

Im vorliegenden Spezialthema finden Sie eine detaillierte Darstellung eines aktuellen Arbeitsmarktthemas inklusive Grafiken und Tabellen.

Juli 2025

Monatlich aktuelle Kennzahlen in tabellarischer Form bietet darüber hinaus die „Übersicht über den Arbeitsmarkt“.

Automotive – eine Branche im Umbruch

- Strukturelle Transformation und US-Zölle fordern die Automotivindustrie massiv heraus.
- Obwohl nur rund ein Prozent der Beschäftigten (33.861) in Österreich im Automotivsektor beschäftigt (inkl. indirekter und induzierter Effekte 2,5%) sind, ist dies aufgrund der hohen Wertschöpfung eine wichtige Branche. 2025 weiterhin rückläufige Beschäftigung in diesem Bereich (-8,1% ggü. 1. Halbjahr 2024).
- Der Bestand an arbeitslosen Personen im gesamten Automotivsektor ist im 1. Halbjahr 2025 um fast 50% gestiegen, die Arbeitslosenquote lag bei 5,6%.
- Technologische Entwicklung und ein dringender ökologischer Umbau fordern konzertiertes Handeln, um Arbeitsplätze zu erhalten und international im Automotivbereich kompetitiv sein zu können.

„Die anhaltende Rezession, die insgesamt besonders in der Industrie spürbar ist, hat der ohnehin schon herausgeforderten Automotivbranche merklich zugesetzt. Obgleich ich gar nicht daran zweifle, dass bei den bestimmt schwierigen Verhandlungen weniger wohl nicht „drinnen“ war, sind nunmehr 15% US-Zusatzzölle auf Autos und Autoteile ein massives Problem. Besonders in Regionen in Oberösterreich und der Steiermark, in denen über 70% aller Arbeitsplätze im Automotivsektor verortet sind müssen wir nun alles daran setzen, Unternehmen zu begleiten und weitere Arbeitsplatzverluste zu vermeiden. Am wichtigsten ist es aber wohl, auch in Zukunft an nachhaltigen Technologien zu arbeiten und in Forschung, Innovation und Weiterbildung zu investieren“, so AMS-Vorstandsvorsitzender Johannes Kopf.

Strukturelle Transformation und US-Zölle fordern die Automobilindustrie heraus

Dem Automotivsektor kommt eine **wesentliche Bedeutung für die österreichische Wirtschaft** zu. Im Jahr 2024 wurde allein in der Fahrzeugindustrie ein **Produktionswert von 17,5 Milliarden Euro** (-7,6% ggü. Vorjahr) erwirtschaftet. Das entspricht einem Anteil von **8,6% an der insgesamt abgesetzten Produktion** in Österreich. Die Exportquote ist mit 87% überdurchschnittlich hoch, das Exportvolumen ist das drittgrößte in der Sachgütererzeugung. Dabei sind die Top 3 Exportländer Deutschland, die USA und Mexiko.¹

Es ist jedoch auch eine Branche, die **vor besonders großen Herausforderungen** steht, welche den nationalen Rahmen weit übersteigen. Notwendige Transformations- und Anpassungsprozesse hin zu **Dekarbonisierung, E-Mobilität und Digitalisierung** sind weltweit im Gange und setzen in Österreich insbesondere KfZ-Zulieferbetriebe zunehmend unter Druck. Im Jahr 2022 wurde im Auftrag des Fachverbands der Fahrzeugindustrie vom **Fraunhofer Institut** eine Studie zum Thema Transformationsprozesse in der Fahrzeugindustrie erstellt.² Die Autoren kamen in ihrer Analyse zu dem Befund, dass die österreichischen **Automotiv-Unternehmen nicht ausreichend auf den rasch fortschreitenden Strukturwandel vorbereitet** seien. Sie hielten bereits da fest, dass aufgrund der zentralen Bedeutung dieses Sektors für die österreichische Wirtschaft nun die **„Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie von größter Priorität“** sei, um noch mit den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen Schritt halten zu können.

