Lagebericht

LAGEBERICHT 2025

Geschäftsentwicklung

Die Geschäftsentwicklung der Automobilbranche im Geschäftsjahr 2025 stand ganz im Zeichen geopolitischer Belastungen wie Zölle und Handelshemmnisse und damit einhergehend einem absatzseitigen Rückgang der Nachfrage mit denen Europäische OEMs konfrontiert waren. Positiv ist hervorzuheben, dass chinesische OEMs aufgrund einer stärkeren strategischen Verlagerung der Geschäftsumfänge mit Exporten nach Europa positive Impulse setzten.

Als Konsequenz der wirtschaftlichen Entwicklung kam es zu einer Reduktion des Umsatzes von EUR 4.659 Mio im Jahr 2024 auf EUR 4.200 Mio im Geschäftsjahr 2025.

Umsatzentwicklung

Auf Basis der ausgelieferten Fahrzeuge und abgeschlossenen Engineering-Projekte wurde ein Umsatz von EUR 4.199.954,32 erzielt (Vorjahr: TEUR 4.659.053). Neue Projekte mit chinesischen Kunden im Jahr 2025 beinhalten die Montage von mehreren Fahrzeugmodellen und beinhalten einen geringeren Umsatzanteil gegenüber jenen Programmen die im IV. Quartal 2024 ausgelaufen sind.

Eine Aufgliederung der Umsatzerlöse nach den einzelnen Tätigkeitsbereichen ist im Anhang ersichtlich.

Die Umsätze des Geschäftsfeldes **Engineering** werden auf Basis vollständig abgeschlossener Projekte dargestellt.

Die **Exportquote** erreichte im Geschäftsjahr eine Höhe von 98,3 % (Vorjahr 97,2 %).

Ertragslage

Aufgrund der geringeren Auslastung waren Restrukturierungsmaßnahmen bzw. Personalfreisetzungen sowie die Umsetzung eines Sozialplans erforderlich. Der durchschnittliche Personalstand reduzierte sich von 6.976 am Ende des Vorjahres auf 5.649 am Ende des Geschäftsjahres. Die Entwicklung des Personalstandes führte zu einer Reduktion des Personalaufwandes von EUR 645,8 Mio im Vorjahr auf EUR 535,9 Mio im Geschäftsjahr.

Die Bildung der Restrukturierungsrückstellung erfolgte weitgehend im Jahr 2024. Als Konsequenz der angepassten Kostenstruktur und des endgültigen Beendigung des Insolvenzverfahren der Fisker GmbH konnte mit EUR 126,2 Mio im Geschäftsjahr 2025 wieder ein positiver Betriebserfolg erzielt werden.

Kennzahlen

Als Konsequenz des positiven Betriebsergebnisses hat sich die Umsatzrentabilität von -0,3 % im Vorjahr auf 3,1 % im Geschäftsjahr erhöht.

Umsatzrentabilität		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Betriebsleistung	*(in Mio. EUR)*	4.057,6	4.404,6
Betriebserfolg	*(in Mio. EUR)*	126,2	-11,7
Umsatzrentabilität	*(in %)*	**3,1**	**-0,3**

Cashflow

Im Bereich der finanziellen Leistungsindikatoren ist die Entwicklung des Cashflows besonders hervorzuheben. Der Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt EUR 122,0 Mio (Vorjahr: EUR 45,7 Mio).

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt EUR 74,8 Mio (Vorjahr: EUR -43,0 Mio).
Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit beträgt EUR -171,5 Mio (Vorjahr: EUR -4,0 Mio).

Zur Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage eignen sich folgende zusätzlichen Kennzahlen:

INVESTITIONSDECKUNG		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	*(in EUR Mio)*	51,7	48,7
Abschreibungen	*(in EUR Mio)*	54,4	62,2
Investitionsdeckung	*(in %)*	**95,1**	**78,3**
EIGENKAPITALQUOTE		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Eigenkapital	*(in EUR Mio)*	1.078,6	1.076,2
Gesamtkapital	*(in EUR Mio)*	1.984,0	2.080,3
Eigenkapitalquote	*(in %)*	**54,4**	**51,7**
Nettoverschuldung		***31.12.2025***	***31.12.2024***
verzinsliches Fremdkapital	*(in EUR Mio)*	129,4	146,5
- flüssige Mittel und konzerninterne Veranlagungen und Wertpapiere	*(in EUR Mio)*	158,5	133,2
= Nettoverschuldung		**-29,0**	**13,3**
Nettoverschuldungsgrad (Gearing)		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Nettoverschuldung	*(in EUR Mio)*	-29,0	13,3
Eigenkapital	*(in EUR Mio)*	1.078,6	1.076,2
Nettoverschuldungsgrad (Gearing)	*(in %)*	**-2,7**	**1,2**
Eigenkapitalrentabilität		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Jahresüberschuss	*(in EUR Mio)*	172,4	111,2
Eigenkapital	*(in EUR Mio)*	1.078,6	1.076,2
Eigenkapitalrentabilität	*(in %)*	**16,0**	**10,3**

Gesamtkapitalrentabilität		***31.12.2025***	***31.12.2024***
Jahresüberschuss zuzüglich Zinsaufwand	*(in EUR Mio)*	173,9	114,0
Gesamtkapital	*(in EUR Mio)*	1.984,0	2.080,3
Gesamtkapitalrentabilität	*(in %)*	**8,8**	**5,5**

Investitionen

Das Investitionsvolumen in das Anlagevermögen erreichte im Berichtsjahr eine Höhe von TEUR 51.748,2 (Vorjahr: TEUR 48.713,1).

