

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT UNGARN

AUTOMOTIVE

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

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST
JUNI 2024

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

✕ x.com/wko_aw

 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

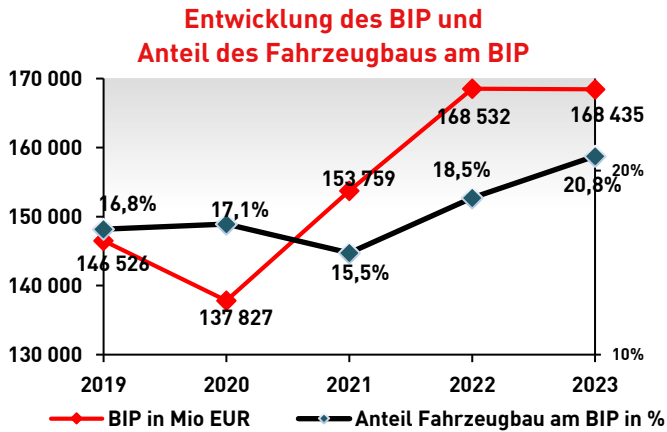
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien,

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

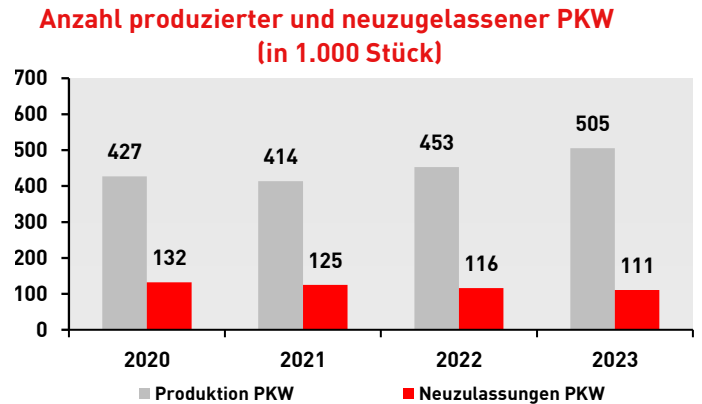
E budapest@wko.at, aussenwirtschaft.publikationen-inland@wko.at, W wko.at/aussenwirtschaft/hu

1. Branche und Marktsituation

Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:

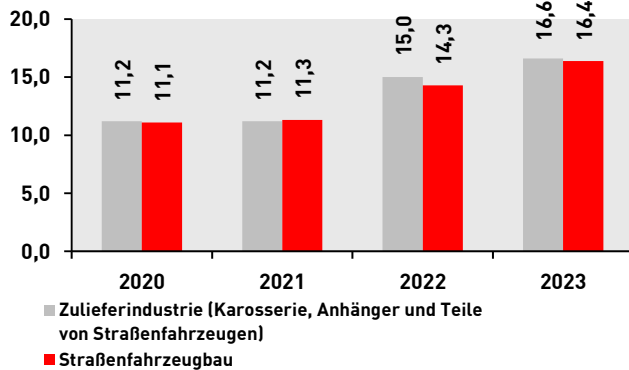


Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)



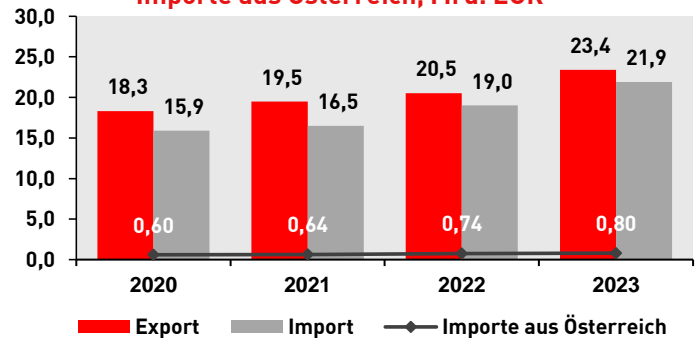
Quellen: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE), Statistisches Zentralamt (KSH)

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



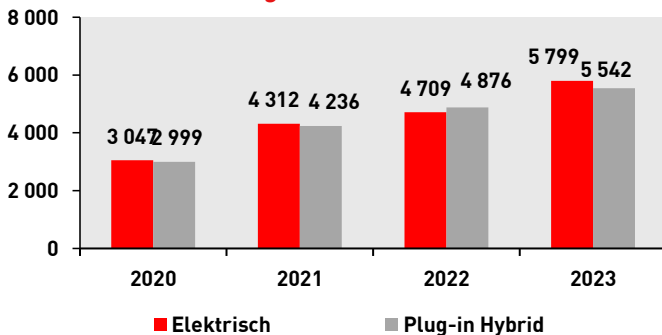
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

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



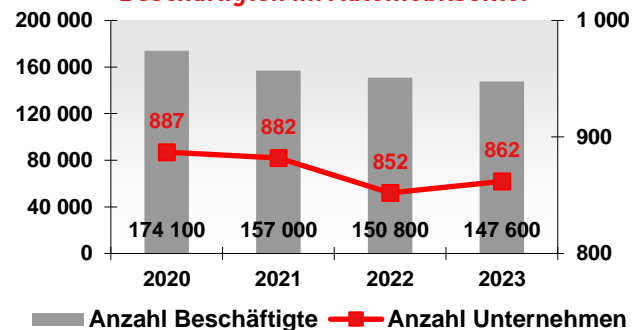
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

Für den Verkehr neu zugelassene Straßenfahrzeuge mit alternativem Antrieb



Quelle: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE)

