

Die KFZ-Herstellung in Österreich

eine Erfolgsgeschichte mit Risiken

gerhard.streicher@wifo.ac.at

diskurs-wissenschaftsnetz.at

Online 23.4.2026

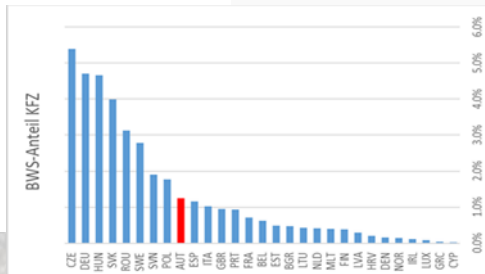


Lange Geschichte der Automobilherstellung in Österreich

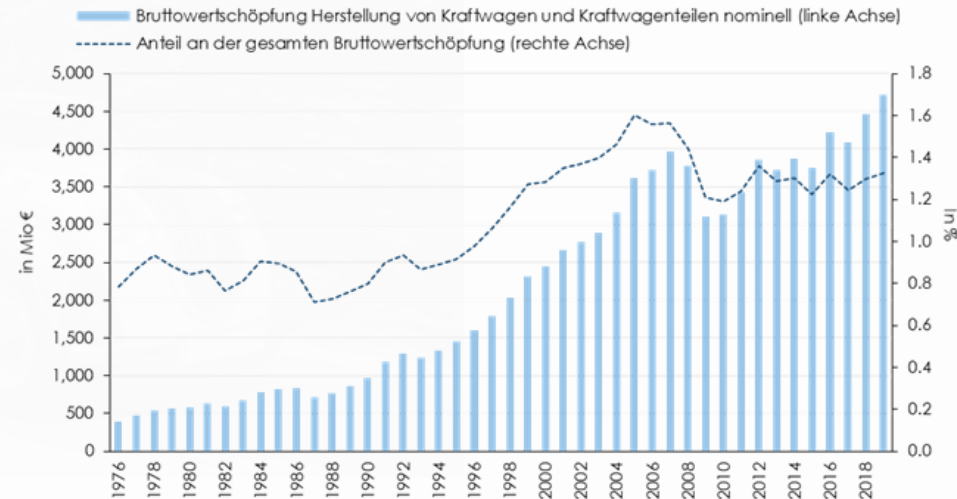
- 1870 Siegfried Marcus: benzinbetriebener Zweitaktmotor auf Handwagen (allerdings nicht „Erfinder“ des Automobils – und auch nicht Österreicher....)
- 1898 Entwicklung des Frontantriebs durch Gräf & Stift
 - 1896 gegründet in Wien; zeitweise mehr als 1000 MA; PKW und LKW;
 - ab 1970 in MAN aufgegangen.
- Steyr-Daimler-Puch
 - 1934 Fusion *Österr. Daimler-Motoren-Gesellschaft* (Wr. Neustadt; Motoren, KFZ, Schienenfahrzeuge), *Puch-Werke* (Graz; Fahrräder, Motorräder, Automobile) und *Steyr-Werke AG* (Steyr; Waffen, Fahrräder, Automobile)
 - Bis 1998 Ausgliederungen und Verkauf
- -> immer noch OÖ (Steyr), Stmk (Graz) und Wien als wesentliche Standorte

Aktuelle Bedeutung der KFZ-Herstellung in Österreich

- **Probleme nach dem 2. Weltkrieg**, viele Unternehmen der Branche wurden an internationale Konzerne verkauft - Aufschwung ab Mitte der 1990er
 - Nicht zuletzt durch Frank Stronachs MAGNA
- **aktuell** ist Ö ein durchaus bedeutender KFZ-Hersteller, allerdings praktisch ausschließlich im Zulieferbereich



