

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT UNGARN

AUTOMOTIVE

BRANCHE UND MARKTSITUATION
KONKURRENZSITUATION
GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST
FEBRUAR 2023

go international
Bundesministerium
Arbeit und Wirtschaft 



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Automotive** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/aussenwirtschaft/automotive.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Budapest

T +36 1 461 5040

F +36 1 351 1204

E budapest@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/hu

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_aw

in linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

📺 youtube.com/aussenwirtschaft

📷 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

📷 instagram.com/aussenwirtschaft_austria.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller: AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

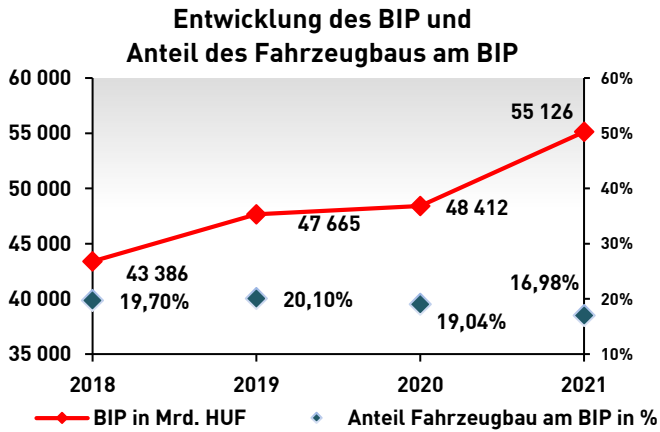
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien,

Redaktion: AußenwirtschaftsCenter Budapest, T +36 1 461 50 40, F +36 1 351 12 04,

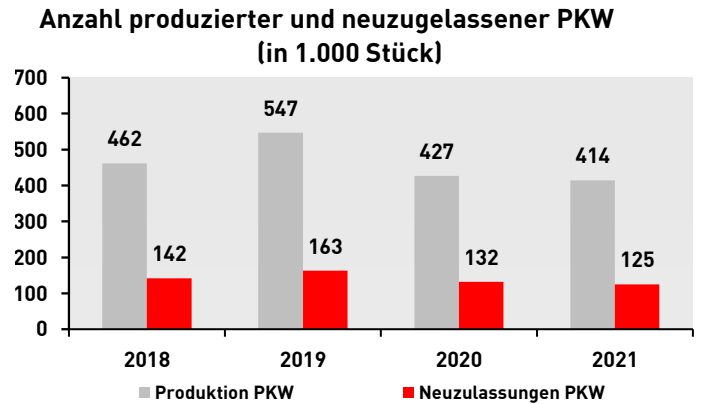
E budapest@wko.at, aussenwirtschaft.publikationen-inland@wko.at, W wko.at/aussenwirtschaft/hu

1. Branche und Marktsituation

Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:

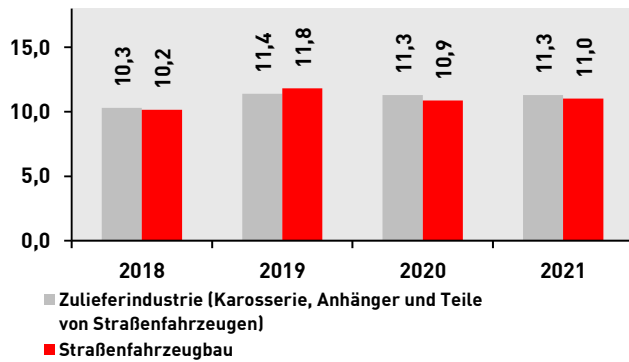


Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)



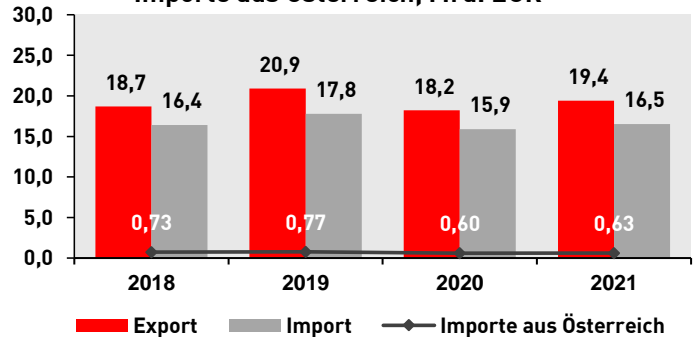
Quellen: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE), AutoPRO Nachrichtenportal

Netto Gesamtumsatz Straßenfahrzeugbau und Zulieferindustrie (über 4 Mitarbeiter), Mrd. EUR



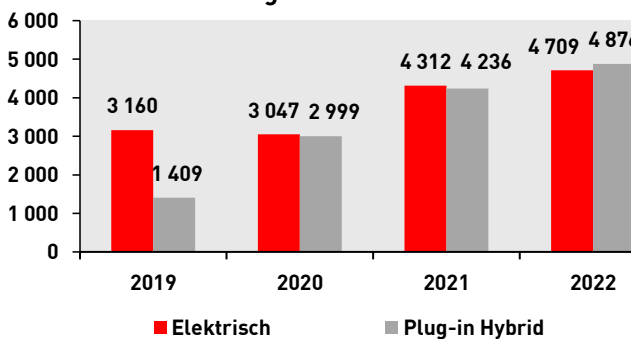
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

Automotivindustrie (NACE 29): Außenhandel Total und Importe aus Österreich, Mrd. EUR



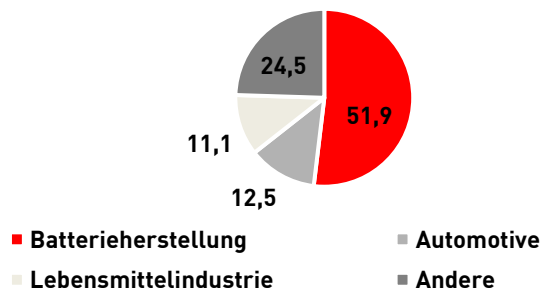
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

Für den Verkehr neuzugelassene Straßenfahrzeuge mit alternativem Antrieb



Quelle: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE)

Zustrom ausländischer Direktinvestitionen nach Sektoren 2021 (%)



Quelle: Hungarian Investment Promotion Agency (HIPA)

Einleitung

Ungarns Wirtschaft ist 2021 um 7,1% gewachsen – was zeigt, dass die ungarische Wirtschaft die COVID-Krise vergleichsweise gut überstanden hat und die Post-Covid Erholung stabil verläuft. Erfolgsfaktoren waren u.a. Steuersenkungen zur Unterstützung von Familien und Unternehmen, sowie aus einer massiven Investitionsförderung. Für 2022 wird mit einem BIP-Zuwachs um 4,8% gerechnet – vorrangig getragen durch den staatlich unterstützten privaten Konsum und Großinvestitionen in den ersten drei Quartalen 2022. Ab dem vierten Quartal ist aber mit dem Rückgang der Konsum der privaten Haushalte zu rechnen, was vor allem auf die hohe Inflation zurückzuführen ist. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich über das gesamte Jahr 2023 hinweg fortsetzen. Für 2023 rechnet die Regierung mit einem, maßgeblich vom Export getragenen, Wirtschaftswachstum von 1,5 Prozent.

Mit einem Gesamtvolumen von 26,2 Mrd. EUR im Jahr 2021 ist der Automobilsektor das Zugpferd der ungarischen Wirtschaft: während die Fahrzeugproduktion an sich über 5% am BIP ausmacht, steht der gesamte Sektor für fast das Doppelte. Die Branche hat zudem einen Anteil von ca. 22% am Gesamtexport des Landes, was unter anderem auf den hohen Eigenexportanteil von 90% zurückzuführen ist. Aktuell sind in der Branche über 150.000 Arbeitnehmer beschäftigt, mehr als 3% aller aktiven Arbeitnehmer in Ungarn.

Um die Zukunft der Branche zu sichern, möchte Ungarn seine Position als Standort für E-Mobilität nachhaltig stärken. Das Land hat als erster der mittel- und osteuropäischen Staaten ein Konzept für E-Mobilität eingeführt, in dessen Rahmen direkte und indirekte Anreize zur Förderung der E-Mobilität geschaffen und mehr Ladestationen bereitgestellt wurden.

Zudem zielt das Land darauf ab, der größte E-Batterie-Hersteller Europas zu werden. Es ist erklärtes Ziel der Regierung, Ungarn als einen der wichtigsten Standorte in der globalen Batterieherstellung für Elektroautomobile in Europa zu positionieren. Zahlreiche Projekte zum Aufbau von Fertigungskapazitäten, die in den letzten zwei Jahren realisiert oder bekannt geworden sind, unterstreichen diese Bestrebung. Mehr als die Hälfte der 2021 in Ungarn beschlossenen ausländischen Direktinvestitionsprojekte zu einem Gesamtwert von knapp 5,9 Mrd. EUR kamen aus dem Bereich der Batterieproduktion für e-Autos. Zu den Zukunftstrends gehört neben der Elektromobilität vor allem das Thema autonomes Fahren. Als einzigartiges Projekt in der Region eröffnete im Mai 2019 die Teststrecke Zala Zone in Zalaegerszeg ihre Pforten und bietet den Vertretern von Wirtschaft und Wissenschaft großzügige Möglichkeiten zur Entwicklung und Testläufen ihrer Konzepte im Bereich autonomes Fahren.

Die Automobilindustrie ist jedoch Licht und Schatten zugleich für die heimische Wirtschaft: während sich in den letzten 25 Jahren in Ungarn 4 OEMs und u.a. 15 der 20 größten Zulieferer der Welt angesiedelt haben, kommen die heimischen Betriebe als Lieferanten kaum in Frage. Auf der einen Seite wurden die international bereits festgelegten und größtenteils geschlossenen Versorgungsketten auch in Ungarn repliziert, auf der anderen Seite jedoch entsprechen die ungarischen Betriebe im Hinblick auf Technik, Produktivität und Qualität kaum dem Anforderungsprofil der Großkonzerne.

Ein weiteres Problem ist der niedrige Anteil der in Ungarn erbrachten Wertschöpfung: so liegt diese im Bestfall bei knapp 15%. Das heißt, dass die Werke in Ungarn größtenteils die Endmontage durchführen und lediglich die im Ausland hergestellten und nach Ungarn gelieferten Baugruppen zusammenbauen. Dies wiederum hat zur Folge, dass der Automobilsektor vor allem qualifizierte Arbeiter nutzt und der Anteil von Facharbeiten oder komplexeren Aufgabenbereichen derzeit gering ist. Da auch Ungarn seit einigen Jahren mit teilweise erheblichem Arbeitskräftemangel zu kämpfen hat, stellt dies auch für den Automobilsektor ein wachsendes Problem dar.

