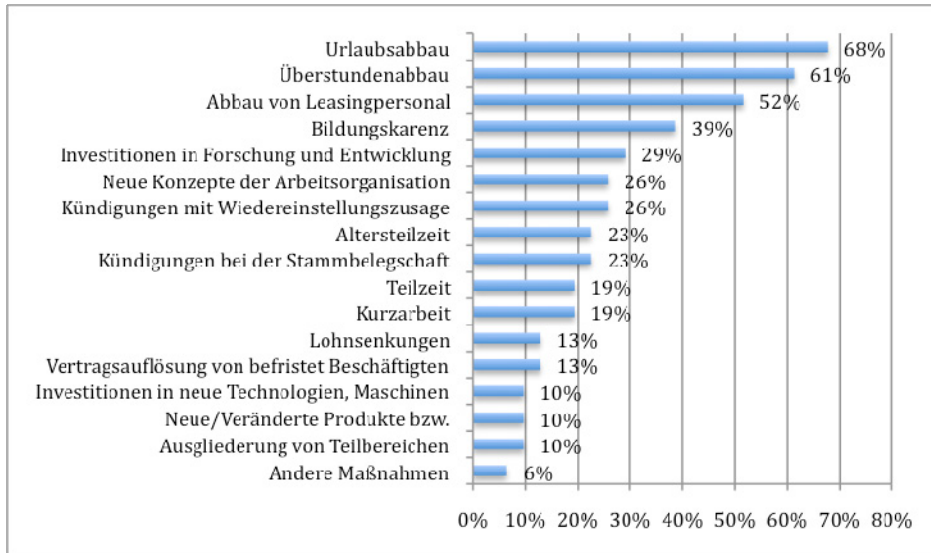


Abb. 2: Maßnahmen gegen die Wirtschaftskrise

Wie veränderten sich die jeweiligen Beschäftigtenzahlen im Vergleich zum Vorjahr (Juni 2008)?

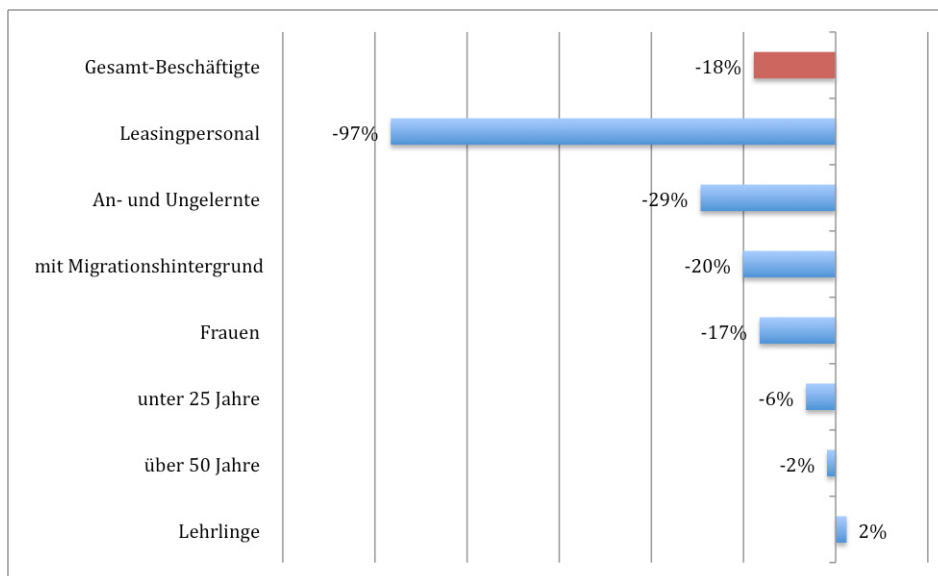


Abb. 3: Entwicklung der Beschäftigten (2008 -2009 in den befragten Unternehmen)

* unter 25-jährige sind überdurchschnittlich stark im Bereich des Leasingpersonals vertreten

