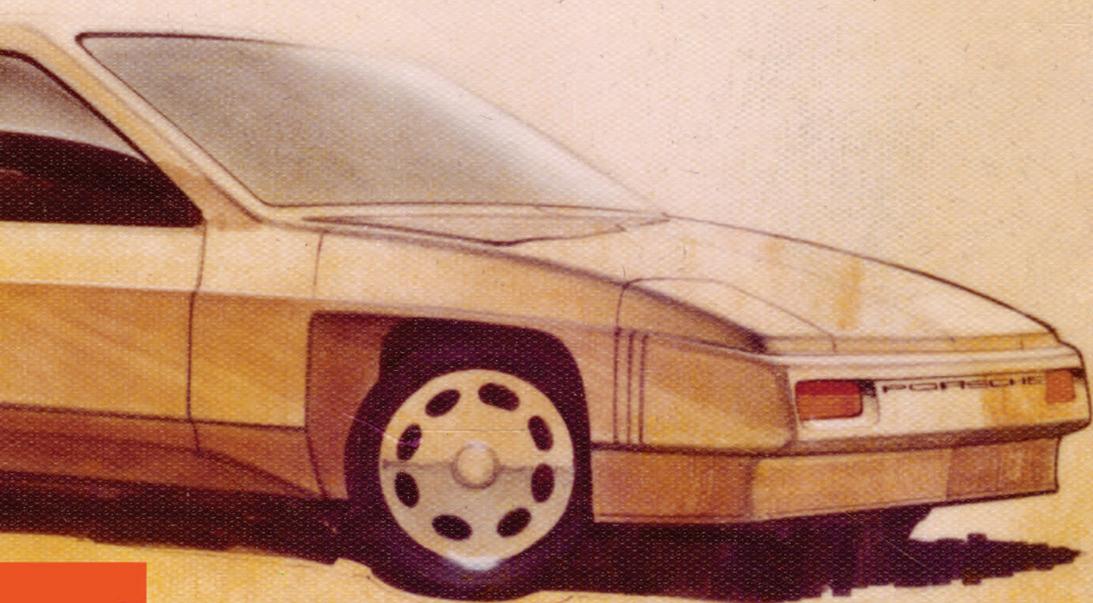


Laurenz Fürst

Der Austro-Porsche

Bruno Kreisky und die österreichische Automobilindustrie



böhlau

Laurenz Fürst

DER AUSTRO-PORSCHÉ

Bruno Kreisky und die österreichische Automobilindustrie



2018

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Veröffentlicht mit der Unterstützung durch:



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek :
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie ; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Umschlagabbildung : »Konzept für Mittelklassewagen«. Quelle: ÖStA, AdR, Wirtschaftsarchive,
ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 16, Zwischen-
bericht zur Studie über die Realisierbarkeit eines Pkw aus österreichischer Produktion.

© 2018 by Böhlau Verlag Ges.m.b.H & Co. KG, Wien Köln Weimar
Wiesingerstraße 1, A-1010 Wien, www.boehlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig.

Korrekturat: Ute Wielandt, Baar-Ebenhausen
Einbandgestaltung: Michael Haderer, Wien
Satz: Michael Rauscher, Wien

ISBN 978-3-205-20009-3

Inhalt

1	Einleitung	9
2	Thesen und Fragestellung	18
3	Quellen, Forschungsstand und Methode	21
3.1	Quellenlage	21
3.2	Forschungsstand	22
3.3	Methode	24
3.4	Netzwerkanalyse: Oder wer kennt wen und woher	27
	<i>Die Politik</i>	29
	<i>Österreichische Industrieverwaltungs Aktiengesellschaft (ÖIAG)</i>	30
	<i>Porsche</i>	31
4	Österreichs Innenpolitik in den 1970er-Jahren	33
4.1	Die Wahl 1970, Neuordnung Österreichs	34
4.2	Die Ära Kreisky kann beginnen: 12 Jahre absolute Mehrheit für die SPÖ	38
5	Österreichs Wirtschaft in den 1970er-Jahren: Zwischen Hochkonjunktur, Öl-Schock und Rezession	49
5.1	Hartwährungspolitik oder die Entstehung des Alpendollar	51
5.2	Öl-Schock und »Austro-Keynesianismus«	57
5.3	Der »Austro-Keynesianismus«	59
6	Der »Austro-Porsche«	66
6.1	Die Anfänge	69
6.2	Exkurs: Langzeitauto/Studie Club of Rome	72
6.3	Der Partner: Firma Porsche	81
6.4	Der Partner des Partners: Die ÖIAG	85
7	Der Weg zur Realisierbarkeitsstudie oder Franz Geist kämpft für sein Projekt	90
7.1	Exkurs: Franz Geist. Die treibende Kraft hinter dem »Austro-Porsche«-Projekt	96
7.2	Interesse und Ablehnung oder der »Austro-Porsche« als Fall für die Zeitungen	98

7.3	Von der Wirtschaft zur Politik, der »Austro-Porsche« wird politisch	105
7.4	Contra »Austro-Porsche«: Die politische Opposition	110
7.5	Der Zwischenbericht	117
8	Das Jahr der Entscheidung: 1977	131
8.1	Die Studie erscheint oder der »Austro-Porsche« wird endgültig zum Politikum	136
8.2	Die Studie im Detail	140
8.3	Die Standort-Frage	155
8.4	Exkurs: ÖIAG-Vergleichsstudie mit anderen Konkurrenten	164
8.5	Überlegungen der ÖIAG zur Studie	165
9	Kreisky übernimmt das Steuer	179
9.1	Geist in Wolfsburg oder wer bringt den »Austro-Porsche« an den Mann?	194
9.2	Exkurs: Land of the Free oder die Chancen für den Absatz des »Austro-Porsche« in den USA	207
10	Österreich in Stuttgart oder die Hoffnung stirbt zuletzt	214
10.1	Exkurs: Die »profil-Affäre«	220
10.2	Die letzte Fahrt des »Austro-Porsche«	229
11	Ferdinand Piëch vs. Bruno Kreisky oder das Ende des »Austro ...?«	236
11.1	Und er rollt doch	245
12	Zusammenfassung	253
13	Epilog	259
13.1	GM	259
13.2	Renault	262
13.3	Und er rollt doch ... wirklich!	263
14	Quellen- und Literaturverzeichnis	265
14.1	Quellen	265
	<i>Österreichisches Staatsarchiv – Archiv der Republik, Wien</i>	265
	<i>Stiftung Bruno-Kreisky-Archiv, Wien</i>	266
	<i>Historisches Archiv Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart</i>	267
	<i>Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung (VGA), Wien</i>	267
	<i>Zeitungen und Zeitschriften/Magazine</i>	268

