

Wolfgang Wöhl, Petra Ziegler

Eine Kurzanalyse zu den Arbeitsmarkttrends im Berufsbereich »Maschinenbau, Kfz, Metall« des des AMS-Berufslexikons (www.ams.at/berufslexikon) – Update März 2023

Die gesellschaftlichen und politischen Veränderungen der letzten Jahre, die mit dem Auftreten und den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Krise im Jahr 2020 begannen und sich u. a. mit dem Krieg in der Ukraine seit 2022 fortsetzen, führten zu einer krisenhaften und starken Schwankungen ausgesetzten Wirtschaftsentwicklung, die durch hohe Inflationsraten, eine starke Verteuerung von Energie, eine ungewisse Entwicklung der Rohstoff- und Zuliefermärkte und wiederkehrende Lieferkettenschwierigkeiten gekennzeichnet ist. Dem stärksten Konjunkturreinbruch der letzten Jahrzehnte folgte ab 2021 eine deutliche Erholung der heimischen Wirtschaft; für 2023 wird jedoch mit einer nahezu stagnierenden wirtschaftlichen Entwicklung gerechnet, die Inflation wird voraussichtlich weiterhin deutlich über den langjährigen Mittelwerten liegen.¹

Im vorliegenden FokusInfo² wird, mit Stand März 2023, zunächst ein Blick zurück auf die Entwicklung im Berufsbereich »Maschinenbau, Kfz, Metall« geworfen. Basierend auf aktuellen Prognosen und unter Einbeziehung schon seit längerem bestehender Megatrends, so v. a. Digitalisierung, demographischer Wandel, Transformation der Wirtschaft in Richtung einer größeren Nachhaltigkeit (Eindämmung

der menschengemachten Einflüsse auf den Klimawandel), werden die voraussichtlichen Entwicklungen in diesem Berufsbereich skizziert.

Beschäftigte, Rückblick auf die Corona-Krise

Die zahlreichen derzeit bestehenden Unsicherheiten lassen es momentan kaum zu, verlässliche Prognosen zur mittelfristigen Entwicklung der Wirtschaft zu erstellen. Zum besseren Verständnis der aktuellen Situation soll der Blick auf die Entwicklung der Beschäftigung der letzten zehn Jahre längerfristige Trends aufzeigen und die grundlegende Variabilität bzw. Stabilität der Beschäftigung im Jahresverlauf verdeutlichen. Mit der Entwicklung ab dem Jahr 2020 lässt sich auch erkennen, welchen Einfluss eine plötzlich auftretende Krise auf die Zahl der MitarbeiterInnen in den Betrieben haben kann.³

Im Verlauf der letzten zehn Jahre konnten alle drei Teilbranchen dieses Berufsbereiches Beschäftigtenzuwächse verzeichnen. Im Maschinenbau wurden die meisten neuen Stellen geschaffen, Ende 2022 wurde der bisherige MitarbeiterInnenhöchststand aus dem Vorkrisenjahr 2019 deutlich übertroffen. In der Kfz-Branche kam es 2017 und 2018 zu einer starken Zunahme der Beschäftigten, die Corona-Krise führte dann zu einem moderaten, aber anhaltenden MitarbeiterInnenrückgang. Verhaltener, aber ebenso positiv, verlief die Entwicklung im Bereich der Metallerzeugung und -bearbeitung, das Vorkrisenniveau an MitarbeiterInnen wurde im 2. Halbjahr 2022








Fortsetzung →

¹ Veränderungen des realen BIP gegenüber dem jeweiligen Vorjahr: 2020: -6,5 Prozent; 2021: +4,6 Prozent; 2022: +5,0 Prozent; Schätzung der EU-Kommission für 2023: +0,5 Prozent. www.oenb.at/isaweb/report.do?jsessionid=83C722F3DC0834071621992EC922F7DA?report=10.8 [16.3.2023]. Verbraucherpreisindex 2022: 8,3 Prozent; Schätzung für 2023: 6,5 Prozent. www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=70456&mime_type=application/pdf [22.2.2023].

² Diese Kurzanalyse wurde vom Wiener Institut für Arbeitsmarkt- und Bildungsforschung (WIAB; www.wiab.at) im Auftrag der Abt. Arbeitsmarktforschung und Berufsinformation des AMS Österreich erstellt. Der Kurzanalyse liegt der Gesamtbericht »Arbeitsmarktaussichten für die 15 Berufsbereiche im AMS-Berufslexikon – Update März 2023« zugrunde (www.ams-forschungsnetzwerk.at/deutsch/publikationen/BibShow.asp?id=13798).

