

Die EU will die Klimaregeln zum Verbrenner-Aus nun doch entschärfen. Was sich die kriselnde Fahrzeugindustrie und ihr neuer Sprecher, Magna-Steyr-Chef Roland Prettner, davon erwarten.

VON MARKUS GROLL



MAGNA STEYRS CHINA-COUP. Die erste Lohnproduktion für einen chinesischen Hersteller (XPeng, SUV G6, G9) in der EU soll die Lücken des zu langsamen Hochlaufens der E-Mobilität in Europa füllen.

Zurück in die Spur

Technologieoffenheit: Da war es wieder, das in grünen Kreisen stets verpönte Wort. Nach Gesprächen mit der Autoindustrie kündigt EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen auf der Plattform X die Rücknahme ihres Electric-only-Wunschsenarios aus dem Green Deal an, mit seinem faktischen Aus für neue Verbrennungsmotoren ab 2035. Plötzlich soll die Branche das CO₂-Reduktionsziel doch mit jeder Antriebskategorie erreichen dürfen, die ihre Technologien so hergeben.

Noch sind es nur Absichtserklärungen, sie könnten ein neues Zieldatum, andere Durchrechnungszeiträume oder die Berücksichtigung von E- und Bio-Fuels (HVO) bedeuten. Doch hierzulande verfolgt die Fahrzeugindustrie den Schwenk aufmerksam. Zu toxisch ist der lokale Mix aus Abhängigkeit als Lieferant, nachteiligen Standortbedingungen und der Flaute bei Elektroautos geworden, deren Hochlauf das Verbrenner-Aus eigentlich ausgleichen sollte.

Ganze 1,8 Prozent des EU-Fahrzeugbestands fuhren Ende 2023 rein elektrisch. 8,1 Prozent betrug der Stellenabbau in der Automotive-Branche in Österreich bis Juli 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dementsprechend zufrieden ist

man damit, dass von der Leyen Druck rausnimmt, sagt Roland Prettner, Chef des Autozulieferers Magna Steyr in Graz und neuer Obmann des Wirtschaftskammer-Fachverbands Fahrzeugindustrie: „Es scheint so zu sein, dass man langsam anerkennt, dass Politik die Ziele festlegen soll und nicht der Wirtschaft vorschreiben, wie man dorthin kommt – was wir übrigens seit Langem sagen.“

DER STIMMUNGSWANDEL liegt wohl auch daran, dass die Autohersteller mittlerweile die volle Auswirkung der bisherigen Strategie spüren. Nach halbwegs stabilen Vorjahresergebnissen brechen ihre Gewinne im ersten Halbjahr 2025 im

Durchschnitt fast um die Hälfte ein (43 Prozent), die EBIT-Marge sackt von 7,5 auf 4,3 Prozent ab (siehe Grafik Seite 48). Die Autoindustrie stehe mittlerweile „am Vorabend eines darwinistischen Selektionsprozesses“, sagt Autoforscher Stefan Bratzel, Professor am Center of Automotive Management.

Auch in Österreich klaffen grüner Wunsch und Realität der Autobauer auseinander. Beispiel Magna, das größte Unternehmen des Fahrzeugclusters: Im Vorjahr landete man nur mehr bei knapp 70.000 Stück produzierten Fahrzeugen, gut 30.000 waren es zum Halbjahr 2025. Zu besten Zeiten wollte man noch die 200.000er-Marke erreichen. ►



ROLAND PRETTNER, MAGNA STEYR und neuer Sprecher der Fahrzeugindustrie: „Es scheint so zu sein, dass man langsam anerkennt, dass Politik die Ziele festlegen soll und nicht der Wirtschaft vorschreiben, wie man dorthin kommt.“

FOTOS: MAGNA

KLAUS VON MOLTKE, BMW MOTOREN, STEYR: „Anders als viele Wettbewerber haben wir immer auf Technologieoffenheit gesetzt und frühzeitig mit Investitionen in Zukunftstechnologien begonnen.“



MARKUS TOMASCHITZ, AVL LIST: „Man hat alle zuerst in die E-Mobilität gezwängt, ohne die Voraussetzungen bei der gesamten Infrastruktur rundherum dafür zu schaffen.“

► Ob da schon die Talsohle erreicht ist? Prettners weicht aus: „Das ist nicht ganz die richtige Frage. In Wirklichkeit sehen wir weltweit für die nächsten fünf Jahre eine Seitwärtsbewegung auf ähnlichem Niveau. Die Fahrzeugproduktion lag vor nicht allzu langer Zeit bei 95 Millionen Stück, jetzt sind wir bei 90 und wir rechnen, dass wir langfristig wieder auf 95 kommen. Es ist also ein sehr flacher Markt. Das ist managebar, aber kein Grund für Euphorie.“

Das Dilemma der Fahrzeugbauer zieht sich durch: Die Insolvenz des oberösterreichischen Motorradherstellers KTM und Übernahme durch den indischen Partner Bajaj ist nicht lange her, da legte Neo-Mehrheitseigentümer Rajiv Bajaj jüngst noch nach. Europa als Produktionsstandort sei „tot“, schockte er nicht nur die Innviertler in einem TV-Interview. Und der neue KTM-CEO Gottfried Neumeister hat alle Hände voll zu tun, die aufgeflamten Standortsorgen wieder zu besänftigen (siehe Seite 26).