Als Maßnahme der Bestandssicherung investieren immer mehr Firmen auch in Ungarn in interne Bildungsprogramme oder bieten sich in Kooperation mit den örtlichen Bildungseinrichtungen als praktische Ausbildungsplätze an – wobei das Modell der dualen Ausbildung in Ungarn 2012 reformiert wurde und seitdem immer mehr Firmen mit einbezogen werden.

2. Marktsituation

Kfz-Produktion

In Ungarn sind derzeit 4 OEM angesiedelt (in naher Zukunft wird BMW ebenfalls ein Werk in Debrecen eröffnen):

- Audi Hungaria Zrt.
- Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.
- Magyar Suzuki Zrt.
- Opel Szentgotthárd Kft. (Kfz-Motoren)

AUDI Hungaria Zrt.

Die Fa. Audi Hungaria Zrt. wurde im Frühjahr 1993 gegründet. In diesem Werk werden sowohl Motoren als auch Werkzeuge hergestellt, OEM-Montage durchgeführt und an der Entwicklung gearbeitet. 2009 ist Audi Hungaria zum weltgrößten Motorenwerk des Volkswagen-Konzerns geworden.

Audi Hungaria ist das Flaggschiff der ungarischen Fahrzeugproduktion: die Produktionsstätte in Győr ist nicht nur die größte Motorenfabrik der Welt, sondern auch Arbeitsplatz von mittlerweile mehr als 12.000 Mitarbeitern, die u.a. mit dem werksinternen eigenen Busservice verkehren.

Im Rahmen der Werkserweiterungsarbeiten der letzten Jahre wurden das Entwicklungszentrum (MAC), das Presswerk, sowie neue Produktionsflächen für OEM und Motorenfertigung ausgebaut, sowie um einen Windtunnel-Testbetrieb (250 m², maximale Windgeschwindigkeit 160 km/h) vervollständigt. Das Motoren-Testzentrum wurde um 1.600 m² vergrößert, 6 neue Prüfstände wurden installiert und auch das Werkzeugwerk wurde erweitert. 2023 wird Audi sein 30-jähriges Bestehen und 25 Jahre Fahrzeugbau in Ungarn feiern.

Audi Hungaria fertigt jährlich mehr als 150.000 Audi-Modelle sowie Karosseriebauteile für die Exklusiv- und Sportmodelle des Audi und Volkswagen Konzerns. Folgende Modelle werden derzeit in Győr produziert: Audi A3 Cabriolet, Audi S3 Cabriolet, Audi TT Coupé, Audi TT Roadster, Audi TTS Coupé, Audi TTS Roadster, Audi TT RS Coupé, Audi TT RS Roadster, Audi Q3, Audi Q3 Sportback, Audi Q3 MHEV, Audi Q3 Sportback MHEV, Audi Q3 PHEV, Audi Q3 Sportback PHEV.

Im nächsten Schritt wird sich das Produktportfolio der in Győr gefertigten Modelle um ein neues Fahrzeug einer Konzernmarke erweitern: Audi Hungaria startet 2024 mit der Produktion eines SUV-Modells der Marke CUPRA.

Außerdem produziert das Unternehmen rund 1,6 Millionen Motoren pro Jahr für Modelle von Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA, Skoda, Lamborghini und Porsche. Im Jahr 2018 hat das Unternehmen mit der Produktion von Elektroantrieben begonnen und vor Kurzem wurde in Győr den 300.000-sten Elektromotor fertiggestellt.

Das Portfolio an elektrischen Antrieben der Audi Hungaria wird künftig weiter ausgebaut. Die neuen MEB ECO (Modularer E-Antriebs-Baukasten) Antriebe kommen künftig in elektrischen Kleinwagen des Volkswagen Konzerns zum Einsatz. Die Produktion startet den Plänen nach 2025 in Győr. Hierfür wird eigens ein neuer Produktionsbereich errichtet. Zudem wird die neue E-Motorenfamilie in größerer Fertigungstiefe hergestellt, die auch neue Kompetenzen erfordert: Das Blechpaket für den Motor wird erstmalig im Unternehmen in Serie hergestellt und auch die Produktion des Rotors und der Leistungselektronik wird künftig bei der Audi Hungaria erfolgen.

Audi Hungaria war mit einem Nettoumsatz von über 7,9 Mrd. EUR im Jahr 2021 die Nummer eins der größten Unternehmen in Ungarn.

Neben der Fahrzeugproduktion ist Audi auch in der lokalen Gesellschaft stark verankert: die Firma ist u.a. Sponsor des Balletts und der Philharmoniker in Győr bzw. namensgebender Sponsor der Frauenhandballmannschaft Győri ETO und der Audi Arena Győr. Zudem unterhält der Konzern einen eigenen Kindergarten bzw. eine Schule, kooperiert mit örtlichen Hochschuleinrichtungen und ist auch Partner in der dualen Ausbildung. Auch ist das Unternehmen bekannt für seine Volontärstage bzw. Tätigkeiten und Bemühungen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit.

Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.

Das Werk der Fa. **Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.** in Kecskemét wurde Ende März 2012 in Betrieb genommen. Hier befinden sich sowohl ein Presswerk als auch ein Karosseriebetrieb, ein Lackierbetrieb, sowie die Abteilung für Montage/Fertigung.

Bei Mercedes-Benz Hungary werden die neuen Generationen der Serie A (W177), das Modell CLA Coupé und das Modell CLA Shooting Brake gefertigt. Außerdem startete 2021 der Kompakt-SUV EQB und ist das erste rein elektrisch angetriebene Serienfahrzeug aus Ungarn. Im Juli 2020 wurde an dem Standort bereits die Serienfertigung von zwei Plug-In-Hybridmodellen begonnen, des CLA 250 e Coupé und des CLA 250 e Shooting Brake. Seit 2021 wurden damit im Werk in Kecskemét Pkw mit allen Antriebsvarianten gefertigt – klassische Verbrenner, Plug-In-Hybride und vollelektrischer Antriebsstrang.

Die Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. erzielte im Jahr 2021 einen Umsatz von 3,1 Mrd. Euro gegenüber 3,4 Mrd. Euro im Vorjahr und der Gewinn nach Steuern stieg von 39,3 Mio. Euro im Jahr 2020 auf 67,6 Mio. Euro im vergangenen Jahr. Im Mercedes-Benz Werk Kecskemét wurden im Jahr 2021 mehr als 135.000 Fahrzeuge produziert, etwa 25.000 weniger als im Jahr 2020. Die Beschäftigtenzahl liegt aktuell bei über 4.700. Mercedes-Fahrzeuge aus Kecskemét werden in 180 Länder exportiert.

Das Unternehmen baut den Werksstandort in den nächsten Jahren intensiv aus. Für rund 1 Mrd. Euro entstehen neue Fertigungslinien für Elektroautos. Es werden zwei Plattformen aufgelegt: Ab 2024 entstehen in Kecskemét Modelle der neuen Plattform MMA (Mercedes Modular Architecture), ab 2025 rein elektrische Modelle der Plattform MB.EA (Mercedes-Benz Electric Architecture). Dazu entstehen neue Kapazitäten in der Montage und im Karosseriebau. Darüber hinaus wird der komplette, energieintensive Prozess der Oberflächenbehandlung und Lackierung auf erneuerbare Energien umgestellt.

Auch Mercedes ist bemüht, gesellschaftlich Wurzeln zu schlagen: so unterstützt die Firma zahlreiche Kindergärten und Schulen in der Region, ist Partner in der dualen Ausbildung, tritt als Sponsor zahlreicher sportlicher und kultureller Ereignisse in Erscheinung und unterhält seit 2017 u.a. die Mercedes-Benz Sport Akademie mit eigener Multifunktionssporthalle.

Magyar Suzuki Zrt.

Die Fabrik für Fahrzeugproduktion der Fa. **Magyar Suzuki Zrt.** wurde in Esztergom auf einem Gelände von 33.000 m² errichtet. Mit der Serienfertigung wurde 1992 begonnen. Neben dem bekanntesten Modell Suzuki Swift wurden auch weitere Typen, wie der Wagon R+ (2000), Ignis (2003), Swift II. (2005), SX4 (2006), Splash (2008) und Swift Sport (2011) in dieser Fabrik produziert. Derzeit werden hier die Modelle Vitara und SX4 S-Cross angefertigt. 2021 rollte bereits das 3,6 millionste Fahrzeug vom Band. Im Werk arbeiten zurzeit rund 2.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

In Ungarn erfolgt die komplette Fertigung der Suzuki Automodelle an einem Standort. Diese reicht angefangen vom Pressen und Schweißen der Stahlbleche über den Zusammenbau der Automobile, Lackierung von Karosserieteilen bis hin zur Endmontage und Qualitätskontrolle der fertigen Suzuki Fahrzeuge.

Darüber hinaus ist Magyar Suzuki das europäische Ersatzteil- und Zubehörzentrum der japanischen Unternehmensgruppe und damit ebenso ein führendes Automobilzentrum in Mitteleuropa.

Zuletzt wurde 2016 eine Rundum-Modernisierung abgeschlossen. Die Produktionskapazität konnte auf nahezu 300.000 Einheiten pro Jahr gesteigert werden. Das Suzuki-Werk wird insgesamt von 340 Firmen beliefert, davon haben 75 ihren Sitz in Ungarn.

Die Verkaufsbilanz zeigt, dass Suzuki bis 2020 bereits fünf Jahre in Folge so viele Automobile in Ungarn verkauft hat, wie kein anderer Automobilhersteller. Dabei wird der Vitara nicht nur zum erfolgreichsten SUV, sondern auch insgesamt zu einem der beliebtesten Modelle in Ungarn. Neben Ungarn werden 128 weitere Märkte weltweit beliefert.

Mit der Serienproduktion von Hybridmodellen hat Suzuki bereits Ende 2019 in Esztergom begonnen. 2020 erreichte die Autos mit Hybridantrieb in der Produktion einen Anteil von rund 70 Prozent. Dabei gehen rund 85 Prozent der Fahrzeuge in den Export, vor allem in die Europäische Union. Das Unternehmen erzielte 2021 Erlöse von rund 2 Milliarden Euro.

Opel Szentgotthárd Kft.

Das Opel-Werk in Szentgotthárd war Anfang der 90er Jahre das erste ausländische Autowerk in Ungarn und produzierte anfangs auch Fahrzeuge (v.a. Opel Astra). Ende der 90er Jahre wurde die Fahrzeugproduktion eingestellt. Seitdem werden hauptsächlich Motoren bzw. Allison-Automatikgetriebe und sonstige Einzelteile hergestellt.

