

Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie

Berichtsjahr 2025



Wien, Juni 2025

Die Studie wurde im Auftrag der *ARGE Automotive Zulieferindustrie* verfasst.

Projektteam:

FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER

Peter LUPTÁČIK

Tobias GRUBER



Industriewissenschaftliches Institut
A-1050 Wien, Mittersteig 10/4
Tel.: +43-1-513 44 11 DW 2070
Fax: +43-1-513 44 11 DW 2099
E-mail: schneider@iwi.ac.at

Inhaltsverzeichnis

<i>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....</i>	<i>4</i>
<i>1. Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft.....</i>	<i>5</i>
<i>2. Dynamische Analyse: Entwicklung des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM.....</i>	<i>6</i>
<i>2.1 Modell-Mutation I: EU-Staaten.....</i>	<i>10</i>
<i>2.2 Modell-Mutation II: Vergleich AT, DE, CH, UK.....</i>	<i>12</i>
<i>3. Internationale Standortrankings.....</i>	<i>13</i>
<i>4. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie.....</i>	<i>15</i>
<i>5. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie.....</i>	<i>20</i>
<i>6. Conclusio.....</i>	<i>22</i>
<i>Anhang A: Indikatorenliste.....</i>	<i>23</i>
<i>Anhang B: Methodische Vorgehensweise – Automotives Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft.....</i>	<i>24</i>

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1:	Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2020 bis 2023.....	6
Abb. 2:	Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien.....	9
Abb. 3:	Modell-Mutation für die EU-Staaten des Ländersamples (15 Vergleichsländer).....	11
Abb. 4:	Vier-Länder-Vergleich (AT, DE, CH, UK).....	12
Abb. 5:	Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen.....	15
Abb. 6:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024.....	16
Abb. 7:	Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2024.....	17
Abb. 8:	Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024.....	18
Abb. 9:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex.....	20

Tabellenverzeichnis:

Tab. 1:	Die 28 Indikatoren mit Werten für die Jahre 2022 und 2023 sowie der Differenz für 2023 zu 2022 ...	8
Tab. 2:	Übersicht Standortrankings.....	13
Tab. 3:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024.....	19
Tab. 4:	Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen.....	23
Tab. 5:	Das ausgewählte Ländersample: 26 Nationen.....	26

1. Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft

Die Automotiven Zulieferunternehmen sind nicht nur aufgrund des stetigen Strukturwandels der Branche (u.a. Innovationen, neue Mobilität, grüne Transformation) laufend mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Aktuell müssen die anhaltend hohen Energie- und Rohstoffkosten sowie eine Konjunktur, welche bereits das dritte Jahr in einer Rezession steckt, bewältigt werden. Dazu kommen Unsicherheiten durch die sich laufend ändernde Zollpolitik der USA sowie mögliche Exportbeschränkungen Chinas für seltene Erden. Dies führt in einem ohnehin wettbewerbsintensiven Umfeld zu zusätzlich erschwerten Voraussetzungen. Umso mehr werden bestmögliche Rahmenbedingungen in Form von optimalen Standortfaktoren in Österreichs Wirtschaft benötigt, um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automotiven Zulieferindustrie mittel- bis langfristig gewährleisten zu können.

Die folgende Analyse basiert auf der IWI-Studienreihe „Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie“ und stellt eine komplette Neukonfiguration und Berechnung des „**Automotiven Standortbarometers**“ sowie der „**Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft (WM)**“ bereit. Ausgangsbasis dafür bilden die Resultate und Zahlen mehrerer internationaler Standortrankings: das World Competitiveness Ranking (WCR) des Institute for Management Development (IMD), der Global Innovation Index (GII) der World Intellectual Property Organization (WIPO) und der Global Talent Competitiveness Index (GTCI) von INSEAD. Die finale Datenbasis liefert ein selektiertes Indikatoren- und Länderset für die Jahre 2020 bis 2023, welches für die Automotive Zulieferindustrie von hoher Signifikanz ist und globale Leader miteinschließt.¹

Insgesamt umfasst das Indikatorset 28 Indikatoren aus den Bereichen „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Darüber hinaus wurde eine Ländergruppe von 26 Standorten festgelegt, die für die österreichische Automotive Zulieferindustrie von großem Interesse sind oder zu den Topnationen gehören (siehe Anhang). Die beiden Instrumente „Automotives Standortbarometer“ sowie „Automotive Standortfaktoren WM“, die ein auf die Automotive Zulieferindustrie eigens abgestimmtes Monitoring der Entwicklung Österreichs im internationalen Standortwettbewerb im Zeitraum von 2020 bis 2023 ermöglichen, werden auf Grundlage des ausgewählten Indikatoren- und Ländersets berechnet.

Zur Erstellung des „Automotiven Standortbarometers“ werden pro Indikator die drei besten Nationen selektiert und der Top-3-Durchschnitt, d.h. der Mittelwert aus deren Einträgen, berechnet. Sonach bemisst das Automotive Standortbarometer den prozentuellen Abstand Österreichs zum Top-3-Durchschnitt, wobei die jeweiligen prozentuellen Abstände der einzelnen Indikatoren aufsummiert werden. Die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft berechnet sich auf Basis der jeweiligen Rangplatzierungen Österreichs im Ländersample. Hierfür erhält jedes Land seiner Position in der Rangordnung entsprechend Punkte. Dies bedeutet, dass jenes Land mit dem besten Wert bei einem Indikator die Höchstzahl an Punkten (26 Punkte) erlangt, das unmittelbar folgende Land 25 Punkte etc. Somit geht die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft als die Summe der so erreichten Punkte² hervor.

Im Ergebnis lassen sich die (relativen) Stärken sowie Schwächen des österreichischen Standortes für die Automotive Zulieferindustrie aufdecken, um Schlussfolgerungen über die Wettbewerbsfähigkeit zu tätigen. Ziel dieser Studie ist das Aufzeigen jener Bereiche, in denen der Standort Österreich Verbesserungspotentiale im Standortwettbewerb aufweist, damit die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie zukünftig bewahrt, oder verbessert werden kann.

¹ Der in den IWI-Vorgängerstudien herangezogene Global Competitiveness Report (GCR) des World Economic Forum wird seit dem Jahr 2020 nicht mehr publiziert, wodurch die ursprüngliche Datenbasis bzw. das Indikatorenset in dieser Form nicht mehr fortgeführt werden kann. Daher wurde auf andere Standortrankings und Reporte zurückgegriffen. Diese beinhalten einige der ursprünglich verwendeten Indikatoren, da das World Economic Forum den Executive Opinion Survey weiterhin durchführt (welcher als Basis für den GCR gedient hat) und Auszüge davon in die nun verwendeten Standortrankings einfließen. Dennoch ist keine Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Automotive Standortfaktoren WM und des Automotiven Standortbarometers aus den IWI-Vorgängerstudien gegeben. Aufgrund dessen wurde der komplette Zeitraum der Jahre 2020 bis 2023 neu berechnet. Weitere Informationen siehe Methodik im Anhang B.

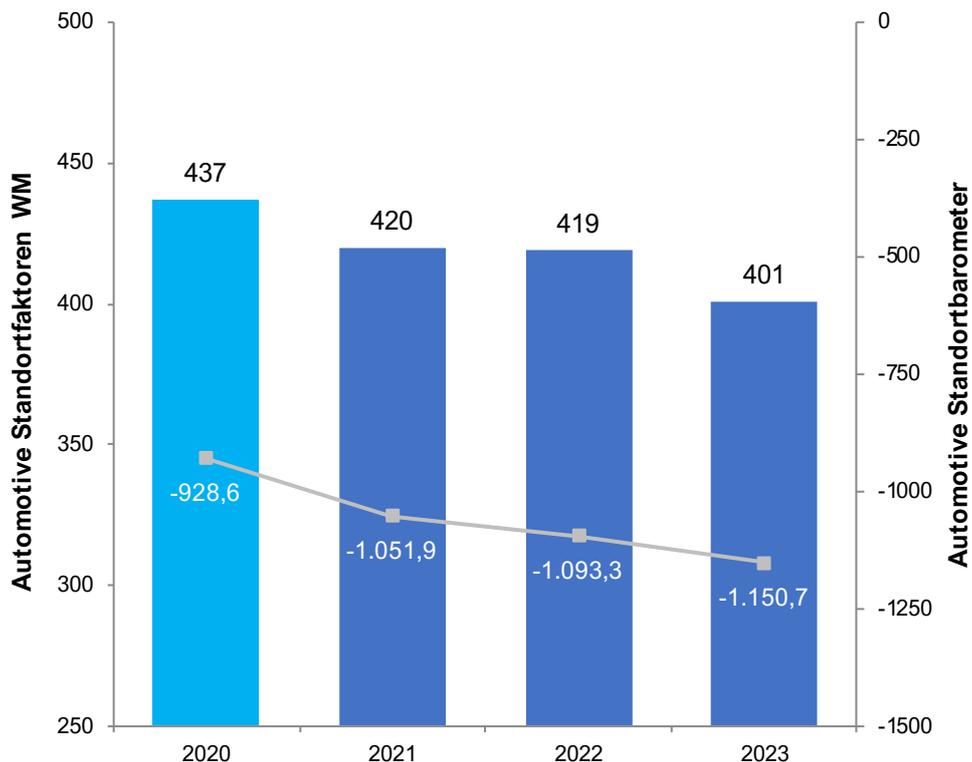
² Die theoretisch mögliche Minimal- bzw. Maximalpunkteanzahl beträgt bei 28 Indikatoren und einem 26 Länder umfassenden Sample 26 Punkte bzw. 728 Punkte.

2. Dynamische Analyse: Entwicklung des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM

Die aktuelle IWI-Analyse über den internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie zeigt mittelfristig eine stetige Abnahme der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich in den Jahren 2020 bis 2023. Nach einem Rückgang der österreichischen Standortattraktivität³ um 17 Punkte von 2020 auf 2021, zeigt sich im Jahr 2022 in der Automotiven Standortfaktoren WM eine kurzfristige Stabilisierung, wenngleich im Automotiven Standortbarometer der Abstand zur Spitze weiter zunimmt. Im Jahr 2023 setzt sich die negative Entwicklung im Automotiven Standortbarometer fort, bei der Automotiven Standortfaktoren WM zeigt sich erneut ein großer Punkteverlust (18 Punkte).

Im rezentesten Jahr (2023) des Beobachtungszeitraums beträgt der Abstand zu den Top-Performern im **Automotiven Standortbarometer** in Summe -1.150,7 Prozentpunkte, dies entspricht einem Rückgang von 57,3 Prozentpunkten verglichen zum Vorjahr. Gemessen am Ausgangsniveau des Jahres 2020 (-928,6 Prozentpunkte) hat sich der Abstand im Jahr 2023 um -222,1 Prozentpunkte vergrößert. Eine vergleichbare Tendenz offenbart sich bei der **Automotiven Standortfaktoren WM**: 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.