Die Zugänge an **Immateriellen Vermögensgegenständen** in Höhe von TEUR 4.085,6 (Vorjahr: TEUR 2.730,0) betrafen vorwiegend die Anschaffung von Lizenzen und Anwendersoftware (PC-Ausstattung).

Die Zugänge zu den **Sachanlagen** erreichten eine Höhe von TEUR 47.662,7 (Vorjahr: TEUR 45.983,2).

Es erfolgte ein Zugang zu **Finanzanlagen** in Höhe von TEUR 20,0 (Vorjahr: Zugang TEUR 0,0).

Qualität

Die MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG erwies sich im Jahr 2025, wie schon in den Vorjahren, als äußerst kompetenter und flexibler Systempartner anspruchsvoller Kunden.

Dieser Wettbewerbsvorteil wird durch die Zertifizierungen nach den branchenrelevanten Management-Regelwerken ISO 9001, IATF 16949, KBA, ISO/IEC 27001, TISAX, ISO 14001, ISO 45001, ISO/SAE 21 434 sowie EN 9100 als Vertrauensgrundlage in die Qualität des Unternehmens untermauert.

Die Qualität aller ausgelieferten Fahrzeuge entsprach den Freigaben der Kunden und erfüllte ihre Erwartungen. Von den Auftraggebern wird die Qualitätsleistung der Fertigung gewürdigt.

Umwelt

Der Schutz der Umwelt, der verantwortungsvolle Einsatz natürlicher Ressourcen, die Einhaltung bindender / rechtlicher Verpflichtungen sowie die Gesundheit und die Sicherheit der Mitarbeiter sind zentrale Leitlinien des unternehmerischen Handelns.
Durch die frühzeitige Erkennung von Risiken und die Koordination präventiver Schutzmaßnahmen werden gesunde und sichere Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeiter_innen geschaffen und die Auswirkungen des Betriebes auf die Umwelt minimiert. Die jährliche, positive externe Zertifizierung nach ISO 14001 & EMAS bestätigt den strukturierten und nachweislichen Ansatz zur Reduktion der Umweltauswirkungen.

Übergeordnet fließen neue und bedeutsame Nachhaltigkeitsaspekte, speziell aus Kunden und Konzernsicht (Nachhaltigkeitsstrategie), hier mit ein. Der immer wichtiger werdende CO2-eq Ausstoß gemäß GHG Protokoll mit der Unterteilung in Scope 1, 2 und 3 nimmt hier eine zentrale Rolle ein. Mit der Erstellung einer strukturierten Treibhausgas-Bilanz stellen wir die spezifischen Emissionen dar.

Zur Umsetzung der strategischen Zielsetzungen, der Planung, Gestaltung, Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Umweltmanagements am Standort sind von der obersten Leitung ein Linienverantwortlicher Umwelt sowie ein Managementsystembeauftragter Umwelt bestellt.

Gemeinsam mit den einzelnen Vertretern der Divisions und Funktionalbereiche, den Bereichs-Umweltbeauftragten, bildet dies das Umweltteam der MAGNA STEYR Standort Graz.

Die regelmäßige Abstimmung innerhalb des Teams in Form von Umweltteamsitzungen ist dabei ein elementarer Bestandteil eines funktionierenden UMS. Das vorausschauende Agieren im Umweltbereich gibt uns die Möglichkeit, Einsparungspotentiale und Risiken früher zu erkennen und eine Win-Win-Win Situation für den Betrieb, die Nachbarn und die Umwelt im Allgemeinen zu erreichen.

Mitarbeiter

Der durchschnittliche **Personalstand** 2025 betrug insgesamt 5.649 Mitarbeiter (ohne Lehrlinge, Leihkräfte und länger Abwesende; VJ: 6.976).

Arbeitssicherheit: Ein sicheres Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter ist für die MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik AG & Co KG ein im Unternehmensleitbild fest verankerter Bestandteil.

Die **Accident Frequency Rate (vormals OSHA-Rate)** lag mit einem kumulierten Wert von 0,8 für das Jahr 2025 auf einem geringeren Niveau des Vorjahres (2024:1,0). Die Accident Frequency Rate repräsentiert die Anzahl der Arbeitsunfälle / Jahr bezogen auf 100 Mitarbeiter.

V. Unternehmenseigene F&E-Tätigkeiten

I. Manufacturing

Die Vorentwicklung Manufacturing bei Magna Steyr verfolgt das Ziel, industrielle Produktionssysteme frühzeitig auf veränderte Marktbedingungen, neue Fertigungslogiken und steigende Komplexitätsanforderungen vorzubereiten. Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung robuster, skalierbarer und wirtschaftlich tragfähiger Konzepte für die Gesamtfahrzeugfertigung, die sowohl kurzfristige Kundenanforderungen als auch langfristige strukturelle Veränderungen berücksichtigen.
Die Fahrzeugproduktion bei Magna Steyr befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Gekennzeichnet ist dieser durch eine zunehmende Programmvielfalt bei gleichzeitig sinkenden Stückzahlen einzelner Modelle sowie durch hohe Anforderungen an kurzfristige Volumenanpassungen. Parallel dazu verändert sich das Programmportfolio: während klassische CBU-Projekte mit vollständigem Karosserie-, Lack- und Montageumfang an Bedeutung verlieren, gewinnen SKD-Programme mit reduziertem Fertigungsumfang in der Gesamtfahrzeugmontage zunehmend an Relevanz.
Diese Entwicklung führt zu einer hohen Heterogenität der Produktionsinhalte, zu stark variierenden Fertigungstiefen sowie zu neuen Anforderungen an Taktung, Logistik und Ressourceneinsatz. Die Vorentwicklung Manufacturing adressiert diese Veränderungen gezielt durch die Entwicklung neuer Planungs-, Steuerungs- und Fertigungskonzepte:

