Bestandsaufnahme zum automotiven Bereich in Österreich

Kurzstudie zur Wertschöpfung und Beschäftigung

Ulrike Huemer, Marion Kogler, Helmut Mahringer, Gerhard Streicher

Wissenschaftliche Assistenz: Stefan Weingärtner

Februar 2025

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Bestandsaufnahme zum automotiven Bereich in Österreich

Kurzstudie zur Wertschöpfung und Beschäftigung

Ulrike Huemer, Marion Kogler, Helmut Mahringer, Gerhard Streicher

Februar 2025

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Im Auftrag des Arbeitsmarktservice Österreich

Begutachtung: Klaus Friesenbichler
Wissenschaftliche Assistenz: Stefan Weingärtner

Der Automotivbereich steht vor tiefgreifenden Veränderungen infolge der Transformation hin zur Elektromobilität. Die Studienlage zur prognostizierten Beschäftigungswirkung des strukturellen Umbruchs zeichnet ein überwiegend negatives Bild, wobei die Effekte nach Branchen differieren. Aktuell ist die Branche in Österreich Arbeitgeber:in für rund 1% der unselbständig Beschäftigten (knapp 40.000 direkt Beschäftigte). Über indirekte und induzierte Wirkungskanäle sind insgesamt über 100.000 Beschäftigte in Österreich mit dem Automotivbereich verbunden. Die Beschäftigung im Automotivsektor ist männerdominiert, mit überdurchschnittlich vielen Arbeitern, Lehrlingen sowie Beschäftigten im Haupterwerbsalter. Die Beschäftigungsverhältnisse sind vergleichsweise stabil, die Fluktuation geringer als in der Sachgütererzeugung insgesamt. Unterstrichen wird die Stabilität der Beschäftigungsbeziehung durch den überdurchschnittlich hohen Anteil an Übergängen in die Pension. Dies deutet darauf hin, dass ein vergleichsweise hoher Anteil der (niedrigen) Fluktuation über natürliche Beschäftigungsabgänge realisiert wird.

2025/2/S/WIFO-Projektnummer: 25002

© 2025 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Medieninhaber (Verleger), Hersteller: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
1030 Wien, Arsenal, Objekt 20 • Tel. (43 1) 798 26 01 0 • https://www.wifo.ac.at • Verlags- und Herstellungsort: Wien

Kostenloser Download: https://www.wifo.ac.at/publication/pid/57285510

Verzeichnis der Übersichten II
Verzeichnis der Abbildungen II
Executive Summary III
1. Motivation 1
2. Literaturüberblick 2
2.1 Österreich 2
2.2 Deutschland 4
2.3 Veränderung in Berufen und Kompetenzprofilen 5
2.4 Einschätzungen der Unternehmen 5
3. Ökonomische Bedeutung des Automotivbereichs: die KFZ-Herstellung im Wirtschaftskreislauf 6
4. Arbeitsmarktentwicklung und -dynamik des Automotivbereichs 12
4.1 Beschäftigungsentwicklung zwischen 2016 und 2024 15
4.2 Beschäftigungsstruktur 16
4.3 Entwicklung von Zugängen in und Abgängen aus der Beschäftigung 18
4.4 Nachkarriere der Beschäftigungsabgänge 20
4.4.1 Jobwechsel 22
4.4.2 Dauer des Jobwechsels 25
Literaturhinweise 27

Verzeichnis der Übersichten

Übersicht 1	Anteile der KFZ-Herstellung an allen Beschäftigten eines Bezirks nach ISCO-2-Berufsgruppen, 2022	11
Übersicht 2	Relevante Branchen für die Abgrenzung "Automotivbereich"	12
Übersicht 3	Beschäftigungsstand und -anteil im Automotivsektor und seinen Teilbereichen, 2016, 2020, 2024	13
Übersicht 4	Beschäftigungsstruktur im Automotivbereich und seinen Teilbereichen, 2024	17
Übersicht 5	Zielbranche im Automotivbereich bei Beschäftigungsabgängen mit Branchenwechsel	25

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1	Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort nach Bundesländern, 2019	8
Abbildung 2	Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort in den stärksten KFZ-Bezirken, 2019	9
Abbildung 3	Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte (in Beschäftigungsverhältnissen) nach NACE-1-Steller-Branchen, 2019	10
Abbildung 4	Verteilung der Beschäftigung im Automotivbereich, 2024	13
Abbildung 5	Anteil der Beschäftigten des Automotivbereichs nach Bundesländern, 2024	14
Abbildung 6	Anteil der Beschäftigten des Automotivbereichs nach Bezirken, 2022	14
Abbildung 7	Beschäftigungsentwicklung in den Teilbereichen des Automotivsektors, Monatsdaten ab 2016	15
Abbildung 8	Beschäftigungsstruktur im Automotivbereich im Vergleich zur Herstellung von Waren und zur Gesamtwirtschaft, 2024	18
Abbildung 9	Durchschnittliche monatliche Beschäftigungszugänge und -abgänge	20
Abbildung 10	Nachkarrierestatus sechs Monate nach Beschäftigungsabgang	21
Abbildung 11	Recall – Jobwechsel zum selben Betrieb	23
Abbildung 12	Branchentreue der Jobwechsler	24
Abbildung 13	Dauer des Jobwechsels	26

Executive Summary

Der Automotivbereich steht vor tiefgreifenden Veränderungen infolge der Transformation hin zur Elektromobilität. Die vorliegende Kurzstudie beleuchtet die Bedeutung des aktuell von Rezession und strukturellen Anpassungsprozessen geprägten Automotivbereichs der österreichischen Industrie. Sie umfasst einen Literaturüberblick zur Situation und den laufenden Transformationsprozessen im Automotivbereich für Österreich und Deutschland, die Darstellung der ökonomischen Bedeutung des Automotivbereichs in Österreich sowie seiner wirtschaftlichen Verflechtungen und die deskriptive Analyse der Beschäftigungsstruktur und des Beschäftigungsumschlags im Automotivbereich in Österreich.

Die Studienlage zur Beschäftigungsentwicklung beim Umstieg von Verbrennungstechnologien auf Elektromobilität ist uneinheitlich, je nach Zeithorizont, Branchenabgrenzung und den getroffenen Annahmen zur Nachfrageentwicklung – die Bewertung ist jedoch überwiegend negativ. Geteilt wird jedoch die Einschätzung, dass ein enormer struktureller Umbruch in der Branche bevorsteht und die Effekte je nach Branche differieren. Dieser Umbruch geht mit geänderten Kompetenzprofilen und Qualifizierungsbedarf einher. Anteilsgewinne dürfte es für die Elektrik-, Elektronik- und Informationstechnologiebranche geben, Anteilsverluste in der Metallerzeugung und -bearbeitung sowie in der Fahrzeugtechnik.

Die Modellabschätzung zeigt, dass knapp 40.000 Beschäftigte in Österreich direkt mit dem Automotivbereich verbunden sind; einschließlich indirekten und induzierten Effekten sind es über 100.000 Beschäftigte. Die regionale Dimension zeigt eine hohe Konzentration auf wenige Bezirke, für die der Automotivbereich zum Teil enorme Bedeutung aufweist; so sind rund 30% der Beschäftigten in Steyr-Stadt direkt oder indirekt mit der KFZ-Produktion verbunden. Auch in der Wertschöpfungskette, in die der österreichische Automotivbereich eingebettet ist, zeigt sich eine merkliche Konzentration auf europäische (v. a. deutsche) Lieferant:innen und Kund:innen.

Der Automotivbereich ist männerdominiert, mit überdurchschnittlich vielen Arbeiter:innen, Lehrlingen sowie Beschäftigten im Haupterwerbsalter. Die Beschäftigungsverhältnisse sind vergleichsweise stabil, die Fluktuation deutlich geringer als in der Gesamtwirtschaft und auch niedriger als im Sachgüterbereich insgesamt. Allerdings könnte die tatsächliche Dynamik durch den Einsatz von Leiharbeit unterschätzt sein. Leiharbeitskräfte werden nicht in der Branche erfasst, in der sie zum Einsatz kommen, sondern im Sektor N-78 "Arbeitskräfteüberlassung". Unterstrichen wird die Stabilität der Beschäftigungsbeziehung durch den überdurchschnittlich hohen Anteil an Übergängen in Pension. Dies deutet darauf hin, dass ein vergleichsweise hoher Anteil der (niedrigen) Fluktuation über natürliche Beschäftigungsabgänge realisiert wird.

Unter den Beschäftigten, die nach einer Beschäftigungsbeendigung wieder einen Job aufnehmen, wechselt ein überdurchschnittlich hoher Anteil wieder in denselben Betrieb (Recall). Die temporäre Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen ist somit nicht nur eine betriebliche Strategie, die bei saisonbedingten Auslastungsschwankungen zur Anwendung kommt, sondern wird auch von Betrieben abseits der typischen Saisonbranchen zum Ausgleich sonstiger Auslastungsschwankungen eingesetzt. Wechseln Beschäftigte in einen anderen Betrieb, kommt es überdurchschnittlich häufig zu einem Branchenwechsel – dies dürfte der geringen Anzahl an Betrieben im Automotivbereich und dem damit verbundenen eingeschränkten Angebot an Wechselmöglichkeiten innerhalb der Branche geschuldet sein. Wechseln Beschäftigte aus dem Automotivsektor in eine andere Branche, kommt der Arbeitskräfteüberlassung mit Abstand die größte Bedeutung als Zielbranche zu.

1. Motivation

Die Herstellung von Fahrzeugen unterliegt derzeit einem tiefgreifenden Wandel, insbesondere durch den Übergang von Verbrennungsmotoren zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen. 2019 wurden vom Europäischen Parlament und Europäischen Rat im Zuge der Klimaneutralität bis 2050 CO_2-Zielwerte für die Neuwagenflotte von Hersteller:innen innerhalb der EU definiert (EU-Verordnung 2019/631). 2023 trat eine Gesetzesänderung in Kraft, die strengere Klimaziele im Zuge des europäischen Grünen Deals vorsieht. Darin wurde festgelegt, dass die Emissionen neuzugelassener Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge bis 2035 auf null gesenkt werden sollen, was ein Verkaufsverbot von benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen ab 2035 bedeutet (EU-Verordnung 2023/851).

Der Umstieg auf Elektromobilität wird die Automotivbranche nachhaltig verändern. Neue Akteur:innen, etwa aus den Bereichen Software und Robotik, treten in die Branche ein, während sich auf Seiten der Konsument:innen Kauf- und Nutzungsmuster verändern – beispielsweise durch die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten (Sala et al., 2022). Diese Entwicklungen führen zu einem Strukturwandel im Automotivbereich, der mit dem Akronym CASE zusammengefasst werden kann (vgl. Falck & Koenen, 2019):

1. *connected*: zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge,
2. *autonomous*: Fortschritte bei der autonomen Teilnahme von Fahrzeugen am Straßenverkehr,
3. *shared*: neue Mobilitätsangebote wie Carsharing,
4. *electric*: Verbreitung alternativer (elektrischer) Antriebe.

Mit der zunehmenden Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen verlagert sich der globale Wettbewerb verstärkt nach China und in die USA, während der Marktanteil europäischer Hersteller:innen rückläufig ist. Diese beiden Länder scheinen die technologische Entwicklung vorzugeben und die Märkte zu dominieren (Draghi, 2024; Tillmetz & Martin, 2021). Parallel dazu ist bei europäischen Unternehmen ein anhaltender Trend zur Verlagerung der Produktion in Niedriglohnländer zu beobachten (Sala et al., 2022). Eine Umfrage des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) unter 182 Betriebsrät:innen aus Betrieben der deutschen Automobilzuliefererindustrie ergab, dass fast zwei Drittel (64,8%) der Betriebe in den letzten Jahren Standorte verlagert haben. Dieser Anteil blieb zwischen 2016 und 2024 stabil, jedoch haben sich die Zielorte verändert: 2016 erfolgte mehr als die Hälfte der Verlagerungen in außereuropäische Länder, 2024 hingegen drei Viertel innerhalb Europas, vor all in mittelost- und südosteuropäische Staaten (Krzywdzinski, 2024).

Die skizzierten Veränderungen werden die Beschäftigung in der Branche nachhaltig beeinflussen. Während die Produktionstechnologie von Verbrennungsmotoren durch hochkomplexe Fertigungsprozesse und eine Vielzahl an Bauteilen geprägt ist, ist bei Elektromotoren die

Komplexität des Antriebsstrangs und die Wertschöpfungstiefe deutlich reduziert[1]). Diese Vereinfachungen werden in Verbindung mit Effizienzsteigerungen, der fortschreitenden Digitalisierung und der Verlagerung von Produktionsstandorten voraussichtlich zu einer hohen Zahl von Arbeitsplatzverlusten führen. Hinzu kommt, dass die Markteintrittsbarrieren für neue, konkurrenzierende Unternehmen sinken, da sich etablierte Vertriebskanäle und Wertschöpfungsketten verändern (Sala et al., 2022). Gleichzeitig gibt es aber auch technologische Einstiegskosten: Batterien, eine zentrale Komponente von Elektrofahrzeugen, werden beispielsweise aktuell kaum in der EU produziert (Gerschberger et al., 2025). Neben der Frage, wie viele Arbeitsplätze verloren gehen, ist dabei unklar, wie viele neue Arbeitsplätze im Bereich der Elektromobilität entstehen werden, welche Qualität diese Arbeitsplätze haben werden und welche Qualifikationen sie benötigen werden (Bormann et al., 2018). Mit Blick auf Österreich kommt hinzu, dass die heimische Automobilindustrie von FZ-Zulieferbetrieben dominiert ist. Diese Zulieferbetriebe sind von internationalen Autokonzernen, allen voran deutschen, und deren strategischen Entscheidungen abhängig (Friesenbichler, 2025).

