

DIE ÖSTERREICHISCHE FAHRZEUGINDUSTRIE

innovativ, technologieoffen & nachhaltig



✓
- INTERNET
- LIVE CHAT
- MEDIA
- PHOTOS
- VIDEOS
- MUSIC

✓
- PEOPLE
- FORUMS
- SALE

✓
- PEOPLE
- FORUMS
- MAIL
- SHOP
- BUY
- SALE

11111
- CULTURE
- ECONOMIC
- FINANCE
- BUSINESS VIDEO
- BUSHESU
- MEANETWORK
- MUSIC
- PEDALUSIC
- FILMS
- SEARCH
- TUBETVMA
- NEWS/FINANCIALS
- NETWORKS NEWS
- MESSAGES

NEWS



CAM L3

P-3

INHALT

60°



Executive Summary	2
Intro, begriffliche Abgrenzung & Terminologie	6
Quo Vadis – Automobilwirtschaft	8
Was leistet die Branche für Österreich?	9
Wie tickt die Branche?	10
Wie nehmen Politik und Öffentlichkeit die Branche wahr?	11
Wettbewerbsfähigkeit und Technologieoffenheit	12
Antriebstechnologien	13
Digitalisierung	15
Chance Werkstoffe	15
Herausforderung Fachkräfte	16
Steuern und Abgaben	16
Notwendige Infrastruktur	17
Maßnahmenempfehlungen für einen wettbewerbsfähigen Mobilitätsstandort Österreich	18
Antriebstechnologien	20
Digitalisierung	20
Werkstoffe	21
Fachkräfte	21
Steuerpolitischer Rahmen	22
Infrastruktur	22



EXECUTIVE
SUMMARY

(001)

21,365

2,367

7,982

4,287

52,213

(002)

(005)

25,513

DIE FAHRZEUG- INDUSTRIE IST EINE LEITBRANCHE

Die Fahrzeugindustrie ist eine Leitbranche mit enormer Bedeutung für Innovation, Arbeitsplätze und Wohlstand in Österreich. Änderungen der Rahmenbedingungen haben gravierende Auswirkungen auf das Land und die Menschen, die hier leben.

DEN WETTBEWERB DER TECHNOLOGIEN ZULASSEN

Technologieoffenheit und eine Life-Cycle-Betrachtung müssen Grundpfeiler für politische Entscheidungen sein – das gilt vor allem bei der Mobilitäts-, Industrie-, Energie-, Umwelt- und Förderpolitik.

DIE BRANCHE LEISTET VIEL FÜR DIE MENSCHEN

Kaum eine andere Branche hat so viel für Innovation, Digitalisierung und Ökologisierung geleistet wie die Fahrzeugindustrie. Der daraus resultierende Mehrwert für die Menschen muss anerkannt und kommunikativer besser genutzt werden. Das Auto der Zukunft und die damit einhergehende Mobilität sind höchst attraktiv für die Nutzer und Nutzerinnen, sicher, komfortabel und gleichzeitig umweltfreundlich und nachhaltig.

BELASTUNGSSTOPP FÜR DIE INDIVIDUALMOBILITÄT

Verbotsmäßige Beschränkungen der individuellen Freiheit oder falsche Anreize, die den Mobilitätsbedürfnissen gerade der erwerbstätigen Bevölkerung widersprechen, sind nicht Teil einer zukunfts- und lösungsorientierten Mobilitätspolitik. Für eine wirksame Förderung nachhaltiger Mobilität braucht es eine ausschließlich nutzungsbezogene, verursachergerechte und faire Besteuerung bei gleichzeitiger Streichung aller besitzbezogenen Abgaben.

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES STANDORTES ENTSCHEIDET ÜBER DEN WOHLSTAND

Neben steuerlichen Maßnahmen bilden grundlegende Punkte wie Offenheit einer Volkswirtschaft, Bekenntnis zu gut gemachtem Freihandel, wettbewerbsfähigen Lohnkosten oder Innovationsfreude und Technologievernetzung sowie ein entsprechendes Angebot an direkter und indirekter F&E-Förderung das Fundament für eine wettbewerbsfähige Fahrzeugindustrie in Österreich.

DIE MOBILITÄTS-TRANSFORMATION FÜR KONSUMENTEN UND PRODUZENTEN ERMÖGLICHEN

Die Transformation der Individualmobilität zu nachhaltigen Technologien muss mit Hilfe steuerlicher Anreize beschleunigt werden – sowohl bei Konsumenten und Konsumentinnen als auch bei der Produktion. Anreize für die Anschaffung neuer emissionsarmer Fahrzeuge sowie zur Qualifizierung von Bestandpersonal und für die Forschung, Entwicklung und Erprobung neuer Technologien würden eine solche Beschleunigung bewirken. Ebenso wie eine der Investitionsprämie nachempfundene Incentivierung zur Ausweitung der Produktionskapazitäten für die Fertigung alternativer Antriebe, aufbauend auf digitalen Produktionsprozessen.



INTRO,
BEGRIFFLICHE
ABGRENZUNG &
TERMINOLOGIE

Österreichs Fahrzeugindustrie ist mit zahlreichen Sektoren der heimischen Volkswirtschaft eng verbunden. Die **Kernbranchen** (Automobilwirtschaft im engeren Sinn) umfassen die **Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugen** – dazu zählen sowohl Nutzfahrzeuge, PKW als auch Krafträder – und **Fahrzeugteilen (Mechanik, Elektronik, Software)**, den **Handel mit Fahrzeugen und Fahrzeugteilen** sowie die **Wartung und Reparatur**.

Die definitorische Abgrenzung¹ der **Fahrzeugindustrie im weiteren Sinn** berücksichtigt über die Kernbranchen hinaus auch alle Vorleistungen, sofern diese nicht bereits in die Herstellung von Fahrzeugen eingeflossen sind. **Ohne diese Vorleistungen** ließen sich Fahrzeuge nicht betreiben. Beispielsweise zählen hierzu **die Produktion und Distribution von Treibstoffen oder die Herstellung von Werkstoffen**. Hinzu kommen alle nachgelagerten wirtschaftlichen Aktivitäten, die es ohne Fahrzeuge nicht oder in dieser Form nicht gäbe. Damit gemeint sind beispielsweise **Fahrschulen, Taxibetriebe, Autovermieter und -versicherungen** sowie der **Straßenbau**.



QUO VADIS – FAHRZEUGINDUSTRIE

WAS LEISTET DIE BRANCHE FÜR ÖSTERREICH?

Die Fahrzeugindustrie steht für... ^{2/3}

Die Unternehmen der österreichischen Automobil- und Motorradwirtschaft leisten einen substanziellen Beitrag für den Wohlstand in Österreich: Im Geschäftsjahr 2018 erwirtschafteten sie einen **Bruttoproduktionswert von 48,3 Mrd. Euro**. Insgesamt steht dieser Wirtschaftsbereich für einen **Bruttoproduktionswert von mehr als 74 Mrd. Euro** – wenn direkte und indirekte Effekte entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und induzierte Effekte aus der Einkommensverwendung mitberücksichtigt werden. Die heimische Fahrzeugindustrie schafft damit **6,7 Prozent (direkt) bzw. 10,3 Prozent (insgesamt) des Bruttoproduktionswertes der gesamten heimischen Volkswirtschaft**.

...jeden 12. Euro, der in Österreich erwirtschaftet wird, und...

