

# INTERNATIONALER VERGLEICH VON STANDORTEN DER AUTOMOBILWIRTSCHAFT

Die Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich  
und im internationalen Vergleich





## INTERNATIONALER VERGLEICH VON STANDORTEN DER AUTOMOBILWIRTSCHAFT Automotiver Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren WM

### Über die Ausgabe:

Diese Broschüre basiert auf der IWI-Studienreihe „Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie“ und bietet eine komplette Neukonfiguration und Berechnung des „Automotiven Standortbarometers“ sowie der „Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft (WM)“, die 28 Kennzahlen in acht Themenclustern umfasst. Die vorliegende Ausgabe bietet Zahlen und Auswertungen zur volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie und zeigt den Standort Österreich im internationalen Vergleich.

### Auftraggeber:

ARGE Automotive Zulieferindustrie  
A-1045, Wiedner Hauptstraße 63  
Tel: +43 (0)5 90 900-34 82  
autozulieferer@fmti.at

### Autoren:

FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER  
Peter LUPTÁČIK  
Tobias GRUBER  
Industriewissenschaftliches Institut  
A-1050 Wien, Mittersteig 10/4  
schneider@iwi.ac.at

### Kooperationspartner:

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA  
A-1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63  
aussewirtschaft.mobility@wko.at

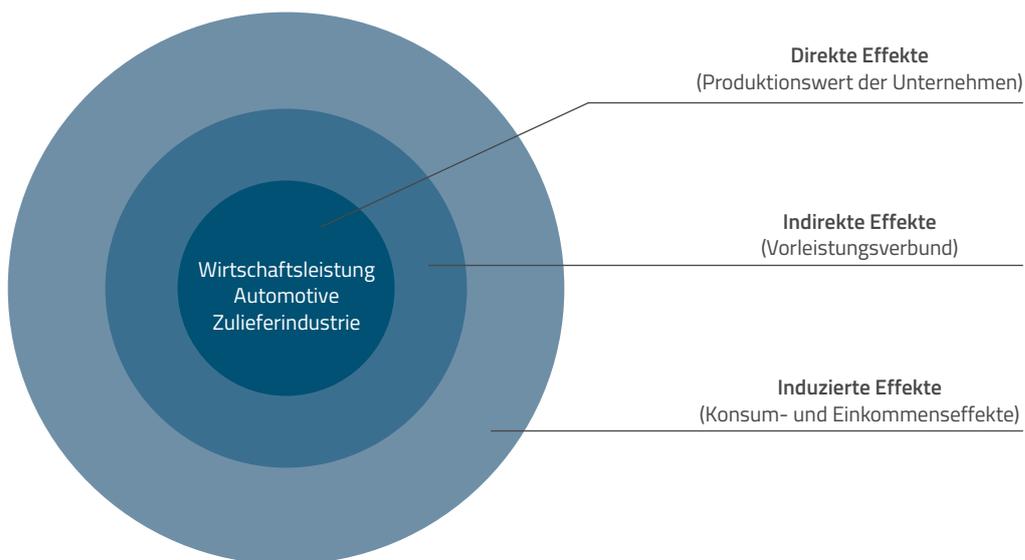
### Produktion:

Herta Scheidinger, Stephan Scoppetta,  
Helene Tuma  
Feuereifer Media Relations GmbH  
A-1070 Wien, Neustiftgasse 112/7  
office@feuereifer.at

Copyrights Cover: Adobe Stock

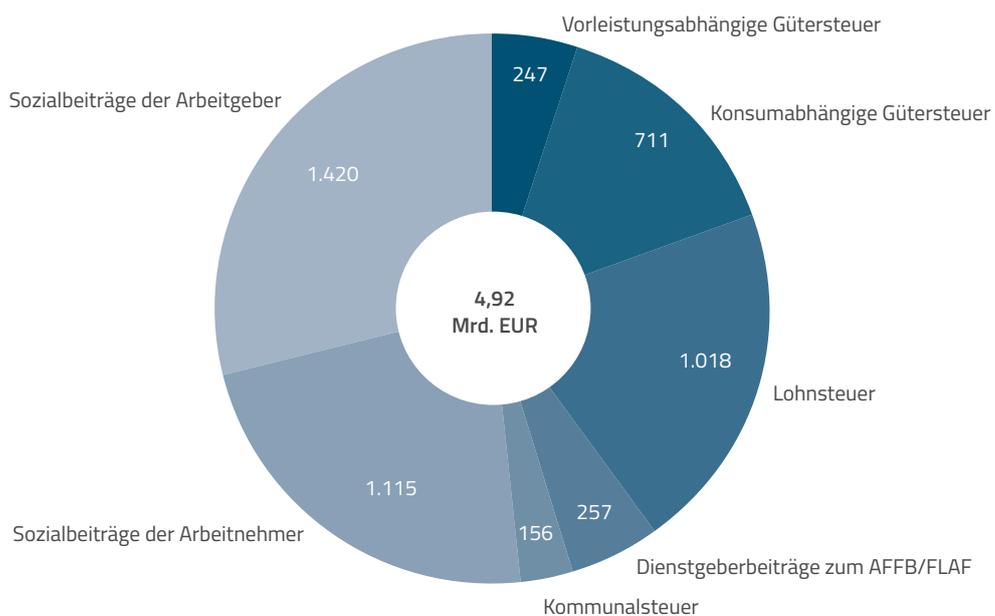
## VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER AUTOMOTIVEN ZULIEFERINDUSTRIE

### Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen



Quelle: IWI-Wirtschaftskammer

### Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024



Quelle: IWI (2025) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2021



## DIE AUTOMOTIVE ZULIEFERINDUSTRIE IST WEIT MEHR ALS NUR EIN TEILBEREICH DER INDUSTRIE – SIE IST EIN GRUNDPFEILER DES WOHLSTANDS IN ÖSTERREICH.

192.300 Menschen verdanken direkt oder indirekt ihren Arbeitsplatz dieser Branche, verbunden mit einer Wertschöpfung von 15,8 Milliarden Euro. Damit ist die Automobilzulieferindustrie eine Schlüsselindustrie, die maßgeblich über Beschäftigung, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes entscheidet.

Unsere aktuelle Analyse zeigt jedoch: Österreich verliert im internationalen Vergleich zunehmend an Standortqualität. Im IWI-Standortbarometer, das 28 entscheidende Indikatoren umfasst, wird deutlich, dass wir im Wettbewerb mit anderen Industriestandorten zurückfallen. Hohe Energie- und Arbeitskosten, steuerliche Belastungen sowie ein zunehmender Fachkräftemangel setzen die Unternehmen unter Druck. Damit droht nicht nur ein Verlust an Investitionen, sondern auch eine Schwächung ganzer Wertschöpfungsketten.

Von den Unternehmen wird seit jeher verlangt, dass sie flexibel, innovativ und effizient auf neue Marktbedingungen reagieren. Nun ist es auch an der Politik, diese Anpassungseffizienz zu zeigen. Standortpolitik muss schnell, präzise und rational erfolgen, um die entscheidenden Produktionsfaktoren – Energie, Arbeit und Kapital – auf ein international konkurrenzfähiges Niveau zu bringen.

Das Zauberwort lautet langfristige Planungssicherheit. Nur wenn Unternehmen auf stabile, verlässliche Rahmenbedingungen vertrauen können, werden sie bereit sein, in Österreich zu investieren, Innovationen voranzutreiben und Arbeitsplätze zu sichern.

Als Studienautor hoffe ich, dass die vorliegende Analyse nicht nur als Diagnose verstanden wird, sondern als Handlungsauftrag. Denn die Wettbewerbsfähigkeit unserer Automotive Zulieferindustrie ist ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Zukunft Österreichs.

**Herwig W. Schneider**  
Leiter des Industriewissenschaftliches  
Instituts (IWI)



## DIE ÖSTERREICHISCHE AUTOMOTIVE ZULIEFERINDUSTRIE IST SEIT JAHRZEHNEN DAS TECHNOLOGISCHE RÜCKGRAT UNSERES INDUSTRIESTANDORTS.

Mit höchster Präzision, technologischem Know-how und Innovationskraft entwickeln und produzieren unsere Unternehmen Komponenten und Systeme, die weltweit in den modernsten Fahrzeugen eingesetzt werden. Rund 190.000 Arbeitsplätze hängen direkt an unserer Branche – und damit auch Forschung, Entwicklung und Wertschöpfung in Österreich.