IMAGE-KRATZER. Sogar der österreichische Innovationsweltmeister der Mobilitätstechnologie AVL List redet von Mitarbeiterabbau. Die genannten 350 Stellen scheinen nicht viel angesichts 12.200 weltweit. Und doch, der erste Schnitt am bisher unzerstörbaren Image ist der tiefste. Nur ungern gibt man zu, dass man in Vorjahr in die roten Zahlen gerutscht wäre, hätte man nicht eine Tochter, den Sensorhersteller Piezocryst, um 133,5 Millionen Euro verkauft.

Kein Wunder, dass auch AVL den Stimmungsschwenk in Brüssel sehr genau beobachtet. Vorstand und Sprecher Markus Tomaschitz: „Mittlerweile hat sich offenbar auch bei politisch Verantwortlichen der Eindruck verfestigt, dass man das Pferd von der falschen Seite aufgezügelt hat. Man hat alle zuerst in die E-Mobilität gezwängt, ohne die Voraussetzungen bei der gesamten Infrastruktur rundherum dafür zu schaffen.“

Doch EU-Regulative und Kaufzurückhaltung sind nicht der einzige Grund für die Misere der Transformation zur Elektromobilität. Die Branche führt globale Faktoren an, wie die erratische US-Zollpolitik unter Donald Trump die Businesspläne auf Grundlage einer global arbeitsteiligen Wirtschaftsordnung zu Makulatur werden ließ.

Andererseits geht es um typisch österreichische Standortfaktoren, etwa wenn Elektroautos gefördert werden, die Ladeinfrastruktur jedoch nicht. Tomaschitz: „Solche Diskrepanzen merken die Menschen, sie bleiben misstrauisch, und das hemmt den Durchbruch bei der E-Mobilität.“ Oder um das ganz große Thema Lohnkosten. Nach Jahren massiver Kollektivvertragserhöhungen forderte Branchensprecher Prettners Zurückhaltung bei den Lohnabschlüssen – und bekommt sie aktuell sogar: „Manche tun so, als gäbe es ein Recht auf Inflationsabgeltung, das spielt es nicht.“

AUSWEG DIVERSIFIZIERUNG. Bis die Nachfrage nach Elektroautos die Verbrenner ersetzen kann und sich der EU-Schwenk in der österreichischen Wirklichkeit manifestiert, ist die Fahrzeugindustrie auf Zwischenlösungen angewiesen. Diversifizierung heißt das Zauberwort. BMW etwa hielt am Verbren-

nungsmotor fest, baute parallel dazu Produktionskapazitäten für Elektromotoren auf und leitete Vorbereitungen für den Wasserstoffantrieb ein, just im BMW Motorenwerk in Steyr. „Anders als viele Wettbewerber haben wir immer auf Technologieoffenheit gesetzt und frühzeitig mit Investitionen in Zukunftstechnologien begonnen“, sagt nun BMW-Motoren-Chef Klaus von Moltke stolz.

Auch Magna diversifizierte früh – aber regional. Dank der europäischen Unsicherheiten streckte man die Fühler nach China aus, wo die Elektromobilität dank typisch staatswirtschaftlicher Direktiven bereits weiter entwickelt ist. Vor wenigen Tagen verkündete Prettners stolz den Auftrag zur Produktion zweier E-SUV Modelle der Herstellers XPeng (G6, G9), die die drohenden Lücken in den Fertigungsstraßen in Graz füllen sollen.

Andere wiederum diversifizieren inhaltlich und nutzen die globale Entwicklung auf andere Weise. AVL-List etwa sucht neue Betätigungsfelder verstärkt auch in der Rüstungsindustrie, sagt Manager Tomaschitz: „Bei uns geht es dabei um den Dual-Use-Ansatz: Themen aus der zivilen Industrie, wie beim Antriebsstrang oder bei der Effizienz lassen sich bestens auch im militärischen Sektor umsetzen.“ Auch das kann als eine Form von Technologieoffenheit gelten. **T**