14.2 Literatur	269
<i>Internetquellen</i>	272
<i>Audioquellen</i>	272
Personenregister	273

1 Einleitung

Bis zum heutigen Tag scheint von der Produktion einer nationalen Automarke eine große Faszination auszugehen. Wirtschaftlicher Mehrwert, genauso wie der Prestigeeffekt, eine nationale Automarke zu besitzen, spielen hierbei eine Rolle. Der Rolle des Automobils in der Gesellschaft wird zumeist eine rein nutzungsorientierte oktroyiert. Der deutsche Philosoph Peter Sloterdijk hingegen sieht die Rolle des Fortbewegungsmittels »Auto« unter einem ganz anderen Aspekt. Auf die Frage, ob die Erfindung des Automobils oder der mobilen Instrumente und deren Nutzung eine Art Antidepressivum darstellt, meint Sloterdijk:

Durchaus, denn das Auto ist eine Maschine zur Steigerung von Selbstbewusstsein, nur dass jetzt ein äußerer Motor für die Bewegung sorgt. Das Auto gibt seinem Piloten ein Plus an Kraft und Reichweite. Es herrscht heute leider ein Übergewicht an naiven verkehrssoziologischen Theorien, die in Automobilen vor allem Transportmittel erkennen wollen. Aber solange man bloße Transportwissenschaften betreibt, kommt man an die wesentlichen Schichten der modernen Automobilität nicht heran. Ich glaube, man muss in den Fahrzeugen der Menschen in erster Linie Verklärungsmittel und Intensivierungsmittel sehen, mithin kinetischer Antidepressiva. Und sicher kommt die große Nachfrage nach Automobilität von Menschen, die mit dem Fahrzeug ihren Aktions- und Könnensradius vergrößern wollen. Hierzu spricht die Statistik eine deutliche Sprache: Von drei Verkehrsbewegungen mit dem Automobil steht nur eine in Zusammenhang mit Arbeit und mit dem, was man im ökonomischen Sinn Transport nennt. Zwei von drei Bewegungen sind Evasion, man fährt zu seiner Geliebten, man fährt ins Grüne und in die Ferien, man macht Besuche, man benutzt das Auto als Mittel zu Abreaktion. Man möchte glauben, mit dem Auto rächt man sich jetzt an den lästigen Zumutungen der Sesshaftigkeit.¹

Steigerung von Selbstbewusstsein sowie die Vergrößerung des Aktions- und Könnensradius beinhalten die wirtschaftliche und die Prestigekomponente. Obwohl die große Mehrheit der im 21. Jahrhundert operierenden Automobilkonzerne ihre Wurzeln in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat, gibt es auch im 21. Jahrhundert Bestrebungen, nationale Automobilproduktionen zu errich-

1 Peter Sloterdijk im Gespräch mit Mateo Kries. *Wir fahren immer auf dem Maternity Drive*. In: Sloterdijk, Peter. *Ausgewählte Übertreibungen. Gespräche und Interviews 1993–2012*. Suhrkamp Verlag: 2013 Berlin, S. 87.

ten. Eine recht erfolgreiche Kooperation besteht seit wenigen Jahren zwischen dem Iran und Venezuela. Dieses Joint Venture-Unternehmen eröffnete in der Nähe der venezolanischen Stadt Maracay eine Automobilproduktionsstätte.² Name dieser neuen Automobilmarke ist Venirauto. Bislang stehen die Erfolge jedoch aus und das erklärte Ziel, mit einer nationalen Automarke die nationale Industrie zu stärken, scheint in weite Ferne gerückt zu sein. Neben dem iranisch-venezolanischen Joint Venture versuchte noch der ehemalige libysche Machthaber Muamar al-Gaddafi, Libyen als Produzenten einer eigenen Automobilmarke zu etablieren.³ Dieses als »bestes Auto der Welt« von Seiten Gaddafis angekündigte Gefährt ging über einen Prototyp jedoch nicht hinaus.

Diese beiden eben zitierten Beispiele mögen als exzentrische Versuche autokratisch regierender Herrscher gewertet werden. Dennoch zeigen sie, inwiefern die Idee und der Wunsch der Produktion einer nationalen Automarke bis ins 21. Jahrhundert präsent sind. Wirtschaftlicher Sinn lässt sich bei solchen Unternehmungen selten erkennen, ist es doch schwierig, als Neuling den großen Automobilkonzernen Konkurrenz zu bereiten. Eher spielt Stolz und Prestige eine übergeordnete Rolle. Die Unternehmung, eine nationale Automarke im 21. Jahrhundert zu errichten, scheint ohne großen Erfolg zu bleiben. Die Wahrscheinlichkeit, in wenigen Jahren eine Autoproduktionsstätte zu errichten, die mehrere Millionen Autos produziert und somit auf dem Gebiet der Klein- bis Mittelklassewagen konkurrenzfähig ist, oder ein Produkt der Oberklassewagen zu entwickeln, ist gering. Bei einem Blick auf die globale Automobilindustrie scheint es eher zu viele Autoproduzenten zu geben als zu wenige. Des Öfteren wird von einer Automobilwelt der zwei Geschwindigkeiten gesprochen.⁴ Einerseits gibt es eine Handvoll von Autoproduzenten, die jedes Jahr Rekordgewinne erwirtschaften, während andererseits die Konkurrenz sich in drastischen ökonomischen Schwierigkeiten befindet. Inwiefern das mit den selbstverschuldeten Fehlern mancher Autoproduzenten zusammenhängt, müsste genauer untersucht werden. Am Phänomen ändert das wenig.

Ebenso ist eine Verschiebung der attraktiven Verkaufsmärkte im Gange. Während in Westeuropa und zum Teil auch in den Vereinigten Staaten die Autokäufe stagnieren oder sich sogar im Rückgang befinden, steigen die Verkaufszahlen in Schwellenländern rapide an.

2 Zelik, Raul. *Zwölf Jahre Chavismus in Venezuela. Versuch einer realistischen Bilanz*. Verfügbar unter: <https://monde-diplomatique.de/artikel/!292587> (zuletzt abgerufen am 16. Juni 2014).

3 DER SPIEGEL, 2009. *Libyscher Staatschef als Auto-Designer: Gaddafi stellt »Auto der Zukunft« vor*. Verfügbar unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/libyscher-staatschef-als-auto-designer-gaddafi-stellt-auto-der-zukunft-vor-a-646319.html> (zuletzt abgerufen am 18. Juni 2013).

4 DER SPIEGEL 7/2013.

In den 1970er-Jahren gab es mehrere Versuche, eine nationale Autoindustrie aufzubauen. Der indische Autoproduzent Maruti Suzuki kann seine Wurzeln auf das Jahr 1968 zurückführen. Durch die Initiative des indischen Lebmanns Sanjay Gandhi, berühmt dafür, regelmäßig in seinem Jaguar, wenn zu Besuch in England, zu schnell zu fahren und der Sohn der indischen Premierministerin Indira Gandhi zu sein, wurde 1971 die Autofirma Maruti mit Sanjay Gandhi als managing director gegründet.⁵ Korruption und Misswirtschaft ließen das Projekt 1977 scheitern. Der Grundstein war jedoch gelegt. Anfang der 1980er-Jahre wurde eine Kooperation mit Suzuki eingegangen. Anfänglich fungierte Maruti Suzuki nur als Autoimporteuer. Mit der Zeit wurde Maruti Suzuki zum Autoproduzenten. Im Jahre 2010 hatten Fahrzeuge dieses Herstellers in Indien einen Marktanteil von 48 %, und obwohl der japanische Autoproduzent Suzuki 54 % der Firma besitzt, bewahrte sich Maruti Suzuki seine indische Identität.⁶

Nach Anfangsproblemen, wurde die Gründung des indischen Automobilherstellers also zur Erfolgsgeschichte. Daneben gab es aber den 1970er-Jahren auch Projekte, die bei dem Versuch scheiterten, eine nationale Automobilindustrie mit eigener Marke zu errichten.