- Flexibilisierung der Produktion zur Fertigung mehrerer Fahrzeuge und Plattformen unterschiedlicher OEMs mit variierenden Fertigungstiefen in einer Linie
- Die Assemblierung von SKD-Programmen in der Produktionslinie und parallel dazu die Fertigung derselben Programme off-line in Montageboxen.
- Verkürzung der Time-to-Market und damit verbundenen Reduktion der Planungs- und Integrationszeiten
- Steigerung der Effizienz zur Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit

Die thematischen Schwerpunkte der Vorentwicklung Manufacturing ergeben sich aus der systematischen Analyse operativer Herausforderungen, aus strategischen Zielsetzungen des Unternehmens sowie aus internen Innovations- und Gap-Prozessen. Aufbauend darauf wurden im Berichtsjahr 2025 die folgenden drei Themenfelder inhaltlich vertieft und weiterentwickelt:

1. Agile Planungsmethoden, -werkzeuge, -prozesse
2. Versatile Factory Operating & Control System
3. Advanced Fertigungs- & Prüftechnologien

1. Themenfeld „Agile Planungsmethoden, - Werkzeuge, - Prozesse“

Im Themenfeld „Agile Planungsmethoden, -werkzeuge und -prozesse“ wurden im Jahr 2025 zentrale methodische und systemische Grundlagen für eine robuste Produktionsplanung hochvariabler Fahrzeugprogramme erarbeitet. Ziel ist es, Planungsprozesse über die beteiligten Gewerke hinweg konsistent, datenbasiert und flexibel auszugestalten, um verkürzte Planungszeiträume, wechselnde Fertigungstiefen und parallel laufende Produktionskonzepte beherrschbar zu machen.

Hierzu wurden bestehende Planungsmethoden und Systemlandschaften in den Bereichen Produktion, Logistik, Supply Chain Management, Qualität und Fabriksinfrastruktur analysiert und weiterentwickelt. Ein wesentlicher Schwerpunkt lag auf der Reduktion von Medienbrüchen sowie auf der strukturierten Vernetzung relevanter Planungssysteme über eine konsistente Datenbasis. Dadurch sollten eine belastbare Informationsverfügbarkeit über den gesamten Planungszyklus hinweg sowie ein geschlossener Datenfluss zwischen Engineering, Produktionsplanung und operativen Bereichen ermöglicht werden. Die Harmonisierung von Prozessen und Systemarchitekturen bildet hierfür die methodische Grundlage.

In einem Fokusprojekt steht die Entwicklung und Absicherung eines ganzheitlichen, simulationsgestützten Planungsansatzes für den Bereich Painted Body unter Simultaneous-Engineering-Randbedingungen im Mittelpunkt. Ziel ist es, produkt-, prozess- und ressourcenbezogene Entscheidungen bereits in frühen Entwicklungsphasen virtuell bewertbar zu machen. Dazu wurde 2025 eine integrierte Systemlandschaft auf Basis von Siemens Teamcenter Manufacturing aufgebaut, die eine durchgängige digitale Produktions-, Prozess- und Ressourcenplanung ermöglicht. Diese umfasst unter anderem die modellbasierte Definition von Prozessfolgen, MTM-Analysen, Linienbalancierung sowie die Auslegung von Roboter- und Personalressourcen.
Zur Bewertung alternativer Planungsvarianten kamen simulationsgestützte Methoden zum Einsatz, darunter virtuelle Roboterprogrammierung, Ablauf- und Prozesssimulationen, Produkt- und Produktionsvalidierungen sowie Layout- und Zugänglichkeitsanalysen. Ergänzend wurden erste integrierte Ablauf- und Logistiksimulationen umgesetzt, um Wechselwirkungen zwischen Produktionslogik, Materialfluss und Ressourceneinsatz frühzeitig identifizieren zu können. Die im Projekt entwickelten Methoden erweitern die digitale Fabrikplanung um eine belastbare Entscheidungsgrundlage in frühen Konzeptphasen.

Ein weiterer Schwerpunkt widmete sich der Ablaufsimulation im Painted Body, wobei die Grundlagen für eine dynamische Simulation von Produktionsabläufen, Materialflüssen und Ressourcen laufend weiter entwickelt werden. Die Erkenntnisse fließen in die Entwicklung des Werkzeugs BIW All-in-One Concept Tool, welches zukünftig die flexible Konfiguration von Anlagen, Fördertechnik und Layouts, sowie den Export der Ergebnisse in 3D-CAD-Systeme, erlaubt. Darauf aufbauend wurde eine dreidimensionale Ablaufsimulation realisiert, mit der automatische und manuelle Prozesse einschließlich Störungen, Verfügbarkeiten sowie Instandhaltungs- und Logistikumfängen abgebildet werden können. Hervorzuheben ist auch die Integration der Instandhaltung sowie die simulationstechnische Bewertung von Materialfluss- und Intralogistikkonzepten. Insgesamt wurde ein methodischer Rahmen geschaffen, der szenarienbasierte Bewertungen komplexer Produktionssysteme, sowie kombinierten Simulationen von automatisierten Karosseriebauprozessen und manuellen Materialflüssen und eine Prädiktion zukünftiger Instandhaltungsaufwände erlaubt.