Anzahl der aktiven Unternehmen und Beschäftigten im Automobilsektor



Quelle: Hungarian Investment Promotion Agency (HIPA)

Einleitung

Während die ungarische Wirtschaft 2022 noch um 4,6 % gewachsen ist – vorrangig getragen durch den staatlich unterstützten privaten Konsum und Großinvestitionen – ist das Land 2023 in eine Rezession geschlittert (-0,9%). Der Rückgang der Reallöhne, die Verlangsamung der Industriekonjunktur und der Rückgang öffentlicher und privater Investitionen trugen allesamt zum wirtschaftlichen Abschwung bei. Lediglich die Landwirtschaft konnte leicht entgegenwirken, die nach der Dürre 2022 gute Ernteergebnisse lieferte. Aufgrund der schwachen Entwicklung im letzten Quartal 2023 fiel der BIP-Rückgang im Jahr 2023 nochmals etwas höher aus als erwartet. In den letzten 27 Jahren war die Entwicklung lediglich dreimal niedriger, und zwar während der Finanzkrise (2009), der europäischen Schuldenkrise (2012) und der Corona-Krise (2020).

Mit einem Gesamtvolumen von 33,5 Mrd. EUR im Jahr 2023 ist der Automobilsektor das Zugpferd der ungarischen Wirtschaft: während die Fahrzeugproduktion an sich ca. 10% am BIP ausmacht, steht der gesamte Sektor für fast das Doppelte. Die Branche hat zudem einen Anteil von ca. 16% am Gesamtexport des Landes, was unter anderem auf den hohen Eigenexportanteil von 90% zurückzuführen ist. Aktuell sind in der Branche über 145.000 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 Elektroautos 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 90% der 2023 in Ungarn beschlossenen ausländischen Direktinvestitionsprojekte zu einem Gesamtwert von mehr als 13 Mrd. EUR kamen aus dem Bereich des Automobilsektors und 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.

Ein neuer Trend in der ungarischen E-Mobilitätsbranche sind Investitionen in Produktionskapazitäten zur Batteriefertigung. Allerdings ist auch hier die Problematik des niedrigen Wertschöpfungsanteils präsent, da Ungarn weiterhin hauptsächlich die Endmontage durchführt.

2. Marktsituation

Kfz-Produktion

In Ungarn sind derzeit 4 OEM angesiedelt (in naher Zukunft wird BMW ebenfalls ein Werk in Debrecen eröffnen, sowie BYD plant den Bau eines Werks in Szeged):

- 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 12.500 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 hat Audi sein 30-jähriges Bestehen und 25 Jahre Fahrzeugbau in Ungarn gefeiert.

Audi Hungaria fertigte 2023 177.775 Audi-Modelle sowie Karosseriebauteile für die Exklusiv- und Sportmodelle des Audi und Volkswagen Konzerns. Folgende Modelle werden derzeit in Győr produziert: Audi Q3 (MHEV, PHEV), Audi Q3 Sportback (MHEV, 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 fertigt derzeit mehr als 100.000 Elektromotoren jährlich.

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 8,9 Mrd. EUR im Jahr 2022 die Nummer drei 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 2022 einen Umsatz von 3,9 Mrd. Euro gegenüber 3,1 Mrd. Euro im Vorjahr. Im Mercedes-Benz Werk Kecskemét wurden im Jahr 2022 mehr als 152.000 Fahrzeuge produziert, etwa 20.000 mehr als im Jahr 2021. 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. 2023 rollte 160.000 Fahrzeuge vom Band. Im Werk arbeiten zurzeit rund 3.000 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 2022 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 123 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 2022 Erlöse von rund 2,1 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 derzeit 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 800.

Die Marke Opel ist in Ungarn übrigens sehr beliebt und hat zurzeit einen Marktanteil von ca. 5%. Derzeit sind geschätzt mehr als 500.000 Opel-Fahrzeuge auf den ungarischen Straßen im Verkehr. Seit 2023 wurden auch Benzinmotoren neuer Generation (1,2-Liter) gefertigt, die für den Einbau in Hybridfahrzeuge bestimmt sind. Außerdem wird Stellantis ein zentrales Element seiner Elektromobilitätsstrategie ins Opel-Werk nach Szentgotthárd verlagern. Neben der traditionellen Antriebsproduktion wird dort in den nächsten Jahren auch die Herstellung von Elektromotoren beginnen. Zudem werden die damit verbundenen Forschungs-, Entwicklungs- und Testaktivitäten ebenfalls nach Szentgotthárd verlegt. Die dort produzierten elektrischen Antriebsmodule werden in Fahrzeuge eingebaut, die auf der rein elektrischen STLA-Plattform basieren.

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.

BYD Szeged

Der chinesische Autobauer hat Ende 2023 angekündigt, sein erstes Europa-Werk in Ungarn am Standort Szeged zu errichten. Die Produktionsanlage in Szeged im Süden des Landes soll in mehreren Etappen errichtet werden und Tausende Arbeitsplätze vor Ort schaffen. Der Standort wurde wegen seiner zentralen Lage in Europa und seiner guten Infrastruktur gewählt. BYD will seine Expertise in integrierten vertikalen Lieferketten nutzen, um zur Schaffung eines grünen "Ökosystems" vor Ort beizutragen. Es handelt sich beim BYD-Engagement um eine der größten Investitionen in der ungarischen Geschichte. Das Werk soll die Produktion innerhalb von drei Jahren aufnehmen. Bislang wurde noch keine Firma für den neuen Standort gegründet, jedoch fertigt BYD in Ungarn am Standort Komárom seit 2016 bereits Elektrobusse.