Abb. 1: Automotive Standortfaktoren WM und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2020 bis 2023



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

3 Zur Konstruktion bzw. Methodik des Automotiven Standortbarometers bzw. der Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft siehe Anhang B.

Aus der Detailanalyse geht hervor, dass sich Österreich im Jahr 2023 verglichen zum Vorjahr bei exakt der Hälfte der Indikatoren in der Bewertung verschlechtert hat. Ergo zeigen 14 Indikatoren einen verschlechterten Wert, wohingegen 11 der Indikatoren eine Verbesserung aufweisen und 3 unverändert bleiben. Die Performanceeinbußen zeigen in weiterer Folge Auswirkungen bei der Automotiven Standortfaktoren WM: bei rund jedem zweiten Indikator, in Summe 13, erzielt Österreich eine niedrigere Punktezahl. 11 Indikatoren verbleiben auf dem gleichen Niveau wie 2022. Bei lediglich 4 Indikatoren zeigt sich ein Punktezuwachs. Die maximale Verbesserung im Indikatorenset liegt bei 1 WM-Punkt, der maximale Rückgang beläuft sich im Gegensatz dazu auf bis zu 5 WM-Punkte.

In einigen Bereichen weist Österreich eine solide Basis auf. Österreich hat weiterhin eine führende Position hinsichtlich der Kosten, welche bei der Entlassung von Mitarbeiter:innen entstehen (u.a. Abfindungszahlungen, Strafzahlungen etc.) und erhält wie bereits in den Jahren zuvor jeweils 26 WM-Punkte. Ebenso in Bezug auf die „Stärke des Berichtswesens“ schneidet Österreich weiterhin sehr gut ab und erhält – auch aufgrund verbesserter Bewertung – wie im Vorjahr erneut 22 WM-Punkte. Ähnliches gilt für den Indikator „Schutz geistigen Eigentums“, welcher wieder 20 WM-Punkte bekommt.

Ein weiterer essentieller Bereich in Österreich ist die „Energieversorgung“, wo der heimische Standort im Jahr 2023 hoch eingestuft wurde und 21 WM-Punkte erzielt, einer mehr als im Vorjahr. Im Bereich „Lufttransport“ führt eine Verbesserung um einen Punkt zu einem Ergebnis von 12 WM-Punkten. Dies unterstreicht gleichzeitig, dass sich hier weiterhin Verbesserungspotentiale offenbaren.

Zudem spielt die EU eine wichtige Rolle: als Mitglied ergeben sich für Österreich niedrige Handels- bzw. Zollbeschränkungen und somit Vorteile gegenüber manch anderen Nationen des Untersuchungssamples. Österreich kann gemeinsam mit anderen EU-Staaten zu den Top-Nationen mit den geringsten Handelszöllen gerechnet werden. Die aktuelle Zollpolitik von US-Präsident Trump fließt naturgemäß noch nicht in die Daten und wird sich in den Standortbewertungen primär auf die Standortqualität der USA auswirken. Mögliche Allianzen der EU mit anderen Staaten könnten jedoch zu einer Stärkung der eigenen Position bzw. zu weiteren Vorteilen im Bereich der Handelsbeschränkungen führen.

Ein Stärkeprofil zeigt sich in Österreich noch im Bereich Forschung, Technologie und Innovation, wobei auch hier ein Verlust an Standortqualität entsteht. Zwar können bei „F&E-Beschäftigten“ bzw. „F&E-Ausgaben“ 22 bzw. 21 WM-Punkte erzielt werden, bei letztgenanntem hat Österreich gegenüber dem Jahr 2022 jedoch einen Punkt verloren. Beim Indikator „Wissenstransfer“ (Qualität von Kooperationen zwischen Unternehmen und Universitäten) wurde in den vergangenen Jahren ebenso an Wettbewerbsvorteilen eingebüßt, alleine im letzten Jahr hat Österreich 2 WM-Punkte verloren.

Im Bereich „Bezahlung und Produktivität“ zeigt sich ein Verlust von 2 WM-Punkten gegenüber dem Vorjahr, was u.a. auf die hohen heimischen Lohnkosten bzw. Lohnabschlüsse im Jahr 2023 zurückzuführen ist. In Bezug auf die „Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte“ erweist sich Österreich weiterhin mangelhaft und erreicht lediglich 3 WM-Punkte, nachdem im vorangegangenen Jahr 4 WM-Punkt geholt wurden. Hier wirkt sich insbesondere der in vielen Branchen der heimischen Wirtschaft vorherrschende Fachkräftemangel aus. Darüber hinaus stellt sich die „Verfügbarkeit ausländischer Arbeitskräfte“ in Österreich (6 WM-Punkte) als schwierig dar, was u.a. an den Hürden für heimische Unternehmen bei der Anstellung ausländischer Arbeitskräfte liegt. Somit befindet sich Österreich in diesen Bereichen jeweils im untersten Viertel des Rankings. Als ein Ergebnis des heimischen Fachkräftemangels werden die Unternehmen gefordert, ihre Mitarbeiter:innen intern aus- und weiterzubilden. Die Möglichkeiten der „Aus- und Weiterbildung von Personal“ in Österreich werden als positiv bewertet, was sich mit 23 WM-Punkten (+1 gegenüber dem Jahr 2022) bemerkbar macht.

Nichtsdestotrotz zeigt sich eine Verschlechterung der Performance Österreichs im Bereich „Bildung“. Neben der Qualifikation der Absolvent:innen (13 WM-Punkte) stellen v.a. „Digitale Kompetenzen“ (5 WM-Punkte) die Unternehmen vor zusätzliche Probleme. Nicht zuletzt hat die Corona-Krise einige Schwachstellen Österreichs im Bereich der Digitalisierung bzw. ausbaufähige digitale Kompetenzen ans Licht gebracht. Ausbaupotentiale zeigen sich passend dazu bei der „Breitband Infrastruktur“.

Der Indikator „Aufwand für Unternehmensgründung“ hat weiterhin Aufholbedarf, hier liegt Österreich im Gesamtvergleich mit 7 WM-Punkten deutlich zurück. Eine Reduktion des bürokratischen Aufwandes könnte hier zu einer Entlastung führen, denn auch bei diesem Indikator werden lediglich 8 WM-Punkte erreicht. In Bezug auf „Steuern auf Arbeit“ liegt Österreich im Ranking im letzten Viertel, da Österreich im Vergleichssample zu hohe Steuer- bzw. Abgabebelastungen auf den Faktor Arbeit aufweist. Zudem sind die Arbeitsanreize durch entsprechende steuernde Effekte eher gering.

Hinsichtlich der Standortfaktoren-WM sind u.a. folgende Indikatoren im Vorjahresvergleich gesunken: „Korruption“ um 5 Punkte; „Bürokratie“ um 3 Punkte sowie „Aufwand für Unternehmensgründung“, „Bezahlung und Produktivität“ und „Wissenstransfer“ um jeweils 2 Punkte. Zugewinne um jeweils einen WM-Punkt weisen die Indikatoren „Lufttransport“, „Energieversorgung“, Aus- und Weiterbildung von Personal“ sowie „Effizienz von Banken und Finanzdienstleistungen“ auf.

Tab. 1: 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 (2023)	WM ¹	Barometer ²	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%	↘	↘
Bildung	Energieversorgung	6,00	6,42	6,80	6,86	+1	5,4%	↗	↗
	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%	↘	↘
Steuern	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,66	5,67	6,64	6,64	+1	0,1%	↗	↗
	Steuern auf Arbeit	3,38	3,48	6,53	6,66	0	0,5%	↔	↗
Handelsbeschränkungen	Steuereffekt Arbeitsanreiz	1,81	1,40	6,47	6,14	-1	-5,2%	↘	↘
	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%	↘	↗
Arbeitsmarkt	Importzölle	5,34	5,34	6,39	6,39	0	0,0%	↔	↔
	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%	↘	↘
Finanzmarkt	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	1,82	0,89	6,35	6,21	0	-14,3%	↔	↘
	Effiz. Banken und Finanz-DL	4,67	4,64	6,74	6,73	+1	-0,3%	↗	↘
Forschung, Technologie und Innovation	Verfügbarkeit Kapital	0,62	0,62	6,03	6,06	0	0,0%	↔	↘
	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%	↘	↗

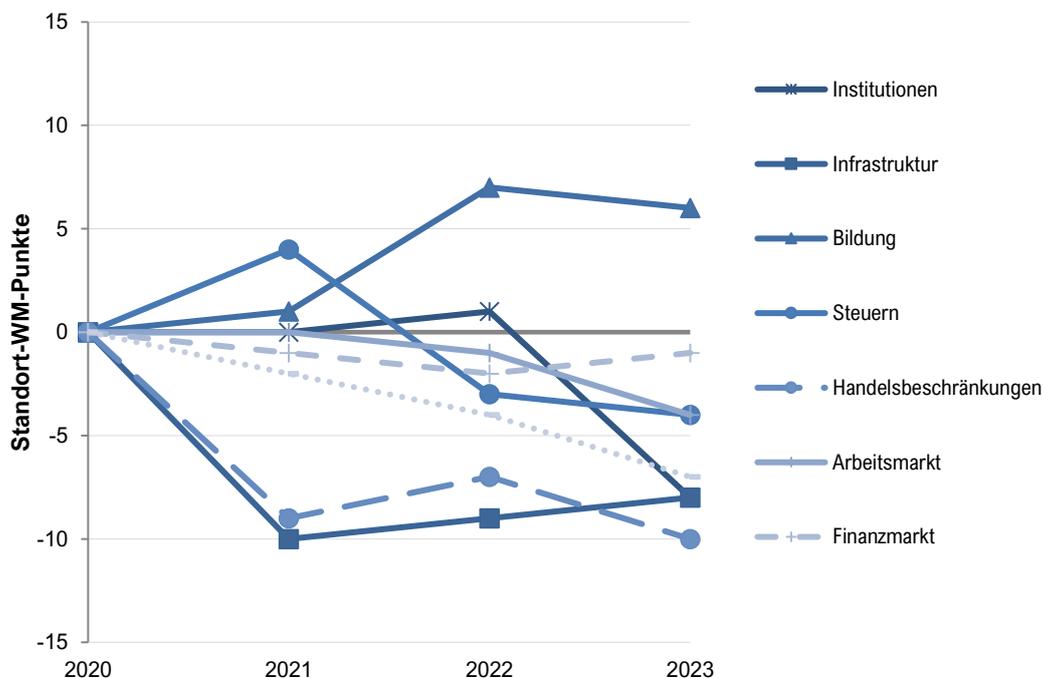
Anm.: ¹Differenz in Punkten, ²Differenz in Prozentpunkten. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Anhang A.
 Quelle: IWI (2025) auf Basis des World Competitiveness Ranking (WCR) des Institute for Management Development (IMD), des Global Innovation Index (GII) der World Intellectual Property Organization (WIPO) sowie des Global Talent Competitiveness Index (GTCI) von INSEAD, 2020 bis 2023.