Dabei bestehen für die Unternehmen starke Abhängigkeiten von weltwirtschaftlichen Entwicklungen wie dem zunehmenden globalen Wettbewerb, insbesondere durch **Hersteller aus dem asiatischen Raum**, und Maßnahmen im Handelsstreit zwischen der Europäischen Union und den USA. Die kürzliche Einführung der erhöhten **US-Zölle** auf aus der Europäischen Union **importierte Kfz, Kfz-Teile** sowie die Rohmaterialien **Stahl und Aluminium** haben erhebliche Auswirkungen auf den heimischen Automotivsektor.

Vor diesem Hintergrund widmet sich dieses Spezialthema dem Arbeitsmarktgeschehen im Automotivsektor der letzten Jahre mit besonderem Fokus auf die jüngsten Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025. Unter dem Begriff Automotivbranche werden nachfolgend die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen und die Herstellung von Krafträdern³ subsumiert.

Rund ein Prozent der Beschäftigten in Österreich ist im Automotivsektor beschäftigt, inkl. indirekter und induzierter Effekte steigt dieser Anteil auf 2,5%

Im 1. Halbjahr 2025 waren **0,9% der unselbständig Beschäftigten in Österreich im Automotivsektor tätig**.⁴ Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) unterscheidet in seiner Kurzstudie zum Automotivsektor⁵ zwischen *direkt* in der Kfz-Branche beschäftigten Personen, sowie Beschäftigten, die über *indirekte* und *induzierte* Wirkungskanäle mit der Kfz-Herstellung verflochten sind. Laut WIFO-Berechnungen entfiel 2019 ebenso rund 1% der Gesamtbeschäftigung auf direkte Effekte im Automotivsektor. Hinzu kamen geringe indirekte Effekte, da Vorleistungen mehrheitlich durch Zulieferbetriebe im Ausland erbracht werden. Induzierte Effekte – Ausgaben für Investitionen und Konsum sowie Abgaben und Steuern – fielen hingegen im Inland wesentlich höher aus. Der Beschäftigungsanteil stieg **unter Berücksichtigung aller Wirkungen auf 2,5%**. Der **Anteil der unselbständig Beschäftigten im Automotivsektor an der Gesamtindustrie** (Wirtschaftsabschnitt C – Herstellung von Waren) betrug **im 1. Halbjahr 2025 österreichweit 5,4%**. In Oberösterreich und der Steiermark lag dieser deutlich höher mit 7,4% bzw. 10,4%. In der Steiermark entspricht das einer Veränderung von -1,4 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreszeitraum, in Oberösterreich ist der Rückgang geringer (-0,3%P).⁴