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 Optimell. 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. Die elektrische Version der Econell befindet sich aktuell in der Entwicklungsphase. Zur Flotte der Überlandbusse von Volánbusz gehören mittlerweile 2.500 Credobusse.

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 2024 88 Mitarbeiter tätig waren und zuletzt für einen Jahresumsatz von ca. 21,9 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 J arm utechnika Kft.

Das Unternehmen **Ikarus** wurde 1895 in Sz ekesfeh erv ar 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 pr esentierete 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 Typpgenehmigung vorgestellt. Im Jahr 2023 pr esentierete das Unternehmen sein neuestes Elektrobussmodell, den Ikarus 80e Midibus. Damit wandte sich Ikarus vom Bau emissionsarmer Dieselmotoren zur fast ausschließlichen Fertigung von Elektrobussen.

R aba J arm ipari Holding Nyrt.

Die Tradition der anfangs noch im Waggonbau tätigen Firma **R aba J arm ipari Holding Nyrt.** reicht bis zum Jahr 1896 zurück. Sie hat ihren Firmensitz in Gy or und besteht aus drei Gesellschaften mit drei unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen:

- R aba Fut m  Kft. (Fahrwerkherstellung) – Hälfte der Produktion
- R aba J arm  Kft. (OEM und Karosseriefertigung)
- R aba J arm alkatr esz Gy art  Kft. (Einzelteilproduktion)

Bei der R aba-Firmengruppe werden aktuell ca. 1.500 Arbeitnehmer beschäftigt. Die OEM-Fertigung erfolgt bei der Firma R aba J arm  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. R aba liefert die Modellfamilie H für verschiedene militärische Nutzungen.

Bei der Firma R aba J arm  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 R aba J arm  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. R aba 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 Budapest Verkehrszentrum BKK und der Verkehrsbetrieb der Südlichen Tiefebene. Im März 2024 wurden auch 61 Busse an Volánbusz geliefert.

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 2022 einen Umsatz von rund 45 Mio. EUR und beschäftigt 414 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. Der erste Lynx lief Ende 2023 vom Band.

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: Das Jahr 2023 markiert einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der ungarischen Investitionsförderung, da der Gesamtwert der genehmigten Direktinvestitionen 13 Milliarden Euro überschritten hat. Die Automobil- und Elektronikindustrie haben ihre traditionelle Führungsposition beibehalten, wobei diese beiden Sektoren zusammen etwa 90% der neuen Arbeitsplätze und des Investitionsvolumens ausmachen.

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 2023	Umsatz in EUR, 2022
1	AUDI HUNGARIA Zrt.	Győr	12 474	8 436 148 400
2	Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét	4 793	3 972 094 500
3	Magyar Suzuki Zrt.	Esztergom	3 043	2 144 855 700
4	Robert Bosch Energy and Body Systems KFT.	Miskolc	3 010	1 762 351 400
5	Schaeffler Savaria Kft.	Szombathely	3 650	834 339 170
6	DENSO Gyártó Magyarország Kft.	Székesfehérvár	3 560	681 114 620
7	Robert Bosch Automotive Steering Kft.	Maklár	1 598	660 508 540
8	ZF Hungária Kft.	Eger	1 857	629 420 780
9	SMR Automotive Mirror Technology Hungary Bt.	Mosonszolnok	3 544	624 162 960
10	Howmet-Köfém Kft.	Székesfehérvár	1 581	571 252 810
11	Valeo Auto-Electric Magyarország Kft.	Veszprém	1 928	492 437 440
12	BorgWarner Oroszlány Kft.	Oroszlány	970	479 265 010
13	Joyson Safety Systems Hungary Kft.	Miskolc	1 720	392 968 320
14	Dana Hungary Kft.	Győr	1 111	372 729 000
15	S.E.G.A. Hungary Kft.	Szirmabesenyő	1 321	345 548 190
16	BPW-Hungária Kft.	Szombathely	1 438	344 933 260
17	Adient Hungary Kft.	Mór	1 756	283 413 820
18	Linamar Hungary Zrt.	Orosháza	2 792	250 742 190
19	Hanon Systems Hungary Kft.	Székesfehérvár	2 036	227 568 940
20	KNORR-BREMSE Fékrendszerek Kft	Kecskemét	1 034	225 742 650
21	VIDEOTON Autóelektronika Kft.	Székesfehérvár	1 428	221 176 640
22	ACPS Automotive Kft., ORIS	Kecskemét	1 079	193 471 760
23	Yanfeng International Automotive Technology Hungary Kft.	Pápa	1 470	169 916 890
24	AUTOLIV Kft.	Sopronkövesd	1 587	64 753 670
25	BMW Manufacturing Hungary Kft.	Debrecen	1 341	39 808 960

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. Das Jahr 2023 stellt einen bedeutenden Meilenstein in der Geschichte der Investitionsförderung in Ungarn dar, da der Gesamtwert der genehmigten ausländischen Direktinvestitionen über 13 Milliarden Euro erreichte. Die Automobil- und Elektronikbranche blieben führend und machten zusammen etwa 90 % der neuen Arbeitsplätze und des Investitionsvolumens aus. 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 im Jahr 2023 war China (7,6 Mrd. EUR). Dahinter folgt Südkorea (2 Mrd. EUR) und Deutschland (961 Mio. EUR). Bei der Batteriezellenfertigung sind gleich mehrere Konzerne aus Südkorea und China mit milliardenschweren Vorhaben nach Ungarn gekommen. Sie bauen derzeit neue Produktionswerke mit großen Kapazitäten auf (weiteres dazu unter „Trendfokus – Batterieproduktion in Ungarn“).