Die analysierten Indikatoren können in folgende acht Themenbereiche geclustert werden: „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Für jeden dieser Cluster können die Standort-WM-Punkte zusammengefasst und ein Mehrjahresvergleich aufgestellt werden.

Bei Betrachtung der Periode von 2020 bis 2023 widerfährt dem österreichischen Standort ein Punkteverlust in sieben Kategorien: „Handelsbeschränkungen“ (-10 Punkte), „Institutionen“, „Infrastruktur“ (jeweils -8 Punkte), „Forschung, Technologie und Innovation“ (-7 Punkte), „Steuern“, „Arbeitsmarkt“ (jeweils -4 Punkte) sowie „Finanzmarkt“ (-2 Punkte). Lediglich in der Kategorie „Finanzmarkt“ ergibt sich im Beobachtungszeitraum ein Punktezuwachs von 1 Punkt.

Werden die Punkte sämtlicher acht Cluster aggregiert, so ist im Jahr 2023 eine Verschlechterung von insgesamt 36 Punkten gegenüber 2020 ersichtlich, allein im Vergleich zum Vorjahr belaufen sich die Verlustpunkte davon auf 18. Hauptverantwortlich dafür sind die Verschlechterung in der Kategorie „Institutionen“ (u.a. Bürokratie und Korruption).

Abb. 2: Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien



Anm.: Ausgangslevel: 427 Punkte (2020); Die Zuordnung der Indikatoren zu den Kategorien ist in Tab. 1 ersichtlich.
 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.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei vorliegender Analyse um eine mittelfristige Entwicklung von vier Jahren handelt. Es bedarf einer weiteren Beobachtung, wie sich die Standortfaktoren in Österreich speziell im Zuge der seit dem Jahr 2023 vorherrschenden Rezession weiterentwickeln werden und ob sich der mittelfristige Abwärtstrend fortsetzt oder gestoppt werden kann.

2.1 Modell-Mutation I: EU-Staaten

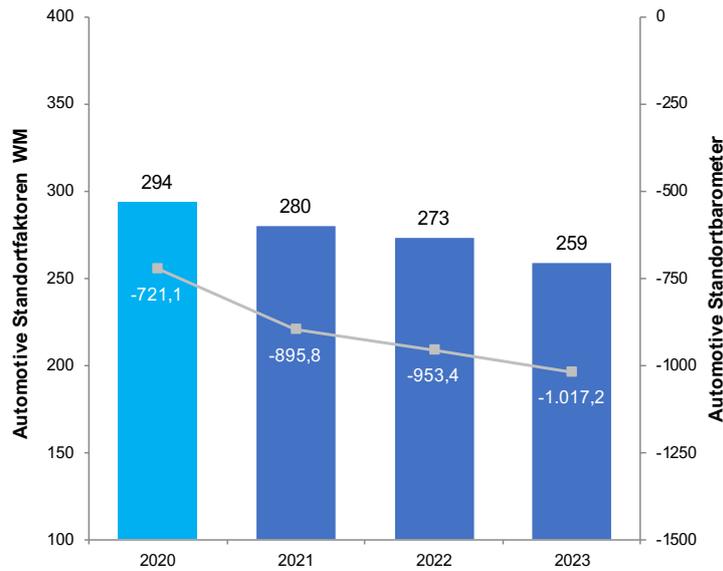
Die Instrumente „Automotive Standortfaktoren WM“ sowie „Automotive Standortbarometer“ können anhand einer Modell-Mutation ebenso für **15 EU-Mitglieder unter den Vergleichsstaaten**⁴ ermittelt werden. Dazu werden der Methodik pro Indikator entsprechend jene drei EU-Staaten ermittelt, welche im Ländersample vergleichsweise am besten abschneiden, sowie deren durchschnittlicher Wert als Referenzpunkt zur Ausführung des „Automotiven Standortbarometers“ definiert. Entsprechend dazu wird eine Neubestimmung der „Automotiven Standortfaktoren-WM“ durchgeführt und das Punktesystem an das neue Vergleichssample mit 15 Ländern angepasst.

Der EU-Staaten-Vergleich unterstreicht, dass die Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes zwischen 2020 und 2023 für die Automotive Zulieferindustrie deutlich an Boden verloren hat. Im Ausgangsjahr 2020 erreicht Österreich in der Automotiven Standortfaktoren WM 294 Punkte, im Jahr darauf 280 Punkte. Eine Fortsetzung des Negativtrends – auf in Summe 273 WM-Punkte – zeigt sich im Jahr 2022. Im Jahr 2023 hält Österreich nach einem weiteren deutlichen Rückgang bei 259 WM-Punkten.

Analog entwickelt sich der Abstand zu den Top-Performern im Beobachtungszeitraum der Analyse von 2020 bis 2023. Ausgehend von einem Abstand von insgesamt -721,1 Prozentpunkten⁵ im Jahr 2020 wächst der Abstand in den Folgejahren kontinuierlich an. Bis zum Jahr 2023 verliert Österreich weitere 296,1 Punkte, wodurch der Rückstand zu den Top-Performern 1.017,2 Prozentpunkte beträgt. Verantwortlich dafür sind vor allem die „Bürokratie“, „Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte“ sowie die „Verfügbarkeit ausländischer Arbeitskräfte“. Eine verbesserte Performance zeigt sich dagegen u.a. im Bereich „Stärke des Berichtswesens“ oder „Lufttransport“.

⁴ Bulgarien, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Tschechien, Ungarn
⁵ Entspricht der Summe der prozentuellen Abweichungen gegenüber den jeweiligen TOP-3-Ländern der Indikatoren.

Abb. 3: Modell-Mutation für die EU-Staaten des Ländersamples (15 Vergleichsländer)



		Wert Österreich		TOP-3		Differenz zu 2022		Veränderung bzgl.	
		2022	2023	Ø (2022)	Ø (2023)	WM ¹	Barometer ²	WM	Barometer
Institutionen	Schutz geist. Eigentums	5,40	5,85	6,31	6,80	0	0,5%	↔	↗
	Bürokratie	2,98	1,67	6,24	6,39	-3	-21,7%	↘	↘
	Korruption	4,87	4,51	6,54	6,43	-2	-4,3%	↘	↘
	Belastung d. staatl. Reg.	2,74	2,92	6,42	6,91	-1	-0,5%	↘	↘
	Stärke d. Berichtswesen	4,96	5,47	6,24	6,08	0	10,3%	↔	↗
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	2,78	2,78	5,72	5,72	0	0,0%	↔	↔
	Lufttransport	4,85	5,58	6,69	6,86	-1	8,9%	↘	↗
	Effiz. Warendistribution	5,46	5,51	6,48	6,35	+1	2,6%	↗	↗
	Breitband Infrastruktur	3,33	3,63	6,27	6,40	-1	3,7%	↘	↗
	Energieversorgung	5,19	5,92	6,04	6,38	0	6,9%	↔	↗
Bildung	Qualifikation Absolvent:innen	4,27	3,91	6,17	6,06	-1	-4,6%	↘	↘
	Digitale Kompetenzen	1,88	1,24	6,62	6,42	-1	-9,1%	↘	↘
	Aus- Weiterbild. (Personal)	6,51	6,44	6,72	6,50	+1	2,1%	↗	↗
Steuern	Steuern auf Arbeit	4,12	4,12	6,69	6,65	0	0,4%	↔	↗
	Steuereffekt Arbeitsanreiz	2,54	1,85	6,47	6,06	-1	-8,7%	↘	↘
Handelsbeschränkungen	Aufwand b. Untern.grd.	3,75	3,52	6,84	6,57	-1	-1,4%	↘	↘
	Handelsbarrieren	2,99	3,04	6,31	6,42	0	0,0%	↔	↘
	Importzölle	7,00	7,00	7,00	7,00	0	0,0%	↔	↔
Arbeitsmarkt	Pers.einst.praktiken	5,09	5,45	6,36	6,71	-1	1,2%	↘	↗
	Entlassungskosten	7,00	7,00	7,00	7,00	0	0,0%	↔	↔
	Bezahlung u. Produktivität	6,74	6,19	6,70	6,47	-1	-4,9%	↘	↘
	Verf. qual. Arbeitskräfte	1,50	0,27	6,80	5,69	-1	-17,3%	↘	↘
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	2,04	1,01	6,44	6,35	0	-15,7%	↔	↘
Finanzmarkt	Effiz. Banken und Finanz-DL	4,67	4,64	6,36	6,73	0	-4,4%	↔	↘
	Verfügbarkeit Kapital	1,55	1,55	6,10	6,11	0	0,0%	↔	↘
Forschung, Technologie und Innovation	F&E-Beschäftigte	4,81	4,18	6,19	5,70	0	-4,4%	↔	↘
	Wissenstransfer	4,85	4,39	6,86	6,60	-1	-4,1%	↘	↘
	F&E-Ausgaben	6,25	6,30	6,71	6,74	0	0,3%	↔	↗

Anm.: ¹Differenz in Punkten, ²Differenz in Prozentpunkten. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Tabelle 1. Berechnungsgrundlage: 28 Indikatoren, 15 Vergleichsländer.

Quelle: IWV (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.