2025 wurde zudem die automatisierte Bearbeitung ausgewählter Logistik- und Verpackungsreklamationen auf Basis bestehender RPA-Strukturen als exemplarische Anwendung der entwickelten Digitalisierungsansätze untersucht und umgesetzt. Dabei wurden mehrere standardisierte Reklamationsprozesse systemübergreifend automatisiert und um KI-gestützte Analyse- und Klassifikationsfunktionen zur

Auswertung von Lieferantenrückmeldungen ergänzt. Die entwickelten Lösungen führen im operativen Einsatz zu einer deutlichen Reduktion manueller Bearbeitungsschritte. Gleichzeitig wurde gezielt internes Know-how im Bereich RPA und KI aufgebaut, das als Grundlage für weitere Digitalisierungsinitiativen dient.

Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt lag im Bereich der generativen Planung. Hierzu wurde ein Prototyp für ein simulationsbasiertes Planungswerkzeug entwickelt und validiert, das eigenständig Varianten für eine optimierte Materialanstellung am Montageband generiert. Zusätzlich wurde ein Konzept zur dynamischen Überplanung von Produktionssequenzen bei variierenden Produktionsmengen erarbeitet und die zugrunde liegenden Algorithmen erfolgreich erprobt. Die Ergebnisse zeigen, dass generative, datengetriebene Planungsansätze einen relevanten Beitrag zur Weiterentwicklung agiler Produktionsplanung leisten.

Begleitend zu den technischen Aktivitäten wurden im Rahmen der digitalen Transformation sogenannte Personas weiterentwickelt, die die zukünftige Ausprägung von Rollen in der digitalisierten Fertigung beschreiben. Diese dienten als Grundlage für die Ableitung zielgerichteter Trainings- und Qualifizierungsmaßnahmen und unterstützen die nachhaltige organisatorische Umsetzung der Digitalisierung.

2. Themenfeld „Versatile Factory Operating & Control System“

Das Themenfeld Versatile Factory Operating & Control System adressiert die Entwicklung einer integrierten, skalierbaren und sicher betriebenen Systemlandschaft für die Fahrzeugfertigung sowie angrenzende Bereiche wie Logistik und Supply Chain Management. 2025 lag der Schwerpunkt auf der strukturellen Beherrschung wachsender Systemkomplexität sowie auf der Schaffung einer belastbaren Daten- und Integrationsbasis für eine zunehmend software- und datengetriebene Produktion.
Vor dem Hintergrund neuer IT/OT-Security-Anforderungen sowie steigender Anforderungen an Transparenz, Reaktionsfähigkeit und Automatisierung wurde die bestehende Systemlandschaft systematisch analysiert. Auf Basis einer Fit-Gap-Analyse erfolgte eine funktionale und technologische Bewertung der eingesetzten IT- und OT-Systeme. Daraus wurden konsolidierende Maßnahmen abgeleitet, die auf eine Reduktion der Systemvielfalt, eine klare funktionale Zuordnung sowie die Definition eines stufenweisen Transformationspfads abzielen. Ziel war die Entwicklung einer zukunftsfähigen Referenzarchitektur für produktionsnahe IT- und OT-Systeme.
Ein zentraler inhaltlicher Schwerpunkt lag auf der Definition einer einheitlichen, konzernweit skalierbaren Datenstruktur für Produktions- und Logistiksysteme. Hierzu wurde das Konzept eines Unified Namespace (UNS) weiterentwickelt, mit dem Maschinen, Anlagen und Infrastruktur über eine standardisierte Nomenklatur und strukturierte Datenmodelle eindeutig adressierbar werden. Im Jahr 2025 wurde eine Pilotanwendung umgesetzt, auf deren Basis notwendige Anpassungen der UNS-Struktur sowie Standardisierungsbedarfe identifiziert wurden. Ergänzend wurden System- und Architekturanforderungen anhand eines Piloteinsatzes eines Shopfloor Information Management Systems (SIMS) für eine Montagelinie erarbeitet. Das pilotierte System ermöglicht eine rollenbasierte, einheitliche Visualisierung ausgewählter Kennzahlen und bildet die Grundlage für weiterführende Skalierung.

Im Rahmen einer Vorentwicklungsinitiative wurden darüber hinaus wesentliche Grundlagen für eine datengetriebene, digital integrierte Fahrzeugproduktion geschaffen. Kernbestandteile waren der Aufbau eines unternehmensweiten Data-Governance-Modells mit klar definierten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie die Implementierung einer Enterprise Data Platform mit abgestuften Zugriffsebenen. Dabei wurden Anforderungen aus Latenz, Security, Kosten und Compliance gezielt berücksichtigt. Technologisch lag ein Schwerpunkt auf der Einführung eines UNS als Echtzeitdatenraum. Hierzu wurden Governance-Strukturen, eine eventbasierte Edge-Architektur sowie standardisierte Datenmodelle für Produktions-, Anlagen- und Energiedaten definiert und pilotiert. Die Anbindung ausgewählter OT-Systeme ermöglichte einen kontinuierlichen Datenstrom als Grundlage für Analytik-, Simulations- und KI-basierte Anwendungen. Darauf aufbauend wurden exemplarische datengetriebene Use Cases wie Teilebedarfsanalysen, Bottleneck-Erkennung, Fahrzeugwerdegang und zustandsbasierte Instandhaltung umgesetzt.
Ein weiterer Fokus lag auf der Konzeption eines integrierten Logistiksteuerungs- und Container-Management-Systems. Hierzu wurden funktionale, sicherheitsrelevante und architektonische Anforderungen für ein zukünftiges Logistiksteuerungssystem definiert. Das Spannungsfeld zwischen IT-Rahmenbedingungen und operativen Nutzeranforderungen wurde systematisch aufgelöst und verschiedene Umsetzungsszenarien bewertet. Das konzipierte und validierte Container-Management-System ist mit dem bestehenden iTMS verbunden und ermöglicht künftig eine transparente Abbildung von Transitmengen sowie die Einbindung von Lieferanten in Bestell- und Steuerungsprozesse. Weiterführende Ausbaustufen wurden identifiziert und für die Folgejahre vorbereitet.