³ Von zahlreichen Unternehmen wurde in den Corona-Krisenjahren Kurzarbeit eingesetzt, um MitarbeiterInnen im Betrieb zu halten, Wirtschaftshilfen kompensierten in vielen Fällen einen Teil der Verluste; ohne diese unterstützenden Maßnahmen wären in vielen Branchen deutlich negativere wirtschaftliche und Beschäftigungseffekte aufgetreten.

Weiterführende Links & Downloads

-  [AMS-Berufslexikon](#)
-  [AMS-Studie: »Arbeitsmarktaussichten für die 15 Berufsbereiche im AMS-Berufslexikon – Update März 2023«](#)
-  [AMS-Arbeitsmarktdaten](#)
-  [AMS report 120/121: Die Transformation der Arbeits- und Berufswelt. Nationale und internationale Perspektiven auf \(Mega-\)Trends am Beginn des 21. Jahrhunderts](#)
-  [AMS info 267: Ökologisierung, Strukturwandel und Arbeitsmarkt. Eine globale Perspektive auf die Green Economy](#)
-  [Wiener Institut für Arbeitsmarkt- und Bildungsforschung \(WIAB\)](#)
-  [Online-Archiv der Reihe FokusInfo](#)

Weitere interessante Volltext-Publikationen zum Thema finden Sie unter Verwendung selbstgewählter Stichworte in der E-Library des AMS-Forschungsnetzwerkes: [Bibliographische Suche](#)

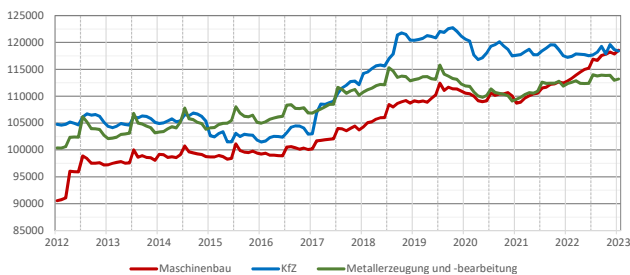
www.ams-forschungsnetzwerk.at

... ist die Internet-Adresse des AMS Österreich für die Arbeitsmarkt-, Berufs- und Qualifikationsforschung

Medieninhaber und Herausgeber: AMS Österreich, Abt. Arbeitsmarktforschung und Berufsinformation, A-1200 Wien, Treustraße 35–43
Die in den FokusInfos geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

wieder erreicht. Der Frauenanteil an den Beschäftigten beträgt zwischen 16,4 und 20 Prozent.⁴

Abbildung: Unselbständig Beschäftigte in der Metalltechnischen Industrie und der Kfz-Herstellung (inklusive Reparatur und Wartung), ab 2012



Quelle: www.dnet.at/bali [9.3.2023], eigene Darstellung

Die Metalltechnische Industrie erlebte im Jahr 2020 einen Produktionsrückgang um 10,6 Prozent, der mit Hilfe eines überdurchschnittlichen Wachstums um über 20 Prozent im Jahr 2021 mehr als ausgeglichen werden konnte. Deutlich stärkere Abwärtstendenzen musste die heimische Kfz-Branche im Jahr 2020 hinnehmen: Es wurden rund 50.000 Pkw und 5.500 Lkw weniger erzeugt als 2019,⁵ der Import von Kfz nahm um fast ein Drittel ab; die Produktionssteigerungen im Jahr 2021 reichten noch nicht aus, um das Vorkrisenniveau wieder zu erreichen.⁶

Die Branche sieht sich mit einer Reihe unmittelbarer Herausforderungen sowie mittel- und langfristiger Veränderungen konfrontiert: Schwierigkeiten bereiten derzeit sowohl die Verfügbarkeit als auch die zum Teil deutlich gestiegenen Preise von Vormaterialien (z.B. Eisen und Stahl), die hohen Energiekosten wie auch der schon länger bestehenden Defizite hinsichtlich der Deckung des Fachkräftebedarfes.

Ausblick

Die Integration von Maschinenbau und elektronischen Komponenten wird weiter zunehmen, Internet-of-Things und 5G-Mobilfunk werden neue Anwendungen ermöglichen und gleichzeitig ein verstärktes Augenmerk auf IT-Sicherheit erfordern. Roboter haben das Potenzial, sich in neuen Bereichen zu etablieren, so z.B. in der Landwirtschaft oder auch im Haushalt. Die weiter fortschreitende Digitalisierung wird kürzere Produktzyklen und bessere Anpassungsmöglichkeiten an individuelle Kundenbedürfnisse ermöglichen. Zunehmend leistungsfähigere KI-Lösungen könnten in unterschiedlichsten Bereichen zum Einsatz kommen, denkbar sind unterstützende Funktionen bei der Planung und in der Produktion, aber vor allem auch in den hergestellten Produkten selbst, in denen z.B. die Ablaufsteuerung und Systemüberwachung KI-unterstützt erfolgen kann.

