



**WIFO** 

In Auftrag gegeben von:



# Die Kfz-Herstellung in Österreich – regionale und sektorale Aspekte

**Gerhard Streicher, Fabian Gabelberger**

---

Wissenschaftliche Assistenz: Birgit Schuster

März 2025

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

# Die Kfz-Herstellung in Österreich – regionale und sektorale Aspekte

Gerhard Streicher, Fabian Gabelberger

**März 2025**

---

**Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung**  
**Im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien**

Begutachtung: Julia Bock-Schappelwein  
Wissenschaftliche Assistenz: Birgit Schuster

Auch in der jüngeren Vergangenheit wies die Kfz-Herstellung (einschließlich Motorradherstellung) in Österreich eine sehr erfolgreiche Entwicklung auf: Seit der Jahrtausendwende hat sich ihr nomineller Umsatz mehr als verdoppelt, ihr Beschäftigtenstand stieg um mehr als ein Viertel, auf fast 40.000 Beschäftigte. Sie erweist sich dabei in vielerlei Hinsicht als sehr konzentriert, produktmäßig (auf Kraftwagen und Motoren sowie "sonstige Teile"), hinsichtlich ihrer Lieferverflechtungen (85% der heimischen Produktion sind für den Export bestimmt, rund 70% der Vorleistungen werden importiert) wie auch regional hinsichtlich der heimischen Produktionsstandorte (in fünf Bezirken – zwei in Oberösterreich, drei in der Steiermark – findet sich rund die Hälfte der Beschäftigten; in diesen Bezirken besteht auch eine hohe Abhängigkeit von Angehörigen einzelner Berufsgruppen von der Kfz-Herstellung). Diese Konzentration wie auch die Dominanz von internationalen Kfz-Markenherstellern als Abnehmer für die heimische Kfz-Zulieferer bilden eine potenziell nicht unproblematische Abhängigkeit von internationalen Trends und Akteuren.

2025/3/S/WIFO-Projektnummer: 24140

© 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/56836986>

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
<b>Verzeichnis der Abbildungen</b>	<b>II</b>
<b>Verzeichnis der Übersichten</b>	<b>II</b>
<b>Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>1. Die KFZ-Herstellung in den Produktionsstatistiken</b>	<b>5</b>
1.1 Input-Output-Tabellen	5
1.2 Leistungs- und Strukturerhebung LSE	7
1.3 Regionale Aspekte – die Abgestimmte Erwerbsstatistik AEST	9
1.4 Die Berufsdimension der Beschäftigung	11
<b>2. Handelsverflechtungen</b>	<b>17</b>
<b>3. Indirekte und induzierte Verflechtungen – die KFZ-Herstellung im Wirtschaftskreislauf</b>	<b>25</b>
3.1 Diskussion der aktuellen Wirtschaftsstruktur der österreichischen KFZ-Herstellung	31
<b>Anhang</b>	<b>32</b>
Das Regionalmodell BERIO	33
<b>Literatur</b>	<b>35</b>

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1.1: Entwicklung von Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung in der KFZ-Herstellung	5
Abbildung 1.2: Entwicklung der Wertschöpfung in der KFZ-Herstellung, 2008-2022	7
Abbildung 1.3: Entwicklung der Wertschöpfung in E-Mobilitäts-relevanten Branchen der Elektrotechnik, 2008-2022	8
Abbildung 1.4: Beschäftigte in KFZ-Branchen nach Bezirken, 2022	11
Abbildung 1.5: Beschäftigte in der KFZ-Herstellung sowie in den Branchen mit ähnlicher Berufsstruktur nach Bezirken; 2022	14
Abbildung 2.1: Entwicklung im Export von KFZ-nahen Gütern, in Mio. €, 2007-2023	17
Abbildung 3.1: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten, nach den wichtigsten Arbeits- und Wohnbezirken, 2019	26
Abbildung 3.2: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten, nach NACE-2-Steller-Branchen, 2019	27
Abbildung 3.3: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten am Arbeitsort, 2019	28
Abbildung 3.4: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten am Wohnort, 2019	29
Abbildung 3.5: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Berufsgruppen an allen Beschäftigten einer Berufsgruppe, NUTS-3-Ebene	30
Abbildung A 1: Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte am Arbeitsort, 2019	32
Abbildung A 2: Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte am Wohnort, 2019	32

## Verzeichnis der Übersichten

Übersicht 1.1: Beschäftigung in KFZ-Branchen nach Bezirken, 2022	10
Übersicht 1.2: Anteile der ISCO2-Berufsgruppen an der sektoralen Beschäftigung; Reihenfolge nach Strukturähnlichkeit mit der KFZ-Herstellung C29	13
Übersicht 1.3: Anteile der KFZ-Herstellung an allen Beschäftigten eines Bezirks nach ISCO2-Berufsgruppen; Reihenfolge nach höchstem Anteil	15
Übersicht 2.1: Anteile der Export-Zielländer nach Bundesländern, 2023 und 2011	18
Übersicht 2.2: Anteile der Import-Herkunftsländer nach Bundesländern, 2023 und 2011	20
Übersicht 2.3: Außenhandel mit KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, 2023	21
Übersicht 2.4: Exporte von KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, nach Bestimmungsland, 2023	22
Übersicht 2.5: Importe von KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, nach Bestimmungsland, 2023	24

## Zusammenfassung

Auch in der jüngeren Vergangenheit wies die KFZ-Herstellung (inklusive Motorradherstellung)<sup>1)</sup> in Österreich eine sehr erfolgreiche Entwicklung auf: Seit der Jahrtausendwende hat sich ihr nomineller Umsatz mehr als verdoppelt, ihr Beschäftigtenstand stieg um mehr als ein Viertel, auf fast 40 Tsd. Beschäftigte. Sie erweist sich dabei in vielerlei Hinsicht als sehr konzentriert: Produktmäßig ist sie auf Kraftwagen und Motoren sowie „sonstige Teile“ konzentriert, Karosserien und v.a. elektrische Ausrüstungen stellen nur einen geringen Anteil an der heimischen Produktion.

Sie ist hinsichtlich ihrer Lieferverflechtungen recht konzentriert: 85% der heimischen Produktion sind für den Export bestimmt, rund 70% der Vorleistungen werden importiert. Die österreichische KFZ-Herstellung ist also tief in internationale Wertschöpfungsketten eingebettet, allerdings ohne das Endprodukt wesentlich bestimmen zu können: Die Importquote im Endverbrauch ist fast 100% – es werden also praktisch alle fahrfertigen KFZ importiert. Sowohl bei Absatz wie Zulieferungen ist Deutschland mit einem Anteil von 30-40% der wichtigste Handelspartner, auch Lieferungen in andere Länder münden wohl in Niederlassungen deutscher Hersteller. Dies bildet eine potenziell nicht unproblematische Abhängigkeit von internationalen Trends und Akteuren.

Speziell für manche Regionen stellt dies ein merkliches Risiko dar: In 5 Bezirken (zwei in Oberösterreich, drei in der Steiermark) findet sich rund die Hälfte der Beschäftigten, in 8 Bezirken sind mehr als 3% der Beschäftigten mit der Herstellung von KFZ oder Motorrädern befasst, besonders hoch ist der Anteil in Steyr-Stadt mit 21% und Leibnitz sowie Braunau mit rund 7-8%. Gerade in diesen Bezirken besteht auch eine hohe Abhängigkeit von Angehörigen einzelner Berufsgruppen von der KFZ-Herstellung, v.a. im Bereich der Montageberufe und der Metallarbeiter- und Mechaniker:innen.

---

<sup>1)</sup> Im Fokus dieser Studie stehen die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (Branche C29) sowie die Motorradherstellung, die einen Teilbereich des sonstigen Fahrzeugbaus darstellen (Teilbranche C30.91). Der Herstellung von sonstigen Nutzfahrzeugen bleibt unberücksichtigt.

## Einleitung

Der Verkehr ist für rund ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich verantwortlich (ähnlich der Anteil für die gesamte EU27); 2022 betrug die Emissionen rund 22 Mio. t<sup>2</sup>,<sup>3</sup>). Gemäß Europäischem Parlament müssen „...zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 gemäß dem europäischen Fahrplan für den Grünen Deal [müssen] die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 90 Prozent gesenkt werden“<sup>4</sup>). Ein Weg, dies zu erreichen, ist die Umstellung auf E-Mobilität; tatsächlich sollen ab 2035 nur noch elektrisch (bzw. emissionsfrei) betriebene KFZ zugelassen werden dürfen<sup>5</sup>).

Die europäische KFZ-Industrie, die noch immer stark in der fossilen Technologie verankert ist, ist auf diesen Wandel nicht optimal eingestellt – aktuell wird der Markt für E-Autos zunehmend von asiatischen (v.a. chinesischen), aber auch amerikanischen Herstellern dominiert. Für die europäischen KFZ-Hersteller (und ihre österreichischen Zulieferer) wird das in den nächsten Jahren zunehmend zu merklichen Problemen führen, und damit auch für von ihnen abhängige Beschäftigte, Branchen und Regionen.

Der folgende Bericht untersucht die regionalen Verflechtungen in Österreich, die von der KFZ-Herstellung ausgehen und soll damit zumindest ein Teilbild von der potenziellen Betroffenheit geben, die von der Mobilitätswende ausgehen kann (und wird).

---

<sup>2</sup>) <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase>

<sup>3</sup>) Inklusive Kraftstoffexport im Tank („Tanktourismus“)

<sup>4</sup>) <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20190313STO31218/co2-emissionen-von-pkw-zahlen-und-fakten-infografik>

<sup>5</sup>) <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/europa-aktuell/2023/03/einigung-im-verkehrsbereich-neuwagen-ab-2035-emissionsfrei.html>

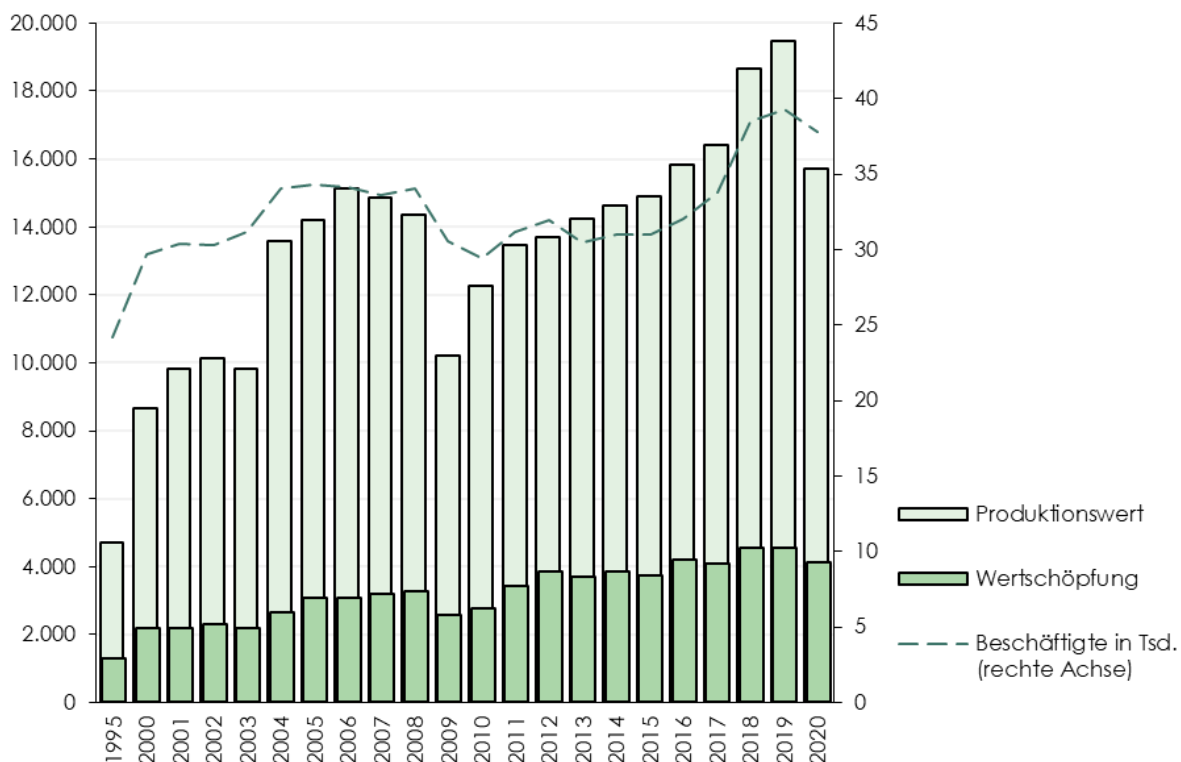
## 1. Die KFZ-Herstellung in den Produktionsstatistiken

In diesem Kapitel wird versucht, aus verschiedenen primären und sekundären Datenquellen der Statistik Austria ein Zustandsbild der KFZ-Herstellung in Österreich zu gewinnen. Dazu gehören Produktionsstatistiken wie die LSE und die Input-Output-Tabellen, die Außenhandelsstatistik sowie die regionale Beschäftigungsstatistik.

### 1.1 Input-Output-Tabellen

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 werden im Produktionsprozess verwendet und wo kommen diese her) sowie die Verwendung, entweder als Vorprodukt in weiteren Produktionsschritten oder in der Endnachfrage. Für Österreich sind diese Tabellen aktuell für 1995 sowie die Jahre 2000-2020 verfügbar.

Abbildung 1.1: **Entwicklung von Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung in der KFZ-Herstellung**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Nach dem EU-Beitritt im Jahr 1995 ist die Beschäftigung (wie auch Produktion) in der KFZ-Branche deutlich gestiegen, um 22% bis zum Jahr 2000 (auf fast 30 Tsd. Beschäftigte). Nach einem weiteren Anstieg bis 2004 sank sie im Zuge der Finanzkrise und nahm bis 2016 einen stabilen Verlauf. In weiterer Folge legte die Dynamik noch einmal deutlich zu, auf fast 40 Tsd. Beschäftigte 2019. 2020, im ersten Corona-Jahr, gingen Beschäftigung wie Produktion merklich zurück.