Entwicklung der Wertschöpfung
in der Kfz-Branche, 1976-2019



Kennzahlen KFZ-Herstellung 2020

- KFZ-Herstellung sehr produktiv, hohes Qualifikations- und Lohnniveau, starke Im- und Exportverflechtungen („globale Wertschöpfungsketten“)
- (2019)
- Überdurchschnittliche
 - Produktivität und Löhne
 - VL-Anteil
 - Importanteil an VL (EU: 80%, D: 40%)
 - Exportanteil an Output (EU: 80%, D: 30%)
- Kaum Lieferungen an Endverbraucher
 - Praktisch 100% Importanteil
- -> KFZ-Herstellung in AT relativ isoliert
 - Hoher Einbettungsgrad in globale (bzw. EU-weite) Wertschöpfungsketten

	C29	Sachgüter insgesamt
Produktionswert/Beschäftigtem [1000 €]	494	281
Bruttowertschöpfung pro Beschäftigtem [1000 €]	132	96
Wertschöpfungsquote (BWS/PW)	27%	34%
Importanteil an Vorleistungen	68%	50%
Anteil Löhne und Gehälter an Wertschöpfung	46%	54%
Löhne&Gehälter pro VZÄ [1000 €]	62	57
Vollzeitäquivalente/Beschäftigtem	97%	94%
Investitionsquote I/PW	10%	8%
Importanteil an Investitionen	30%	23%
Exportanteil	85%	63%
Anteil eig. Sektor an VL	37%	
davon Importe	70%	
direkte CO2-Emissionen [t]	41,760	27,084,069
indirekte CO2-Emissionen [t]	634,400	

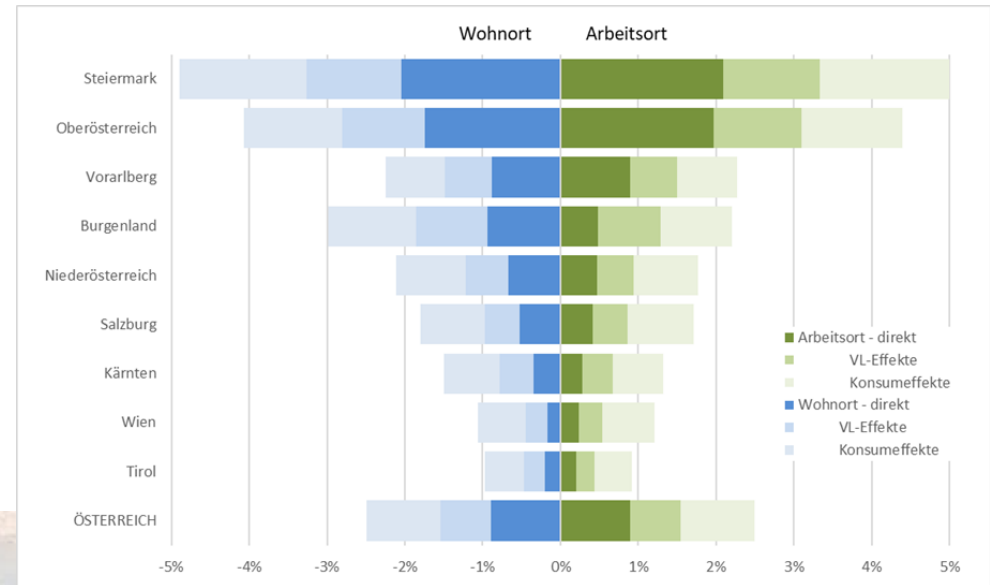
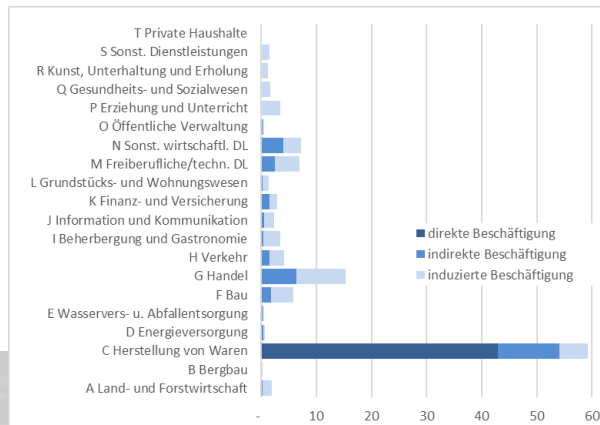
Beschäftigungsstruktur der KFZ-Herstellung