Ausgehend vom Bruttoproduktionswert lässt sich für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer ganzen Branche eine weitere aussagekräftige Kennzahl berechnen: die Bruttowertschöpfung (BWS). Zieht man vom Bruttoproduktionswert die heimischen und importierten Vorleistungen ab, dann steht die Automobil- und Motorradwirtschaft für **eine direkte BWS von 17,8 Mrd. Euro**. Dies entspricht einem Anteil von **5,1 Prozent an der heimischen Wirtschaftsleistung**. Einschließlich indirekter und induzierter Effekte erhöhen sich die Werte auf einen Betrag von **29,1 Mrd. Euro oder 8,5 Prozent der österreichischen BWS**. Das bedeutet: **Jeder zwölfte Euro, der österreichweit erwirtschaftet wird, lässt sich unmittelbar oder mittelbar auf die Fahrzeugindustrie zurückführen**.

Direkt und indirekt generiert jeder Euro, der in der Fahrzeugindustrie erwirtschaftet wird, weitere **0,64 Euro an Wertschöpfung** in anderen Branchen.

...für 355.000 hochwertige Arbeitsplätze sowie...

Die Mobilitätswirtschaft ist ein wichtiger Motor für hochwertige Arbeitsplätze in Österreich: 2018 waren insgesamt mehr als **184.000 Menschen** direkt in der Automobil- und Motorradwirtschaft **im engen Sinn** beschäftigt. Dies entspricht knapp 170.000 Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Der **Gesamteffekt** beläuft sich auf **über 355.000 Beschäftigte**, entsprechend 313.000 VZÄ.

Der **Vollzeitanteil der mit diesem Sektor zusammenhängenden Arbeitsplätze beträgt somit gut 88 Prozent**. Damit liegt die Fahrzeugindustrie deutlich über dem österreichischen Durchschnitt von 76 Prozent. Gemessen an der Zahl der **Erwerbstätigen in Österreich** beläuft sich der Anteil der Automobil- und Motorradwirtschaft auf 4,5 Prozent (direkt) bzw. **7,9 Prozent (total)**. Der Beschäftigungsmultiplikator erreicht 1,76 und liegt damit noch etwas höher als der Wertschöpfungsmultiplikator. Das zeigt: Die österreichische Automobil- und Motorradwirtschaft beschäftigt einen großen Anteil **höher- und hochqualifizierter Erwerbstätiger** bei **überdurchschnittlicher Bezahlung**.

...Erfolge auf den internationalen Märkten

Die **Exportquote der Mobilitätsindustrie** (Automobilwirtschaft und sonstiger Fahrzeugbau einschließlich Motorradwirtschaft) beträgt **mehr als 86 Prozent**. Daher hängt für die Branche sehr viel von der heimischen Wettbewerbsfähigkeit und vom Zugang zu internationalen Märkten ab – in positiver wie negativer Hinsicht.

Mehr als **jeder siebte Euro im Industriegüterexport** kommt aus der Mobilitätsindustrie. Diese herausragende Position auf den Exportmärkten wäre ohne permanente Anstrengungen zum Erhalt und Ausbau ihrer Technologieführerschaft nicht möglich. Der Anteil der Mobilitätsindustrie an den gesamten unternehmensinternen **Ausgaben für Forschung und Entwicklung** in Österreich beträgt **10,3 Prozent** und liegt damit doppelt so hoch wie der Anteil der Automobil- und Motorradwirtschaft an der Bruttowertschöpfung.

Die **besondere Sensibilität** der Branche für Veränderungen der **Produktions- und Wettbewerbsbedingungen** in Österreich bestätigt eine weitere Kennzahl: Mit einem **Anteil von 18,5 Prozent** am Bestand aller **ausländischen Direktinvestitionen** in der österreichischen Industrie ist die Mobilitätsindustrie dem harten internationalen **Standortwettbewerb** besonders stark ausgesetzt. In ausländischen Unternehmenszentralen wahrgenommene Veränderungen in der Standortattraktivität Österreichs können weitreichende Konsequenzen für Wertschöpfung und Beschäftigung hierzulande nach sich ziehen.

WIE TICKT DIE BRANCHE?

Die Fahrzeugindustrie ist (mehr als andere Branchen der österreichischen Wirtschaft) gekennzeichnet durch:

Hohe Wettbewerbsintensität und Internationalität

Die Fahrzeugindustrie ist weltweit tätig und trifft Investitions- und Standortentscheidungen zutiefst rational.

Hohe Attraktivität und **Wettbewerbsfähigkeit** des Wirtschaftsstandortes sowie eine Politik, die als „**mobilitätsfreundlich und technologieoffen**“ betrachtet wird, sind essenziell für Volkswirtschaften, die auf Wertschöpfung und Beschäftigung durch die Automobilbranche bauen wollen.

In den vergangenen Jahren sind **die Renditen auf den Heimmärkten europäischer Unternehmen gefallen**.

Kompensiert werden konnte dies nur durch Wachstum auf internationalen Märkten außerhalb Europas (insbesondere in Asien und Nordamerika). Die österreichische Fahrzeugindustrie profitiert von gut gemachten Handelsabkommen, es benötigt offene Märkte und fairem Wettbewerbsbedingungen. Denn je stabiler und planbarer dieser Handel ist, desto besser kann sich die Fahrzeugindustrie in Österreich entwickeln. Das ist auch deshalb bedeutend, da sie für eine **internationale Sichtbarkeit Österreichs** sorgen kann.

Veränderung und hoher Investitions- und Innovationsbedarf

Die Fahrzeugbranche **befindet sich in einem umfassenden Wandel**. Das Auto und die Mobilität der Zukunft bauen auf neuen herausfordernden Technologie-Stacks auf – Software, neue Antriebe, neue Materialien, künstliche Intelligenz sowie ein geändertes Mobilitätsverhalten und die damit verbundenen Bedürfnisse der Kunden. **Das alles erfordert derzeit außergewöhnlich hohe Investitionen in Forschung & Entwicklung und bedingt auch signifikante Abschreibungen bei Technologie-Verboten**. Dafür ist wiederum eine entsprechende **Kapitalstärke** notwendig, um das Erforschen und Umsetzen neuer Formen der Mobilität zu finanzieren.

Mit den Veränderungen bei der Mobilität ergeben sich neue Anforderungen und Möglichkeiten in der branchen- und technologieübergreifenden Forschung und Kooperation. Entscheidend für die Fahrzeugindustrie ist die **Vernetzung mit anderen wirtschaftlichen Sektoren**, zum Beispiel mit **5G-Netzbetreiber(n), Werkstoffspezialisten oder der Elektronikindustrie**. Das sollte in Forschungs-förderprogrammen abgebildet sein.

Planbarkeit und stabile Rahmenbedingungen

Die Fahrzeugindustrie ist eine „**Asset Heavy Industry**“ – bezogen auf Technologie- und Produktentwicklung, aber auch auf die Produktion selbst. Das ermöglicht einerseits eine gewisse Stabilität an bestehenden Standorten, darf aber andererseits nicht als Selbstverständlichkeit oder Standortgarantie missverstanden werden. **Planbarkeit und Stabilität der Rahmenbedingungen** (z.B. Steuerpolitik) spielen eine **überdimensional große Rolle**.