Die KFZ-Herstellung ist eine sehr produktive Branche: Rund 0,8% der österreichischen Beschäftigten erwirtschafteten mehr als 1,1% der österreichischen Wertschöpfung, dies impliziert zwischen 110 und 125 Tsd. € an Wertschöpfung pro Beschäftigten in den 2010er-Jahren. Sie ist allerdings nicht sehr integriert: Die Vorleistungsquote ist 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 stark in globale 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 werden zu praktisch 100% von Importen versorgt). Die österreichische KFZ-Herstellung besteht also fast zur Gänze aus Zulieferern für internationale Automarken, in erster Linie deutsche. Die Konstellation hoher Importanteil bei Vorleistungen plus hoher Exportanteil bei den Produkten bedeutet, dass die KFZ-Herstellung relativ „isoliert“ ist – die im Vergleich zu anderen Branchen eher geringe Einbettung in heimische Wertschöpfungsketten bedeutet, dass von der KFZ-Herstellung auch nur relativ geringe indirekte Effekte auf heimische Zulieferer ausgehen<sup>4)</sup> (Mehr dazu im Kapitel 3, das die Ergebnisse von Modellabschätzungen zu den indirekten und induzierten Wirkungen präsentiert).

Anders ist die Situation bei Krafträdern: Hier verfügt Österreich über einen (zumindest bis vor nicht allzu langer Zeit) sehr erfolgreichen Motorradhersteller; die Motorradherstellung ist allerdings in einer anderen Branche (C30) klassifiziert als die KFZ-Herstellung (C29); im „sonstigen Fahrzeugbau“ C30 ist zudem auch die Herstellung von Schienenfahrzeugen (sowie die in Österreich weniger bedeutsame Herstellung von Flugzeugen, Schiffen und Militärfahrzeugen) zugeordnet, womit aus der Entwicklung des 2-Stellers C30 nur sehr bedingt Rückschlüsse auf die Motorradherstellung gezogen werden können – auf die Darstellung wird an dieser Stelle daher verzichtet, wohl aber wird die Motorradherstellung in den folgenden Abschnitten, die die Leistungs- und Strukturhebung, die Produktions- sowie die Außenhandelsstatistik (jeweils auf wesentlich tieferer Ebene als dies bei der Input-Output-Analyse möglich ist) analysieren, näher beleuchtet.

---

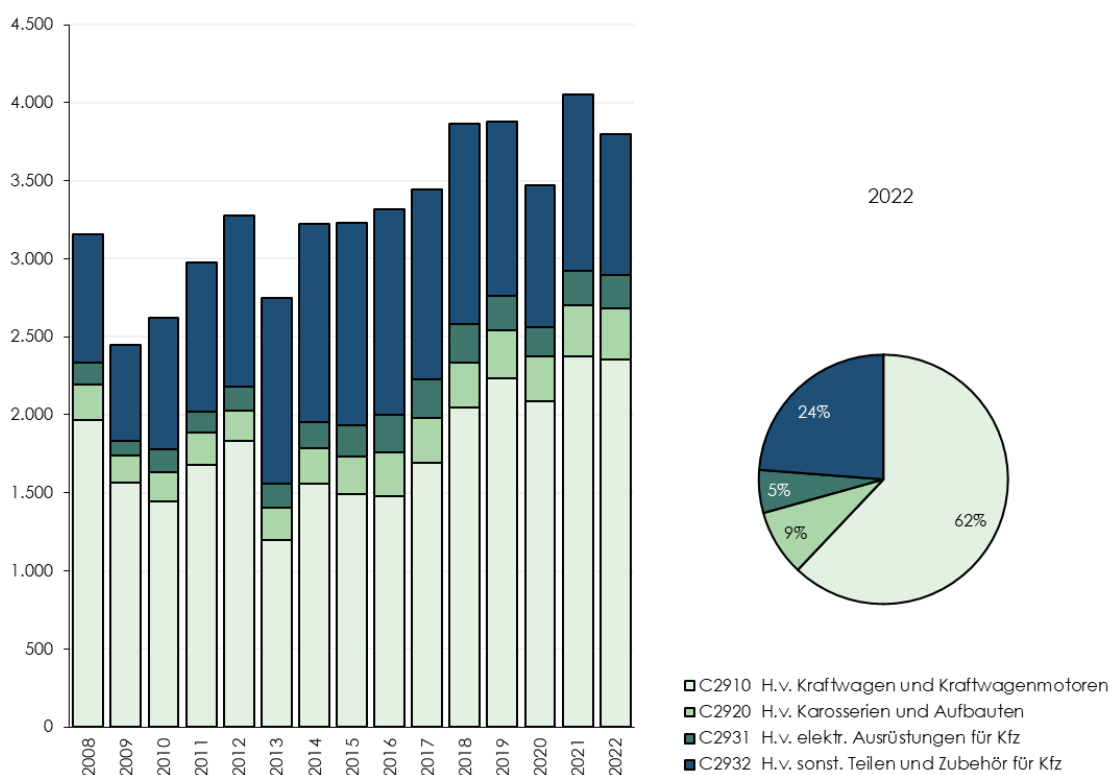
<sup>4)</sup> Die relativ hohen Löhne und der (v.a. regional) bedeutende Beschäftigungsanteil, implizieren aber hohe induzierte (d.h. konsum-bezogene) Effekte.

## 1.2 Leistungs- und Strukturhebung LSE

Die LSE erlaubt einen tieferen Blick in das Branchengeschehen als die Input-Output-Tabellen (für die sie eine der wesentlichen Grundlagen darstellt): Sie ist im Prinzip auf Ebene der NACE-4-Steller verfügbar; allerdings ergibt sich durch die Geheimhaltungsaufgaben der Statistik Austria eine Grenze der Auswertbarkeit<sup>7)</sup>; im Folgenden wird daher in erster Linie die Ebene der 3-Steller betrachtet werden.

Auf dieser Ebene weist die Wertschöpfung in den vier Drei- bzw. Vierstellern<sup>8)</sup> der KFZ-Herstellung (Kraftwagen und Motoren; Karosserien und Aufbauten; elektrische Ausrüstungen; sowie sonstige Teile und Zubehör) folgende Entwicklung auf:

Abbildung 1.2: **Entwicklung der Wertschöpfung in der KFZ-Herstellung, 2008-2022**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Die Finanzkrise von 2009 verursacht in allen vier Teilbranchen einen merklichen Rückgang in der Wertschöpfung von rund einem Viertel; in den folgenden Jahren konnte dieser Einbruch aber

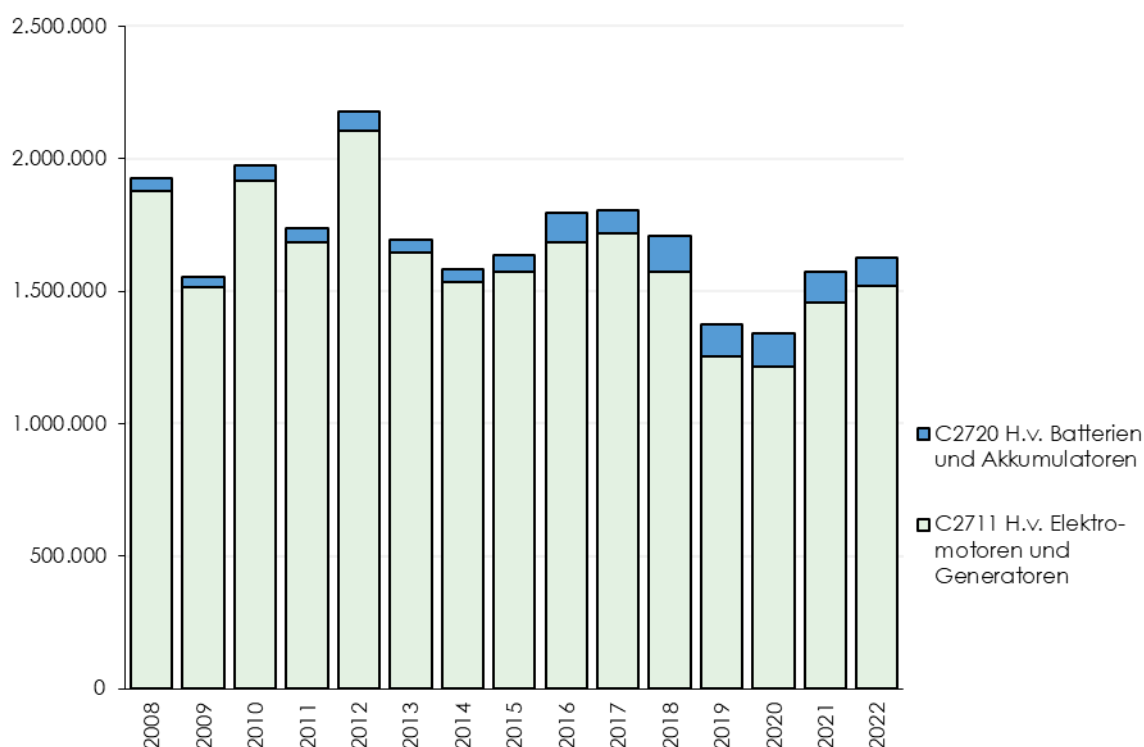
<sup>7)</sup> Um Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen nicht zu ermöglichen, werden nur Branchen ausgewiesen, die eine gewisse Mindestanzahl von Unternehmen aufweisen (meist 3).

<sup>8)</sup> Die 3-Steller 29.1 (Kraftwagen und Motoren) und 29.2 (Karosserien und Aufbauten) sind in der LSE nicht weiter unterteilt, es gibt allerdings die Teilbranchen für 29.3, nämlich 29.31 (elektrische Ausrüstungen) und 29.32 (sonstige Teile und Zubehör).

zumindest kompensiert, gegen Ende der 2010er-Jahre auch übertroffen werden. Der Höhepunkt zeigt sich im Jahr 2021, mit gut 4 Mrd. € – hier muss aber beachtet werden, dass es sich bei den LSE-Werten um nominelle Werte handelt; 2021 wies im Zuge nicht zuletzt der Energiekrise (aber auch der Lieferprobleme während und nach der Pandemie) einen beachtlichen Preisauftrieb auf; in realer Betrachtung dürfte daher die Wertschöpfung im Jahr 2018 bzw. 2019 höher gewesen sein als 2021. 2022 weist dann – noch verstärkt durch weitere Preissteigerungen – auch nominell bereits einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr auf.

Die Stärke der heimischen KFZ-Herstellung liegt dabei eindeutig bei Motoren: Mehr als 60% der Wertschöpfung werden in der Teilbranche 29.1 *Kraftwagen und Motoren* erwirtschaftet, gefolgt von 29.32 *sonstige Teile und Zubehör*. Die *Elektrischen Ausrüstungen*, 29.31, steuern nur 5% der Wertschöpfung bei. Damit ist die österreichische KFZ-Herstellung strukturell nur schlecht auf die Energiewende im Individualverkehr vorbereitet, sind es doch gerade die (Verbrennungs-) Motoren, die definitorisch obsolet zu werden drohen, während die Produktion von Komponenten, die an die Erfordernisse der E-Mobilität relativ leicht angepasst werden können, in der heimischen KFZ-Branche eine eher untergeordnete Rolle spielen. In dieses Bild einer strukturell eher schlechten Position für die E-Mobilität passt auch die Entwicklung der Wertschöpfung in relevanten Branchen der Elektrotechnik:

Abbildung 1.3: **Entwicklung der Wertschöpfung in E-Mobilitäts-relevanten Branchen der Elektrotechnik, 2008-2022**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Die Herstellung von Batterien weist zwar recht hohe Wachstumsraten auf (von durchschnittlich rund 8% p.a. im Beobachtungszeitraum), allerdings auf sehr niedrigem Niveau (auch am aktuellen Rand der Zeitreihe liegt die Wertschöpfung nur bei 100-130 Mio. € pro Jahr). Die Produktion von E-Motoren und Generatoren weist zwar mit rund 1,5 Mrd. € eine nicht zu vernachlässigende Größenordnung auf, ist allerdings tendenziell rückläufig. Außerdem zeigt die Produktionsstatistik, dass rund zwei Drittel der Produktion in der Branche 27.11 aus Generatoren und Transformatoren (sowie Teilen davon) bestehen – auch hier zeigt sich also keine perfekte Ausgangsposition für den Einstieg in die Lieferketten der E-Mobilität.

Exkurs: Herstellung von Kraffrädern – die Motorradstory.

Die Herstellung von Kraffrädern ist erst im 4-Steller C30.91 klassifiziert; im übergeordneten 3-Steller C30.9 sind auch Fahrräder und sonstige Fahrzeuge inkludiert. Da es auf dieser Ebene nur wenige Unternehmen gibt, unterliegt die Motorradherstellung in der LSE weitgehend der Geheimhaltung, Daten sind nur für die Jahre 2008, 2018 und 2019 verfügbar. Im Jahr 2019 weist die LSE demnach 8 Unternehmen in dieser Branche aus, mit einer Wertschöpfung von 257 Mio. € aus einem Umsatz von rund 1,3 Mrd. €, bei knapp über 3.000 Beschäftigten.

Die Entwicklung in dieser Branche verlief rasant: 2008 lag der Beschäftigtenstand bei der Hälfte des Wertes von 2019 (Umsatz und Wertschöpfung lagen noch weiter darunter). Bis 2023 verzeichnet die Produktionsstatistik einen weiteren rasanten Anstieg: die abgesetzte Produktion verdoppelte sich von 1,1 Mrd. € im Jahr 2019 auf 2,2 Mrd. € im Jahr 2023, bevor im Jahr 2024 die Probleme bei KTM, dem Unternehmen, das den Motorradsektor praktisch vollständig repräsentiert, an die Öffentlichkeit gedrungen sind. Die weitere Entwicklung ist durchaus ungewiss.

