

Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

Konversion statt Krise: Kann die Autoindustrie die Mobilitätswende produzieren?

26. Mai 2026

Die Autoindustrie steht weltweit vor tiefgreifenden Veränderungen. Die Umstellung auf Elektromobilität, veränderte Lieferketten und der Druck, Emissionen zu senken, stellen die Branche vor massive Herausforderungen. Dabei ist Österreichs Autoindustrie nicht marginal: Rund 40.000 Menschen arbeiten direkt in diesem Sektor, über indirekte Wirkungskanäle sind insgesamt mehr als 100.000 Beschäftigte mit der Branche verflochten. Der Strukturwandel wird also für den Arbeitsmarkt und die Wirtschaft erhebliche Folgen haben.

Gleichzeitig eröffnen sich neue Perspektiven: Während die klassische Automobilindustrie unter Druck gerät, entstehen neue Chancen durch die Mobilitätswende. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bahn, könnte in Österreich bis zu 230.000 Arbeitsplätze schaffen. Die heimische Bahnindustrie zählt dabei zu den innovativsten der Welt: Österreich belegt im internationalen Vergleich den ersten Platz bei Patentanmeldungen pro Kopf im Eisenbahnbereich.

Die zentrale Frage lautet daher: Wie gelingt es, die bestehenden industriellen Kapazitäten und Fachkräfte der Autoindustrie in den Aufbau einer modernen, nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur zu lenken? Ohne koordinierte industriepolitische, arbeitsmarktpolitische und bildungspolitische Maßnahmen könnten der Strukturwandel und verpasste Chancen zu regional konzentrierten Arbeitsplatzverlusten und sozialen Verwerfungen führen.

In diesem Mediengespräch von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* analysieren Expert:innen, wie ein gerechter Übergang gelingen kann und welche Anforderungen an eine integrierte Mobilitäts- und Industriestrategie gestellt werden müssen.

Inputs:

[Gerhard Streicher](#) (WIFO): „Die KFZ-Herstellung in Österreich – eine Geschichte mit Risiken“

[Laura Porak & Lukas Cserjan](#) (JKU Linz): „Umbau der Autoindustrie – Potenziale für nachhaltige Mobilität?“

Moderation: Anna Hasenauer (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

Gerhard Streicher

Die KFZ-Herstellung in Österreich – eine Geschichte mit Risiken

"Österreich ist eine Autonation" – dieses Schlagwort des ehemaligen Kanzlers Nehammer ist nicht ganz falsch: Im EU-Vergleich weist die KFZ-Herstellung in Österreich überdurchschnittliche Bedeutung auf – 2020 wurden von 0,8% der Beschäftigten (fast 38 Tsd.) mehr als 1,1% der heimischen Wertschöpfung in dieser Branche erwirtschaftet, rund 4,1 Mrd. €. Damit ist die KFZ-Herstellung auch eine überdurchschnittlich produktive Branche, die Wertschöpfung pro Beschäftigten liegt bei 120 Tsd. €.

Die KFZ-Herstellung ist allerdings nicht sehr integriert: Die Vorleistungsquote ist zwar mit rund drei Viertel sehr hoch, die Wertschöpfungsquote – also der Anteil der Wertschöpfung an der Produktion – mit einem Viertel entsprechend niedrig; die österreichische KFZ-Herstellung ist dabei aber stark in globale (v. a. europäische) Wertschöpfungsketten integriert: Sie bezieht rund 70% ihrer Vorleistungen aus dem Ausland; bei den Vorleistungen aus dem eigenen Sektor sind es fast drei Viertel. Insgesamt machen die Vorleistungen aus dem eigenen Sektor rund 40% der gesamten Vorleistungen aus.