Zentrale Rolle einzelner Unternehmen außerhalb Österreichs

Die aktuelle **Diskussion** in Europa ist **stark geprägt** von den **Positionen einzelner Fahrzeughersteller (Original Equipment Manufacturer – OEM)**, die ihren Sitz außerhalb Österreichs haben. **Österreichische Betriebe sind Nischenplayer**. **Nicht alle europäischen Richtungsentscheidungen im Sinne der europäischen, sind automatisch auch im Sinne der österreichischen Fahrzeugindustrie**.

Laufende Effizienzsteigerungen als „Überlebensgrundlage“

In der **Branche** ist es **üblich**, im **Kunden-Lieferanten-Verhältnis** laufend Effizienzpotenziale in Form von sogenannten „**Give Backs**“ über eine degressive Preisgestaltung einzukalkulieren. Die Unternehmen **sind mit stetig sinkenden Margen und gleichzeitig (u.a. KV-Abschluss-bedingt) stetig steigenden (Personal-)Kosten zur Effizienzsteigerung verdammt**.

WIE NEHMEN POLITIK UND ÖFFENTLICHKEIT DIE BRANCHE WAHR?

Geht es um Konzerne oder die Fahrzeugindustrie, scheint (nicht nur) die österreichische Politik in einem „inneren Konflikt“ gefangen zu sein: **Große Unternehmensgruppen werden hochgeschätzt als wichtige Arbeitgeber, Investoren und Innovatoren** sowie als **Steuerzahler in Österreich**. Dies ist beispielsweise bei Neuinvestitionen und „Spatenstich“ sichtbar. Gleichzeitig wird der Begriff „Konzern“ in der öffentlichen Diskussion völlig zu **Unrecht als Synonym für vermeintlich negative Entwicklungen missbraucht** – ob bei Arbeitsbedingungen, Steuerleistungen oder im Umweltbereich.

Die Sensibilität für Klimaschutz und Nachhaltigkeit in der österreichischen Bevölkerung ist hoch. Deutlich geringer ist die Wahrnehmung der Leistung der Industrie in diesem wichtigen Zukunftsbereich. Das betrifft vor allem die Fahrzeugindustrie, die in der öffentlichen Einschätzung häufig mit Mythen und Unwahrheiten konfrontiert ist.

Mythen, Unwahrheiten und negatives „Framing“

Begriffe wie „SUV“ oder „Diesel“ wurden von einzelnen Interessengruppen zu Sündenböcken abgestempelt sowie politisch und medial ungleich schwerer gewichtet als die Beiträge der österreichischen Fahrzeugindustrie zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Sicherheit. Dabei wird die **öffentliche Diskussion weitgehend an den Fakten vorbeigeführt** –

die Leistungen der Unternehmen für Wohlstand, Lebensqualität und Arbeitsmarkt, ihre **Bereitschaft in den Standort, in F&E und damit die Zukunft des Landes zu investieren**, wird vielfach ausgeblendet, weil das nicht ins Narrativ mancher Lobbys etc. passt.

Dies (be-)trifft alle Menschen, die in diesen Unternehmen tätig sind. Und auch deren Eigentümer sowie die Entscheidungen, die sie treffen. Für alle Arbeitsplätze in der Automotive-Industrie gilt: Über den Fortbestand entscheiden zwei wesentliche Kriterien.

1. Die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes
2. Die wahrgenommene „Automotive-Freundlichkeit“ am Standort





WETTBEWERBS-
FÄHIGKEIT UND
TECHNOLOGIE-
OFFENHEIT

ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Die Industrie lebt permanente Innovation, nicht den Erhalt des technologischen Status quo. Entscheidend ist **die ökologisch richtige Ausrichtung** – und dabei **Wertschöpfung** und **Beschäftigung in Österreich zu halten, besser noch auszubauen**.

Wann und ob sich *eine* Antriebstechnologie durchsetzen wird, ist aus heutiger Sicht noch offen. Untersuchungen zeigen: Österreich verliert Bruttowertschöpfung bei einer **überhasteten und nicht technologieoffenen Umstellung auf alternative Antriebsarten**. Die nationale **Wertschöpfungstiefe verringert sich**, die **Abhängigkeit von Importen steigt**. **Beschäftigung** und **Wohlfahrt** gehen in Österreich **unweigerlich zurück**. Und: Der **ökologische Effekt bleibt** darüber hinaus in einer Gesamtbetrachtung aus.

Steigerung der Effizienz, Reduktion der Schadstoff-Emission

Die vergangenen 50 Jahre in der europäischen Fahrzeugindustrie waren geprägt von der **laufenden Steigerung der Effizienz der Antriebstechnik** und damit einhergehend der **Reduktion von emittierten Schadstoffen**. Insbesondere in den jüngsten 25 Jahren (Kyoto-Protokoll, Klimaabkommen von Paris) ist die CO₂-Effizienz von Antriebssystemen in den Mittelpunkt der Diskussion und auch der technischen Entwicklung gerückt. Mit dem „**Flottenziel**“ der EU (CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge) kam es 2009 zu einer überaus **ambitionierten und strengen Vorgabe der Europäischen Union**. Abgedeckt werden damit **allerdings nur die Emissionen des Antriebs** (tank-to-wheel), aber **nicht jene der Produktion und vorgelagerter Wertschöpfungsschritte oder der Entsorgung**. Diese verkürzte Sichtweise resultiert aus einem regionalen Fokus, vernachlässigt jedoch die erforderlichen weltweiten Handlungsnotwendigkeiten.

Die **europäische Gesetzgebung schließt durch die gewählte tank-to-wheel-Logik** und die dadurch ausgelösten Systemgrenzen die **Entwicklung und den Einsatz synthetischer Kraftstoffe de facto aus**. Die auf Produktion und Kraftstoff reduzierte Betrachtung suggeriert, dass bestimmte Formen der Mobilität keine CO₂-Emissionen verursachen.



Eine Frage der Primärenergieträger

Die Rahmenbedingungen für Antriebstechnologien von Fahrzeugen werden derzeit auf europäischer und nationaler Ebene neu gestaltet. Ein wesentlicher Meilenstein ist dabei die geplante Euro-7-Abgasnorm, die derzeit in Ausarbeitung und für den zukünftigen Einsatz von Verbrennungsmotoren entscheidend ist. Generell ist bei der Beurteilung von Antriebstechnologien die gesamte Wirkungskette des Energie- und Rohstoffeinsatzes zu berücksichtigen. Ausgeblendet wird etwa die begrenzte Verfügbarkeit von Energie aus erneuerbaren Energieträgern. Eine ADAC-Studie⁴ zeigt, dass **Elektrofahrzeuge erst mit Nutzung von regenerativem Strom eine deutlich bessere Treibhausgas-Bilanz aufweisen als alle anderen Antriebsarten**. Bei einem Strom-Mix hat das Erdgas-Auto die beste Treibhausgas-Bilanz.

Das **Beispiel Steiermark** belegt, wie hoch (und unrealistisch) der Investitionsbedarf für eine CO₂-neutrale Stromerzeugung ist. Bis 2030 bräuhete es neun weitere Kraftwerke am Verlauf der Mur, 125 weitere Windkraftanlagen zu je 4 MW und alle 25 Minuten eine weitere PV-Anlage. Die damit verbundenen behördlichen Genehmigungsverfahren und ihre Dauer zeigen die niedrige Realisierungschance dieses Szenarios auf.