2.2 Modell-Mutation II: Vergleich AT, DE, CH, UK

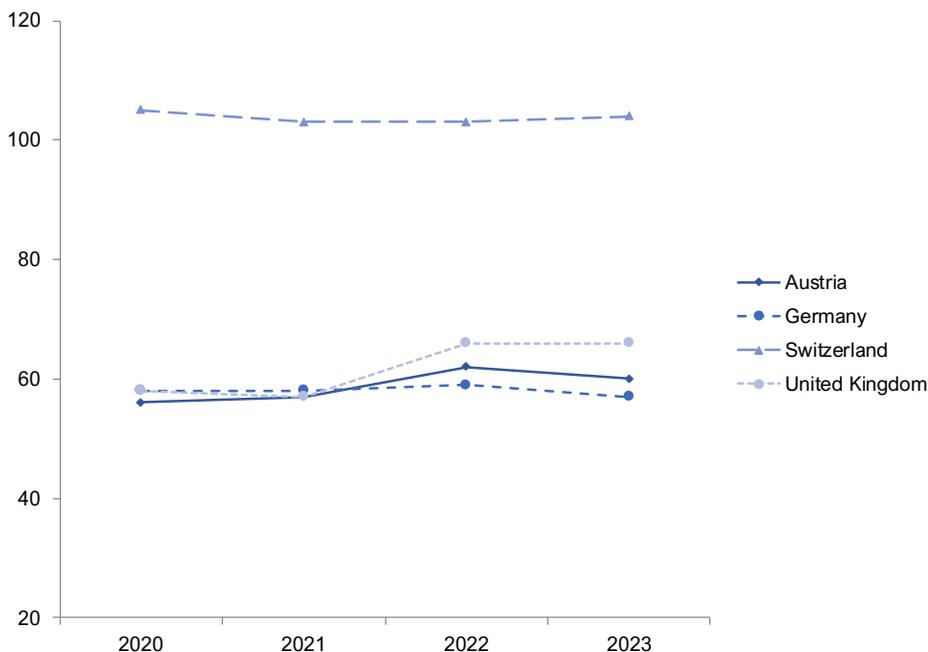
Im Ländervergleich ist zudem eine Gegenüberstellung der Entwicklung Österreichs mit selektierten Referenzstandorten interessant. Der Fokus wird dabei auf die beiden Nachbarländer Deutschland und die Schweiz sowie das Vereinigte Königreich gerichtet. Analog zu den vorangegangenen Modellkonfigurationen kann ein Ranking für diese vier Vergleichsländer erstellt werden. Somit erhält pro Indikator das am besten performende Land vier Punkte, das nachfolgende drei Punkte etc. Das Resultat dieser Rangpunkte ergibt die Platzierung in der Automotiven Standortfaktoren WM im Vier-Länder-Vergleich.⁶

Aus der Modell-Mutation geht hervor, dass sich der Automotive Standort Österreich im Vergleich zu den vier Referenzstandorten insbesondere mit Deutschland und dem Vereinigten Königreich zweitweise ein Kopf-an-Kopf Rennen liefert. Seit dem Jahr 2020 (56 Punkte) holt Österreich in dieser Modellkonfiguration geringfügig auf, wodurch es sich um einen Platz verbessern und Deutschland überholen kann. Österreich kann sich im Beobachtungsraum um vier Punkte steigern und liegt im Jahr 2023 mit 60 Punkten an dritter Position.⁷

Deutschland liegt zu Beginn der Beobachtung ex-aequo mit dem Vereinigten Königreich an zweiter Position (je 58 Punkte), stagniert danach jedoch und büßt in Summe einen Punkt bzw. Platz ein. Mit 57 Punkten liegt Deutschland im Jahr 2023 an letzter Stelle. Das Vereinigte Königreich liegt in den Jahren 2020 und 2021 gleichauf mit Österreich und Deutschland, kann danach die Standortqualität jedoch verbessern und sich etwas von den beiden Konkurrenzstandorten absetzen. In den Jahren 2022 bzw. 2023 werden jeweils 66 Punkte erreicht.

Der Automotive Standort Schweiz liegt über sämtliche Jahre hinweg an erster Stelle des Vier-Länder-Vergleichs. Die Performance bewegt sich trotz eines kurzfristigen Rückgangs von 2 Punkten gegenüber 2020 (105 Punkte) weiterhin auf hohem Niveau und erreicht im Jahr 2023 insgesamt 104 Punkte.

Abb. 4: Vier-Länder-Vergleich (AT, DE, CH, UK)



Anm.: Berechnungsgrundlage: 28 Indikatoren, 4 Vergleichsländer.
 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.

⁶ Eine detaillierte Aufstellung ist im Anhang A ersichtllich.

⁷ Im Jahr 2020 erzielt Österreich 56 Punkte welche bis zum Jahr 2023 auf 60 Punkte ansteigen.

3. Internationale Standortrankings

Ein Blick auf internationale Standortrankings hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit und Innovation offenbart Österreichs Position und tendenziell negative Entwicklung in der internationalen Standortkonkurrenz. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese allgemeinen Standortrankings nicht zwingend den spezifischen Anforderungen der Automotiven Zulieferindustrie entsprechen. Die Bandbreite der ausgesuchten Indizes reicht von international festgelegten Standortrankings, über spezielle Innovationsrankings, bis hin zu Fachkräfte- bzw. Humankapitalrankings.

Bereits zum fünfunddreißigsten Mal wurde das Wettbewerbsranking des Schweizer Managementinstituts IMD (**World Competitiveness Ranking**, Institute for Management Development World Competitiveness Center) durchgeführt, welches 64 Länder weltweit basierend auf 103 Wettbewerbsfähigkeitskriterien untersucht. In dem veröffentlichten Ranking für das Jahr 2023 belegt Österreich Platz 24 und verliert dementsprechend 4 Plätze im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2020 hat Österreich kurzzeitig einen Performancegewinn erzielt und lag auf Platz 16. Seitdem ist die Platzierung von Verlusten geprägt und mündet in einem neuen Rekordtief von Platz 24 in der 4-Jahres-Periode von 2020 bis 2023.

Tab. 2: Übersicht Standortrankings

Ranking	Institution	Jahr	Rang (von)	Veränderung	
				Ränge	Tendenz
World Competitiveness Ranking	Institute for Management Development (IMD)	2023	24 (64)	-4	↘
		2022	20 (63)	-1	↘
		2021	19 (64)	-3	↘
		2020	16 (63)	+3	↗
Global Talent Competitiveness Index	INSEAD, human capital leadership Institute, Descartes	2023	17 (134)	0	→
		2022	17 (133)	+1	↗
		2021	18 (134)	-1	↘
		2020	17 (132)	+1	↗
Summary Innovation Scoreboard	European Commission	2023	7 (38)	+3	↗
		2022	10 (40)	0	→
		2021	10 (39)	+1	↗
		2020	11 (37)	0	→
Innovationsindikator	Bundesverb.d.Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI	2023	13 (35)	-4	↘
		2020	9 (35)	-2	↘
Global Innovation Index	World Intellectual Property Organization (WIPO)	2023	18 (132)	-1	↘
		2022	17 (132)	+1	↗
		2021	18 (132)	+1	↗
		2020	19 (131)	+2	↗

Quelle: Zusammenstellung des IWI (2025)

Der jährlich erscheinende **Global Talent Competitiveness Index** (GTCI), der von der INSEAD (et al.) publiziert wird, sieht Österreich in der aktuellen Veröffentlichung (2023) unverändert auf Platz 17. Während der letzten 4 Jahre liegt Österreich konstant auf dem Platz mit einem kleinen Ausreißer im Jahr 2021 (Platz 18). Der GTCI misst einerseits das Wachstum der Städte sowie auch jenes der Länder, und prüft, inwiefern das untersuchte Land neue Talente für sich gewinnen und diese in weiterer Folge behalten kann.⁸ Insgesamt werden 134 Länder analysiert und anhand von 40 Indikatoren miteinander verglichen. Der 17. Platz erklärt sich - unter anderem - durch die Veränderung folgender Teilbereiche: Im Bereich „Vocational and technical skills“ gewinnt Österreich 4 Plätze gegenüber dem Jahr 2022, verliert jedoch wiederum u.a. 2 Plätze im Gebiet „Enable“.

Die angeführten Indizes sollen Stärken und Schwächen des heimischen Innovationssystems darstellen: das **Summary Innovation Scoreboard** der Europäischen Kommission, der Innovationsindikator des Bundesverbands der Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI et. al sowie der Innovation Index von WIPO (INSEAD, Cornell University). Österreich befindet sich im Summary Innovation Scoreboard beim internationalen Benchmark-Vergleich (EU inkl. Schweiz, UK u.a.) im Jahr 2023 auf Rang 7 von 38 und ist somit um 3 Plätze im Vergleich zum Vorjahr aufgerückt. Im Rahmen des **Innovationsindicators** belegt Österreich im Jahr 2023 (Anm.: rezenteste Verfügbarkeit) Rang 13 von 35 und verschlechtert sich um 2 Ränge im Vergleich zu 2020.

Weiters hat sich Österreich hinsichtlich des Global Innovation Indexes 2023 um einen Platz verschlechtert und nimmt Platz 18 ein, nachdem man sich zuvor in den letzten 4 Jahren Jahr zu Jahr gesteigert hatte. Diese Entwicklung ist vor allem auf den Teilbereich der „Institution“; darunter vorrangig auf den Indikator „Business Environment“ zurückzuführen, in welchem man im Gegensatz zum Vorjahr 10 Plätze verliert. Im Zweig der „Infrastructure“ verschlechtert sich Österreich ebenso. In diesem Teilbereich kann sich lediglich der Rang der „Ecological sustainability“ um 4 verbessern. Zudem kann sich Österreich im Teilgebiet „Creative Outputs“ einen Zuwachs von 13 Plätzen (im Vergleich zu den Wertungen des von 2022) sichern.

In der 2023 Ausgabe des **Deloitte Radars** werden die drohenden Probleme, welche durch den anhaltenden Ranking-Stillstands Österreichs hervorgerufen werden, verdeutlicht. Besonders in Bezug auf den bestehenden Arbeitskräftemangel und der bevorstehenden Pensionswelle müssen Maßnahmen ergriffen werden, um eine Stagnation zu verhindern. Unter den 180 befragten Führungskräften sah man mehrheitlich die Ursache der Problematik im Personalmangel. Dahingegen soll die Verfügbarkeit von Fachkräften dadurch gewährleistet werden, indem eine umfassende Flexibilisierung des Arbeitsmarktes hinsichtlich Arbeitszeit und -ort und ein beschleunigter Zugang ausländischer Fachkräfte ermöglicht sowie das Bildungssystem ausgebaut wird. Des Weiteren ist eine steuerliche Entlastung des Einkommens und der Zuverdienstmöglichkeiten während der Pension sowie eine Reduzierung der Lohnnebenkosten erwünscht. Wie in den vorangegangenen Ausgaben des Deloitte Radars fordern die Führungskräfte ausreichende Investitionsförderungen im Bereich der Umwelttechnologien zur Erreichung des dringend notwendigen Umbaus des Energiesystems sowie den Ausbau der Digitalisierung.⁹

⁸ INSEAD (2025): The Global Talent Competitiveness Index 2023. <https://www.insead.edu/global-talent-competitiveness-index> [abgerufen am 5.06.2025].

⁹ OMS (2023): Deloitte. Deloitte Radar 2023: Dem Wirtschaftsstandort Österreich fehlt es an Ambition. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230420_OTS0095/deloitte-radar-2023-dem-wirtschaftsstandort-oesterreich-fehlt-es-an-ambition [abgerufen am 5.06.2025].