Branche reagiert stark auf konjunkturelle Entwicklungen

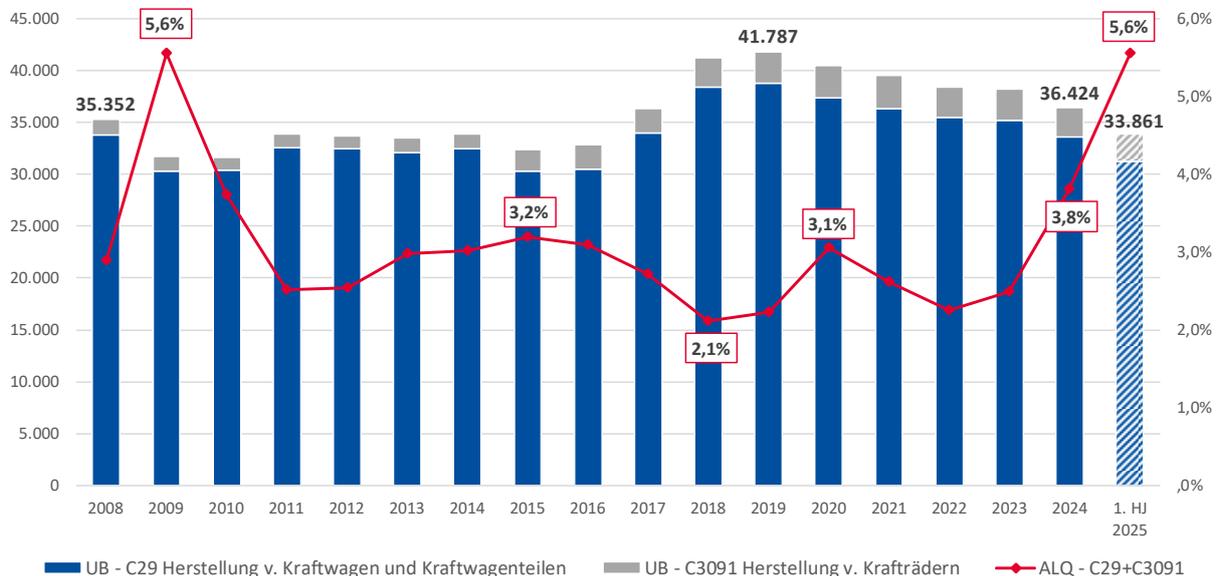
Im Jahr 2024 lag die Zahl der Beschäftigten im Automotivbereich mit rund 36.500 gering über dem Niveau des Jahres 2008. Bei genauer Betrachtung der Entwicklung der Beschäftigung in den letzten 17 Jahren wird jedoch die **Volatilität der Branche** sichtbar. **Insbesondere Unternehmen in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark** bauten in den Jahren 2008 und 2015 aufgrund konjunktureller Einbrüche Arbeitsplätze ab, haben aber in den Jahren 2017 bis 2019 wieder viele neue Arbeitsplätze geschaffen. **Ab dem Jahr 2020 ging die Zahl der unselbständig Beschäftigten kontinuierlich** auf 36.424 im Jahr 2024 zurück. Die Arbeitslosenquote sprang im Jahr 2009 auf 5,6% (+2,7%P ggü. Vorjahr) und blieb in den folgenden 14 Jahren im Jahresdurchschnitt kontinuierlich unter der 3,2%-Marke. Die aktuelle Rezession spiegelt sich in der **seit 2023 merklich steigenden Quote** wider.⁴

2025 weiterhin rückläufige Beschäftigung in der Automotivbranche

Im 1. Halbjahr 2025 lag der durchschnittliche Beschäftigtenstand bei knapp 34.000, **rund 8% unter dem 1. Halbjahr des Vorjahres**. Im Fahrzeugbau ging die Anzahl an unselbständig Beschäftigten um 8,0%, im Bereich Herstellung von Krafträdern um 9,4% zurück. Bei gleichzeitig **gestiegenem Bestand an Arbeitslosen um fast 50%** im gesamten Automotivsektor lag die **Arbeitslosenquote im 1. Halbjahr 2025 bei 5,6%**. Damit erreichte diese wieder dasselbe für die Branche relativ hohe Niveau von 2009 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen: 5,3%; +1,8%P ggü. Vorjahr bzw. Herstellung von Krafträdern: 8,0%; +5,5%P ggü. Vorjahr). Im Vergleich dazu lag die Arbeitslosenquote im Durchschnitt

des bisherigen Kalenderjahrs gesamtwirtschaftlich betrachtet mit 7,6% zwar höher, der relative Anstieg des Bestandes an arbeitslos vorgemerkten Personen fiel jedoch deutlich geringer aus (+8,1%).⁴

Abbildung 1: Unselbständige Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitslosenquote im Automotivsektor 2008 bis 2024 sowie 1. Halbjahr 2025



Quelle: AMS Österreich, Dachverband der österreichischen Sozialversicherungsträger

