

# Wirtschaft

## Notiz Block



### Autoindustrie vor Personalschnitt

Düstere Prognose für den Arbeitsmarkt: Die deutsche Autoindustrie wird in den nächsten zehn Jahren 100.000 Jobs streichen, schätzen Branchenexperten. Bereits in den nächsten Jahren würden nach heutigen Planungen bei den deutschen Autobauern mehr als 40.000 Jobs wegfallen, dabei seien bei vielen Zulieferern die Auswirkungen des Kapazitätsabbaus bei den deutschen Autofirmen noch nicht einbezogen. Derzeit arbeiten 760.000 Menschen in der deutschen Autoindustrie.

### Österreich droht Wassermangel

Die Naturschutzorganisation World Wide Fund for Nature (WWF) schätzt Alarm: In Zukunft werden auch Industrienationen von Wassermangel bedroht sein. Die fatale Kombination von Klimaveränderung und falschem Ressourcenmanagement sorgt dafür, dass auch die reicheren Länder immer mehr unter Druck kommen, Österreich sei ebenso davon betroffen. Der WWF macht einen Mix aus Klimawandel und Trockenheit, Verschmutzung, Verschwendung,

den Verlust und die Versiegelung von Feuchtgebieten sowie Missmanagement verantwortlich. Österreich werde durch seine alpine Beschaffenheit mit einer Verschiebung der Schneeverhältnisse und steigender Schneeschmelze zu kämpfen haben, was die Abflussspitzen erhöhe und die Hochwassergefahr verstärke. Darum müssten neue Flussschwemmgelände geschaffen werden, die auch den für die Trinkwasserversorgung wichtigen Grundwasserspiegel erhöhen.

### Pflegetätigkeit soll Job werden

Das Pflegesystem wird in Zukunft nicht mehr finanzierbar sein, warnt Gudrun Biffl vom Wirtschaftsforschungsinstitut Wifo. Durch die voranschreitende Überalterung der Gesellschaft stoße das System spätestens 2025 an seine Grenzen. Bis dahin werden die geburtenstarken Jahrgänge der 60er Jahre in Rente gegangen sein. Biffl fordert eine Änderung des Pflegegeldsystems und will aus der Pflege von Angehörigen einen Job machen. Vorschlag der Ökonomin: Ein Pfleger, der sich um einen Angehörigen kümmert, übernimmt zusätzlich die Betreuung weiterer Pflegebedürftiger in der Umgebung und macht daraus einen Arbeitsplatz. Vorteil dieses Modells: Die Pflege werde effizienter, die Kosten stiegen weniger stark an. Ähnliches hat sich laut Biffl schon bei den Tagesmüttern bewährt. Schon heute sind in Österreich 600.000 Personen pflegebedürftig. *rose*

Fortsetzung von Seite 13

Daher haben die Zulieferer immer weniger Zeit, aus einem Grundkonzept ein fertiges Teil zu produzieren. Sie müssen bei sinkenden Losgrößen immer schneller reagieren“, resümiert Pamminger.

Mehr Druck auf die Firmen, noch viel stärker zu kooperieren, ortet Peter Kuen, zugleich Chef des Dachverbands AAA (Austrian Automotive Association) und des ostösterreichischen Auto-Clusters Vienna Region. Auch, weil die Autohersteller die Zahl der Kernlieferanten stark heruntersuchen wollen.

Viele Mittelständler stecken in einem Dilemma: Sie wissen, was zu tun wäre, können durch Preis- und Lohnruck aber nicht das zur Umsetzung nötige Cash generieren: Dies betrifft die internationale Expansion und die Modernisierung beziehungsweise Flexibilisierung ihrer Werke.

Das Überleben im immer schärferen Konkurrenzkampf kann nicht einmal der Zusammenschluss zu einem Cluster garantieren. Um mehr Aufträge an Land ziehen zu können und maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden zu entwickeln, haben sich fast alle automotiven Unternehmen zu Auto-Clustern zusammengeschlossen.

Hehr sind die Ziele einer solchen losen Partnerschaft: Gemeinsame Ressourcen besser nutzen, Effizienz und internationale Konkurrenzfähigkeit steigern, in Forschung und Entwicklung kooperieren. Die Vernetzung umfasst aber die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zu den Rohstoffen. Ein Beispiel, wie es in der Cluster-Realität läuft, stammt aus Oberösterreich: So haben vier Firmen in einer branchenübergreifenden Zusammenarbeit eine neue, so genannte „geregelte“ Ölpumpe entwickelt. Diese steckt auch in den Dieselfahrzeugen aus dem Hause Daim-

ler Chrysler. Kooperiert haben für dieses Projekt TCG Unitech (Druckguss), ZF Steyr (Zahnräder) sowie die Miba-Sparte Sinter und KMB Kempinger.

In Österreich gibt es drei Auto-Cluster (Steiermark, Oberösterreich, Wien). Das Land der Hämmer könne dank Flexibilität, Technologieführerschaft und Know-how auf dem globalen Markt ganz vorne mitspielen, klopft sich die Branche selbst auf die Schultern. Und wenn es auch kein rot-weiß-rotes Auto gibt, ist die Fahrzeug- und Zulieferindustrie einer der wichtigsten Industriezweige Österreichs und einer der wenigen Wachstumsbranchen. Insgesamt setzen die 600 Unternehmen des Sektors jährlich 38 Mrd. Euro um, 50 Prozent davon als direkte Zulieferungen. Die Branche ist auch ein Jobmotor: 175.000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt vom Sektor abhängig. In Österreich werden rund 2,5 Mio. Motoren und Getriebe, 200.000 PKWs und 25.000 LKWs gefertigt.