2024 hat uns jedoch gezeigt, wie fragil unsere Position im internationalen Wettbewerb geworden ist. Ein Umsatzrückgang von 9,2 % und der Verlust von 5.000 Arbeitsplätzen sind keine bloßen Kennzahlen – sie sind Ausdruck eines Standortes, der im internationalen Wettbewerb zunehmend an Boden verliert. Steigende Energiepreise, hohe Lohnnebenkosten, Fachkräftemangel und Bürokratie schränken unsere Handlungsspielräume massiv ein.

Gleichzeitig stehen wir mitten in einer tiefgreifenden Transformation: Elektromobilität, alternative Antriebe, Leichtbau, Digitalisierung und automatisiertes Fahren verändern die Spielregeln radikal. Österreichische Zulieferer haben die Technologien, das Know-how und die Fertigungskompetenz, um diese Transformation aktiv mitzugestalten. Wir liefern hochspezialisierte Lösungen, die international gefragt sind – aber nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Was wir jetzt brauchen, ist ein klares Signal aus Politik und Wirtschaft: wettbewerbsfähige Energiekosten, steuerliche Entlastungen, Senkung der Lohnstückkosten, echte Anreize für Forschung und Entwicklung sowie eine Bildungsoffensive, die den Fachkräftenachwuchs langfristig sichert. Unsere Branche ist bereit, Verantwortung zu übernehmen und die Transformation zu treiben.

Die Automotive Zulieferindustrie ist nicht nur ein zentraler Teil unserer industriellen Identität – sie ist entscheidend für den Wohlstand und die technologische Zukunft Österreichs. Lassen Sie uns gemeinsam die Weichen richtig stellen, um unsere Stärke auch in den kommenden Jahrzehnten zu sichern.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dietmar Schäfer'. The signature is fluid and stylized, with a small dot at the end.

**Dietmar Schäfer**  
Vorsitzender der ARGE Automotive  
Zulieferindustrie

# STANDORT IM WANDEL – WARUM WIR JETZT HANDELN MÜSSEN



Aktuelle Studien liefern erstmals eine umfassend vergleichbare und wissenschaftlich fundierte Standortanalyse der österreichischen Automobilzulieferindustrie.

Die Studien zeigen präzise, wo Österreich im internationalen Wettbewerb steht – und welche Stellschrauben jetzt entscheidend sind, um die Zukunftsfähigkeit zu sichern. Die Automobilindustrie steht vor tiefgreifenden Veränderungen: Globale Märkte verschieben sich, technologische Innovationen beschleunigen sich, und geopolitische Entwicklungen bringen neue Unsicherheiten. Für die heimische Zulieferindustrie bedeutet das, Entscheidungen auf einer fundierten Wissensbasis zu treffen. Um die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit abzusichern, ist es entscheidend, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und zu verstehen. Die vorliegenden Studien bieten hierzu eine faktenbasierte Grundlage, die den Blick auf Chancen und Risiken gleichermaßen schärft, Handlungsspielräume aufzeigt und langfristige Planungssicherheit unterstützt.

## Wissenschaftlich fundierte Standortanalyse

Als ARGE Automotive Zulieferindustrie haben wir diese Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit der

Außenwirtschaftsorganisation (AWO) und dem Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft initiiert und beauftragt. Für die Durchführung zeichnete das Industriewissenschaftliche Institut (IWI) – Projektteam FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. Schneider, Peter Luptáčík und Tobias Gruber – verantwortlich, in Kooperation mit internationalen Forschungspartnern. Die methodisch fundierte, unabhängige und international vergleichbare Analyse stützt sich auf jahrzehntelange Erfahrung in der Bewertung industrieller Wettbewerbsfähigkeit.

## Präzise Kennzahlen für klare Standortbilder

Kern der Analysen ist die Neukonfiguration des „Automotiven Standortbarometers“ und der „Automotiven Standortfaktoren-Weltmeisterschaft (WM)“. Das Indikatorenset umfasst 28 Kennzahlen in acht Themenclustern (Institutionen, Infrastruktur, Bildung, Steuern, Handelsbeschränkungen, Arbeitsmarkt, Finanzmarkt, Forschung/Technologie/Innovation) für die Jahre 2020 bis

2023 und ein Ländersample von 26 Standorten. Das Standortbarometer misst den Abstand Österreichs zum Top-3-Durchschnitt je Indikator, die Standortfaktoren-WM ordnet Länder nach Leistung und aggregiert Punkte zu einem Gesamtscore. Modell-Mutationen wie der EU-Vergleich (15 Mitgliedstaaten) und der Vier-Länder-Vergleich (AT, DE, CH, UK) zeigen Verschiebungen in relevanten Vergleichsgruppen.

### Mehrstufiges Analyseverfahren mit Marktinput

Die Untersuchungen basieren auf einem mehrstufigen Analyseverfahren: internationale Benchmarking-Analysen, Erhebung von Produktions- und Lohnkosten, Innovationskraft, Exportquoten, F&E-Investitionen und Digitalisierungsgrad der Unternehmen. Ergänzend wurden die industrielle Infrastruktur, die Fachkräfteverfügbarkeit und die Anbindung an Forschungseinrichtungen bewertet. Interviews mit Branchenexperten und Unternehmensvertretern lieferten zusätzliche qualitative Einschätzungen zu Marktchancen, technologischen Trends und regulatorischen Rahmenbedingungen. Die AußenwirtschaftsCenter führten zudem eine Online-Befragung in 30 Ländern mit 25 Fragebatterien durch. Die Rückmeldungen bieten ein direktes Stimmungsbild aus den Zielmärkten und ergänzen die quantitativen Analysen um Markteinschätzungen.

### Analyseergebnisse und Trends

Die Zeitreihe 2020 bis 2023 macht den Handlungsbedarf deutlich: In der Standortfaktoren-WM fällt Österreich von 437 auf 401 Punkte zurück. Parallel dazu vergrößert sich im Standortbarometer der Abstand zur Spitzengruppe von -928,6 auf

-1.150,7 Prozentpunkte – ein klares Signal für sinkende relative Wettbewerbsfähigkeit. Auch in der EU-Modellmutation zeigt sich dieser Trend, mit einem Rückgang des Scores von 294 auf 259 Punkte. Belastend wirken hohe Lohn- und Energiekosten, ein anhaltender Fachkräftemangel – insbesondere bei hochqualifizierten und digitalen Kompetenzen – sowie komplexe bürokratische Prozesse. Auf der positiven Seite stehen ein hoher Schutz geistigen Eigentums, eine verlässliche Energieversorgung, ein solides und transparentes Berichtswesen sowie wettbewerbsfähige Kennzahlen in Forschung und Entwicklung.

### Volkswirtschaftlicher Stellenwert

Das IO-Modell (2024) weist 48,21 Milliarden Euro Umsatz, 15,81 Milliarden Euro Wertschöpfung und 192.300 Beschäftigungsverhältnisse aus. Jeder Euro Wertschöpfung induziert 2,18 Euro gesamtwirtschaftlich, jedes Beschäftigungsverhältnis sichert insgesamt 2,5 weitere ab. Diese Multiplikatoren unterstreichen die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der automotiven Zulieferindustrie.

### Handlungsempfehlungen

Die Studien empfehlen: Ausbau von Technologieclustern, Stärkung der F&E-Förderung, Weiterbildungsoffensiven, wettbewerbsfähige Energiepreise, resilientere Lieferketten, schnellere Genehmigungen und stärkere internationale Vernetzung. Industrie, Politik, Wissenschaft und Bildung müssen gemeinsam handeln, um Österreichs Position im globalen Wettbewerb zu sichern. Die Analysen liefern dafür nicht nur eine Momentaufnahme, sondern einen strategischen Kompass mit klar priorisierten Maßnahmen.

<b>28,41 Mrd. €</b>	<b>7,25 Mrd. €</b>	<b>76.924</b>
Umsatz erzielte die österreichische Automobilzulieferindustrie laut IO-Modell 2024.	Wertschöpfung werden direkt von der Branche in Österreich erwirtschaftet.	Beschäftigte sind direkt in der Branche tätig, sie schafft damit im Schnitt 1,5 weitere Jobs.

# STANDORTBAROMETER

Der Standortwettbewerb für Österreichs Automotive Zulieferer verschärft sich. Standortfaktoren werden zum Schlüsselfaktor.