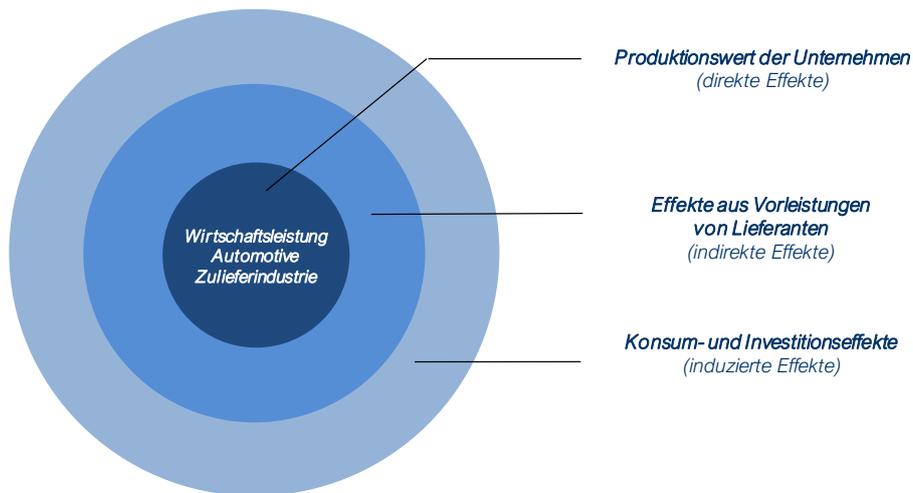
4. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie

Die Automotive Zulieferindustrie ist ein hochgradiger vernetzender Faktor in der österreichischen Volkswirtschaft, der nicht nur im eigenen Unternehmen Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung hervorruft. Die Automotive Zulieferindustrie ist über intensive Verflechtungen mit mehreren heimischen Branchen verflochten, einerseits seitens ihrer Zulieferer und andererseits seitens ihrer Kund:innen. Über diese Vernetzung setzt sie Impulse in anderen Wirtschaftssektoren bzw. in der gesamten Volkswirtschaft Österreichs.

Die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, wie bspw. der Bezug von Vorleistungen, bewirkt neben direkten, auch indirekte sowie induzierte Effekte. Mittels der **Input-Output-Analyse** können die in drei Schichten ausgelösten Effekte quantifiziert werden:

- **Direkte Effekte:** Umfassen Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung, welche die Automotiven Zulieferunternehmen unmittelbar durch den eigenen laufenden Betrieb generieren.
- **Indirekte Effekte:** Ergeben sich aus Vorleistungen. Die Unternehmen 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.

Abb. 5: Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen

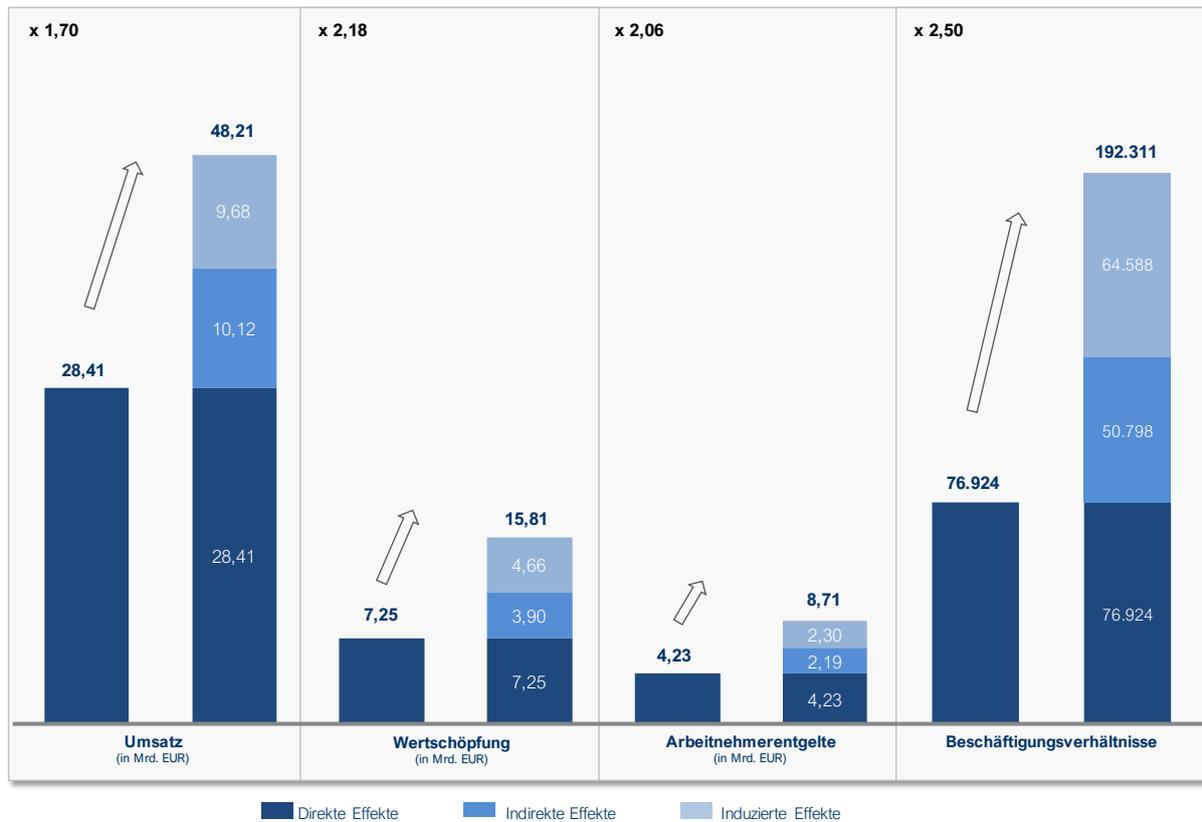


Quelle: IWI (2025)

Für das Referenzjahr 2024 geht aus einer vonseiten des IWI vorgenommenen gesamtwirtschaftlichen Modellhochrechnung 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). Direkt erwirtschaftet die Automotive Zulieferindustrie in Österreich einen Umsatz von 28,42 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. Somit liegt das direkte Umsatzvolumen der heimischen Automotiven Zulieferindustrie aus dem Jahr 2024 um 8,1% unter jenem des Jahres 2022 (30,93 Mrd. EUR).¹⁰

¹⁰ Revidierter Umsatz für 2020, da bei der Prognose für das Jahr 2022 im Rahmen der Vorgängerstudie die Jahresinflation für das Jahr 2022 unterschätzt wurde. Bei den Angaben zur Veränderung gegenüber den volkswirtschaftlichen Effekten aus dem Jahr 2022 wurden keine deflationierten Berechnungen durchgeführt; die Zahlen sind nominelle Werte (Bewertung zu laufenden Preisen). Eine reale Entwicklung des Automotiven Umsatzindex wird in Kapitel 5 bereitgestellt.

Abb. 6: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024



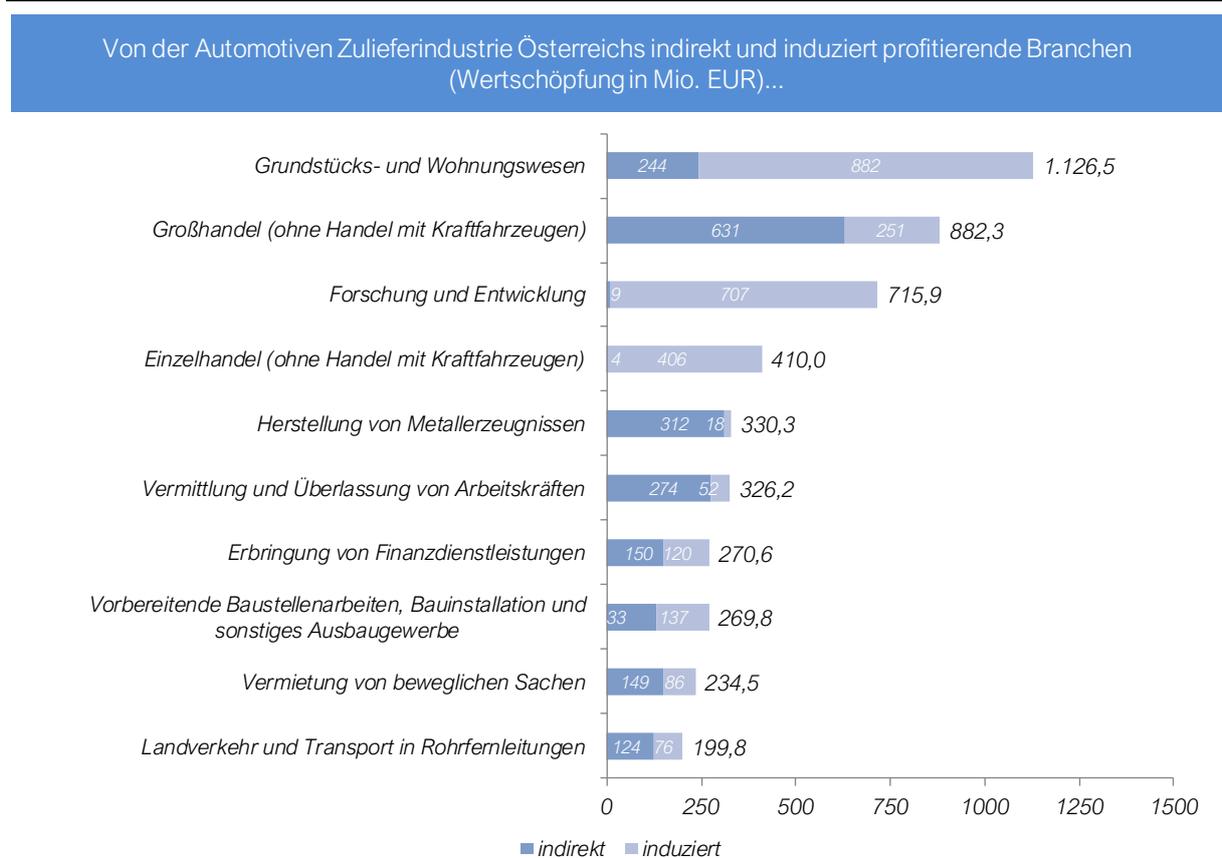
Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabellen 2021. Output-zu-Output-Modell des IWI. Der Beschäftigungsmultiplikator wurde korrigiert und um den „Corona-Effekt“ bereinigt, infolgedessen die konsuminduzierte Beschäftigung in den Input-Output-Tabellen unterschätzt 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.
 Quelle: IWI (2025) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2021, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2023, Konjunkturerhebung 2024.

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.

Jene Branchen, welche gemessen an der Wertschöpfung indirekt und induziert am meisten von der Automotiven Zulieferindustrie profitieren, sind 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 Metallerezeugnissen* 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.