### 1.3 Regionale Aspekte – die Abgestimmte Erwerbsstatistik AEST

Die Input-Output-Tabelle der Statistik Austria sowie die Leistungs- und Strukturhebung sind nur auf regional wenig differenzierter Ebene verfügbar – LSE auf Bundeslandebene, die IO-Tabelle nur auf nationaler Ebene. Auf tiefer Ebene liegt genuin nur die Beschäftigung aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik vor; diese dafür aber in regional (Gemeinde) wie sektoral (NACE-4-Steller) sehr feiner Granularität<sup>9)</sup>. Sie unterliegt außerdem nicht der Geheimhaltung, allerdings werden die Daten „verschmutzt“ (d.h. die Zellwerte werden zufällig um kleine, in Summe neutrale Beträge verändert, um Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen zu erschweren).

Der große Nachteil der AEST liegt darin, dass nur Personen mit österreichischem Wohnsitz inkludiert sind – es sind also österreichische Pendler ins Ausland, aber keine Ausländer inkludiert, die nach Österreich einpendeln. Für viele Branchen stellt das nur ein geringes Problem dar, in Einzelfällen (als Extrembeispiel etwa Handel und Tourismus im Burgenland) impliziert dies aber eine merkliche Untererfassung der Beschäftigung. Für die vorliegenden Analysen ist diese Einschränkung aber nur von untergeordneter Bedeutung.

---

<sup>9)</sup> Darüber hinaus spannt der Datensatz weitere Dimensionen auf, wie Geschlecht, Status im Beruf, Arbeits- und Wohnort, etc.

Übersicht 1.1: **Beschäftigung in KFZ-Branchen nach Bezirken, 2022**

BL	Bezirk	H.v. Kraftwagen u. -motoren C291	H.v. Karosserien und Aufbauten C292	H.v. Teilen u. Zubehör für Kfz C293	H.v. Krafträdern C3091	Gesamt	Gesamtbeschäftigung	Anteil an der Gesamtbeschäftigung in %
OÖ	Stadt Steyr <402>	5.148	17	407	-	<b>5.572</b>	26.294	21,2
St	Graz (Stadt) <601>	4.397	24	370	27	<b>4.818</b>	199.920	2,4
OÖ	Braunau <404>	2	302	160	2.688	<b>3.152</b>	45.520	6,9
St	Leibnitz <610>	2.155	20	260	6	<b>2.441</b>	32.028	7,6
St	Weiz <617>	-	9	1.460	-	<b>1.469</b>	42.175	3,5
V	Feldkirch <804>	31	179	1.243	-	<b>1.453</b>	47.814	3,0
OÖ	Wels-Land <418>	1.394	9	1	11	<b>1.415</b>	38.381	3,7
OÖ	Linz-Land <410>	1.310	33	-	-	<b>1.343</b>	77.428	1,7
St	Bruck-Mürzzuschlag <621>	1.038	99	71	1	<b>1.209</b>	41.805	2,9
W	Wien-Liesing <92301>	1.097	38	-	-	<b>1.135</b>	62.799	1,8
St	Deutschlandsberg <603>	-	11	804	-	<b>815</b>	24.332	3,3
St	Hartberg-Fürstenfeld <622>	-	27	720	1	<b>748</b>	37.313	2,0
S	Salzburg-Umgebung <503>	267	167	194	7	<b>635</b>	75.427	0,8
OÖ	Schärding <414>	-	634	-	-	<b>634</b>	22.719	2,8
OÖ	Vöcklabruck <417>	-	63	536	-	<b>599</b>	62.547	1,0
NÖ	Amstetten <305>	-	155	401	-	<b>556</b>	49.307	1,1
W	Wien-Donaustadt <92201>	-	8	546	-	<b>554</b>	72.370	0,8
T	Schwaz <709>	-	522	-	-	<b>522</b>	40.739	1,3
NÖ	Baden <306>	1	16	464	-	<b>481</b>	51.271	0,9
St	Voitsberg <616>	6	7	453	-	<b>466</b>	17.853	2,6
NÖ	Bruck an der Leitha <307>	-	9	449	-	<b>458</b>	53.004	0,9
OÖ	Grieskirchen <408>	-	40	368	-	<b>408</b>	27.673	1,5
W	Wien-Floridsdorf <92101>	-	14	347	-	<b>361</b>	65.411	0,6
NÖ	Waidhofen an der Thaya <322>	-	2	346	-	<b>348</b>	10.804	3,2
T	Kufstein <705>	-	337	1	-	<b>338</b>	54.609	0,6
	Übrige Bezirke	376	2.069	2.310	17	<b>4.772</b>		
	Anteil übrige Bezirke in %	2,2	43,0	19,4	0,6	13,0		

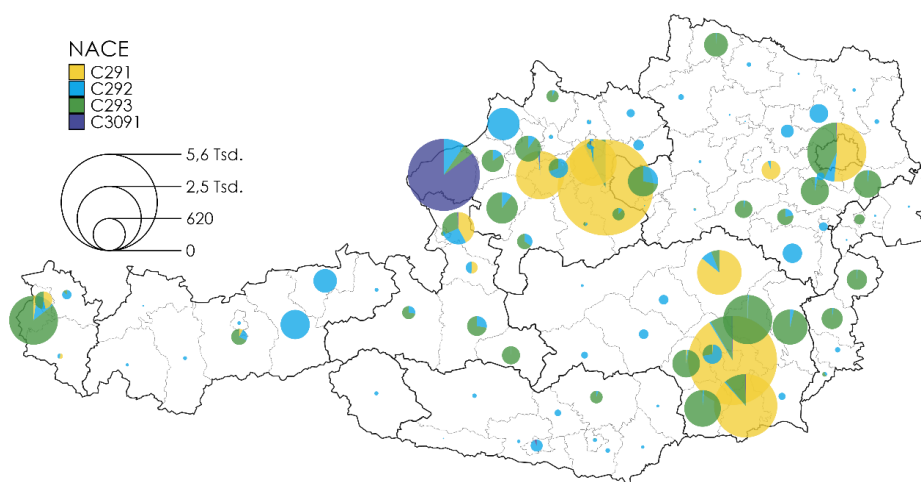
Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Insgesamt weist die AEst für 2022 in KFZ-nahen Branchen fast 38 Tsd. Beschäftigte aus. Diese sind regional sehr konzentriert: 95% der Beschäftigten im größten Teilssektor, der Herstellung von KFZ und Motoren (C29.1), finden sich in nur 7 Bezirken (unter diesen sind die Stadt Steyr und Graz die mit Abstand wichtigsten) – bis auf Wien-Liesing sind alle Bezirke in Oberösterreich und in der Steiermark. Noch konzentrierter ist nur die Herstellung von Krafträdern, deren 2.700 Beschäftigte praktisch ausnahmslos im Bezirk Braunau angesiedelt sind. Die übrigen Teilbranchen

sind weniger konzentriert, v.a. die Herstellung von Karosserien und Aufbauten (C29.2) ist regional recht breit gestreut.

Die große Bedeutung der KFZ-Branchen für manche Bezirke zeigt sich am Anteil an der Gesamtbeschäftigung: Mit über 21% KFZ-Beschäftigung ist die Stadt Steyr zwar der mit Abstand am stärksten „betroffene“ Bezirk, aber auch in Leibnitz und Braunau finden sich rund 7% aller Beschäftigten in KFZ-Branchen.

Abbildung 1.4: **Beschäftigte in KFZ-Branchen nach Bezirken, 2022**



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

Diese Abhängigkeit von einer einzelnen Branchengruppe birgt naturgemäß einige Gefahren für die regionalen Ökonomien, die in dieser Studie auch etwas beleuchtet werden sollen. Dazu gehören etwa die Budgets der lokalen Gebietskörperschaften: Die Steuereinnahmen für manche Gemeinden sind wesentlich von der KFZ-Herstellung abhängig – die Kommunalsteuer beträgt 3% der Lohnsumme und fließt – als einzige Steuerart – direkt an die Standortgemeinde.

#### 1.4 Die Berufsdimension der Beschäftigung

Die Berufsausbildung ist nicht entlang von Branchen, sondern Berufen organisiert; die Beschäftigungs- und Karrieremöglichkeiten orientieren sich entlang dieser Berufsdimension, aber auch die Beschäftigungsmöglichkeit in einer anderen als der Stammbranche. Dabei weist jede Branche naturgemäß eigene Anforderungen an das Qualifikationsprofil ihrer Beschäftigten auf; die KFZ-Branche beschäftigt etwa überdurchschnittlich Anteile an Metallarbeiter:innen /Mechaniker:innen, Ingenieurtechniker:innen und MINT-Absolvent:innen (Naturwissenschaftler:innen,

Techniker:innen, Mathematiker:innen), wie die folgende Übersicht **1.2** zeigt<sup>10)</sup>. In ihr sind die NACE-2-Steller-Branchen in Reihenfolge der Ähnlichkeit ihrer Berufsstruktur mit jener der KFZ-Herstellung dargestellt.

---

<sup>10)</sup> Bei der Interpretation der hier präsentierten Ergebnisse ist zu bedenken, dass diese Berufsgruppen x Branchen-Matrix aus den Mikrozensus-Informationen der Jahre 2020-2022 abgeleitet wurde; da der Mikrozensus eine Stichprobe darstellt, ist sie damit – im Unterschied zur Abgestimmten Erwerbsstatistik, die eine Vollerhebung darstellt - nur eine Annäherung an die tatsächliche Berufsstruktur. Die Größe der Stichprobe erlaubt auch keine regionale Differenzierung; es muss also angenommen werden, dass eine bestimmte Branche in ganz Österreich die gleiche Berufsgruppenstruktur aufweist.

## Übersicht 1.2: Anteile der ISCO2-Berufsgruppen an der sektoralen Beschäftigung; Reihenfolge nach Strukturähnlichkeit mit der KFZ-Herstellung C29<sup>11</sup>

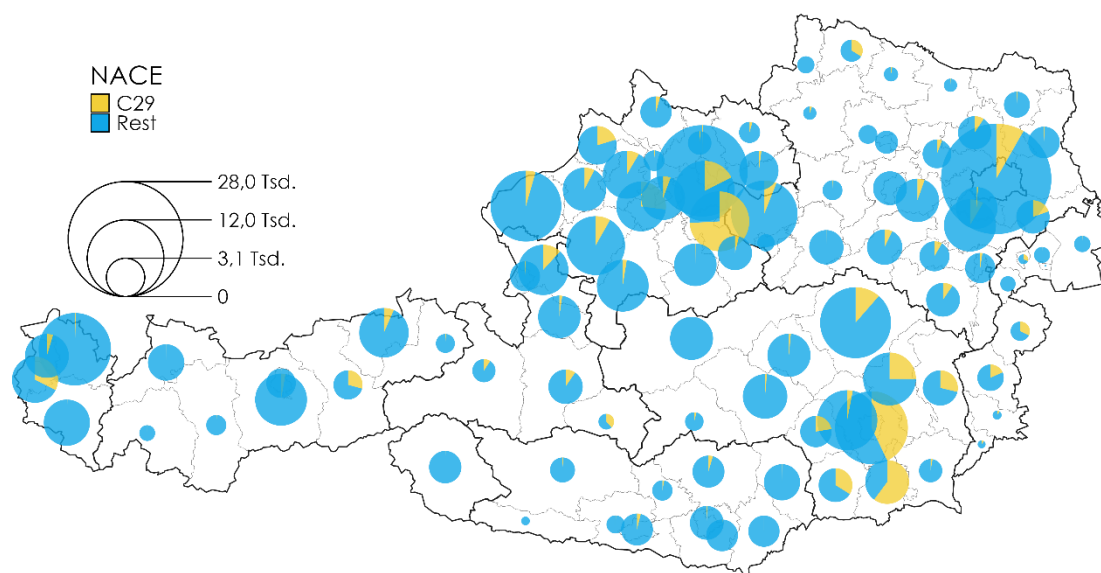
Korrelation mit C29 KFZ-Herstellung in %	100	94	93	89	84	80	79	75	60	60	59	55	52	50	46	44	44	42	42	41	40	38	38	37	36	34	33	32	28	28	
Berufsgruppen \ Branchen	C29	C25	C28	C30	C24	C33	G45	C27	C22	C20	B07	C26	B06	C11	M71	F42	D35	C23	C17	C21	H50	B08	F41	C19	C16	S95	E36	H52	E39	Durchschnitt über alle Branchen	
11 Geschäftsführer, leitende Verwaltungsbedienstete u. Angehörige gesetzgeb. Körperschaften	1	0	1	1	1	1	1	0	1	2	0	0	3	1	1	0	0	0	1	1	3	1	1	0	1	0	2	1	0	1	
12 Führungskräfte im kaufmännischen Bereich	2	3	4	1	3	2	2	3	4	5	3	4	0	3	2	2	5	3	3	4	3	1	1	1	1	1	1	2	0	2	
13 Führungskräfte in der Produktion u. bei speziellen DL	2	3	3	3	2	2	1	3	3	5	0	3	2	4	2	2	2	3	3	5	0	2	3	8	1	0	3	4	0	2	
14 Führungskräfte in Hotels u. Restaurants, im Handel u. in d. Erbringung sonst. DL	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	
21 Naturwissenschaftler, Mathematiker und Ingenieure	7	3	7	13	4	4	0	8	3	6	0	19	26	3	35	7	9	2	2	10	0	3	4	15	1	0	0	3	29	3	
22 Akademische und verwandte Gesundheitsberufe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	4	12	0	0	0	0	0	0	0	11	4	
23 Lehrkräfte	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
24 Betriebswirte und vergleichbare akadem. Berufe	3	2	2	1	1	1	2	2	2	4	0	3	17	2	2	2	3	2	3	7	0	1	1	10	1	3	1	3	0	4	
25 Akadem. u. vergleichbare Fachkräfte in der Informations- u. Kommunikationstechnologie	2	1	5	5	1	2	1	6	1	2	0	8	3	3	2	1	3	2	2	1	0	0	0	1	1	0	0	3	0	2	
26 Juristen, Sozialwissenschaftler und Kulturberufe	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	9	0	0	3	0	0	0	0	4	3	
31 Ingenieurtechnische und vergleichbare Fachkräfte	13	12	16	17	19	16	2	17	17	18	10	16	17	10	25	20	22	11	9	12	12	12	21	27	10	2	20	5	25	5	
32 Assistenzberufe im Gesundheitswesen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	1	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
33 Nicht akadem. betriebswirtschaftl. u. kaufmänn. Fachkräfte u. Verwaltungsfachkräfte	4	5	6	4	6	6	6	4	7	5	0	6	2	14	6	4	8	7	7	5	6	7	5	4	4	1	7	13	0	9	
34 Nicht akadem. juristische, sozialpflegerische, kulturelle u. verwandte Fachkräfte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	3	0	0	2	
35 Informations- und Kommunikationstechniker	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	0	3	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	1
41 Allgemeine Büro- und Sekretariatskräfte	3	5	3	5	3	6	10	4	5	4	0	4	0	6	6	4	10	5	5	5	0	5	5	0	6	3	3	5	0	5	
42 Bürokräfte mit Kundenkontakt	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	3	1	0	1	
43 Bürokräfte im Finanz- u. Rechnungswesen, der Statistik u. der Materialwirtschaft	7	4	6	4	3	3	3	3	4	4	0	2	0	6	2	2	4	2	5	3	3	2	2	1	2	0	6	14	0	3	
44 Sonstige Bürokräfte und verwandte Berufe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
51 Berufe im Bereich personenbezogener DL	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	2	0	0	1	0	0	1	1	9	3	1	0	0	0	0	0	1	0	6	
52 Verkaufskräfte	1	1	1	1	1	1	13	1	2	2	0	1	2	2	0	0	1	2	4	0	0	3	1	9	1	3	1	3	4	8	
53 Betreuungsberufe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
54 Schutzkräfte und Sicherheitsbedienstete	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	
61 Fachkräfte in der Landwirtschaft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
62 Fachkräfte in Forstwirtschaft, Fischerei und 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	0	0	0	0	
63 Landwirte, Fischer, Jäger und Sammler für den Eigenbedarf	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	0	0	0	0	
71 Bau- u. Ausbaufachkräfte sowie verwandte Berufe, ausgen. Elektriker	2	2	4	3	2	10	3	2	3	1	0	1	0	0	1	21	2	19	0	1	0	3	31	1	15	1	27	1	0	4	
72 Metallarbeiter, Mechaniker und verwandte Berufe	26	37	19	16	20	21	44	9	8	6	23	5	11	7	6	4	3	6	7	3	12	8	6	1	5	18	5	4	0	4	
73 Präzisionshandwerker, Drucker u. kunsthandw. Berufe	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	6	3	0	0	0	
74 Elektriker und Elektroniker	2	2	5	3	5	13	1	9	2	3	13	8	5	4	1	6	14	2	3	1	0	2	1	4	2	14	11	3	0	2	
75 Berufe in Nahrungsmittel-, Holzverarbeitung u. Bekleidungsherstellung u. verwandte handwerkli. FKräfte	1	1	1	2	3	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	2	1	4	0	1	0	0	13	33	0	0	0	2	
81 Bediener stationärer Anlagen und Maschinen	2	5	2	3	12	0	0	2	15	13	20	1	0	14	0	2	1	5	23	14	0	12	0	0	12	0	1	0	0	1	
82 Montageberufe	7	2	3	4	1	1	5	2	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	
83 Fahrzeugführer und Bediener mobiler Anlagen	3	2	2	1	5	2	1	1	2	1	10	0	0	9	0	8	2	10	6	0	18	26	5	0	6	0	1	22	0	4	
91 Reinigungspersonal und Hilfskräfte	0	1	1	1	0	1	3	0	1	1	0	0	3	0	1	1	1	2	1	1	3	1	1	3	1	2	0	1	21	3	
92 Hilfsarbeiter in 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	0	0	0	0	
93 Hilfsarb. im Bergbau, Bau, der H.v. Waren u. im Transportwesen	9	8	5	9	7	2	2	12	16	10	3	5	3	5	0	10	1	9	9	9	0	1	10	0	12	2	0	8	7	3	
94 Hilfskräfte in der Nahrungsmittelzubereitung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
95 Straßenhändler u. auf d 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	0	0	0	0	
96 Abfallentsorgungsarbeiter u. sonst. Hilfsarbeitskräfte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Q: Statistik Austria, Mikrozensus; WIFO-Berechnungen.