Die Automotive Zulieferindustrie steht unter massivem Druck. Die Transformation der Mobilität – getrieben durch Dekarbonisierung, Digitalisierung und disruptive Innovationen – stellt Unternehmen weltweit vor große strategische und operative Herausforderungen. Gleichzeitig sehen sich die Betriebe mit multiplen externen Belastungen konfrontiert: Hohe Energie- und Rohstoffpreise, eine

schwache Binnenkonjunktur sowie zunehmende Unsicherheiten im globalen Handel setzen die Branche unter Zugzwang. Für österreichische Zulieferbetriebe verschärft sich die Situation zusätzlich durch standortbezogene Faktoren. In einem hochkompetitiven internationalen Umfeld wird die Verfügbarkeit attraktiver Standortbedingungen zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor.

## Die 28 Indikatoren mit Werten für die Jahre 2022 und 2023 sowie der Differenz für 2023 zu 2022

		Wert Österreich		TOP 3		Differenz zu 2022		Veränderung bzgl.	
		2022	2023	Ø (2022)	Ø (2022)	WM <sup>1</sup>	Barometer <sup>2</sup>	WM	Barometer
Institutionen	Schutz geist. Eigentums	5,40	5,60	6,59	6,76	0	0,9%	↔	↗
	Bürokratie	2,51	1,66	6,52	6,98	-3	-14,7%	↘	↘
	Korruption	4,96	4,62	6,71	6,60	-5	-4,0%	↘	↘
	Belastung d. staatl. Reg.	2,43	2,31	6,59	6,40	-1	-0,9%	↘	↘
	Stärke d. Berichtswesen	4,96	5,47	6,24	6,09	0	10,1%	↔	↗
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	2,31	2,31	5,80	5,80	0	0,0%	↔	↔
	Lufttransport	4,85	5,05	6,90	6,70	+1	5,0%	↗	↗
	Effiz. Warendistribution	5,66	5,51	6,78	6,64	0	-0,4%	↔	↘
	Breitband Infrastruktur	4,21	3,95	6,44	6,71	-1	-6,4%	↘	↘
	Energieversorgung	6,00	6,42	6,80	6,86	+1	5,4%	↗	↗
Bildung	Qualifikation Absolvent:innen	3,50	3,43	6,21	6,36	-1	-2,3%	↘	↘
	Digitale Kompetenzen	3,60	2,46	6,75	6,66	-1	-16,5%	↘	↘
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,66	5,67	6,64	6,64	+1	0,1%	↗	↗
Steuern	Steuern auf Arbeit	3,38	3,48	6,53	6,66	0	0,5%	↔	↗
	Steuereffekt Arbeitsanreiz	1,81	1,40	6,47	6,14	-1	-5,2%	↘	↘
Handelsbeschränkungen	Aufwand b. Untern.grd.	3,66	3,52	6,83	6,62	-2	-0,4%	↘	↘
	Handelsbarrieren	3,15	3,63	6,34	6,51	-1	6,1%	↘	↗
	Importzölle	5,34	5,34	6,39	6,39	0	0,0%	↔	↔
Arbeitsmarkt	Pers.einst.praktiken	3,83	3,93	6,37	6,12	0	4,1%	↔	↗
	Entlassungskosten	7,00	7,00	7,00	7,00	0	0,0%	↔	↔
	Bezahlung u. Produktivität	4,24	4,25	6,44	6,54	-2	-0,9%	↘	↘
	Verf. qual. Arbeitskräfte	1,42	0,27	6,94	6,17	-1	-16,1%	↘	↘
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	1,82	0,89	6,35	6,21	0	-14,3%	↔	↘
Finanzmarkt	Effiz. Banken und Finanz-DL	4,67	4,64	6,74	6,73	+1	-0,3%	↗	↘
	Verfügbarkeit Kapital	0,62	0,62	6,03	6,06	0	0,0%	↔	↘
Forschung, Technologie und Innovation	F&E-Beschäftigte	5,01	4,40	6,68	6,02	0	-1,9%	↔	↘
	Wissenstransfer	4,39	4,08	6,55	6,66	-2	-5,7%	↘	↘
	F&E-Ausgaben	6,25	6,30	6,90	6,92	-1	0,4%	↘	↗

Quelle: IWI (2025) auf Basis des World Competitiveness Ranking (WCR) des Institute for Management Development (IMD), des Global Innovation Index (GII) der World Intellectual Property Organization (WIPO) sowie des Global Talent Competitiveness Index (GTCI) von INSEAD, 2020 bis 2023.

Anm: <sup>1</sup>Differenz in Punkten, <sup>2</sup>Differenz in Prozentpunkten

Um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automotive Zulieferindustrie mittel- bis langfristig zu sichern, sind bestmögliche wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und attraktive Standortfaktoren entscheidend. Das Automotive Standortbarometer sowie die Automotive Standortfaktoren-Weltmeisterschaft (WM) sind hierbei wichtige Instrumente. Die Analyse bezieht sich auf den Zeitraum von 2020 bis 2023 und berücksichtigt ein Set von 28 Indikatoren aus den Bereichen Institutionen, Infrastruktur, Bildung, Steuern, Handelsbeschränkungen, Arbeitsmarkt, Finanzmarkt sowie Forschung und Innovation. Insgesamt

wurden 26 Länder analysiert – darunter sowohl globale Innovationsführer als auch wirtschaftlich bedeutende Standorte für die österreichische Zulieferindustrie.

Für das Automotive Standortbarometer wird pro Indikator der Durchschnittswert der jeweils besten drei Länder berechnet. Anschließend wird der Abstand Österreichs zu diesem Top-3-Durchschnitt gemessen. Je kleiner der Abstand, desto konkurrenzfähiger ist der Standort. Hier zeigt sich ein zunehmender Abstand zur Spitzengruppe. Von -928,6 im Jahr 2020 auf -1.150,7 Prozent-

### Automotive Standortfaktoren WM und Automotiver Standortbarometer 2020 bis 2023



Anm: WM: Weltmeisterschaft; auf Basis von 28 Indikatoren und 26 Ländern. Niedrigste erreichte Punktzahl einer der 26 Vergleichsländer: 173 Pkt. Höchste erreichte Punktzahl: 630 Pkt. Theoretisch mögliche Minimal- und Maximalpunktzahl: 28 Pkt. bzw. 728 Pkt.

Quelle: IWI (2025) auf Basis des World Competitiveness Ranking (WCR) des Institute for Management Development (IMD), des Global Innovation Index (GII) der World Intellectual Property Organization (WIPO) sowie des Global Talent Competitiveness Index (GTCI) von INSEAD, 2020 bis 2023.

# STANDORTBAROMETER

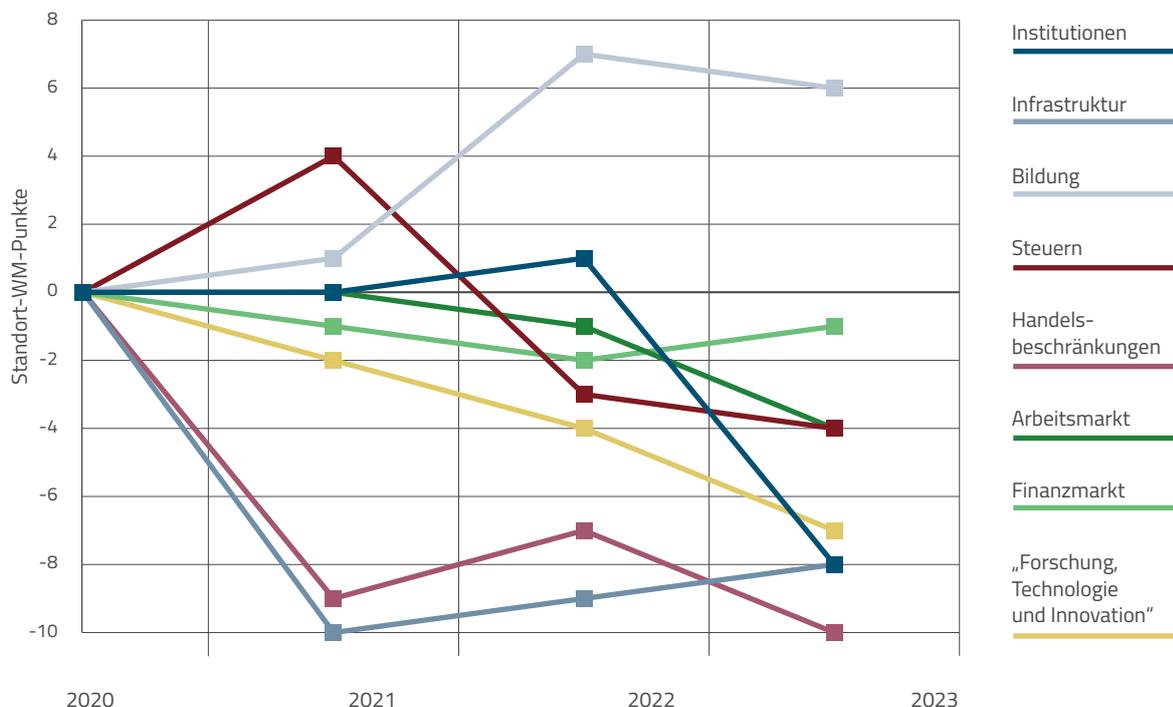
punkte im Jahr 2023. Dies entspricht zudem einem Rückgang von 57,3 Prozentpunkten verglichen zum Vorjahr.