Geringe Fluktuation, jedoch übersteigen Abmeldungen die Anmeldungen

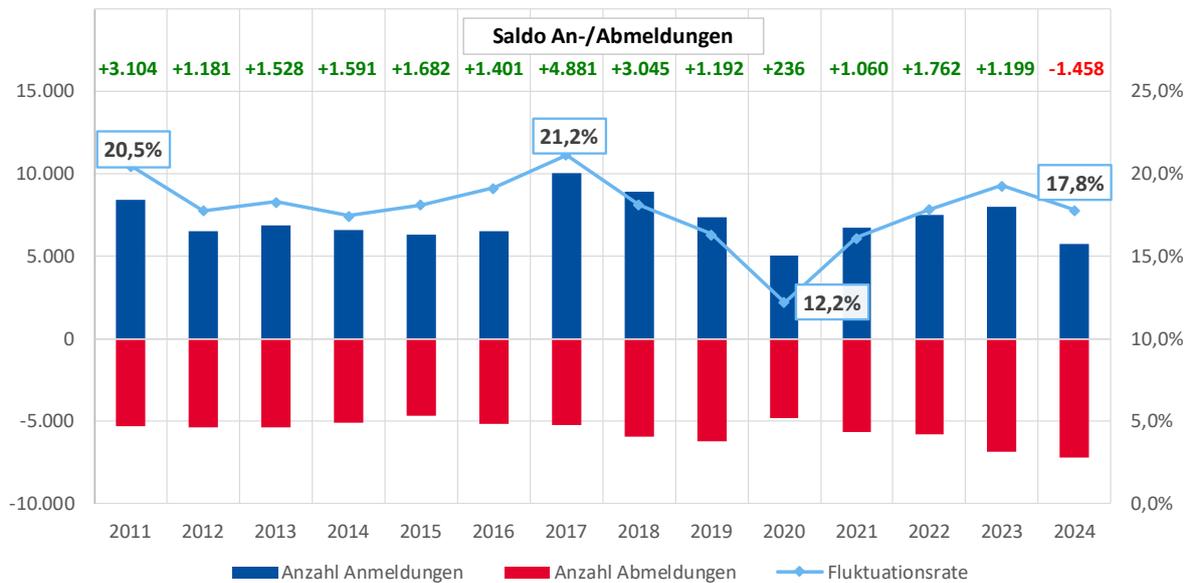
Die Fluktuation, berechnet aus Anmeldungen und Abmeldungen im Verhältnis zum Stand der Beschäftigten⁶, hat sich seit 2008 nur wenig verändert. Weniger als ein Fünftel (**17,8%**) der **Arbeitsplätze des Automotivsektors wurden 2024 neu besetzt**. Zum Vergleich: Die durchschnittliche Fluktuation aller Wirtschaftsbereiche betrug 2024 rund 46%.

2024 unterschied sich jedoch **das Verhältnis von An- zu Abmeldungen** von Beschäftigten in der automotiven Branche wesentlich zu den Jahren 2008 bis 2023: Hat in den 15 Jahren davor die Zahl der Anmeldungen jene der Abmeldungen stets überstiegen, so war **2024 der Saldo erstmals negativ (-1.458)**: Auf eine Anmeldung kamen 2024 durchschnittlich 1,2 Abmeldungen.

Bei der Interpretation der relativ niedrigen Fluktuationsrate ist weiters zu berücksichtigen, dass zu Spitzenzeiten Leiharbeitskräfte in der Produktion unterstützen. Im Zeitraum 01.07.2023 bis 30.06.2024 wurden im Fachverband Fahrzeugindustrie durchschnittlich 3.461 Arbeitskräfte überlassen.⁷ Damit ist die **Fahrzeugindustrie** der Industriebereich mit der **mit Abstand höchsten Fremdpersonalquote**.¹

Das WIFO kommt in seiner Analyse⁵ ebenfalls zu dem Schluss, dass der „Beschäftigungsumschlag“ im Automotivbereich vergleichsweise gering ist. Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Abmeldungen von Beschäftigten Analysen des WIFO zufolge durch Pensionsantritte begründet.