Abb. 7: Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2024



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

Beschäftigungseffekte

Insgesamt werden in der österreichischen Volkswirtschaft rd. 192.300 Arbeitsplätze durch den laufenden Betrieb bzw. die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2024 abgesichert. Direkt sind rd. 76.900 Beschäftigte in den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie tätig (ohne Fremdpersonal¹¹), womit man sich unterhalb des Beschäftigteniveaus des Jahres 2022 (rd. 79.600 Beschäftigte¹²) bewegt. Indirekt werden im Zuge von Vorleistungsverflechtungen rd. 50.800 Beschäftigungsverhältnisse in der heimischen Wirtschaft abgesichert, weitere rd. 64.600 Arbeitsplätze über induzierte bzw. Konsum- und Investitionseffekte. Umgerechnet in Vollzeitäquivalente (VZÄ) werden durch die Automotive Zulieferindustrie insgesamt rd. 166.300 VZÄ absichert. Direkt sind es rd. 72.600 VZÄ, zudem werden rd. 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.

11 In den Modellberechnungen wird das Fremdpersonal den indirekten Effekten zugerechnet, genauer der Branche Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften. Die Entwicklung des Automotiven Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal) wird im Rahmen von Kapitel 5 dargestellt.

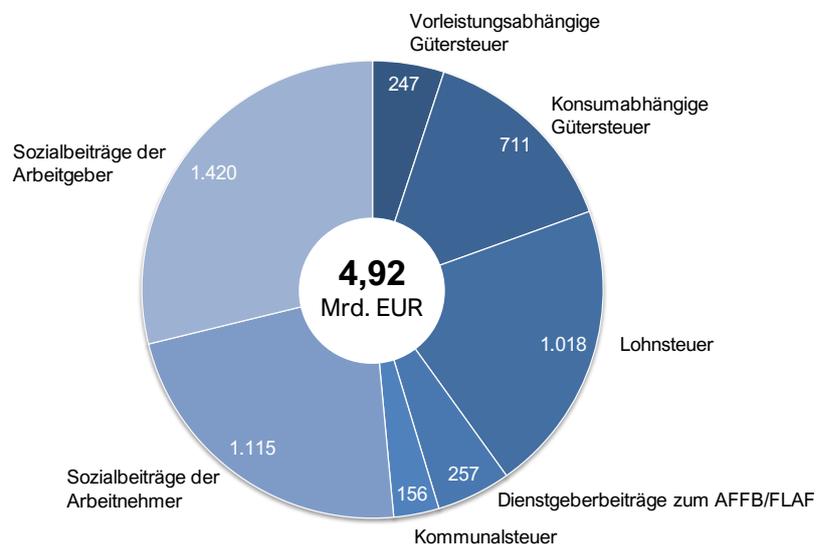
12 Revidierte Beschäftigtenanzahl für das Jahr 2022.

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*.¹³

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).

Abb. 8: Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024



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

Die gesamtwirtschaftlich durch die Automotive Zulieferindustrie ausgelösten Fiskal- und Sozialbeitrags-effekte 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.

13 Unter Gütersteuern fallen v.a. die MwSt, Verbrauchsabgaben (mit Ausnahme der in den Importabgaben enthaltenen St.), die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die VersicherungsSt. sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen. Diese sind sowohl konsum- als auch vorleistungsabhängig. GüterSt. fallen im angewandten Rechenmodell im Zuge der Vorleistungsverflechtungen an (d.h. auf der indirekten und induzierten Ebene), auf der direkten Ebene sind keine GüterSt. evident (Ausgangsbasis für Berechnungen: Produktion gemessen zu Herstellungspreisen). Zu den konsumabhängigen GüterSt können tendenziell die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die Versicherungssteuern sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen gezählt werden. Das Ausmaß der Gewinnbesteuerung (Köper- und Einkommensteuer) lässt sich bis dato nicht abschätzen. Rundungsdifferenzen möglich.

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

Demzufolge

- 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 2,18 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung sowie
- sichert ein Beschäftigungsverhältnis in einem Automotiven Industrieunternehmen österreichweit in Summe 2,50 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 2,29 VZÄ.

Tab. 3: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2024

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

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.

Quelle: IWI (2025) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2021, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2023, Konjunkturerhebung 2024.

5. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie

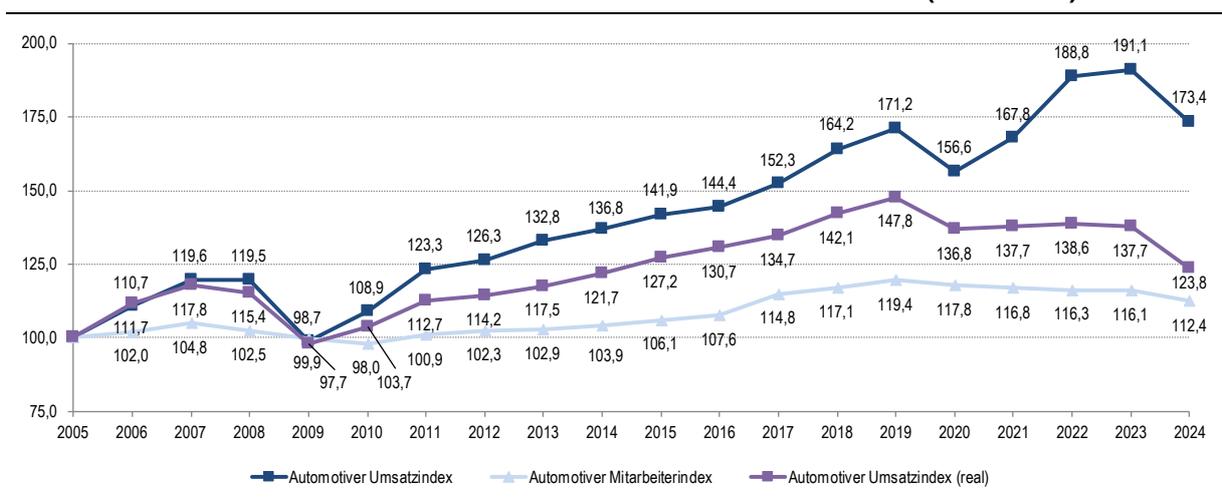
Die durch das IWI eruierten Automotiven Indizes stellen die Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie seit dem Jahr 2005 dar. Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008/09 und des damit einhergehenden Rückgangs der Automotiven Umsätze, steigen die Umsätze ab dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2019 wieder stetig an. Die Corona Pandemie bedingt im Jahr 2020 einen unerlichen deutlichen Umsatzeinbruch; so sinkt der nominelle Umsatz um 8,5% auf ein Niveau von 25,65 Mrd. EUR (2019: 28,05 Mrd. EUR). Der entsprechende Automotive Umsatzindex fällt im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 14,6 Prozentpunkte. Der Umsatzeinbruch ist nicht nur auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronakrise in Österreich selbst zurückzuführen, sondern genauso auf jene in den Exportmärkten Österreichs (u.a. Italien, Deutschland, USA, China etc.). Die hochgradig exportintensive Automotive Zulieferindustrie war in erster Linie über einen Rückgang der Nachfrage betroffen, dazu kommen wiederholte Unterbrechungen der Liefer- bzw. Wertschöpfungsketten.

Ausgehend vom Jahr 2020 steigt der nominelle Umsatz in den folgenden beiden Jahren wieder deutlich an und nähert sich im Jahr 2021 mit 27,49 Mrd. EUR jenem des Jahres 2019. Bereits im Jahr 2022 wird ein Umsatzvolumen von 30,93 Mrd. EUR erwirtschaftet, der Automotive Umsatzindex 2022 steigt gemessen am Jahr 2020 um 32,3 Prozentpunkte, gegenüber dem Jahr 2019 um 17,6 Prozentpunkte.

Dieses nominelle Umsatzplus ist jedoch in erster Linie auf Preiseffekte aufgrund der hohen Inflation zurückzuführen. So ist der Erzeugerpreisindex der Herstellung von Waren in den Jahren 2021 bzw. 2022 um durchschnittlich 6,4% bzw. 11,8% gegenüber dem jeweiligen Vorjahr angestiegen, nicht zuletzt bedingt durch die enormen Kosten für Energie- und Rohstoffprodukte infolge des Ukrainekriegs.

Ein Blick auf die Entwicklung des realen Automotiven Umsatzindex offenbart, dass die realen Umsätze der Automotiven Zulieferindustrie in den Jahren 2021 und 2022 kaum gestiegen sind, insgesamt zeigt sich lediglich eine Umsatzindexentwicklung von 1,8 Prozentpunkten. Bereits im Jahr 2023 zeigt sich ein realer Umsatzverlust von knapp einem Prozentpunkt, während der nominelle Umsatzindex im Gegensatz dazu um 2,3 Prozentpunkte zulegt. Die Auswirkungen der seit dem Jahr 2023 vorherrschende Konjunkturrezession werden spätestens 2024 deutlich: der nominelle Automotive Umsatz bricht um 9,2% gegenüber dem Vorjahr ein (Umsatzindex: -17,7 Prozentpunkte), der reale Automotive Umsatz gar um 10,1% (Umsatzindex real: -13,9 Prozentpunkte).

Abb. 9: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2005 = 100)



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

Die Beschäftigtenentwicklung (ohne Fremdpersonal) hingegen stellt eine geringere Dynamik dar. Die Anzahl der Beschäftigten fällt 2009 ebenso unter das Ausgangslevel und erreicht 2010 einen Tiefpunkt,

kann aber stabiler gehalten werden. Analog den Umsatzentwicklungen steigt die Beschäftigtenzahl ab 2010 bis 2019 (rd. 81.700) stetig an. Im Jahr 2020 sinkt die Beschäftigtenzahl auf rd. 80.600 (-1,4%). Dies bedeutet, dass der Automotive Mitarbeiterindex um 1,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr sinkt. In den Folgejahren fällt das Beschäftigtenniveau der Automotiven Zulieferindustrie geringfügig weiter und liegt im Jahr 2023 bei rd. 79.500, das entspricht einem Rückgang von insgesamt rd. 2.300 Beschäftigten seit dem Jahr 2019.