Umgekehrt geht die heimische Produktion zu einem Großteil in den Export (v.a. in die EU). Nur ein kleiner Teil wird im Inland weiterverarbeitet und nur ein verschwindender Anteil wird von der heimischen Endnachfrage (privater und öffentlicher Konsum sowie Investitionen) nachgefragt (diese werden praktisch vollständig durch Importe versorgt). Die österreichische KFZ-Herstellung besteht also fast zur Gänze aus Zuliefererbetrieben für internationale Automarken, in erster Linie deutsche. Die Konstellation hoher Importanteil bei Vorleistungen plus hoher Exportanteil bei den Produkten bedeutet, dass die KFZ-Herstellung relativ "isoliert" ist – die im Vergleich zu anderen Branchen eher geringe Einbettung in heimische Wertschöpfungsketten bedeutet, dass von der KFZ-Herstellung auch im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen geringe indirekte Effekte auf heimische Zuliefererbetriebe ausgehen.

Die KFZ-Herstellung ist aber nicht nur in ihren branchenmäßigen Wirkungen, sondern auch regional sehr konzentriert: Oberösterreich und Steiermark sind die Bundesländer, die sich einen großen Teil der KFZ-Produktion teilen; und auch innerhalb dieser Bundesländer sind die Standorte sehr konzentriert.

Diese Konzentrationen stellen einen historischen Vorteil dar – sie sind Wirtschaftskluster mit potenziell engen räumlichen, personellen und technologischen Verbindungen. Diese hohe Konzentration hat aber auch Nachteile: Die Autoindustrie ist in der globalen Krise und Umbruch; die Auswirkungen auf die heimische Gesamtwirtschaft sind zwar trotz der überdurchschnittlichen Bedeutung überschaubar, regional kann das aber zu massiven Problemen nicht zuletzt auf dem Arbeitsmarkt führen.

Um diese Probleme zu beleuchten und ihre Bedeutung abzuschätzen, bringt dieser Beitrag eine detaillierte Bestandsaufnahme der volks- und regionalwirtschaftlichen Aspekte der österreichischen KFZ-Herstellung.

Laura Porak & Lukas Cserjan

Umbau der Autoindustrie – Potenziale für nachhaltige Mobilität?

Die österreichische Autoindustrie steht vor großen Herausforderungen, doch nicht bei allen Branchen sieht die Zukunft gleich düster aus. Gemeinsam mit der Arbeiterkammer haben wir einen Industriezweig mit großem Potenzial untersucht: die österreichische Bahnindustrie. Unsere Studie zeigt, welche wirtschaftlichen Potenziale der Ausbau der Schieneninfrastruktur für Wertschöpfung, Beschäftigung und den Standort Österreich bietet.

Im quantitativen Teil der Studie haben wir mit einer Input-Output-Analyse die gesamtwirtschaftlichen Effekte des geplanten "Zielnetz 2040" modelliert. Diese Methode quantifiziert die direkten, indirekten und induzierten Effekte von Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf die Wertschöpfung und Beschäftigung. Der Wertschöpfungsmultiplikator liegt mit induzierten Effekte bei 1,20. Das bedeutet konkret: Jede investierte Milliarde Euro in die Bahninfrastruktur löst eine Wertschöpfung von bis zu 1,2 Milliarden Euro aus. Über den gesamten Investitionszeitraum von 16 Jahren ergibt sich somit eine Gesamtwertschöpfung von 20,7 bis 24,4 Milliarden Euro.

Besonders relevant für die arbeitsmarktpolitische Debatte sind die Beschäftigungseffekte. Durch das Zielnetz 2040 entstehen jährlich zwischen 12.200 und 14.400 Arbeitsplätze, was über den gesamten Investitionszeitraum hochgerechnet 195.300 bis 230.000 Jahresarbeitsplätzen entspricht. Der größte Teil entsteht im Tiefbau (42 %), daneben profitieren Sektoren wie sonstige Ausbauarbeiten, Einzelhandel sowie Architektur und Ingenieurbüros. Um die maximale Zahl an Arbeitsplätzen zu realisieren, braucht es gezielte politische Steuerung, etwa über die Umschulung von Arbeitenden, um Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Ergänzend haben wir in der Studie Unternehmen der österreichischen Bahnindustrie untersucht. Dazu gehören einerseits Rollmaterial und andererseits Infrastruktur inklusive Signal- und Leittechnik. Im Gegensatz zur Auto(zulieferer)industrie ist die österreichische Bahnindustrie in einer wirtschaftlich guten Situation: Die grüne Transformation führt zu einer Steigerung der globalen (öffentlichen) Nachfrage nach Schieneninfrastruktur und einem Wachstum des Sektors in Österreich. Obwohl die Frage inwiefern Produktionskapazitäten der Autozulieferindustrie in Österreich auf die Bahnindustrie verlagert werden, zwar nicht direkt bearbeitet wurde, können wir auf Basis unserer Studie einige Aussagen über das Wachstum der Bahnindustrie und Fachkräftebedarf tätigen.