Neben dem Anfang der 90er Jahre eingeweihten „Family-1“ Motorenwerk wurde Ende 2012 die sogenannte „Flex Plant“-Werkseinheit mit einer Gesamtkapazität von 650.000 Motorblöcken im Jahr in Betrieb genommen. In der neuen Fabrikhalle (30.000 m²) können in einem flexiblen System – angepasst an die jeweilige Nachfrage – Motoren der neusten Generation gefertigt werden. Im Jahr 2013 wurde mit der Serienproduktion von 1,4-l-, 1,6-l- und 1,8-l-Motorenfamilien begonnen, 2014 wurde die Palette mit den kleineren Benzinmotoren (SGE), sowie mit den 1,6-l-Dieselmotoren vervollständigt. Der Anteil der ungarischen Zulieferanten ist mittlerweile auf 46% angewachsen.

2017 hat der französische Konzern PSA Peugeot-Citroen die europäischen Firmen von General Motors, d.h. Opel und Vauxhall erworben. Nach der Fusion von PSA und FCA gehört Opel Szentgotthárd Kft. der Stellantis Gruppe. Diese Transaktion hatte auch Auswirkungen auf das Werk in Ungarn: während 2016 noch fast 630.000 Motoren produziert wurden, fiel diese Zahl wegen diverser konzerninterner Umstrukturierungen 2020 auf unter 350.000 zurück. Dies wird auch von der Anzahl der Beschäftigten widergespiegelt: während das Werk 2016 noch 1.250 Mitarbeiter hatte, sind es aktuell weniger als 900.

Die Marke Opel ist in Ungarn übrigens sehr beliebt und hat zurzeit einen Marktanteil von ca. 9%. Derzeit sind geschätzt mehr als 500.000 Opel-Fahrzeuge auf den ungarischen Straßen im Verkehr. Ab 2023 sollen am Standort Szentgotthárd Benzinmotoren neuer Generation (1,6-Liter) gefertigt werden, die für den Einbau in Hybridfahrzeuge bestimmt sind.

BMW Manufacturing Hungary Kft.

Ein neuer Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge entsteht derzeit im ostungarischen Debrecen. Das Unternehmen investiert mehr als zwei Milliarden Euro in den Standort, an dem 2025 die Serienproduktion für das erste vollelektrische Fahrzeug der „Neuen Klasse“ starten soll.

Auf einer Fläche von mehr als 400 Hektar errichtet BMW im Nordwesten der ungarischen Stadt Debrecen ein Fahrzeug-Vollwerk mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Montage. Die Kapazität liegt bei rund 150.000 Einheiten pro Jahr.

Auch ein Werk für Hochvoltbatterien wird am Standort für die Fahrzeuge der „Neuen Klasse“ gebaut. Der Produktion der Hochvoltbatterien soll parallel zum geplanten Beginn der Fahrzeugfertigung im Jahr 2025 in Debrecen starten. Vorgesehen ist, in dem Werk runde Batteriezellen der sechsten Generation in das Hochvoltbatteriegehäuse einzubauen. Dieses wird in den Unterboden der Fahrzeuge integriert. Die Batteriezellen werden durch ein Partnerunternehmen nach Debrecen geliefert. In der Nähe des BMW-Werkes siedeln sich bereits deren Hersteller an.

Als erste Autofabrik der Welt werde das Werk von 2025 an ausschließlich mit erneuerbarer Energie und damit komplett CO₂-frei produzieren. BMW soll in Debrecen zirka 1.500 Mitarbeiter beschäftigen.

OEM-Fertigung von Bussen und Spezialfahrzeugen in Ungarn

Kravtex Kft.

Die Fa. **Kravtex Kft.** gehört zur Unternehmensgruppe Kravtex-Kühne und beschäftigt sich mit der Entwicklung und Produktion von Autobussen der Marke Credo. Auf der Produktpalette stehen die Modelle der Serien Citadell, Econell, Inovell und Optinell. Das „Flagship-Modell“ Econell 18 Next bringe drei Tonnen weniger als vergleichbare Busse auf die Waage und könne dementsprechend den Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffausstoß um 15% senken. Zur Flotte der Überlandbusse von Volánbusz gehören mittlerweile 2.400 Credobusse.

Seit dem Produktionsbeginn 1999 wurden bereits mehr als 2.600 Credo Autobusse für den Verkehr zugelassen. Die Anfang Juni 2016 auf 16.200 m² und 2022 um weitere 20.000 m² Produktionsfläche erweiterte Fabrik verfügt über eine Jahreskapazität von 1.000 Bussen und ist somit das größte Werk für Busproduktion in Ungarn, wo Anfang 2022 120 Mitarbeiter tätig waren und zuletzt für einen Jahresumsatz von ca. 75 Mio. EUR gesorgt haben. Die hier hergestellten Fahrzeuge verfügen über einen in Ungarn entstandenen Mehrwert von ca. 70-85%, was bei weitem der höchste Wert innerhalb der ungarischen Fahrzeugproduktion ist (im Vergleich: unter den 4 Autoherstellern weist Suzuki den höchsten Wert mit gerade einmal 15% auf).

Ikarus Global Zrt.

Das Unternehmen **Ikarus** wurde 1895 in Székesfehérvár gegründet und war hauptsächlich für seine Reisebusse und Stadtbusse bekannt, die in der sozialistischen Zeit eine bedeutende Rolle spielten. Prägend für Ikarus wurde vor allem die in Budapest 1967 präsentierte 200er-Serie, die aufgrund der RGW-Spezialisierung in enormen Stückzahlen produziert wurde, womit Ikarus bei einer Jahresproduktion von 15.000 Bussen zeitweilig der größte Omnibushersteller der Welt war.

Nach der politischen Wende im Ostblock 1989 begannen für Ikarus schwere Zeiten, bedingt insbesondere durch den schrumpfenden russischen Markt. Ikarus war von 1999 bis 2006 Mitglied der Irisbus-Gruppe, wurde jedoch wieder verkauft, da es nicht gelang, die Firma wirtschaftlich zu betreiben, was zur Schließung von Werken und weitgehenden Einstellung der Produktion führte. Nach einer Insolvenz im Jahr 2007 versuchte Ikarus unter neuem Besitzer und mit staatlicher Hilfe ein Comeback als Bushersteller. Das Unternehmen wurde 2010 stark umstrukturiert und modernisiert. Die Haupttätigkeit der Firma umfasst derzeit die Planung, Herstellung, Reparatur von Bussen, der Umbau von Fahrzeugen für besondere Aufgaben, die interne Aufrüstung, sowie Montage und Installation.

Als Mitglied der Ikarus-Gruppe befasst sich Ikarus Electric Zrt. mit der Forschung und Entwicklung neuer Arten von Antriebssträngen und der Serienproduktion und Installation der elektrischen Systeme der Busse. Im Herbst 2020 hat Ikarus den ersten elektrischen Stadtbus (Ikarus 120e CityPioneer) mit europäischer Typgenehmigung vorgestellt. Damit wandte sich Ikarus vom Bau emissionsarmer Dieselsebuse zur fast ausschließlichen Fertigung von Elektrobussen.

Evopro Bus Kft. / MABI Busz Kft.

2012 startete die Fa. Evopro Kft. mit der Unterstützung eines Innovationswettbewerbs die Entwicklung eines emissionsarmen öffentlichen Verkehrsmittels mit alternativem Antrieb. 2013 hat das Unternehmen den in Mátyásföld ansässigen Teil des ehemaligen Autobusherstellers Nabi-Busz Kft. (North American Bus Industries) übernommen, woraus dann das Unternehmen MABI Busz Kft. für die Produktion der Busse entstanden ist. 2016 verschmolz wiederum die MABI Busz Kft. mit dem Nachfolger des ehemals weltweit bekannten ungarischen Busherstellers Ikarus, der Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft., unter diesem Namen, wobei die Bezeichnung und Modellnamen der hergestellten Busse unverändert blieben.

Der Prototyp der Modulo-Busfamilie wurde im Frühjahr 2014 der Öffentlichkeit präsentiert. Die Karosserie des Prototyps besteht ähnlich wie beim Flugzeug aus einer Kompositkonstruktion, womit das Gewicht des Fahrzeugs um 50% und die Betriebskosten um 25% reduziert werden können. Der Prototyp hat einen Elektroantrieb, jedoch können die Fahrzeuge auch als Hybridbusse oder mit Gasantrieb hergestellt werden. Derzeit werden Busse dieser Produktfamilie im öffentlichen Verkehr von Budapest eingesetzt.

Trotz erfolgter Serienproduktion und stabilen Abnehmern im Inland geriet die Firma seit 2016 immer wieder in Verzug und hat Mitte 2018 Gläubigerschutz beantragt. Die Produktion ist seitdem unterbrochen, die weitere Zukunft der Firma und der Busse ungewiss.

Rába Járműipari Holding Nyrt.

Die Tradition der anfangs noch im Waggonbau tätigen Firma **Rába Járműipari Holding Nyrt.** reicht bis zum Jahr 1896 zurück. Sie hat ihren Firmensitz in Győr und besteht aus drei Gesellschaften mit drei unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen:

- Rába Futómű Kft. (Fahrwerkherstellung) – Hälfte der Produktion
- Rába Jármű Kft. (OEM und Karosseriefertigung)
- Rába Járműipari Alkatrészgyártó Kft. (Einzelteilproduktion)

Bei der Rába-Firmengruppe werden aktuell ca. 1.500 Arbeitnehmer beschäftigt. Die OEM-Fertigung erfolgt bei der Firma Rába Jármű Kft. Diese war bis 2018 ausschließlicher Lieferant des ungarischen Verteidigungsministeriums für Off-Road-Nutzfahrzeuge. Die Fertigung hier erfolgt auf einer Betriebsfläche von 20.000 m² mit ca. 180 Mitarbeitern. Rába liefert die Modellfamilie H für verschiedene militärische Nutzungen.

Bei der Firma Rába Jármű Kft. werden auch selbsttragende Autobusgestelle gefertigt. So ist 2008 – in Kooperation mit den Firmen **Webasto Hungaria Kft.** und **Molitus Kft.** – der 8 m lange S91 Midibus für den innerstädtischen Personentransport entwickelt worden. Außerdem hat das Unternehmen in Kooperation mit der staatlichen BM Heros Zrt. ein Feuerwehrfahrzeug entwickelt. Das Modell-AQUADUX 4000 wird derzeit von der ungarischen Feuerwehr und Katastrophenschutz eingesetzt.

Im Frühjahr 2013 wurde zwischen den Firmen Rába Jármű Kft. und Volvo eine strategische Partnerschaft unterschrieben. Es wird in diesem Rahmen in der Fahrzeugproduktion für den öffentlichen Verkehr enger kooperiert. Für die Erhöhung der Effizienz hat die Fa. Rába ein neues Zulieferprogramm für in Ungarn ansässige

KMU-Zulieferfirmen durchgeführt. Die Fertigung (Endmontage) der Modellfamilien 7900 und 8900 erfolgt seit 2014 in Győr, die ersten Auftraggeber waren das Budapester Verkehrszentrum BKK (61 Busse) und der Verkehrsbetrieb der Südlichen Tiefebene (32 Busse). Im November wurde das erste Rába-Volvo-Modell mit Diesel-Hybrid-Antrieb vorgestellt.