- Rund 35 Tsd Beschäftigte
- 30% Anteil von Ü50
- 20% geringer Frauenanteil
- Recht lange Verweildauer
 - Mehr als die Hälfte 5+ Jahre

	Herstellung von KFZ/KFZ- Motoren	Herstellung von Karosserien/ Aufbauten/ Anhänger	Elektrisches/ Elektronisches Zubehör für Kraftwägen	Sonstiges Zubehör für Kraftwägen	Herstellung von Krafträdern	Automotiv- bereich gesamt
Anteile in %						
Sozialrechtlicher Status						
Angestellte	40,0	30,9	68,5	39,7	37,4	40,4
Arbeiter:innen	56,2	63,3	27,0	58,3	55,8	55,8
Lehrlinge: Angestellte	0,4	0,5	0,7	0,2	2,3	0,5
Lehrlinge: Arbeiter:innen	3,4	5,2	3,8	1,8	4,4	3,3
Altersgruppe						
0 bis 24 Jahre	8,0	13,7	13,2	5,8	12,4	8,7
25 bis 49 Jahre	60,9	56,7	62,7	63,7	68,5	61,9
50 Jahre und älter	31,2	29,6	24,1	30,5	19,2	29,4
Geschlecht						
Frauen	13,9	14,0	34,2	22,7	32,7	19,1
Männer	86,1	86,0	65,8	77,3	67,3	80,9
Bisherige Beschäftigungsdauer						
Bis 3 Monate	3,0	4,8	3,9	2,7	2,7	3,1
3 bis 6 Monate	3,0	4,4	3,7	2,8	3,6	3,2
6 bis 12 Monate	7,1	7,2	7,9	5,0	7,0	6,6
1 bis 5 Jahre	30,1	34,9	38,7	34,9	45,4	33,7
5 Jahre und mehr	56,8	48,7	45,8	54,7	41,3	53,4

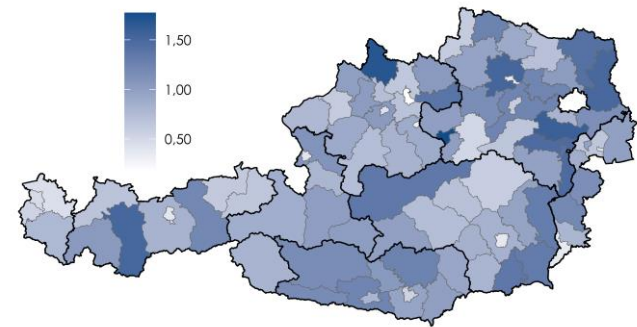
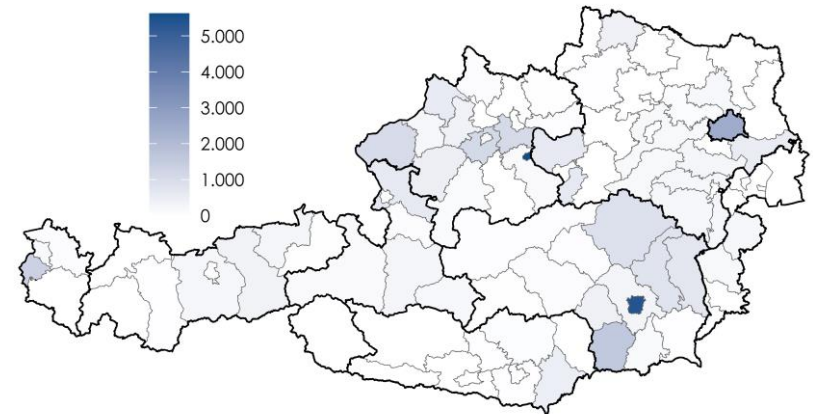
Verflechtungen der KFZ-Herstellung – Modell-Abschätzungen