Eine der zukünftigen Megainvestitionen in der gesamten Region ist das geplante BYD-Werk in Szeged im Süden Ungarns zu einem geschätzten Gesamtvolumen von 5 Mrd. EUR. Die Produktionsanlage soll in mehreren Etappen errichtet werden und Tausende Arbeitsplätze vor Ort schaffen. Das Werk soll die Produktion innerhalb von drei Jahren aufnehmen. Die Errichtung der ersten europäischen Fabrik des chinesischen Herstellers BYD ist von strategischer Bedeutung, da die EU, ähnlich wie die USA, Schutzmaßnahmen gegen staatlich subventionierte Elektroautos aus China plant. Die in Szeged innerhalb des europäischen Binnenmarkts produzierten Fahrzeuge wären jedoch von diesen Zöllen ausgenommen.

Außerdem baut BMW aktuell auch ein Werk in Debrecen. 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. Als Teil des laufenden Investitionsplans der Mercedes-Benz Group AG begann 2022 im Rahmen einer mehr als 1 Milliarde Euro umfassenden Investition die Erweiterung des Werkes Kecskemét. Das Unternehmen möchte seine Rolle im globalen Produktionsnetzwerk durch die Integration neuer Modelle in die Serienproduktion stärken. Im Zuge der Umbaumaßnahmen 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 im Jahr 2023:

Im Jahr 2023 wurden in Ungarn zahlreiche bedeutende Investitionen in der Automobilindustrie angekündigt oder realisiert. Diese umfassen Kapazitätserweiterungen, den Bau neuer Produktionsstätten sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Ein herausragender Treiber dieser Entwicklungen war die Elektromobilität. Im Folgenden sind die bedeutendsten Projekte des Jahres, basierend auf der Zusammenstellung des Fachmagazins **Autopro**, zusammengefasst:

- Die erste große Investition des Jahres wurde von der japanischen **Nippon Paper Industries** getätigt. Im Februar wurde bekannt gegeben, dass das Unternehmen in Vácrátót eine Produktionsstätte für Batteriekomponenten mit einer Investition von rund 40 Millionen Euro errichten wird.
- Der Frühling brachte zahlreiche weitere Investitionen mit sich. Im März kündigte **Audi Hungaria** an, dass die seit 2001 bestehende technische Entwicklung um neue Kompetenzen erweitert wird, wodurch ungarische Ingenieure künftig eine noch größere Rolle bei der Entwicklung von Elektro- und Verbrennungsmotoren spielen können. Später im selben Monat wurde an der **Technischen und Wirtschaftswissenschaftlichen Universität Budapest** das gemeinsam mit **Bosch** betriebene Kompetenzzentrum für innovative Fahrzeugtechnologien eröffnet, in dem Fachleute beider Institutionen an der Optimierung der Elektrofahrzeuge arbeiten.
- Im April wurde der Grundstein für eine Investition der südkoreanischen **EcoPro** in Höhe von 733 Millionen Euro in Debrecen gelegt. In dem Werk, das hunderte Arbeitsplätze schaffen wird, sollen künftig Kathodenmaterialien für Batterien hergestellt werden.
- Der letzte Frühjahrsmonat war ebenfalls von Investitionen in die Elektromobilität geprägt. Zu dieser Zeit wurde bekannt, dass das im Ausbau befindliche Werk von **Mercedes-Benz in Kecskemét** um eine Batteriemontage erweitert wird, ein für die Produktion zukünftiger Elektrofahrzeuge entscheidender Bereich.
- Die nächste Investition kam von der koreanischen Firma **Sang-A Frontec**: Sie beschlossen, ihr Werk in Szada, in dem Kunststoffteile für Batterien hergestellt werden, mit einer Investition von 26,18 Millionen Euro auszubauen.
- Kurz darauf wurde eine Großinvestition angekündigt: Das chinesische Unternehmen **Eve Power** wird für 1 Milliarden Euro sein erstes europäisches Batteriezellenwerk in Debrecen errichten.
- Der Sommer begann mit einer großen Investition des amerikanischen Unternehmens **Dana**. Das Unternehmen investiert rund 95 Millionen Euro in sein Werk in Győr, um die Produktion von Antriebseinheiten und Kühlsystemen für Batterien vorzubereiten.
- Auch im Juni dominierten Investitionen in die Elektromobilität. Mitte des Monats wurde bekannt, dass **Denso** sein Werk in Székesfehérvár für 65 Millionen Euro ausbaut, um eine Abteilung für die Produktion von Teilen für Elektro- und Hybridfahrzeuge zu errichten. Außerdem entschied sich der chinesische Hersteller **BYD**, der bereits heute Busse in Ungarn produziert, für den Bau einer Batteriemontageanlage in Fót, die für 25,5 Millionen Euro errichtet wird.
- Im Sommer wurden noch zwei wichtige Investitionen bekannt gegeben. Eine wird von **Suzuki** in Esztergom durchgeführt, wo das Unternehmen 24,5 Millionen Euro in Kapazitätserweiterung, Digitalisierung und Schritte zur Kohlenstoffneutralität investiert. Die andere stammt von der slowenischen **Andrada Gruppe**, die in Sósokút ein Recyclingwerk für Batterien mit modernster Technologie errichtet.
- Der Herbst brachte zahlreiche neue Entwicklungen, beginnend mit einer Greenfield-Investition. Anfang September wurde bekannt gegeben, dass das Joint Venture von LG und Magna, die **LG Magna e-Powertrain**, in Miskolc ein Werk errichten wird, in dem verschiedene Teile für Elektroautos hergestellt werden.
- Kurz darauf wurde bekannt gegeben, dass **Samsung SDI** in Ungarn ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt im Wert von über 57 Millionen Euro durchführen wird, um die Kapazität und Wirtschaftlichkeit der Batterieproduktion zu verbessern. Auch **Robert Bosch Energy and Body Systems**

in Miskolc investiert in Forschung und Entwicklung: Für etwa 47 Millionen Euro wird die Entwicklung von Elektroantrieben gefördert und die Produktionskapazität erhöht.