Bei der Fa. **Rába Futómű Kft.** wurden durch die Investitionen der letzten Jahre die Produktionsprozesse modernisiert und die Kapazitäten erhöht. Damit können aktuell Nutzfahrzeugfahrwerke und Fahrwerksteile in einem Volumen von ca. EUR 18 Mio. pro Jahr geliefert werden. Größte Abnehmer der Rába-Fahrwerke sind u.a. die russische Fa. Kamaz, die Firmengruppe GAZ, sowie John Deere, Claas, Volvo, Scania und Man.

BYD Electric Bus & Truck Hungary Kft.

Der chinesische Hersteller **BYD (Build Your Dreams)** nahm im April 2017 in Komárom an der Grenze zur Slowakei ein Werk für Elektrobusse in Betrieb. Es ist die größte Fabrik des Unternehmens in Europa. Die Jahresproduktion liegt bei 400 Fahrzeugen. BYD erzielte 2021 einen Umsatz von rund 35,5 Mio. EUR und beschäftigt 250 Mitarbeiter.

Die Entscheidung zugunsten des Standorts in Ungarn ist nach Aussagen von BYD-Vertretern aufgrund seiner zentralen Lage in Europa gefallen. Von hier aus können die wichtigen Absatzmärkte in der Region gut erreicht werden. Außerdem ist Ungarn auch ein wichtiger Absatzmarkt für das Unternehmen. BYD hat 2022 einen Auftrag für 48 E-Busse von der **Volánbusz Zrt.**, Ungarns größtes öffentliches Verkehrsunternehmen erhalten.

Rheinmetall Hungary Zrt.

Die ungarische Regierung hat 2020 den Rüstungskonzern Rheinmetall mit der Lieferung von 218 Lynx Schützenpanzern beauftragt. Jedoch sollen aus Deutschland lediglich 46 Lynx bezogen werden, die große Mehrheit der bestellten Menge wird in Ungarn montiert. Daher wurde ein Werk in Zalaegerszeg – unmittelbar neben der ZalaZone Teststrecke – hochgezogen und ein Gemeinschaftsunternehmen mit Rheinmetall gegründet (**Rheinmetall Hungary Zrt.**). Im Rahmen des Joint Ventures wird auch eine komplexe Offroad-Testumgebung für die Lynx-Schützenpanzer und andere Offroad-Fahrzeuge auf der ZalaZone errichtet. Das Werk in Zalaegerszeg soll 2023 in Betrieb gehen.

3. Die Rolle der Zulieferer

Laut Informationen des **Verbandes der Ungarischen Zulieferindustrie (MAJOSZ)** gibt es in Ungarn über 750 Firmen, die in der Automobilzulieferindustrie tätig sind. Für die Entwicklung einer eigenständigen ungarischen Zulieferindustrie war die Ansiedelung von **Magyar Suzuki Zrt.** in den 90iger Jahren entscheidend. Da das japanische Unternehmen von seiner Zulieferbasis in Japan zu weit entfernt war, bestand Interesse, in Ungarn in großem Umfang Einkäufe zu tätigen, womit wichtige Impulse für das Entstehen von Zulieferfirmen gesetzt wurden. Die deutschen OEM hingegen konnten ihre europäischen und globalen Zulieferkapazitäten auch in der ungarischen Produktion gut einsetzen, weshalb die ungarischen Zulieferfirmen langsamer in den Produktionsprozess einbezogen wurden. Der Anteil des ausländischen Kapitals beträgt in der Zulieferindustrie 75%. Die internationalen Tier-1-Großunternehmen benötigen nach Schätzungen ca. 50-200 Tier-2(+)-Zulieferpartner. In Ungarn besteht also ein großes Potenzial für die Zulieferindustrie. Das Interesse am Wirtschaftsstandort Ungarn bzw. der hier bereits angesiedelten Automobilbranche nimmt ständig zu: 2021 wurden 54 neue Investitionen zu einem Gesamtwert von 3,8 Mrd. EUR in der Automotive Industrie realisiert.

Aus Sicht der ungarischen Firmen und der heimischen Wirtschaft ist dieser Umstand jedoch nicht restlos positiv zu bewerten: während sich die globalen Player auch in Ungarn überwiegend als TIER-1 Zulieferer in die zumeist geschlossenen Versorgungsketten der OEM eingliedern, kommen ungarische Firmen kaum oder gar nicht zum Zug. Grund dafür ist u.a. auch, dass die ungarischen Firmen dem Anforderungsprofil der Fahrzeughersteller nicht wirklich gewachsen sind: v.a. im Vergleich zu den ausländischen Niederlassungen zeigen sich große Mängel in Bereichen wie Technologie, Produktivität, Innovation, usw. Auch der Staat hat dies mittlerweile erkannt und bietet verschiedene Förderprogramme für die Aufrüstung des heimischen KMU-Sektors.

TOP-25-Unternehmen der ungarischen Automobilindustrie

Anhand deren Umsatzdaten, Stand 01. Dezember 2022

NACE 29, 29.1, 29.2, 29.3, 29.3.1, 29.3.2

Nr	Firmenname	Ort	Zahl der Angestellten 2022	Umsatz in Mio HUF, 2021
1	Audi Hungaria Zrt.	Győr	12 903	2 847 439
2	Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét	4 787	1 142 070
3	Magyar Suzuki Zrt.	Esztergom	2 869	647 295
4	Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.	Miskolc	3 050	443 602
5	Schaeffler Savaria Kft.	Szombathely	3 348	274 715
6	DENSO Gyártó Magyarország Kft.	Székesfehérvár	3 619	236 786
7	Lear Corporation Hungary Kft.	Gödöllő	1 652	232 698
8	SMR Automotive Mirror Tech. Hungary Bt.	Mosonszolnok	3 324	198 124
9	Robert Bosch Automotive Steering Kft.	Maklár	1 333	186 520
10	Valeo Auto-Electric Magyarország Kft.	Veszprém	1 895	180 403
11	ZF Hungária Kft.	Eger	1 779	178 394
12	Joyson Safety Systems Hungary Kft.	Miskolc	1 826	143 995
13	BorgWarner Oroszlány Kft.	Oroszlány	956	140 774
14	Valeo eAutomotive Hungary Kft.	Veszprém	817	137 346
15	S.E.G.A. Hungary Kft.	Miskolc	1 478	128 035
16	BPW-Hungária Kft.	Szombathely	1 687	111 924
17	Dana Hungary Kft.	Győr	1 082	108 646
18	Adient Hungary Kft.	Mór	1 814	88 956
19	Gentherm Hungary Kft.	Pilisszentiván	346	86 620
20	KNORR-BREMSE Fékrendszerek Kft.	Kecskemét	982	68 299
21	Adient Mezőlak Kft.	Mezőlak	960	66 877
22	ACPS Automotive Kft.	Kecskemét	1 006	64 706
23	Hanon Systems Hungary Kft.	Székesfehérvár	2 026	64 560
24	VIDEOTON Autóelektronika Kft.	Székesfehérvár	1 588	62 516
25	Linamar Hungary Zrt.	Orosháza	2 985	60 597

Ausgewählte Entwicklungen und laufende Investitionen

Die ungarische Regierung setzt auch für die Zukunft auf ausländische Investitionen. Zu den wegweisenden Schwerpunktbranchen und -themen, die weiterhin mit hohen Zuschüssen rechnen können, gehören unter anderem Elektromobilität, autonomes Fahren, künstliche Intelligenz und die Elektronikindustrie. Trotz der Coronakrise konnte Ungarn 2021 einen Rekordzuwachs an neuen ausländischen Direktinvestitionen in Höhe von 5,9 Milliarden Euro verbuchen. Der größte Teil der ausländischen Direktinvestitionen entfällt auf die Batterieherstellung (51,9%). Weitere 12,5% galten dem Fahrzeugbau. Die Automobilindustrie gehört zu den traditionell am stärksten geförderten Zweigen. Die Regierung war mit einem durchschnittlichen Fördervolumen von ca. 10% dabei und bietet auch sonst viele Incentives, um ausländische Firmen nach Ungarn zu locken: neben direkten finanziellen Förderungen (je nach Region bestimmt) gibt es Steuerbegünstigungen aller Art (Körperschaftsteuer, Sozialabgaben, F&E-Beiträge, usw.), zinsverbilligte Darlehen oder sonstige spezielle Angebote.

Wichtigstes Herkunftsland ausländischer Direktinvestitionen in Ungarn ist Deutschland (Anteil am Gesamtbestand 2020: 21%). Dahinter folgt Österreich (9,5%) und die USA (6,2%). Jedoch wurde Deutschland in den letzten zwei Jahren beim jährlichen Zufluss von Südkorea als wichtigstem Investor abgelöst. Bei der Batteriezellenfertigung sind gleich mehrere Konzerne aus Südkorea mit milliardenschweren Vorhaben nach Ungarn gekommen. Sie bauen derzeit neue Produktionswerke mit großen Kapazitäten auf (weiteres dazu unter „Trendfokus - Zellenwachstum in Ungarn“).

Eine der zukünftigen Megainvestitionen in der gesamten Region ist das geplante BMW-Werk in Debrecen im Osten Ungarns zu einem geschätzten Gesamtvolumen von 2 Mrd. EUR. Obwohl die Inbetriebnahme des neuen Werks wegen der Coronakrise um ein Jahr verschoben wurde, soll 2025 die Produktion eines neuen, vollelektrischen BMW-Modells anlaufen. Am neuen Standort in Ostungarn sollen rund 1.500 Mitarbeiter jährlich 150.000 Fahrzeuge produzieren.

Der internationale Stand der Automobilindustrie in der Region bzw. Ungarn wird nicht zuletzt auch durch die fortwährenden Investitionen bestehender Firmen bekräftigt. Auch die Erweiterung von Mercedes in Kecskemét durch eine zweite Produktionshalle für Elektroautos ist geplant. Das Unternehmen möchte seine Rolle im globalen Produktionsnetzwerk durch die Integration neuer Modelle in die Serienproduktion stärken. Es wird eine neue Montage- und Karosseriestraße gebaut, und auch die Oberflächenbehandlung und die Lackierung werden vollständig mit erneuerbaren Energiequellen erfolgen. Die neuen Produktionslinien werden ausschließlich mit Ökostrom betrieben, wobei eine große Solaranlage auf den Dächern der Anlagen installiert wird, um den Energiebedarf zu decken.