<sup>11)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit farblos als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl.

Die Korrelation Berufsstruktur der KFZ-Branche mit dem Durchschnitt über alle Branchen ist mit 28% recht gering; die größten Ähnlichkeiten weist sie mit der Herstellung von Metallerezeugnissen (C25), dem Maschinenbau (C28) sowie dem sonstigen Fahrzeugbau C30 auf, mit Korrelationen um oder über 90%. Gute Übereinstimmung (mit einem Korrelationskoeffizienten von 79%) findet sich auch mit dem KFZ-Handel – die Erklärung dafür ist, dass diese Branche auch die KFZ-Werkstätten umfasst<sup>12</sup>). Diese Branchen bilden damit auch die besten „Ersatz-Branchen“ für KFZ-Beschäftigte. Wie die folgende Karte zeigt, sind es auch hier die „KFZ-Bezirke“ Steyr-Stadt, Leibnitz und Graz, in denen die KFZ-Branche einen wesentlichen Anteil an dieser strukturell „ähnlichen“ Branchengruppe stellt.

Abbildung 1.5: **Beschäftigte in der KFZ-Herstellung sowie in den Branchen mit ähnlicher Berufsstruktur nach Bezirken; 2022**



Q: Statistik Austria, Mikrozensus, Abgestimmte Erwerbsstatistik; WIFO-Berechnungen.

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

<sup>12)</sup> Die Ableitung der Berufsgruppenmatrix ist nur auf Ebene der NACE-2-Steller-Branchen möglich; KFZ-Handel und KFZ-Reparaturen werden aber erst auf der NACE-3-Steller-Ebene unterschieden, was auch eine detailliertere Differenzierung innerhalb der KFZ-Herstellung verhindert.

Übersicht 1.3: Anteile der KFZ-Herstellung an allen Beschäftigten eines Bezirks nach ISCO2-Berufsgruppen; Reihenfolge nach höchstem Anteil<sup>13</sup>

Bezirk	Stadt Steyr <402>	Leibnitz <610>	Graz (Stadt) <601>	Tamsweg <505>	Feldkirch <804>	Bruck-Mürzzuschlag <621>	Hartberg-Fürstenfeld	Braunau <404>	Voltsberg <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>	Schwarz <709>	Grieskirchen <408>	Baden <306>	Durchschnitt alle Bezirke			
11 Geschäftsführer, Vorstände, leitende Verw.bedienstete 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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	2	4	2	3	3	2	2	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	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	0	0	
34 Nicht akadem. Jurist., sozialpfl., kult. 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	0	0	0
35 Informations- u. Kommunikationstechniker	12	5	1	2	2	2	12	2	2	2	2	2	1	1	2	0	1	1	0	1	0	1	1	1	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	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	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	2	2	
44 Sonstige Bürokräfte u. verwandte Berufe	6	2	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	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	0	0	
52 Verkaufskräfte	4	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	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	0	0	
54 Schutzkräfte u. Sicherheitsbedienstete	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	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	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	0	0	
63 Landwirte, Fischer, Jäger	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	0	0	
71 Bau- u. AusbauFK u. verwandte Berufe, ausg. 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	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	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	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	1	1	
75 Berufe in der Nahrungsmittel-, Holzverarbeitung u. Bekleidungsherstellung u. verwandte handwerkliche FK	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	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	1		
82 Montageberufe	81	63	34	32	32	30	29	28	28	28	28	25	25	24	23	21	20	19	18	17	16	15	14	13	13	13	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	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	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	0	0	
93 Hilfsarb. im Bergbau, Bau, H.v. Waren u. 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	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	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	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	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	1		

Q: Statistik Austria, Mikrozensus, Abgestimmte Erwerbsstatistik; WIFO-Berechnungen.

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

<sup>13)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit farblos als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl.

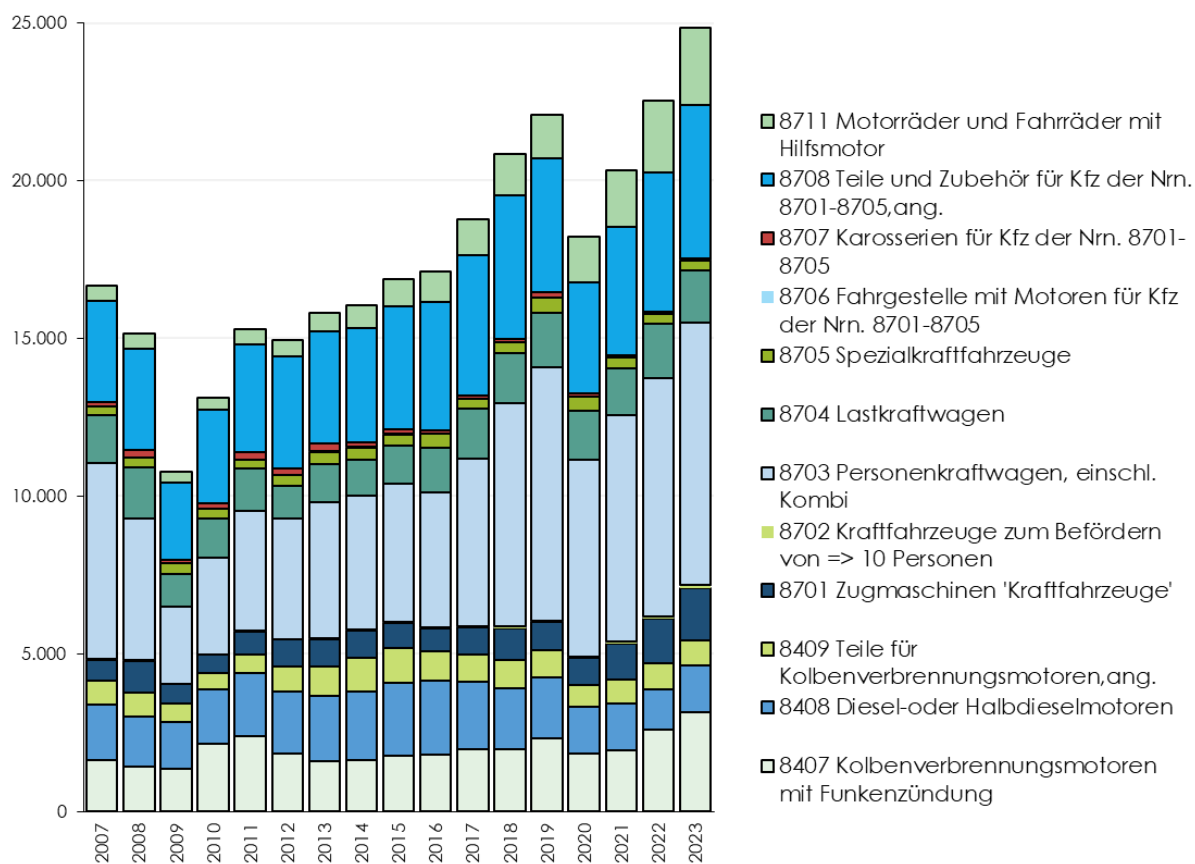
der KFZ-Herstellung tätig sowie 65% der Metallarbeiter-/Mechaniker:innen (und mehr als 40% der MINT-Berufe). Dieses Muster zeigt sich – wenn auch weniger extrem – auch in anderen KFZ-Regionen (Leibnitz, Graz). Weniger ausgeprägt ist dies in anderen (v.a. oberösterreichischen) Bezirken wie Wels-Land, Schärding, Braunau, wo neben (oder noch vor) der KFZ-Herstellung auch Branchen wie der Maschinenbau oder die Metallerzeugnisse berufsstrukturell und größtmäßig relevant sind.

Als Fazit ergibt sich, dass zwar in wenigen Regionen der Anteil der KFZ-Herstellung an der Regionalwirtschaft auch nur annähernd so hoch ist wie in Steyr-Stadt; trotzdem weisen einige Regionen, v.a. in Oberösterreich und in der Steiermark (und zwei Berufsgruppen, Montageberufe und Metallarbeiter-/Mechaniker:innen) eine merkliche Verbindung mit der KFZ-Herstellung auf, die in der aktuellen Transformation („Mobilitätswende“) durchaus zu einer schmerzlichen Abhängigkeit werden kann, in der sich entweder die KFZ-Branche in den Regionen wird umstellen oder die Regionen einen Strukturwandel durchlaufen werden müssen.

## 2. Handelsverflechtungen

Gegeben die sehr hohe Exportquote der österreichischen KFZ-Produkte, ist es wenig überraschend, dass die Entwicklung der Exporte sehr stark jener der Produktion folgt (vgl. Abbildung 2.1) – auch hier ist zu bedenken, dass der starke Anstieg am Ende des Beobachtungszeitraums (ab 2021) vor allem auf die im Zuge von Lieferproblemen und Energiekrise steigenden Preise zurückzuführen ist.

Abbildung 2.1: **Entwicklung im Export von KFZ-nahen Gütern, in Mio. €, 2007-2023**



Q: Statistik Austria, Außenhandelsstatistik; WIFO-Darstellung.

Ebenso wenig überraschend zeigt auf Bundesländerebene auch die regionale Außenhandelsstatistik wie die Produktion eine starke regionale Konzentration: Aktuell (2023) weist sie die Steiermark mit einem Anteil von gut einem Drittel als stärkste Exportregion aus, deutlich vor Oberösterreich (mit knapp einem Viertel) und Salzburg (rund 13%). Mit Anteilen unter 5% spielen Tirol, Vorarlberg, Kärnten und das Burgenland nur marginale Rollen.