Die vorliegende Kurzstudie beleuchtet die Bedeutung des aktuell von Rezession und strukturellen Anpassungsprozessen geprägten Automotivbereich der österreichischen Industrie. Hierfür wird in einem ersten Schritt ein Literaturüberblick zur Situation und den laufenden Transformationsprozessen im Automotivbereich für Österreich und – aufgrund der engen Verflochtenheit – für Deutschland gegeben. In einem zweiten Schritt werden die ökonomische Bedeutung des Automotivbereichs in Österreich sowie seine wirtschaftlichen Verflechtungen dargestellt. In einem dritten Schritt wird die Beschäftigungsstruktur sowie die Beschäftigungsumschlagsdynamik im Automotivbereich in Österreich deskriptiv analysiert. Insbesondere wird untersucht, ob, wie rasch und wo Arbeitskräfte aus dem Automotivbereich wieder in Beschäftigung finden.

2. Literaturüberblick

Im Folgenden wird ein Überblick über rezente Studien gegeben, die sich mit der erwartbaren Beschäftigungsentwicklung im Automotivbereich in Österreich und Deutschland befasst haben. Inhalte dieser Studien sind zum einen die Alterung der Beschäftigung im Automotivbereich, zum anderen die Beschäftigungsauswirkungen des Umstiegs von Verbrennungstechnologien auf Elektromobilität.

2.1 Österreich

Im Rahmen des Projekts " E-MAPP2: E-Mobility – Austrian Production Potential, Qualification and Training Needs", das im Auftrag des Klima- und Energiefonds des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK) durchgeführt wurde, wurden die Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale der Elektromobilität im österreichischen Automotivbereich untersucht. Hierbei wurde ein Beschäftigungspotenzial von +20% bis 2030 ermittelt (Sala et al., 2020). In einem Update der Studie wurde das Beschäftigungspotenzial auf +30% bis 2035 im Vergleich zum Basisjahr 2020

[1]) Ein Verbrennungsmotor besteht aus rund 2.500 Teilen, ein Elektromotor umfasst rund 200 Teile (Schuh et al., 2019). Bei Elektromotoren werden Komponenten wie Schaltgetriebe oder Abgassysteme nicht benötigt.

geschätzt, wobei dieser Anstieg vor allem auf Nachholeffekte infolge der COVID-19-Pandemie zurückgeführt wurde (Sala et al., 2022). Den Berechnungen liegt allerdings die Annahme zugrunde, dass der Marktanteil österreichischer Unternehmen bis 2035 gleich bleibt – eine Annahme, die den Autoren zufolge auf wackeligen Beinen steht: Einerseits angesichts des hohen Konkurrenzdrucks am Weltmarkt, andererseits aufgrund von Umfragen unter Führungskräften, die einen Rückgang des Weltmarktanteils westeuropäischer Firmen für wahrscheinlich halten.

Der Strukturwandel im österreichischen Automotivbereich wird voraussichtlich zu Verlagerungseffekten von mechanischen zu elektrischen Tätigkeiten führen. Basierend auf dem Studienupdate, welches die Entwicklung bis 2035 prognostiziert, sind die größten Beschäftigungspotenziale in den ÖNACE-Klassen 26 (Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen: +5.600), 27 (Herstellung von elektrischen Ausrüstungen: +3.400) und 29b (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen – Basisfahrzeug: +3.600) zu erwarten. In der ÖNACE-Klasse 29a (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen – Komponenten) wird es hingegen zu einem Rückgang der Beschäftigung (−6.200) kommen (Sala et al., 2022).

Auf Komponentenebene werden die größten Zuwächse in den Bereichen Leistungselektronik, Batteriemanagementsystem, Elektromotor, Karosserie und Basisfahrzeug erwartet. Im Gegensatz dazu sind bei der Herstellung anderer Komponenten, insbesondere von Verbrennungsmotoren und Getrieben, Beschäftigungsverluste von insgesamt etwa −10.000 zu erwarten. Diese Entwicklungen machen eine Qualifizierung und Weiterbildung der betroffenen Beschäftigten notwendig (Sala et al., 2022). Auf Berufsgruppenebene zählen Ingenieur:innen, IT-Expert:innen sowie Fachkräfte für Elektrotechnik und Elektronik zu den größten Profiteur:innen des Strukturwandels. Zudem wird mit einer steigenden Bedeutung von Projektmanagementkenntnissen gerechnet (Sala et al., 2020).

Eine Studie des Supply Chain Intelligence Institute Austria (ASCII) hat die Auswirkungen der geplanten Schließung dreier Standorte von Volkswagen (VW) auf den österreichischen Automotivbereich untersucht. Der Studie zufolge sind 135 österreichische Unternehmen mit insgesamt 208.000 Beschäftigten in die Lieferkette von VW eingebunden. Fast die Hälfte der Beschäftigten ist im Bereich der Komponentenzulieferung tätig (90.000), gefolgt von Maschinenanbietern (56.000) und Elektronikzuliefern (28.000). Die Studie errechnet, dass die Schließung der VW-Standorte rund 6.300 Arbeitsplätze gefährdet, davon 4.000 in Oberösterreich und 2.000 in der Steiermark. Kurzfristig werden die größten Effekte im Bereich Komponentenzulieferung erwartet, langfristig werden Maschinenanbieter von sinkenden Investitionen betroffen sein (Devetak et al., 2024).

Mit der Alterung der Beschäftigung im österreichischen Automotivbereich hat sich außerdem Keil (2021) befasst. Auf Basis früherer Prognosen zur Beschäftigungsentwicklung im Automotivbereich errechnet die Studie, dass bis 2030 rund 10% der über 50-jährigen Beschäftigten in Österreich von Arbeitsplatzverlusten betroffen sein werden (in Oberösterreich 7%, in der Steiermark 12%). Dem liegt die Annahme zufolge, dass Beschäftigte regulär mit 65 Jahren in Pension gehen. Ein Frühpensionierungsprogramm ab 58 Jahren als Teil einer "Just Transition"-Strategie würde der Studie zufolge diese Beschäftigungsverluste vollständig und sozial verträglich abfangen.

2.2 Deutschland

Für Deutschland liegen verschiedene Prognosen zur Beschäftigungsentwicklung im Automotivbereich vor, wobei die Studienlage insgesamt ein uneinheitliches Bild zeichnet (vgl. Prognos, 2024). So schätzt das ifo-Institut, dass zwischen 2019 und 2030 rund 147.000 Beschäftigte in der Automobilindustrie altersbedingt ausscheiden werden, davon die Hälfte im Fahrzeugbau. Rückblickend auf die Entwicklung zwischen 2015 und 2019 wird ein Trend zu sinkender Produktivität beschrieben. Dabei fiel der Rückgang der direkt und indirekt mit der Verbrennungstechnologie verbundenen Beschäftigung geringer aus als der Rückgang des Produktionswertes der hergestellten Produkte (Falck et al., 2021).

Die jüngste Prognose von Prognos (2024) im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie geht von einem altersbedingten Beschäftigungsrückgang von −6,3% bis 2035 aus. In struktureller Hinsicht werden heterogene Effekte je nach Branche erwartet: Während die Elektrik-, Elektronik- und Informationstechnologiebranche Anteilsgewinne verzeichnen werden, kommt es zu Anteilsverlusten in der Metallerzeugung und -bearbeitung sowie in der Fahrzeugtechnik. Besonders starke Beschäftigungsrückgänge werden für die Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, die technische Produktionsplanung und -steuerung sowie die Metallbearbeitung prognostiziert.

Die Beschäftigungsentwicklung hängt auch maßgeblich davon ab, wie schnell und stark die Marktdurchdringung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen voranschreitet. Eine Studie des Fraunhofer-Instituts (Bauer et al., 2019) hat hierzu verschiedene Szenarien modelliert, in denen ein Marktanteil von Plug-in-Hybridfahrzeugen von bis zu 20% und ein Marktanteil von batteriebetriebenen Fahrzeugen von bis zu 40% simuliert wurden. Die Ergebnisse zeigen einen Beschäftigungsrückgang von bis zu −47% bzw. −97.000 Arbeitsplätzen ohne Produktivitätssteigerungen. Mit Produktivitätssteigerungen könnte der Rückgang bis zu −62% bzw. −125.000 Arbeitsplätzen betragen. Diese Prognosen setzen allerdings nicht nur eine schnelle Verbreitung von Technologien voraus, sondern auch einen flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur, eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz von E-Autos und einen starken politischen Willen zur Dekarbonisierung.

Ähnlich negativ fällt die Beurteilung der gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungswirkungen der Elektromobilität des IAB aus, mit −114.000 Arbeitsplätzen zwischen 2018 und 2035 (−83.000 im Fahrzeugbau) bzw. +10% Erwerbslosen. In Bereichen wie dem Bauwesen, der Stromversorgung, dem Dienstleistungsbereich und dem Verarbeitenden Gewerbe werden hingegen neue Arbeitsplätze entstehen (+16.000). Einen Rückgang der Arbeitsnachfrage erwarten die Autor:innen langfristig auch für Expert:innen- und Spezialist:innentätigkeiten, was auf die weniger komplexe Struktur des Elektromotors zurückgeführt wird (Mönnig et al., 2018).

Die Prognose der Agora Verkehrswende (2022) fällt optimistischer aus: Zwar werden Produktivitätsgewinne und Standortverlagerungen bis 2030 zahlreiche Arbeitsplätze kosten, doch gleichzeitig wird eine steigende Nachfrage nach Fahrzeugen erwartet – insbesondere nach autonomen, selbstfahrenden Modellen und nach Fahrzeugen im Luxussegment. Dies dürfte zu einer Ausweitung der Beschäftigung führen. Zudem prognostiziert die Studie einen stark wachsenden Marktanteil von batteriebetriebenen und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen. Da diese weniger Komponenten benötigen, werden Beschäftigungsverluste bei Fahrzeugherstellern:innen und Zulieferbetrieben erwartet, gleichzeitig aber hohe Beschäftigungszuwächse in der Batterieproduktion,

beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie in der Softwareentwicklung. Die Studie geht davon aus, dass sich diese gegenläufigen Trends ausbalancieren werden, sodass die Gesamtbeschäftigung im Automotivbereich bis 2030 stabil bleiben bzw. sogar leicht wachsen wird (+25.000). Allerdings bringen diese Veränderungen tiefgreifende strukturelle Umbrüche mit sich, sodass etwa ein Drittel der Beschäftigten eine Umschulung benötigen wird.

2.3 Veränderung in Berufen und Kompetenzprofilen

Eine rezente Studie des IAB zeigt, dass der Strukturwandel im Automotivbereich nicht zwangsläufig zum Verschwinden von Berufen führt. Den Ergebnissen zufolge finden Änderungen in Tätigkeiten und Job-Eigenschaften häufiger innerhalb von Berufen als zwischen Berufen. Dieser Befund gilt sowohl für die Gesamtwirtschaft als auch speziell für den Automotivbereich (Jost & Nivorozhkin, 2023).

Darüber hinaus macht die Studienlage deutlich, dass der Wandel hin zur Elektromobilität die Kompetenzanforderungen im Automotivbereich verändert. Das ifo-Institut untersuchte die Jobbezeichnungen von Vollzeitbeschäftigten in der Automobilindustrie auf LinkedIn zwischen 2015 und 2020 in Deutschland und weltweit. Die Ergebnisse zeigen, dass zum einen Business Skills (z. B. Unternehmensführung, Projektmanagement) an Bedeutung gewonnen haben, zum anderen und in deutlich stärkerem Ausmaß Fachkompetenzen für disruptive Technologien wie Cybersecurity, Robotik oder Künstliche Intelligenz. Darüber hinaus stellen die Autor:innen fest, dass Unternehmen digitale Kompetenzen überwiegend durch Neueinstellungen erwerben, während Weiterbildungsmaßnahmen eine untergeordnete Rolle einnehmen (Czernich et al., 2021).

In einer weiteren Studie analysierte das ifo-Institut Stellenanzeigen deutscher Automobilunternehmen im Zeitraum von 2018 bis Anfang 2024. Hierbei wurde zwischen "grünen" Unternehmen (mit überdurchschnittlich vielen Patenten im Bereich elektrischer Antriebstechnologien einschließlich Plug-in-Hybriden) und "braunen" Unternehmen (mit unterdurchschnittlichem Anteil) unterschieden. Die Ergebnisse weisen auf eine deutlich gestiegene Arbeitsnachfrage in "grünen" relativ zu "braunen" Unternehmen im Untersuchungszeitraum[2]) hin. "Grüne" Unternehmen suchten zudem öfter nach Fachkräften in Bereichen wie Software-Entwicklung, Ingenieurwesen, Vertrieb und IT-Support und seltener nach Fachkräften in den Bereichen Technik, Mechanik und Logistik (Fackler et al., 2024).

2.4 Einschätzungen der Unternehmen

Der Strukturwandel bringt erhebliche Unsicherheiten für Unternehmen und Gewerkschaften mit sich. Eine Unternehmensbefragung des deutschen Bundesministeriums für Arbeit und Soziales zeigt, dass die deutsche Automobilindustrie sich gut auf technologische Änderungen, jedoch nur teilweise auf Änderungen in der Arbeitsorganisation und bei den Qualifikations- und Kompetenzbedarfen vorbereitet fühlt (Priesack et al., 2018). Die 2018 getroffene Einschätzung zur technologischen Wettbewerbsfähigkeit ist mittlerweile allerdings überholt. Dies spiegelt sich

[2]) Zwischen Frühjahr 2019 und 2023. 2024 war hingegen eine Trendumkehr bemerkbar, was die Autor:innen auf eine sinkende Nachfrage und ein Auslaufen der Förderungen für E-Autos zurückführen (Fackler et al., 2024).

einerseits im rückläufigen Beschäftigungsstand der deutschen Automobilindustrie wider, der zwischen 2018 und 2023 um rund −54.000 sank (VDA, 2024)[3]), andererseits in der aktuellen Diskussion, die sich vor allem um die technologische Wettbewerbsfähigkeit dreht (Schuh et al., 2019; Tillmetz & Martin, 2021).