1974 erging von Seiten des Ministeriums für Industrie und Energie der demokratischen Volksrepublik Algerien ein Auftrag an den Autohersteller Porsche. Über einen Zeitraum von zwei Jahren beauftragte die algerische Regierung Porsche mit mehreren Versuchen zur Erprobung von Fahrzeugen und mit Beratungstätigkeiten. Algerien hatte zur Errichtung einer Pkw-Produktionsstätte von mehreren Automobilproduzenten Angebote eingeholt.⁷ Bei diesem Projekt wurde Porsche angehalten, Fahrzeuge zu konstruieren und auf Eignung zu testen sowie deren Angebote, Pläne und Vorschläge bezüglich Größe und Anlauf des Werkes, Personalbedarf, heimische Fertigung und Einfuhr zu prüfen und kritisch zu bewerten.⁸ Aus den Akten geht hervor, dass (Stand 1979) dieses Projekt nicht verwirklicht wurde. Bis zum heutigen Tag wird in Algerien keine eigenständige Automobilmarke produziert.

Ungefähr im gleichen Zeitraum, als man den Versuch unternahm, in Algerien eine Pkw-Produktionsstätte zu errichten, wurde auch in Österreich der Versuch unternommen, an die lange und glorreiche Tradition der österreichischen Automobilgeschichte anzuknüpfen und eine eigenständige österreichische Automobilmarke zu gründen. Die Geschichte eigenständiger österreichischer Automar-

5 The Economist. *Indian carmakers. The four wheeled survivor*. 02. Feber 2013.

6 Ibid.

7 Historisches Archiv Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Dokumentationsband 23, Typ 2505 bis Typ 2583, »Algerienprojekt«.

8 Ibid.

ken geht noch auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Federführend beim Bau von Automobilen waren die Firmen Steyr, Puch, Austro-Daimler sowie Gräf & Stift. Ohne eine vollständige Darstellung der Geschichte der österreichischen Automobilindustrie bis in die 1970er-Jahre liefern zu wollen, soll hier ein kleiner Überblick über die oft komplexe Geschichte des österreichischen Automobilbaues erfolgen.

Von großer Bedeutung für den österreichischen Automobilbau und im kollektiven Gedächtnis in Österreich bis zum heutigen Tag präsent ist der Konzern Steyr-Daimler-Puch. Dieser Mischkonzern wurde im Jahre 1934 aus den Marken Steyr (vormals Oesterreichische Waffenfabriks-Gesellschaft, die 1926 in Steyr-Werke umbenannte wurde), Austro-Daimler und Puch gegründet. Schon sechs Jahre vorher fusionierten die Firmen Austro-Daimler, Puch sowie die Oesterreichischen Flugzeugfabrik AG zum Konzern Austro-Daimler-Puchwerke AG. 1934 folgte der Zusammenschluss mit Steyr.

Die Geschichten der ehemals eigenständigen Firmen ähneln einander in mancherlei Punkten. Die Firma Austro-Daimler wurde 1899 als Tochter-Gesellschaft der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die ihren Ausgangspunkt in der Nähe von Stuttgart nahm, in Österreich gegründet. 1900 gelang es der Firma, das erste Automobil herzustellen. Da Austro-Daimler – die Trennung vom deutschen Mutterkonzern folgte im Jahre 1909 – neben Pkws auch Flugmotoren sowie militärisches Gerät produzierte, war dieser Hersteller laut Friedensvertrag von St. Germain gezwungen, die Rüstungsfertigung aufzugeben und sich auf eine zivile Produktion zu konzentrieren.⁹ Von Seiten Austro-Daimlers knüpfte man an den Bau von Luxusautomobilen an, die man vor allem vor dem Ersten Weltkrieg gebaut hatte. Mitte 1934 stellte Austro-Daimler die Autobau-sparte ein, und kurz darauf fusionierten Steyr und Austro-Daimler-Puch.¹⁰

1928 waren die Marken Austro-Daimler und Puch fusioniert. Im Unterschied zu Austro-Daimler wurde die Firma Puch nicht durch ein Mutterunternehmen mit großzügigem Kapital gegründet, sondern durch den untersteirischen Fahrrad-Reparateur, Johann Puch. Dieser schickte sich an, Ende des 19. Jahrhunderts vom Fahrrad-Reparateur zum Fahrrad-Produzenten aufzusteigen.¹¹ 1899 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und ab 1906 wurde mit der Erzeugung von Automobilen begonnen, nachdem

9 Pfoertner, André. *Die Steyr-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.). *Memoriae Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 313.

10 Vgl. Seper, Hans. Pfundner, Martin. Lenz, Hans Peter. *Österreichische Automobilgeschichte*. Eurotax Verlags AG: Pfäffikon 1999. 2. Auflage, S. 275–303.

11 Vgl. Seper, Hans. *100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864 bis 1964*. Herausgegeben von der Steyr-Daimler-Puch A. G.,- Wien 1964. S. 40–58.

Johann Puch 1900 sein erstes Automobil gebaut hatte.¹² Nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierte man sich zumeist auf das ursprüngliche Geschäft, nämlich den Bau von Fahrrädern und Motorrädern. Nach der Fusion mit Austro-Daimler 1928 wurde die Automobilproduktion in Graz aufgegeben.

Der Dritte und wohl bedeutendste österreichische Automobilhersteller war Steyr. Gegründet in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Waffenfabrik, wurde diese dann 1869 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und fungierte unter dem Namen Oesterreichische Waffenfabriks-Gesellschaft. Ebenso wie Austro-Daimler war das auferlegte Verbot der Herstellung von Kriegsmaterial nach dem Friedensvertrag von St. Germain eine schwere Bürde für das Unternehmen. So entschied man sich, den schon 1916 ins Auge gefassten Plan, Automobile zu bauen, in die Tat umzusetzen. Ab 1920 liefen die ersten Steyr-Automobile vom Band. 1926 kam es zur Umbenennung von Oesterreichische Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr-Werke AG.¹³ Der spätere Gründer der Firma Porsche, Ferdinand Porsche, arbeitete von 1906 bis 1923 bei Austro-Daimler und von 19129 bis 1930 ein Jahr bei den Steyr-Werken.