4.1 Die Dauer der Krise – Hoffnung auf Reanimation

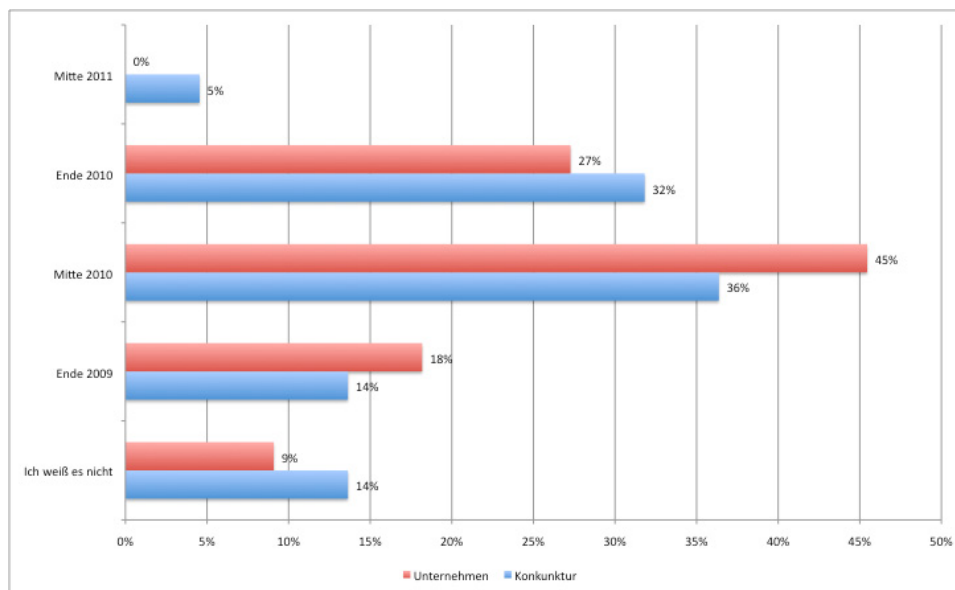


Abb. 4: Für wann erwarten Sie den wirtschaftlichen Aufschwung?

Die eigentliche Krise der Autoindustrie steht erst noch bevor – "wenn die Anreiz-Programme der Regierungen auslaufen, ist die wahre Stunde Null. Der Abbau des Nachfrageüberhangs sowie ein verändertes KundInnenverhalten werden dazu führen, dass der Fahrzeugabsatz in Europa selbst unter günstigen Bedingungen erst 2014 wieder das Niveau vor der Krise erreichen wird."

5 Die Zukunft - Kein Stein bleibt auf dem anderen

Die gegenwärtigen Innovationenanforderungen sind nicht durch die Weiterentwicklung der gewachsenen Strukturen zu bewältigen. Neue Kompetenzen und Tätigkeitsfelder, neue Modelle der beruflichen Weiterbildung (**Bildungsinnovationen**), neue Organisationsstrukturen (Beteiligung) und Arbeitsprozesse (**Freiräume**), sowie neue Kooperationsformen und (regionale) Herstellerstrukturen sind dazu nötig. Nur dadurch können scharfe soziale Brüche vermieden und bevorstehende Innovationen (früher) erkannt werden.

Innovationsfeld Elektronik

Der Elektronikanteil im Auto wird bis zum Jahr 2015 jährlich um 10% wachsen und kann bis dahin annähernd 40% des Fahrzeugwertes ausmachen. Vor allem die Software-Entwicklung und Mechatronik, als Schnittstelle von Feinmechanik und Elektronik, werden zur entscheidenden Kompetenz bei Fahrzeugentwicklung und Fahrzeugbau.

Innovationsfeld Antriebssysteme

Es werden in Zukunft komplett neue Technologien, Komponenten, Systeme und Module in Serienqualität benötigt. Die Auswahl an verschiedenen Antrieben wird zunehmen und es wird einen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Systemen wie Benzin-, Hybrid- oder Elektroantrieb geben. Es geht dabei aber nicht nur um einen Wandel der unmittel-

baren Antriebskomponente sondern auch um eine Modifikation beinahe aller Fahrzeugkomponenten wie der Karosserie, der Elektronik sowie der Steuerung.