2024 berichteten zudem 60% der Betriebsrät:innen in Unternehmen der deutschen Automobilzulieferindustrie von einem Beschäftigungsabbau in den letzten Jahren; ein ebenso hoher Anteil erwartet einen weiteren Abbau. Angesichts dieser Entwicklungen stehen Gewerkschaften unter dem Druck, Zugeständnisse zu machen, um Arbeitsplätze zu sichern (sogenanntes "Concession Bargaining"), wobei Maßnahmen zur Arbeitszeitflexibilisierung und dem verstärkten Einsatz von Leiharbeit häufiger eingesetzt werden als Lohnkürzungen, der Verzicht auf Lohnerhöhungen und unbezahlte Überstunden. Zwischen 2016 und 2024 hat die Bereitschaft von Gewerkschaften, auf "Concession Bargaining" einzugehen, jedoch abgenommen. Dies könnte darauf hinweisen, dass sie die Erfolgsaussichten dieser Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitsplätzen mittlerweile als geringer einschätzen (Krzywdzinski, 2024).

3. Ökonomische Bedeutung des Automotivbereichs: die KFZ-Herstellung im Wirtschaftskreislauf

Die Wirtschaftsstatistiken weisen die KFZ-Herstellung als eine überdurchschnittlich produktive Branche aus[4]): 37.772 Beschäftigte (rund 0,8% der österreichischen Beschäftigten) erwirtschafteten im Jahr 2020 4,133 Mrd. €; das sind mehr als 1,1% der österreichischen Wertschöpfung. Dies impliziert zwischen 110.000 und 125.000 € an Wertschöpfung pro Beschäftigte:n in den 2010er-Jahren. 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 mehr als 85% in den Export (drei Viertel davon in die EU). Nur 12% werden im Inland weiterverarbeitet und nur rund 1% wird von der heimischen Endnachfrage (privater und öffentlicher Konsum sowie Investitionen) nachgefragt (diese Verbraucher:innen werden zu praktisch 100% von Importen versorgt). Die österreichische KFZ-Herstellung besteht also fast zur Gänze aus Zuliefererbetrieben für internationale

[3]) Fahrzeugbau (C29): Die Beschäftigung sank von rund 834.000 im Jahr 2018 (Beschäftigungshöhepunkt) auf knapp 780.000 im Jahr 2023.

[4]) Die folgenden Kennzahlen wurden aus der Input-Output-Statistik abgeleitet. Die österreichischen Input-Output-Tabellen zeigen für 74 Branchen und Güter (NACE-2-Steller) die wertmäßigen Verflechtungen auf Produktions- und Konsumseite. Sie zeigen also die Güterströme zwischen den Branchen sowie den Endnachfragekategorien (Konsum, Investitionen, Exporte) unterschieden nach heimischen und importierten Gütern. Die Auswertung dieser Input-Output-Tabellen erlaubt Rückschlüsse auf die "Produktionstechnologie" (welche Güter im Produktionsprozess verwendet werden und wo diese herkommen) sowie die Verwendung, entweder als Vorprodukt in weiteren Produktionsschritten oder in der Endnachfrage. Für Österreich sind diese Tabellen derzeit für 1995 sowie die Jahre 2000/2020 verfügbar.

Automarken, in erster Linie deutsche (der Anteil Deutschlands beträgt bei den Exporten rund 30%, bei den Importen rund 40%; der EU-Anteil beträgt 78% bzw. 83%). 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[5]).

Laut Input-Output-Tabelle produzierte die KFZ-Branche im Jahr 2020 mit fast 40.000 Beschäftigten eine Wertschöpfung von mehr als 4 Mrd. €. Es handelt sich dabei um die **direkten** Effekte, die in der KFZ-Branche selbst verortet sind. Diese ist aber eingebettet in das Wirtschaftssystem: Die Vorleistungsquote beträgt rund 75%; drei Viertel des Umsatzes der KFZ-Branche bestehen also aus Vorleistungen, die von anderen Unternehmen (auch aus der eigenen Branche) zugekauft werden, die ihren Sitz entweder in der gleichen Region, aber auch in anderen Regionen bzw. im Ausland aufweisen können. Von diesen Zukäufen gehen die **indirekten** Effekte aus, wobei im Fall der KFZ-Herstellung 70% der Vorleistungen aus dem Ausland stammen. Die indirekten Wirkungen auf die heimische Wirtschaft sind also – trotz der hohen Vorleistungsquote – relativ moderat. Über die direkten und indirekten Verflechtungen hinaus gibt es auch **induzierte** Effekte – diese sind mit den Einkommen und Profiten verbunden, die im Zuge der direkten und indirekten Effekte erwirtschaftet werden und die in Form von (privatem) Konsum und Investitionen in die Wirtschaft, aber auch als Abgaben und Steuern an den Staat zurückfließen.

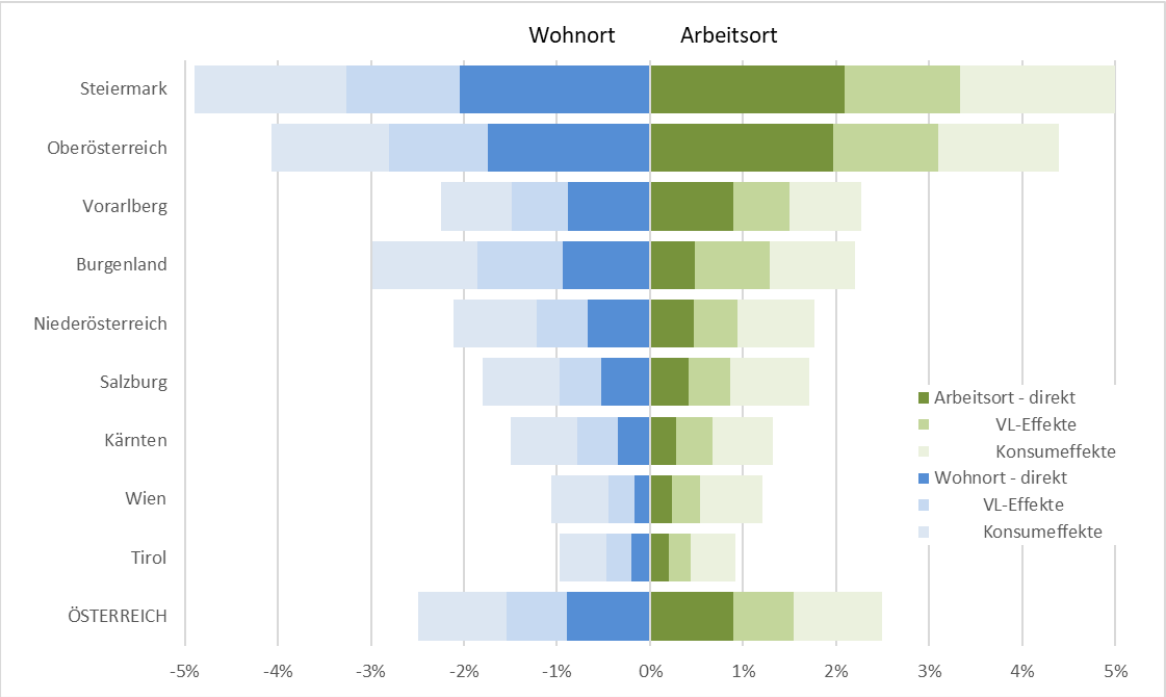
Die Abschätzung dieser Effekte erfolgt modellgestützt mithilfe der Input-Output-Modelle ASCANIO (auf Bundesländerebene) und BERIO (auf Bezirksebene), die die Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun Bundesländern bzw. 116 Bezirken abbilden.

Abbildung 1 zeigt die Anteile an den Gesamtbeschäftigten in den Bundesländern, die direkt oder über indirekte und induzierte Wirkungskanäle mit der KFZ-Herstellung verbunden sind[6]).

[5]) Die relativ hohen Löhne und der (v. a. regional) bedeutende Beschäftigungsanteil implizieren aber hohe induzierte (konsumbezogene) Effekte.

[6]) Hier ist – wie auch in weiterer Folge – auch der Sektor C 30.91, die Herstellung von Krafttfahrrädern inkludiert, die im Wesentlichen im Bezirk Braunau konzentriert ist.

Abbildung 1: **Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort nach Bundesländern, 2019**

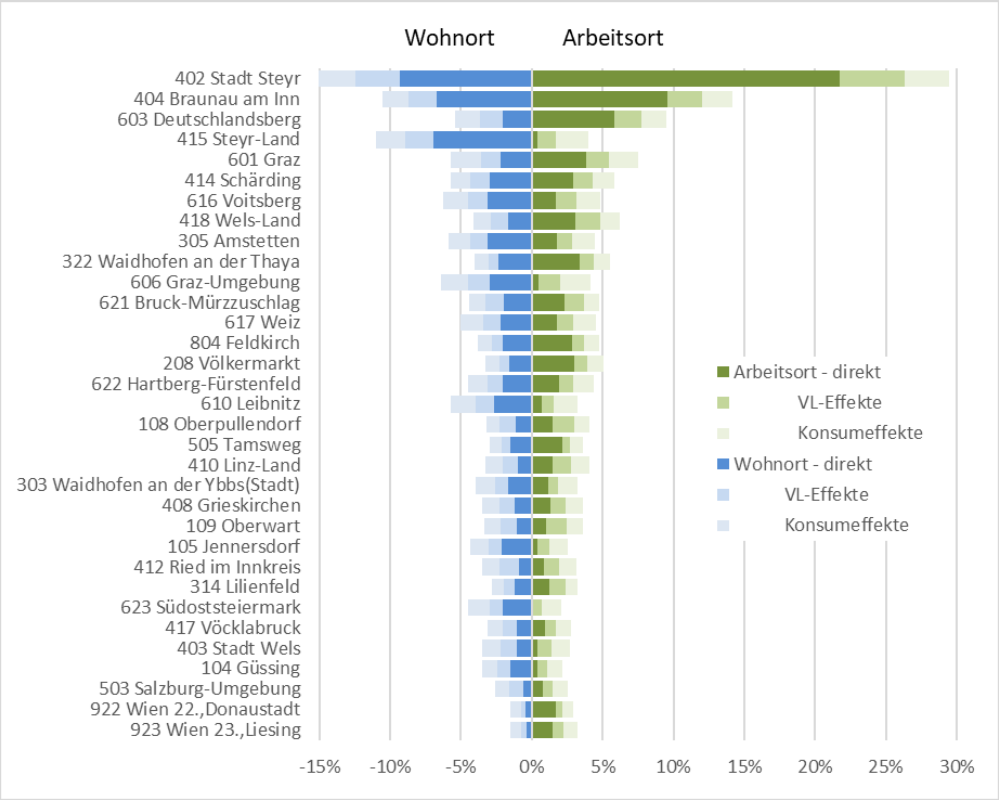


Q: Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik; WIFO-Berechnungen.

Als Anteil an der Gesamtbeschäftigung ist die Steiermark die wichtigste KFZ-Region, gefolgt von Oberösterreich. In diesen Bundesländern sind rund 2% der Beschäftigten direkt in der KFZ-Herstellung tätig. Inklusive indirekter Vorleistungsverflechtungen beträgt dieser Anteil 3,5% bis 4%. Er steigt auf 4,5% bis 5%, wenn auch induzierte (konsum- und investitionsbezogene) Wirkungen mitberücksichtigt werden. Im Österreichschnitt liegen die entsprechenden Anteile bei 1% (direkt) bzw. rund 2,5% bei den Gesamteffekten.

Die Anteile sind unterschiedlich, je nachdem ob die Beschäftigung aus der Arbeits- oder Wohnortperspektive betrachtet wird. Besonders hoch ist dieser Unterschied im Burgenland, wo der Anteil der direkten KFZ-Beschäftigten am Arbeitsort unter 0,5%, aber am Wohnort fast 1% beträgt. Noch deutlicher sind diese Unterschiede auf Bezirksebene (Abbildung 2).

Abbildung 2: **Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort in den stärksten KFZ-Bezirken, 2019**

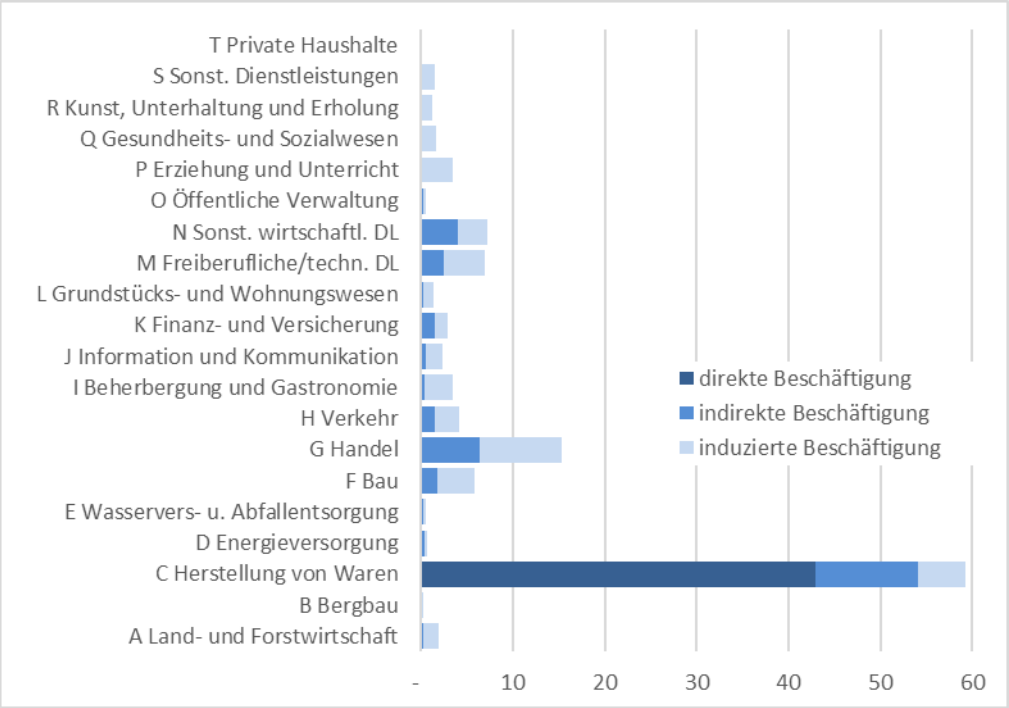


Q: Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik; WIFO-Berechnungen.