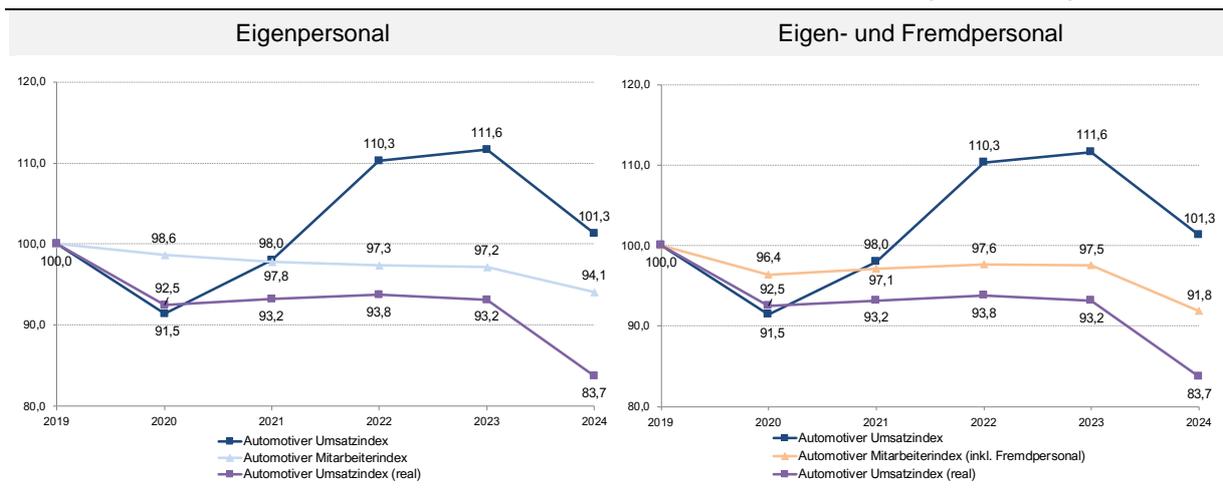
Hinsichtlich der aktuellen Berechnung zeigt sich im Jahr 2024 ebenso bei den Beschäftigtenzahlen der Automotiven Zulieferindustrie ein deutlicher Rückgang: ein Verlust von etwa 2.500 Automotiven Beschäftigten in den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie bedeutet einen Rückgang um 3,2% gemessen am Jahr 2023.

Automotiver Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal)

Da die Branchen der Automotiven Zulieferindustrie zum Teil durch hohe Fremdpersonalquoten gekennzeichnet sind (bis zu 15%), wird eine separate Analyse des Automotiven Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal) vorgenommen. In Krisenzeiten bzw. Zeiten mit schlechter Konjunktur und Auftragslage versuchen die Unternehmen zuerst ihr Fremdpersonal zu reduzieren, um im Gegenzug das Eigenpersonal so lange wie möglich halten zu können. Somit zeigt sich in der Automotiven Zulieferindustrie ein Bild einer etwas volatileren Entwicklung des Personals inkl. Fremdpersonal.

Unter Berücksichtigung des Fremdpersonals kann in der Automotiven Zulieferindustrie von rd. 87.900 Mitarbeiter:innen im Jahr 2019 ausgegangen werden. Im Zuge der Coronakrise zeigt sich ein Rückgang um 3,6% und somit ein höherer Rückgang als bei alleiniger Betrachtung des Eigenpersonals (-1,4%). Eine unterschiedliche Dynamik präsentiert sich ebenso im Folgejahr, während das Eigenpersonal tendenziell stabil gehalten wird bzw. ein leichter Rückgang zu beobachten ist, nimmt im Gegensatz dazu die Anzahl an Fremdpersonal wieder leicht zu (0,5%). Im Jahr 2023 zeigt sich in beiden Fällen eine geringfügige Abnahme, welcher im Jahr 2024 sich in einem deutlichen Einbruch der Beschäftigtenzahlen der Automotiven Zulieferindustrie fortsetzt: unter Berücksichtigung des Eigen- und Fremdpersonal beläuft sich der absolute Rückgang auf rd. 5.000 Arbeitsplätze gegenüber 2023 (-5,8%). Gemessen am Jahr 2019 beträgt der Automotive Mitarbeiterindex 91,8.

Abb. 10: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2019 = 100)



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

6. Conclusio

Die Automotive Zulieferindustrie Österreichs stellt ein tragendes Element mit weitreichenden Vernetzungen in der heimischen Volkswirtschaft dar, sei es als Wohlstandsgarant, Innovationstreiber oder als qualitativer Nachfrager nach Vorleistungsprodukten. Nicht zuletzt durch ihre Kooperation mit ihren Partnern bzw. Zulieferern initiieren sie beachtliche Multiplikatoreffekte über die eigenen Unternehmensgrenzen hinweg. Mittels dieser Verflechtungen werden Produktion, Wertschöpfung sowie Beschäftigung am gesamten Wirtschaftsstandort Österreich initiiert.

Gesamtwirtschaftlichen werden durch die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie rd. 48,21 Mrd. EUR an Umsatzerlösen, 15,81 Mrd. EUR an Wertschöpfung sowie rd. 192.300 Beschäftigungsverhältnisse im Jahr 2024 in Österreich gesichert. Somit löst ein EUR an Wertschöpfung der Automotiven Zulieferindustrie insgesamt 2,12 EUR an Wertschöpfung in Österreich aus. Ein Beschäftigungsverhältnis in einem Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie sichert insgesamt 2,50 Beschäftigungsverhältnisse in ganz Österreich ab.

Die volkswirtschaftliche Performance der Automotiven Industrie in Österreich hängt neben der konjunkturellen Lage unmittelbar mit den bestehenden Rahmen- bzw. Wettbewerbsbedingungen am heimischen Standort zusammen. Im internationalen Vergleich zeigen die Resultate über die Entwicklung von Standortfaktoren, dass Österreich kontinuierlich an Standortqualität einbüßt. So verschlechtert sich Österreichs Position im World Competitiveness Ranking, im Innovationsindikator sowie Global Innovation Index.

Im Zeitraum von 2020 bis 2023 muss insgesamt ein Verlust an Standortattraktivität Österreichs hinsichtlich des Sektors der Automotiven Zulieferunternehmen festgestellt werden, wie das Monitoring-Instrument „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaften“ des IWI zeigt. Österreich verliert im vierjährigen Beobachtungszeitraum insgesamt 36 WM-Punkte, alleine die Hälfte davon (18) im Jahr 2023. Insbesondere in den Kategorien „Handelsbeschränkungen“, „Institutionen“ und „Infrastruktur“ hat Österreich an Performance eingebüßt.

Ein gleiches Bild präsentiert sich bei Betrachtung des IWI-Analysetools „Automotive Standortbarometer“: Im Jahr 2020 beträgt der Abstand zu den Top-Nationen insgesamt 928,6 Prozentpunkte, bis zum Jahr 2023 vergrößert sich der Rückstand um 222,1 Prozentpunkte auf 1.150,7 Prozentpunkte.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse, der wirtschaftlichen Herausforderung aufgrund hoher Energie- und Rohstoffkosten, schwacher Konjunktur, weltweiten Handelskonflikten, mangelnder Verfügbarkeit an technischen Fachkräften und nicht zuletzt durch den laufenden Strukturwandels in der Branche wirken sich die schlechter werdenden Standortfaktoren bzw. Rahmenbedingungen in Österreich umso mehr auf die angeschlagene heimische Automotiven Zulieferindustrie aus. Alleine im Jahr 2024 sind die Umsätze der Automotiven Zulieferindustrie um 10,1% (real) gesunken und die Anzahl der Mitarbeiter:innen (inkl. Fremdpersonal) hat um rd. 5.000 Beschäftigte abgenommen (-5,8%).

Daher müssen die Standort- und Rahmenbedingungen zügig optimiert und in der Art gestaltet werden, dass eine möglichst effiziente sowie kostengünstige Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich ermöglicht wird. Einzig dann können die Unternehmen am Standort Österreich gegen die internationale Konkurrenz bestehen und ihre Wettbewerbsposition verbessern, damit sie auch zukünftig Wohlstand und Beschäftigung sichern können.

Anhang A: Indikatorenliste

Tab. 4: Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen

Cluster	Abkürzung	Indikator
Institutionen	Schutz geist. Eigentums	Durchsetzung der Rechte am geistigen Eigentum
	Bürokratie	Ausmaß d. bürokratischen Hindernisse für unternehmerische Tätigkeiten
	Korruption	Regelwidrige Zahlungen und Korruption im öffentlichen Sektor
	Belastung d. staatl. Reg.	Belastung durch staatliche Regulierungen
	Stärke d. Berichtswesen	Stärke der Bilanzprüfungsvorschrift und des Berichtswesens (Rechnungslegungsstandards)
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	Dichte des Netzes, km Straße/ km ² Landfläche
	Lufttransport	Qualität des Lufttransports, die die Unternehmensentwicklung beeinflusst
	Effiz. Warendistribution	Effizienzausprägung des Distributionswegs für Waren und Dienstleistungen
	Breitband Infrastruktur	Die Kommunikationstechnologie (Sprache und Daten) entspricht den Geschäftsanforderungen
	Energieversorgung	Energieversorgung ist adäquat und effizient
Bildung	Qualifikation Absolvent:innen	Qualifikationsniveau von Absolvent:innen
	Digitale Kompetenzen	Digitale Kompetenzen in der erwerbstätigen Bevölkerung
	Aus- Weiterbild. (Personal)	Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung
Steuern	Steuern auf Arbeit	Sozialversicherungssteuersatz für Arbeitnehmer:innen
	Steuereffekt Arbeitsanreiz	Effekte der Personalsteuer auf die Arbeitsweise
Handelsbeschränkungen	Aufwand b. Untern.grd.	Ausmaß in welchem die Unternehmensgründung durch Gesetze gefördert bzw. verzögert wird
	Handelsbarrieren	Ausmaß der Beeinträchtigung der staatlichen Handelsmaßnahmen auf die Ausübung der Tätigkeit
	Importzölle	Zölle auf Einfuhren: gewichteter mittlerer Zollsatz für alle Erzeugnisse
Arbeitsmarkt	Pers.einst.praktiken	Personaleinstellungs- und Entlassungspraktiken
	Entlassungskosten	Entlassungskosten in Wochengehalt gerechnet
	Bezahlung u. Produktivität	Zusammenhang von Bezahlung und Produktivität
	Verf. qual. Arbeitskräfte	Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	Auswirkungen von Regulierungen auf die Einstellung von ausländischem Personal
Finanzmarkt	Effiz. Banken und Finanz-DL	Effiziente Förderung der unternehmerischen Tätigkeit durch Banken und Finanzierungsservices
	Verfügbarkeit Kapital	Verfügbarkeit von bzw. Zugang zu Kapital
Forschung. Technologie und Innovation	F&E-Beschäftigte	Vollzeitbeschäftigung Forscher
	Wissenstransfer	Ausmaß der Entwicklung des Wissenstransfers zwischen Unternehmen und Universitäten
	F&E-Ausgaben	Ausgaben im Land für Forschung & Entwicklung

Quelle: IWV (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.

Anhang B: Methodische Vorgehensweise – Automotives Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft

Um die österreichische Automotive Zulieferindustrie vor dem Hintergrund ausgewählter Standortfaktoren zu beleuchten, bedarf es einer Reihe von methodischen Vorarbeiten. Zunächst wird der Begriff der Automotiven Zulieferindustrie abgegrenzt, folglich der Aufbau und das Ziel herangezogener internationaler Standortrankings näher skizziert sowie die Auswahl der für die Automotive Zulieferindustrie relevanten Indikatoren und die Auswahl des Ländersamples erläutert.