3. Themenfeld „Advanced Fertigungs- & Prüftechnologien“
Im Themenfeld Advanced Fertigungs- & Prüftechnologien konzentrierte sich die Vorentwicklung Manufacturing im Jahr 2025 auf die frühzeitige Untersuchung, Bewertung und Absicherung neuer Produktions-, Prüf- und Verbindungstechnologien für zukünftige Fahrzeuggenerationen. Schwerpunkte bildeten dabei neue E/E-Architekturen, Multi-Material-Karosseriekonzepte sowie die daraus resultierenden Anforderungen an Fertigungs-, Prüftechnik- und Fügetechnologien.
Ein zentraler Fokus lag auf der Absicherung neuer Elektrik-/Elektronik-Architekturen von Gesamtfahrzeugen entlang des gesamten Produktionsprozesses. Fertigungsabläufe und Workflows in der Montage, beim initialen Software-Flashen, in Kalibrierung, Diagnose und Test wurden systematisch untersucht und validiert. Dabei wurden sowohl das Anforderungsmanagement für Kundenfunktionen als auch die Verteilung dieser Funktionen auf zentrale und dezentrale Steuergeräte betrachtet. Zusätzlich wurden Softwareentwicklungs-, Integrations- und Absicherungsprozesse im Hinblick auf ihre Serientauglichkeit analysiert und erprobt.

In enger Zusammenarbeit zwischen Diagnosezentrum, Analysetechnik und Prüftechnikplanung wurden Konzepte zur softwarebasierten Fehlererkennung und -analyse weiterentwickelt und die Prüftechnikplanung auf zukünftige E/E-Generationen ausgerichtet. Wesentliche Inhalte waren die Integration neuer Anforderungen in das Manufacturing Execution System (MES), die Weiterentwicklung der Diagnose- und Informationstechnik (DIT) sowie die durchgängige, sichere Datenversorgung vom Produktionsprozess bis zum End-of-Line-Test. Die zugrunde liegenden Prozessbeschreibungen und Integrationskonzepte wurden entsprechend

angepasst, um künftige Fahrzeugarchitekturen unter Berücksichtigung steigender Security-Anforderungen zuverlässig abbilden zu können.
Parallel dazu wurden die Prüftechnologien für ADAS-, WAHA- sowie weitere E/E-Umfänge gezielt erweitert und optimiert. Ausgangspunkt bildeten detaillierte Kunden- und Produktanforderungen, die in Machbarkeitsanalysen, Flächenuntersuchungen und konzeptionelle Prüfstandsauslegungen überführt wurden. Darauf aufbauend entstanden integrierte Konzepte für kamerabasierte Kalibrier- und Ausrichtprüfstände, die geometrische, lichttechnische und fahrzeugspezifische Anforderungen berücksichtigen. Die Validierung der Konzepte erfolgte schrittweise von der virtuellen Absicherung über Testfahrzeuge bis hin zur Produktionsbegleitung, um eine stabile Integration in den Serienprozess sicherzustellen.

Die Weiterentwicklung der Prüftechnik von E/E-Systemen umfasste die Definition und Validierung von Hardware- und Software-Schnittstellen zu produktionsrelevanten Systemen, unter anderem für ADAS-, WAHA- und Rollenprüfumgebungen sowie für Füll- und Befüllprozesse technischer Medien. Weitere Schwerpunkte lagen auf der HochVolt-Aktivierung, der Typenerstellung, End-of-Line-Funktionalitäten sowie der durchgängigen Software-Integration in bestehende Produktionssysteme. Die Wirksamkeit der entwickelten Prüftechnikkonzepte wurde durch digitale Simulationen, Versuchsfahrzeuge und den Einsatz in der Produktion abgesichert.

Im Bereich der Verbindungstechnologien lag der Fokus auf der Erweiterung der technologischen Kompetenzen für Multi-Material-Anwendungen sowie auf der Steigerung von Effizienz und Prozesssicherheit. Untersucht wurden schmelz- und pressbasierte Fügeverfahren wie Laser-, MAG/MIG-, Widerstands- und Bolzenschweißprozesse sowie Schraub- und Elementverbindungen. Die Fügbarkeit unterschiedlicher Materialkombinationen aus Stahl, Aluminium und Guss wurde systematisch bewertet, unter Berücksichtigung von Beschichtungen, Werkstoffeigenschaften, Verformungsverhalten und resultierenden Festigkeiten. Die Absicherung erfolgte mittels mechanischer Prüfungen, Schliffanalysen sowie begleitender Korrosions- und Wechselbelastungstests.

Ergänzend wurden Vor- und Nachbehandlungsprozesse wie Plasma- und CleanJet-Reinigung zur Stabilisierung von Fügeverfahren untersucht. Im Bereich der Beschichtung standen automatisierte Verfahren zur Erhöhung der Prozesssicherheit im Fokus. Weitere Aktivitäten umfassten die Erprobung neuer Schrauben- und Elementgeometrien zur Erweiterung des Einsatzbereichs sowie die Analyse von Löt- und Reparaturprozessen für Anwendungen im Sichtbereich. Im Umfeld des Handlaserschweißens und der Mensch-Roboter-Kollaboration wurden sicherheitstechnische Anforderungen, Schutzkonzepte sowie prozessbedingte Einflussgrößen analysiert. Die gewonnenen Ergebnisse bilden eine belastbare Grundlage für Entscheidungen zur Auswahl, Weiterentwicklung und Industrialisierung zukunftsfähiger Fertigungs- und Fügetechnologien.