Übersicht 2.1: Anteile der Export-Zielländer nach Bundesländern, 2023 und 2011 <sup>14)</sup>

Summe von Ausfuhr 2023	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich	Summe von Ausfuhr 2011	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
	Insgesamt in%	1	1	11	24	13	34	4	2	10		100	Insgesamt in%	1	1	11	30	9	31	5	2
davon in %:	davon in %:																				
<b>Europa</b>	<b>99</b>	<b>99</b>	<b>93</b>	<b>78</b>	<b>99</b>	<b>56</b>	<b>97</b>	<b>98</b>	<b>89</b>	<b>78</b>	<b>Europa</b>	<b>94</b>	<b>99</b>	<b>94</b>	<b>86</b>	<b>98</b>	<b>69</b>	<b>90</b>	<b>96</b>	<b>88</b>	<b>83</b>
<b>EU</b>	<b>88</b>	<b>85</b>	<b>81</b>	<b>69</b>	<b>94</b>	<b>45</b>	<b>90</b>	<b>58</b>	<b>74</b>	<b>67</b>	<b>EU</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>77</b>	<b>92</b>	<b>65</b>	<b>82</b>	<b>51</b>	<b>83</b>	<b>77</b>
Deutschland	49	33	27	38	11	25	56	43	30	29	Deutschland	71	26	31	43	23	30	46	36	28	34
Amerika	0	0	2	15	0	22	0	1	1	12	Asien	3	1	2	7	1	14	9	2	6	8
USA	0	0	2	10	0	19	0	0	0	9	Amerika	2	0	2	4	1	14	1	1	6	7
Asien	0	0	2	4	1	20	2	1	4	9	UK	0	2	4	7	3	9	2	2	6	6
UK	6	0	6	4	0	8	0	2	10	5	Frankreich	0	1	11	5	1	6	4	3	10	6
Tschechien	2	5	6	2	19	1	2	1	5	5	USA	2	0	1	3	0	12	1	0	3	5
Ungarn	4	4	4	2	17	1	3	1	9	5	Tschechien	1	3	7	2	20	1	1	1	4	4
Frankreich	0	2	11	6	2	1	4	2	3	4	Italien	1	4	3	3	1	7	9	1	3	4
Slowakei	6	4	3	1	10	3	1	2	3	4	Slowakei	3	2	5	1	12	4	3	1	4	4
Italien	2	9	3	4	4	2	8	3	1	3	Polen	1	0	6	5	1	1	1	2	7	3
Rumänien	8	4	2	2	11	1	3	0	5	3	Ungarn	6	9	4	2	6	1	6	1	4	3
Belgien	0	1	2	1	2	5	2	0	1	3	Spanien	0	17	2	2	1	2	1	0	9	3
China	0	0	0	1	0	7	0	0	2	3	Schweiz	2	3	2	3	2	1	5	31	1	3
Polen	5	2	9	2	2	1	4	2	4	3	China	0	0	1	1	0	6	1	0	1	2
Schweiz	2	9	2	3	2	1	5	35	1	2	Japan	0	0	0	1	0	5	0	0	1	2
Rep. Korea	0	0	0	0	0	5	0	0	1	2	Rumänien	1	9	2	1	8	0	2	1	2	2
Japan	0	0	0	1	0	5	0	0	0	2	Russland	0	0	0	3	0	2	1	0	1	2
Spanien	0	0	2	4	1	1	1	0	2	2	Belgien	0	0	2	2	2	1	1	0	2	2
Niederlande	4	2	3	2	1	1	2	2	2	1	Niederlande	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1
Türkei	1	1	2	1	1	1	0	0	1	1	Slowenien	1	7	1	1	5	1	1	0	1	1
Slowenien	1	7	1	1	5	0	1	0	1	1	Schweden	0	0	2	1	1	1	2	0	0	1
Schweden	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	Rep. Korea	0	0	0	0	0	1	0	0	4	1
Kroatien	1	5	1	0	1	0	1	0	1	1	Afrika	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
Afrika	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	Türkei	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1
Ukraine	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Indien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Kroatien	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0
Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Liechtenstein	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Liechtenstein	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	Ukraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Russland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Indien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
vertraulich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	vertraulich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

<sup>14)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit Dunkelblau als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl (bzw. zwischen farblos und Dunkelgrün bei den Spaltensummen).

Alle Bundesländer exportieren in erster Linie nach Europa bzw. die EU, wobei die Anteile in den beiden stärksten Bundesländern, Steiermark und Oberösterreich, mit 56 bzw. 78% für Europa (bzw. 45 und 69% für die EU) relativ niedrig sind; diese beiden Regionen produzieren also überwiegend für den „Weltmarkt“, wenn auch für diese Bundesländer – wie für alle anderen mit Ausnahme Salzburgs – Deutschland den wichtigsten Einzelpartner darstellt; insgesamt ist der Anteil der Ausfuhren nach Deutschland knapp unter 30%, er ist deutlich höher in Oberösterreich (mit 38%) und niedriger in der Steiermark (25%).

Zweitwichtigster Absatzmarkt ist Amerika, und hier in erster Linie die USA – insgesamt gehen 12% der österreichischen Exporte in diesen Kontinent (und 9% in die USA). Asien kauft rund 9% der Exporte, mit China als (wenn auch nicht überragend) stärkstem Abnehmer.

Gegenüber 2011 zeigt sich damit eine Verlagerung der Exporttätigkeit in die Steiermark (2011 waren die Steiermark und Oberösterreich mit Anteilen von 31 bzw. 30% fast gleichauf) sowie eine gewisse Diversifizierung bei den Absatzmärkten: Der Anteil von Europa bzw. der EU ist zurückgegangen (v.a. zugunsten Amerikas, dessen Anteil sich von 7% auf 12% fast verdoppelt hat), auch der Anteil Deutschlands ist von 34% auf 29% merklich gesunken – wobei hieraus nicht unbedingt hervorgeht, dass auch die Abhängigkeit von deutschen Autoherstellern gesunken ist: Es könnte auch sein, dass die österreichischen Exporte, die ja in erster Linie Vorprodukte (Motoren, Getriebe, Karosserieteile, etc.) darstellen, der zunehmenden Internationalisierung in der Produktion der deutschen Hersteller folgen.

Die Herkunftsstruktur der Importe ist weniger aussagekräftig, da hier auch fertige PKW für die (private oder betriebliche) Verwendung inkludiert sind und rund zwei Drittel des Gesamtvolumens ausmachen; die regionale Zuordnung reflektiert daher auch die Großhandelsstruktur (und erklärt damit den hohen Anteil Salzburgs an den Importen). Der Anteil Deutschlands ist höher als bei den Exporten, aber auch hier fallend – 2023 beträgt er 38%, nach 43% im Jahr 2011. Auch hier ist Asien einer der Hauptgewinner, mit 11% Anteil im Jahr 2023 (nach 7% 2011); aber auch die USA konnten ihren Anteil deutlich (wenn auch von geringem Niveau ausgehend) von 2 auf 4% steigern.

Übersicht 2.2: **Anteile der Import-Herkunftsländer nach Bundesländern, 2023 und 2011** <sup>15)</sup>

Summe von Einfuhr 2023	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich	Summe von Einfuhr 2011	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
	1	2	9	13	34	14	4	1	22	100		Insgesamt	1	2	12	12	33	11	3	1	25
davon in %:	davon in %:																				
<b>Europa</b>	<b>80</b>	<b>50</b>	<b>86</b>	<b>76</b>	<b>84</b>	<b>89</b>	<b>91</b>	<b>79</b>	<b>81</b>	<b>83</b>	<b>Europa</b>	<b>83</b>	<b>34</b>	<b>90</b>	<b>87</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>92</b>	<b>84</b>	<b>92</b>	<b>89</b>
<b>EU</b>	<b>78</b>	<b>48</b>	<b>82</b>	<b>72</b>	<b>79</b>	<b>85</b>	<b>87</b>	<b>64</b>	<b>73</b>	<b>77</b>	<b>EU</b>	<b>71</b>	<b>33</b>	<b>88</b>	<b>84</b>	<b>91</b>	<b>87</b>	<b>88</b>	<b>61</b>	<b>91</b>	<b>87</b>
Deutschland	32	25	29	30	43	53	45	36	30	38	Deutschland	24	13	26	49	56	40	43	30	38	43
Asien	20	45	13	23	2	8	9	20	14	11	Asien	16	61	8	11	2	10	7	15	6	7
Italien	3	4	23	9	1	6	16	4	8	7	Frankreich	1	1	11	2	0	7	2	2	16	7
Tschechien	7	2	4	6	10	3	3	2	2	6	Italien	3	3	12	8	1	5	15	6	11	6
Amerika	0	5	1	1	12	3	0	0	2	5	Tschechien	8	3	4	6	10	5	2	3	2	6
Spanien	4	2	2	3	6	3	2	3	6	5	Spanien	2	1	3	1	8	3	1	1	7	5
China	3	3	4	7	1	5	2	7	6	4	Japan	4	53	3	3	1	7	3	4	4	4
USA	0	0	1	1	9	2	0	0	1	4	Belgien	10	2	12	2	1	2	3	2	5	4
Frankreich	2	3	9	2	1	2	2	2	8	4	Amerika	1	5	1	2	7	1	1	2	1	3
Polen	4	1	2	2	4	2	2	2	6	4	UK	4	2	3	2	2	3	2	3	3	3
Slowakei	7	2	2	2	5	2	2	4	2	3	Ungarn	9	2	3	5	1	3	2	1	1	2
UK	0	0	2	1	4	1	1	0	4	3	Slowakei	3	2	2	3	1	4	4	2	1	2
Japan	3	37	2	2	1	1	1	2	3	3	USA	0	5	1	2	4	1	1	1	1	2
Ungarn	8	1	2	2	4	3	2	1	1	2	Niederlande	1	2	4	3	1	1	4	8	1	2
Niederlande	4	2	3	3	3	1	6	6	1	2	Polen	2	1	2	1	3	3	3	2	1	2
Belgien	1	1	2	1	2	3	1	1	4	2	Schweden	1	0	5	0	0	6	1	1	2	2
Rep. Korea	11	3	4	2	0	1	3	7	2	2	Rep. Korea	10	3	3	2	0	1	1	6	2	1
Türkei	2	1	1	1	1	1	1	1	4	2	Türkei	10	1	1	1	0	1	1	1	1	1
Schweden	1	2	2	1	0	2	1	1	2	1	Slowenien	2	0	0	1	0	3	1	0	1	1
Afrika	0	0	0	0	2	0	0	0	3	1	Schweiz	0	0	1	1	0	1	1	11	0	1
Slowenien	2	2	1	2	0	2	1	1	0	1	Rumänien	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1
Rumänien	0	0	0	1	0	1	0	0	2	1	China	1	1	1	1	0	0	1	2	0	1
Schweiz	0	0	1	1	1	0	1	8	0	1	Indien	1	1	1	2	0	0	0	1	0	0
Indien	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	Afrika	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liechtenstein	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	Liechtenstein	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Kroatien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Kroatien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Russland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Russland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Ukraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
vertraulich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	vertraulich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

<sup>15)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit Dunkelblau als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl (bzw. zwischen farblos und Dunkelgrün bei den Spaltensummen).

Die Detailbetrachtung auf KN4-Steller-Ebene<sup>16)</sup> zeigt eine recht ausgeglichene Handelsbilanz: Ausfuhren von 25 Mrd. € stehen Einfuhren von rund 23 Mrd. € gegenüber. Die größten Einzelposten sind in beide Richtungen *Personenwagen* sowie *Teile und Zubehör* bzw. die Gütergruppe *Motoren bzw. -Teile* (8407-8409); diese letzte Gruppe ist ein gutes Beispiel für Österreichs Position in den globalen KFZ-Wertschöpfungsketten: Motorteile (8409) werden importiert und zur Produktion von Verbrennungsmotoren verwendet, die anschließend exportiert werden.

Etwas überraschend ist im Lichte dieser Spezialisierung die recht ausgeglichene Bilanz bei 8703 PKW; die 8,3 Mrd. € an Exporten entsprechen fast 80% der Importe. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Exporte von PKW auch Gebrauchtwagen enthalten (die zu einem früheren Zeitpunkt als Neuwagen importiert worden waren). Eine Abschätzung auf Basis von IO-Tabellen lässt den Schluss zu, dass bis zur Hälfte der Exporte von PKW aus solchen gebrauchten Autos bestehen könnte, was diese ausgeglichene Bilanz erklären könnte.

Keiner Erklärung bedarf der massive Exportüberschuss bei Motorrädern – der (bis vor kurzem?) größte Motorradhersteller Europas war österreichisch.

### Übersicht 2.3: Außenhandel mit KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, 2023

KN4-Steller	Wert in Euro	
	Summe von Ausfuhr	Summe von Einfuhr
8407 Kolbenverbrennungsmotoren mit Funkenzündung	3.146	368
8408 Diesel- oder Halbdieselmotoren	1.473	449
8409 Teile für Kolbenverbrennungsmotoren, ang.	813	1.828
8701 Zugmaschinen 'Kraftfahrzeuge'	1.662	1.211
8702 Kraftfahrzeuge zum Befördern von => 10 Personen	77	185
8703 Personenkraftwagen, einschl. Kombi	8.343	10.786
8704 Lastkraftwagen	1.634	1.347
8705 Spezialkraftfahrzeuge	329	162
8706 Fahrgestelle mit Motoren für Kfz der Nrn. 8701-8705	6	23
8707 Karosserien für Kfz der Nrn. 8701-8705	63	166
8708 Teile und Zubehör für Kfz der Nrn. 8701-8705, ang.	4.837	5.359
8711 Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotor	2.447	953
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>24.830</b>	<b>22.837</b>

Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

In fast allen KN4-Stellern ist Deutschland der wichtigste Absatzmarkt, mit Anteilen zwischen unter 20 bis fast 50% (die geringsten Anteile weist Deutschland bei Zugmaschinen und PKW auf). Mit im Durchschnitt 12% liegen die USA auf dem zweiten Exportplatz, mit besonders hohen Anteilen bei Motoren (vermutlich als Zulieferer für die USA-Standorte deutscher Automarken) sowie bei Motorrädern.