- Die Investition der chinesischen **Pex Automotive Systems Kft.** wurde im September abgeschlossen. Auf dem Gelände in Szigetszentmiklós wurde eine neue Produktionshalle eröffnet, in der Produkte für die "elektrische und intelligente Fahrzeugindustrie" hergestellt werden.
- Im Oktober hat **thyssenkrupp** eine neue Investition bekannt gegeben. Das deutsche Unternehmen erweitert sein Werk in Jászfényszaru für 60 Millionen Euro, um die Produktion von Rotoren für Elektromotoren aufzunehmen. Später kündigte **Continental** drei Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Wert von insgesamt 47,6 Millionen Euro an. Diese Projekte konzentrieren sich auf autonomes Fahren und Fahrzeugsicherheit.
- Im November prägten zwei weitere große Projekte die Nachrichten. Im Werk von **Audi Hungaria** in Győr begann die Produktion von Elektromotoren der neuen Generation für die PPE-Fahrzeugplattform, die eine Investition von rund 190 Millionen Euro erforderte. **Hankook Tire** kündigte den Bau einer neuen Reifenfabrik in Rácalmás an, die für 550 Millionen Euro errichtet wird und Reifen für Lastwagen und Busse herstellen wird.
- Im Dezember gab es auch zahlreiche Investitionen. Die Reihe eröffnete das amerikanische Unternehmen **BorgWarner** mit einem 65-Millionen-Euro-Projekt, in dessen Rahmen in Oroszlány neue Produkte für Hybrid- und Elektrofahrzeuge hergestellt werden sollen. Das ebenfalls amerikanische Unternehmen **Howmet-Köfém Kft.** wird 44 Millionen Euro investieren, um die Kapazität seines Werks zur Herstellung von Leichtmetallfelgen in Székesfehérvár zu erweitern.
- Auch in der zweiten Monatshälfte gingen die Entwicklungen weiter. Zu dieser Zeit wurde bekannt gegeben, dass der koreanische Automobilzulieferer **Hanon Systems** mit einer Investition von 112 Millionen Euro 250 neue Arbeitsplätze in Székesfehérvár, Pécs und Rétság schaffen wird. Auch das deutsche Unternehmen **ZF** schafft in Kecskemét und Debrecen insgesamt mehr als 300 neue Arbeitsplätze, indem es neue Teile für die in Ungarn produzierenden Werke von Mercedes und BMW fertigt.
- Ende des Jahres kündigte **Schaeffler** ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt im Wert von 13,5 Millionen Euro in Szombathely an. Im Rahmen dieses Programms, das neue Arbeitsplätze schafft, werden Komponenten und Teilsysteme der nächsten Generation für Elektrofahrzeuge entwickelt.
- Zum Abschluss des Jahres kündigte **BYD** seine zweite Investition des Jahres an. Der weltweit größte Hersteller von Elektrofahrzeugen wird in Szeged ein Werk für Elektroautos errichten, wodurch tausende neue Arbeitsplätze entstehen und Ungarns Rolle in der Elektromobilität weiter gestärkt wird.

4. Trends und Entwicklungen

E-Mobilität

Beim Übergang ins neue Zeitalter der Elektroautos plant Ungarn sich als Europameister zu positionieren. 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 („Irinyl” 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 2023 von 180 auf 2147 gestiegen ist. Ende 2023 kündigte die Regierung an, dass im Rahmen des Wirtschafts-Wiederbelebungsaktionsplans in den nächsten zweieinhalb Jahren entlang der verkehrsreichsten Straßen des Landes 170 neue Hochleistungs-Elektroladestationen gebaut werden sollen. Die Investitionssumme von fast 80 Millionen Euro soll größtenteils aus dem EU-Fördertopf REPowerEU finanziert werden. 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. Ende 2023 erhielt Ungarn jedoch rund 920 Millionen Euro als Vorfinanzierung aus dem RePowerEU-Fonds zur Beschleunigung des grünen Übergangs. Im Rahmen dieses Fonds hat Ungarn ein neues **Förderprogramm** aufgelegt, um die Verbreitung von Elektromobilität zu fördern. Dies umfasst die Entwicklung eines Ladeinfrastrukturnetzes und die Bereitstellung von Rabatten für den Kauf von Elektrofahrzeugen. Das Programm zielt darauf ab, Unternehmen wie Einzelunternehmen, Taxis und Carsharing-Firmen zu unterstützen, damit sie Elektrofahrzeuge, Kleinbusse oder Kleintransporter zu vergünstigten Preisen erwerben können. Mit einem Budget von 30 Milliarden Forint (entspricht etwa 78 Millionen Euro) können Unternehmen je nach Batteriekapazität der Fahrzeuge Förderungen in Höhe von 2,8 bis 4 Millionen Forint erhalten. Die Anzahl der Fahrzeuge, die ein Unternehmen erwerben darf, hängt von seiner Mitarbeiteranzahl ab: Unternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern können maximal 5 Fahrzeuge erwerben, solche mit 10 bis 49 Mitarbeitern bis zu 10 Fahrzeuge, und Unternehmen mit 50 bis 249 Mitarbeitern bis zu 16 Fahrzeuge.