Neben den drei Autoproduzenten Austro-Daimler, Steyr und Puch war auch die Firma Gräff & Stift früh bei der Entwicklung von Automobilen zugegen. 1897 gelang es Gräff & Stift, den ersten Pkw zu entwickeln. Nach dem Zweiten Weltkrieg entschied man sich, die Pkw-Produktion nicht mehr aufzunehmen. Neben den erwähnten Firmen gab es noch eine große Anzahl anderer kleinerer Firmen, die ebenso bei der Erzeugung und Entwicklung von Automobilen beschäftigt waren. Diese alle näher zu beschreiben würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

Alle österreichischen Pkw-Produzenten wechselten nach dem Zweiten Weltkrieg zu anderen Geschäftsfeldern. Der Mischkonzern Steyr-Daimler-Puch, der auch nach 1945 weiter bestand, war keine Ausnahme und den folgenden Jahrzehnten gab es eine große Nachfrage an Nutzfahrzeugen und Lastkraftwägen. Hierbei erkämpfte sich Steyr-Daimler-Puch eine Führungsposition und erzeugte neben Nutzgütern militärische Güter. Wie zum Beispiel Truppentransporter und Panzerfahrzeuge.

Der Wiederaufbau einer Pkw-Industrie nach dem Zweiten Weltkrieg hat vor allem mit einer nicht vorhandenen Nachfrage zu tun. Da der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg langsamer als in der Bundesrepublik

¹² Pfoertner, André. *Die Steyer-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil, Bruckmüller, Ernst, Steckl, Hannes (Hg.). *Memoriae Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 314.

¹³ Vgl. Pfundner, Martin. *Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion: Die frühen Jahre des Ferdinand Porsche*. Böhlau Verlag: Wien 2007.

vonstattenging, wurde die Nachfrage nach Automobilen später präsent. Als dieser Pkw-Bedarf durch eine stärker werdende Kaufkraftentwicklung vorhanden war, gab es bereits in der BRD eine Pkw-Industrie, die den österreichischen Markt mit marktgerechten und kostengünstigen Fahrzeugen versorgen konnte. Aber nicht nur in Österreich, auch in Deutschland gab es industrielle Mischkonzerne, die nach dem Zweiten Weltkrieg die Automobilproduktions-Sparte nicht wieder aufnahmen. Ein berühmtes Beispiel hierfür sind die Adlerwerke aus Frankfurt am Main.

Der eben beschriebenen, ab den 1950er-Jahren einsetzenden, Pkw-Bedarf versuchte man, durch eine Kooperation mit dem italienischen Autokonzern FIAT abzudecken. Ab 1957 wurde der FIAT Nuova 500 oder besser gesagt, die Karosserie des FIAT Nuova 500 von FIAT nach Österreich geliefert. In Graz wurde in die FIAT-Rohkarosserie ein österreichischer Motor eingebaut, und das Kultauto Steyr-Puch 500 war geboren. Diese Kooperation mit FIAT sollte bis in die Mitte der 1970er-Jahre dauern. Die Produktion des FIAT Nuova 500 oder Steyr-Puch 500, wie er in Österreich hieß, dauerte bis 1973. Das Nachfolgemodell, das auf derselben Geschäftsgrundlage fußte, und zwar italienische Karosserie und österreichischer Motor, der FIAT 126, mußte wegen schwacher Nachfrage 1975 wieder eingestellt werden. Durch die immer stärker werdende Kaufkraft der Bevölkerung und durch den steigenden Wohlstand war das Modell eines Kleinfahrzeugs, wie es der Steyr-Puch 500 darstellte, ab den 1970er-Jahren aus der Mode gekommen. Es kam die Zeit der komfortablen Limousinen.

Österreich, das keine eigene Automobilproduktion hatte und bis 1975 durch einen Assembling-Vertrag mit FIAT ausgestattet war, bekam die Autoimportquote von 100 % in der Handelsbilanz zu spüren. 1975 wurden 15 Milliarden Schilling pro Jahr von Österreichern für den Kauf von Automobilen ausgegeben. Dieser Wert machte 6 % der Einfuhren aus und ließ sich durch entsprechende Ausfuhren nicht ausgleichen. 1970 wies die Handelsbilanz ein Defizit von 18 Milliarden Schilling aus, 1977 wuchs dieses Defizit auf 73 Milliarden Schilling. In der Tat waren wenige Produktgruppen die Hauptursache für die Verschlechterung der Handelsbilanz. Die Hauptgruppe war der Import von Automobilen. 1970 wurden Autos im Wert von 5 Milliarden Schilling importiert, 1977 waren es Autos im Wert von 20 Milliarden Schilling. Es ist schwer, die genauen Anfänge des letzten Versuchs zur Schaffung einer eigenständigen österreichischen Automobilmarke und Produktion zu eruieren. Der damalige Finanzminister Hannes Androsch erzählte dem Autor, dass der Generaldirektor der Österreichischen Industrieholding AG (ÖIAG), Franz Geist, in Zusammenarbeit mit dem Generaldirektor der Firma Porsche, Ernst Fuhrmann, Bundeskanzler Bruno Kreisky auf die Idee einer eigenständigen österreichischen

Automarke aufmerksam machte.¹⁴ In der recht spärlich vorhandenen Literatur wird oft der Eindruck vermittelt, dass es Bruno Kreisky war, der die Herren von der ÖIAG und Porsche von diesem Projekt überzeugen musste. Dem war nicht so. Franz Geist und die verstaatliche Industrie waren die federführende und treibende Kraft hinter diesem Projekt. War die Reduzierung des Handelsdefizits eine der Erwartungen, die man in die zukünftige Automobilproduktion legte, gab es dazu noch andere. Durch die Schaffung einer Automobilproduktionsstätte wollte man Arbeitsplätze schaffen und die Vollbeschäftigung aufrechterhalten. Im Zusammenhang mit Fragen der Umstrukturierung in der verstaatlichten Industrie und in Verbindung mit der Suche nach neuen, im Inland zu fertigenden Produkten wurde im Mai 1976 das Projekt eines in Österreich herzustellenden Pkws begonnen. Der Partner, die Firma Porsche, war von Seiten der Österreicher der ideale Partner. Durch familiäre Bande war die Familie Porsche mit Österreich eng verbunden. Ebenso war die Achse Franz Geist und Ernst Fuhrmann für die Etablierung einer Automobilproduktionsstätte in Österreich von Vorteil. Und drittens wusste man, dass Österreich nur durch die Herstellung eines exklusiven Produkts und nicht eines Kleinwagens auf dem internationalen Markt reüssieren konnte.

Der Versuch, Mitte der 1970er-Jahre, in Österreich eine Automobilindustrie mit eigener nationaler Marke zu errichten, war der letzte Versuch seiner Art.

Im Mai 1976 besuchte Franz Geist zum ersten Mal Firma Porsche in Stuttgart. Dort wurde ein Konzept vorgestellt, das die Produktion eines Mittelklassewagens in Österreich vorsah. Einen Monat später wurde eine schriftliche Vorlage dieses Konzeptes an den Vorstand der Österreichischen Industrie Holding AG (ÖIAG) verschickt. Ende Juni 1976 unterbreitete die Firma Porsche der ÖIAG ein Angebot, eine Realisierbarkeitsstudie für die Produktion eines neuen Pkws in Österreich durchzuführen. Diese Studie wurde Mitte Juli vom Vorstand der ÖIAG genehmigt und Ende Juli der Firma Porsche der Auftrag erteilt.