Weitere ausgewählte Investitionen (2020-2022):

- Die Fa. **Kravtex-Kühne** erweitert ihre Fabrik in Mosonmagyaróvár um weitere 4.000 m² zur Produktion der neuen Generation ihrer Gelenkbusse. Das Econell 18 Next ist ein ultraleichtes Modell, das hierzulande entwickelt wurde. Im neuen Werk sollen zukünftig auch Elektrobusse entwickelt und gebaut werden. Die Erweiterung soll sich auf ca. 5 Mio. EUR belaufen.
- Der chinesische Automobilzulieferer Baolong wird in Szigetszentmiklós in der Nähe von Budapest ein Werk mit einem Investitionsvolumen von 14 Mio. EUR errichten, in dem Teile für Elektro- und Smart-Fahrzeuge hergestellt werden. Die Regierung unterstützt die Greenfield-Investition, die 35 neue Arbeitsplätze schaffen wird, mit einem Zuschuss von 3,7 Mio. EUR.
- Die beiden ungarischen Tochtergesellschaften der deutschen **Rosenberger Gruppe**, Rosenberger Magyarországi Elektronikai Kft. und Rosenberger Cabling Automotive Kft., erweitern ihre Produktionskapazitäten für Automobilelektronik und Datensteckverbinder mit einer Investition von über 44 Millionen Euro. Der Ausbau an den drei Standorten Jászárokszállás, Jászberény und Nyírbátor ist ein wichtiger Schritt, um Ungarn zum Produktions- und Logistikzentrum der europäischen und

nordafrikanischen Region zu machen. Die Unternehmensgruppe beschäftigt derzeit 3.200 Mitarbeiter in Ungarn.

- Der Autozulieferer **Continental Automotive** Hungary investiert 12,1 Mio. EUR, um die Kapazitäten in seinen Forschungs- und Entwicklungszentren in Budapest und Veszprém in Westungarn zu erweitern. Die Investition betrifft die Künstliche Intelligenz und die Softwareentwicklung, einschließlich der von Sensorsystemen. Das Unternehmen schafft 70 neue Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung.
- Die in chinesischem Besitz stehende Halms Hungary Kft. investiert mehr als 40 Millionen Euro, um in Debrecen ein Werk zur Herstellung von Teilen für Elektroautos zu errichten. Das Unternehmen produziert verschiedene Aluminiumteile für die weltweiten Hersteller von Elektrofahrzeugen.

4. Trends und Entwicklungen

E-Mobilität

Beim Übergang ins neue Zeitalter der Elektroautos positioniert sich Ungarn als Europameister. In nur wenigen Jahren hat sich das Land in ein potenzielles Kraftzentrum für Elektrofahrzeuge verwandelt. Drei der sechs weltweit größten Batteriehersteller haben sich in Ungarn angesiedelt, ebenso wie sämtliche deutschen Premiumhersteller, die allesamt auf Elektromobilität als Zukunftsfeld setzen. Die Regierung unterstützt nicht nur die Neu- und Erweiterungsprojekte in der Fahrzeugproduktion und in der Batterieherstellung mit hohen Zuschüssen, sondern fördert den Umstieg auf E-Mobilität auch im heimischen Verkehr. Zu den wichtigsten Initiativen gehören u.a. die Förderung der umfassenden digitalen Technologien (.Irinyi' Initiative) und die Verbreitung von e-Autos (.Jedlik Ányos' Programm), in deren Rahmen direkte und indirekte Anreize zur Förderung der E-Mobilität geschaffen wurden. Bis dato wurden folgende Maßnahmen von der Regierung hierzu umgesetzt:

Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur

Ungarn will das Netz von Ladestellen entlang der wichtigsten Verkehrskorridore flächendeckend rasch ausbauen. Die Bereitstellung reservierter Parkplätze mit Ladeanschlüssen in Einkaufszentren und Hypermärkten ist seit einigen Jahren durch den Gesetzgeber vorgeschrieben. Die Anzahl der E-Tankstellen von 2015 bis 2021 von 180 auf 1627 gestiegen ist. Zuletzt hat die Regierung Unternehmen vier Unternehmen bei Projekten unterstützt, mit denen 127 Ultra-High Speed-Ladestationen für Elektroautos längs von Schnellstraßen entstehen sollen. Die Investitionssumme erreicht nahezu 20 Mio. EUR und wird aus dem EU-Fördertopf CEF2 für die Entwicklung alternativer Kraftstoff-Infrastruktur unterstützt.

Zu den größten Betreibern von Ladestationen gehören die Ungarische Ölgesellschaft **MOL**, und die Energieunternehmen **MVM** und **E.ON**.

Kaufprämien für Elektroautos

Auch die Beschaffung von Elektroautos wird gefördert. Das Anfang 2021 ausgeschriebene Förderprogramm für ungarische E-Autos und E-Scooter verlief sehr erfolgreich. Das Budget im Umfang von knapp sechs Milliarden HUF hat die subventionierte Anschaffung von mehr als 2000 umweltfreundlichen Fahrzeugen ermöglicht, darunter fast 280 neue E-Taxis. Im Rahmen des Programmes konnten Privatpersonen mit Wohnsitz in Ungarn Subventionen für ein Elektrofahrzeug beantragen, zivile Organisationen und höhere Bildungseinrichtungen mit Sitz im Land konnten Subventionen für fünf Fahrzeuge beantragen. Die Subventionen waren auf 1,5 Millionen Forint oder 2,5 Millionen Forint gedeckelt, je nach Größe und Preis der Fahrzeuge.

Grünes Kennzeichen für Elektroautos

Besitzer von Elektroautos und Hybridfahrzeugen können seit 2015 "Grüne Kennzeichen" für ihre Kfz beantragen und erhalten. Mit einem grünen Nummernschild gehen Vorteile wie Sonderrechte in Bezug auf Steuern und Parken einher. Die Verkehrsbehörde hat seit 2015 mehr als 60.000 grüne Nummernschilder für vollelektrische und hybride Fahrzeuge ausgestellt. Die Zahl der grünen Nummernschilder hat sich seit Anfang 2020 mehr als verdreifacht. Über 54 Prozent aller Fahrzeuge mit grünen Nummernschildern seien vollelektrisch.

Green Bus Programm

Im Rahmen des Programms „Grüner Bus“ stellt die Regierung 90 Mio. EUR bereit, um den E-Verkehr zu fördern. Ziel des Programmes ist es, innerhalb von zehn Jahren die Hälfte aller Busse im städtischen Nahverkehr rein elektrisch zu betreiben. Das Programm sieht die Anschaffung von 123 Elektrobussen und vier selbstfahrenden Oberleitungsbussen vor.

Autonomes Fahren

Die in den letzten Jahren durch Weltmarken wie Google, Nissan und Tesla vorangetriebene und seither auch von der breiten Öffentlichkeit verfolgte Branche der autonomen Fahrzeuge und verbundenen Technologien gilt als verheißungsvoller Impulsgeber für die kommenden Jahre. Auch Ungarn hat auf diesem Gebiet bereits einiges zu bieten. Zum einen besteht eine starke Willensbekundung seitens der Regierung: durch die zielstrebige Festigung der Rahmenbedingungen und des breiteren Umfelds sollen die Bedingungen für eine erfolgreiche Integration von Sektoren mit hohem Mehrwert geschaffen werden.

Zudem soll der Sektor selbstfahrender Autos auch durch gezielte Projekte verstärkt nach Ungarn gelockt werden: eines davon ist die für Testfahrten von selbstfahrenden Autos errichtete **Testfahrestrecke in Zalaegerszeg**. Die Teststrecke soll die Keimzelle für automatisierte Mobilität in Europa werden.

Zielgruppe sind lokale und internationale OEMs sowie deren Zulieferer (inkl. IKT-Firmen). Das gesamte Teststreckenareal soll 250ha Fläche umfassen. Die Bauphasen sind in drei Segmente unterteilt. Die erste Phase der 45 Milliarden Forint (140 Mio. EUR) teuren Teststrecke, die einen 2 km langen Handlingkurs, eine dynamische Plattform mit 300 m Durchmesser und eine mehrflächige Bremsplattform, eine fünf Hektar große intelligente Stadt, eine 2.000 m² große Garage und ein Konferenzzentrum umfasst, wurde im Jahr 2019 abgeschlossen. Das Gelände soll bis 2023 stufenweise in Betrieb genommen werden und komplett mit 5G-Mobilfunktechnik ausgestattet sein. Das „Joint Venture“ von der österreichischen AVL und dem „Autóipari Próbapálya Zala Kft“ ist für die Zusammenstellung der Testpreisangebote und Kundenverträge verantwortlich. Neben der Teststrecke wurde 2019 ein Forschungs- und Technologiezentrum errichtet, wo Universitäten, Forscher, internationale Unternehmen ihre eigenen F+E-Aktivitäten ausbauen können. Die Bosch-Gruppe investiert hier 10 Mio. EUR in ein Forschungsinstitut, das bis Ende 2023 übergeben soll. Der neue Standort von Bosch wird sich auf einem 10.000 m² großen Grundstück neben der ZalaZone befinden, wo ein 2.000 m² großes Bürogebäude und eine 1.500 m² große Werkstatt entstehen werden. Letztere wird u. a. mit acht Testwagen-Montagestationen und Diagnoseinstrumenten für Tests von Autos mit Verbrennungs- und Elektromotoren ausgestattet sein.

Trendfokus

Batterieproduktion - Rekordinvestitionen in Ungarn

Energiewende, Klimawandel und Nachhaltigkeitsbestrebungen verlangen nach Konzepten und Technologien, die Bereiche wie E-Mobilität und dort vor allem die Batterieproduktion unterstützen. Um den CO₂-Verbrauch signifikant zu senken, müssen alternative Antriebsmodelle gefunden werden. Der Batterieentwicklung und -produktion kommt hierbei eine signifikante Bedeutung zu. Die ungarische Regierung greift den neuen Trend auf und möchte das Land als einen der wichtigsten Standorte in der globalen Batterieherstellung für Elektroautos in Europa positionieren. Mit hohen Subventionen und relativ niedrigen Löhnen lockt die Regierung vor allem asiatische Unternehmen ins Land. Mehr als die Hälfte der 2021 in Ungarn beschlossenen ausländischen Direktinvestitionsprojekte zu einem Gesamtwert von knapp 5,9 Mrd. EUR kamen aus dem Bereich der Batterieproduktion für e-Autos.

Bei der Batteriezellenfertigung sind gleich mehrere Konzerne aus Asien mit milliardenschweren Vorhaben nach Ungarn gekommen. Sie bauen hier neue Produktionswerke mit großen Kapazitäten auf. Gleichzeitig siedeln sich auch Hersteller (zumeist ebenfalls aus Asien) von Komponenten, die für die Batteriefertigung benötigt werden, im Land an. Die Wertschöpfungskette wird damit durch mehr und mehr Stufen ergänzt. Von dem in Ungarn entstehenden Batteriehub aus wird es künftig möglich sein, die Autobauer im Land selbst, aber auch die europäischen Automobilwerke günstig mit Batterien zu versorgen.