- 2020: rund 35 Tsd Beschäftigte in KFZ-Herstellung (0,8% aller Beschäftigten) – **direkter Effekt**
- Indirekte Effekte:** Einbettung in heimische Wertschöpfungsketten (Zukäufe, Vorleistungen) – im Vergleich zu anderen Branchen rel. gering, aber trotzdem rund 18 Tsd. Beschäftigte
- (werden **induzierte Einkommenseffekte** mit berücksichtigt, also mit Löhnen, Gehältern und Profitanteilen verbundener Konsum, verdoppelt sich die mit KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigung auf über 100 Tsd.)
- Indirekte und induzierte Effekte betreffen in erster Linie andere Branchen (außerhalb KFZ-Herstellung v.a. Handel, wirtsch. DL)



regionale Aspekte der KFZ-Herstellung

- KFZ-Branche regional sehr stark **konzentriert**
(35 Tsd. Besch; je 33% in OÖ und Stmk)
 - historische Standorte!
-
- Gegensatz zu KFZ-Reparatur (ca. 30 Tsd Besch;
inkl. KFZ-Handel: ca 70 Tsd)
regional breit gestreut,
recht ausgeglichener Anteil an Gesamt-Besch



Fallbeispiel: KFZ in Steyr

- Steyr historisch eine der „Kernregionen“ der KFZ-Branche (Steyr-Daimler-Puch)
- immer noch enorme Bedeutung der KFZ-Produktion:
 - Sie beschäftigt direkt rund **6.000 Beschäftigte in Steyr**
 - Entspricht fast einem Viertel aller Beschäftigten in Steyr!
 - Oder: 17% aller österr. KFZ-Beschäftigten
 - Extrem konzentriert, auf im wesentlichen 2 Großunternehmen
 - Drei Viertel davon sind Einpendler
 - Wichtiger Arbeitgeber auch für Nachbarbezirke! (v.a. Steyr-Land, Amstetten)
 - In der Vergangenheit überdurchschnittliche Dynamik in der KFZ-Branche:
 - +7% im Zeitraum 2016-18 (+3% Steyr insgesamt)

KFZ-Abhängigkeit nach Berufsgruppen

- KFZ-Abhängigkeit einzelner Berufsgruppen sehr hoch:
 - Montageberufe, Metallberufe, Ingenieurberufe