Abbildung 2: Anzahl Anmeldungen, Anzahl Abmeldungen, Saldo An-/Abmeldungen, Fluktuationsrate im Automotivsektor 2011 bis 2024



Quelle: AMS Österreich

Hoher Lehrstellenandrang bei vielen automotiven Lehrberufen

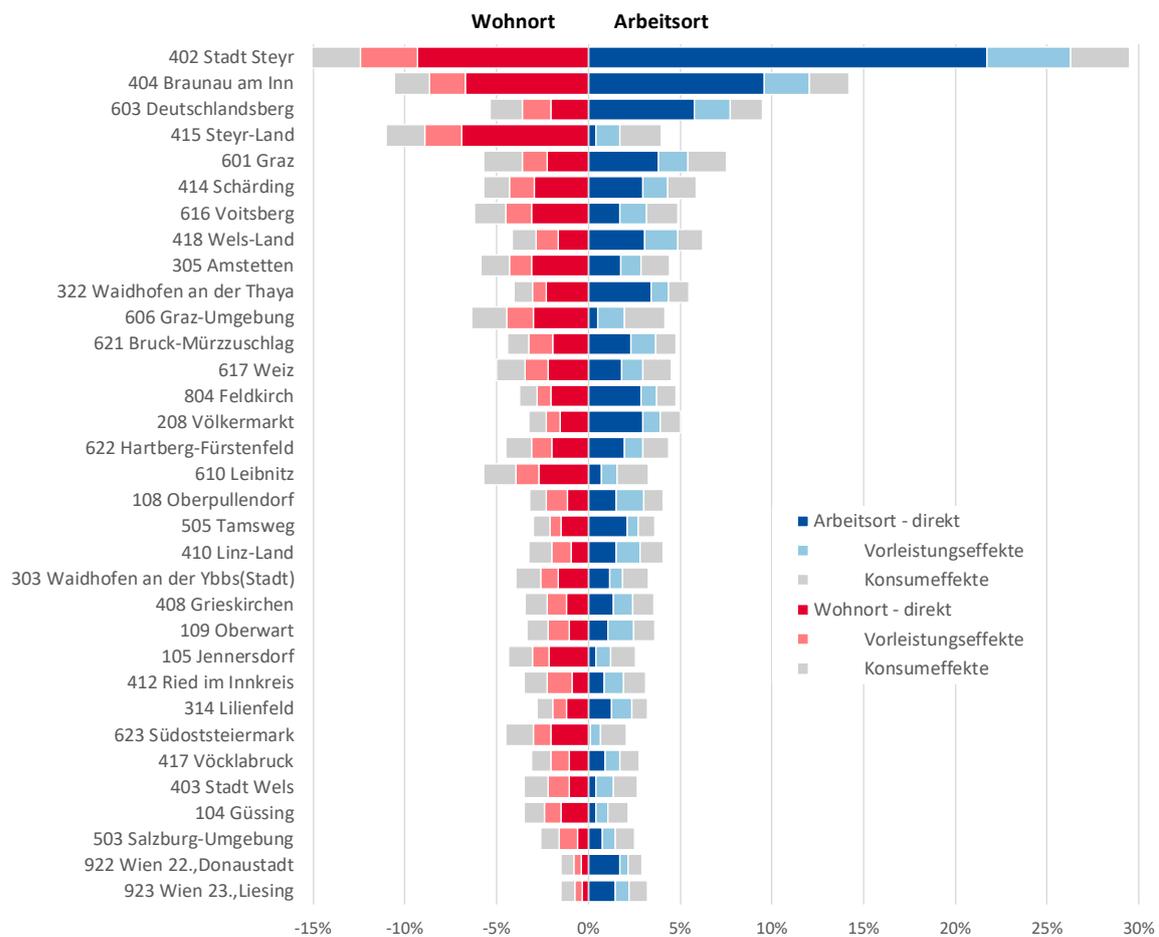
Der Automotivsektor bietet allerdings nicht nur Jobs, sondern auch Ausbildungsplätze. Im 1. Halbjahr 2025 waren durchschnittlich **1.500 Lehrlinge im Automotivsektor beschäftigt**.⁴ Bei denjenigen Lehrberufen, die am häufigsten in diesem Industriebereich ausgebildet werden, **überstieg im Jahr 2024 die Zahl der Lehrstellensuchenden die Zahl der offenen Lehrstellen bei weitem**. 919 Lehrstellensuchenden für die Lehrberufe Kraftfahrzeugtechniker_in, Metalltechniker_in, Elektrotechniker_in und Mechatroniker_in standen 470 offenen Lehrstellen gegenüber. Der Anteil an weiblichen Lehrstellensuchenden betrug dabei im Durchschnitt 7,2%.⁸