Abgrenzung der Automotiven Zulieferindustrie

Der Begriff „Automotive“ ist ein Oberbegriff, der grundsätzlich für alle Fahrzeuge, die von Kraftmaschinen angetrieben werden – egal ob (ein-/mehr-) spurgeführt oder nicht, Anwendung findet. „Automotive“ ist nicht mit dem Begriff „Automobil“ gleichzusetzen, auch wenn er in zahlreichen Fällen synonym verwendet wird. Die Automotive Zulieferindustrie beliefert ieS die Automobilindustrie (inkl. LKW und einspurige Fahrzeuge) und iwS auch die Bahn-, die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie den Schiffbau. In der vorliegenden Studie steht die Automotive Zulieferindustrie ieS im Fokus der Analyse, wobei die Bezeichnung ieS nicht mehr verwendet wird. Das Konzept iwS ist nicht Gegenstand dieser Studie.

Die Automobil- bzw. Automotiven Zulieferer sind keine volkswirtschaftlich klar abzugrenzende bzw. „statistisch erfasste Branche[n]“. Sie erstrecken sich von der *Herstellung von Waren*, wo sie sich in der *Metalltechnischen Industrie* genauso finden wie in der *Elektro- und Elektronikindustrie*, der *Fahrzeugindustrie*, der *Gießereiindustrie*, der *chemischen Industrie* oder der *Textilindustrie*, bis hin zum einschlägigen *Handel*. Automotive Zulieferprodukte sind Spezialinputs, die von Zulieferern und Dienstleistern im Hinblick auf nachgelagerte Endprodukte entwickelt und produziert werden. Durch Einbau werden sie ohne bzw. nur nach geringfügiger Bearbeitung Bestandteil des Endprodukts.

Eine Vergleichbarkeit der heimischen Automotiven Zulieferindustrie zu anderen Ländern ist aufgrund der gesonderten und oft schwer durchführbaren Abgrenzung nur bedingt möglich. Für die vorliegende Studie ist dies nicht weiter von Relevanz, da nicht die Automotiven Zulieferindustrien per se in den einzelnen Ländern analysiert und verglichen werden. Die Automotiven Zulieferindustrien in den einzelnen Ländern werden hinsichtlich allgemeiner (mikro- und makro-)ökonomischer, politischer und institutioneller Standortfaktoren analysiert, die für die Wettbewerbsfähigkeit der Automotiven Zulieferindustrie von maßgeblicher Relevanz sind und für die entsprechendes Datenmaterial zur Verfügung steht.

World Competitiveness Ranking (WCR), Global Innovation Index (GII) und Global Talent Competitiveness Index (GTCI)

Das World Competitiveness Ranking (WCR) ist ein umfassendes Instrument zur Messung nationaler Wettbewerbsfähigkeit, das sowohl mikro- als auch makroökonomische Indikatoren berücksichtigt. Institutionelle Faktoren fließen dabei genauso mit ein, wie politische und andere Faktoren, die das Level der Produktivität eines Landes beeinflussen. Die Einstufung der einzelnen Länder – die Datenbasis liegt derzeit (2023) für 64 Länder vor – basiert auf der Auswertung öffentlich statistischer Daten und Einschätzungen von Führungskräften.

Die 103 verwendeten Indikatoren des WCR gliedern sich in vier Hauptgruppen mit jeweils fünf Subgruppen. In der Gruppe „Wirtschaftsleistung“ finden sich u.a. Indikatoren zu den Themen Wirtschaft, Exporte, Investitionen oder Preise. Dem Feld „Effizienz der Verwaltung“ werden Indikatoren hinsichtlich öffentlicher Finanzierung, Institutionen, Steuersystem und Gesetzgebung für Unternehmen hinzugerechnet. Der dritte Bereich umfasst Kennzahlen zur Effizienz für Unternehmen, wie z.B. Arbeitsmarkt, Produktivität und Effizienz sowie Finanzen. Der vierte Bereich „Infrastruktur“ behandelt Indikatoren zu den Themen technologische und wissenschaftliche Infrastruktur, Gesundheit und Bildung.

Der (Global Innovation Index) GII zielt in erster Linie auf die den Innovationsgehalt von Ländern ab. Er zeigt die innovativsten Volkswirtschaften der Welt auf, indem er die Innovationsleistung von 132 Volkswirtschaften in eine Rangfolge bringt und gleichzeitig die Stärken und Schwächen der Innovation aufzeigt. Der Index, der ein möglichst vollständiges Bild der Innovation vermitteln soll, umfasst rund 80 Indikatoren. Diese sind in sieben Themenbereiche kategorisiert: Institutionen, Humankapital und Forschung, Infrastruktur, Marktumfeld, Unternehmerisches Umfeld, Wissens- und Technologieoutput sowie Kreative Leistungen.

Als weitere Quelle wird der Global Talent Competitiveness Index (GTCI) herangezogen. Der jährliche Benchmarking-Bericht misst, wie Länder Talente entwickeln, anziehen und binden. Er stellt eine einzigartige Ressource für Entscheidungsträger dar, um das Bild der globalen Wettbewerbsfähigkeit von Talenten zu verstehen und Strategien zu entwickeln, um ihre Volkswirtschaften zu fördern. Der Bericht analysiert 69 Indikatoren in sechs Themenbereichen: „Aktivieren“, „Anziehen“, „Wachsen“, „Beibehalten“, „Berufliche und technische Kompetenzen“ sowie „Globale Wissenskompetenzen“. Insgesamt werden 134 Länder untersucht.

Auswahl der für die Automotive Zulieferindustrie relevanten Indikatoren und eines Ländersamples als Vergleichsbasis

Im Rahmen von n=20 ausgewählten Expertenmeinungen von Stakeholdern der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs (inkl. Unternehmensvertreter) wurde im Jahr 2013 für den heimischen Standort seitens des IWI ein qualitatives Themenprofil aufgespannt. Von der Indikatorliste des damaligen Global Competitiveness Report 2012–2013 des WEF wurden in diesem Sinne jene Standortindikatoren ausgewählt, die sehr wichtig für die Automotive Zulieferindustrie sind. D.h. hier sind jene Indikatoren berücksichtigt, die laut Durchschnittsbewertung der Experten einen Wert von kleiner gleich 1,5 erreichen; Bewertungsschema: 1=sehr wichtiger, 2=wichtiger bzw. 3=weniger wichtiger Standortfaktor für die Automotive Zulieferindustrie. Die aufgrund des angeführten Auswahlverfahrens erbrachten Indikatoren wurden einem abschließenden Datencleaning unterzogen und das finale Indikatorset gebildet.

Neben der Selektierung bestimmter – für die Automotive Zulieferindustrie relevanter – Indikatoren wurden nicht alle Länder des GCR berücksichtigt (Orientierung nicht am Durchschnitt, sondern an den Besten). Um in das Ländersample der vorliegenden Studie aufgenommen zu werden, muss das jeweilige Land mindestens zwei der folgenden drei Bedingungen erfüllen: eine TOP 3 Nennung im GCI (bei einem der berücksichtigten Indikatoren), ein TOP-40 Handelspartner von Österreich, eine TOP Automotive Nation (berücksichtigt sind hierbei Beschäftigte, Umsatz, Exporte etc.). Das aus diesem Eliminierungsprozess ausgewählte Ländersample (auf Basis des ausgewählten Indikatorsets) wurde vor diesem Hintergrund auf Plausibilität überprüft und gegebenenfalls, um für die Automotive Industrie wichtige Staaten, bereinigt/ergänzt. Es ist beabsichtigt, dass die Datenbasis sowohl Staaten mit besonders hoher Bedeutung für die Automotive Industrie als auch Länder, die zum Spitzenfeld in Standortrankings zählen, enthält. Summa summarum werden 26 Nationen in die Analyse mit aufgenommen.

Tab. 5: Das ausgewählte Ländersample: 26 Nationen

Australien (AU)	Rumänien (RO)
Belgien (BE)	Schweden (SE)
Bulgarien (BG)	Schweiz (CH)
China (CN)	Singapur (SG)
Deutschland (DE)	Slowakei (SK)
Finnland (FI)	Slowenien (SL)
Frankreich (FR)	Spanien (ES)
Indien (IN)	Südafrika (ZA)
Italien (IT)	Tschechien (CZ)
Japan (JP)	Ungarn (HU)
Kanada (CA)	Vereinigte Arab. Emirate (AE)
Niederlande (NL)	Vereinigte Staaten (US)
Österreich (AT)	Vereinigtes Königreich (UK)

Quelle: IWI (2025)

Dynamische Analyse:

Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer

Auf Basis der prozentuellen Abstände Österreichs zum durchschnittlichen TOP-3-Wert hinsichtlich des jeweiligen Indikators (Ländersample: 26 Nationen) und der Rankingpositionen Österreichs der jeweiligen Indikatoren wird für die Jahre 2020 bis 2023 quantitativ dargelegt, wie sich der Standort Österreich in diesem Zeitraum verändert. Dabei werden die prozentuellen Abstände der Automotiven Profileigenschaften¹⁴ bzw. die invertierten Rankingpositionen Österreichs¹⁵ der 28 Indikatoren zu einem Gesamtwert aufsummiert, bezeichnet sodann als Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft (WM) bzw. als Automotiver Standortbarometer (siehe Kapitel II. der vorliegenden Studie). Durch die Berücksichtigung mehrerer Jahre kann eine Aussage hinsichtlich der Veränderung der Qualität des Automotiven Standorts in Österreich getätigt werden. Dieser aufsummierte Wert kann, gegebenenfalls analog aber immer in neuer Relation für ein ausgewähltes Ländersample, errechnet werden, um Österreich in ein international vergleichbares Automotives Standortranking einzupassen. Diesbezüglich wurden zwei Modell-Mutationen berechnet, wobei bei der Modell-Mutation I nur die EU-Länder des 26 Nationen umfassenden Samples in die Analyse aufgenommen wurden (insgesamt 15 Länder) und in der Modell-Mutation II nur die 4 Länder Österreich, Deutschland, Schweiz sowie Vereinigtes Königreich.

14 Es werden die einzelnen prozentuellen Abstände Österreichs vom TOP-Ländersample für die Indikatoren aufsummiert; D.h. der Wert entspricht der Summe der prozentuellen Abweichungen gegenüber den jeweiligen TOP-3-Ländern der 30 Indikatoren.

15 Summe der invertierten Rankings der Indikatoren auf Basis des ausgewählten Ländersamples. Invertierte Rankingpositionen bedeutet, dass das TOP-Land die höchste Punkteanzahl bekommt.