<sup>16)</sup> Die Kombinierte Nomenklatur (KN) ist das achtstellige Kodierungssystem der EU, das die Codes des Harmonisierten Systems (HS) mit weiteren EU-Unterpositionen umfasst. Er dient dem Gemeinsamen Zolltarif der EU und liefert Statistiken für den Handel innerhalb der EU sowie zwischen der EU und der übrigen Welt. <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/de/content/kombinierte-nomenklatur-0>

Übersicht 2.4: Exporte von KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, nach Bestimmungsland, 2023 <sup>17)</sup>

Ursprungs- bzw. Bestimmungsland	8407 Kolbenverbr-nungsmotoren mit Funkenzündung	8408 Diesel- oder Halbdieselmotoren	8409 Teile für Kolbenver-brennungsmotoren, ang.	8701 Zugmaschinen 'Kraftfahrzeuge'	8702 Kraftfahrzeuge zum Befördern von => 10 Per-sonen	8703 Personenkraftwä-gen, einschl. Kombi	8704 Lastkraftwagen	8705 Spezialkraftfahr-zeuge	8706 Fahrgestelle mit Motoren für Kfz der Nrn. 8701-8705	8707 Karosserien für Kfz der Nrn. 8701-8705	8708 Teile und Zubehör für Kfz der Nrn. 8701-8705, ang.	8711 Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotor	Gesamtergebnis
<b>Gesamtes Exportvolumen in €</b>	<b>3.146</b>	<b>1.473</b>	<b>813</b>	<b>1.662</b>	<b>77</b>	<b>8.343</b>	<b>1.634</b>	<b>329</b>	<b>6</b>	<b>63</b>	<b>4.837</b>	<b>2.447</b>	<b>24.830</b>
davon in %:													
Deutschland	40	49	38	14	47	17	32	20	49	47	49	29	31
USA	23	25	8	1	0	15	1	1	0	7	4	17	12
UK	1	2	8	7	0	6	15	2	0	6	3	3	5
Tschechien	0	1	1	6	1	7	2	1	0	4	4	2	4
Ungarn	0	0	1	4	1	6	2	1	0	1	6	1	4
Frankreich	1	2	2	16	0	1	4	3	0	1	2	8	3
Slowakei	0	0	0	2	0	4	1	0	0	0	6	1	3
Italien	1	0	3	4	6	3	2	2	5	0	3	7	3
China	3	1	4	0	0	5	1	2	0	0	1	1	3
Rumänien	0	0	2	4	4	4	2	1	2	2	4	1	3
Belgien	0	0	2	2	0	5	1	0	0	1	1	1	2
Polen	0	0	2	5	1	1	3	3	1	4	3	1	2
Schweiz	0	0	2	2	2	2	8	15	0	4	0	2	2
Rep. Korea	0	0	4	0	0	4	1	1	0	0	1	0	2
Japan	0	0	1	0	0	4	0	5	0	0	0	1	2
Niederlande	2	3	1	3	0	1	2	3	2	6	1	1	2
Spanien	0	1	0	3	1	1	2	1	0	0	3	4	2
Bulgarien	0	0	0	3	1	2	1	0	0	0	0	0	1
Slowenien	0	0	1	1	5	1	1	1	11	7	1	1	1
Türkei	0	0	3	3	0	1	1	1	3	0	1	1	1
Schweden	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	2	1
Kroatien	0	0	0	1	10	0	1	3	0	4	1	0	1
Litauen	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Norwegen	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	0	1	0
Finnland	1	0	0	1	1	0	0	0	7	1	0	1	0
Dänemark	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Serbien	0	0	0	1	8	0	0	1	0	0	0	0	0
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Taiwan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Griechenland	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
Indien	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Irland	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Russland	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Estland	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Lettland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Argentinien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Nigeria	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

<sup>17)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit Dunkelblau als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl.

Auch bei den Importen liegt Deutschland an der Spitze, wiederum vor den USA (aber mit weit größerem Abstand: Nur 7% kommen aus den USA, aber 42% aus Deutschland). Der Anteil deutscher PKW liegt bei 40%, bei KFZ-Teilen und Zubehör bei 46%. Mehr als die Hälfte, 58% der Motorteile kommen aus Deutschland – die Motorenfertigung passiert in Österreich, Zulieferungen sowie Weiterverarbeitung sind in Deutschland organisiert.

Übersicht 2.5: Importe von KFZ-nahen Gütern, KN4-Steller, nach Bestimmungsland, 2023 <sup>18)</sup>

Ursprungs- bzw. Bestimmungsland	8407 Kolbenverbrennungsmotoren mit Funkenzündung	8408 Diesel- oder Halbdieselmotoren	8409 Teile für Kolbenverbrennungsmotoren, angr.	8701 Zugmaschinen 'Kraftfahrzeuge'	8702 Kraftfahrzeuge zum Befördern von => 10 Personen	8703 Personenkraftwagen, einschl. Kombi	8704 Lastkraftwagen	8705 Spezialkraftfahrzeuge	8706 Fahrgestelle mit Motoren für Kfz der Nrn. 8701-8705	8707 Karosserien für Kfz der Nrn. 8701-8705	8708 Teile und Zubehör für Kfz der Nrn. 8701-8705, angr.	8711 Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotor	Gesamtergebnis
<b>Gesamtes Importvolumen in €</b>	<b>368</b>	<b>449</b>	<b>1.828</b>	<b>1.211</b>	<b>185</b>	<b>10.786</b>	<b>1.347</b>	<b>162</b>	<b>23</b>	<b>166</b>	<b>5.359</b>	<b>953</b>	<b>22.837</b>
davon in %:													
Deutschland	77	34	57	26	42	40	32	64	51	78	46	29	42
USA	0	22	9	10	7	3	7	3	13	4	12	12	7
UK	0	0	1	0	4	8	0	0	0	1	5	3	5
Tschechien	0	0	0	2	0	6	6	0	0	0	3	4	4
Ungarn	3	4	2	0	0	6	0	0	0	0	1	1	4
Frankreich	0	0	5	8	13	1	23	3	9	10	3	0	4
Slowakei	0	3	3	11	0	3	7	0	1	0	2	1	3
Italien	5	9	3	1	0	4	0	0	0	1	1	0	3
China	9	0	2	1	1	3	0	1	0	0	2	13	3
Rumänien	0	0	2	0	0	4	0	4	0	1	3	0	3
Belgien	1	11	1	1	0	4	1	0	0	0	1	3	2
Polen	0	0	2	0	0	3	0	0	0	1	3	0	2
Schweiz	0	0	0	10	0	2	1	0	0	0	2	0	2
Rep. Korea	0	2	1	17	0	0	8	3	18	0	1	2	2
Japan	0	0	1	3	17	1	6	1	0	0	1	0	2
Niederlande	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2
Spanien	0	0	0	5	3	1	1	0	1	0	2	0	1
Bulgarien	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Slowenien	0	15	1	1	8	0	4	4	1	0	0	1	1
Türkei	0	0	1	0	4	0	0	1	0	4	1	0	1
Schweden	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Kroatien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1
Litauen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1
Norwegen	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0
Finnland	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Dänemark	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Serbien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Taiwan	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Griechenland	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Irland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Russland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasilien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lettland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Argentinien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luxemburg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indonesien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nigeria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

### 3. Indirekte und induzierte Verflechtungen – die KFZ-Herstellung im Wirtschaftskreislauf

In den bisherigen Kapiteln wurden Entwicklung und Status quo der KFZ-nahen Produktionsbranchen hinsichtlich Produktion, Wertschöpfung, Außenhandel und Beschäftigung dargestellt; über die Beschäftigungsstatistik war es möglich, die regionale Dimension auf recht detaillierter Ebene der Bezirke zu behandeln. Es zeigte sich eine merkliche regionale Konzentration auf Regionen in Oberösterreich und der Steiermark.

In gewisse Weise ist diese Darstellung unvollständig – sie konzentriert sich auf die **direkten** Effekte, also die Beschäftigung, Wertschöpfung etc. in den KFZ-Branchen selbst. Unberücksichtigt bleibt dabei die Einbettung in die heimische Wirtschaft, konkret via Zulieferbeziehungen zu anderen Branchen (und anderen Regionen). Diese Effekte können potenziell beträchtlich sein: wie oben bereits erwähnt, beträgt die Vorleistungsquote 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. Im Fall der KFZ-Herstellung stammen 70% der Vorleistungen aus dem Ausland, die indirekten Wirkungen auf die heimische Wirtschaft sind also – trotz der hohen Vorleistungsquote – eher moderat.

Neben diesen **indirekten** Effekten, die sich durch Zukäufe von (heimischen) Vorleistungen ergeben, 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 des Input-Output-Modells BERIO, das die Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den 116 österreichischen Bezirken abbildet (Modellbeschreibung im Anhang).

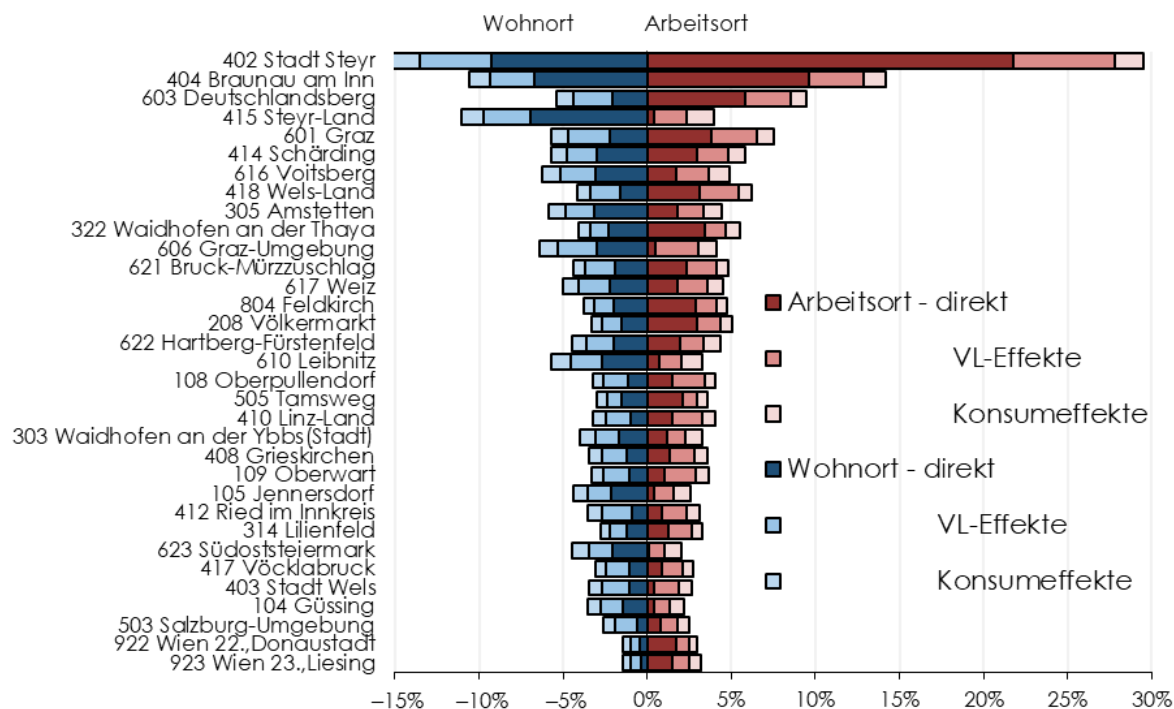
Die folgende Abbildung zeigt die Anteile an den Gesamtbeschäftigten in den wichtigsten KFZ-Bezirken, die direkt oder über indirekte und induzierte Wirkungskanäle mit der KFZ-Herstellung verbunden sind<sup>19)</sup>.

---

<sup>18)</sup> Die farbliche Abstufung bezieht sich auf die Zellwerte, mit Dunkelblau als kleinster und Dunkelrot als größter Zahl.

<sup>19)</sup> Hier – wie auch in weiterer Folge – ist in Braunau, der Produktionsstätte von KTM, auch der Sektor C30, der sonstige Fahrzeugbau, inkludiert. Dies ist zwar nicht ganz trennscharf, da hier etwa auch der (nicht zum Motorradhersteller KTM gehörende) Fahrradhersteller KTM inkludiert ist, kann aber aufgrund der Branchenstruktur von BERIO nicht vermieden werden. KTM-Motorrad stellt jedenfalls mit mindestens 80% den weitaus größten Teil aller Beschäftigten des sonstigen Fahrzeugbaus im Bezirk Braunau.

Abbildung 3.1: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten, nach den wichtigsten Arbeits- und Wohnbezirken, 2019



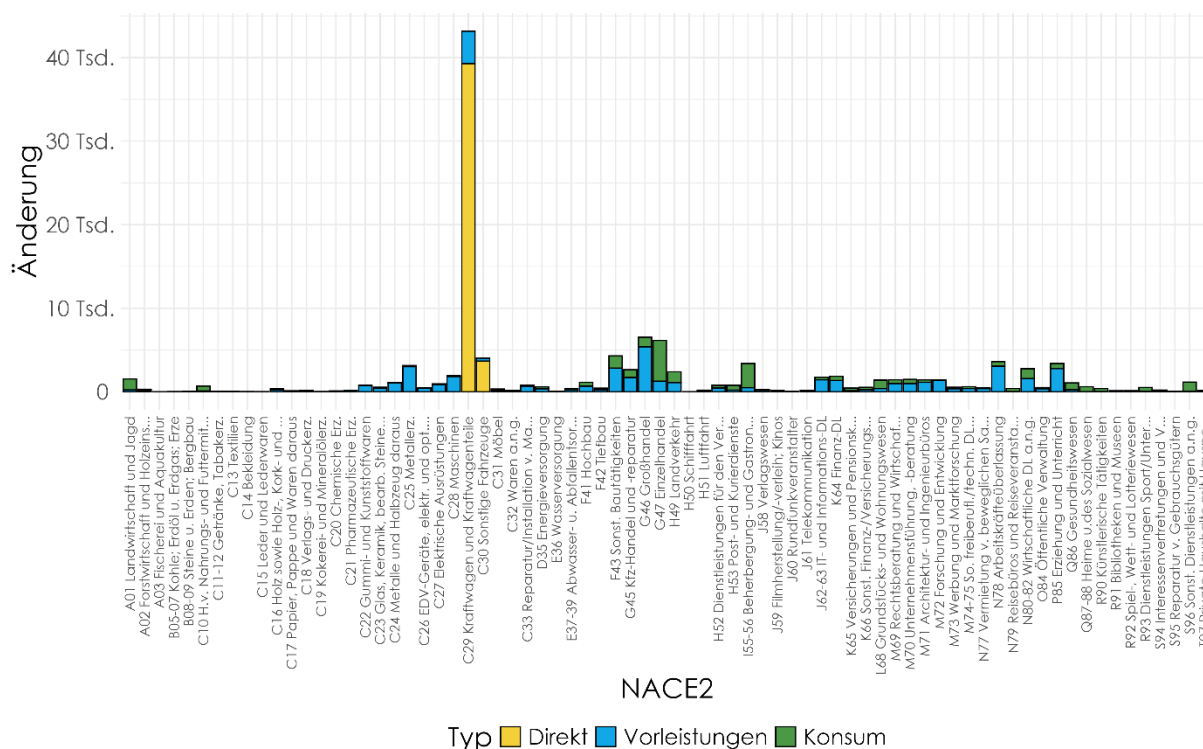
Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Spitzenreiter bei den direkten Anteilen ist die Stadt Steyr – 21% der Beschäftigten arbeiten in dieser Branche, allerdings nur aus Sicht dieser Stadt als Arbeitsort – aus Wohnortsicht sind es „nur“ 10% der Erwerbstätigen der Stadt Steyr, die in der KFZ-Herstellung tätig sind. Diese Diskrepanz ist eine scheinbare und erklärt sich durch Pendlerströme: Rund 7% der Erwerbstätigen, die in Steyr-Stadt wohnhaft sind, arbeiten in der KFZ-Herstellung, obwohl diese Branche im 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.