Im Rahmen der Standortfaktoren-WM erfolgt eine Punktevergabe nach Rangreihung: Das beste Land erhält 26 Punkte, das zweitbeste 25 Punkte usw. Die Summe dieser Punkte ergibt die Gesamtplatzierung Österreichs im internationalen Standortvergleich. Nach 437 erzielten Punkten im Ausgangsjahr 2020 fällt die Punkteanzahl Österreichs im Folgejahr auf 420 Punkte ab, gefolgt von 419 Punkten im Jahr 2022. Anschließend zeigt sich im Jahr 2023 erneut ein deutlicher Verlust von 18 Punkten, was einen Gesamtscore von 401 Punkten bedeutet.

Die Ergebnisse ermöglichen eine differenzierte Bewertung der relativen Stärken und Schwächen des österreichischen Standorts für die Automotiv-Zulieferindustrie. Konkrete Handlungsfelder, in denen politisches und wirtschaftliches Handeln erforderlich ist – etwa durch Investitionen in Bildung, Digitalisierung, steuerliche Entlastung oder den Abbau regulatorischer Hürden, können so identifiziert werden.

Denn nur mit gezielten Verbesserungen kann es gelingen, Österreich als attraktiven Industriestandort zu erhalten – und der heimischen Zulieferindustrie trotz globaler Unsicherheiten und struktureller Transformation eine erfolgreiche Zukunft zu sichern.

## Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien



Anm: Ausgangslevel: 437 Punkte (2020); Die Zuordnung der Indikatoren zu den Kategorien ist in Tab. 1 ersichtlich.

## Standortfaktoren Druckpunkte

### ■ Steuerbelastung:

In Bezug auf „Steuern auf Arbeit“ liegt Österreich im Ranking im letzten Drittel. Zudem wird der „Steuereffekt auf Arbeitsanreize“ bemängelt, es gibt zu wenige Anreize, (mehr) zu arbeiten.

### ■ Arbeitsmarkt/Bildung/Qualifikation:

Die Situation verdeutlicht den aktuellen branchenübergreifenden Fachkräftemangel, v. a. die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften stellt die Unternehmen vor große Probleme (3 WM-Punkte); bei der Verfügbarkeit ausländischer Arbeitskräfte liegt Österreich im hinteren Viertel des Rankings. Positiv bewertet wird die interne Aus- und Weiterbildung von Personal, ausbaufähig zeigen sich in Österreich digitale Kompetenzen.

### ■ Forschung/Innovation:

Generell gibt es ein hohes Niveau in Österreich, jedoch einen schleichenden Verlust an Qualität, u. a. im Bereich Wissenstransfer zwischen Unternehmen und Universitäten bzw. Forschungseinrichtungen.

### ■ Institutionen/ Handelsbeschränkungen:

Stärke im Schutz geistigen Eigentums und im Berichtswesen, jedoch hoher Bürokratieaufwand. Die steigende Korruption führt zu Verlust von 4 WM Punkten in einem Jahr. Der Aufwand bei Unternehmensgründung ist in Österreich weiterhin zu hoch.



# VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

Die Automotive Zulieferindustrie ist ein wesentlicher Bestandteil der heimischen Volkswirtschaft und weist hohe Multiplikatorenwirkungen in einer Vielzahl anderer Branchen auf.

Die Automotive Zulieferindustrie sorgt nicht nur in den eigenen Unternehmen der Branche für Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung. Durch die intensive Verflechtungen mit mehreren heimischen Branchen – seitens ihrer Zulieferer und ihrer Kund:innen – setzt sie auch wichtige Impulse in anderen Wirtschaftssektoren bzw. in der gesamten österreichischen Volkswirtschaft.

Die Vernetzung der Automotiven Zulieferindustrie mit Lieferanten bzw. verbundenen Unternehmen bedingt sogenannte Multiplikatoreffekte. Werden die gesamten und die direkten Effekte der einzelnen Indikatoren zueinander in Beziehung gestellt, ergeben sich folgende Output-zu-Output-Multiplikatoren (in Bezug auf Backward-Linkages).

- So bewirkt ein EUR an Umsatz bzw. Produktion eines Automotiven Industrieunternehmens insgesamt 1,70 EUR an Umsatz bzw. Produktionswert in der Wirtschaft Österreichs.
- Ein EUR an Wertschöpfung eines Automotiven Industrieunternehmens bewirkt 2,18 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung.
- Ein Beschäftigungsverhältnis in einem Automotiven Industrieunternehmen sichert österreichweit in Summe 2,50 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 2,29 VZÄ.



Foto: freepik

Die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, wie beispielsweise der Bezug von Vorleistungen, bewirkt direkte, indirekte sowie induzierte Effekte, die zeigen, dass die Automotive Zulieferindustrie zu den Schlüsselbranchen des industriellen Sektors in Österreich zählt.

Mittels Input-Output-Analyse der wirtschaftlichen Beziehungen können die in drei Schichten ausgelösten Effekte quantifiziert werden:

**Direkte Effekte:** Diese umfassen die Produktion, die Wertschöpfung und die Schaffung von Arbeitsplätzen, welche die Automotiven

Zulieferunternehmen unmittelbar durch den eigenen laufenden Betrieb generieren.

**Indirekte Effekte:** Ergeben sich aus Vorleistungen. Die Industrieunternehmen generieren Nachfrage bei Unternehmen, Händlern und Dienstleistern, die ihrerseits wiederum Vorleistungen von weiteren Betrieben benötigen (Backward-Linkages).

**Induzierte Effekte:** Entstehen über den durch die direkte und indirekte Beschäftigung ermöglichten Konsum sowie durch Investitionen, die durch diese Einkommen ausgelöst werden.

#### Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2024	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges.wirtschaf. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	28.415	10.121	9.677	<b>48.212</b>	(-)	<b>1,70</b>
Produktionswert (in Mio. EUR)	25.041	8.919	8.528	<b>42.488</b>	4,4%	<b>1,70</b>
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	7.251	3.900	4.657	<b>15.808</b>	3,7%	<b>2,18</b>
Beschäftigungsverhältnisse	76.924	50.798	64.588	<b>192.311</b>	3,8%	<b>2,50</b>
Vollzeitäquivalente	72.614	43.264	50.409	<b>166.287</b>	4,0%	<b>2,29</b>
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.229	2.186	2.297	<b>8.712</b>	3,4%	<b>2,06</b>
Bruttolöhne und -gehälter (in Mio. EUR)	3.575	1.815	1.903	<b>7.292</b>	3,4%	<b>2,04</b>
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	1.903	1.153	1.869	<b>4.925 (2.390+2.535)</b>	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	146	101	<b>247</b>	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	711	<b>711</b>	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	499	253	266	<b>1.018</b>	3,4%	<b>2,04</b>
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	126	64	67	<b>257</b>	3,4%	<b>2,04</b>
... davon Kommunalsteuer	77	39	41	<b>156</b>	3,4%	<b>2,04</b>
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	546	277	291	<b>1.115</b>	3,8%	<b>2,04</b>
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	655	373	392	<b>1.420</b>	3,3%	<b>2,17</b>
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	1.903	1.007	1.057	<b>3.966</b>	3,5%	<b>2,08</b>
Investitionen (in Mio. EUR)	2.358	1.012	1.449	<b>4.819</b>	4,5%	<b>2,04</b>

Quelle: IWI (2025) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2021, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2023, Konjunkturerhebung 2024.  
 Anm: Auswertung nach ÖNACE 2008. IO-Tabelle 2021. Output-zu-Output-Modell des IWI; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung gesetzt (Referenzjahr 2024). Der Beschäftigungsmultiplikator wurde korrigiert und um den „Corona-Effekt“ bereinigt, Beschäftigung in den Input-Output-Tabellen unterschätzt wird. Direkte Beschäftigungsverhältnisse werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Die Umlegung der Entgeltparameter sowie der Vollzeitäquivalente (VZÄ) erfolgt anhand des Verhältnisses der berechneten Effekte; Fiskaleffekte umfassen Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer sowie vorleistungs- und konsumabhängige Gütersteuern (z.B. Mineralöl-, Mehrwertsteuer); Sozialbeiträge umschließen Sozialbeiträge für Arbeitnehmer und Arbeitgeber Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen.