Diese Studie wurde Anfang März 1977 der ÖIAG vorgelegt und kam zu folgenden Aussagen:

- Es werden realistische Absatzchancen für ein in Österreich hergestelltes Auto gesehen.
- Die industriellen Möglichkeiten unseres Landes bilden eine solide Grundlage hierfür.
- Allerdings müssen gewisse Voraussetzungen dafür erfüllt sein:
- die Einführung unter einem prominenten Markennamen;

¹⁴ Androsch, Hannes, 2013. Interview. Im Gespräch mit Laurenz Fürst. Wien, 6. Mai 2013.

- Vertrieb über ein passendes, weltweit bestehendes Vertriebs- und Kunden-
netz.¹⁵

Im September 1976 bekam dieses Projekt, das bis dato noch im Geheimen operierte, öffentliche Aufmerksamkeit. In einem Gespräch mit der »Kronen-Zeitung« offenbarte Franz Geist zum ersten Mal den Plan, in Österreich wieder eine Automobilindustrie zu errichten. Geists Interviewpartner, der Wirtschaftsredakteur der »Kronen-Zeitung«, Georg Wailand, gab in Anlehnung an den Partner der ÖIAG, nämlich die Firma Porsche, diesem Projekt den Namen »Austro-Porsche«. Obwohl die auszuarbeitende Studie bei der Firma Porsche unter dem Namen »Projekt Austria« firmierte, setzte sich die Bezeichnung »Austro-Porsche« durch und blieb bis zu dem Scheitern des Unternehmens an dem Projekt hängen.

Bevor die Porsche-Studie im März 1977 der ÖIAG übergeben wurde, wurde im Dezember 1976 ein Zwischenbericht an die ÖIAG abgeliefert. Schon in der Zwischenstudie stand die Erkenntnis, dass es theoretisch möglich wäre, in Österreich eine Pkw-Industrie zu errichten, unter folgenden Prämissen jedoch:

1. Die Produktionsquote jährlich sollte sich in einer Größenordnung von 50.000 Einheiten bewegen.
2. Das Projekt Austria wird in den Karosserievarianten Limousine-/-Variant (Kombi) angeboten, um die wesentlichen Marktsegmente abdecken zu können.
3. Das Projekt Austria wird unter einer Herstellerbezeichnung vertrieben, die ein hohes Maß an Exklusivität gewährleistet.
4. Das Projekt Austria wird vertriebstechnisch in eine bestehende Organisation integriert, um ein Höchstmaß an Vorbesitz-Chance (Aufsteiger/Umsteiger) zu ermöglichen.
5. Das Projekt Austria sollte sich im Fahrzeugangebot sowie in den damit verbundenen Image-Kriterien vom bisherigen Angebot, auch innerhalb der Vertriebseinheit, unterscheiden.
6. Das Projekt Austria muss sich sämtliche Exportchancen offen halten.
7. Die Weiterentwicklung von politischer und konjunktureller Stabilität wird vorausgesetzt.
8. Es treten in Zukunft keine zusätzlichen Belastungen durch den Gesetzgeber auf.

¹⁵ ÖStA (ÖStA), Archiv der Republik (AdR), Wirtschaftsarchive, ÖIAG-Archiv, Sammlung Oskar Grünwald, Technik und Forschung, Kartonnummer 17, Information für GD Geist, 14. November 1977.

9. Das Automobil wird längerfristig als Träger des Individual-Verkehrs in noch steigendem Maße seine Rolle als bestgeeignetes und somit meistnachgefragtes Beförderungsmittel ausfüllen und weitere Bevölkerungsschichten erschließen.¹⁶

40 Jahre später erscheint es dem Beobachter, als ob die Beschäftigung mit dem »Austro-Porsche« das maßgebliche Ereignis der späten 1970er-Jahre gewesen ist. Das ist wohl darauf zurückzuführen, dass nach langer Beschäftigung mit den Quellen und Zeitungsberichten der damaligen Zeit sich ein gewisser verzerrter Blick sowie eine »Betriebsblindheit« ergeben haben. Bei Gesprächen mit dem damaligen Finanzminister Hannes Androsch, dem ehemaligen ÖIAG-Generaldirektor Oskar Grünwald oder auch dem Beauftragten für das »Austro-Porsche«-Projekt innerhalb der ÖIAG, Erich Staska, erklärten diese unisono, dass der »Austro-Porsche« ein eher kleines und ein Projekt von geringer Bedeutung war. Durch die intensive Beschäftigung mit dem Thema 40 Jahre später dürfte beim Autor hier und da eine falsche Wahrnehmung entstanden sein.

16 Historisches Archiv Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche AG. Bestand Fremdentwicklung, Studie über die Realisierbarkeit eines Pkw aus österreichischer Produktion, Anlage I: Zusammenfassung der Marketing-Prämissen, S. 2 ff.

2 Thesen und Fragestellung

Diese Abhandlung untersucht vier Thesen, warum das Projekt »Austro-Porsche« fehlschlug.

Die erste These beschäftigt sich mit der von der Firma Porsche in ihrer Studie kolportierten Stückzahl von 50.000 Fahrzeugen pro Jahr. Aus der Porsche-Studie ging hervor, dass 50.000 Autos pro Jahr zu einem Preis von 170.000 Schilling pro Einheit produziert werden sollten. Der Austro-Porsche stand somit im direkten Preisvergleich seinen Konkurrenzmodellen in nichts nach. Von diesen 50.000 Stück waren jedoch nur 7.000 bis 9.000 Einheiten für den lokalen österreichischen Markt vorgesehen. Der Rest sollte exportiert werden. Manch ein Autoexperte war der Meinung, dass die zu produzierende Stückzahl viel zu gering sei, um von Erfolg gekrönt zu sein. Zu diesen Stimmen gehörte VW-Chef Toni Schmücker, aber auch der Vorstand Steyr-Daimler-Puch fand die Stückzahl zu gering und somit das Projekt unrealistisch. Die nicht geklärte Stückzahl war nach ersten Erkenntnissen ein Grund des Scheiterns des »Austro-Porsche«.

Die zweite These geht auf das Vertriebsnetz ein. Ein weiteres Problem, mit dem sich der »Austro-Porsche« konfrontiert sah, war das Vertriebsnetz. Um die 41.000 »Austro-Porsches«, die für den Export vorgesehen waren, an den Endverbraucher bringen zu können, musste ein internationales Vertriebssystem aufgebaut werden. Eine fast unmögliche Aufgabe, und so wollte man in Verbindung mit Porsche oder VW deren Vertriebssysteme mitbenützen, wie auch in der Studie angemerkt. Die Firma Porsche verwies auf VW und VW war gegen die Einbeziehung des zukünftigen »Austro-Porsches« in sein Vertriebssystem. Die Nichtmiteinbeziehung des zukünftigen »Austro-Porsche« in das Volkswagen-Vertriebsnetz war ein Grund, warum das Projekt »Austro-Porsche« nicht reüssieren konnte.