Automotivindustrie konzentriert sich auf einzelne Regionen in Oberösterreich und in der Steiermark

Ein Blick auf die Länder- und Bezirksebene lässt erkennen, dass die Bedeutung der strukturellen Transformation des Automotivsektors von großen regionalen Disparitäten zeugt: **Über 70% aller Beschäftigungsverhältnisse** im österreichischen Automotivsektor entfielen **im 1. Halbjahr 2025** auf die Bundesländer **Oberösterreich** mit rund 12.700 unselbständig Beschäftigten **und die Steiermark** mit knapp 11.600 Arbeitskräften. Der Anteil an der Gesamtbeschäftigung in diesen Bundesländern lag bei 1,9 bzw. 2,2%. Dabei konzentrieren sich ca. 9.500 Beschäftigungsverhältnisse im Automotivsektor **(28% von Gesamtösterreich) auf die Wohnbezirke Graz, Braunau und Steyr**.⁴

Die Kurzstudie des WIFO zeigt auf, dass diese **Branche** für den Arbeitsmarkt an den Unternehmensstandorten, aber **aufgrund von einpendelnden Arbeitskräften auch für angrenzende Regionen von hoher Relevanz** ist. In Abbildung 3 wird ersichtlich, dass sich der Anteil der Beschäftigten im Automotivsektor pro Bezirk je nach Wohn- und Arbeitsortperspektive zum Teil stark unterscheidet. Am Beispiel Steyr: Knapp 22% der Beschäftigten, die im Jahr 2019 in der Stadt Steyr arbeiteten, waren direkt in der KfZ-Herstellung tätig. Hingegen fanden sich nur 9% der Erwerbstätigen, die in Steyr wohnten, im Automotivsektor. Demnach pendelten die übrigen 13% aus umliegenden Bezirken wie Steyr-Land oder Amstetten ein.

Abbildung 3: Anteile des Automotivsektors an der Gesamtbeschäftigung: Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort in den stärksten KfZ-Bezirken, 2019