Absoluter Spitzenreiter bei den direkten Anteilen ist die Stadt Steyr. 21% der Beschäftigten, die in der Stadt arbeiten, finden sich hier in der KFZ-Branche; aus Wohnortsicht sind es "nur" 10% der Erwerbstätigen der Stadt Steyr, die in der KFZ-Herstellung tätig sind. Diese Diskrepanz erklärt sich durch Pendlerströme, vor allem aus dem Bezirk Steyr-Land: Rund 7% der Erwerbstätigen, die hier wohnhaft sind, arbeiten in der KFZ-Herstellung, obwohl diese Branche in diesem Bezirk nur 1% aller Beschäftigten aufnimmt – der Rest pendelt zu KFZ-Unternehmen in anderen Bezirken, vor allem in Steyr-Stadt. Ähnliches gilt für den Bezirk Amstetten, der ebenfalls einen merklichen Anteil der KFZ-Beschäftigten der Stadt Steyr beherbergt.

Von Interesse ist schließlich auch die Struktur der Branchen, die von den indirekten und induzierten Wirkungen betroffen sind (Abbildung 3).

Abbildung 3: **Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte (in Beschäftigungsverhältnissen) nach NACE-1-Steller-Branchen, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Indirekte Effekte finden sich in der Sachgüterherstellung[7]) (wobei hier der indirekte Anteil deutlich hinter dem direkten zurückliegt), im Handel sowie bei den unternehmensnahen Dienstleistungen. Handel und Gastronomie sowie öffentliche und persönliche Dienstleistungen dominieren bei den Branchen, die über induzierte Konsumeffekte mit der KFZ-Herstellung verbunden sind. Die mit Investitionen verbundenen, induzierten Effekte finden sich im vor allem im Baugewerbe, in den technischen Dienstleistungen und in der Sachgüterherstellung.

Die Abhängigkeit einer Region von der KFZ-Branche wird aber nicht nur durch den Anteil der Beschäftigten, die hier tätig sind, gemessen, sondern wird auch (und nicht zuletzt) durch den Anteil der Beschäftigten einer Berufsgruppe beschrieben, die in der KFZ-Herstellung beschäftigt sind – wie stark also eine bestimmte Berufsgruppe von Beschäftigungsmöglichkeiten in dieser Branche abhängig ist. Um dies abzuschätzen, werden in Übersicht 1 die Anteile der Beschäftigten der Berufsgruppen in der KFZ-Herstellung ausgewiesen[8]).

[7]) Konkret gruppieren sie sich bei den Metallbranchen und im Maschinenbau.

[8]) Die Ableitung der Berufsgruppenmatrix auf Basis des Mikrozensus ist nur auf nationaler Ebene sowie für NACE-2-Steller-Branchen möglich; die dargestellten Anteile auf Bezirksebene sind daher nur als Schätzungen interpretierbar.

Übersicht 1: **Anteile der KFZ-Herstellung an allen Beschäftigten eines Bezirks nach ISCO-2-Berufsgruppen, 2022**

Bezirk	Stadt Steyr <402>	Leibnitz <610>	Graz (Stadt) <601>	Tamsweg <505>	Feldkirch <804>	Bruck-Mürzzuschlag <621>	Hartberg-Fürstenfeld <622>	Braunau <404>	Voitsberg <616>	Deutschlandsberg <603>	Waidhofen / Thaya <322>	Schärding <414>	Weiz <617>	Oberpullendorf <108>	Wien-Liesing <92301>	Wels-Land <418>	Bruck an der Leitha <307>	Oberwart <109>	Linz-Land <410>	Eisenstadt (Stadt) <101>	Lilienfeld <314>	Wien-Donaustadt <92201>	Schwaz <709>	Grieskirchen <408>	Baden <306>	Durchschnitt aller Bezirke
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	0	2	1	2	2	1	1
12 Führungskräfte im kaufmännischen Bereich	24	10	3	3	4	4	3	5	3	4	4	3	4	3	2	3	1	2	2	0	2	1	2	2	1	1
13 Führungskräfte in der Produktion u. bei speziellen DL	28	12	3	4	4	4	3	14	4	5	5	4	5	3	2	4	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1
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	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	1	6	2	4	4	2	2
22 Akadem. u. verwandte Gesundheitsberufe	0	0	0	0	0	0	0	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	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	0	1	0	1	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	3	2	3	1	2	1	0	2	1	2	2	1	1
26 Juristen, Sozialwissenschaftler u. Kulturberufe	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	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	7	5	4	7	1	4	5	2	4	2	3	3	2	2
32 Assistenzberufe im Gesundheitswesen	2	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	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	0	1	0	1	1	0	0
34 Nicht akadem. Jurist., sozialpfleger., kulturelle u. verwandte FK	0	0	0	0	0	0	0	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	2	1	1	2	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0
41 Allgemeine Büro- u. Sekretariatskräfte	13	4	1	1	2	2	1	8	1	2	2	1	2	1	1	2	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0
42 Bürokräfte mit Kundenkontakt	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	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	1	4	2	4	4	2	2
44 Sonstige Bürokräfte u. verwandte Berufe	6	2	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	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	0	0	0	0	0	0	0
52 Verkaufskräfte	4	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53 Betreuungsberufe	0	0	0	0	0	0	0	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	0	0	0	0	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	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	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	0	1	0	0	1	0	0
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	5	5	7	9	6	5	5
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	0	1	1	1	1	0	0
74 Elektriker u. Elektroniker	30	10	4	3	4	3	2	10	3	3	3	3	3	2	2	3	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1
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	1	1	1	1	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	2	1	1	2	2	1	1
82 Montageberufe	81	63	34	32	32	30	30	29	28	28	28	28	25	25	24	23	21	20	19	18	17	16	15	14	13	13
83 Fahrzeugführer u. Bediener mobiler Anlagen	26	7	2	2	3	2	2	4	2	3	4	2	3	2	1	2	0	1	1	1	1	1	1	1	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	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	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	2	3	2	3	3	2	2
94 Hilfskräfte in der Nahrungsmittelzubereitung	0	0	0	0	0	0	0	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	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	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	0	2	1	1	1	1	1

Q: Statistik Austria, Mikrozensus, abgestimmte Erwerbsstatistik; WIFO-Berechnungen. – Reihenfolge nach höchstem Anteil.

Den höchsten KFZ-Beschäftigtenanteil weist – wie bereits oben präsentiert – die Stadt Steyr auf; Rund 21% aller Beschäftigten waren hier 2022 in der KFZ-Herstellung beschäftigt. Steyr weist auch den höchsten Berufsgruppenanteil auf: 81% aller Beschäftigten in Montageberufen waren in der KFZ-Herstellung tätig sowie 65% der Metallarbeiter:innen/Mechaniker:innen (und mehr als 40% der MINT-Berufe). Dieses Muster zeigt sich – wenn auch weniger extrem – auch in anderen KFZ-Regionen (Leibnitz, Graz). Weniger ausgeprägt ist dies in anderen (v. a. oberösterreichischen) Bezirken wie Wels-Land, Schärding, Braunau, wo neben (oder noch vor) der KFZ-Herstellung auch Branchen wie der Maschinenbau oder die Metallerzeugnisse berufsstrukturell und größenmäßig relevant sind.

4. Arbeitsmarktentwicklung und -dynamik des Automotivbereichs

Wie aktuell die Beschäftigung im Sektor strukturiert ist und welche Übergangsdynamiken in andere Beschäftigungsbranchen bzw. in Arbeitslosigkeit oder erwerbsferne Arbeitsmarktzustände zu beobachten sind, steht im Mittelpunkt der folgenden Betrachtung. Dabei wird nicht nur der NACE-2-Steller C 29 "Fahrzeugbau" betrachtet, sondern auch der NACE-4-Steller C 30.91 "Herstellung von Krafträdern" (Übersicht 2). Zusammen bilden sie den Automotivsektor. Nicht inkludiert sind jedoch Leiharbeitskräfte, die im Automotivbereich zum Einsatz kommen; sie werden – wie alle Leiharbeitskräfte – der Branche N-78 zugerechnet. Damit wird die Zahl der Beschäftigten im Automotivbereich ebenso unterschätzt wie die Beschäftigungsdynamik. Laut Statistik zur Arbeitskräfteüberlassung wurden zwischen 1. Juli 2022 und 30. Juni 2023 im Durchschnitt 4.415 Leiharbeitskräfte an die Branche C 29 Fahrzeugbau überlassen[9]). Damit erhöht sich der beim DVSV gemeldete Beschäftigungsstand im Fahrzeugbau um rund 13%.

Übersicht 2: **Relevante Branchen für die Abgrenzung "Automotivbereich"**

Code	Bezeichnung
C 29	Fahrzeugbau (gesamte 2-Steller)
C 29.10	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren
C 29.20	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern
C 29.31	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen: Herstellung elektrischer und elektronischer Ausrüstungsgegenstände für Kraftwagen
C 29.32	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen: Herstellung von sonstigen Teilen und sonstigem Zubehör für Kraftwagen
C 30	Sonstiger Fahrzeugbau (nur ein 4-Steller relevant)
C 30.91	Herstellung von Krafträdern (inkl. E-Bikes)

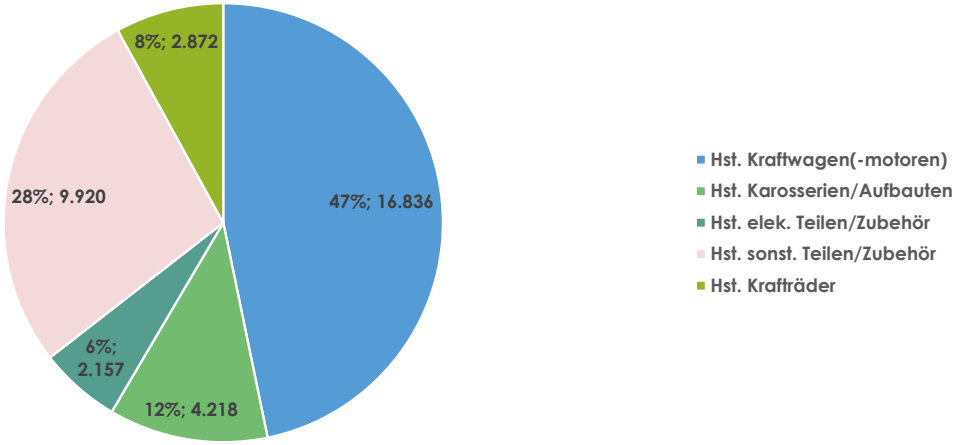
Q: WIFO-Darstellung.

Mit knapp der Hälfte aller Beschäftigten des Automotivbereichs nimmt die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (C 29.10) eine zentrale Rolle innerhalb des Sektors ein, gefolgt von der Herstellung von sonstigen Teilen und sonstigem Zubehör für Kraftwagen (C 29.32). Andere Teilbereiche wie die Produktion von elektrischen und elektronischen

[9]) https://www.bmaw.gv.at/Themen/Arbeitsmarkt/Arbeitsmarktdaten.html, Durchschnitt der Monatsendbestände Juli 2022 bis Juni 2023 (abgerufen am 28. 1. 2025).

Ausrüstungsgegenständen (C 29.32) spielen dagegen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle (Abbildung 4).

Abbildung 4: **Verteilung der Beschäftigung im Automotivbereich, 2024**



Q: WIFO INDI_DV. – Daten bezogen auf den Durchschnitt I.-III. Quartal 2024.

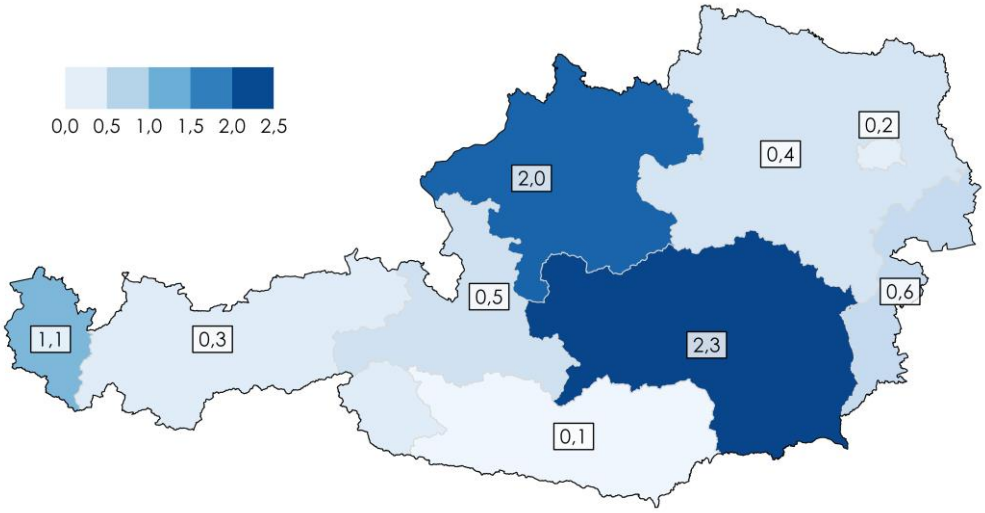
Gemessen an der Gesamtbeschäftigung ist der Automotivbereich Arbeitgeber:in für knapp 1% der unselbständigen Beschäftigung in Österreich (Übersicht 3). Regional differiert allerdings die Bedeutung des Automotivbereichs. Auf Bundesländerebene konzentriert sich die Beschäftigung auf die Steiermark und Oberösterreich; mit Beschäftigungsanteilen in Höhe von 2,3% respektive 2,0% (Durchschnitt der ersten drei Quartale 2024) ist der Stellenwert des Automotivbereichs in diesen beiden Bundesländern mehr als doppelt so hoch wie im Österreichdurchschnitt (Abbildung 5).

Übersicht 3: **Beschäftigungsstand und -anteil im Automotivsektor und seinen Teilbereichen, 2016, 2020, 2024**

	Beschäftigungsstand			Beschäftigungsanteil in %		
Herstellung von …	2016	2020	2024	2016	2020	2024
C 29.10 Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	13.395	18.193	16.834	0,4	0,5	0,4
C 29.20 Karosserien, Aufbauten und Anhänger	3.901	4.192	4.216	0,1	0,1	0,1
C 29.31 Elektrischen/elektronischen Zubehör für Kraftwagen	1.589	1.914	2.157	0,0	0,1	0,1
C 29.32 Sonstigen Teilen/Zubehör für Kraftwagen	10.057	10.394	9.918	0,3	0,3	0,3
C 30.91 Herstellung von Krafträdern	2.323	3.120	2.872	0,1	0,1	0,1
Automotivbereich gesamt	31.265	37.813	35.997	0,9	1,0	0,9

Q: WIFO INDI_DV. – Jahresdurchschnitt auf Basis der ersten drei Quartale im Jahr.