Unsere Studie zeigt, dass die österreichische Bahnindustrie gut ausgelastet ist und ein kontinuierliches Wachstum von 3-5% im Jahr verzeichnet. Das ist zwar im Vergleich zu anderen Sektoren geringer, doch zeichnet die Bahnindustrie eine hohe Stabilität und Innovationsfähigkeit aus. Somit werden durch das Wachstum sichere und aber auch gewerkschaftlich gut organisierte Industrie-Jobs geschaffen: Während 2016 20.300 Menschen direkt und indirekt im Sektor beschäftigt waren, sind es heute 28.000. Ein Wachstum von fast 40% über 10 Jahre also. Ferner wird die Wissensbasis in Österreich erhalten und sogar durch die Expansion in neue Geschäftsfelder (etwa Serviceangebote

und neue Produktsegmente) oder Innovationen vertieft. Dies ist zentral für die nachhaltige Erhaltung des Standorts Österreich.

Zugleich existiert in der Bahnindustrie teils akuter Fachkräftemangel: Besonders im wachsenden Feld der Digitalisierung fehlen IT-Fachkräfte, wie etwa Informatiker:innen. Ähnliches gilt unter anderem für Lackierer:innen, Schweißer:innen, Architekt:innen, Elektriker:innen, Elektrotechnik, Konstrukteur:innen, Mechatronik und Systemingenieure. Besonders in Regionen, in denen die Rezession zu spüren ist, ist es für Unternehmen leichter Fachkräfte zu finden - sicherlich auch, da viele der Qualifikationen auch in der Autozuliefer-Industrie Beschäftigung finden oder fanden. Dies verdeutlicht das Potenzial der Bahnindustrie im Zuge des industriellen Umbaus, langfristig gute Jobs zu schaffen.

Hier könnte jedoch politisch noch viel mehr passieren: Aktuell gibt es keine koordinierte Industrie- und Arbeitsmarktpolitik, die grüne Industrien gezielt fördert und Arbeitskräfte aus strauchelnden Industriebranchen in andere Sektoren vermittelt.

Über die Expert:innen

[Gerhard Streicher](#) ist Senior Researcher im Forschungsbereich „Strukturwandel und Regionalentwicklung“ des Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO. Seine inhaltlichen Schwerpunkte liegen im Bereich der multiregionalen Input-Output-Modellierung und der Regionalwirtschaft. Sein beruflicher Werdegang führte ihn nach einem längeren Ausflug in den experimentellen Wasserbau über Joanneum Research an das WIFO, dem er seit 2011 angehört.

Email: gerhard.streicher@wifo.ac.at

[Laura Porak](#) promoviert in Politikwissenschaften an der Johannes Kepler Universität (JKU) zu der Rolle von Ideen, Institutionen und Akteur*innen im Kontext der grünen Transformation der Industrie. Zugleich ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft, wo sie an unterschiedlichen wissenschaftlichen Projekten zur grünen Transformation und besonders Schieneninfrastruktur und -industrie arbeitet.

Email: laura.porak@jku.at

[Lukas Cserjan](#) promoviert an der Johannes Kepler Universität Linz zu methodologischem

Pluralismus in der Input-Output-Modellierung im Kontext der Klimatransformation. Zugleich ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft, wo er an angewandten makroökonomischen Analysen zu Fragen der sozial-ökologischen Transformation arbeitet, unter anderem zur Dekarbonisierung des Gebäudesektors und zur Schieneninfrastruktur.

Email: lukas.cserjan@jku.at

Kontakt für Rückfragen

Anna Hasenauer

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 644 922 62 64

E: hasenauer@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Cosima Danzl

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 660 721 83 75

E: danzl@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Über Diskurs

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website: <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>