Für eine weitsichtige Bewertung von Antriebstechnologien braucht es **Konzepte, die (unter Berücksichtigung von Energie-Mix, Lebensdauer, Verwertung von**

Altfahrzeugen, Speicherfähigkeit und -kapazität der Energie ...) eine Life-Cycle-Betrachtung ermöglichen.

Das wäre die Grundlage, um Antriebstechnologien und ihre CO₂-Footprints verantwortungsvoll einschätzen und bewerten zu können. Unbestritten ist, dass alle heute bekannten Technologien Effizienzpotenziale bei CO₂-Emissionen besitzen. An welchen Stellhebeln diese Potenziale angesiedelt sind, wie große diese Potenziale eingeschätzt werden und wie sie zu nutzen sind, ist hingegen äußerst unterschiedlich.

„You're not betting the shop on one technology“

Schwerpunkte und Vorgaben deuten aktuell darauf hin, dass die Politik einen **elektrischen Antrieb** (vorwiegend auf Basis von Batterietechnologie) als **Zukunftstechnologie bevorzugt**. Das ist aus **volkswirtschaftlichen** (Verlust an Wertschöpfung in Europa und Österreich), aber auch aus **ökologischen** (keine Life-Cycle-Betrachtung) und **technologischen** (kein Wettbewerb der Technologien als Innovationstreiber) **Gesichtspunkten nicht nachvollziehbar**.

Bevorzugt die Politik **eine bestimmte Technologie** und damit die Ausrichtung einer ganzen (noch dazu derart relevanten) Branche, wäre das **volkswirtschaftlich überaus risikoreich und innovationshemmend**. Ein betriebswirtschaftliches Risk-Management würde eine derart unsichere Strategie unter Einsatz derart hoher Ressourcen jedenfalls verhindern – für Unternehmen ist es gerade in Zeiten des Wandels die unattraktivste Variante, alles auf nur eine Technologie zu setzen. Das **„Unternehmen Fahrzeugindustrie“ beschäftigt in Österreich 355.000 Mitarbeiter** und ist dabei, all seine Ressourcen auf eine politisch vorgegebene Technologie setzen zu müssen.

Hinzu kommt, dass es sich um eine **Technologie handelt, in der die bestehenden europäischen und österreichischen Stärken nicht ausreichend zu Geltung kommen können** und deren **ökologischer Gesamteffekt ungewiss ist**.

Welcher Antrieb? – Im Idealfall ein Wettbewerb der Technologien

Neben der Bewertung der Stärken und Schwächen sowie der physikalischen Grenzen der einzelnen Technologien **müssen auch die ökonomischen und strukturellen Effekte berücksichtigt werden**. Inwieweit kann Europa (bei gegebener Kostenstruktur) in der Batterietechnologie überhaupt wettbewerbsfähig sein? Werden durch das Forcieren einzelner Technologien auch Abhängigkeiten Europas und Österreichs verstärkt? Die exportorientierte österreichische Fahrzeugindustrie sieht jedenfalls eine steigende Nachfrage nach allen Arten von CO₂-reduzierenden und nachhaltigkeitsfördernden Technologien aus Regionen außerhalb Europas.

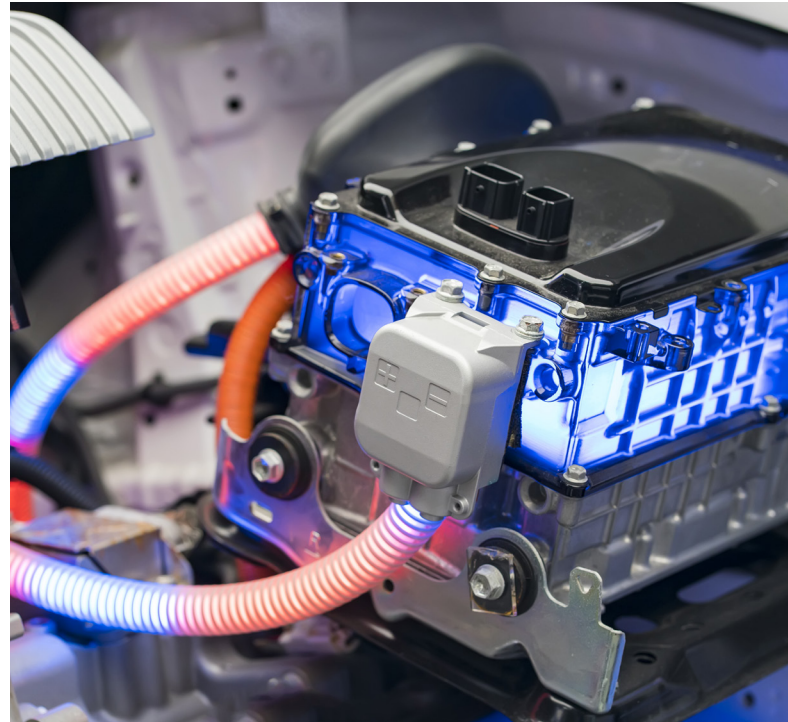
Sinnvoll ist zweifellos ein ausgewogener Mix und ein Pfad in Richtung Klimaziele, der sich die Stärken der verschiedenen Antriebssysteme zunutze macht. **Wettbewerb** (gerade jener der Technologien) **fördert Innovation**, versetzt Unternehmen in die Lage, ihre Stärken einzusetzen und auszubauen, und ermöglicht es ihnen, ihre Klimaziele rascher zu erreichen. Wegen der unterschiedlichen Einsatzgebiete wäre es zudem sinnvoller, die **Antriebstechnologien als sich ergänzende Konzepte zu verstehen – nicht als Widerspruch**.

Die **Frage der CO₂-Bilanz von Fahrzeugen** mit verschiedenen Antriebstechnologien kann **ohne die Frage nach der CO₂-Bilanz der Primärenergie und der Produktion** (insbesondere von Batterien) nicht beantwortet werden.



DIGITALISIERUNG

Nicht nur die Fahrzeugindustrie verändert sich, sondern auch das Fahrzeug selbst. Grund dafür ist der **verstärkte Einsatz von Automatisierung und Digitalisierung** in der **Produktion und im Vertrieb**. Die Nutzung von künstlicher Intelligenz wird in Zukunft zunehmend an Bedeutung gewinnen. Zugleich erfährt auch die technische Architektur des Produktes an sich grundlegende Neuerungen. Vor zwanzig Jahren waren die Eigenschaften des Fahrwerks, der Lenkung und des Motors im Blickpunkt. **Heute stehen digitale Funktionen immer stärker im Vordergrund: Assistenzsysteme** (Adaptive Cruise Control, Nachtsichtassistent), **digitale Anzeigesysteme** (Head-Up-Display, digitales Cockpit, Infotainmentsystem) oder auch **elektronisch gesteuerte Antriebssysteme** (Allradantrieb, Automatikgetriebe) führen einerseits zu einer zunehmenden Vielfalt kundenspezifischer Fahrzeugkonfigurationen, andererseits zu einer **steigenden Komplexität** der Fahrzeuge. Am Ende des Prozesses könnte eine **Fahrzeugproduktion der Losgröße 1** – nämlich das gänzlich kundenindividuelle Fahrzeug – stehen. Dafür sind **volldigitalisierte, cyberphysische Produktionsbedingungen notwendig**. Im **Ergebnis** werden hierbei moderne **Produktionshallen im Tandem** mit einer Vielzahl neuer, **hochqualifizierter Berufsbilder** in deren **Wertschöpfungsnetzwerk** auftreten.