### Rot ist der Osten

Große Hoffnung setzen die heimischen Autozulieferer auf die boomende Autoindustrie in den neuen EU-Ländern. Denn in der auch Centrope genannten Region (das Vierländereck zwischen Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Österreich) laufen die Förderbänder und Schweißroboter wie geschmiert (siehe Grafik). Dort hat die Autoindustrie seit 1990 zehn Mrd. Euro in neue Werke investiert, ab dem Jahr 2008 sollen dort jährlich 3,2 Mio. Fahrzeuge vom Band rollen, 2005 waren es noch weniger als zwei Mio. Dies biete heimischen Zulieferern mittelfristig sehr gute Chancen, sie seien durch die räumliche Nähe hinsichtlich Reaktionszeit, Logistikkosten und Versorgungssicherheit begünstigt, meint die Branche. Besonders die hohen Logistikkosten sprechen für die Zulieferer aus Österreich. „Die

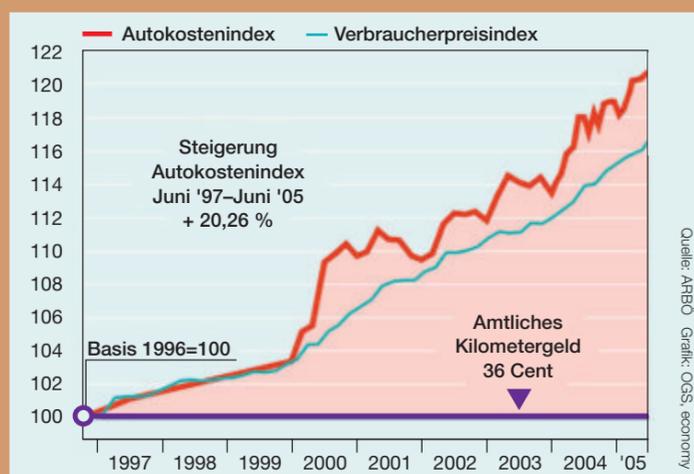
Autohersteller jammern über die enormen Logistikkosten, sie sind um bis zu dreimal so hoch wie in Westeuropa“, sagt Kuen. So beziehe das PSA-Werk in Trnava viele Teile von Fabriken, die 700 bis 800 Kilometer entfernt seien. Bei einem anderen Autohersteller würden große Karosserieteile gar aus Spanien und Portugal angeliefert.

Vorerst hätten die heimischen Zulieferer ihr Potenzial in den neuen EU-Ländern noch nicht umsetzen können, weil die Autokonzerne, die sich im Osten angesiedelt haben, ihre Hauslieferanten aus Frankreich, Deutschland oder Japan mitgenommen haben. „Am Anfang ist es verdammt schwer, in bestehende Zulieferketten hineinzukommen“, resümiert Uwe Galler, Chef des steirischen Auto-Clusters AC Styria. So betrage der wertmäßige Anteil der österreichischen Zulieferer an das VW-Werk Bratislava auch zwölf Jahre nach Eröffnung gerade vier Prozent. Vorerst seien die Autofirmen darauf konzentriert, die Produktion im Osten zum Laufen zu bringen. „In zwei bis drei Jahren wird sich das Fenster für die österreichischen Firmen öffnen“, prognostiziert Galler.

### Neue Förderrichtlinien

Seit März dieses Jahres gelten für Cluster-Kooperationsprojekte neue Förderrichtlinien. Die wichtigsten Änderungen: Die maximale Förderhöhe beträgt jetzt 25.000 Euro pro Projektpartner, zugleich wurde die Förderintensität um fünf Prozentpunkte auf 30 Prozent aufgestockt. Weiterer Vorteil: Es gibt keine Abschläge für Unternehmen, die schon bei anderen Cluster-Projekten Geld bekommen haben. Zusätzliches Plus: Im Zuge des Auswahlverfahrens von geeigneten Kooperationsprojekten wird geprüft, ob alternative, bessere Fördermöglichkeiten für das Projekt in Betracht kämen.

## Zahlenspiel



Nach Berechnungen des Arbö mussten österreichische Autofahrer mit herkömmlichem Modell (VW-Golf, Diesel, bei 20.000 gefahrenen Kilometern) im Jahr 2005 im Schnitt Mehrkosten von insgesamt 242,50 Euro für Treibstoff, Service und Wartung sowie Haftpflichtversicherung berappen. Unter der Kostenbelastung zu stöhnen hatten vor allem Autofahrer von Dieselfahrzeugen. Diesel legte um 18 Prozent beziehungsweise um 14 Cent pro Liter zu. Ein Teil dieser Preissteigerung war durch die Einführung von Biodiesel „hausgemacht“. Für 2006 ist angesichts der Ölpreisaralle keine Besserung in Sicht. *kl*

## Die Zukunft liegt im Osten