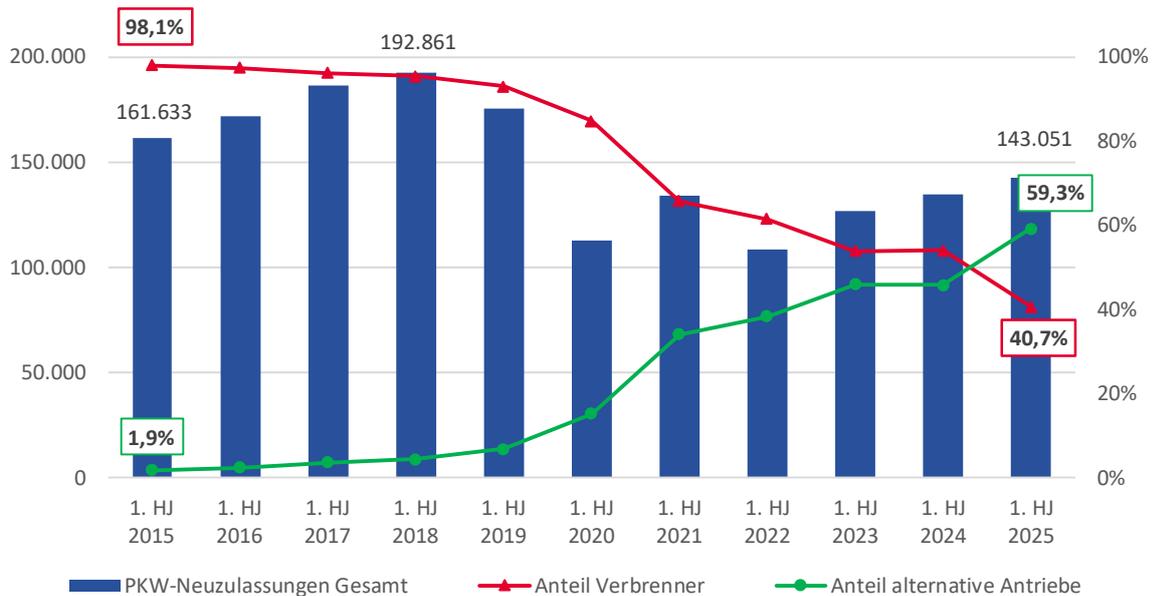
Quelle: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)

Europäische Rahmenbedingungen und Perspektiven

Ab 01. Jänner 2035 dürfen in der Europäischen Union keine PKW mit Verbrennungsmotoren (Diesel oder Benzin) mehr neu zugelassen werden⁹. Der Anteil an verkauften alternativ angetriebenen Neuwagen in Österreich ist in den letzten 10 Jahren stetig gestiegen. **Im 1. Halbjahr 2025 entfielen bereits fast 60% der rund 143.000 PKW-Neuzulassungen auf Elektro- und Hybridautos (+42% bzw. +34% ggü. Vorjahreszeitraum)**¹⁰ und überholten damit erstmals PKW mit konventionellen bzw. fossilen Antriebsarten. In derselben Periode 2015 war es noch lediglich ein Anteil von 1,9%.¹¹

Mit dem Strukturwandel in der Automotivbranche und der Elektrifizierung gehen auch **Veränderungen in den Kompetenzanforderungen** einher. Diese haben häufig einen zusätzlichen Qualifikationsbedarf zur Folge, um Mitarbeiter_innen zukunftsfit zu machen.² Besonders Fachkompetenzen für disruptive Technologien wie Cybersecurity, Robotik oder Künstliche Intelligenz gewinnen dabei immer mehr an Bedeutung.¹²

Abbildung 4: PKW-Neuzulassungen in Österreich Gesamt und Anteile an neu zugelassenen PKW mit Verbrennungsmotoren bzw. alternativen Antrieben, 1. Halbjahr 2015 bis 2025



Quelle: Statistik Austria

Auch hier wird ersichtlich, dass die beschriebenen Arbeitsmarktentwicklungen und Herausforderungen aufgrund ihrer Voraussetzungen nicht national oder gar regional begrenzt sind. Dies erfordert demnach auch **Maßnahmen auf europäischer Ebene**. So sieht der **Aktionsplan der Europäischen Kommission für Europas Automobilindustrie**, veröffentlicht im März 2025¹³, unterschiedliche Ansätze zur **Stärkung dieses Industriezweiges und zur Unterstützung von Arbeitskräften** vor. Dazu zählen zusätzliche finanzielle Mittel für technologische Entwicklungen, Anpassungen der Emissionsziele bis hin zu Sozialfonds für Arbeitnehmer_innen, die von Entlassung bedroht sind, oder sich weiterqualifizieren oder umschulen lassen wollen.