CHANCE WERKSTOFFE

Um die **Gewichtszunahme durch veränderte Antriebe auszugleichen**, hat Leichtbau massiv an Bedeutung gewonnen. Schon die **kraftstoffeffiziente Optimierung von Motoren macht das Fahrzeug um durchschnittlich 50 kg schwerer**. Die **Batterie in Hybrid- oder Range-Extender-Fahrzeugen wiegt bis zu 150 kg mehr**. Rein **batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge haben ein Mehrgewicht von 250 kg** und mehr, da sehr große und schwere Batterieeinheiten aufgrund der geforderten Reichweite notwendig sind. Das stellt wiederum besondere Herausforderungen an den Werkstoff. Verschiedene Leichtbaumaterialien werden in diversen Fahrzeugklassen mit unterschiedlichen Antriebsarten eingesetzt.

Ein **Schlüssel zum Leichtbau ist die Multi-Material-Bauweise**. Dabei wird für jedes einzelne Element des Fahrzeugaufbaus jener Werkstoff ausgewählt, der die gestellten Anforderungen bei minimalem Gewicht erfüllt. Da die Karosserie nur etwa 35 Prozent des Gesamtfahrzeuggewichts ausmacht, reicht für effizienten Leichtbau eine Reduktion des Gewichts der tragenden

Struktur alleine nicht aus. Erfolgreiche Leichtbaukonzepte beruhen auf spezifischem Know-how in vielen Bereichen der Werkstoff- und Ingenieurwissenschaften und auf „systemischem“ Denken.

Leichtbau umfasst daher das **Gesamtpaket mit unterschiedlichen Kompetenz-Schwerpunkten** wie:

- Werkstoffe von hochfestem Stahl, Aluminium, Magnesium über Kunststoff bis zu Faserverbundmaterialien
- Produktentwicklung und -gestaltung: Bauweisen und Konstruktion
- Fertigungsverfahren, Fügetechnik und Additive Fertigung/3D-Druck
- Simulation: Materialmodellierung, Struktur- und Prozesssimulation, Optimierung

An den vielfältigen, für den Leichtbau notwendigen Kompetenzen hängt in der Wertschöpfungskette eine Vielzahl an Unternehmen aus den Sektoren der **Werkstoffindustrie, des Maschinen- und Anlagenbaus, der Fahrzeugproduzenten und -zulieferer** sowie der **F&E-Dienstleister**.

HERAUSFORDERUNG FACHKRÄFTE

Mit dem Wandel der Branche geht seit Jahren auch ein **Wandel der benötigten Qualifikationen und Kompetenzen in der Fahrzeugindustrie einher**. Die „**klassischen Fähigkeiten**“ für fachliche Kompetenzen in der Kfz-, der Metall- und der Elektrotechnik (und deren Schnittmengen) sowie persönliche und soziale Kompetenzen reichen heute nicht mehr. Gefragt sind vor allem „**digital skills**“ und damit verbundene Kompetenzen im Bereich **Data Science, Cyber Security, Cloud Computing, Software Engineering, Robotik sowie Elektronik und Mechatronik**. Die Chancen der digitalen Transformation gilt es somit auch konsequent im Bereich der dualen Ausbildung fortwährend zu implementieren.

Eine Branche investiert in ihre Fachkräfte

Die Unternehmen der Branche kooperieren eng mit Höheren Technischen Lehranstalten, Fachhochschulen und Universitäten. Nach wie vor hat **die Lehrausbildung einen hohen Stellenwert in der österreichischen Industrie**. Junge Menschen bekommen hier eine erstklassige Ausbildung mit besten Karrierechancen. Für die

Ausbildung **eines Lehrlings nimmt ein Industrieunternehmen im Schnitt rund 100.000 Euro** in die Hand. Auch sind Automotive-Unternehmen enger Kooperationspartner des Arbeitsmarktservice, wenn es darum geht, arbeitsuchende Personen durch Umschulung oder Weiterqualifizierung wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren.

Der Mangel an Fachkräften betrifft die Branche auf allen Ebenen. Ein regelrechter „**War for Talents**“ erschwert den Betrieben mittel- und langfristige Planungen. Gleichzeitig besteht die Sorge, dass die öffentliche Diffamierung des „Automobils“ junge Menschen von klassischen Studienrichtungen der Fahrzeugbranche zusehends fernhält. Durch den steigenden Stellenwert von Informations- und Kommunikationstechnologien in nahezu allen produzierenden Branchen, ganz besonders auch in der Fahrzeugbranche, ist der **Mangel an Absolventinnen und Absolventen IKT-naher Ausbildungen eine der zentralen Herausforderungen des Wirtschaftsstandortes Österreich**.

STEUERN UND ABGABEN

Die **Autoindustrie** ist seit Jahren mit neuen **regulatorischen Belastungen** und **ständig steigenden Abgaben konfrontiert**. Österreich befindet sich, was die **gesamte automotive Steuerbelastung** betrifft, im EU-Spitzenfeld, insbesondere bei der Besitz-Besteuerung. Der Besitz eines Kfz, also bevor man auch nur einen Kilometer gefahren ist oder CO₂ ausgestoßen hat, ist in Österreich im Vergleich zu den anderen EU-Ländern am **zweithöchsten besteuert**. Zusätzlich ist der Großteil der Steuern verbrauchsunabhängig, wodurch es auch **umweltpolitisch zu falschen Anreizen** kommt.

Enorme Belastung der Mobilität

Alleine die **bestehenden Abgaben im Bereich der Kraftfahrzeuge** betragen **mehr als 10 Mrd. Euro** (exklusive Umsatzsteuer, da nicht abgrenzbar) und machen damit **rund 10 Prozent des gesamten Steueraufkommens** aus.

- **Normverbrauchsabgabe (NoVa): 555 Mio. Euro**
Wurde in den letzten Jahren mehrmals erhöht. Ab Juli 2021 erfolgt eine Ausweitung auf Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen (z.B. Lieferwagen von Handwerkern) sowie bis 2024 eine stufenweise massive Erhöhung (Spitzensteuersatz steigt von 32 auf 80 Prozent).

- **Motorbezogene Versicherungssteuer: 2.533 Mio. Euro**
Wurde ebenfalls mit 1. Jänner 2021 erhöht. Ist eine reine Besitzsteuer, unabhängig von der tatsächlichen Nutzung.
- **Kraftfahrzeugsteuer: 56 Mio. Euro**
Betrifft Kraftfahrzeuge und Anhänger über 3,5 Tonnen. Fehleranfällige Bagatellsteuer mit hoher bürokratischer Belastung für Unternehmen, da sie für jedes Fahrzeug getrennt ermittelt werden muss. Ist wie die motorbezogene Versicherungssteuer unabhängig von der tatsächlichen Nutzung.
- **Mineralölsteuer: 4.480 Mio. Euro**
Die einzige verbrauchsabhängige Kfz-Abgabe, die zuletzt 2011 erhöht wurde. Diesel wird mit 39,7 Cent/Liter und Benzin mit 48,2 Cent/Liter unabhängig vom tatsächlichen Verkaufspreis besteuert.
- **Umsatzsteuer**
Beim Kauf des Kfz, bei Reparaturen und für die Be-tankung zu bezahlen. Die Mineralölsteuer fließt in die Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer mit ein, weswegen die Umsatzsteuer quasi eine Besteuerung der Steuer darstellt.