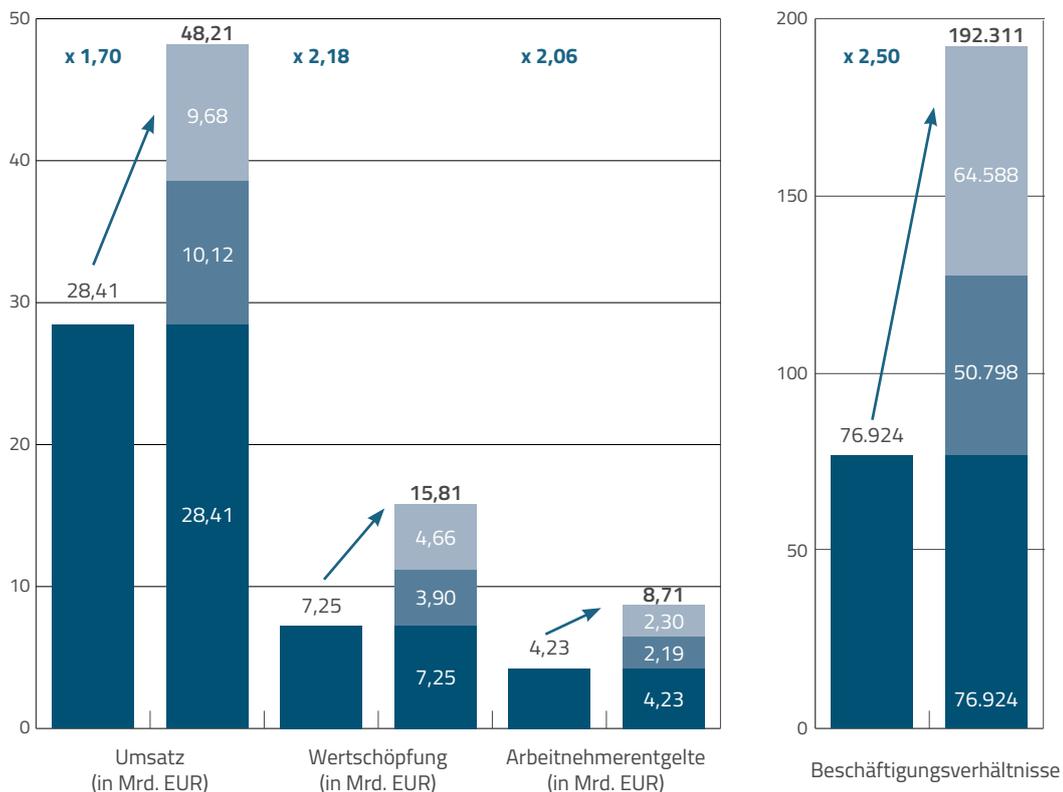
# VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

Aus einer vonseiten des IWI vorgenommenen gesamtwirtschaftlichen Modellhochrechnung für das Referenzjahr 2024 geht hervor, dass die Automotive Zulieferindustrie einen gesamtwirtschaftlichen Umsatz in Höhe von 48,21 Mrd. EUR in der österreichischen Volkswirtschaft auslöst. (Produktionswert: 42,49 Mrd. EUR; entspricht 4,4 % an dem gesamtwirtschaftlichen Anteil). Nach dem Umsatzeinbruch im Zuge der Corona-Pandemie (2020: 20,65 Mrd. EUR) erholen sich die Automotiven Umsatzerlöse und steigen bis zum Jahr 2023 auf

ein Niveau von 31,31 Mrd. EUR (nominell). Der Automotive Umsatzindex fällt jedoch im Jahr 2024 wieder um 17,7 Prozentpunkte bzw. 9,2 % auf 28,41 Mrd. EUR (nominell). Somit liegt das direkte Umsatzvolumen aus dem Jahr 2024 um 8,1 % unter jenem des Jahres 2022 (30,93 Mrd. EUR).

Indirekt werden durch Vorleistungsbezüge Umsätze in Höhe von 10,12 Mrd. EUR sowie induziert durch Konsum- und Investitionseffekte 9,68 Mrd. EUR in der heimischen Volkswirtschaft bedingt.

## Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024



Quelle: IWI (2025) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2021, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung '23, Konjunkturerhebung '24.  
 Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabellen 2021. Output-zu-Output-Modell des IWI.  
 Der Beschäftigungsmultiplikator wurde korrigiert und um den „Corona-Effekt“ bereinigt, infolgedessen die konsuminduzierte Beschäftigung in den Input-Output-Tabellen unterschätzt wird. Direkte Beschäftigungsverhältnisse werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse.

Die reale Umsatzentwicklung stagniert mehr oder weniger seit dem Jahr 2020 (22,41 Mrd. EUR zu Preisen von 2005). Bis zum Jahr 2022 zeigt sich ein geringes Wachstum auf 22,71 Mrd. EUR, im Jahr 2023 mit 22,56 Mrd. EUR bereits ein realer Umsatzrückgang um 0,6 % gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2024 fällt der reale Umsatz um 10,1 % im Vergleich zu 2023.

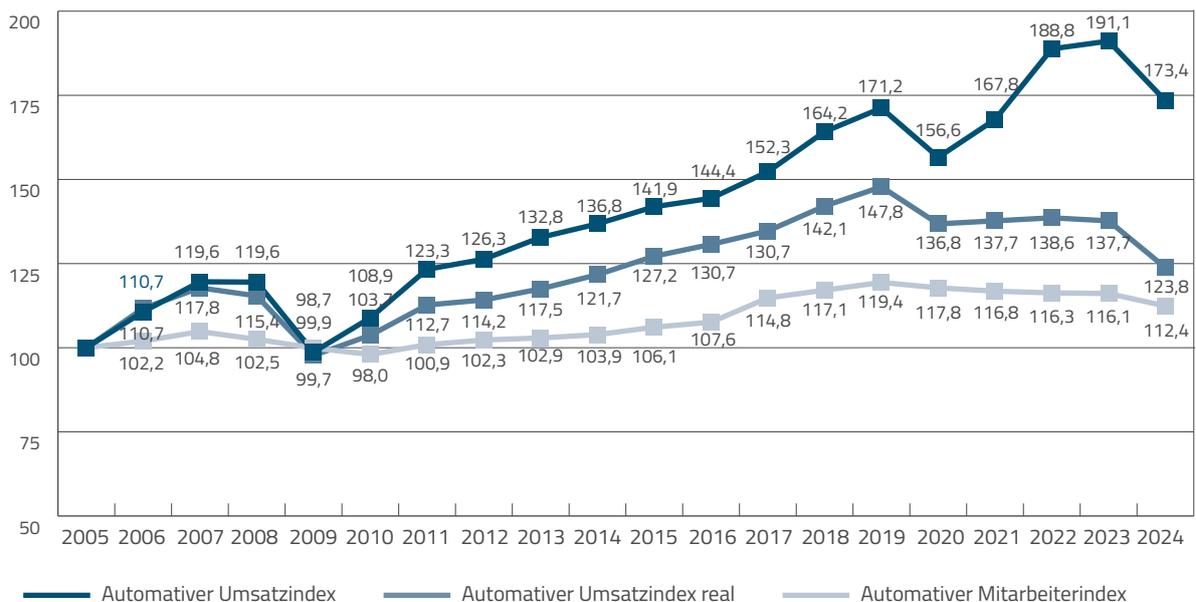
### Wertschöpfungseffekte

Das Volumen der gesamtwirtschaftlich stimulierten Wertschöpfung beträgt in Summe 15,81 Mrd. EUR, davon lassen sich direkt 7,25 Mrd. EUR auf die Automotive Zulieferindustrie zurückführen. In weiterer Folge werden indirekt 3,90 Mrd. EUR und

induziert 4,66 Mrd. EUR an Wertschöpfungseffekten initiiert.

Gemessen an der Wertschöpfung profitieren folgende Branchen indirekt und induziert am meisten von der Automotiven Zulieferindustrie: das Grundstücks- und Wohnungswesen mit 1,13 Mrd. EUR, der Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen) mit 0,88 Mrd. EUR sowie die Forschung und Entwicklung mit 0,72 Mrd. EUR. Danach folgen u. a. der Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen) mit 0,41 Mrd. EUR, die Herstellung von Metallerzeugnissen mit 0,33 Mrd. EUR, die Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften mit 0,33 Mrd. EUR sowie die Erbringung von Finanzdienstleistungen mit 0,27 Mrd. EUR.

Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2005 = 100)



Quelle: IWI-Wirtschaftskammer

# VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

## Beschäftigungseffekte

Im Jahr 2024 wurden insgesamt rund 192.300 Arbeitsplätze durch den laufenden Betrieb bzw. die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferindustrie in der österreichischen Volkswirtschaft abgesichert. Direkt sind rund 76.900 Beschäftigte in den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie tätig (ohne Fremdpersonal), womit man sich unterhalb des Beschäftigtenniveaus des Jahres 2022 (rund. 79.600 Beschäftigte) bewegt.

Indirekt werden im Zuge von Vorleistungsverflechtungen rund. 50.800 Beschäftigungsverhältnisse

in der heimischen Wirtschaft abgesichert, weitere rund. 64.600 Arbeitsplätze über induzierte bzw. Konsum- und Investitionseffekte. Umgerechnet in Vollzeitäquivalente (VZÄ) werden durch die Automotive Zulieferindustrie insgesamt rund 166.300 VZÄ abgesichert. Direkt sind es rund 72.600 VZÄ, zudem werden rund 43.200 VZÄ indirekt und rd. 50.400 VZÄ induziert abgesichert.

Das Ausmaß der mittel- wie unmittelbar ausgelösten Arbeitnehmerentgelte der Automotiven Zulieferindustrie beläuft sich auf insgesamt 8,71 Mrd. EUR, davon sind 4,23 Mrd. EUR direkt, 2,19 Mrd. EUR indirekt sowie 2,30 Mrd. EUR induziert.

## Fiskal- und Sozialbeitragseffekte

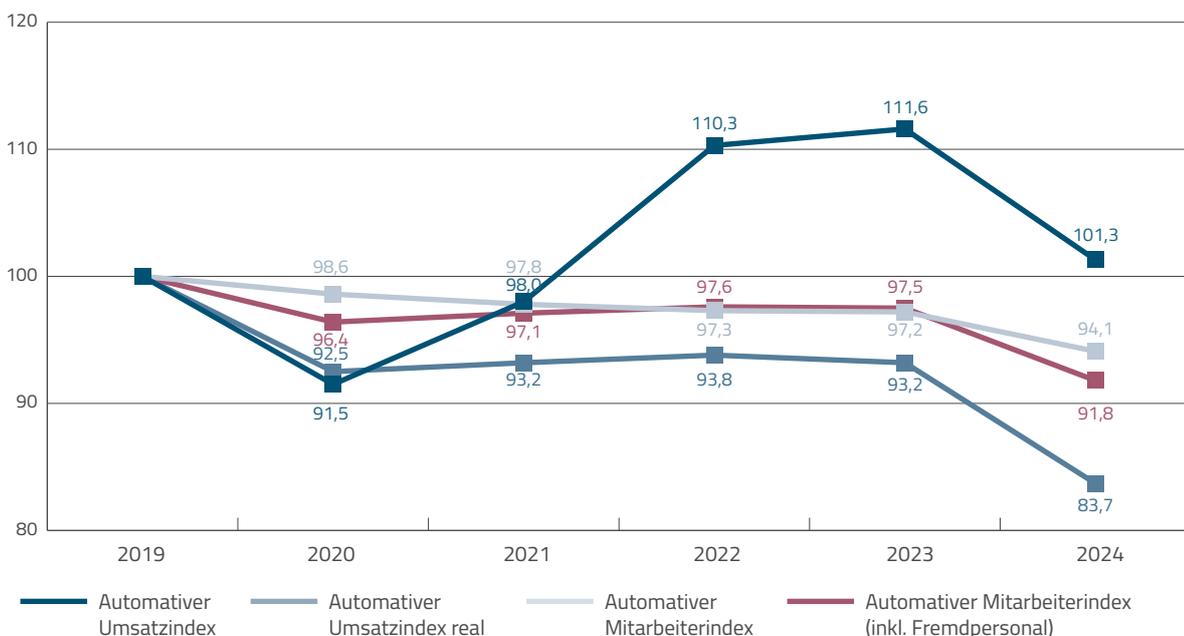
Anhand der Input-Output-Analyse können ebenso die direkten, indirekten und induzierten Fiskalbeiträge der Automotiven Zulieferindustrie abgeleitet werden. Insgesamt werden Fiskaleffekte in Höhe von 2,39 Mrd. EUR durch die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferunternehmen bedingt.

Diese Größe setzt sich aus fünf Posten zusammen: Die bedingte Lohnsteuer erreicht ein Volumen von 1,02 Mrd. EUR, die Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF ergeben 0,26 Mrd. EUR und die Kommunalsteuer 0,16 Mrd. EUR.

Die Gütersteuern belaufen sich auf 0,96 Mrd. EUR, davon 0,25 Mrd. EUR vorleistungsabhängig und 0,71 Mrd. EUR konsumabhängig.

Ergänzend zu den berechneten Fiskaleffekten können die anhand der Automotiven Zulieferindustrie in Österreich bedingten gesamtwirtschaftlichen Effekte der Sozialbeiträge für Arbeitnehmer bzw. Arbeitgeber quantifiziert werden, welche in Summe 2,53 Mrd. EUR betragen. Die bedingten Sozialbeiträge aller direkt, indirekt wie induziert abgesicherten Arbeitnehmer belaufen sich auf 1,12 Mrd. EUR (0,55 Mrd. EUR direkt), jene der Arbeitgeber ergeben 1,42 Mrd. EUR (0,66 Mrd. EUR direkt). Die gesamtwirtschaftlich durch die Automotive Zulieferindustrie ausgelösten Fiskal- und Sozialbeitragseffekte erreichen in Summe ein Ausmaß von 4,92 Mrd. EUR im Jahr 2024. Die arbeitnehmerinduzierten Abgaben (Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer, Sozialbeiträge) ergeben 3,97 Mrd. EUR.

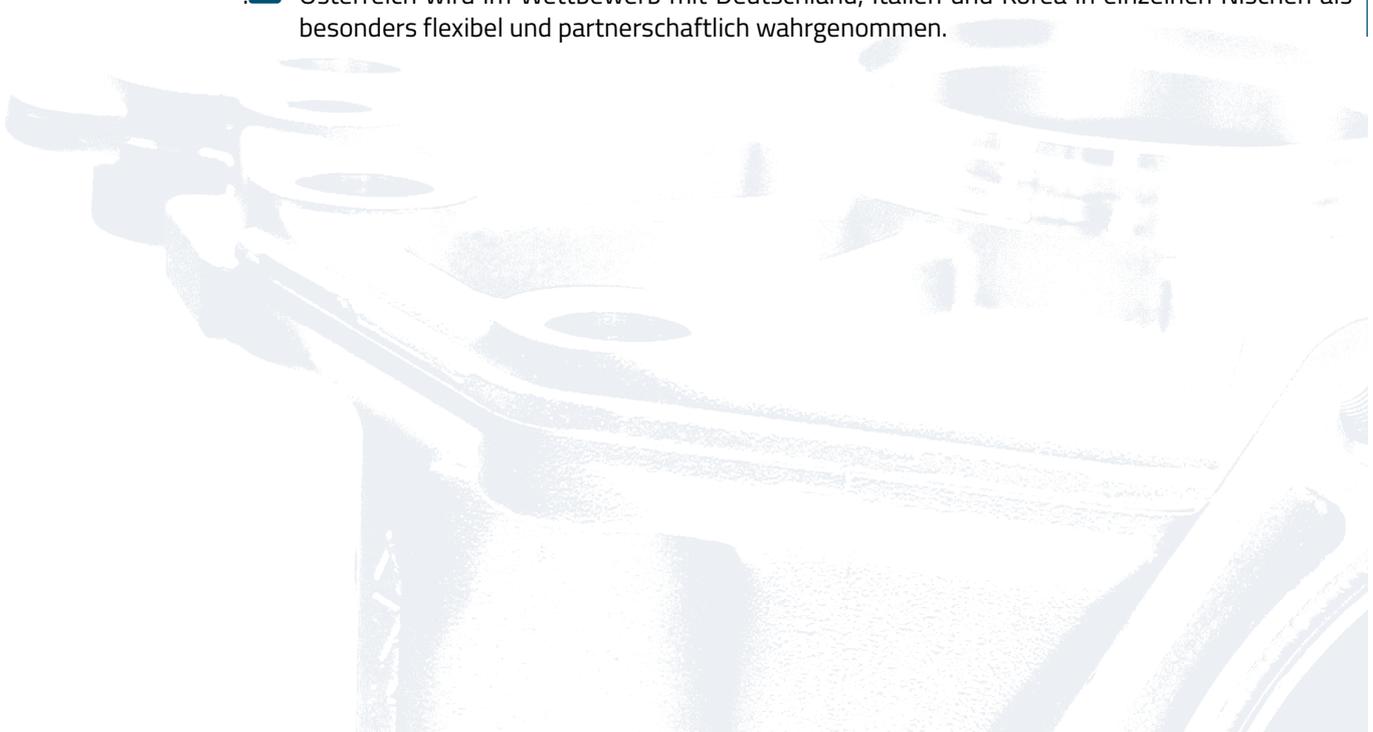
## Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2019 = 100)



Quelle: IWI (2025); Anm: Deflationierung der Umsatzwerte auf Basis der Erzeugerpreisindizes für Güter und Dienstleistungen.