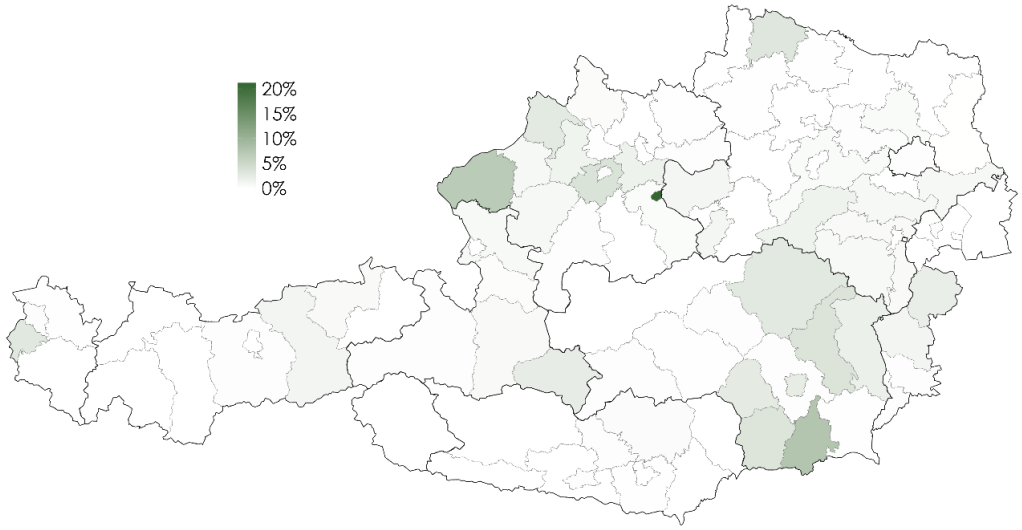
Abbildung 5: **Anteil der Beschäftigten des Automotivbereichs nach Bundesländern, 2024**



Q: WIFO INDI_DV. – Daten bezogen auf den Durchschnitt I.-III. Quartal 2024.

Im Wesentlichen (aber nicht exklusiv) beschränkt sich der Automotivbereich auf einen Gürtel, der von den mittleren Bezirken Oberösterreichs über den südwestlichen Ausläufer Niederösterreichs in die östlichen Bezirke der der Steiermark führt. Die große Bedeutung der KFZ-Branchen für manche Bezirke zeigt sich am Anteil an der Gesamtbeschäftigung: Mit einem Beschäftigungsanteil von über 21% ist die Stadt Steyr zwar der mit Abstand am stärksten "betroffene" Bezirk, aber auch in Leibnitz und Braunau finden sich rund 7% der Beschäftigten in KFZ-Branchen (Abbildung 6).

Abbildung 6: **Anteil der Beschäftigten des Automotivbereichs nach Bezirken, 2022**

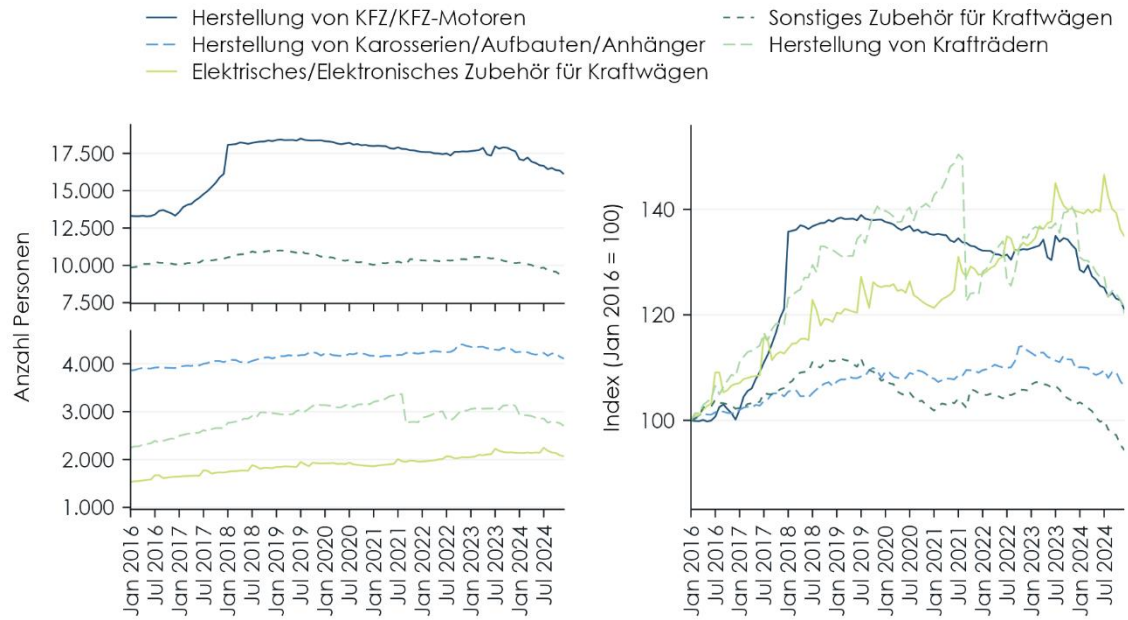


Q: Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik (inkl. Geringfügige und. Auspendler:innen, exkl. Einpendler:innen), Stichtag 31.10.

4.1 Beschäftigungsentwicklung zwischen 2016 und 2024

Der Beschäftigungsstand im Automotivbereich ist zwischen 2017 und 2018 sprunghaft gestiegen. Zwar verzeichneten alle Teilbereiche ein Beschäftigungswachstum, der stärkste Wachstumstreiber war jedoch der Bereich der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (C 29.10), der binnen zwei Jahren seinen Personalstand um mehr als ein Drittel erhöhte. Während der COVID-Pandemie sank die Beschäftigung im gesamten Automotivbereich (rund −1%) leicht; die Erholung setzte im Herbst 2022 ein. Mit dem Rückgang der internationalen Nachfrage nach Industriegütern setzte in der österreichischen Sachgütererzeugung eine Rezession ein, die den Automotivbereich nicht verschonte (Abbildung 7). Der seit Anfang 2024 zu beobachtende Abbau der Beschäftigung im Automotivbereich könnte jedoch bereits vor 2024 eingesetzt und Leiharbeitskräfte betroffen haben – eine Beschäftigungsgruppe, die als Teil der Randbelegschaft in Krisenzeiten typischerweise als erstes freigesetzt wird, statistisch jedoch in der Branche der Überlassung (N-78) und nicht in der Branche der Beschäftigung erfasst wird[10]).

Abbildung 7: **Beschäftigungsentwicklung in den Teilbereichen des Automotivsektors, Monatsdaten ab 2016**



Q: WIFO INDI_DV.

[10]) Laut Daten des DVSV sinkt die Beschäftigung in der Arbeitskräfteüberlassung seit November 2022. Im Jahr 2023 betrug der Rückgang −8,7% (−9.000 Beschäftigungsverhältnisse), im Jahr 2024 −14,2% (−13.200). Laut Statistik der Arbeitskräfteüberlassung stieg die Zahl der überlassenen Arbeitskräfte zwischen 2021/22 und 2022/23 (jeweils Durchschnitt der Monate Juli bis Juni des Folgejahres) geringfügig um ca. +100. Aktuelle Daten für den Zeitraum Juli 2023 bis Juni 2024 liegen zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vor.

Während der ersten Monate der COVID-19-Pandemie wuchs die Beschäftigung in der Herstellung von Krafträdern (C 30.91); ab Sommer 2021 wurde auch in diesem Teilbereich Beschäftigung abgebaut. Vergleichsweise stabil blieb die Beschäftigung in dieser Zeit in der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger (C 29.20) sowie in der Herstellung von elektrischen und elektronischen Ausrüstungsgegenständen für Kraftwagen (C 29.31). Die letztgenannte Branche verzeichnete bis zum Ende des III. Quartals 2024 keinen nennenswerten Beschäftigungsrückgang.

4.2 Beschäftigungsstruktur

Charakteristisch für den Automotivbereich ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Männern (80,9%), Arbeiter:innen (55,8%), Lehrlingen (3,8%) sowie an Beschäftigten im Haupterwerbsalter (61,9%). Zum Vergleich: In der Gesamtwirtschaft sind die beobachteten Beschäftigungsanteile der Männer mit 53,7% und der Arbeiter:innen mit 34,0% deutlich niedriger, der Beschäftigungsanteil im Haupterwerbsalter mit 58,6% etwas niedriger. Dementsprechend sind Frauen, Angestellte, Jüngere (unter 25 Jahre) und Ältere (ab 50 Jahre) im Automobilbereich unterrepräsentiert[11]) (Übersicht 4, Abbildung 8).

Unterschiede gibt es nicht nur zu zwischen dem Automotivbereich und der Gesamtwirtschaft, sondern auch innerhalb des Automotivbereichs. Deutlich weniger Arbeiter:innen (27,0%) gibt es unter den Beschäftigten in der Herstellung elektrischer und elektronischer Ausrüstungsgegenstände (C 29.31) als im Automotivbereich insgesamt und in der Gesamtwirtschaft. Höher als im Automotivbereich insgesamt ist dagegen der Frauenanteil in diesem Teilbereich (34,2%), ähnlich wie im Teilbereich "Herstellung von Krafträdern" (C 29.10, Frauenanteil: 32,7%). Wenngleich die Frauenanteile höher als im Automotivbereich insgesamt sind, liegen sie dennoch deutlich unter jenem in der Gesamtwirtschaft (46,3%).

Mit Blick auf die Altersgruppen fällt der geringe Anteil an ab 50-Jährigen in der Herstellung von Krafträdern (C 30.91: 19,2%) auf, der um rund ein Drittel unter dem Durchschnitt des Automotivbereichs liegt. Zwei Teilbereiche beschäftigten zudem verhältnismäßig wenig unter 25-Jährige: Es sind dies die beiden dominierenden Branchen "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" (C 29.10: 8,0%) sowie "Herstellung von sonstigem Zubehör für Kraftwagen" (C 29.32: 5,8%). In der Herstellung von sonstigem Zubehör für Kraftwagen korrespondiert der geringe Anteil an jüngeren Arbeitskräften mit dem relativ niedrigen Lehrlingsanteil, nicht so jedoch in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren, wo 3,8% der Belegschaft einen Lehrvertrag innehat. Überdurchschnittlich viele Lehrlinge werden in der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger (C 29.20) sowie in der Herstellung von Krafträdern (C 30.91) beschäftigt – in letztgenannten Teilbereich sticht zudem der hohe Anteil an Lehrlingen mit Angestelltenstatus hervor.

[11]) Im Automotivbereich sind 8,7% der Beschäftigten unter 25 Jahre (Gesamtwirtschaft 9,9%) und 29,4% der Beschäftigten 50 Jahre oder älter (Gesamtwirtschaft 31,6%).

Übersicht 4: **Beschäftigungsstruktur im Automotivbereich und seinen Teilbereichen, 2024**

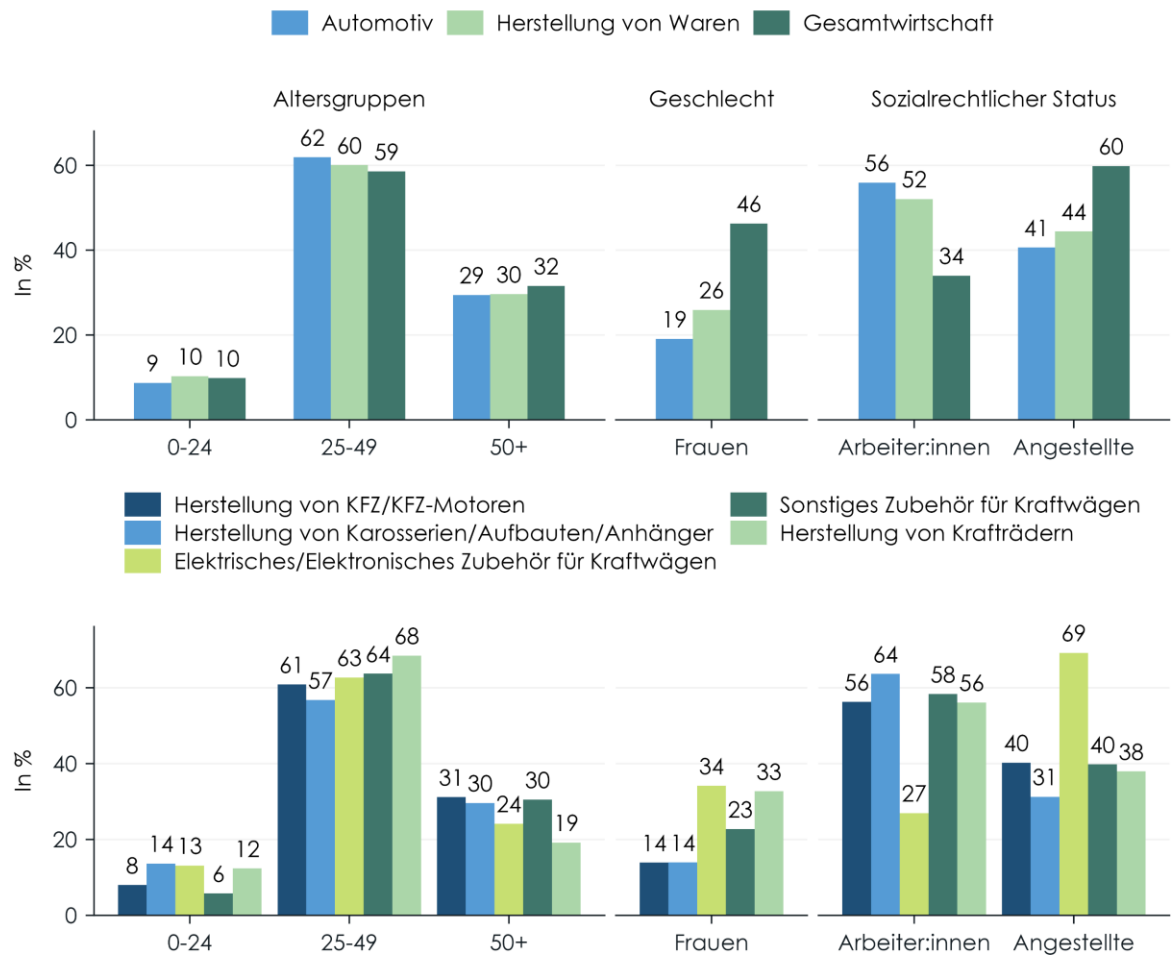
	Herstellung von KFZ/KFZ-Motoren	Herstellung von Karosserien/ Aufbauten/ Anhänger	Elektrisches/ Elektronisches Zubehör für Kraftwägen	Sonstiges Zubehör für Kraftwägen	Herstellung von Krafträdern	Automotiv-bereich gesamt
	Anteile in %					
Sozialrechtlicher Status						
Angestellte	40,0	30,9	68,5	39,7	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

Q: WIFO INDI_DV. – Jahresdurchschnitt auf Basis der ersten drei Quartale im Jahr.