	Stadt Steyr <402>	Leibnitz <610>	Graz (Stadt) <601>	Transweg <505>	Feldkirch <804>	Bruck-Mürzzuschlag <621>	Harberg-Fürstenfeld <622>	Braunau <404>	Volfsberg <616>	Deutschlandsberg <603>	Waidhofen / Thaya <322>	Schärding <414>	Weitz <617>	Oberpullendorf <108>	Wien-Liesing <92301>	Weis-Land <418>	Bruck an der Leitha <307>	Oberwart <109>	Linz-Land <410>
11 Geschäftsführer, Vorstände, leitende Verwaltungsbedienstete u. Angehörige gesetzgebender Körperschaften	23	9	2	3	3	4	2	14	3	4	4	3	4	2	2	4	1	2	2
12 Führungskräfte im kaufmännischen Bereich	24	10	3	3	4	4	3	5	3	4	4	3	4	3	2	3	1	2	2
13 Führungskräfte in der Produktion u. bei speziellen DL	28	12	3	4	4	4	3	14	4	5	5	5	3	2	4	1	2	2	
14 Führungskräfte in Hotels u. Restaurants, im Handel u. in der Erbringung sonstiger Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 Naturwissenschaftler, Mathematiker u. Ingenieure	40	20	4	7	8	7	6	23	9	8	7	8	8	6	4	9	2	4	5
22 akadem. u. verwandte Gesundheitsberufe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23 Lehrkräfte	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24 Betriebswirte u. vergleichbare akadem. Berufe	18	6	2	2	3	3	2	4	2	3	3	3	4	2	2	2	1	1	1
25 akadem. u. vergleichb. FK in d. Informations- u. Kommunikationstechnologie	17	9	1	3	3	5	3	16	3	3	3	3	4	2	2	3	1	2	1
26 Juristen, Sozialwissenschaftler u. Kulturbedienstete	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 Ingenieurtechnische u. vergleichbare FK	45	20	7	6	8	5	5	17	7	7	7	7	5	4	7	1	4	5	
32 Assistenzberufe im Gesundheitswesen	2	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
33 Nicht akadem. betriebswirtschaftliche u. kaufmännische FK u. VerwaltungsfK	11	4	1	1	1	2	1	5	1	2	2	1	2	1	1	2	0	1	1
34 Nicht akadem. Jurist., sozialpflger., kulturelle u. verwandte FK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 Informations- u. Kommunikationstechniker	12	5	1	2	2	2	2	12	2	2	2	2	1	1	2	0	1	1	
41 Allgemeine Büro- u. Sekretariatskräfte	13	4	1	1	2	2	1	8	1	2	2	1	2	1	1	2	0	1	1
42 Bürokräfte mit Kundenkontakt	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43 Bürokräfte im Finanz- u. Rechnungswesen, Statistik u. Materialwirtschaft	42	19	6	6	8	7	6	12	6	9	9	7	9	6	4	7	1	4	3
44 Sonstige Bürokräfte u. verwandte Berufe	6	2	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0
51 Berufe im Bereich personenbezogener Dienstleistungen	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
52 Verkaufskräfte	4	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0
53 Betreuungsberufe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54 Schutzkräfte u. Sicherheitsbedienstete	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
61 FK in der Landwirtschaft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
62 FK in Forstwirtschaft, Fischerei u. Jagd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63 Landwirte, Fischer, Jäger u. Sammler für den Eigenbedarf	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
71 Bau- u. AusbauFK sowie verwandte Berufe, ausgen. Elektriker	14	3	2	1	1	1	1	5	1	1	2	1	1	1	1	2	0	1	1
72 Metallarbeiter, Mechaniker u. verwandte Berufe	65	35	21	15	17	9	12	19	13	17	16	12	14	12	10	15	6	8	9
73 Präzisionshandwerker, Drucker u. kunsthandwerkliche Berufe	5	4	1	0	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1
74 Elektriker u. Elektroniker	30	10	4	3	4	3	2	10	3	3	3	3	3	2	2	3	1	2	2
75 Berufe in der Nahrungsmittel-, Holzverarbeitung u. Bekleidungsherstellung u. verwandte handwerkliche Fachkräfte	21	3	3	1	2	2	1	4	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1
81 Bediener stationärer Anlagen u. Maschinen	39	15	7	3	4	2	3	9	5	4	4	3	4	4	3	4	2	3	2
82 Montageberufe	81	63	34	32	32	30	30	29	28	28	28	25	25	24	23	21	20	19	1
83 Fahrzeugführer u. Bediener mobiler Anlagen	26	7	2	3	2	2	4	2	3	4	2	3	2	1	2	0	1	1	
91 Reinigungspersonal u. Hilfskräfte	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92 Hilfsarbeiter in der Land- u. Forstwirtschaft u. Fischerei	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
93 Hilfsarb. im Bergbau, Bau, bei d. H.v. Waren u. im Transportwesen	47	18	8	6	7	6	5	14	6	7	7	6	7	5	4	6	2	4	3
94 Hilfskräfte in der Nahrungsmittelzubereitung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95 Straßenhändler u. auf der Straße arbeitende DL-kräfte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96 Abfallentsorgungsarbeiter u. sonstige Hilfsarbeitskräfte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KFZ-Anteil an allen Beschäftigten	21	8	2	2	3	3	2	8	3	3	3	3	3	2	2	4	1	1	2