Die indirekten (und noch mehr die induzierten) Wirkungen sind demgegenüber regional deutlich breiter gestreut: Die indirekten folgen den Standorten der Zulieferer der Waren und Dienstleistungen, die im Produktionsprozess der KFZ-Hersteller Verwendung finden. Die induzierten Wirkungen folgen zunächst dem primären Ort des Konsums (dem Wohnort), in Folge aber auch hier dem Standort des Produzenten der konsumierten Güter und Dienstleistungen (bei Konsumgütern ist der Importanteil ebenfalls sehr hoch). Über diese Wirkungsketten sind auch Bezirke, für die die KFZ-Herstellung keine allzu große unmittelbare Bedeutung hat, in einer gewissen Abhängigkeit (oder zumindest Nähe) von dieser Branche, wie etwa der bereits erwähnte Bezirk Steyr-Land, aber auch – auf niedrigerem Niveau – Graz-Umgebung, Leibnitz und Südststeiermark (und auch Güssing).

Die Branchenstruktur der indirekten Effekte (und noch stärker jene der induzierten) ist deutlich anders als jene der direkten, die ja ausschließlich in der KFZ-Branche C29 (sowie der Motorradbranche C30.91) verortet sind.

Abbildung 3.2: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten, nach NACE-2-Steller-Branchen, 2019



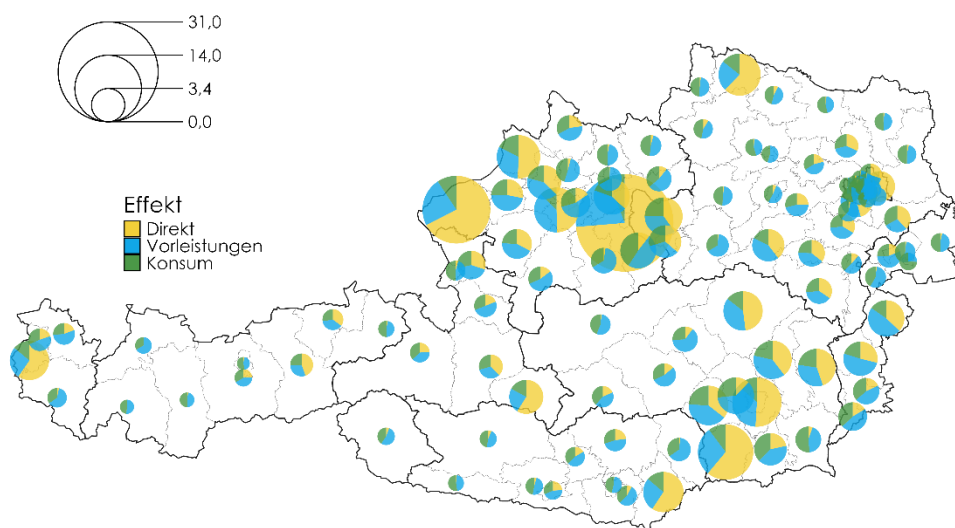
Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Indirekte Effekte gruppieren sich bei den Metallbranchen und Maschinenbau, im Handel und Transport 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.

In der Kartendarstellung<sup>20)</sup> zeigt sich wieder das bekannte regionale Muster: Die Bezirke mit den höchsten KFZ-bezogenen Beschäftigtenanteilen finden sich in Oberösterreich und in der Süd- und Oststeiermark. Gut sichtbar auch die regionale Ausbreitung der Effekte – je weiter entfernt von den KFZ-Zentren, desto höher der Anteil der Vorleistungs- und (stärker noch) der konsuminduzierten Wirkungen.

<sup>20)</sup> Karten mit den absoluten Beschäftigtenzahlen finden sich im Anhang.

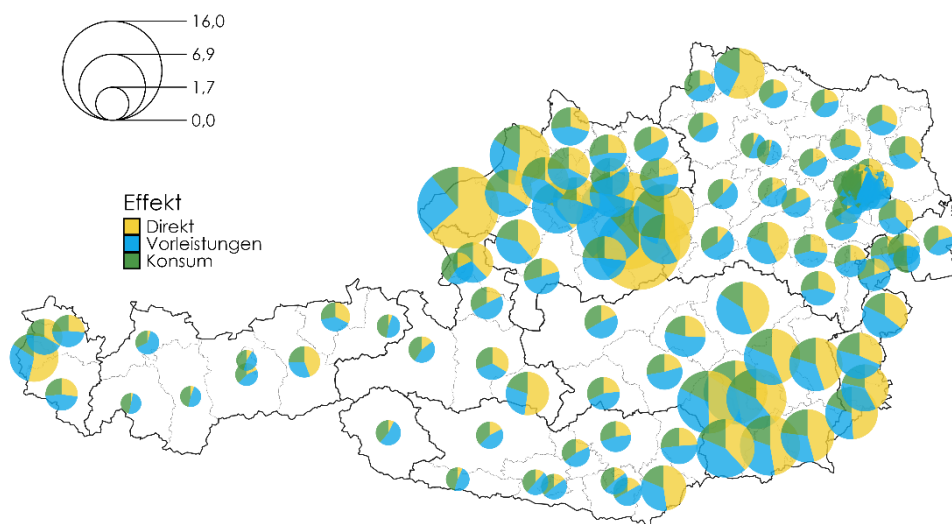
Abbildung 3.3: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten am Arbeitsort, 2019



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Aus Wohnortsicht ist das regionale Muster ähnlich, aber merklich ausgeglichener (auch die höchsten Anteile sind deutlich niedriger, mit 16 vs. 31%) – eine Folge der Pendelströme, die ausgleichend auf die regionale Wirtschaftsspezialisierung wirken.

Abbildung 3.4: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Beschäftigten an allen Beschäftigten am Wohnort, 2019

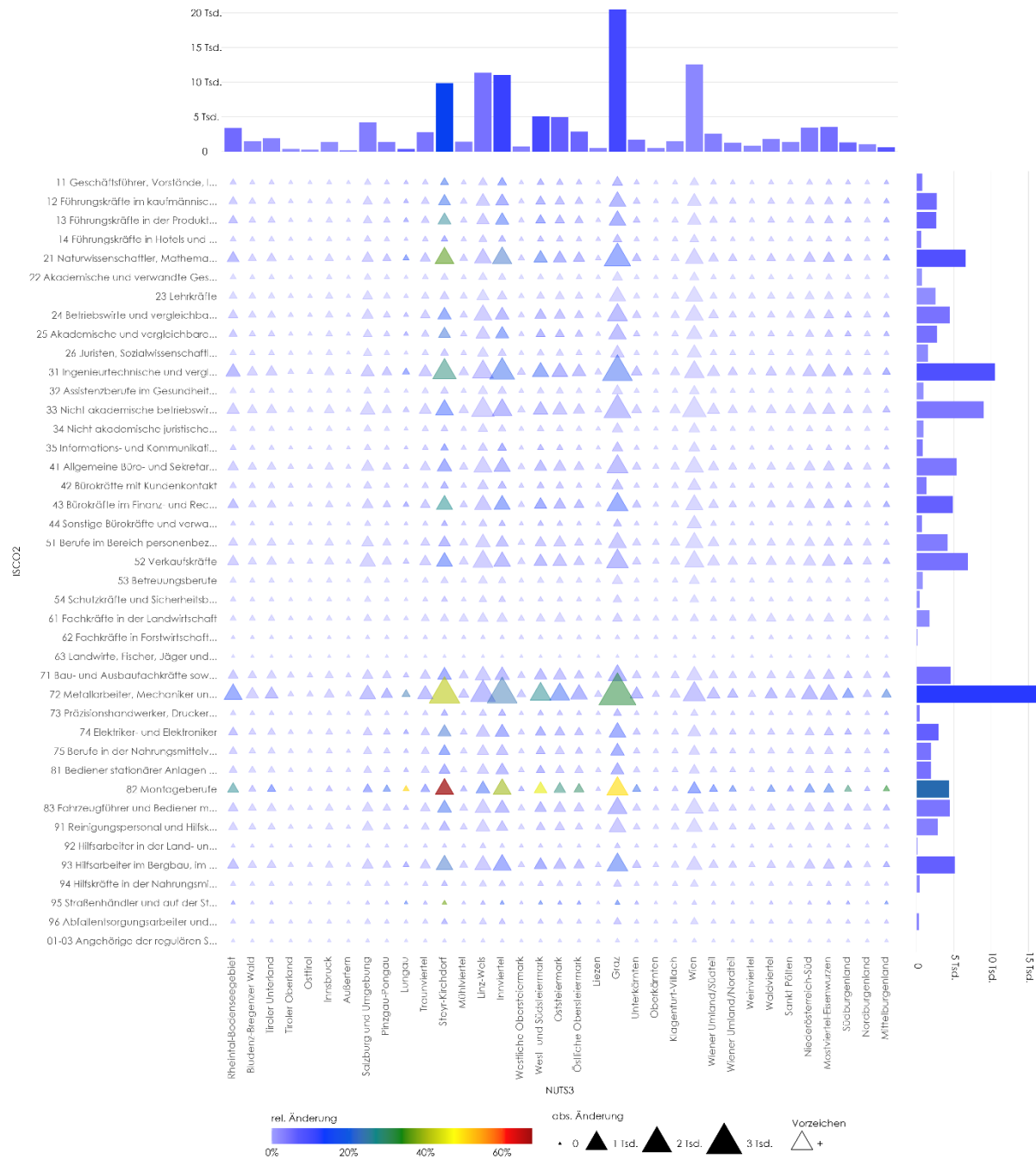


Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Auch hier kann als zusätzliche Dimension die Ebene der Berufsgruppen betrachtet werden: Ihre Exponiertheit gegenüber der KFZ-Herstellung ist extrem heterogen. Die folgende Abbildung zeigt die Betroffenheit nach ISCO2-Berufsgruppen und NUTS-3-Regionen<sup>21)</sup>. Sie zeigt die gesamte Beschäftigung nach Berufsgruppen, die über direkte, indirekte und induzierte Wirkungskanäle mit der Branche "KFZ-Herstellung" verbunden sind. Entlang der x-Achse finden sich dabei die Regionen, entlang der y-Achse die Berufsgruppen. Der absoluten Zahl an Beschäftigten der jeweiligen Berufsgruppe in der Region entspricht die Größe der dreieckigen Markierung, während die Farbe des Dreiecks dem Anteil an der gesamten Beschäftigung in der Berufsgruppe und Region entspricht. Die Summe der Beschäftigten in den Berufsgruppen und Regionen findet sich in den Balkendiagrammen auf der x- bzw. y-Achse (Randbereich) – wobei die Farbe des jeweiligen Balkens erneut dem Anteil an der jeweiligen Gesamtsumme entspricht.

<sup>21)</sup> Die Ebene der 116 Bezirke kann nur mehr schwer dargestellt werden; daher folgt diese Darstellung der NUTS-3-Ebene. Bezirksergebnisse sind aber verfügbar.

Abbildung 3.5: Anteil der mit der KFZ-Herstellung verbundenen Berufsgruppen an allen Beschäftigten einer Berufsgruppe, NUTS-3-Ebene



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Auch hier sticht wieder Steyr-Stadt hervor: Zwei Drittel der Montageberufe sind hier direkt oder indirekt mit der KFZ-Herstellung verbunden; in Graz ist dieser Anteil zwar geringer, liegt aber trotzdem bei fast der Hälfte. Rund ein Viertel aller österreichischen Montagebeschäftigten ist

mit der KFZ-Herstellung befasst, direkt oder indirekt. In Steyr-Stadt ist die KFZ-Herstellung ob ihrer schiereren Größe noch für einige weitere Berufsgruppen die maßgebliche Beschäftigungsoption: Naturwissenschaftler:innen, Ingenieure und Ingenieurinnen/Techniker:innen sowie Metallarbeiter-/Mechaniker:innen sind jeweils zu mehr als 40% im Einflussgebiet dieser Branche beschäftigt.