II. Vorentwicklung Engineering

Die Vorentwicklung bei Magna Vehicle Engineering stellt ein zentrales Element zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in der Gesamtfahrzeugentwicklung dar.
Sie adressiert frühzeitig technologische, marktseitige und wirtschaftliche Veränderungen und leitet daraus strategische Handlungsfelder und Entwicklungsinitiativen ab.
Der Schwerpunkt liegt auf dem gezielten Aufbau zukunftsrelevanter Schlüsselkompetenzen, der Weiterentwicklung innovativer Entwicklungsansätze sowie der nachhaltigen Stärkung der Innovationsfähigkeit. Damit schafft die Vorentwicklung eine belastbare Grundlage für die Weiterentwicklung des Leistungsportfolios von Magna Vehicle Engineering im Jahr 2025 und darüber hinaus.

Die F&E-Strategie, mit den darin definierten F&E-Schwerpunkten, leitet sich aus den maßgeblichen Automotive Industrie Trends, regulatorischen Rahmenbedingungen, Kundenanforderungen sowie der Unternehmensstrategie von Magna Steyr ab. Im aktuell schwierigen Marktumfeld ist Magna Steyr bestrebt, vor allem den Standort Graz langfristig abzusichern und darüber hinaus seine Wettbewerbsfähigkeit durch Erweiterung der Geschäftstätigkeit an internationalen Standorten auszubauen.
Die konkreten F&E-Aktivitäten und –Projekte unserer Produktgruppe sind in der Magna Steyr Innovation Roadmap abgebildet, mit den F&E-Aktivitäten anderer Magna Produktgruppen abgestimmt und werden teilweise übergreifend von den Magna Produktgruppen kooperativ bearbeitet. Auf diese Weise werden eine konsistente strategische Ausrichtung sowie eine effiziente Nutzung von Synergien innerhalb des Konzerns sichergestellt.

Die F&E-Schwerpunkte berücksichtigen aktuelle Technologietrends im Gesamtfahrzeug und forcieren neue Methoden zur Beschleunigung und Verbesserung der Entwicklungsdienstleistungen, insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Erkenntnisse aus den laufenden Fahrzeugentwicklungsprojekten fließen kontinuierlich in die Planung der F&E-Aktivitäten ein. Dadurch wird sichergestellt, dass relevante Themen adressiert werden und gleichzeitig flexibel auf technologische und marktseitige Veränderungen reagiert werden kann.

Folgende Schwerpunkte sind aus der F&E-Strategie 2025 abgeleitet:

- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit durch effizientere virtuelle Entwicklungsmethoden sowie den verstärkten Einsatz datengetriebener Ansätze und Methoden der künstlichen Intelligenz in der Fahrzeugentwicklung.
- Einführung von Model-Based-Systems-Engineering (MBSE) in einen durchgängigen mechatronischen Gesamtfahrzeugentwicklungsprozess zur Beherrschung der steigenden Komplexität moderner Fahrzeug-E/E-Architekturen.
- Durchgängige X-in-the-Loop Entwicklung & -Validierung unter Einbindung des Fahrers bzw. der Fahrerin (z.B. mittels Fahrsimulatoren), um kurze Entwicklungszeiten trotz zunehmender Systemkomplexität zu ermöglichen.
- Kompetenzerweiterung zur Entwicklung und Absicherung von HV-Batterien sowie zur Integration in die Karosserie.

- Neue Entwicklungsmethoden zur Erreichung bestmöglicher User-Experience (UX) sowie eines durchgängig optimierten User-Interfaces (UI) im Gesamtfahrzeug.
- Sicherstellung einer einheitlichen Diagnosefähigkeit sowie der Cybersecurity über Entwicklung, Inbetriebnahme und Betrieb von Fahrzeugen hinweg.

Im Folgenden werden exemplarisch Inhalte aus ausgewählten F&E Schwerpunkten dargestellt:

Künstliche Intelligenz bei Magna Vehicle Engineering
Im Jahr 2025 hat Magna Vehicle Engineering einen wesentlichen Schritt zur systematischen Integration von Künstlicher Intelligenz (KI) in der Vorentwicklung gesetzt. Auf Basis einer neu entwickelten KI-Strategie wurden die Aktivitäten gezielt auf zwei zentrale Stoßrichtungen ausgerichtet: die Automatisierung bestehender Prozesse sowie die Neugestaltung von Entwicklungsprozessen durch den gezielten Einsatz von KI. Im Fokus standen dabei sowohl Machine-Learning-Ansätze als auch Generative-AI-Lösungen, mit dem klaren Ziel, die Fahrzeugentwicklung schneller, effizienter und kosteneffizienter zu gestalten. Ein strategischer Schwerpunkt lag auf der Einführung von KI-Lösungen insbesondere in Hochlohnländern sowie auf dem nachhaltigen internen Kompetenzaufbau innerhalb der globalen MVE-Organisation. Dabei wurden vorhandene konzernweite KI-Kompetenzen gezielt eingebunden und weiterentwickelt. Der Standort Graz übernahm hierbei eine führende Rolle und fungierte als zentraler Taktgeber für Strategie, Governance und Wissensaufbau.