- **Vignette: 524 Mio. Euro**

Die Vignette stellt eine verbrauchsunabhängige Streckenbenutzungsgebühr dar und beträgt für PKW derzeit 92,50 Euro/Jahr.

- **LKW-Maut: 1.515 Mio. Euro**

Der Tarif der LKW-Maut ist sowohl verbrauchsabhängig als auch nach Emissionsklassen gestaffelt. Nachdem LKW allerdings zur Beförderung für jegliche Art von Gütern benötigt werden, bedeutet eine Maut-Erhöhung immer auch eine Verteuerung sämtlicher Güter und damit eine zusätzliche Belastung für Konsumenten.

- **Streckenmaut: 200 Mio. Euro**

Für bestimmte Streckenabschnitte müssen Kfz bis 3,5 Tonnen eine Streckenmaut entrichten.

- **Parkgebühren: 204,5 Mio. Euro** (nur Wien, Parkgebühren und Verkehrsstrafen. Für Rest-Österreich liegen keine Zahlen vor)

NOTWENDIGE INFRASTRUKTUR

Nur eine entsprechend ausgebaute **Verkehrsinfrastruktur** (Schiene, Straße oder Luftfahrt) **sichert** den Transport **lebensnotwendiger Güter**. Ebenso führen die steigende **Vernetzung** durch die **Digitalisierung** und der **technologische Wandel** zu neuen **Anforderungen an die Infrastruktur** und zu einem **Anpassungsbedarf bei den rechtlichen Rahmenbedingungen**.


Innovationen den Weg ebnen

Vorausschauendes Handeln und eine **frühzeitige Weichenstellung** ist im gesamten Themenkomplex der Infrastruktur essenziell. Eine moderne, gesamtheitliche Betrachtung und pro-aktive Gestaltung – unter Einbezug aller Faktoren des Gesamtverkehrs – sind unumgänglich. Dazu gehören einerseits sozioökonomische Themenfelder sowie Investitionen im Bereich der klassischen Infrastruktur, wie beispielsweise der **Ausbau von Tankstellen bzw. Ladestationen für alternative Antriebe**. Daneben ist es wichtig, sich im Rahmen der übergeordneten Raumplanung geeignete Standorte, Trassen, Flächen und Korridore für zukünftige Vorhaben zu sichern, die

im Bedarfsfall **rasch und unbürokratisch für Infrastrukturprojekte** genehmigt werden können. Gerade bei Innovationen sind **rechtliche Adaptierungen** (z. B. beim **autonomen Fahren**) **notwendig, um neuen Entwicklungen und Innovationen den Weg zu ebnen**. Außerdem eröffnet die **Digitalisierung** auch im Bereich der Infrastruktur Chancen: Durch die Integration modernster Informations- und Kommunikationstechnologie für den Verkehrssektor („Smart and Seamless Mobility“) ergeben sich **Effizienzpotenziale im Bereich Energie- und Verkehrsmanagement**.



#415900235



MASSNAHMEN-
EMPFEHLUNGEN
FÜR EINEN WETT-
BEWERBSFÄHIGEN
MOBILITÄTSSTANDORT
ÖSTERREICH

„ÖSTERREICH IST MOBILITÄT DER ZUKUNFT: DIE ÖSTERREICHISCHE FAHRZEUGINDUSTRIE SCHAFFT WERTE FÜR ÖSTERREICHS WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT – INDUSTRIELEISTUNG & ARBEITSPLÄTZE, TECHNOLOGIE & WISSEN“

- Es braucht ein klares Bekenntnis und eine **positive Kommunikationsstrategie der österreichischen Bundespolitik und Landesregierungen**, die den Stellenwert der Fahrzeugindustrie, die hohe Innovationskraft der Branche und die erzielten ökologischen Effekte würdigt.
- Idealerweise bildet sich der Stellenwert der Fahrzeugindustrie für Beschäftigung und Wohlstand in der Kommunikation mit vielen Stakeholdern ab. Gerade in Zeiten eines dynamischen und umfassenden Wandels einer Branche braucht es ein **investitionsfreundliches Klima**. Nur dann kann eine Volkswirtschaft von diesem Wandel profitieren. Dabei geht es auch um **kommunikative Signale an bestehende und potenzielle Investoren**. Hinzu kommen attraktive und planbare Rahmenbedingungen bei Kosten, qualifiziertem Personal, Infrastruktur, Steuern sowie F&E.
- Die **Innovationsleistungen der Branche sind** auch und insbesondere **im Bereich der Umwelt- und Klimaverträglichkeit** von Fahrzeugen **anzuerkennen**.³ Kaum einem anderen Wirtschaftsbereich ist es in den vergangenen zehn Jahren gelungen, den ökologischen Impact seiner Produkte derart zu optimieren. Die Branche als „Öko-Sünder“ abzustempeln, ist nicht nur faktisch falsch, es ist auch volkswirtschaftlich verantwortungslos.
- **Mobilitätspolitik** muss als **zentrales Element der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik gestaltet werden**, deren Zielsetzungen gleichzeitig die Leitlinien für die Weiterentwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie bilden sollen.
- Eine aktive Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist eine **Chance für technologische und wirtschaftliche Impulse in der gesamten österreichischen Wirtschaft**. Daran sind auch FTI-Schwerpunkte festzumachen. Forschungsförderung muss Vernetzungen mit anderen Sektoren (bspw. mit 5G-Netzbetreibern) unterstützen. Ebenso im Fokus stehen müssen wichtige Enabling Technologies, Digitalisierung der Entwicklungsprozesse sowie der Einsatz von künstlicher Intelligenz und autonomes Fahren.
- Gerade jene **Produktsegmente**, auf die viele österreichische Unternehmen ihren Fokus gelegt haben, sind vielfach **Innovationstreiber für andere Bereiche** – beispielsweise beim autonomen Fahren. Der **Schwerpunkt auf Premium-Fahrzeuge** ist primär den kostentechnischen und steuerlichen Rahmenbedingungen in Österreich geschuldet. Sie pauschal zu verdammen wäre auch in technologischer Hinsicht überaus kurzfristig.
- **Bekenntnis zu fairem internationalen Handel und Umsetzung von fairen Freihandelsabkommen:** Österreich als massiv exportorientierte Volkswirtschaft profitiert ganz besonders vom Abbau von Handelsbarrieren. Nicht zuletzt durch die Erschließung weltweiter Märkte durch die heimische Fahrzeugindustrie. Es gilt immer zu berücksichtigen: Wachstum findet zunehmend außerhalb Europas statt.

ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Technologieoffene Ausgestaltung von Standort-, Umwelt- und Forschungspolitik: Die Umstellung der Primärenergie von fossilen auf regenerative Quellen kann nur schrittweise erfolgen. Während der Umstellungsphase müssen daher **alle Wege technologieoffen bzw. technologieneutral** beschritten werden. Eine kurzsichtige Bevorzugung einzelner Technologien ist ein volkswirtschaftliches Risiko und verringert die Innovationskraft durch Wettbewerb.