Innovationsfeld "Karosserie und Leichtbau"

Im Segment Karosserie und Leichtbau sind bis heute enorme Anstrengungen unternommen worden um Gewichtsreduktionen umzusetzen. Die derzeitigen Entwicklungen können nur als Übergangsszenarien angesehen werden. Dies beginnt mit dem Ende von Stahl als alleinigem Trägermaterial und dem zunehmenden Ersatz durch so genannte **Leichtbau-Alu-Hybridbauteile** und **Stahl-Alu-Mixbauteile**.

Innovationsfeld „Neue regionale Wertschöpfungen“

Es wird durch diese Innovationen zu einer Ausdifferenzierung der Prozesskette mit **zum Teil neuen Akteuren** (insb. durch Elektronisierung) kommen. Bei neuen Antriebskonzepten besteht somit die Chance, neue regionale Wertschöpfungsketten zu initiieren.

Innovationsfeld „Automobilität 2.0“

Über die Entwicklung von alternativen Antrieben und Fahrzeugkonzepten hinaus gibt es aber noch weiteren Handlungsbedarf. Nötig sind andere Nutzungsformen und -konzepte für einen Mobilitäts-Mix und ein Wandel des Rollenverständnisses der Autoindustrie. (klimaneutrale Autos, intermodale Verkehrskonzepte, problemloser Wechsel der Verkehrsträger, neues Nutzungsmuster "Carpooling").

Zur Entwicklung neuer Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungen müssen Energieunternehmen, die IT-Branche und Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs mitwirken und **KOOPERIEREN**. Auf staatlicher aber auch EU-Ebene gilt es die dafür nötigen zukunftsweisenden Rahmenbedingungen zu setzen, müssen unterschiedliche Brancheninteressen miteinander verschränkt und durch eine kritische Öffentlichkeit begleitet werden.

Innovationsfelder im Bereich der "Organisationsstrukturen"

Für eine innovative Organisationskultur sind intelligente Beteiligungsstrategien notwendig, die Freiräume für die MitarbeiterInnen und ihre Einbeziehung in die Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse der Unternehmung vorsehen. Dadurch kann die Belegschaft innovative Kreativität ausbilden und sich an der Entwicklung von zukunftsträchtigen, beschäftigungssichernden Alternativen zu den gegenwärtigen Produkten beteiligen.

6 Änderungen der Qualifikationsanforderungen

- Durch die Neuentwicklung von neuen Antriebssystemen werden Modifikationen beinahe aller Fahrzeugkomponenten, wie der Karosserie und Fahrzeugrohbau, sowie der (elektronischen) Steuerung vorgenommen werden. Dadurch wird ein verstärkter Qualifizierungsbedarf im Bereich der **Elektrik, Elektronik, Messtechnik und Mechatronik** angesiedelt sein. Aber auch Wissen in den Themen Brennstoffzelle, Batterietechnik und die Herstellung des Hybridstranges werden notwendig.
- Es wird zukünftig Bedarf im Bereich allgemeiner **Fahrzeugbau, Leichtbau sowie Materialkunde** geben. Diesbezüglich sind Qualifikationen im Bereich Statik, Prototyping, Mechanik, Materialtechnik (Stahl, Aluminium, Magnesium, CFK, Kunststoffe), Füge- und Gießtechniken (Sintern, Schmelzen), Metallurgie und Metallbearbeitung sowie Verbindungs-, Schweiß- und Spezialklebetechniken zu fördern.
- Durch die verstärkte **Elektronifizierung der Fahrzeuge und der zunehmenden Informationsvernetzung**, wird von Beschäftigten mehr Wissen in den Bereichen Maschinenbau sowie elektronische Verfahrenstechnik, Mikroprozessor- und Datentechnik verlangt.
- Durch die **Vorgaben** der europäischen **Gesetzgebung** zum **Klimaschutz**, die veränderten Energiekosten, den zu erwarteten "Energierrechnungen über den Lebenszyklus eines Fahrzeuges" und Verbrauchsreduzierungen sind Qualifizierungen im Bereich **Energie- und Umwelt-Technik** erforderlich.
- Um neue Elemente aber nachhaltig installieren zu können sind nicht nur konkrete "**Innovationsassistentenprogramme**", sondern auch die "**Förderung systemischen Denkens**" und der Innovationsfähigkeit, die Auseinandersetzung mit **neuen technischen Entwicklungen** sowie die Vermittlung von "**Visionsgabe**" notwendig.