Die dritte These dreht sich um den immateriellen Wert des »Austro-Porsche«. Dieser immaterielle Wert war vor allem im Namen wiederzuerkennen. Franz Geist und Bruno Kreisky erkannten von Anfang an, dass ein »Austro-Porsche« ohne das Suffix Porsche wenig bis gar keinen Erfolg erzielen würde. Ebenso wäre der »Austro-Porsche« in seiner ganzen Ausfertigung ein Konkurrenzgefährdeter von Audi geworden. Audi wurde aber seit Anfang der 1970er-Jahre von Ferdinand Piëch, einem Familienmitglied der Porsche/Piëchs, geleitet, und dieser arbeitete dort eifrig an einer dem »Austro-Porsche« ähnlichen Limousine, dem Audi 100. Durch Meinungsunterschiede innerhalb der Familie Porsche/Piëch beschloss man, dass ab 1972 kein Porsche/Piëch mehr im

operativen Geschäft Porsches tätig sein sollte und dass von nun an Manager von außen das operative Geschäft Porsches leiten sollten. Dies gilt bis zum heutigen Tage.

Der »Austro-Porsche« wäre ein gleichwertiges Konkurrenzprodukt zu dem von Piëch mitentwickelten Modell Audi 100 C2 geworden. Neben der unerwünschten Konkurrenz durch den »Austro-Porsche« war die Familie Porsche Piëch auch nicht bereit, ihren Namen für eine angebliche wirtschaftliche Totgeburt herzugeben. Es ist hier zu bemerken, dass Ferdinand Piëch nicht den Namen Porsche für ein Konkurrenzunternehmen hergeben wollte. Vordergründig war Piëchs Argument dafür, dem Projekt »Austro-Porsche« nicht den Namen Porsche zu verleihen, dass er nicht einer »Totgeburt« seinen Namen anhängen wollte. Es ist eine Kernthese, dass ein Österreich-Auto, ohne den Namen Porsche zu tragen, kaum Erfolg haben konnte, und dass Ferdinand Piëch den »Austro-Porsche« als Konkurrenz zu dem Audi 100 C2 sah und somit in keinerlei Art und Weise dieses Projekt, finanziell oder gar durch die Verleihung des Namen Porsche, unterstützten wollte.

Die vierte und letzte These behandelt die politische Opposition. Sowohl die größte Oppositionspartei ÖVP als auch die kleine Freiheitliche Partei unterstützte das Projekt »Austro-Porsche« nicht. Durch die Ablehnung des Austro-Porsches seitens der Oppositionsparteien wurde die Durchführung des Projektes »Austro-Porsche« noch unrealistischer.

Durch die intensive Beschäftigung mit dem Quellenmaterial vor der Verschriftlichung dieser Arbeit stellt sich oftmals der verfrühte Eindruck eines angeblichen Kennens der Faktenlage ein. Die Thesen helfen dem Autor, keine voreiligen Schlüsse zu ziehen. Die Thesen nehmen eine Zwitterstellung zwischen Frage und Antwort ein. Sie sind in keiner Art und Weise bereits als Antwort, sondern als Verdacht zu verstehen. Neben den Thesen bleiben noch Fragen bezüglich des »Austro-Porsche«-Projekt, die in dieser Arbeit behandelt werden und auf die eine Antwort versucht werden soll. Die natürlichste aller Fragen bei einem Projekt, das scheiterte, ist die Frage nach dem Warum. Diese Frage wird neben den anderen offenen Fragen im Vordergrund stehen:

1. Warum gelang es der Bundesregierung Kreisky in enger Zusammenarbeit mit der Verstaatlichten Industrie trotz absoluter Mehrheit im Parlament und öffentlicher Themenführerschaft nicht, den Grundstein für den »Austro-Porsche« zu legen? Waren die nicht geklärten Kompetenzen innerhalb der Public-Private-Partnership dafür ausschlaggebend?
2. Inwiefern waren die Automobilimporte, vor allem aus der BRD und Japan, ein volkswirtschaftliches Problem? Konnte die Handelsbilanz überhaupt durch die Produktion einer eigenständigen Automarke stabilisiert werden?

3. War im Zuge des wirtschaftlichen Abschwungs und der Öl-Krise die Absicht, neue, nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen, das eigentliche Hauptziel des Projektes »Austro-Porsche«?
4. Warum stieß das »Austro-Porsche«-Projekt auf Ablehnung der Opposition? Waren Parteienhader und politische Rivalität Grund für die Ablehnung oder war, wie von Seiten der Opposition kolportiert, die Angst vor einem Milliardengrab ausschlaggebend für abweichendes Interesse?
5. Inwiefern führte die Ablehnung der Namensrechte durch die Familie Porsche/Piëch zum Ende des Projektes? Wollte man den Namen Porsche nicht mit einem möglicherweise wirtschaftlichen Misserfolg in Berührung bringen? Oder waren vor allem der Wechsel Ferdinand Piëchs zu Audi und die Konkurrenz des »Austro-Porsches« zum neuen Modell 100 C2 der Ingolstädter ausschlaggebend?

3 Quellen, Forschungsstand und Methode

3.1 Quellenlage

Diese Arbeit stützt sich zu einem Großteil auf Primärquellen. Von zentraler Bedeutung sind einerseits die vorhandenen Quellen im Österreichischen Staatsarchiv und andererseits jene im Bruno-Kreisky-Archiv. Diese beiden erwähnten Archive bilden das Fundament der Nachforschungstätigkeit. Des Weiteren sind das Porsche-Archiv in Stuttgart und das Archiv des Vereins für die Geschichte der Arbeiterbewegung in Wien von erheblichem Wert. Die Bestände dieser beiden Archive gewähren durch ihre Primärquellen einen Einblick in die Situation der zu behandelnden Zeit.

Da das Projekt »Austro-Porsche« 40 Jahre zurückliegt, sind neben den schriftlichen Quellen auch Zeitzeugen von Bedeutung. Für die Erstellung dieser Arbeit wurden mit dem ehemaligen Sachbearbeiter des »Austro-Porsche«-Projektes innerhalb der Österreichischen Industrieverwaltungs Aktiengesellschaft (ÖIAG), Erich Staska, dem ehemaligen Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, dem ehemaligen Vorstandsdirektor von General Motors (GM)-Österreich, Martin Pfundner († 2016), dem Finanzminister a.D. Hannes Androsch und Wirtschaftsminister a.D. Rudolf Streicher Gespräche geführt. Diese Interviews stellen einen wesentlichen Wert für den Autor da, da sie einerseits Fachwissen und Informationen aus erster Hand liefern und andererseits den Einblick ermöglichen, unter welchen Rahmenbedingungen das »Austro-Porsche«-Projekt in den 1970er-Jahren verfolgt wurde.