### **3.1 Diskussion der aktuellen Wirtschaftsstruktur der österreichischen KFZ-Herstellung**

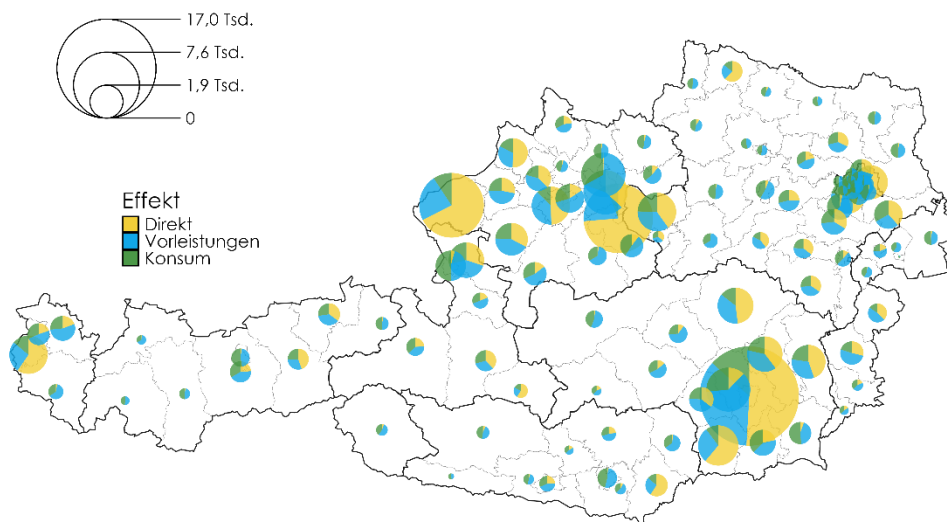
Die KFZ-Herstellung in Österreich erweist sich als sehr konzentriert – auf Seite der Produktion vereinigen rund 5 Bezirke (zwei in Oberösterreich, drei in der Steiermark) rund die Hälfte der Beschäftigten (auf der anderen Seite gibt es aber auch kaum Bezirke, die keine KFZ-Beschäftigten aufweisen. In 8 Bezirken sind mehr als 3% der Beschäftigten mit der Herstellung von KFZ oder Motorrädern befasst, besonders hoch ist der Anteil in Steyr-Stadt mit 21% und Leibnitz sowie Braunau mit rund 7-8%; werden indirekte und induzierte Effekte (aus Vorleistungs- und Konsumverflechtungen) miteinbezogen, erhöht sich dieser Anteil noch einmal, in Steyr-Stadt auf über 30%. In diesen Bezirken ist auch das Steueraufkommen für die Gemeinden massiv von der KFZ-Herstellung abhängig – die Kommunalsteuer beträgt 3% der Lohnsumme und fließt – als einzige Steuerart – direkt an die Standortgemeinde; für traditionelle KFZ-Standorte kann dies ein bedeutender Einnahmenanteil sein.

Diese Beschäftigtenkonzentration zeigt sich verstärkt auf der Ebene der Berufe: Österreichweit beschäftigt die KFZ-Herstellung direkt 13% der Beschäftigten in Montageberufen und 5% der Metallarbeiter-/Mechaniker:innen; in den KFZ-starken Bezirken liegen diese Anteile aber auch zwischen einem Drittel und über 80% – dies impliziert für die Arbeitskräfte in den betroffenen Berufen einen außerhalb des KFZ-Bereichs potenziell sehr eingeschränkten Arbeitsmarkt mit entsprechenden Auswirkungen bei einem allfälligen Wegfall des primären Arbeitgebers.

Auch die Abnehmerseite ist wenig diversifiziert: 85% der heimischen Produktion sind für den Export bestimmt, rund 30% davon mit Ziel Deutschland – dies ist zwar etwas weniger als noch vor 10 Jahren, allerdings dürften auch die „neuen“ Exportmärkte – v.a. die USA – Zulieferungen zu im wesentlichen deutschen KFZ-Herstellern darstellen. Auf der anderen Seite werden rund 70% der Vorleistungen importiert, auch hier mehrheitlich aus Deutschland. Die Vorleistungen machen ihrerseits einen hohen Anteil des Produktionswerts aus, nämlich drei Viertel – die österreichische KFZ-Herstellung ist also tief in internationale Wertschöpfungsketten eingebettet, allerdings ohne das Endprodukt wesentlich bestimmen zu können (dies demonstriert auch eine Importquote im Endverbrauch von fast 100% – es werden also praktisch alle fahrfertigen KFZ importiert) – auch dies bildet eine potenziell nicht unproblematische Abhängigkeit von internationalen Trends und Akteuren.

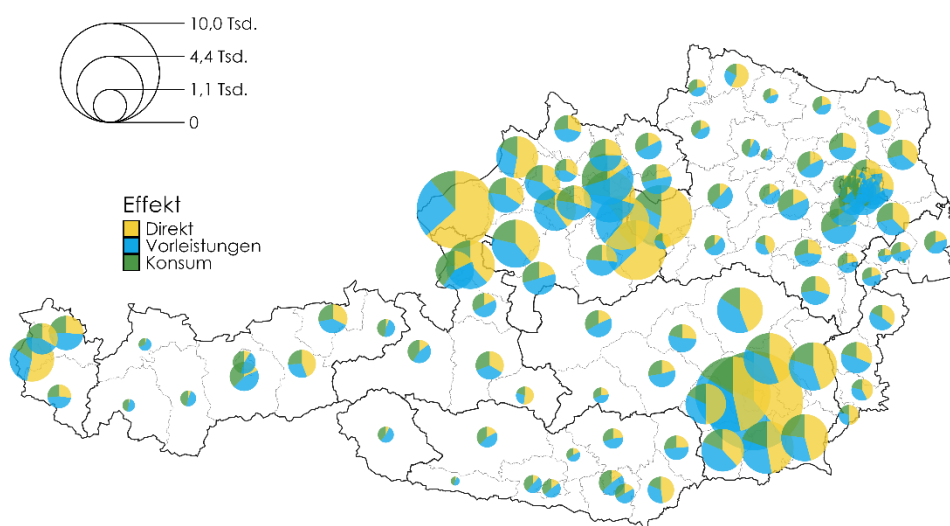
## Anhang

Abbildung A 1: **Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte am Arbeitsplatz, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

Abbildung A 2: **Mit der KFZ-Herstellung verbundene Beschäftigte am Wohnort, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen mit BERIO.

## Das Regionalmodell BERIO

BERIO ist Teil einer Modellfamilie<sup>22)</sup>, die auf unterschiedlichen geografischen Ebenen angesiedelt ist<sup>23)</sup>. Gemeinsam ist diesen Modellen ein theoretischer Kern, der um detaillierte statistische Informationen auf der jeweiligen Regionsebene ergänzt wird.

BERIO ist ein kleinräumiges Bezirks-Modell der österreichischen Wirtschaft. Die Kerndimensionen der Datenbasis bzw. des Modells sind dabei:

- Die **sektorale Dimension** sowie die **Güterdimension** folgen der Gliederung der Input-Output-Tabellen der Statistik Austria, die die nationalen Randwerte für BERIO darstellt. Insgesamt umfasst BERIO 74 Güter bzw. Wirtschaftssektoren.
- Die **Endnachfragekategorien** privater und öffentlicher Konsum, Investitionen sowie Exporten.
- Die **räumliche Dimension** bildet die Ebene der politischen Bezirke, wobei Wien zu einer Region zusammengefasst ist. Operationalisiert wurde dies durch sektorale bzw. (wo möglich) regionale (Sonder-)Auswertungen der zentralen Erhebungen von Statistik Austria zum produzierenden Bereich. Als "Randwerte" dienen dabei Informationen aus der IO-Tabelle von Statistik Austria in der aktuellen Version von 2019. Daten für die Modell-Operationalisierung beziehen sich damit in erster Linie auf die Jahre 2019 - 2022 als die in den meisten Fällen letztverfügbaren Informationen. Insgesamt ermöglicht das Modell damit eine sektoral wie regional sehr fein granuliert Darstellung der "Produktionstechnologien".

Die wesentlichen Variablen, die BERIO modelliert, sind Wertschöpfung und Beschäftigung<sup>24)</sup> nach Sektoren und Regionen. Diese können auch getrennt nach den genannten Wirkungsstufen (direkt, indirekt und induziert) abgeschätzt werden:

Erstens, die **direkten Effekte**, welche Bruttowertschöpfung und Beschäftigung (sowie Produktionswert) der untersuchten Institutionen selbst darstellen.

Zweitens, die **indirekten Effekte**, die sich aus den, durch den Nachfrageimpuls der direkten Effekte ausgelösten Zulieferungen ergeben und mehrere Ebenen des Produktionssystems durchlaufen (Lieferungen dritter Unternehmen an die direkten Auftragnehmer, Lieferungen an diese Zulieferer usw.).

Und drittens, die **induzierten Effekte**, die dadurch entstehen, dass in den mit den direkten und indirekten Effekten in Zusammenhang stehenden Wirtschaftsbranchen zusätzliches Einkommen (in Form von Löhnen, Gehältern und Gewinnen) geschaffen wird, das zum einen Auswirkungen auf den privaten Konsum nach sich zieht und die Investitionstätigkeit anregen kann, wenn durch die zusätzliche Produktion Kapazitätsengpässe entstehen (Erweiterungsinvestitionen) oder die zusätzliche Liquidität für Ersatzinvestitionen herangezogen wird.

---

<sup>22)</sup> Für eine detaillierte Beschreibung von BERIO siehe Streicher und Gabelberger, 2021.

<sup>23)</sup> Diese reicht von BERIO – auf Ebene der österreichischen Bezirke – über FIDELIO – einem Modell der EU 28 – bis zu ADAGIO, einem Weltmodell, das, je nach Version, zwischen 42 und 67 Länder bzw. Regionen umfasst.

<sup>24)</sup> Ebenso wird der Produktionswert modelliert; dieser stellt allerdings nur eine Umsatzgröße dar, die nur sehr bedingt Aussagen über die Leistung eines Wirtschaftssektors zulässt.

BERIO bildet die Verflechtungen zwischen den Wirtschaftsbranchen auf der Ebene der österreichischen Bundesländer ab. Diese werden in den regionalen Input-Output-Tabellen abgebildet und definieren die Vorleistungsbeziehungen zwischen den Wirtschaftssektoren. Die Herkunft dieser Vorleistungsgüter – aus der eigenen Region, aus anderen Bezirken oder aus dem "Rest der Welt" – wird durch das im Modell implementierte Handelsmodell bestimmt<sup>25)</sup>.

Als Bezirksmodell hat BERIO darüber hinaus einige Besonderheiten, die Mechanismen abbilden, die als "regionale Umverteilungsprozesse" bezeichnet werden können:

- **Pendlerverflechtungen.** So wohnen etwa 300.000 in Wien Beschäftigte in anderen Bundesländern (in erster Linie in Niederösterreich und dem Burgenland). Umgekehrt pendeln immerhin etwa 100.000 Wienerinnen und Wiener zu Arbeitsstätten außerhalb ihrer Wohnregion. Dies bewirkt eine Umverteilung von verfügbarem Einkommen von der Arbeitsregion (in der das Einkommen erwirtschaftet wird) zur Wohnregion (in der der daraus resultierende Konsum primär getätigt wird).
- **Inlandstourismus.** Ähnlich wie die Pendlerverflechtungen bewirkt Tourismus eine Umverteilung vom Wohnort zur Urlaubsregion. Ist die Urlaubsregion ebenfalls in Österreich, impliziert dies einen innerösterreichischen Transfer von Konsumausgaben (wichtige Bundesländer im Inlandstourismus sind das Burgenland, Kärnten, die Steiermark und Salzburg. Für die "großen" Tourismusregionen Tirol und Vorarlberg – wie auch für Wien – sind ausländische Gäste wichtiger als der Inlandstourismus).
- **Interregionale Einkäufe.** Nicht zuletzt durch "institutionalisierte" Einkaufsmöglichkeiten, wie sie Shopping-Zentren darstellen, ergibt sich eine systematische – und nicht unbedeutliche – regionale Dispersion von Konsumausgaben. Auch hier bietet der Großraum Wien einige Beispiele für solche "Einkaufsinstitutionen", mit der Shopping City Süd als erstem und immer noch größtem, wenn auch seit längerer Zeit nicht mehr einzigem Beispiel.

Die Grundlage für die hier verwendete Modellversion bildet die österreichische Input-Output-Tabelle für das Jahr 2019<sup>26)</sup>, die über verschiedene Primär- und Sekundärstatistiken auf die Ebene der Bezirke regionalisiert wurde<sup>27)</sup>.

---

<sup>25)</sup> Für das Basisjahr 2019 (dem Bezugsjahr der Input-Output-Tabelle) ist diese Modell-Handelsmatrix aus statistischen Quellen und Unternehmensbefragungen abgeleitet.

<sup>26)</sup> Publiziert von Statistik Austria.

<sup>27)</sup> Primäre Datenquelle ist dabei die Leistungs- und Strukturhebung (LSE), aus der zentrale Kenngrößen zur Produktionsseite (v.a. Umsatz, Beschäftigung, Wertschöpfung sowie verschiedene Vorleistungsarten) stammen. Dabei wird der Vorleistungseinsatz nach Waren (Sachgütern), Energiegütern und Dienstleistungen unterschieden. Die Aufteilung dieser Gesamtinputs erfolgt im Fall der Waren auf Basis der Gütereinsatzstatistik (GEST): Sie erfragt den Gütereinsatz im Detail, allerdings nur für den Sachgüterbereich (bzw. den Einsatz von Sachgütern). Die Dienstleistungsvorleistungsstruktur (bzw. die Vorleistungsstruktur der Dienstleistungsbranchen) wird aus der nationalen IO-Tabelle übernommen, da hier keine auswertbaren Primärerhebungen zur Verfügung stehen. Weitere Quellen bilden etwa Steuer- und Sozialstatistiken, die regionale Außenhandelsstatistik sowie Emissionsstatistiken (für alle gilt die Quelle: Statistik Austria).

## Literatur

- Streicher, G., Gabelberger, F., (2021). BERIO – A Small-scale Input-Output and Emissions Model of the Austrian Economy, *WIFO-Monatsberichte*, 2021, 94(7), p.531-543.
- Streicher, G., Fritz, O., Gabelberger, F., (2017). Österreich 2025 – Regionale Aspekte weltweiter Wertschöpfungsketten. Die österreichischen Bundesländer in der Weltwirtschaft, *WIFO-Monatsberichte*, 2017, 90(4), S.347-367.
- Streicher, G., Kettner-Marx, C., Peneder, M., Gabelberger, F., (2020). Landkarte der "(De-) Karbonisierung" für den produzierenden Bereich in Österreich (A (De-)Carbonisation Map for Austrian Manufacturing). Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. <https://www.wifo.ac.at/publication/55364/>