Mittelfristig wird die Ausrichtung auf ökologisch saubere Industrie- und Mobilitätslösungen zum bestimmenden Leitthema (»Green New Deal«, Dekarbonisierung, Kreislaufwirt-

schaft), wenngleich derzeit einige zentrale Fragen, wie z.B. die der tatsächlich zur Verfügung stehenden grünen Energiequellen, noch nicht mit ausreichender Sicherheit beantwortet werden können.⁷ Unternehmen im Maschinenbau sowie Kfz-Zulieferer und Kfz-Hersteller stellen sich auf jeden Fall bereits auf die Abkehr von Verbrennungsmotoren und die vermehrte Nutzung von Elektroantrieben ein.

Die im Rahmen des »Green New Deal« getroffene Vorgabe, dass (spätestens) ab dem Jahr 2035 in der EU nur noch emissionsfreie Neuwagen zugelassen werden sollen, stellt die Automobilindustrie vor die größte Transformation ihrer Geschichte. Einer aktuellen Studie der TU Wien zufolge wird im Jahr 2035 zwar bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen der Batteriebetrieb dominieren, für mittlere und schwere Nutzfahrzeuge werden aber voraussichtlich weiterhin Verbrennungsmotoren vorrangig zum Einsatz kommen. Sie werden (inklusive der Hybridvarianten) auch dann noch mit einem Anteil von 60 Prozent die dominierende Antriebstechnik darstellen.⁸ Für Berufe in der Fahrzeugwartung und -reparatur bleibt daher das Wissen über verschiedenste Antriebstypen und Fahrzeuggenerationen weiterhin relevant, kontinuierliche Weiterbildung ist aufgrund des laufenden technischen Fortschrittes unerlässlich.

Neben der Dekarbonisierung stellt die weiter fortschreitende Digitalisierung zusätzliche Herausforderungen für die Branche dar. Automatisiertes Fahren wird voraussichtlich zuerst in Traktoren und Nutzfahrzeugen zum Einsatz kommen; Assistenzsysteme, bei denen der/die menschliche FahrerIn für die Fahrtätigkeit (letz-)verantwortlich ist, werden bis 2035 hingegen in den meisten neuen Fahrzeugen installiert sein. Die Komplexität der erforderlichen Softwarelösungen führt zu steigenden IT-Kosten auf Seiten der Hersteller.

Die heimische Automobilwirtschaft exportiert 87 Prozent ihrer Produktion, mehr als die Hälfte geht nach Deutschland; die zukünftige Entwicklung der Branche hängt also auch stark von den Entwicklungen auf den Exportmärkten ab. Das Fraunhofer Institut attestiert den österreichischen Firmen, für die kapitalintensive, langfristige und mit neuem Know-how verbundene Umstellung auf die Produktion CO₂-neutraler Antriebe noch nicht ausreichend gerüstet zu sein. Bis zu 10.000 MitarbeiterInnen müssten durch den Entfall der Herstellung von Verbrennungsmotoren bis 2035 auf die neuen Technologien umgeschult werden, ansonsten drohten Arbeitsplatzverluste.⁹

Wie sich insgesamt die sehr dynamische Entwicklung rechtlicher Rahmenbedingungen und technischer Entwicklungen auf die in zunehmender Konkurrenzsituation auch zu ausländischen Anbietern stehenden österreichischen Betriebe dieses Berufsbereiches auswirken werden, lässt sich derzeit nicht zuverlässig abschätzen. ❖

4 Maschinenbau: 2012: 95.619 Personen, 2022: 115.801; Kfz: 2012: 105.516, 2022: 118.073; Metall: 2012: 102.853, 2022: 113.099; Frauenanteile (Jahresdurchschnitt 2022): Maschinenbau: 16,4 Prozent; Kfz: 20,2 Prozent; Metall: 17,6 Prozent.

5 Das entspricht Rückgängen um 31 Prozent bei Pkw und 26 Prozent bei Lkw.

6 www.arbeiterkammer.at/service/studien/wirtschaftundpolitik/branchenanalysen/Metallindustrie.html [16.3.2023]. www.fahrzeugindustrie.at/zahlen-fakten/statistik-jahrbuch/struktur-der-oesterreichischen-fahrzeugindustrie [29.3.2023]. www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Statistikjahrbuch/Seite4.3-4.4.pdf [17.3.2023].

7 <https://orf.at/stories/3306100> [18.3.2023].

8 www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Studie_Endbericht_TU_Wien.pdf [17.3.2023].

9 www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/2022_Fraunhofer_Austria_Studie_Transformation_der_%C3%B6sterreichischen_Fahrzeugindustrie.pdf [17.3.2023].