Die Experten erklären den Boom mit stabilen politischen Verhältnissen und dem guten Investitionsklima. Dazu kommt die Lage mitten in Europa und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, vor allem von Solarstrom. Und trotz erheblicher Lohnsteigerungen in den vergangenen zehn Jahren ist Ungarn immer noch günstig. Allerdings kämpft auch Ungarn – wie viele anderen europäischen Länder – mit Fachkräftemangel. Die unzureichende Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften gehört nach wie vor zu den größten Problemen der Branche. Viele Unternehmen beschäftigen daher Arbeitnehmer aus den Nachbarländern. Bereits vor fünf Jahren hatte die ungarische Regierung die Beschäftigung von Personal aus Serbien und der Ukraine in einem vereinfachten Verfahren ermöglicht. Diese Regelung wurde 2021 auf Arbeitskräfte aus Bosnien und Herzegowina, Nordmazedonien, Belarus, den Philippinen, Indonesien, Kasachstan, der Mongolei und Montenegro erweitert.

Die größten Investitionen des Landes haben staatliche Mittel in Höhe von mehreren Millionen Euro erhalten. Rund 10-12% der Gesamtinvestitionskosten wurden damit vom Staat finanziert. Außerdem erfordern diese Investitionen zusätzliche infrastrukturelle Verbesserungen in der Umgebung. Dazu kommen noch die hohen Umweltkosten, da die Herstellung der Lithium-Ionen-Batterien viel Energie verbraucht und ist mit einem größeren Ausstoß von CO₂ verbunden. Einwohner von Debrecen und Iváncsa hatten bereits gegen die geplanten Batteriewerke in ihren Städten protestiert. Im Fokus der Kritik steht vor allem der überdurchschnittliche Wasserbedarf der Fabriken. Ungarn war im Sommer 2022 von einer extremen Dürre betroffen und es besteht die Gefahr einer noch größeren Wasserknappheit aufgrund des beschleunigten Klimawandels.

Trotz des erheblichen Aufwands sind die volkswirtschaftlichen Effekte der Investitionen ambivalent: während die positiven Auswirkungen auf das Beschäftigungsniveau eindeutig sind, ist die heimische Wertschöpfung bei der Batterieproduktion weniger nachvollziehbar. Die neu angesiedelten Unternehmen bringen meist ihre eigenen Lieferanten mit.

Die meisten Hindernisse ergeben sich aus dem Mangel an technologischen Fähigkeiten des Landes und dem kleinen Umfang des Binnenmarktes. Da Ungarn die Materialien für eine starke chemische Industrie fehlen, kann das Land nur so einen größeren Anteil an den wissensintensiveren Prozessen haben. Laut Experten soll folglich mehr in die Forschung und Entwicklung investiert werden, um auf diesem Markt konkurrieren zu können.

Ausgewählte Vorhaben in Ungarn im Bereich Batteriefertigung (2020-2022)

- Das chinesische Unternehmen **NIO** hat Ende Juli 2022 Pläne für den Bau einer Anlage zur Herstellung von Batteriewechselstationen im Wert von 13,61 Mio. EUR in Biatorbágy bekannt gegeben. Das Unternehmen aus Shanghai bietet seinen Kunden ein System an, bei dem ein leergefahrener Akku an Stationen binnen weniger Minuten gegen eine vollgeladene Batterie getauscht werden kann. Dadurch entfällt für den Reisenden das langwierige Aufladen der Fahrzeuge. Die ungarische Regierung unterstütze NIO mit 4,5 Mio. EUR für die Investition, die „mehrere hundert“ Arbeitsplätze schaffen werde.
- Das südkoreanische Unternehmen **Nice LMS** wird in Vác, in der Nähe der ungarischen Hauptstadt Budapest, ein neues Werk für E-Auto-Batterien errichten. Die Investitionen belaufen sich auf umgerechnet 12,7 Millionen Euro. Die Regierung bezuschusst das Vorhaben mit 1,1 Millionen Euro. In der Anlage sollen 60 Arbeitsplätze entstehen.
- Der südkoreanische Batteriehersteller **W-Scope** investiert 728 Mio. EUR in den Bau seines ersten europäischen Werks für Batterieseparatorfolien in Nyíregyháza im Nordosten Ungarns. Durch die Investition werden 1.200 Arbeitsplätze geschaffen. Das neue Werk soll jährlich 1,2 Milliarden Quadratmeter Batterieseparatorfolie für Elektrofahrzeuge produzieren.
- Das südkoreanische Unternehmen **Volta Energy Solutions** baut ein Werk, um seine Kapazitäten für Materialien und Komponenten für die Batteriefertigung zu erweitern. Das Werk wird ultradünne Kupferfolie zur Verwendung in Elektroautobatterien im nordwestungarischen Környe produzieren. Volta Energy Solutions firmierte früher unter dem Namen Doosan Energy Solutions. Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft von Solus Advanced Materials Co. Ltd., eines großen südkoreanischen Anbieters von Kupferfolie und anderer Komponenten.
- Der ungarische Kunststoffverarbeiter **Jász-Plasztik Kft** erweitert seine Produktionskapazitäten, sein Bearbeitungszentrum und die Produktionsstätte für Batterien mit einer Investition von über 25 Mio. EUR. Außerdem soll die Technologie des Recyclingwerks für PET-Flaschen entwickelt werden. Im Zuge des Projekts entstehen 120 neue Arbeitsplätze.
- **SK Innovation** hat den Bau einer dritten Batteriezellfabrik in Europa beschlossen. Diese soll, wie schon die ersten beiden europäischen Produktionsstätten für Batteriezellen in Ungarn entstehen, konkret im 50 Kilometer südwestlich von Budapest gelegenen Ivánca. Das neue Werk soll eine jährliche Produktionskapazität von 30 GWh bieten, was laut dem südkoreanischen Hersteller die Lieferung von Batterien für circa 430.000 Autos per annum erlaubt. Der Baustart auf einem 70 Hektar großen Areal in Ivánca ist für das dritte Quartal dieses Jahres geplant, die Fertigstellung des Werks allerdings erst für 2028. Bis zu diesem Zeitpunkt rechnet SKI mit Investitionskosten in Höhe von umgerechnet knapp 1,9 Milliarden Euro.
- Der chinesische Konzern **CATL** investiert 7,34 Milliarden Euro in den Bau eines Batteriewerks in Debrecen. Damit ist die CATL-Fabrik die größte ausländische Einzelinvestition aller Zeiten im Land. Das Werk soll Lithium-Ionen-Batteriezellen und Module für europäische Automobilhersteller herstellen und nach Fertigstellung über eine Produktionskapazität von 100 Gigawattstunden verfügen. Mit dem Bau soll noch vor Ende 2023 begonnen werden. Es werden 9.000 Arbeitsplätze entstehen.
- Im November 2022 wurde das neue Werk der südkoreanischen Firma **Chokwang Paint** in Heves eingeweiht. Das Unternehmen investierte 9,3 Mio. EUR in den Standort, der Staat gewährte Förderungen in Höhe von 10% der Investitionssumme. Das Werk wird Klebstoffe zur Wärmeableitung für Batterien in Elektrofahrzeugen herstellen.
- Der BMW-Konzern baut an seinem Standort in Debrecen auch ein Werk für Hochvoltbatterien für die Fahrzeuge der „Neuen Klasse“, die neue für 2025 geplante E-Autoplattform. Hier werden die runden Batteriezellen der nächsten Generation in das Hochvoltbatteriegehäuse eingebaut – einen Metallrahmen, der in den Unterboden des Fahrzeugs integriert wird. Der Produktionsstart der

Hochvoltbatterien der 6. Generation erfolge parallel zum Start der Fahrzeugproduktion. Alle Hochvoltbatterien für die im Werk Debrecen gebauten Fahrzeuge werden vor Ort montiert. Die Batterieproduktion umfasst eine Fläche von mehr als 140.000 m².

Die größten Investitionen entlang der gesamten E-Fahrzeug-Wertschöpfungskette

Seit 2018, > 10 Mrd. HUF

Firma	Herkunftsland	Neue Arbeitsplätze	Investitionswert (Mrd. HUF)	Staatliche Förderung (Mrd. HUF)	Ort	Jahr
Batteriekomponente:						
INZI Controls Hungary Kft.	Indien	122	15	2	Komárom	2 020
Bumchun Precision Hungary Kft.	Südkorea	200	13	3	Salgótarján	2 020
Batteriezelle:						
CATL Hungary Projekt Menedzsment Kft.	China	9 000	3		Debrecen	2 022
Samsung SDI Magyarország Gyártó és Értékesítő Zrt.	Südkorea	1 200	367	34	Göd	2 021
SK On Hungary Kft.	Südkorea	2 500	593	76	Ivánca	2 021
SK Battery Hungary Gyártó Kft.	Südkorea	410	98	8	Ivánca	2 018
SK Battery Manufacturing Kft.	Südkorea	1 000	199	29	Komárom	2 021
Aluminiumfolie:						
LOTTE ALUMINIUM Hungary Kft	Südkorea	107	44	1	Tatabánya	2 022
Elektrolyt:						
Dongwha Electrolyte Hungary Kft.	Südkorea	90	11		Sóskút	2 020
Fahrzeug:						
BMW Manufacturing Hungary Kft.	Deutschland	645	34	12	Debrecen	2 018
Audi Hungária Zrt.	Deutschland	250	41	6	Győr	2 019
Fahrzeugteile:						
Boysen	Philippinen	400	60	6	Nyíregyháza	2 023
Kathode:						
EcoPro Global Hungary Zrt.	Südkorea	631	264		Debrecen	2 021
Kupferfolie:						
Volta Energy Solutions Hungary Kft. (Doosan)	Südkorea	200	75	9	Tatabánya	2 021

Volta Energy Solutions Hungary Kft. (Doosan)	Südkorea	181	31	5	Tatabánya	2 020
Separatorfolie:						
Semcorp Hungary Kft.	China	440	65	13	Debrecen	2 021
LG Chem / Toray Industries Hungary Kft.	Südkorea		270		Nyergesújfalu	2 021
Toray Industries Hungary Kft. (Zoltek)	Japan	188	128	21	Nyergesújfalu	2 019
Toray Industries Hungary Kft. (Zoltek)	Japan	350	30	12	Nyergesújfalu	2 018
W-Scope Kft.	Südkorea	1 200	300		Nyíregyháza	2 022

Quelle: Telex.hu

5. Kfz-Handel in Ungarn

Verkauf von Fahrzeugen

Während in der EU pro 1.000 Einwohner durchschnittlich über 600 Autos zugelassen werden, liegt diese Zahl in Ungarn bei lediglich 390 Fahrzeugen. Ungarn gehörte aber zugleich auch zu jenen vier Ländern in der EU, die über den Zeitraum von 2015 bis 2019 den größten Zuwachs verbuchen konnten. Der Pkw-Absatz verzeichnete in diesem Zeitraum zweistellige Wachstumsraten. Ähnlich stark legte der Nutzfahrzeugmarkt zu, angetrieben von der guten Konjunktur. Die Coronapandemie und die von ihr verursachte Wirtschaftskrise haben jedoch sowohl den Pkw- als auch den Nfz-Absatz schwer betroffen. 2020 wurden insgesamt 128.000 neue PKW registriert, was einen starken Rückgang gegenüber dem Vorjahr bedeutet (-18,9%). Der negative Trend hat sich auch 2021 fortgesetzt (-4,8%).