Die Ausgestaltung der Euro-7-Abgasnorm ist ein wichtiger Meilenstein, um das Potenzial des hybridisierten Verbrennungsmotors für die nachhaltige Mobilität zu sichern und zu maximieren. Der gegenwärtige Schritt in der Findung von herausfordernden Abgaszielen in der Advisory Group on Vehicle Emission Standards (AG-VES), die zu praktisch emissionsfreien Verbrennungsmotoren im realen Betrieb führen wird, zeigt einen für Umwelt und Wirtschaft ambitionierten europäischen Weg auf. Um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen

Fahrzeugindustrie zu wahren, muss sich die österreichische Politik für eine solche technologisch und wirtschaftlich sinnvolle technologieoffene Ausgestaltung stark machen. Jedenfalls benötigen Unternehmen eine bestmögliche Begleitung bei den resultierenden Übergangsprozessen – sowohl in der Produktion, Forschung und Entwicklung sowie auch im Ausbau von Infrastruktur und Anlagen.

- **Life-Cycle-Betrachtung** muss die Basis einer ökologisch verantwortungsvollen Bewertung verschiedener Antriebskonzepte sein.
- **Der Fokus muss auf bestehende Stärken der Unternehmen gerichtet werden**, damit Optimierungspotenziale für einzelne Antriebstechnologien genutzt werden können.
- **Wasserstoff-Technologie muss als Chance erkannt und genutzt werden.** Hier hat Österreich die Chance, zum Innovations-Führer zu wachsen. Dafür notwendig ist die rasche **Umsetzung der „Wasserstoff-Milliarde“**.

DIGITALISIERUNG

Die **europäischen Autohersteller und ihre Zulieferer stehen im weltweiten Wettbewerb**. Um dort bestehen zu können, bedarf es ausgefeilter Differenzierungsstrategien. Die Digitalisierung des Fahrzeuges ist eine Chance, um **Alleinstellungsmerkmale** zu definieren und damit ein **unverwechselbares europäisches Produktangebot zu schaffen**. Einerseits verspricht **digitale Exzellenz** viele positive Wirkungen für den Kundennutzen und die Verkehrssicherheit. Eine weitere zentrale Bedeutung kommt dem Thema **Datensicherheit** zu, und zwar sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als auch auf den Schutz der Privatsphäre der Fahrzeugnutzer. Für beide Aspekte braucht es standort- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen, welche die Herausbildung solcher Alleinstellungsmerkmale unterstützen: Angefangen von der **Bereitstellung von „regulatory sandboxes“ und „innovation test beds“** über die **Förderung digitaler Services** (vgl. Kartendienste) bis zu einer **raschen, widerspruchsfreien und anreizkompatiblen Regulierung** der Datensammlung und -nutzung ist die **Politik gefordert, optimale Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der europäischen und österreichischen Fahrzeugindustrie zu schaffen**.

- Die Herausbildung europäischer Alleinstellungsmerkmale darf nicht an einer mangelnden **Verfügbarkeit** entsprechender **Intermediärgüter** (z.B. Prozessoren)

und der zu ihrer Herstellung **erforderlichen Kompetenzen** scheitern. Nach Maßgabe der „Trilokations-Hypothese“ stellt sich ein dauerhafter Wettbewerbsvorsprung dort ein, wo Forschung & Entwicklung, Produktion und Markteinführung räumlich zusammenfallen. Die Standortpolitik ist gefordert, sich gezielt um die **Ansiedlung von Produktionsstätten** für solche Intermediärgüter mit komplementären Eigenschaften zu bemühen. Dabei sind gezielt kompetitive Konzepte wie digitale Fabrikhallen in Verbindung mit einer stabilen Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen und einem hohen Schutzniveau für immaterielle Assets zu verfolgen. Zusätzliche Beschäftigungsperspektiven entstehen vor allem im wissens- und logistikintensiven Wertschöpfungsnetzwerk solcher Produktionsstätten, aber kaum in der physischen Produktion an sich.

- Die **Komplexität** und damit die Reparaturintensität von Fahrzeugen **unterliegt zwei gegenläufigen Entwicklungen: Alternative Antriebskonzepte verringern, die Digitalisierung erhöht sie**. Es ist daher besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass sich der ohnedies schon bestehende, gravierende Rückstand in der Produktivitätsentwicklung bei Werkstattleistungen nicht noch weiter vergrößert. Hierzu bedarf es einer raschen **Weiterentwicklung des Berufsbildes des Kraftfahrzeugelektrikers** und weiterer Lehrberufe im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik.

WERKSTOFFE

Der Industriestandort Österreich weist aufgrund seiner ausgeprägten Werkstoffkompetenz eine international herausragende Position im Leichtbau auf. Zahlreiche Leitbetriebe sind global führend in den Bereichen Stahl, Aluminium, Kunststoff und Faserverbundwerkstoff. **Diese Betriebe der Grundstoffindustrie sind die Basis der intensiv verflochtenen Wertschöpfungsketten der Fahrzeugindustrie und von den Rahmenbedingungen der Energie- und Umweltpolitik stark abhängig. Die Bedeutung dieser Leitbetriebe auch für den Fahrzeugindustriestandort Österreich muss besonders betont werden.**

- Zur Sicherung dieser Position ist die **Weiterentwicklung der Ausbildungsstrukturen im Schul- und Hochschulbereich** sowie von spezifischen For-

schungsförderungsprogrammen und Forschungsinfrastrukturen im universitären und außeruniversitären Bereich in Österreich notwendig.

- Die werkstoffübergreifende Zusammenarbeit ist ein Schlüsselthema. Die Innovationskraft im Wertschöpfungsnetzwerk Leichtbau soll durch **Kooperationsprojekte im Rahmen der relevanten Clusterstrukturen** insbesondere in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark entsprechend weiter ausgebaut und gestärkt werden. Die Plattform **“Austrian Advanced Lightweight Technology” (A2LT)** bündelt die Kompetenzen der österreichischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen im Themenbereich Leichtbau.

FACHKRÄFTE

In Politik und Medien braucht es eine positiv besetzte Kommunikation über die österreichische Fahrzeugindustrie und ihre Technologien. Als wichtiger Teil der Lösung für moderne und klimaverträgliche Mobilität. Dieses Wissen muss sich auch bei der **Bildungs- und Berufswahl junger Menschen wiederfinden.**

- **Notwendig ist eine enge und strukturell verankerte Abstimmung** zwischen Schulen (insbesondere HTL) bzw. Hochschulen und der Fahrzeugindustrie, um Aktualität und Zukunftsrelevanz der vermittelten Bildungsinhalte sicherzustellen.
- **Österreich braucht eine MINT-Offensive, die bereits in der Elementarstufe startet**, um die Zahl der Absolventinnen und Absolventen in den technisch-naturwissenschaftlichen Ausbildungsrichtungen zu steigern. Gestärkt werden müssen zudem die Bereiche Data Intelligence, Data Security, Software.

- **Betriebe müssen ganzheitlich unterstützt** werden, wenn sie ihren Beschäftigten **Weiterbildung** in den Bereichen ermöglichen, die für die Fahrzeugindustrie an Bedeutung gewinnen.
- Die **Lehrausbildung** gerade auch für technikaffine und leistungsorientierte Jugendliche attraktiv machen, z.B. durch eine qualitätsvolle Einstiegsphase oder durch Lehre mit oder nach Matura.



STEUERPOLITISCHER RAHMEN

Eine Überarbeitung des steuerpolitischen Rahmens, hin zu einer **deutlich nutzungsabhängigeren Besteuerung** schafft **faire Rahmenbedingungen** und bringt Verursachergerechtigkeit.