Unterschiede gibt es auch bei der Verteilung der Betriebszugehörigkeitsdauer. Sie ist einerseits ein Indikator für die Stabilität und Bindung von Arbeitskräften an den Betrieb, andererseits spiegelt sie die Dynamik in der Branche wider. Ein hoher Anteil an kurzen Betriebszugehörigkeiten kann auf eine hohe Fluktuation oder ein hohes Beschäftigungswachstum hinweisen, während lange Betriebszugehörigkeiten die Stabilität von Beschäftigungsverhältnissen und die Attraktivität des Betriebs unterstreichen.

Vor allem in den beiden großen Teilbereichen des Automotivsektors – der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sowie der Herstellung von sonstigem Zubehör für Kraftwagen – ist der Großteil der Beschäftigten (56,8% respektive 54,7%) länger als fünf Jahre im Betrieb beschäftigt. Die Unterschiede zwischen den Teilbereichen werden deutlich kleiner, wenn der Anteil der Langzeitbeschäftigten mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit verglichen wird. Höhere Anteile an Kurzzeitbeschäftigten (bis drei Monate bzw. drei bis sechs Monate) weisen die Teilbereiche Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhänger (C 29.20) sowie die Herstellung von elektrischen und elektronischen Ausrüstungsgegenständen (C 29.31) auf.

Abbildung 8: **Beschäftigungsstruktur im Automotivbereich im Vergleich zur Herstellung von Waren und zur Gesamtwirtschaft, 2024**



Q: WIFO INDI_DV. – Jahresdurchschnitt auf Basis der ersten drei Quartale im Jahr.

4.3 Entwicklung von Zugängen in und Abgängen aus der Beschäftigung

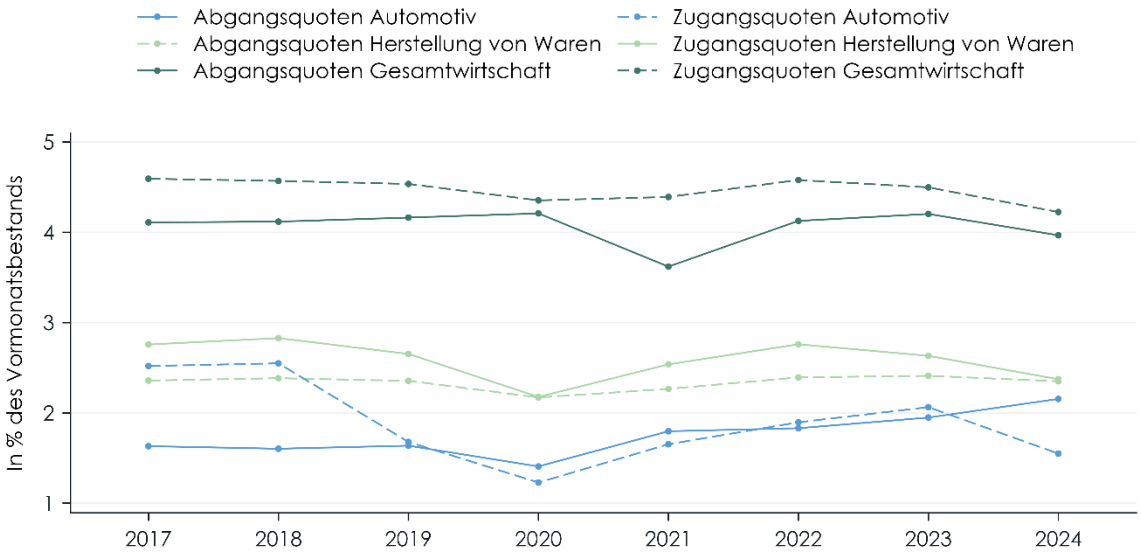
Das Zusammenspiel von Beschäftigungsstand und Beschäftigungsumschlag ermöglicht eine umfassendere Analyse der Arbeitsmarktprozesse. Während der Beschäftigungsstand als statische Größe die Gesamtzahl der Beschäftigten zu einem bestimmten Zeitpunkt abbildet, verdeutlicht der Beschäftigungsumschlag (die Beschäftigungszugänge und Beschäftigungsabgänge) die dahinterliegenden Arbeitsmarktbewegungen. Diese können vielfältige Ursachen haben: So können Beschäftigungszugänge durch neu geschaffene Arbeitsplätze, Unternehmensgründungen oder die Wiederbesetzung frei gewordener Stellen ausgelöst werden. Sie spiegeln auch Veränderungen in der Qualifikationsnachfrage, den technologischen Fortschritt oder wirtschaftliches Wachstum wider. Beschäftigungsabgänge hingegen können durch Kündigungen, das Auslaufen befristeter Verträge, Unternehmensschließungen oder

Standortverlagerungen bedingt sein. Darüber hinaus spielen persönliche Faktoren wie Berufswechsel, Ruhestand oder Elternkarenz eine Rolle. Auch strukturelle Veränderungen wie eine schwache oder sinkende Güternachfrage in bestimmten Branchen oder die Umstrukturierung von Unternehmen können zu einer erhöhten Abgangsdynamik führen. Die Betrachtung der Beschäftigungsdynamik ergänzt die Analyse des Beschäftigungsstandes; Anpassungsprozesse auf dem Arbeitsmarkt werden sichtbar gemacht.

Zentrale Kennzahlen in der Analyse der Beschäftigungsdynamik sind die monatliche Beschäftigungszugangsrate und -abgangsrate, bei der die Summe der Beschäftigungszugänge (bzw. Beschäftigungsabgänge) in einem Monat in Relation zum Beschäftigungsstand des Vormonats gesetzt werden. Die Summe der beiden Kennzahlen ist die Beschäftigungsumschlagrate. Eine hohe Beschäftigungsumschlagsrate kann auf einen dynamischen Arbeitsmarkt hinweisen, in dem neue Arbeitsplätze geschaffen und alte abgebaut werden, aber auch auf eine potenziell unsichere Beschäftigungssituation mit häufigen Arbeitsplatzwechseln.

Der Beschäftigungsumschlag im Automotivbereich ist vergleichsweise niedrig. Er ist deutlich geringer als in der Gesamtwirtschaft und auch geringer als in der Sachgütererzeugung insgesamt, was tendenziell auf stabile Beschäftigungsbeziehungen hindeutet: Pro Monat werden durchschnittlich (Zeitraum 2017/2024, jeweils gemessen anhand der ersten drei Quartale im Jahr) 1,8% der Beschäftigungsverhältnisse neu begründet und 1,6% beendet. Die Vergleichswerte für die Gesamtwirtschaft sind mit 4,5% (monatliche Zugangsrate) und 4,1% (monatliche Abgangsrate) mehr als doppelt so hoch (Abbildung 9). Nicht ausgeschlossen werden kann jedoch, dass Anpassungen des Personalstands im Automotivbereich über Leiharbeitskräfte abgewickelt werden. In dem Fall würde sich die stabile Beschäftigungsbeziehung auf die Stammbelegschaft beschränken und die Beschäftigungsdynamik wäre unterschätzt.

Abbildung 9: **Durchschnittliche monatliche Beschäftigungszugänge und -abgänge**



Q: WIFO INDI_DV. – Monatliche durchschnittliche Zugangsrate: Summe der Beschäftigungszugänge in einem Monat, gemessen am Beschäftigungsstand des Vormonats; Durchschnittsbildung anhand der monatlichen Zugangsraten in den ersten drei Quartalen eines Jahres. Monatliche durchschnittliche Abgangsrate: Summe der Beschäftigungsabgänge in einem Monat, gemessen am Beschäftigungsstand des Vormonats; Durchschnittsbildung anhand der monatlichen Abgangsraten in den ersten drei Quartalen eines Jahres.

Die höhere Zugangsrate der Jahre 2017 und 2018 im Automotivbereich (2,4%) bei gleichzeitig deutlich niedrigerer Abgangsrate (1,5%) spiegelt die in Kapitel 4.1 dargestellte Beschäftigungsexpansion der Branche wider, die im Jahr 2024 höhere durchschnittlich monatliche Abgangsrate im Vergleich zur Zugangsrate den Beschäftigungsabbau.

4.4 Nachkarriere der Beschäftigungsabgänge

Mit der Beendigung eines Beschäftigungsverhältnisses stellt sich die Frage, in welchen Arbeitsmarktstatus die betroffenen Personen wechseln. Beschäftigte können in eine neue Beschäftigung wechseln, sich vorübergehend oder dauerhaft aus dem Erwerbsleben zurückziehen (Karenz, Pension, anderweitig außerhalb des Erwerbslebens z. B. für Bildungszwecke, etc.) oder in die Arbeitslosigkeit übertreten. Diese Wechsel sind nicht nur Ausdruck individueller Lebensentscheidungen, sondern auch das Ergebnis struktureller Rahmenbedingungen, wie etwa der Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen. Betrachtet wird im Folgenden der Arbeitsmarktstatus sechs Monate nach dem Abgang aus Beschäftigung[12]).

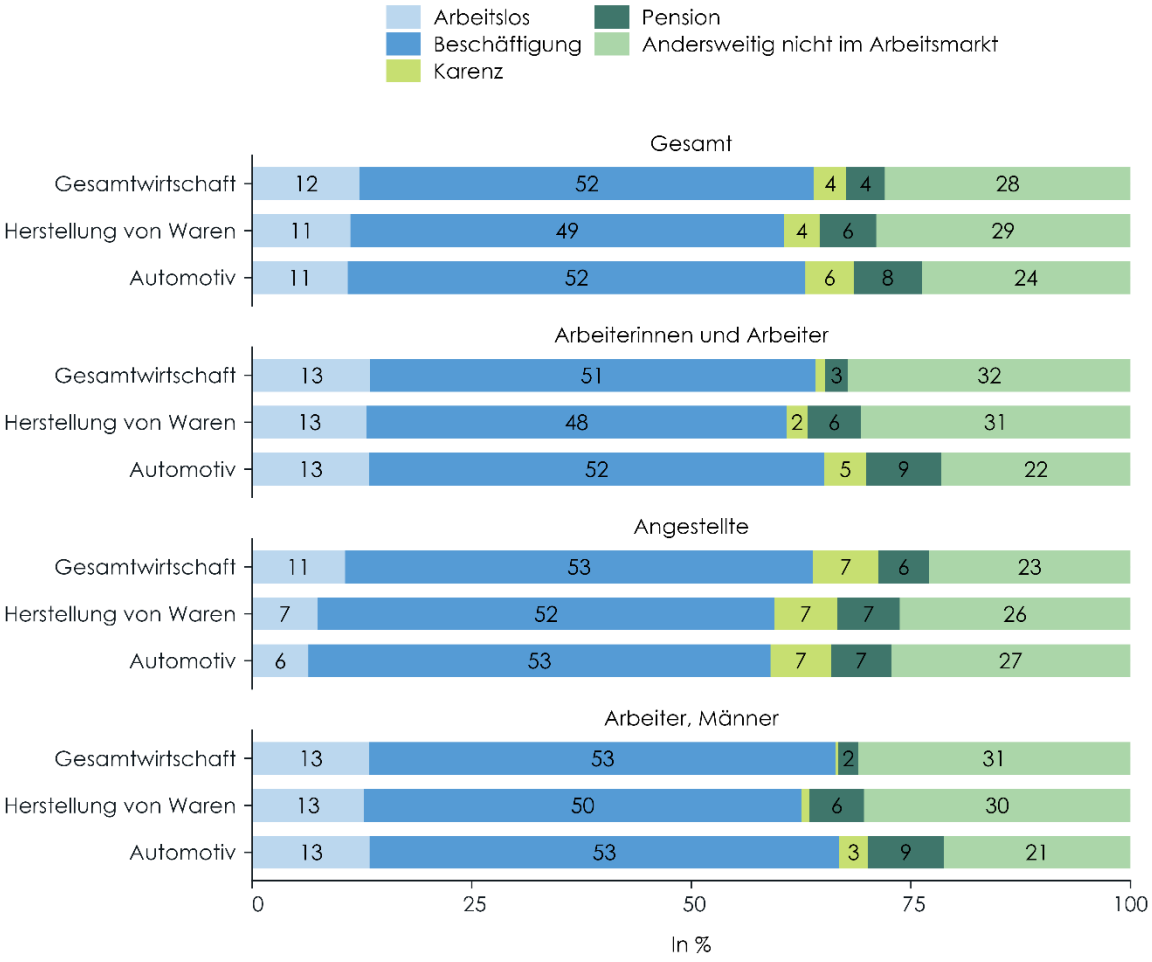
Nach einem Beschäftigungsabgang aus dem Automotivbereich befinden sich 11% der Abgänge sechs Monate später in Arbeitslosigkeit und 52% in Beschäftigung, ähnlich wie in der Gesamtwirtschaft. Deutliche Unterschiede gibt es beim Nachkarrierestatus "Pension": Doppelt so hoch wie in der Gesamtwirtschaft fällt im Automotivbereich (8% versus 4%) der Anteil der Pensionsübergänge aus. Dies deutet darauf hin, dass ein vergleichsweise hoher Anteil an

[12]) Gemessen zum Stichtag Monatsletzter.