Im Hinblick auf die neuen Nutzfahrzeuge zeigt sich dagegen ein Wachstum von 9,7% im Segment der unter 3,5 t schweren LKW (insgesamt 28.467 Stück).

Hersteller	Absatz 2021	Veränderung 2021/20	Marktanteil 2021
Suzuki	17.650	19,4	14,5
Toyota	12.077	-4,7	9,9
Ford	10.604	-9,7	8,7
Kia	9.125	45	7,5
Skoda	7.846	-23,0	6,4
Dacia	7.367	-29,6	6,0

Absatz von Pkw nach Herstellern in Ungarn (Stückzahl; Veränderungen Marktanteile in Prozent)

Quelle: *Portfolio*

Die drei beliebtesten Marken waren Suzuki, Toyota und Ford. Vor allem kleine und Mittelklasseautos dominieren den Markt. Kleinere SUV, wie etwa das im Land produzierte Modell Suzuki Vitara oder SX4 S-Cross, kommen bei ungarischen Käufern gut an. Subventionen im Rahmen eines staatlichen Familienförderprogramms treiben die Nachfrage nach größeren Autos, etwa Siebensitzern, nach oben.

56.692 der 2021 registrierten Neuwagen waren sog. alternativ betriebene Fahrzeuge (APV), was einem erheblichen Anstieg von knapp 66% entspricht (EU-Durchschnitt liegt bei ca. 30%). Mehr als 90% davon waren sog. hybrid-elektrisch betriebene Fahrzeuge, der Rest überwiegend rein elektrisch betriebene Autos. Der Anteil der APV am Gesamtfahrzeugbestand in Ungarn ist aber weiterhin sehr gering, d.h. knapp 0,1%.

Antriebsart	2020	2021
Benzin	62.230	45.485
Diesel	27.620	19.015
Hybrid	9.052	13.147
Elektrisch	3.046	4.311
Plug-in-Hybrid	2.996	4.236
Mild Hybrid	22.719	34.998
Insgesamt	128.030	121.920

Neu zugelassene Pkw nach Antriebsart in Ungarn (Stückzahl)

Quelle: *Villanyautósok Fachportal*

Neben den Neuwagen wurden 2021 weitere 132.205 Autos das erste Mal in den Verkehr gebracht, wobei es sich v.a. um Gebrauchtwagen aus dem Ausland handelt. Nicht zuletzt auch dieser Umstand ist Grund dafür, dass der PKW-Bestand in Ungarn mit einem Durchschnittsalter von ca. 15 Jahren zu den ältesten in Europa gehört.

Jahr	PKW	Omnibus	Motorrad	LKW	Traktor	Insgesamt
2017	3.471.997	18.705	167.413	481.017	72.579	4.211.711
2018	3.641.823	19.134	176.070	503.951	76.870	4.417.848
2019	3.812.013	19.454	185.943	528.609	79.379	4.625.398
2020	3.920.799	16.979	194.594	542.848	81.317	4.756.537
2021	4.020.159	17.759	202.521	559.417	85.742	4.885.598

Anzahl zugelassener Straßenfahrzeuge in Ungarn von 2017 bis 2021

Quelle: *Statistisches Zentralamt (KSH)*

2021 wurden in Ungarn 1.010 neue Busse zugelassen, was gegenüber 2020 einen Anstieg vom 62% bedeutet. Mehr als 700 Busse davon wurden von der Verkehrsgesellschaft Volánbusz in Betrieb genommen. Diese Zahl könnte in den nächsten Jahren weiter steigen, da diverse städtische Verkehrsbetreiber, so auch u.a. in Budapest, die Erweiterung des Fuhrparks bzw. den Tausch alter Fahrzeuge angekündigt hat.

Prognose

Die kurz- und mittelfristigen Absatzaussichten auf dem Automarkt werden von verschiedenen Faktoren bestimmt. Einerseits dämpfen die steigende Inflation und der russische Angriffskrieg auf die Ukraine die Stimmung der ungarischen Konsumenten. Außerdem hat die Abschwächung des Forint zu einem selbst für europäische Verhältnisse beispiellosen Preisanstieg geführt. 2021 stieg der Durchschnittspreis für Neuwagen in der Europäischen Union um 3,5 Prozent, während die Preise in Ungarn um 9,2 Prozent stiegen.

Andererseits erwarten Experten erhebliche kurzfristige Veränderungen auf dem Automarkt, da in der Europäischen Union zahlreiche Umweltschutzzorgaben zwingend umgesetzt werden müssen. Für die Autoindustrie schlägt die EU-Kommission konkret vor, dass die Treibhausgasemissionen von Neuwagen bis 2030 um 55 Prozent im Vergleich zu 2021 sinken sollen. Außerdem sollen ab 2035 in der EU dann nur noch emissionsfreie Neuwagen zugelassen werden. Laut Experten werden hierdurch zum einen die alternativ betriebenen und auch von der Regierung subventionierten Fahrzeuge begünstigt, zum anderen aber auch der Gebrauchtmarkt in Ungarn kräftig angekurbelt. Da die neuen Umweltvorgaben für Gebrauchtwagen nicht gelten, könnte dies dazu führen, dass der Anteil importierter Gebrauchtwagen und damit das Gesamtalter des Fahrzeugbestandes in Ungarn weiter zunimmt.

Außerdem drängen immer mehr chinesische Elektroauto-Marken auch auf den ungarischen Markt. Die Verlagerung von Teilen der E-Auto-Produktion aus EU und USA nach China kann schon ab 2024 zu einem

Importüberschuss nach Europa führen. Die europäischen Hersteller kämpfen nach wie vor mit Lieferschwierigkeiten und setzen vor allem auf BEV-Modelle im oberen Preissegment. Die chinesischen Hersteller dagegen brächten inzwischen günstige Elektroautos nach Europa, die auf preissensiblen Märkten wie Ungarn immer wichtiger wird.

6. Arbeitsmarkt in Ungarn

Verfügbarkeit und Fachausbildung von Arbeitskräften für die Automobilindustrie

In Ungarn haben sich über die letzten Jahre erhebliche Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt zugetragen, die in diversen Branchen zu teilweise chronischem Arbeitskräftemangel geführt haben. Die Gründe dafür sind v.a. die durch die hohen Lohnunterschiede begründete Abwanderung ins Ausland, die natürliche demographische Alterung des Landes, wie auch der starke und dichte Wettbewerb der Firmen um die Arbeitskräfte. Obwohl die Corona-Krise den Automobilsektor besonders stark getroffen hat, liegt die Arbeitslosenrate aktuell wieder unter 4%. Die Werte variieren dabei natürlich je nach Region auch noch einmal: so liegt die Arbeitslosenrate z.B. im Komitat Győr-Moson-Sopron bei nur 1-1,5%, während im Norden und Osten Werte von 5-7% vorkommen. Nach Einschätzung von Experten wird sich die Lage in dieser Hinsicht in den nächsten Jahren auch nicht erheblich entschärfen. Nach Erhebungen im Kreise von diversen Arbeitgebern zeigt sich, dass aktuell etwa nur der sog. administrative, öffentliche Bereich nicht mit signifikantem Arbeitskräftemangel zu kämpfen hat. Alle weiteren Bereiche, egal ob Facharbeit oder Diplombereiche, IT, Tourismus, Gastronomie, oder Maschinenbau beklagen erhebliche Mängel in der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte. Die Regierung versucht aktuell mit Quoten für Arbeitskräfte aus den umliegenden Ländern (v.a. die Ukraine und Rumänien) für Entspannung zu sorgen, hat aber nur teilweise Erfolg damit: zwar steigen die Zahlen hier von Jahr zu Jahr sprunghaft an, es reicht dies aktuell aber nicht, um den Bedarf des Arbeitsmarktes zu decken.

Auch die Automobilindustrie selbst musste sich dieser Herausforderung stellen und erlebt derzeit v.a. im Bereich der qualifizierten Arbeitskräfte teilweise erhebliche Engpässe. Fortlaufende Erhebungen der Branche zeigen, dass 4 von 5 Firmen mit Gehaltserhöhungen auf die entstandene Situation reagieren bzw. knapp Zweidrittel ein erweitertes Angebot an internen Schulungsprogrammen und ein ausgeprägtes Karrieremodell anbieten.

Als Übergangslösung kommen daher auch im Automotive Bereich verstärkt ausländische Arbeitskräfte zum Einsatz, fast jede zweite Firma hat bereits ausländische Arbeitnehmer auf der Gehaltsliste stehen. Längerfristig und nachhaltig hingegen scheint der Einsatz von Robotern in immer mehr Bereichen der Produktion zu sein. Maschinen und Industrieroboter ersetzen zunehmend den Menschen und ziehen somit einen enormen Rückgang von Arbeitsplätzen nach sich.

Parallel zur Technologie- und Kapazitätsentwicklung der Firmen wurden in den vergangenen Jahren jedoch auch neue Akzente in der Fachausbildung innerhalb der Automobilindustrie gesetzt. So wurde zum Beispiel im Rahmen der Kooperation zwischen der Győrer **Széchenyi István Universität** und Audi Hungária 2019 einen Externen Lehrstuhl gegründet. Der neue Lehrstuhl wurde innerhalb des Audi Werks eingerichtet und kann dadurch die theoretische Ausbildung der Universität mit praxisbezogenen Themen fördern.

Als weiteres Beispiel dient das duale Ausbildungssystem der **Fachhochschule Kecskemét / GAMF** in Kooperation mit Mercedes-Benz, Knorr-Bremse und zahlreichen weiteren Unternehmen. Ziel ist es, eine praxisorientierte Ausbildung zu gewährleisten, die von den lokalen Akteuren der Industrie anerkannt wird. Die Studierenden werden je zur Hälfte in der Bildungseinrichtung und in den Betrieben unterrichtet und beschäftigt.