Neben schriftlichen Quellen und Zeitzeugen sind auch Ton- und Videodokumente erhalten. Vor allem das Ö1-Mittagsjournal des ORF dient als bedeutsame Quelle. Von grundlegender Bedeutung ist der Pressespiegel. Das Projekt »Austro-Porsche« emotionalisierte die Bevölkerung. Dies wird vor allem durch die rege Berichterstattung der Medien deutlich gemacht. Mehrere nationale und internationale Tageszeitungen sowie Zeitschriften/Magazine berichteten in regelmäßigen Abständen von dem Projekt. Durch diese Quellen lässt sich die damals herrschende Stimmung gut einfangen, und vor allem durch Interviews sind die Standpunkte und Meinungen der damals agierenden Personen erhalten.

Sekundärquellen kommen in dieser Arbeit selten vor, weil der »Austro-Porsche« im Vergleich zu anderen gescheiterten Projekte der Ära Kreisky nie über ein Versuchsstadium hinausging und keine realen Fakten wie zum Beispiel das »Industriedenkmal« Zwentendorf hinterließ. In dem Standardwerk zur Auto-

mobilgeschichte Österreichs von Hans Seper, Martin Pfundner und Hans Peter Lenz geht Martin Pfundner auf den »Austro-Porsche« im Kapitel »Das Phantom und seine Kinder« ein.¹ In ihrem Beitrag »Die Rolle der ÖIAG (Gesamtentwicklung zwischen 1970 und 1985)« in dem Werk »Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008«, erwähnen der ehemalige Generaldirektor der ÖIAG, Oskar Grünwald, und der ehemalige Wirtschaftsminister Rudolf Streicher in einem Absatz den »Austro-Porsche«.² Oskar Grünwald geht bei einem Vortrag über die verstaatlichte Industrie in der Ära Kreisky noch einmal kurz auf den »Austro-Porsche« ein.³ Des Weiteren findet der »Austro-Porsche« kurz Erwähnung in André Pfoertners Beitrag »Die Steyr-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil«.⁴ Ebenso wird in dem populär-wissenschaftlichen Werk »Let's be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich«, einer Biographie über den Unternehmer Frank Stronach, auf den »Austro-Porsche« eingegangen.⁵ Bruno Kreisky berichtet in seinen Memoiren über den »Austro-Porsche« lediglich in einem Absatz.⁶

3.2 Forschungsstand

Bezüglich des Forschungsstandes ist zu vermerken, dass die Person des ehemaligen Bundeskanzlers Bruno Kreisky sowie dessen Ära sehr gut beleuchtet sind. Im Zuge des Kreisky-Jahres 2011 wurde eine Vielzahl von Publikationen zu Bruno Kreisky veröffentlicht. Darunter eine 2011 erschienene Biographie des ehemaligen Sekretärs Bruno Kreiskys, Wolfgang Petritsch. Die Monographie des Bundespräsidenten a.D. Heinz Fischer: »Die Kreisky-Jahre. 1967–1983« ist

1 Seper, Hans. Pfundner, Martin. Lenz, Hans Peter. *Österreichische Automobilgeschichte*. Eurotax Verlags AG: Pfäffikon 1999. 2. Auflage, S. 368–382.

2 Grünwald, Oskar. Streicher, Rudolf. *Die Rolle der ÖIAG (Gesamtentwicklung zwischen 1970 und 1985)*. In: Turnheim, Georg (Hg.). *Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008*. Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung: 2009 Wien, S. 74.

3 Grünwald, Oskar. *Die Verstaatlichung in der Ära Kreisky*. In: Weber, Fritz. Venus, Theodor (Hg.). *Austro-Keynesianismus in Theorie und Praxis*. Verlag Jugend & Volk: Wien 1993, S. 118–129.

4 Pfoertner, André. *Die Steyr-Daimler-Puch AG (SDPAG). Der Traum vom österreichischen Automobil*. In: Brix, Emil. Bruckmüller, Ernst. Steckl, Hannes (Hg.). *Memoriae Austria III. Unternehmen, Firmen, Produkte*. Verlag für Geschichte und Politik: Wien 2005, S. 332.

5 Mappes-Niediek, Norbert. *Let's be Frank. Die unglaubliche Geschichte des heimlichen Kaisers von Österreich*. Campus Verlag: Frankfurt-New York 2004, S. 116–121.

6 Kreisky, Bruno. Rathkolb, Oliver (Hg.). Kunz, Johannes (Hg.). Schmidt, Margit (Hg.). *Der Mensch im Mittelpunkt. Der Memoiren dritter Teil*. Verlag Kremayer & Scheriau: Wien 1996, S. 148 f.

ebenso eine persönliche Darstellung der Jahre, in denen Kreisky Bundeskanzler war. Schon während der Regierungszeit Bruno Kreiskys schrieb im Jahr 1973 Paul Lendvai eine Biographie über den Bundeskanzler. Die Rolle, die Bruno Kreisky in der Außenpolitik spielte, ist sehr gut erforscht. Ebenso ist die Rolle der Wirtschaft in der Ära Kreisky gut beleuchtet. Vor allem der »Austro-Keynesianismus« und die dazugehörigen Maßnahmen haben ihren Eingang in die Literatur gefunden.

Neben den Werken über Bruno Kreisky sind vor allem die Memoiren Kreiskys eine wichtige Quelle. Die dreibändigen Memoiren Kreiskys, »Zwischen den Zeiten«, »Im Strom der Politik« und »Der Mensch im Mittelpunkt« spiegeln den politischen Werdegang Kreiskys aus eigener Anschauung wider. Während in »Zwischen den Zeiten« Kreisky über sein Leben von klein auf bis zum Staatsvertrag schreibt, verhandelt er zweiten Teil »Im Strom der Politik« rein außenpolitische Themen. Im dritten Teil »Der Mensch im Mittelpunkt« geht Kreisky auf Kunst, Kultur, die Regierungsjahre sowie gesellschaftliche Phänomene ein. Die Wirtschaftspolitik wird im dritten Teil in einem Kapitel näher beleuchtet und nimmt auch sonst in den anderen Bänden der Memoiren eine untergeordnete Rolle ein. Die Rolle Bruno Kreiskys als Staatsmann und als Reformers der Innenpolitik sind zumeist die Teilbereiche, die am besten erforscht sind und im kollektiven Gedächtnis der Österreicherinnen und Österreicher hängengeblieben sind.

Die Automobilgeschichte Österreichs ist ebenso wie die Person Bruno Kreiskys gut dokumentiert. Im Gegensatz zur Kreisky-Forschung ist die Automobilgeschichte Österreichs zumeist auf populärwissenschaftliche Art und Weise erforscht. Das Standardwerk zur Automobilgeschichte Österreichs, von Seper, Pfundner und Lenz ist ein gut strukturiertes, vielseitiges und gut aufbereitetes Buch und gibt einen klaren Überblick von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hans Seper publizierte daneben noch die Werke »100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G. 1864–1964« sowie »Von Austro Fiat zu ÖAF Gräf & Stift AG. Werdegang Personen Kraftfahrzeuge.« Martin Pfundner publizierte das Werk »Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion. Die frühen Jahre des Ferdinand Porsche«. Ein sehr gelungener und konziser Beitrag über die Automobilgeschichte Österreichs ist der Aufsatz von André Pfoertner aus dem Werk »Memoria Austriae III« von Emil Brix, Ernst Bruckmüller und Ernst Steckl. Gleich wie bei der Person Bruno Kreisky kann nicht behauptet werden, dass die Automobilgeschichte Österreichs nicht ausreichend beleuchtet wurde.