Der minimale Förderbetrag pro Unternehmen beträgt 2,8 Millionen Forint, während die maximale Förderung bei 64 Millionen Forint liegt. Förderanträge können bis 31. März 2025 eingereicht werden.

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. Ende 2023 waren bereits mehr als 86.000 Fahrzeuge mit grünen Kennzeichen auf den ungarischen Straßen unterwegs. Von der Gesamtzahl entfallen über 45.000 auf reine Elektroautos, fast 3.000 auf reine Elektro-Lkw, etwa 500 auf umweltfreundliche Motorräder und 206 auf reine Elektrobusse.

Green Bus Programm

Die Green Bus Pilotprojekte werden von örtlichen Regierungen und Verkehrsunternehmen durchgeführt, die sich dafür einsetzen, den öffentlichen Nahverkehr umweltfreundlicher zu gestalten und die nötige Infrastruktur für den Betrieb oder die Weiterentwicklung von Elektrobussen haben.

Die Einführung von E-Bussen in einer Stadt als Teil einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie bietet die Möglichkeit, die bestehende Busflotte zu modernisieren, die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern und die Beziehung zwischen Verkehr und Stadtentwicklung zu stärken. Durch den Einsatz von Elektrobussen können

Städte nicht nur die Luftqualität verbessern und eine gesündere Umwelt mit weniger Lärm schaffen, sondern auch aktiv zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen und somit einen Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel leisten.

Im Rahmen des Programms stellte 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 **Testfahrstrecke 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 2024 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 2025 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

Die Energiewende, der Klimawandel und das Streben nach Nachhaltigkeit erfordern innovative Konzepte und Technologien, die die Fortschritte in der E-Mobilität und einem umweltfreundlichen Verkehrssektor vorantreiben. Um den CO₂-Ausstoß signifikant zu reduzieren, müssen alternative Antriebsmodelle entwickelt 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 Elektroautomobile in Europa positionieren. Mit hohen Subventionen und relativ niedrigen Löhnen lockt die Regierung vor allem asiatische Unternehmen ins Land. Mehr als 90% der 2023 in Ungarn beschlossenen ausländischen Direktinvestitionsprojekte zu einem Gesamtwert von mehr als 13 Mrd. EUR kamen aus dem Bereich des Automobilsektors und 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 sechs 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 hohe Umweltkosten, da die Herstellung der Lithium-Ionen-Batterien viel Energie verbraucht und ist mit einem größeren Ausstoß von CO₂ verbunden. Einwohner von Debrecen und Ivánca hatten bereits gegen die geplanten Batteriewerke in ihren Städten protestiert. Im Fokus der Kritik steht vor allem der überdurchschnittliche Wasserbedarf der Fabriken. Ungarn war beispielweise 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 die Beschäftigung deutlich sind, bleibt die heimische Wertschöpfung in der Batterieproduktion gering. Die neuen Unternehmen bringen oft ihre eigenen Lieferanten mit, wodurch lokale Betriebe nicht in die Wertschöpfungskette integriert werden.

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.

Investitionen entlang der gesamten Batterie-Wertschöpfungskette

Seit 2017 wurden in Ungarn fast vierzig Investitionen im Zusammenhang mit der Batterieproduktion angekündigt. Diese umfassen sowohl Fabriken zur Herstellung von fertigen Batterien als auch Zulieferer für Kathoden, Folien und andere Komponente und Recyclinganlagen.

Name des Investors	Herkunftsland	Ort	Investition (in Mrd. HUF)	Staatlichen Subvention (in Mrd. HUF)	Intensität der staatl. Subvention	Produkt	Arbeitsplätze
CATL	China	Debrecen	2 900	320	11,00%	Batteriezelle	9 000
Samsung SDI	Südkorea	Göd	1 024	175	17,10%	Batteriezelle	5 000
SK	Südkorea	Ivánca	593	76	12,90%	Batteriezelle	2 500
Sunwoda	China	Nyíregyháza	580			Batteriezelle	
Huayou Cobalt	China	Ács	520			Kathode	900
Eve Power	China	Debrecen	482	14	2,90%	Batteriezelle	1 000
W-Scope Kft.	Südkorea	Nyíregyháza	300			Separatorfolie	1 200
LG Chem / Toray Industries / EcoPro Global	Südkorea / Japan	Nyergesújfalu	270			Separatorfolie	
SK	Südkorea	Debrecen	264			Kathode	631
SK	Südkorea	Komárom	239	29	11,90%	Batteriezelle	1 000
Toray Industries (Zoltek)	Japan	Nyergesújfalu	128	21	16,40%	Separatorfolie	188
SK Kft.	Südkorea	Komárom	98	8	8,40%	Batteriezelle	410
Lotte Aluminium	Südkorea	Tatabánya	75	9	11,30%	Kupferfolie	200
Semcorp Hungary Kft.	China	Debrecen	65	13	20,00%	Separatorfolie	440
Boysen	Deutschland	Nyíregyháza	60	6	9,30%	Fahrzeugbauteil	400
Lotte Aluminium	Südkorea	Tatabánya	44	1	2,50%	Aluminiumfolie	107
Zhejiang Shuanghuan	China	Jászfényszaru	39	7	18,00%	Elektroautoteil	450
Dana	USA	Győr	36		0,00%	Fahrzeug- und Batterieteile	300
Volta Energy Solutions (Doosan)	Südkorea	Tatabánya	31	5	15,00%	Kupferfolie	181
Toray Industries	Japan	Nyergesújfalu	30	12	40,00%	Separatorfolie	350
Halms Hungary	China	Debrecen	17	2	8,70%	Batteriekomponente	300
Nippon Papers	Japan	Vácrátót	15	2	15,30%	CMC für Anode	60
INZI	Südkorea	Komárom	15	2	10,80%	Batteriekomponente	122
Shenzen Kedali	China	Gödöllő	14	1	9,00%	Batteriekomponente	330
Bumchun Precision Hungary Kft.	Südkorea	Salgótarján	13	3	20,30%	Batteriekomponente	200
Dongwha Electrolyte	Südkorea	Sóskút	11			Elektrolyt	90
Sangsin	Südkorea	Jászberény	11	3	30,00%	Batteriekomponente	150
BYD	China	Fót	10			Batterie-Montage	100