## Österreich im internationalen Vergleich

- In den meisten europäischen Ländern wird in den nächsten 12 Monaten ein ähnlicher Bedarf an österreichischen (Vor-)Produkten und Dienstleistungen erwartet.
- In Indien, Mexiko, Brasilien, Schweden und Korea geht man von einem erhöhten Bedarf an (Vor-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich aus.
- Hauptgründe, warum sich die Zielländer für Österreich entscheiden, sind die hohe Produktqualität (insbesondere die hohe Präzision der maschinellen Fertigung) und die geografische Nähe.
- In mehreren Zielmärkten besteht eine verstärkte Nachfrage nach Komponenten für Elektromobilität, Leichtbau, Fahrassistenzsysteme und innovative Antriebstechnologien.
- Verkürzte Lieferketten und Nearshoring-Trends begünstigen österreichische Anbieter, insbesondere bei kurzfristiger Verfügbarkeit und Liefertreue.
- Neben Produktqualität, Präzision und geografischer Nähe werden Innovationskraft, internationale Zertifizierungen, stabile rechtliche Rahmenbedingungen und Versorgungssicherheit als Entscheidungskriterien genannt.
- In Märkten wie Mexiko und Indien besteht zusätzliches Interesse an österreichischem Know-how in den Bereichen Produktionsautomatisierung und Industrie 4.0.
- Österreich wird im Wettbewerb mit Deutschland, Italien und Korea in einzelnen Nischen als besonders flexibel und partnerschaftlich wahrgenommen.



Die Grafik zeigt, welche Stärken Österreichs in den wichtigsten Zielländern als Gründe für eine künftige Nachfrage genannt werden – und wie diese je nach Markt variieren. Am häufigsten steht die hohe Produktqualität im Vordergrund, gefolgt von der Präzision in der maschinellen Fertigung. In vielen europäischen Ländern spielt auch die geografische Nähe zum Geschäftspartner eine zentrale Rolle, oft verbunden mit Vorteilen wie kurzen Lieferzeiten und geringeren Transportkosten. Märkte wie Mexiko, Indien oder Brasilien betonen darüber hinaus die Bedeutung innova-

tiver Fertigungstechnologien, neuer Materialien und einer verlässlichen Lieferkette. Auch Faktoren wie internationale Vernetzung, Exportererfahrung oder die Zugehörigkeit zu einem politisch stabilen Wirtschaftsraum finden je nach Region Beachtung. Die farbliche Kennzeichnung – Grün für Zustimmung, Rot für Ablehnung – macht auf einen Blick sichtbar, welche Argumente in welchem Land am stärksten wirken und liefert damit wertvolle Hinweise für die gezielte Positionierung, Priorisierung und Marktbearbeitung der österreichischen Zulieferindustrie.

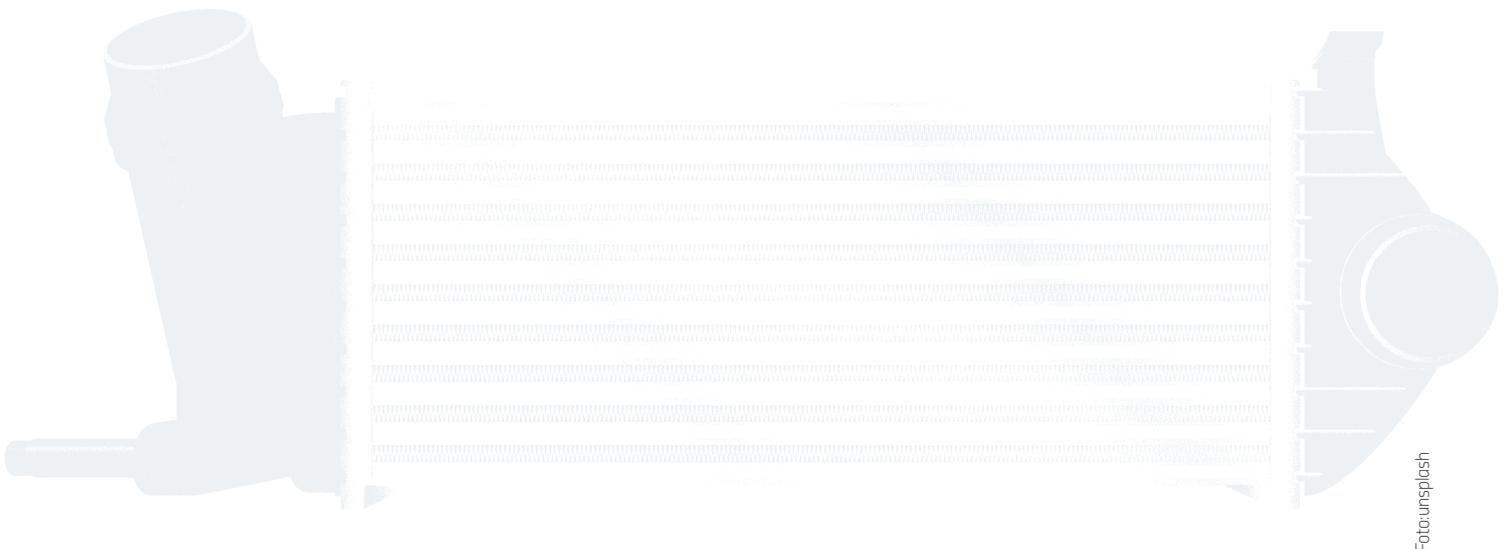
### Gründe für die zukünftige Nachfrage der Zielländer an Österreich

Grün = Ja/Rot = Nein

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	NL	SE	BG	CZ	HU	PL	RO	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR
Hohe Produktqualität	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot																
Hohe Präzision der maschinellen Fertigung	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün														
Geografische Nähe des B2B Partners	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Grün	Rot														
Innovative Fertigung (smart factory)	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot
Innovative Materialien	Grün	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot
Global wettbewerbsfähige Player (international integrierte und vernetzte Unternehmen)	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün	Grün	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün	Rot						
Hohe Exportquote u/o Exportorientierung u/o internationale Erfahrung	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Rot	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün
Verlässlichkeit des B2B Partners hinsichtlich Wartung und Problemmanagement	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot	Rot	Grün	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Rot	Rot	Grün	Grün	Rot
B2B Partner befindet sich im gleichen Wirtschaftsraum (z.B. EU) - gut abgesicherte Lieferkette	Grün	Grün	Grün	Rot	Rot	Rot	Grün	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot	Grün	Rot								
B2B Partner produziert in einem Wirtschaftsraum, der politisch sicher ist	Rot	Grün	Rot	Rot	Grün	Rot	Grün	Rot	Grün	Grün	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Rot								

## Österreich im Vergleich zu den Zielländern

- Österreich ist Vorreiter bei der Aus- und Weiterbildung für die Automobilwirtschaft. Neben einem hohen Niveau in der dualen Ausbildung werden praxisorientierte Fachhochschulprogramme und enge Kooperationen zwischen Industrie und Bildungseinrichtungen als besondere Stärken genannt.
- Beim Lohnniveau (bzw. Lohnnebenkosten) in der Automobilwirtschaft weisen 21 Länder einen Vorteil gegenüber Österreich auf. Lediglich in der Schweiz, Belgien und der Türkei wird beim Lohnniveau ein Nachteil gegenüber Österreich gesehen. Besonders im Bereich hochqualifizierter technischer Fachkräfte ist der Kostenunterschied deutlich.
- Der Faktor Energiekosten ist in der Schweiz, Deutschland, Tschechien und Polen weniger vorteilhaft als in Österreich. Österreich profitiert von hoher Versorgungssicherheit und einem wachsenden Anteil erneuerbarer Energien, liegt preislich aber in vielen Märkten über dem Wettbewerbsniveau.
- Auch bei der Gewinnbesteuerung und der Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“ sehen die meisten Länder einen Vorteil gegenüber Österreich. Vor allem in osteuropäischen und asiatischen Märkten sind Gewinnsteuersätze niedriger und Arbeitskräftepools größer.
- Das Lohnniveau, die Energiekosten und die Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“ zeigen in vielen Zielländern eine negative Entwicklung, was die internationale Konkurrenzsituation zusätzlich verschärfen kann.
- Die Dezentralisierung der Fertigung, das Fördersystem sowie die Aus- und Weiterbildung entwickeln sich in den Zielländern positiv. Viele Märkte investieren gezielt in regionale Produktionskapazitäten, den Ausbau von Förderprogrammen und die Modernisierung ihrer Bildungsinfrastruktur.