Ein Feld, das hingegen bis zum heutigen Tage wenig erforscht ist, ist die Geschichte der Verstaatlichten Industrie. Es gibt Werke zu den Anfangsjahren der Verstaatlichten Industrie, darunter das in den 1960er-Jahren publizierte Werk »Die Verstaatlichung in Österreich« von Edmond Langer, das ursprüng-

lich auf Französisch herausgegeben wurde. Im gleichen Zeitraum wurde von Wilhelm Weber der Sammelband »Die Verstaatlichung in Österreich« herausgegeben. Die meisten Werke, die sich mit der Verstaatlichten Industrie in Österreich beschäftigen, wurden in den 1950er-, 1960er- sowie 1970er-Jahren publiziert. Neue Erscheinungen, die sich des Themas annehmen, sind das im Jahre 2009 von Georg Turnheim als Sammelband publizierte Werk »Österreichs Verstaatlichte. Die Rolle des Staates bei der Entwicklung der österreichischen Industrie von 1918 bis 2008« sowie das im Jahre 2011 erschienene Werk »Verstaatlichung und Privatisierung in Österreich: Illusion und Wirklichkeit« von Dieter Stiefel.

Bis zum heutigen Tag fehlt jedoch ein umfassendes Werk, das die gesamte Geschichte der Verstaatlichten Industrie in Österreich widerspiegelt.

3.3 Methode

In den Geschichtswissenschaften werden Methoden der Sozialforschung, primär im Bereich der Inhaltsanalyse von Texten, qualitative Interviews mit Zeitzeugen im Rahmen der »oral history«, statistische Auswertung von Daten der Wirtschafts-, Sozial- und Bevölkerungsgeschichte verwendet.⁷ Im Vordergrund für diese Arbeit stand die Inhaltsanalyse von Texten. Die Inhaltsanalyse beschäftigt sich mit der schlüssigen Erhebung und den Auswertung von Texten, Bildern und Filmen. Im Normalfall steht vor allem der geschriebene Text im Fokus. Das Hauptaugenmerk wird nicht allein auf die Erhebung von Daten gelegt, sondern umfasst Aspekte der Auswertung und die Analyse von Daten.⁸ Im Gegensatz zur subjektiven Interpretation von schriftlichen Quellen stehen bei der Methode der Inhaltsanalyse Systematik und intersubjektive Nachvollziehbarkeit im Vordergrund.⁹ Der Ansatz der Systematik wird in einem frühen Werk der Inhaltsanalyse als: »objektive, systematische und quantitative Beschreibung des manifesten Inhalts von Kommunikation« beschrieben.¹⁰ Der Kommunikationswissenschaftler Werner Früh fasst die Methode der Inhaltsanalyse weniger restriktiv zusammen: »Die Inhaltsanalyse ist eine empirische Methode zur systematischen, intersubjektiv nachvollziehbaren Beschreibung inhaltlicher und formaler Merkmale von Mitteilungen.«¹¹ Der Psychologe Hei-

7 Dieckmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Rowohlt Taschenbuch Verlag: Hamburg 2012. 6. Auflage, S. 23.

8 Ibid., S. 576.

9 Ibid., S. 577.

10 Ibid., S. 577.

11 Früh, Werner. *Inhaltsanalyse. Theorie und Praxis*. UTB: Stuttgart 2001. 5. Auflage, S. 27.

ner Legewie, der seine an die Inhaltsanalyse orientierte Methode »Globalauswertung von Dokumenten«¹² nannte, bestimmt diese wie folgt:

Orientierung, Einbeziehen von Kontextwissen, Durcharbeiten des Textes, Einfälle ausarbeiten, Stichwortverzeichnis erstellen, Zusammenfassung niederschreiben, Bewertung durchführen, Auswertungsstichwörter erstellen, Konsequenzen folgern, Ergebnisdarstellung verfassen.¹³

Diese von Legewie beschriebene Methode ermöglicht es, eine rasche Analyse von Texten, Dokumenten oder Quellen vorzunehmen.

Da Sekundärquellen für das zu behandelnde Thema »Austro-Porsche« kaum vorhanden sind, stützt sich diese Arbeit großteils auf Primärquellen, die vor allem aus Archiven gewonnen wurden. Daneben standen dem Autor mehrere Zeitzeugen zur Verfügung. Mit den dargelegten Quellen und Literatur sowie den aufgestellten Thesen und Fragen wurde diese Arbeit wissenschaftlich-kritisch und ergebnisoffen gestaltet. Anfänglich ging der Autor davon aus, Fragen nach dem Scheitern des »Austro-Porsche« anhand von Themenfeldern/-Gründen abzarbeiten. Dies hätte vorausgesehen, für jede aufgestellte Behauptung einer Ursache des Scheiterns, also entweder das nicht vorhandene Vertriebsnetz, die zu geringe Stückzahl etc., ein eigenes Kapitel anzuführen. Nachdem der »Austro-Porsche« nie vom Band lief, hätte sich dieser aktionsfeldorientierte Ansatz als zutiefst kompliziert und vor allem spekulativ herausgestellt und hätte nicht zur erwünschten Stringenz der Gliederung geführt.

Stattdessen entschied sich der Autor, einen chronologischen Ansatz zu verfolgen. Dies hatte zur Folge, dass das vorhandene Buch in einer stark deskriptiven Darstellung verwirklicht wurde. Die deskriptive Darstellung wurde durch etwaige Exkurse, die in einer abgeschwächten Form aber dennoch direkt mit »Austro-Porsche« zu tun hatten, ergänzt. Durch diese Exkurse wurde die Arbeit in den damaligen zeitlichen Kontext eingebaut und steht nicht als nackter Monolith im Nirgendwo.

Die Beschränkung auf den chronologischen Ansatz, der der spärlichen Quellenlage sowie der Klarheit halber verfolgt werden musste, barg die Gefahr einer zu sterilen und technischen Arbeit. Die Einschränkung auf den klaren zeitlichen Ablauf hat daneben auch die Sorge ausgelöst, Breite und Vielfalt einzubüßen.

¹² Legewie, Heiner. *Globalauswertung von Dokumenten*. In: Boehm, Andreas (Hg.). Mengel, Andreas (Hg.). Muhr, Thomas (Hg.). *Texte verstehen. Konzepte, Methoden, Werkzeuge*. Universitätsverlag Konstanz: Konstanz 1994. S. 177–183.

¹³ Bortz, Jürgen. Döring, Nicola. *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. Springer Verlag: Berlin 2002. 3. Auflage, S. 331.