Sang A	Südkorea	Szada	10			Batteriekomponente	100
SungEel HiTech	Südkorea	Bátonyterenye	9	3	30,10%	Batterie-Recycler	100
GS Yuasa	Japan	Miskolc	9	0	5,20%	Batterieproduktion	60
Shinheung	Südkorea	Monor	8			Batterierahmenerfertigung	
Toyo Ink	Japan	Újhartyán	7	1	10,00%	Kathode	45
Enmech (Mektec)	Japan	Pécel	6			Batteriekomponente	250
Jaewon	Südkorea	Komárom	6			Werkzeugfabrik	
NIO	China	Biatorbágy	6	2	30,90%	Batterie-Wechselstation	
Nice LMS	Südkorea	Vác	5	0	9,00%	Batteriegehäuse	60
Iljin Materials	Südkorea	Gödöllő	4	1	19,00%	Kupferfolie	
CK EM	Südkorea	Heves	4			Leimfabrik	8
Insgesamt			7 957		12,00%		26 232

Quelle: Telex

<https://telex.hu/komplex/2024/04/16/akkumulator-akkumulatorgyartas-magyarorszag-erteklanc-kritikak-iparositas>

In der Tabelle sind die Investitionswerte von 39 Projekten aufgeführt. Es ist ersichtlich, dass der Gesamtwert der zur Wertschöpfungskette gehörenden Investitionen etwa 8000 Milliarden Forint beträgt.

Die Batterieindustrie kommt jedoch nicht isoliert nach Ungarn, sondern in enger Verbindung mit der Umstellung der Automobilindustrie auf Elektromobilität. Die Batterien werden in Autos eingebaut, und sowohl Auto- als auch Batteriefabriken achten darauf wie und wo sie am besten zusammenarbeiten und ihre Kapazitäten optimal nutzen können. Die ungarische Regierung hat in den letzten Jahren gezielt versucht, diese beiden eng verbundenen Sektoren parallel zu entwickeln. Sie haben umfassende Maßnahmen ergriffen, um die ungarischen Automobilwerke zu unterstützen, damit die Batteriefabriken Abnehmer finden, und gleichzeitig intensiv daran gearbeitet, Batteriefabriken ins Land zu holen, damit die Automobilwerke eine verlässliche Quelle für Batterien haben.

Das Ziel ist, dass die Wertschöpfungskette in Ungarn geschlossen wird, das heißt, dass Fahrzeuge vollständig aus hier gefertigten Komponenten produziert werden. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, dass mit dem Ausbau der Kapazitäten alle Akteure der Kette davon profitieren, nach Ungarn zu ziehen, da sie sicher sein können, innerhalb des Landes oder der Region frei unter Lieferanten und Kunden wählen zu können. Der Plan scheint bislang erfolgreich zu sein: 2018 entschied sich BMW, ein Werk für Elektroautos in Debrecen zu errichten, und 2023 kündigte das chinesische Unternehmen BYD den Bau einer ähnlichen, aber größeren Fabrik in Szeged an. Darüber hinaus investieren auch Audi in Győr und Mercedes in Kecskemét erhebliche Mittel, um ihre Produktion in Ungarn auf Elektroautos umzustellen.

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 in den nächsten Jahren fortgesetzt (2021: -4,8%, 2022 -8,6%, 2023: -3,4%:). Im Jahr 2023 wurden nur noch 107.715 neue PKW registriert. Innerhalb von drei Jahren sind somit mehr als 20.000 neue PKW vom ungarischen Markt verschwunden.

Im Hinblick auf die neuen Nutzfahrzeuge zeigt sich dagegen ein Wachstum von 17,5% im Segment der unter 3,5 t schweren LKW (insgesamt 20.749 Stück).

	Hersteller	Absatz 2023	Veränderung 2022/23
1.	Toyota	14.222	+7,24
2.	Suzuki	12.167	-12,23
3.	Škoda	10.916	+57,77
4.	Volkswagen	8.803	-14,67
5.	Kia	6.590	-18,96
6.	Ford	5.949	-30,14
7.	BMW	5.243	+9,59
8.	Mercedes	4.624	-19,60
9.	Dacia	4.186	-31,57
10.	Opel	3.799	-10,19

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

Quelle: Vezess.hu

Die drei beliebtesten Marken waren Toyota, Suzuki und Skoda. 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. Das bemerkenswerteste Ergebnis in den Top Ten ist zweifellos der 57,7-prozentige Anstieg von Škoda. Dieser Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass die Marke dank ihres bewährten Erfolgsmodells, dem Octavia, 2023 deutlich zugelegt hat.