Zur operativen Umsetzung wurden im Jahr 2025 zahlreiche Grundlagen geschaffen: Globale Schulungskonzepte zu KI-Möglichkeiten wurden entwickelt und ausgerollt, eine standort- und fachbereichsübergreifende MVE-AI-Community etabliert sowie neue Rollen, Verantwortlichkeiten und eine geeignete IT- und Cloud-Infrastruktur definiert. Parallel dazu wurden Ideen und Use Cases systematisch gesammelt, priorisiert und erste Anwendungen in Projekten umgesetzt. Ergänzend wurde eine Governance zum Umgang mit KI-Lösungen eingeführt, um die Einhaltung der Magna KI-Policy sicherzustellen. Erste Gespräche mit Kunden zu KI-basierten Anwendungsfällen unterstreichen zudem die steigende Relevanz des Themas im Projektgeschäft. Der enge Austausch mit Magna Corporate R&D stellte die konzernweite Abstimmung und Weiterentwicklung der KI-Aktivitäten sicher.

Zusammenfassend kann 2025 als „Jahr der Künstlichen Intelligenz“ bei Magna Vehicle Engineering bezeichnet werden. KI wurde erfolgreich als strategisches Handlungsfeld etabliert, erste Anwendungen in Projekten umgesetzt und wertvolle Erfahrungen darüber gewonnen, wo und wie KI in der Fahrzeugentwicklung nachhaltigen Mehrwert schafft. Mit dem kompetenzseitigen Aufbau und der klaren strategischen Verankerung – insbesondere mit dem Lead am Standort Graz – ist MVE sehr gut für die kommenden Jahre positioniert.

Integration und Validierung von automatisierten Fahrfunktionen
Im Jahr 2025 wurden die Methoden und Werkzeuge zur Spezifikation, Integration und Absicherung von Fahrerassistenzsystemen (FAS) und automatisierten Fahrfunktionen (AD) auf Gesamtfahrzeugebene weiter ausgebaut. Ziel war es, den Entwicklungsprozess durchgängig, reproduzierbar und signifikant effizienter zu gestalten.

Das ist insbesondere für Fahrfunktionen ab SAE-Level 3 von zentraler Bedeutung, da diese ohne strukturierte Testplanung, skalierbare Simulation und automatisierte Auswertung nicht wirtschaftlich abgesichert werden können.

Aufbauend auf statistischen Versuchsplanungsansätzen (z.B. T-Way Testing) wurden Randbedingungen erstmals systematisch berücksichtigt, um realistische und zugleich kompaktere Testpläne zu generieren. Parallel dazu wurden szenariobasierte Vorgehensweisen zur Ableitung von Testspezifikationen weiterentwickelt. So wurde für die Analyse der Wahrnehmungsleistung bei der Erkennung vulnerabler Verkehrsteilnehmer (Vulnerable Road Users, VRU) ein strukturierter Ansatz auf Basis des 6 Layer Modells in Kombination mit SOTIF Überlegungen eingesetzt. Auf diese Weise konnten relevante Einflussfaktoren identifiziert, logische Szenarien abgeleitet und daraus konkrete Testfälle für statistische Auswertungen generiert werden.

Das Simulationsframework wurde 2025 um Software-in-the-Loop-Fähigkeiten auf Gesamtfahrzeugebene erweitert. Dafür wurde eine vECU-Toolkette für virtuelle Steuergeräte evaluiert und die technische Integration in die bestehende IPG-CarMaker-Umgebung vorbereitet. Darüber hinaus wurden Simulationskampagnen weitgehend automatisiert.
Dies umfasst u.a. die zuverlässige Ausführung einzelner Simulationen und Testreihen, eine automatisierte Protokollerstellung (inkl. Versions- und Artefakt-Tracking) sowie die automatisierte Videoerzeugung und strukturierte Ablage der Ergebnisdaten.
Ergänzend wurde die Auswerte-Pipeline weiterentwickelt.
Bewertungsparameter sind direkt in den Testplänen enthalten und werden über eine eigens entwickelte Schnittstelle automatisiert ausgelesen. Dadurch ist eine konsistente Auswertung unabhängig davon möglich, ob die Testdaten aus Simulationen, Prüfstandsversuchen oder realen Fahrversuchen stammen.

Durch diese Maßnahmen konnten die Durchlaufzeiten von der Testplanerstellung bis zum finalen Prüfbericht im Jahr 2025 signifikant reduziert werden, was eine wesentliche Voraussetzung für die effiziente Umsetzung komplexer Kundenprojekte darstellt.

F&E Kooperationen
Magna Vehicle Engineering intensiviert die Zusammenarbeit mit Universitäten, Fachhochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen kontinuierlich. Diese wurde im Jahr 2025 durch die Mitgründung des COMET-K1-Kompetenzzentrums Battery4Life weiter ausgebaut. In diesem Umfeld wurden auch 2025 zahlreiche kooperative und industrienahe Forschungsprojekte durchgeführt, welche durch wissenschaftliche Arbeiten (Masterarbeiten, Dissertationen) ergänzt und vertieft wurden. Die Ergebnisse aus den kooperativen Projekten konnten bereits überwiegend in Kundenprogramme bei Magna Vehicle Engineering überführt.

In Zeiten der multiplen Transformation in der Automobilindustrie, geprägt durch rasante technologische Fortschritte und die zunehmende Digitalisierung, stehen Unternehmen vor beispiellosen Herausforderungen. Magna Vehicle Engineering erkennt die zentrale Rolle der Forschung und Entwicklung in dieser dynamischen Phase. Durch kontinuierliche Innovationsbestrebungen und die Entwicklung

fortschrittlicher Technologien trägt das Unternehmen entscheidend dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit in der Automobilindustrie zu sichern. Die F&E-Aktivitäten sind von großer Bedeutung, um den hohen Anforderungen an Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz gerecht zu werden. Besonders in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten erweist sich die Investition in F&E als unverzichtbarer Motor für Wachstum und Fortschritt.