Am 25.6.2025 verabschiedete die Europäische Kommission zudem das „**Clean Industrial Deal State Aid Framework**“ (CISAF)¹⁴. Dieses Regelwerk ist bis 31.12.2030 in Kraft und unterstützt Mitgliedsstaaten bei der **Gestaltung von staatlichen Beihilfen zur Erreichung der Ziele des „Green Industrial Deals“**: die Ausrollung erneuerbarer Energiequellen, Entwicklung sauberer Technologien sowie die industrielle Dekarbonisierung. Für den Automotivsektor von besonderer Relevanz ist die Möglichkeit, die Produktion von Elektromotoren und deren Bauteilen staatlich zu fördern.

¹ Wirtschaftskammer Österreich (WKO): Österreichs Industriekennzahlen 2024, Wien im Juni 2025 [bsi-kennzahlen-2025.pdf](#)

² Fraunhofer Austria Research GmbH: Transformation der österreichischen Fahrzeugindustrie, Studie, Wien 2022. https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen_Fakten/2022_Fraunhofer_Austria_Studie_Transformation_der_%C3%B6sterreichischen_Fahrzeugindustrie.pdf

³ Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen: ÖNACE 2008/25 Wirtschaftsabt. C29. Herstellung von Krafträdern: ÖNACE 2008/25 Wirtschaftsklasse C3091; abweichende Definition vom Fachverband für Fahrzeugindustrie

⁴ AMS DataWarehouse mon_besch_alq

⁵ Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO): Bestandsaufnahme zum automotiven Bereich in Österreich, Kurzstudie zur Wertschöpfung und Beschäftigung, Wien im Februar 2024. <https://forschungsnetzwerk.ams.at/eLibrary/publikation/ams-forschungsberichte/2025/bestandsaufnahme-zum-automotiven-bereich-in-oesterreich.html#automotivsektor>

⁶ Fluktuation = Anmeldungen + Abmeldungen/2 x durchschnittlicher Beschäftigtenstand des Jahres 2024. Quelle: AMS DataWarehouse Betriebsmonitoring

⁷ Bundesanstalt Statistik Österreich: Arbeitskräfteüberlassung.

⁸ AMS DataWarehouse amb_Iststat

⁹ Europäisches Parlament: "Fit für 55: neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab 2035 emissionsfrei", Pressemitteilung vom 14.02.2023. <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20230210IPR74715/fit-fur-55-neue-pkw-und-leichte-nutzfahrzeuge-ab-2035-emissionsfrei>

¹⁰ Bundesanstalt Statistik Österreich: "5,9% mehr Pkw-Neuzulassungen im 1. Halbjahr 2025", Pressemitteilung vom 14.7.2025. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/07/20250709KfzNeuzulassungenJuni2025.pdf>

¹¹ Bundesanstalt Statistik Österreich: Kfz-Statistik.

¹² 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>

¹³ Europäische Kommission: "EU-Kommission legt Aktionsplan für Europas Automobil-Industrie vor", Pressemitteilung vom 05.03.2025. https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-legt-aktionsplan-fur-europas-automobil-industrie-vor-2025-03-05_de

¹⁴ Europäische Kommission: Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF). https://competition-policy.ec.europa.eu/about/contribution-clean-just-and-competitive-transition/clean-industrial-deal-state-aid-framework-cisaf_en

[Fachbegriffe und Definitionen](#)

[Arbeitsmarktdaten auf data.gv.at](#)

[weiterführende Informationen und Berichte](#)

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Arbeitsmarktservice Österreich, Abt. Arbeitsmarktforschung und Berufsinformation
Treustraße 35-43, 1200 Wien | ams.statistik@ams.at

Eva Auer, Vinka Mlakić
Wien, August 2025

**SPEZIAL
THEMA**
● ● ● ● ● ● ● ●
ZUM ARBEITSMARKT