Die Grafik zeigt im Ländervergleich, bei welchen Standortfaktoren Österreich im Vorteil oder Nachteil ist und wie sich diese in den nächsten zwölf Monaten voraussichtlich entwickeln. Grün steht für Vorteile im Zielland, Blau für Vorteile Österreichs, Weiß für Gleichstand. Pfeile markieren erwartete Verbesserungen oder Verschlechterungen. Österreich punktet vor allem bei Aus- und Weiterbildung, teils auch bei CO<sub>2</sub>-Besteuerung und Förderprogrammen. Nachteile bestehen häufig bei Lohnniveau,

Lohnneben- und Energiekosten sowie bei der Verfügbarkeit von Arbeitskräften. Auffällig ist, dass viele Zielländer Verbesserungen bei Förderprogrammen, Infrastruktur und Dezentralisierung der Fertigung erwarten, während Kostenfaktoren wie Energie und Arbeit in zahlreichen Märkten tendenziell steigen. Einzelne Ausreißer – etwa Länder, in denen Österreich trotz höherer Kosten als wettbewerbsfähig gilt – unterstreichen, wie stark lokale Rahmenbedingungen die Wahrnehmung prägen.

### Österreich im Vergleich zu den Zielländern

Sind die Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft in Ihrem Zielland oder in Österreich vorteilhafter?

Sehen Sie in den kommenden 12 Monaten in Ihrem Zielland eine Verbesserung oder Verschlechterung dieser Standortfaktoren?

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	NL	SE	BG	CZ	HU	PL	RO	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR
CO <sub>2</sub> -Besteuerung	=	=	=	=	↓	=	↓	=	↑	=	=	=	=	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	↓
Gewinnbesteuerung	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	↑	=	↓	=	=
Lohnnebenkosten	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	=	↓	↓	=	↓	↓	=	=	=	=	=	=	=	=
Aus- und Weiterbildung	↓	=	=	=	↑	=	=	↑	=	=	↓	=	↑	=	↑	↑	=	=	=	↓	=	↑	=	↓
Fördersystem	↓	=	=	↓	=	=	=	=	=	↑	=	k. A.	=	↑	↑	↑	=	↓	=	=	=	=	=	=
Lohnniveau	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	↓	↓	↓	↓	=	↓	↓	=	↓	=	=	↓	=	=	↓
Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“	↓	↓	=	↓	=	=	=	↑	=	=	↑	↓	=	=	↓	↑	=	=	=	↓	=	=	=	↓
Finanzierungskosten	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	↑	↓	=	=	↓	↓	=	↓	=	↑	↑	=	=	↑
Kosten des Faktors „Energie“	↓	↓	↓	=	=	=	=	=	=	↑	=	↓	=	=	↓	↓	=	=	=	=	=	=	=	=
Leistungsfähigkeit des multi-modalen Verkehrssystems (Dezentralisierung der Fertigung)	=	=	=	=	=	=	↑	↑	=	=	=	=	=	=	↓	↑	=	↓	↑	=	=	↑	=	=

  Vorteilhafter in Österreich  
   Gleich  
   Vorteilhafter im Zielland  
 ↑ Verbesserung   = Gleich   ↓ Verschlechterung

Q.: IWI auf Basis der der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

# CONCLUSIO: Standortvorteile jetzt sichern

Die Standortanalyse 2025 zeigt: Österreich verliert im Ranking der Automobilzulieferstandorte. Für die ARGE Automotive ein klares Warnsignal zum Handeln.

Zwischen 2020 und 2023 fiel der von der IWI-Analyse erhobene Gesamtscore in der Standortfaktoren-Weltmeisterschaft – einem internationalen Benchmark zu 28 Indikatoren – von 437 auf 401 Punkte. Im Standortbarometer, das den Abstand zur Spitzengruppe misst, vergrößerte sich der Rückstand von –928,6 auf –1.150,7 Prozentpunkte. Auch im EU-Vergleich sank der Wert von 294 auf 259 Punkte. Dieser Trend spiegelt eine schleichende, aber stetige Verschlechterung der Wettbewerbsposition Österreichs wider.

## Stärken gezielt nutzen

Die AWO erhob im Rahmen internationaler Befragungen in 30 Zielmärkten relevante Marktdaten und wertete die Standortfaktoren im globalen Vergleich aus. Österreich überzeugt hier mit hoher Produktqualität, Präzision in der maschinellen Fertigung, einer starken Forschungs- und Innovationsbasis sowie exzellenter Aus- und Weiterbildung. Die duale Ausbildung, praxisorientierte Fachhochschulprogramme und die enge Kooperation von Industrie und Bildungseinrichtungen werden international als Vorzeigemodell wahrgenommen. Hinzu kommen Versorgungssicherheit, Schutz geistigen Eigentums und stabile rechtliche Rahmenbedingungen. Diese Stärken müssen nicht nur gehalten, sondern aktiv ausgebaut werden, um Differenzierungspotenziale zu sichern.

## Risikofaktoren

Den vielen Stärken stehen jedoch gravierende Schwächen gegenüber: Hohe Lohn- und Lohnnebenkosten, steigende Energiekosten und ein zunehmender Fachkräftemangel – insbesondere bei hochqualifizierten Arbeitskräften – belasten die Unternehmen erheblich. Viele Zielländer bieten zudem niedrigere Gewinnsteuersätze, größere Arbeitskräftepools und günstigere Energie. Diese strukturellen Nachteile mindern die Investitionsbereitschaft am Standort Österreich und gefährden mittelfristig ganze Wertschöpfungskette.

## Chancen in den Zielmärkten

Die Befragung in 30 Zielmärkten zeigt: In den meisten europäischen Ländern wird eine stabile Nachfrage erwartet, während Indien, Mexiko, Brasilien, Schweden und Korea steigendes Interesse signalisieren. Besonders gefragt sind E-Mobilitätskomponenten, Leichtbau, innovative Antriebstechnologien und Industrie 4.0-Lösungen. Auch die Nachfrage nach klimafreundlichen und CO<sub>2</sub>-armen Komponenten wächst. Wer diese Nischen früh besetzt, kann nicht nur Marktanteile sichern, sondern neue Partnerschaften aufbauen.

## Handlungsagenda für den Standort

Für die ARGE Automotive ergibt sich eine klare Agenda: Kostenfaktoren wie Energie und Arbeit müssen wettbewerbsfähiger gestaltet werden, ohne Qualitäts- und Sozialstandards zu senken. Fachkräfteoffensiven sind erforderlich, um Engpässe zu beheben und digitale Kompetenzen zu stärken. Forschung und Innovation müssen gezielt gefördert und international vernetzt werden. Verwaltungs- und Genehmigungsprozesse sind zu beschleunigen, um Investitionen nicht auszubremsen. Ebenso braucht es eine aktive Standortkommunikation, um Österreich im internationalen Wettbewerb sichtbar zu positionieren.

## Klare Botschaft an Politik und Wirtschaft

Jetzt ist entschlossenes Handeln gefragt: Politik, Wirtschaft und Bildung müssen gemeinsam und zügig konkrete Maßnahmen umsetzen, um den Abwärtstrend zu stoppen. Ziel ist es, bestehende Stärken nicht nur zu bewahren, sondern konsequent auszubauen und gleichzeitig neue Wachstumspfade zu erschließen. Wer heute handelt, investiert und Reformen anstößt, legt das Fundament für eine starke, zukunftsfähige Automobilzulieferindustrie und sichert damit dauerhaft Österreichs Position als innovativer, wettbewerbsfähiger und verlässlicher Partner im globalen Markt.