Risiken und Chancen für die KFZ-Branche

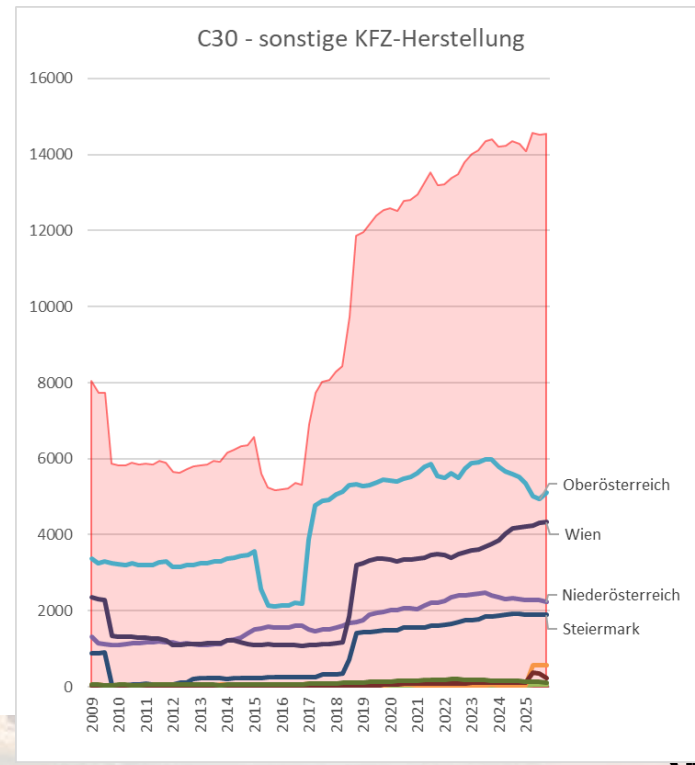
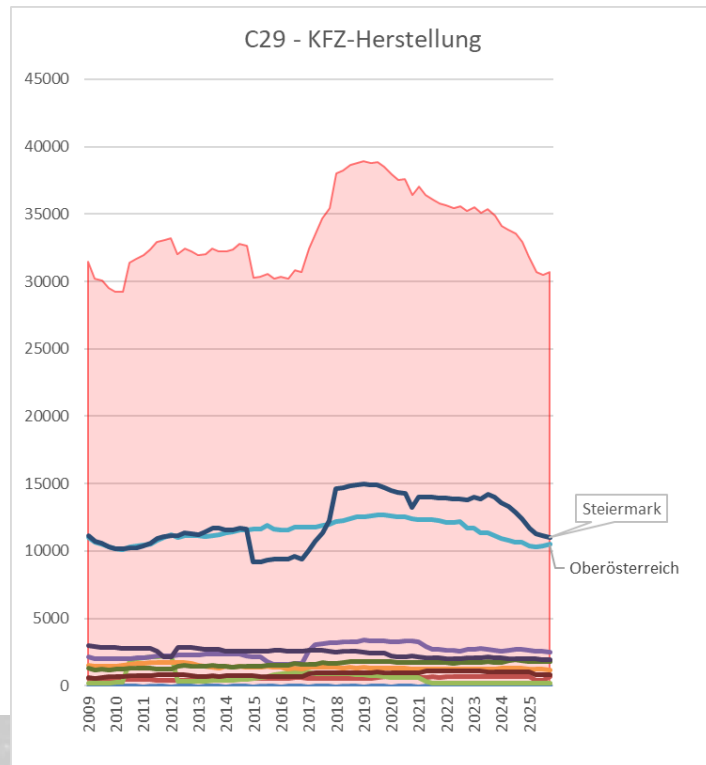
- **Klimaziele (u.a.) induzieren markanten Strukturwandel**
 - Alternative Formen der Mobilität (öffentlicher Verkehr, Car-/Ridesharing, etc.) reduzieren die Nachfrage nach PKWs insgesamt
 - Alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektromobilität) werden traditionelle Antriebssysteme (Verbrennungsmotoren & Getriebe - österr. Stärkefeld!) verdrängen
 - Elektromobilität ist ein junges Phänomen: Bestand stieg von 2010 bis 2026 von 353 auf 270.000 Elektrofahrzeuge (PKWs); ca. 20% Anteil bei Neuzulassungen.
- Veränderung relativer Wettbewerbsvorteile – Risiken; Chancen?
 - Österreichische Unternehmen auf anspruchsvolle, aber zunehmend obsolet werdende(?) Komponenten spezialisiert (z.B. Motoren, Getriebe, Abgasanlagen)
 - Neue Kompetenzfelder müssen erst aufgebaut werden (bzw. werden aufgebaut).

Produktion alternativer Antriebstechnologie?