Abgängen über natürliche Beschäftigungsabgänge realisiert wird und unterstreicht die in Kapitel 4.3 konstatierte Stabilität der Beschäftigungsbeziehungen im Automotivbereich, jedenfalls für die Stammbelegschaft (ohne Leiharbeit). Noch einmal stärker gilt dieser Befund für die Gruppe der männlichen Arbeiter. 9% befinden sich nach dem Abgang aus Beschäftigung in Pension, der Vergleichswert in der Gesamtwirtschaft beträgt 2%.

Anders als Arbeiter:innen weisen Angestellte im Automotivbereich einen ähnlich hohen Anteil an Übergängen in Pension auf wie in der Gesamtwirtschaft. Die Betroffenheit von Arbeitslosigkeit ist bei Angestellten sechs Monate nach Beschäftigungsabgang deutlich niedriger als in der Gesamtwirtschaft. Der geringere Anteil an Arbeitslosen wird jedoch nicht durch einen höheren Anteil an Beschäftigten in der Nachkarriere ausgeglichen, sondern durch einen höheren Anteil an Personen in erwerbsfernen Positionen (abseits der Pension oder Karenz).

Abbildung 10: **Nachkarrierestatus sechs Monate nach Beschäftigungsabgang**
Beschäftigungsabgänge des Jahres 2023 und des I. Quartals 2024



Q: WIFO INDI_DV.

4.4.1 Jobwechsel

Mit Blick auf die Transformation des Automotivbereichs kann die nähere Analyse der Jobwechsel wertvolle Erkenntnisse liefern. Drei Jobwechselszenarien sind denkbar:

- Recall: Personen können nach einem Beschäftigungsabgang zum selben Betrieb zurückkehren.
- Branchentreue: Beschäftigte können nach dem Abgang einen neuen Arbeitsplatz innerhalb derselben Branche (NACE-2-Steller) aufnehmen.
- Branchenwechsel: Beschäftigte können nach dem Abgang einen neuen Arbeitsplatz in einer anderen Branche (NACE-2-Steller) aufnehmen.

Ein Branchenwechsel kann auf individuelle Faktoren wie Qualifikationsanpassungen oder Karrierewünsche zurückzuführen sein oder aber strukturelle Veränderungen widerspiegeln, etwa den Wandel in der Nachfrage nach Arbeitskräften, die Attraktivität bestimmter Sektoren und das regionale Angebot an Arbeitgeber:innen derselben Branchen. Von besonderem Interesse ist dabei, in welchen Branchen die Jobwechsler:innen Fuß fassen, wenn sie eine Beschäftigung in einem anderen NACE-2-Steller-Betrieb annehmen. Betrachtet werden im Folgenden alle Beschäftigungsabgänge des Jahres 2023 und des ersten Quartals 2024, die nach sechs Monaten (gemessen am Stichtag Monatsende) wieder in Beschäftigung sind.

Recall

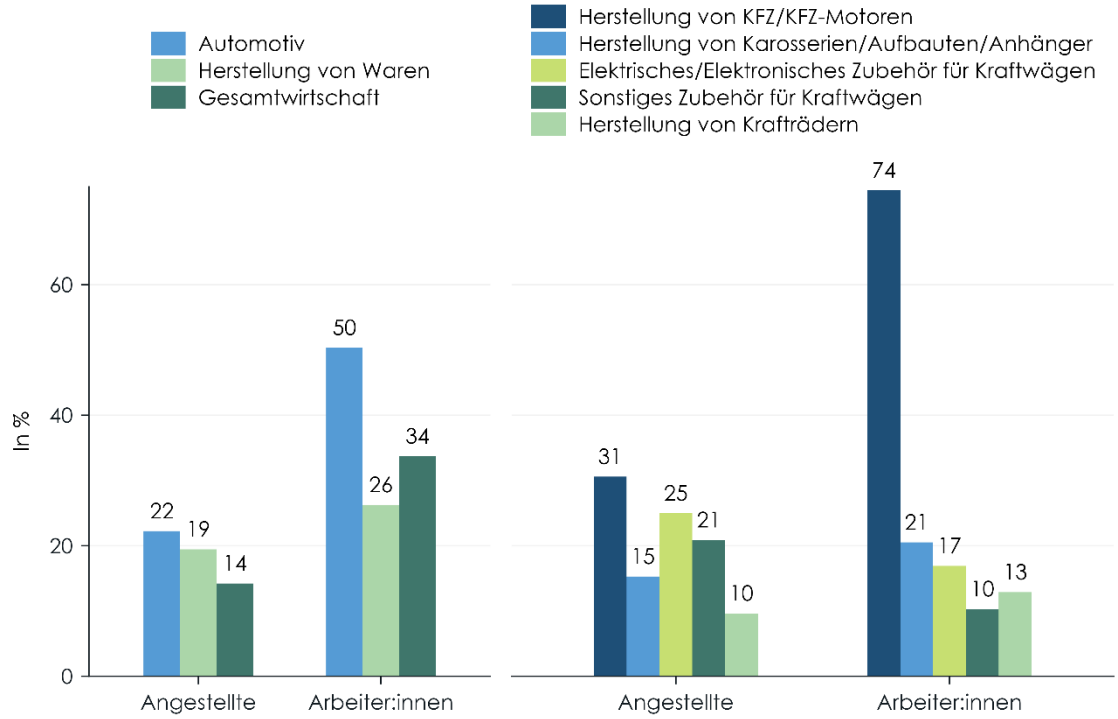
Die Wiederbeschäftigung beim selben Betrieb nach einer kurzen Unterbrechung – im vorliegenden Fall von maximal sechs Monaten – kann Ausdruck einer personalpolitischen Flexibilisierungsstrategie des Betriebes sein, mit deren Hilfe Auslastungsschwankungen in der Auftragslage ausgeglichen werden. Verbessert sich die Auftragslage, werden dieselben Arbeitskräfte wieder eingestellt. Unternehmerische Risiken und Kosten werden auf diese Weise externalisiert, da die Betroffenen in der Übergangszeit zwischen den beiden Beschäftigungsverhältnissen kein Erwerbseinkommen beziehen, sondern Transferleistungen der öffentlichen Hand (Eppel et al., 2015, 2018). Daneben können arbeitnehmerseitige Gründe für eine temporäre Unterbrechung des Beschäftigungsverhältnisses vorliegen, wie etwa eine Eltern- oder Bildungskarenz.

Im Betrachtungszeitraum 2023 bis I. Quartal 2024 gab es im Automotivbereich überdurchschnittlich viele Wiederbeschäftigungen beim selben Betrieb, sowohl bei den Angestellten als auch bei den Arbeiter:innen. Während in der Gesamtwirtschaft 14% der Angestellten nach einem Abgang neuerlich beim selben Betrieb zu arbeiten beginnen, sind es im Automotivbereich 22%. Innerhalb des Automotivbereichs lässt sich in drei von fünf Teilbereichen ein überdurchschnittlich hoher Recall-Anteil unter Angestellten beobachten (Abbildung 11).

Noch deutlich höher fällt der Recall-Anteil bei den Arbeiter:innen im Automotivbereich aus. Gesamtwirtschaftlich betrachtet sind 34% der Jobwechsler:innen nach sechs Monaten wieder im selben Betrieb beschäftigt; damit sind Arbeiter:innen häufiger von Recalls betroffen als Angestellte. Im Automotivbereich liegt der Recall-Anteil in der Gruppe der Arbeiter:innen mit 50% deutlich über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt. Getrieben wird dieser Befund vom Teilbereich "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren". In allen anderen Teilbereichen finden sich ebenfalls Recall-Beziehungen, jedoch weniger häufig als im gesamtwirtschaftlichen

Durchschnitt. Eine genauere Analyse der Recalls im Teilbereich "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren" zeigt, dass die mediane Dauer zwischen dem Beschäftigungsabgang und der Wiederbeschäftigung beim:bei der selben Dienstgeber:in 28 Tage betrug und die Unterbrechung somit nur von kurzer Dauer war.

Abbildung 11: **Recall – Jobwechsel zum selben Betrieb**
Selbe NACE-2-Steller und selber Betrieb



Q: WIFO INDI_DV.

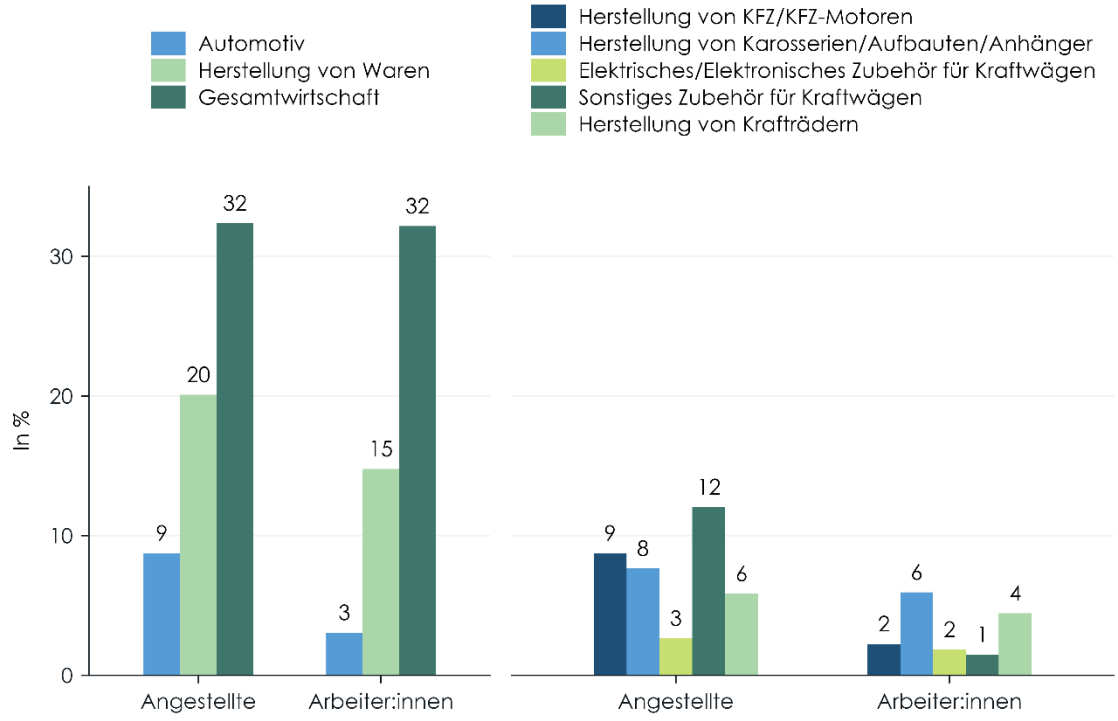
Die temporäre Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen ist somit nicht nur eine betriebliche Strategie, die bei saisonbedingten Auslastungsschwankungen zur Anwendung kommt, sondern wird auch von Betrieben abseits der typischen Saisonbranchen zum Ausgleich sonstiger Auslastungsschwankungen eingesetzt (Eppel et al., 2018).

Branchentreue

Jobwechsler:innen, die sechs Monate nach Beschäftigungsabgang in einem anderem Betrieb derselben NACE-2-Steller Branche beschäftigt sind, stehen im Mittelpunkt der nachfolgenden Betrachtung. Es zeigt sich, dass vergleichsweise wenig Jobwechsler:innen branchentreu sind (Abbildung 12). Mit ein Grund dürfte die geringe Anzahl an Betrieben im Automotivbereich sein, wodurch das Angebot an Wechselmöglichkeiten innerhalb der Branche stark eingeschränkt ist.

Angestellte (9%) wechseln häufiger als Arbeiter:innen (3%) nach einem Beschäftigungsabgang wieder in dieselbe Branche.

Abbildung 12: **Branchentreue der Jobwechsler**
Selbe NACE-2-Steller und anderer Betrieb



Q: WIFO INDI_DV.

Zielbranche beim Branchenwechsel

Gerade wenn sich in einer Branche eine Transformation abzeichnet, stellt sich die Frage nach alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten für die betroffenen Arbeitskräfte: In welchen anderen Branchen werden die Qualifikationen der Arbeitskräfte nachgefragt? Im Folgenden werden die Zielbranchen all jener Jobwechsler:innen dargestellt, die sechs Monate nach dem Abgang aus Beschäftigung einen Job in einer anderen NACE-2-Steller-Branche inne hatten. Dabei zeigen sich klare Unterschiede zwischen Arbeiter:innen und Angestellten (Übersicht 5).

Unter den Arbeiter:innen, die nicht nur den Job, sondern auch die Branche wechseln, nehmen 22,6% einen Job in der Arbeitskräfteüberlassung an. Mit deutlichem Abstand folgen als weitere Zielbranchen der Großhandel, die öffentliche Verwaltung sowie die Herstellung von Metallerzeugnissen. Insgesamt entfällt in der Gruppe der Arbeiter:innen knapp die Hälfte der Job- und Branchenwechsler:innen auf sechs Zielbranchen. Die relativ große Bedeutung der Arbeitskräfteüberlassung als Zielbranche kann eine Auslagerung von Belegschaftsteilen in die Arbeitskräfteüberlassung widerspiegeln. Auch wenn Leiharbeitskräfte mittlerweile nach demselben

Kollektivvertrag entlohnt werden müssen wie die Stammbelegschaft des Beschäftigerbetriebs, kann der Wechsel in die Lehrarbeit nicht als Karriereschritt interpretiert werden. Leiharbeitskräfte sind mit unsicheren Arbeitsbedingungen konfrontiert, da sich Betriebe bei einer schwierigen Auftragslage zuerst von Leiharbeitskräften und erst bei anhaltenden Schwierigkeiten von der Stammbelegschaft trennen. Hinzu kommt, dass die beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten von Leiharbeitskräfte als Teil der Randbelegschaft begrenzt sind (Riesenfelder et al., 2018).

