

A) Projektdaten

Allgemeines zum Projekt	
Kurztitel:	CON-LABOUR
Langtitel:	Social-Ecological Transformation: Industrial Conversion and the Role of Labour Sozial-ökologische Transformation: Industriekonversion und die Rolle von Beschäftigten und Gewerkschaften
Zitervorschlag:	Die Rolle der Gewerkschaften in der Konversion der Automobilindustrie
Programm inkl. Jahr:	10th ACRP, 2017
Dauer:	2 Jahre ab 1.6.2018
KoordinatorIn/ ProjekteinreicherIn:	Univ.-Prof. Dr. Ulrich Brand
Kontaktperson Name:	Danyal Maneka, BA
Kontaktperson Adresse:	Universität Wien Institut für Politikwissenschaft Universitätsstraße 7/2 1010 Wien
Kontaktperson Telefon:	+43-1-4277-494 06
Kontaktperson E-Mail:	danyal.maneka@univie.ac.at
Projekt- und KooperationspartnerIn (inkl. Bundesland):	Institut für Soziale Ökologie an der Universität für Bodenkultur, Wien
Projektgesamtkosten:	257.322 €
Fördersumme:	235.084 €
Klimafonds-Nr:	KR17AC0K13759
Zuletzt aktualisiert am:	28.06.2019

B) Projektübersicht

Details zum Projekt	
<p>Kurzfassung: Max. 2.000 Zeichen inkl. Leerzeichen Sprache: Deutsch</p>	<p>Das Projekt CON-LABOUR möchte zu einem besseren Verständnis darüber beitragen, welche Möglichkeiten und Hindernisse es in Bezug auf eine sozial-ökologische Konversion der Automobilindustrie in Österreich gibt und welche Rolle dabei Beschäftigte und ihre Interessengruppen (Gewerkschaften, Betriebsräte und Arbeiterkammer) spielen. Dafür werden Diskussionen, Erfahrungen und mögliche Einstiegspunkte aufgearbeitet, welche den „Auto-Konsens“ hinterfragen und die eine breitere sozial-ökologische Transformation initiieren könnten, um dem Klimawandel sowie Herausforderungen im Energie- und Ressourcenbereich zu begegnen. Weiters untersucht das Projekt die Rolle der Beschäftigten und ihrer RepräsentantInnen in einer sozial-ökologischen Transformation, speziell im Automobilbereich. Dabei wird angenommen, dass die Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Organisationen wie auch umfassende Formen der Wirtschaftsdemokratie eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Alternativen zur Autoproduktion und entsprechender Infrastrukturen sowie der Schaffung guter Arbeitsplätze spielen. Vor diesem Hintergrund sind die wichtigsten Forschungsfragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche historischen und aktuellen Diskussionen, Vorschläge und Erfahrungen bezüglich Konversionsprozessen können auf der gesellschaftlichen, der Branchen- und der Betriebsebene identifiziert werden? • Was sind mögliche Einsatzpunkte, um Debatten und Strategien der Konversion der Automobilindustrie in Österreich zu fördern? • Welche Instrumente und Strategien demokratischer Gestaltung und der Beteiligung der Beschäftigten können die Realisierbarkeit, Qualität und Legitimität von Konversionsprozessen fördern? • Welche Hindernisse können auf verschiedenen Ebenen und bei unterschiedlichen Beteiligten identifiziert werden? <p>Die folgenden Methoden werden im Rahmen des Forschungsprojektes angewandt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswertung wissenschaftlicher Literatur • Dokumenten -und Datenanalysen • Qualitative, teilstrukturierte ExpertInnen-Interviews, auch in Gruppensettings (Fokusgruppen) • Partizipative Workshops mit verschiedenen Stakeholdern • Aufarbeiten von Best-Practice-Beispielen und Präsentation dieser auf einer Website

Details zum Projekt	
<p>Executive Summary: Max. 2.000 Zeichen inkl. Leerzeichen Sprache: Englisch</p>	<p>The project CON-LABOUR aims to contribute to a better understanding of possibilities and obstacles regarding social-ecological conversion of the automotive industry in Austria and the respective roles of employees and their interest groups (particularly workers'-councils, trade unions and the Chamber of Labour). The project addresses discussions, experiences and possible entry points for challenging the "automotive consent" and initiating more comprehensive social-ecological transformations in order to tackle climate change, energy and resource challenges. Furthermore the project addresses the role of workers and their representatives within processes of social-ecological transformation in general and the conversion of the automotive industry in particular. We assume that the participation of workers and their representatives and comprehensive forms of economic democracy have a decisive role to play in the development of alternatives to the car production and related infrastructure as well as the creation of decent work as part of successful and legitimate conversion processes. Against this background, the main research questions are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Which historical and current discussions, proposals and experiences with regard to conversion processes can be identified at various levels? • What are potential entry points to support debates and strategies for conversion in Austria? • Which instruments and strategies for democratic steering and workers' participation can enhance the viability, quality and legitimacy of conversion processes? • Which major obstacles for conversion processes can be identified at various levels and with different stakeholders? <p>The following methods are applied:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analysis of existing scientific literature • Document and data analysis • Qualitative, semi-structured expert interviews, also in group-settings (focus groups) • Participatory workshops with different stakeholders • Collection of best-practice-examples which will be presented on a project website
<p>Status: Min. ein Aufzählungspunkt, max. 5 Aufzählungspunkte Max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen pro Aufzählungspunkt</p>	<p>Stand des Projekts zum 15.06.2019</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kick-off-Konferenz mit etwa 30 Teilnehmenden WissenschaftlerInnen und GewerkschafterInnen wurde am 18. und 19. September 2018 in Wien abgehalten und das Forschungsdesign wurde auf Basis des erhaltenen Feedbacks verfeinert. Ein erster Stakeholder-Workshop (WP6) mit 15 BetriebsrätInnen und