- Alternative Antriebe/Kraftstoffe:
 - Verbrenner: synthetic Fuels, Wasserstoff-Verbrenner
 - E-Mobilität: **Batterien**, Brennstoffzelle,
- Lieferketten noch im Aufbau, internationale Spezialisierungsmuster noch nicht ausdifferenziert; aber absehbar bzw. bereits beobachtet:
 - Gefahr von Komprimierung und Polarisierung der Wertschöpfungsketten
 - Strategisch wichtige Komponenten (z.B. Motorblock, Batteriesystem) verbleiben bei großen Automobilkonzernen
 - Kommodifizierung einfacher Bauteile >> Verlagerung an Standorte mit billigeren Produktionskosten
 - Für Österreich: keine Stammsitze von etablierten Marken, Spezialisierung auf Zulieferung (z.T. hochtechnischer) Teile (Antriebsstrang – Motoren, Getriebe)
 - Gefahr, aus der Wertschöpfungskette herauszufallen
 - aber auch Potenzial: Tradition in Elektrotechnik (ELIN, Kapsch, Siemens)
- ABER: Auch E-Mobilität braucht Karosserien, Zubehör, Interieur, etc.! -> nicht alle traditionellen KFZ-relevanten Branchen werden gleichermaßen obsolet.

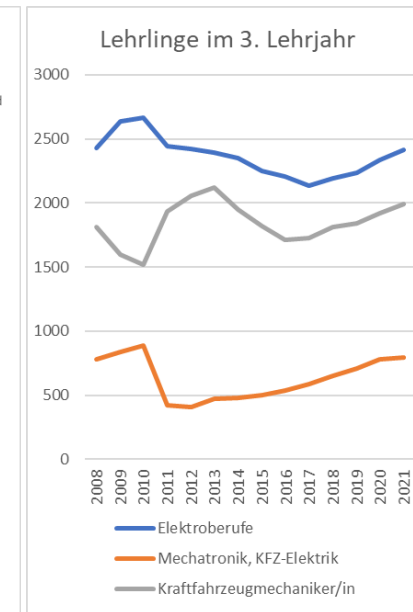
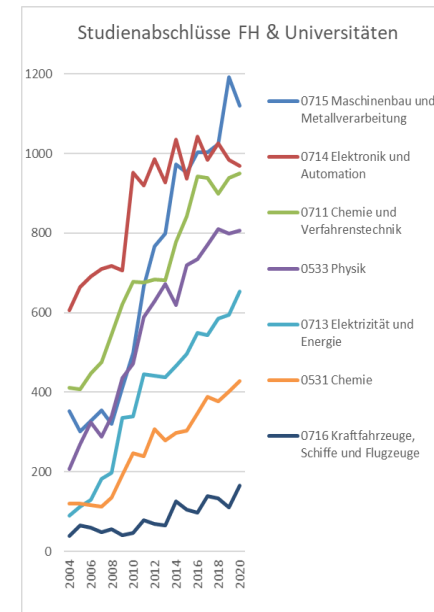
.... aktuell rückläufige Entwicklung....

- Beschäftigung in der Herstellung von KFZ bzw. sonstigen KFZ, 2009-2025:



ein „sanfter Übergang“? – die berufliche Dimension

- Ausbildungsstruktur auf Mobilitätswechsel vorbereitet?
- Studienabschlüsse reflektieren v.A. Trend zu tertiärer Ausbildung
 - aber durchaus positives Bild
- bei Lehrlingen immer noch hohe (und seit 2015 steigende) Beliebtheit der „KFZ-Technik“...
 - zukünftige Fehlallokation.....?
 - E-Autos nicht zuletzt weniger wartungsintensiv
 - eigentlich müsste bereits aktiv gegengesteuert werden
 - aber natürlich schwierig – aktuell noch untergeordnete Bedeutung der E-Mobilität
 - damit auch unklar, wo die Lehrstellen herkommen sollen
 - „Automechaniker“ ausserdem ein traditioneller Traumberuf junger Burschen
- beides – die regionale wie berufliche Dimension – weist auf mögliche Reibungsverluste bei einem notwendigen „Umstieg“ hin...



WIFO



ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Herzlichen Dank!

gerhard.streicher@wifo.ac.at