Übersicht 5: **Zielbranche im Automotivbereich bei Beschäftigungsabgängen mit Branchenwechsel**

Sozialrechtlicher Status	Zielbranche	Rang	Häufigkeit in %
Angestellte	Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	1	14,1
	Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben, Unternehmensberatung	2	7,8
	Maschinenbau	3	6,7
	Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	4	6,2
	Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	5	5,1
	Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	6	4,7
Arbeiter:innen	Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	1	22,6
	Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	2	7,0
	Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	3	5,6
	Herstellung von Metallerzeugnissen	4	5,1
	Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	5	4,7
	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	6	4,5

Q: WIFO INDI_DV.

In der Gruppe der Angestellten gibt es ebenfalls Beschäftigte, die aus dem Automobilsektor in die Arbeitskräfteüberlassung wechseln. Diese Konstellation trifft jedoch nur auf 4,5% der Job- und Branchenwechsler:innen zu; die Arbeitskräfteüberlassung nimmt Rang 6 in der Liste der Zielbranchen der Angestellten ein. Wesentlich häufiger findet ein Jobwechsel in die Branche "Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie" (14,1%) statt, gefolgt von der Branche "Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben, Unternehmensberatung".

4.4.2 Dauer des Jobwechsels

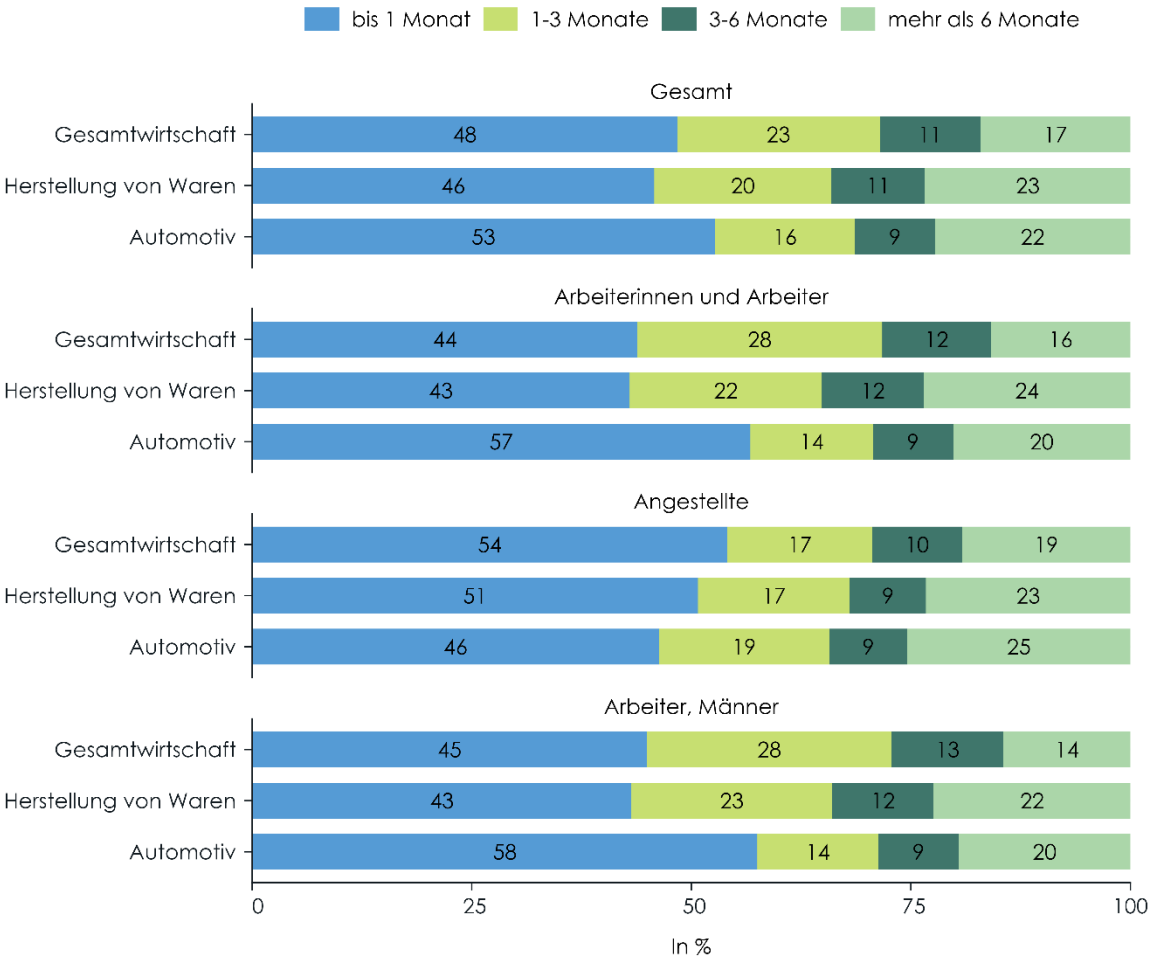
Kommt es zu einem Jobwechsel, stellt sich die Frage nach der Dauer zwischen Beschäftigungsabgang und neuerlichem Beschäftigungszugang. Diese variiert je nach individuellen, strukturellen und konjunkturellen Faktoren erheblich. Kurze Übergangszeiten können auf einen gut funktionierenden Arbeitsmarkt mit hoher Nachfrage nach Arbeitskräften hinweisen, während längere Beschäftigungslücken auf Schwierigkeiten bei der Wiedereingliederung in Beschäftigung hindeuten können, etwa aufgrund mangelnder Qualifikationen oder begrenzter Jobangebote. Für die Analyse werden all jene Beschäftigungsabgänge des Jahres 2023 betrachtet, für die ein Beschäftigungszugang bis Oktober 2024 beobachtet werden kann.

Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft gelingt einem höheren Anteil der Beschäftigten im Automotivsektor der Übergang entweder schnell (bis zu einem Monat) oder spät (länger als sechs Monate). Dies gilt sowohl für die Beschäftigung insgesamt als auch für die Gruppe der

Arbeiter:innen. Allerdings wird das Ergebnis der raschen Übertritte bei den Arbeiter:innen durch den sehr hohen Recall-Anteil unter den Beschäftigungsabgängen 2023 – mit einer medianen Unterbrechung von 28 Tagen – überschätzt. Anders fällt dagegen der Befund bei den Angestellten aus, wo im Durchschnitt der Jobwechsel länger dauert: 46% der Jobwechsel findet innerhalb von einem Monat einen neuen Job (Gesamtwirtschaft: 54%); 25% benötigen für den Jobwechsel länger als sechs Monate (Gesamtwirtschaft: 19%) (Abbildung 13).

Abbildung 13: **Dauer des Jobwechsels**

Beschäftigungsabgänge 2023 und neuerliche Beschäftigungsaufnahme bis spätestens Oktober 2024



Q: WIFO INDI_DV.

Literaturhinweise

Agora Verkehrswende. (2022). *Powering the Automotive Jobs of the Future: How the Electrification of Transport and Other Trends Will Change Jobs in the Automotive Sector up to 2030 – and What This Means for Policymakers*. Agora Verkehrswende. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/BCG-Jobstudie/70_Jobeffekte_EN.pdf.

Bauer, W., Riedel, O., Herrmann, F., Borrmann, D., Sachs, C., Schmid, S., & Klötzke, M. (2019). *ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland*. 2. Auflage. Fraunhofer. https://doi.org/10.24406/PUBLICA-FHG-299428.

Bormann, R., Fink, P., Holzapfel, H., Rammler, S., Sauter-Servaes, T., Tiemann, H., Waschke, T., & Weirauch, B. (2018). Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie. *Transformation by Disaster or by Design?* Friedrich-Ebert-Stiftung. http://library.fes.de/pdf-files/wiso/14086-20180205.pdf.

Czernich, N., Falck, O., Erer, M., Keveloh, K., & Muineacháin, S. Ó. (2021). Transformation in der Automobilindustrie – welche Kompetenzen sind gefragt? *ifo Schnelldienst digital*, (12). https://www.ifo.de/publikationen/2021/aufsatz-zeitschrift/transformation-der-automobilindustrie-welche-kompetenzen.

Devetak, M., Bartuska, L., Haussteiner, J., Heiler, G., Hess, M., Friesenbichler, K., Gerschberger, M., Picatto, H., & Klimek, P. (2024). How Dependent Is the Austrian Automotive Industry on Volkswagen? *ASCII Research Brief*. https://www.wifo.ac.at/publication/pid/55563420.

Draghi, M. (2024). *The Future of European Competitiveness. Part B: In-Depth Analysis and Recommendations*. European Commission. https://coilink.org/20.500.12592/9y7v1o8.

Eppel, R., Horvath, T., & Mahringer, H. (2018). *Das Aussetzen von Beschäftigungsverhältnissen als betriebliche Strategie zum Ausgleich schwankenden Personalbedarfs. Ein Update*. WIFO. https://www.wifo.ac.at/publication/pid/4139460.

Eppel, R., Horvath, T., Mahringer, H., & Zulehner, C. (2015). Die von temporären Layoffs betroffenen Arbeitskräfte und Betriebe. *WIFO-Monatsberichte, 88*(12), 911–927. https://www.wifo.ac.at/publication/pid/4113999.

Fackler, T., Falck, O., Goldbeck, M., Hans, F., & Hering, A. (2024). Je grüner, desto höher: Die Arbeitsnachfrage von Unternehmen im Strukturwandel zur Elektromobilität. *ifo Schnelldienst, 77*(6). https://www.ifo.de/publikationen/2024/aufsatz-zeitschrift/arbeitsnachfrage-unternehmen-strukturwandel-elektromobilitaet.

Falck, O., Czernich, N., & Koenen, O. (2021). *Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener PKW auf die Beschäftigung in Deutschland*. ifo Institut. https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf.

Falck, O., & Koenen, J. (2019). *Fahrzeugbau – wie verändert sich die Wertschöpfungskette?* Bayerischer Industrie- und Handelskammertag e. V. (BIHK). https://www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Industrie/BIHK_ifo-Studie_Fahrzeugbau_final.pdf.

Friesenbichler, K. (2025). Rezession und Strukturwandel stellen die Automobilproduktion vor Herausforderungen. *Wirtschaftspolitische Blätter* (im Erscheinen).

Gerschberger, M., Kohnhauser, V., Bartuska, L., Haussteiner, J., & Friesenbichler, K. (2025). Potential Future Pathways in the Battery Supply Chain – an Upper Austrian Perspective. *ASCII Policy Brief* (im Erscheinen).

Jost, O., & Nivorozhkin, A. (2023). Beschäftigung in der Autoindustrie wandelt sich. *Wirtschaftsdienst*, (1), 38–42. https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2023/heft/1/beitrag/beschaeftigung-in-der-autoindustrie-wandelt-sich.html.

Keil, A. K. (2021). Just Transition Strategies for the Austrian and German Automotive Industry in the Course of Vehicle Electrification. *Materialien zu Wirtschaft und Gesellschaft*, (213). https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC16154784/.

Krzywdzinski, M. (2024). Zwischen Transformation und Krise: Automobilzulieferindustrie in Deutschland im Umbruch. *WZB Discussion Paper*, SP III 2024–301. https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2024/iii24-301.pdf.

Mönnig, A., Schneemann, C., Weber, E., Zika, G., & Helmrich, R. (2018). Elektromobilität 2035. *IAB-Forschungsbericht*, (8). https://doku.iab.de/forschungsbericht/2018/fb0818.pdf.

Priesack, K., Apt, W., Glock, G., Strach, H., Krabel, S., & Bovenschulte, M. (2018). *Qualität der Arbeit, Beschäftigung und Beschäftigungsfähigkeit im Wechselspiel von Technologie, Organisation und Qualifikation – Branchenbericht*. Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS). https://www.bmas.de/DE/Service/Publikationen/Forschungsberichte/fb522-1-qualitaet-der-arbeit-branchenbericht-automobile.html.

Prognos. (2024). *Studie: Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie*. https://www.prognos.com/de/projekt/automobilindustrie-beschaeftigung.

Riesenfelder, A., Danzer, L., & Wetzel, P. (2018). Arbeitskräfteüberlassung in Österreich: Eine empirische Untersuchung zur Entwicklung der Arbeitskräfteüberlassung im Zeitverlauf und zum Status quo der Arbeitssituation der beschäftigten Personen. *Sozialpolitische Studienreihe*, (24). http://www.studienreihe.at/cms/Z02/Z02_0.

Sala, A., Lütkemeyer, M., Birkmaier, A., Martineau, S., Schieder, P., Bruckmüller, T., Tober, W., Aichmaier, H., & Heinrich, N. (2020). E-*MAPP 2. E-Mobility – Austrian Production Potential, Qualification and Training Needs. Studie 2020*. Fraunhofer. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/2024/10/2020_E-MAPP2_-FhA_TU_SMP_v2.3-1.pdf.

Sala, A., Nowak, M., Sihn, W., Schieder, P., & Aichmaier, H. (2022). *Transformation der österreichischen Fahrzeugindustrie*. Fraunhofer. https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen__Fakten/2022_Fraunhofer_Austria_Studie_Transformation_der_%C3%B6sterreichischen_Fahrzeugindustrie.pdf.

Schuh, G., Zeller, P., Scholz, P., Krebs, L., & Studerus, B. (2019). *Eine Branche im Umbruch – den technologischen Wandel in der Automobilindustrie gestalten. Whitepaper*. Fraunhofer-Institut für Produktionstechnologie IPT. https://www.ipt.fraunhofer.de/content/dam/ipt/de/documents/whitepaper/fraunhofer-ipt-publikation-white-paper-eine-branche-im-umbruch-automobilindustrie.pdf.

Tillmetz, W., & Martin, A. (2021). Der Innovationsschub lässt auf sich warten – das Strategiedilemma in Politik und Industrie. In W. Tillmetz & A. Martin, *Wasserstoff auf dem Weg zur Elektromobilität. Hautnah erlebt: Die Basisinnovation Brennstoffzelle* (S. 127–139). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-34748-2_4.

VDA. (2024). *Beschäftigungszahlen und Beschäftigungsentwicklung*. Verband der Automobilindustrie. https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie/marktentwicklungen/beschaeftigungszahlen-und-beschaeftigungsentwicklung.