Weitere Bildungseinrichtungen für die Qualifikation neuer Arbeitskräfte in der Branche sind:

- **BMGE – Technische Universität Budapest**
- **Universität Miskolc**

- Óbuda Universität
- Pannonia Universität, Veszprém
- Universität Debrecen

7. Herausforderungen und Chancen in der Automobilbranche

Die Fahrzeugindustrie stand noch nie vor einer solchen Herausforderung wie heute. Die Branche befindet sich in einem Transformationsprozess, der durch Lieferengpässe, Gesundheitskrise und steigende Energiepreise geprägt ist.

COVID-Krise

Die Corona-Krise hat den ungarischen Automobilsektor stark getroffen. Nach mehreren Rekordjahren rutschte die Automobilindustrie infolge der Pandemie 2020 erstmals wieder in die Krise. Fehlende Nachfrage und unterbrochene Lieferketten hatten im Frühjahr 2020 mehrwöchige Produktionsstopps bei allen Automobilwerken und vielen der großen Kfz-Zulieferer im Land erzwungen. Einbruch der Produktion und der Exporte von je rund 11 Prozent waren die Folge. Auch 2021 setzte sich der Negativtrend weiter fort (-2,5 Prozent). Jedoch konnte die Coronakrise dem heimischen Markt für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nichts anhaben. Während der Markt für Pkw 2020 insgesamt einen starken Einbruch hinnehmen musste, setzte sich das Wachstum bei Elektro- und Hybridfahrzeugen weiter fort.

Die Gesundheitskrise hat allerdings gezeigt, wie sehr die Autoindustrie von globalen Lieferketten abhängig ist. Angesichts der Lieferengpässe wollen einige Unternehmen verstärkt auf Nearshoring setzen und auch ihren Absatz stärker auf Europa fokussieren. Obwohl einige Investitionsprojekte in Ungarn durch Corona verzögert wurden, nutzen bereits zahlreiche Autohersteller und Zulieferer verstärkt das Land als Near-Shoring-Standort.

Chipmangel

Seit Beginn der Coronapandemie sorgt der Halbleitermangel in der Autoindustrie weltweit immer wieder für Nachschubprobleme und Produktionsausfälle. Nachdem die Autobauer im Frühjahr 2020 viele Bestellungen kurzfristig stornierten, hatten sich die Chiphersteller andere Abnehmer gesucht. Wegen der fehlenden Elektronikchips mussten 2021 manche Autobauer auch in Ungarn die Fertigung vorübergehend aussetzen. Die Halbleiterhersteller können immer noch nicht so viel liefern, wie die OEMs benötigen, daher bauen sie deutlich weniger Autos als sie könnten. Laut Experten werden die Einschränkungen der Autoproduktion durch Halbleitermangel noch mindestens bis 2025 anhalten.

Krieg in der Ukraine

Der im Februar 2022 ausgebrochene Krieg hat die verlässliche Belieferung der Autowerke in Ungarn mit wichtigen Teilen und Komponenten, wie etwa Kabelbäumen aus der Ukraine, zusätzlich unterbrochen oder gefährdet. Es kommt aufgrund von mangelnder Teileversorgung zu Bestellstopps und Lieferverzögerungen. Manche Autohersteller versuchen händeringend, den Nachfrageüberhang zügig abzuarbeiten, indem sie bestellte Fahrzeuge mit dem noch vorhandenen Material fertigstellen. Vor den Werken stauen sich bereits halb fertiger Autos, die bei Eintreffen fehlender Teile rasch nachgerüstet und erst dann ausgeliefert werden. Außerdem werden Unternehmen der Automobilindustrie durch die steigenden Energiepreise und den dadurch verursachten Preisanstieg bei Rohstoffen stark belastet.

8. Gesetzliche und sonstige Rahmenbedingungen

Es bestehen rechtlich keine Einschränkungen für ausländische natürliche und juristische Personen, die eine unternehmerische Tätigkeit in Ungarn aufnehmen bzw. eine Investition tätigen wollen. Diese kann in den bekannten Gesellschaftsformen, die sich nicht wesentlich von denen des österreichischen Gesellschaftsrechts unterscheiden, ausgeführt werden. Ausführliche Informationen zur Firmengründung und Steuern in Ungarn erhalten Sie u.a. auf Anfrage bei [uns](#).

Die geographische Nähe, die sehr gut ausgebaute Infrastruktur, der hochentwickelte Logistiksektor und die hohe Qualität der Arbeitskräfte machen Ungarn zu einem interessanten Investitionsstandort, auch im Sinne eines regionalen Stützpunkts für CEE.

Grundsätzlich stehen Förderungen für Investitionen auch österreichischen Firmen offen, sofern sie über eine Niederlassung in Ungarn verfügen, weil nur diese sich um Fördermittel bewerben können. Bei Interesse informieren wir Sie gerne über die aktuellen Fördermöglichkeiten. Schicken Sie uns eine [E-Mail!](#)

Es wurden bisher bereits vier Regionen des Landes als „Hervorgehobene Zentren des Fahrzeugbaus“ ausgewiesen. Außer [Győr](#) wurde nach der Eröffnung des Mercedes-Werks und der Ankündigung von zahlreichen neuen Investitionen die Stadt [Kecskemét](#) und deren Umgebung, dann das Dreieck Szentgotthárd-Szombathely-Zalaegerszeg als [West-Pannonisches Zentrum für Fahrzeugbau und Mechatronik](#) und auch die Stadt [Debrecen](#) und deren Umgebung zu den bedeutendsten Zonen der Automobilindustrie erklärt. Hier werden künftig die Investitionen der Zulieferunternehmen – als offizieller Teil der ungarischen Wirtschaftspolitik - mit Priorität behandelt und eventuell mit speziellen Begünstigungen erleichtert.

9. Chancen für österreichische Unternehmen

Die Kraftfahrzeugindustrie wird weiterhin der wesentliche Motor der ungarischen Wirtschaft bleiben und damit natürlich besonders abhängig von der Entwicklung der internationalen Nachfrage sein. Es ist auch weiterhin das erklärte Ziel der Regierung, diesen Sektor besonders zu unterstützen und die Einbindung ungarischer Zulieferfirmen zu stärken.

Im Zusammenhang mit den großen Investitionen der OEM und Tier-1-Unternehmen kommt es noch laufend zu neuen Firmengründungen, vor allem seitens deutscher Unternehmen. Erfahrungsgemäß sind es in erster Linie Tier-1- oder Tier-2-Zulieferer, die als Kunden österreichischer Lieferanten in diesem Sektor in Frage kommen. Das [AußenwirtschaftsCenter Budapest](#) führt eine ständig aktualisierte Übersicht über in Ungarn ansässige Zulieferfirmen und stellt Ihnen diese gerne zur Verfügung.

Nicht zu vergessen ist natürlich auch der Dienstleistungssektor, in dem österreichische Unternehmen erfolgreich tätig sind. Dabei handelt es sich beispielsweise um Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen, Montage von Anlagen, Verpflegung, Personalleasing etc. In diesem Bereich verfügen die Hersteller über größere Entscheidungsfreiheit „vor Ort“, das heißt am Firmensitz in Ungarn, weshalb in Ungarn niedergelassene österreichische Firmen gute Chancen haben. Diese Leistungsbeschaffungen werden in der Regel vom Unternehmen ausgeschrieben und durchlaufen ein vorgegebenes Entscheidungsverfahren.

Kritische Erfolgsfaktoren

Noch ist zu beobachten, dass die Fahrzeughersteller – allen voran Mercedes – überwiegend auf das bestehende globale Zuliefernetz zurückgreifen – das heißt, dass österreichische Unternehmen, die schon zu diesem Kreis gehören, gute Chancen haben, auch in Ungarn zum Zug zu kommen. Es ist daher unabdingbar, eine Verbindung zum zentralen Einkauf in Deutschland aufzubauen, da alle wesentlichen Entscheidungen dort gefällt werden. Bei Audi hingegen sind die Entscheidungsstrukturen schon etwas dezentraler und es bestehen gute Chancen, durch direkte Kontakte in Győr bzw. beim Regional Office Osteuropa der Volkswagen AG in Budapest zu Entscheidungen zu kommen. Allerdings sind erfahrungsgemäß nur solche Firmen dabei erfolgreich, die über eine Niederlassung in Ungarn verfügen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS

Folgende **Fachmedien** stehen in Ungarn im Bereich Automobilindustrie zur Auswahl:

Autopro – Online Magazin und Webseite der Ungarischen KFZ Hersteller- und Zulieferfirmen

Gyártástrend – Online Magazin für Wirtschaft und Produktionstechnik

Totalcar – Online Portal für Autotests und Garagentechnik

Autósvilág – Online Magazin der Automobilindustrie der Welt

Fachmessen

Automotive Hungary (Messe der OEM Hersteller und Zulieferanten aller Ebenen)

nächster Termin: 16-19. Mai 2023

Hungexpo Messegelände, Budapest

www.automotivexpo.hu/en

Automobil & Tuning Show (Messe für Autodiagnostik und Garagentechnik)

Nächster Termin: 17-19. März 2023

Hungexpo Messegelände, Budapest

<https://www.amts.hu/en/>

Fachorganisationen

Verein der Ungarischen Fahrzeugbauindustrie
(Magyar Gépjárműipari Egyesület)

Herr Róbert KRISZTIÁN

Präsident

Herr Csaba KILIÁN

Generalsekretär

1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.

T/F +36 1 371 5874

E mage@gepjarmuipar.hu

W www.gepjarmuipar.hu

Verein der Ungarischen Kraftfahrzeugimporteure

(Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete)

Herr Péter ERDÉLYI

Präsident

1132 Budapest, Váci út 18.

T/F +36 1 239 6029

E mge@mge.hu

W www.mge.hu

Verband der Ungarischen Automobil-Zulieferindustrie

(Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége)

Herr József NYÍRŐ

Präsident

Frau Petra GÁL

Generalsekretär

1135 Budapest, Csata u. 25.

T/F +36 1 203 8144

E majosz@majosz.hu

W www.majosz.hu

Landesverband der Kraftfahrzeug-Markenhändler

(Gépjármű-Márkakereskedők Országos Szövetsége)

Herr Gábor GABLINI

Präsident

2040 Budaörs, Malomkő u. 2.

T +36 1 877 2119

F +36 1 222 9000

E gemosz@gemosz.hu

W www.gemosz.hu

Ungarische Agentur für Investitionsförderung (HIPA)

Frau Martina ALMÁSI

Zuständige Beraterin für die Automobilindustrie

1055 Budapest, Honvéd u. 20.

T +36 1 872 6529

E martina.almasi@hipa.hu

W www.hipa.hu

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST

T +36 1 461 50 40

F +36 1 351 12 04,

E budapest@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/hu