- Damit verbunden ist unter anderem auch die Forderung nach einer **deutlichen Reduktion bzw. Abschaffung der NoVa**.
- Um die **moderne Autoindustrie 4.0 in Österreich zu fördern**, ist die **Einführung einer Investitionsprämie für die Autoindustrie** für die Bereiche Digitalisierung und Ökologisierung zielführend und kann zusätzlich durch eine **Ökologisierungsprämie für Käufer** flankiert werden. Diese kann beispielsweise so ausgestaltet werden, dass Konsumenten, die ihr altes Auto gegen ein deutlich umweltfreundlicheres eintauschen (Senkung des CO₂-Ausstoßes um mindestens 30 Prozent), eine Ökologisierungsprämie von **3.000 Euro erhalten**.

INFRASTRUKTUR

Der Ausbau von **zukunfts-fester Infrastruktur und flächendeckender Multimodalität** ist unumgänglich für eine erfolgreiche Fahrzeugindustrie. Im Bereich der Technologie ist die **Technologieneutralität, Transparenz** und die **Effizienz von Kostenwahrheit** ausschlaggebend. Eine **moderne Raumordnung** soll dabei als unterstützendes (**Lenkungs-**) **Instrument für intelligente Verkehrs- und Siedlungspolitik** dienen. Schließlich sind auch **Investitionen in Forschung und Entwicklung** eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Fahrzeugindustrie in Österreich.

Konkret gilt es hierbei zwei strategische Handlungsfelder zu beachten:

- **Verantwortung für die Zukunft übernehmen**
Schon heute müssen die Weichen für morgen gestellt werden: Eine **Überarbeitung des Gesamtverkehrsplans von 2012**, der Ziele und Leitlinien wiedergibt und proaktiv gestaltet ist, ist daher unumgänglich. Ebenso müssen die **rechtlichen Rahmenbedingungen** für Innovationen, wie autonomes Fahren, die vielfältiges Potenzial für die Optimierung des Verkehrssystems bringen, geschaffen werden. Im gesamten Prozess gilt es dabei **Bürokratiehürden abzubauen** und Initiativen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (u.a. Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren) zu setzen.

- Letztlich müssen aber auch die **vielen österreichischen Arbeitsplätze in der Fahrzeugindustrie und den mit ihr verbundenen Sektoren** durch eine Anpassung des steuerpolitischen Rahmens **erhalten bleiben**. Insbesondere darf keine Verschlechterung beim Sachbezug und Pendlerpauschale geschaffen werden und darüber hinaus ist eine Anpassung des seit 2008 nicht angehobenen Kilometergeldes notwendig. Da die Anschaffung von Hybrid-Modellen und Elektrofahrzeugen oftmals mit hohen Kosten verbunden ist, wird auch eine Anpassung der seit 2005 gleichbleibenden Luxustangente in der Höhe von 40.000 Euro empfohlen.

- **Durch Vernetzung den Fortschritt stärken**
Die Digitalisierung birgt im Bereich der Infrastruktur großes Effizienzpotenzial. Dabei sollten vor allem modernste **Informations- und Kommunikationstechnologien** für den Verkehrssektor („Smart and Seamless Mobility“) zum Einsatz kommen, um die **Optimierung bei Energie- und Verkehrsmanagement** voranzutreiben. Dazu gehören vor allem auch der lückenlose Ausbau der **digitalen Infrastruktur (5G-Mobilfunknetz, schnellere Datenleitungen)** und ein großflächiger **Ausbau für Ladeinfrastruktur alternativer Antriebstechnologien**. Ebenso kann vorhandene Infrastruktur mit innovativen Nutzungsmustern gekoppelt werden. Zum Beispiel durch die Integration von Wasserstoff in den Energiesektor, die Nutzung der Power-to-Gas-Technologie oder auch für Ansätze der CO₂-Abscheidung und -Verwendung (Carbon Capture and Utilization, CCU). Im Sinne des europäischen Gedankens ist auch die Vereinheitlichung technischer Standards EU-weit anzuraten, neben den Fahrzeugklassen etwa auch Mautsysteme.



QUELLVERZEICHNIS:

1. Economica (2013): Leitbranche Automobilwirtschaft – Volkswirtschaftliche Leistung, fiskalischer Beitrag und innovative Dynamik, Studie im Auftrag des Arbeitskreises der Automobilimporteure Österreichs in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs und dem Bundesgremium des Fahrzeughandels, Wien.
2. Council 4 (2019): Auf der Siegerstraße bleiben. Automotive Cluster der Zukunft bauen, Studie im Auftrag des BMVIT, Wien. sowie Economica (2018): Der ökonomische Fußabdruck der Motorradwirtschaft in Österreich. Update. Studie im Auftrag der arge2Rad Austrian Motorcycle Association, Wien.
3. Economica (2016): Leitbranche Automobilwirtschaft – Innovative Leistungen im Bereich der Umwelttechnologien, Studie im Auftrag des Arbeitskreises der Automobilimporteure in der Industriellenvereinigung in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs, dem Bundesgremium des Fahrzeughandels und der Bundesinnung der Kraftfahrzeugtechniker, Wien.
4. Klima-Studie: Elektroautos brauchen die Energiewende [26.08.2019]

Dieses Aktionspapier wurde von der IV-Task Force „Fahrzeugindustrie“ erarbeitet.

WIR DANKEN DEN MITGLIEDERN FÜR IHRE WERTVOLLEN IMPULSE

- DI Günther **Apfalter**, MAGNA International Europe GmbH
- DI Herbert **Eibensteiner**, voestalpine AG
- Georg **Knill**, Präsident Industriellenvereinigung (IV), Rosendahl Nextrom GmbH
- Prof. Dr. DI Helmut **List**, AVL List GmbH
- DI Georg **List**, MBA, AVL List GmbH
- DI F. Peter **Mitterbauer**, MBA, Vizepräsident Industriellenvereinigung (IV), Miba AG
- DI Stefan **Pierer**, PIERER Mobility AG



www.iv.at



IMPRESSUM

Vereinigung der Österreichischen Industrie (Industriellenvereinigung)
Schwarzenbergplatz 4, 1031 Wien
Tel.: +43 1 711 35 - 0
newsroom@iv.at, www.iv.at

zvr.: 806801248, livr-n.: 00160, EU-Transparenzregister Nr.: 89093924456-06
Vereinszweck gemäß § 2 Statuten: Die Industriellenvereinigung (IV) bezweckt, in Österreich tätige industrielle und im Zusammenhang mit der Industrie stehende Unternehmen sowie deren Eigentümer und Führungskräfte in freier und demokratischer Form zusammenzufassen, ihre Interessen besonders in beruflicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene zu vertreten und wahrzunehmen, industrielle Entwicklungen zu fördern, Rahmenbedingungen für Bestand und Entscheidungsfreiheit des Unternehmertums zu sichern und Verständnis für Fragen der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung zu verbreiten. Die verwendeten Bezeichnungen beziehen sich auf alle Geschlechter gleichermaßen.

Für den Inhalt verantwortlich: Industriellenvereinigung
Kontakt & Koordination: Patrick Grabher, Gernot Pagger, Christian Helmenstein,
Joachim Haindl-Grutsch, Dominik Futschik
Grafikdesign: Petra Matovic, Nina Mayrberger, designundzwanzig OG
Fotocredits: AdobeStock

Wien, im Mai 2021