Zweigniederlassungen

Es besteht keine Zweigniederlassung.

Risikobericht

Rahmenbedingungen und Risiken

In Zusammenhang mit der generellen Überwachung von Unternehmensrisiken ist zu erwähnen, dass die MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik AG & Co KG an einem konzernweiten Risk Management Programm von Magna International Inc. teilnimmt.

Das in der MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik AG & CO KG bestehende interne Kontrollsystem hat die Aufgabe, sicherzustellen, dass maßgebliche rechtliche Vorschriften eingehalten werden, sowie die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Rechnungslegung zu gewährleisten.

Kundenrisiko

Damit das Risiko einer Kundenkonzentration vermindert wird, werden weiterhin Aktivitäten gesetzt, um neue Kunden zu gewinnen und die Erschließung neuer Märkte voranzutreiben.

Lieferantenrisiko

Die Verfügbarkeit von produktionskritischen Materialien und die Bonität von Lieferanten werden laufend überwacht. Aufgrund der Fragilität der Supply-Chain werden laufende Anpassungen zur Gewährleistung der Teileversorgung durchgeführt.

Produktionsanlagen und IT-Security

Die Verringerung eines Ausfallsrisikos von kritischen Anlagen, erfolgt einerseits durch vorbeugende Ersatzbeschaffungen von sensiblen Teilen und andererseits durch den Einsatz eines ganzheitlichen IT-Konzepts. Dieses Konzept sieht eine Integration aller Anwendungen, welche die unterschiedlichen Komponenten der Fertigung steuern, vor.

ANGABEN zu FINANZINSTRUMENTEN und diesbezüglichen Risiken

Verträge mit Kunden werden überwiegend in der Hauswährung EUR abgeschlossen, das Währungsrisiko auf Lieferantenseite wird über entsprechende Klauseln im Vertrag zum größten Teil an den Kunden weitergegeben. Das verbleibende Währungsrisiko ist als gering einzustufen und wird im Einzelfall durch Intercompany-Währungstäusche bzw. klassische Termingeschäfte (Forwards) mit Banken abgesichert. Zum Bilanzstichtag existieren keine derartigen Geschäfte. Andere derivative Finanzinstrumente werden nicht angewendet. Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen oder kurzfristigen Fälligkeit im Wesentlichen dem Buchwert. Für derartige Finanzinstrumente werden aufgrund der täglichen oder kurzfristigen Fälligkeiten keine Sicherungsgeschäfte gegen das **Preisänderungsrisiko** abgeschlossen.

Ein bedeutsames **Marktänderungsrisiko** besteht in Bezug auf die Anteile an verbundenen Unternehmen. Der Wert dieser Beteiligungen ist vom wirtschaftlichen Erfolg der Tochterunternehmen, aber auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Umfeld, im Besonderen von der Attraktivität von Alternativanlagen, abhängig und kann stark schwanken.

Bei den auf der Aktivseite erfassten Finanzinstrumenten stellen die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge gleichzeitig das maximale **Ausfallrisiko** dar. Das Risiko betreffend Guthaben bei Kreditinstituten ist als gering anzusehen. Bei den Forderungen findet das Ausfallrisiko durch Vornahme von Einzelwertberichtigungen Berücksichtigung.

Die höchste Risikokonzentration besteht in Bezug auf die Beteiligung an Engineering Center Steyr GmbH mit einem Buchwert von EUR 1.170.519.413,42.

Für das zinsbedingte **Cash-Flow Risiko**, das als das Risiko steigender Aufwands- oder sinkender Ertragszinsen definiert ist, werden keine derivativen Finanzinstrumente abgeschlossen. Das Risiko wird jedoch als gering eingestuft, da die Gesellschaft in ein Konzern-Cash-Pooling eingebunden ist. Folglich wird auch das **Liquiditätsrisiko** als gering angesehen.

Bedeutende **Cash-Flow Risiken** bestehen nur in Bezug auf die Anteile an verbundenen Unternehmen. Die Höhe der Rückflüsse aus diesen Investitionen in Form von Gewinnausschüttungen und eines allfälligen Veräußerungs- bzw. Liquidationserlöses hängt entscheidend vom wirtschaftlichen Erfolg dieser Tochterunternehmen ab, kann stark schwanken und ist schwer prognostizierbar.

Ausblick für 2026

Ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor besteht in der weiteren Entwicklung der Situation im Mittleren Osten und dessen Auswirkungen auf die globale Konjunktur. Zusätzlich sind die Konsequenzen aus zollrechtlichen Änderungen von Export-/Importländern nicht absehbar.

Aus derzeitiger Sicht ist mit dem Start zusätzlicher Programme trotzdem aller Unsicherheitsfaktoren mit einer positiven Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2026 zu rechnen.

Es werden weiterhin Aktivitäten gesetzt, um im Geschäftsjahr 2026 die Zusammenarbeit mit den bestehenden Kunden auszuweiten, neue Kunden zu gewinnen sowie die Erschließung neuer Märkte in- und außerhalb Europas konsequent fortzusetzen.

Graz, 12. Mai 2026

Geschäftsführung

MAGNA STEYR Fahrzeugtechnik GmbH

Mag. Christian Rohringer **Dipl.Wirt.-Ing. (FH) Martin Peter**

MAGNA STEYR GmbH
diese als selbständige vertretungsbefugte Gesellschafterin der MAGNA STEYR GmbH & Co KG

Mag. Roland Prettner **Dipl.Wirt.-Ing. (FH) Martin Peter**