Details zum Projekt	
	<p>GewerkschaftsvertreterInnen zum Einfluss klimapolitischer Maßnahmen auf die österreichische Autoindustrie wurde am 3. Dezember durchgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Projektteam hat sich erfolgreich konstituiert und seither regelmäßig getroffen (zirka ein Mal pro Monat). Interne Arbeitspapiere wurden in den drei inhaltlichen Work Packages (WPs 3, 4, 5) verfasst. Diese Texte stellen die Basis für den Literature Review dar (WP2). • Zirka 20 teilstrukturierte Interviews (WPs 3, 4, 5) wurden mit GewerkschafterInnen, BetriebsrätInnen, ClustermanagerInnen und MinisterialbeamtenInnen geführt und transkribiert. Ein von einem Gewerkschaftssekretär organisiertes Strategietreffen mit Betriebsräten aus der Autoindustrie wurde teilnehmend beobachtet. • Proposals für vier Publikationen wurden bislang eingereicht. • Das spannungsreiche Verhältnis von Gewerkschaften und ambitionierter Umwelt- und Klimapolitik wurde in zwei Aufsätzen genauer umrissen (darin flossen noch keine empirischen Ergebnisse ein): Wissen, Markus/Brand, Ulrich (2019): <i>Working-class environmentalism</i> und sozial-ökologische Transformation. Widersprüche der imperialen Lebensweise. In: WSI-Mitteilungen 72(1), 39-47 Brand, Ulrich (2019): In der Wachstumsfalle. Gewerkschaften und der Klimawandel. In: Blätter für deutsche und internationale Politik, Juli, 79-88.
<p>Wesentliche (geplante) Erkenntnisse aus dem Projekt: Min. ein Aufzählungspunkt, max. 5 Aufzählungspunkte Max. 500 Zeichen inkl. Leerzeichen pro Aufzählungspunkt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • BetriebsrätInnen in der KFZ-Branche zeigen eine große Offenheit für alternative Produkte. Technische Kapazitäten und Qualifikationen werden von BetriebsrätInnen als vielseitig einsetzbar eingeschätzt. In manchen Betrieben gab es Versuche, auf die Produktpalette einzuwirken bzw. temporär Produktion außerhalb des Kerngeschäfts aufzunehmen. Diese Initiativen waren nicht vordergründig ökologisch motiviert, sondern Versuche den jeweiligen Betrieb durch Diversifizierung krisenbeständiger zu machen. • In den einschlägigen Gewerkschaften (PRO-GE und GPA-djp) wird bislang kaum in breiterem Rahmen versucht, den Wandel in der Automobilindustrie aktiv im Sinne der

Details zum Projekt

Beschäftigten (und unter ihrer Einbeziehung) zu gestalten. Wo es solche Initiativen gibt, hängen diese stark von engagierten Einzelpersonen ab und sind kaum institutionell verankert.

- Die Einbindung von Werken in transnationale Konzernstrukturen ist eine große Hürde für Initiativen aus der Belegschaft. Engagierte BetriebsrätInnen und Beschäftigte in solchen Betrieben sehen sich oft einem lokalen Management mit sehr geringer Entscheidungskompetenz gegenüber. Belegschaften müssten ihre Forderungen nach Produktionsänderung daher an höhere Konzernebenen richten, wo ihr Einfluss sehr gering ist.
- Die ökologische Modernisierung (Optimierung) des Verbrennungsmotors und technologische „Lösungen“ insgesamt werden von manchen Betriebsräten in der KFZ-Industrie als hinreichend erachtet, um ökologischen Problemen wirksam zu begegnen. Es bestehen aber auch Zweifel daran, dass die anstehenden Herausforderungen auf rein technologischem Wege gelöst werden können. Insbesondere das global wachsende Verkehrsaufkommen erzeugt Unbehagen.
- Eine umfassende Elektrifizierung des Antriebsstranges wird mit Skepsis betrachtet, einerseits aufgrund der negativen Beschäftigungsprognosen, andererseits weil sie nach Ansicht mancher Belegschaftsvertreter eine Schwächung von bestehenden (verbrennungsmotorzentrierten) Kompetenzzentren mit sich bringen könnte – eine Entwicklung, die die Standortkonkurrenz verschärfe und die Belegschaften vor Ort erpressbarer mache.

Diese Projektbeschreibung wurde von der Fördernehmerin/dem Fördernehmer erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte sowie die barrierefreie Gestaltung der Projektbeschreibung, übernimmt der Klima- und Energiefonds keine Haftung.

Die Fördernehmerin/der Fördernehmer erklärt mit Übermittlung der Projektbeschreibung ausdrücklich über die Rechte am bereitgestellten Bildmaterial frei zu verfügen und dem Klima- und Energiefonds das unentgeltliche, nicht exklusive, zeitlich und örtlich unbeschränkte sowie unwiderrufliche Recht einräumen zu können, das Bildmaterial auf jede bekannte und zukünftig bekanntwerdende Verwertungsart zu nutzen. Für den Fall einer Inanspruchnahme des Klima- und Energiefonds durch Dritte, die die Rechteinhaberschaft am Bildmaterial behaupten, verpflichtet sich die Fördernehmerin/der Fördernehmer den Klima- und Energiefonds vollumfänglich schad- und klaglos zu halten.