	Modell	Absatz 2023
1.	Suzuki S-Cross	5.936
2.	Škoda Octavia	5.608
3.	Suzuki Vitara	4.979
4.	Toyota Corolla	3.238
5.	Kia Ceed	3.235
6.	Dacia Duster	2.487
7.	Toyota Yaris Cross	2.139
8.	Toyota C-HR	2.005
9.	Ford Tourneo Custom	1.956
10.	Toyota Yaris	1.852

Absatz von Pkw nach Modellen in Ungarn (Stückzahl)

Quelle: Vezess.hu

In den Top Ten finden sich neben zwei Suzuki auch vier Toyota-Modelle: der Corolla, der Yaris Cross, der C-HR und der Yaris, sowie auf dem 11. Platz der RAV4. Ihre Rekordabsätze resultieren aus der Tatsache, dass sie in Ungarn mehr als 20 elektrifizierte Modelle anbieten, die im Jahr 2023 für 70% ihrer Verkäufe verantwortlich waren.

Von den 107.720 neu zugelassenen Personenkraftwagen im Jahr 2023 waren 5.807 Stück rein elektrisch, was trotz des Anstiegs um 23,4% insgesamt nur 5,39% ausmacht. Die Anzahl der zugelassenen Plug-in-Hybride betrug 5.546, was einem Zuwachs von 13,7% gegenüber 2022 entspricht. Insgesamt stammten etwa 11% der neu zugelassenen Fahrzeuge aus diesen beiden Kategorien. Dieselautos machten 12,43% der neu zugelassenen Personenkraftwagen aus, während konventionelle Benzinfahrzeuge mit einem Anteil von 37,84% führend waren.

2023 wurden in Ungarn 820 neue Busse zugelassen, was gegenüber 2022 einen Anstieg vom 17,5% bedeutet. Die Verkäufe von Motorrädern stiegen um 26%, mit insgesamt 6549 registrierten Einheiten.

Gleichzeitig steigt die Anzahl der Gebrauchtwagen steil an: Im Jahr 2006 und 2007 waren es noch 3 Millionen, im Jahr 2020 bereits 3,9 Millionen, 2021 stieg sie auf 4 Millionen und im Jahr 2023 wuchs die Menge weiter auf nahezu 4,2 Millionen.

Im Jahr 2023 betrug das Durchschnittsalter der in Ungarn zugelassenen Personenkraftwagen somit 15,8 Jahre, was den höchsten Wert seit 23 Jahren darstellt.

Prognose

Die kurz- und mittelfristigen Absatzaussichten auf dem Automarkt werden von verschiedenen Faktoren bestimmt. Einerseits dämpfen die nach wie vor hohe Inflation und der russische Angriffskrieg auf die Ukraine die Stimmung der ungarischen Konsumenten. Außerdem hat die Abschwächung des Forint im Jahr 2022 zu einem selbst für europäische Verhältnisse beispiellosen Preisanstieg geführt.

Andererseits erwarten Experten erhebliche kurzfristige Veränderungen auf dem Automarkt, da in der Europäischen Union zahlreiche Umweltschutzvorgaben 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 Gebrauchtwagenmarkt 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 5%. Die Werte variieren dabei natürlich je nach Region auch noch einmal: so liegt die Arbeitslosenrate z.B. im Komitat Győr-Moson-Sopron bei nur 1-1,8%, 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 von Lieferengpässen, geopolitischen Konflikten und steigenden Energiepreisen geprägt ist. Die Corona-Krise hat die Abhängigkeit der Branche von globalen Lieferketten deutlich gemacht. Als Reaktion auf die Lieferengpässe erwägen einige Unternehmen verstärkt Nearshoring und eine verstärkte Fokussierung auf den europäischen Markt. Obwohl einige Investitionsprojekte in Ungarn durch die Pandemie verzögert wurden, nutzen viele Autohersteller und Zulieferer das Land bereits als Nearshoring-Standort.

Seit dem Beginn der Coronapandemie sorgt der Halbleitermangel weltweit für Nachschubprobleme und Produktionsausfälle in der Autoindustrie. Die Unterbrechungen der Autoproduktion durch den Halbleitermangel könnten laut Experten noch bis mindestens 2025 anhalten.

Der Kriegsausbruch im Februar 2022 hat die Belieferung der Autowerke in Ungarn mit wichtigen Teilen und Komponenten, wie etwa Kabelbäumen aus der Ukraine, zusätzlich unterbrochen oder gefährdet. Dies führt zu Bestellstopps und Lieferverzögerungen. Einige Autohersteller versuchen, den Nachfrageüberhang zu bewältigen, indem sie bestellte Fahrzeuge mit dem noch vorhandenen Material fertigstellen und erst dann ausliefern. Vor den Werken stauen sich bereits halbfertige Autos, die bei Eintreffen fehlender Teile rasch nachgerüstet werden müssen. Außerdem musste Anfang 2024 das Suzuki-Werk in Esztergom aufgrund geopolitischer Konflikte im Nahen Osten eine Woche lang stillgelegt werden. Die Unterbrechung der Produktionsprozesse wurde damit begründet, dass aufgrund von Angriffen auf Handelsschiffe im Roten Meer japanische Motoren mit Verzögerung in Ungarn eintreffen konnten.

Darüber hinaus belasten die steigenden Energiepreise und der daraus resultierende Preisanstieg bei Rohstoffen die Unternehmen der Automobilindustrie stark. Diese zusätzlichen Herausforderungen stellen die Branche vor große Schwierigkeiten und erfordern innovative Lösungen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten und zukunftsfähig zu bleiben.

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 & Tunning 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

