

AUTOMOTIVE ZULIEFERINDUSTRIE ALS EXPORTERFOLG – IN ZEITEN DES WANDELS

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie als zentraler Bestandteil der globalen Fahrzeugproduktion



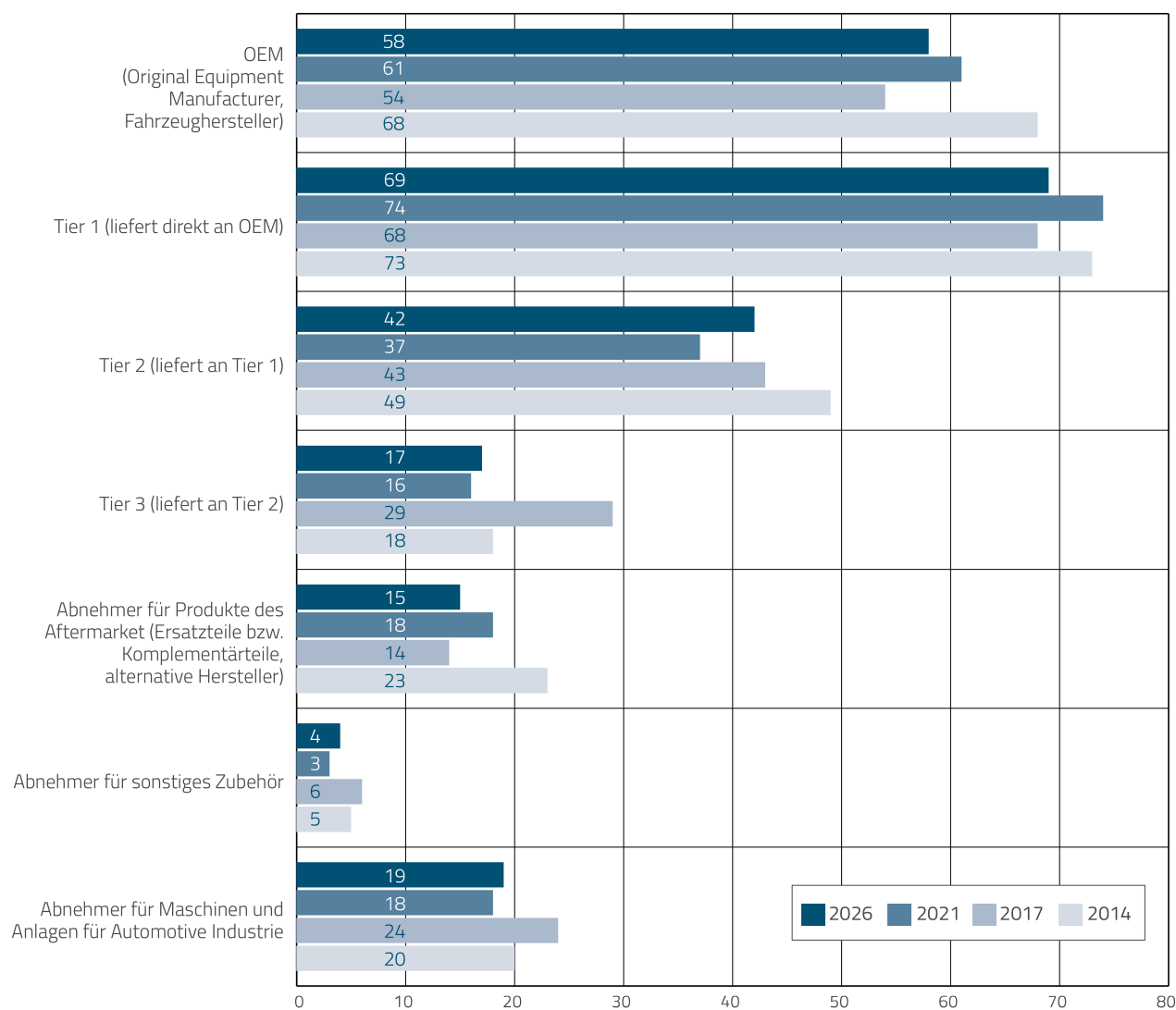
Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2025	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges.wirts. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	26.874	9.810	8.914	45.597	(-)	1,70
Produktionswert (in Mio. EUR)	23.654	8.635	7.846	40.135	4,13 %	1,70
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	7.503	4.003	4.701	16.207	3,53 %	2,16
Beschäftigungsverhältnisse	73.868	49.346	59.978	183.192	3,62 %	2,48
Vollzeitäquivalente	69.328	41.309	46.044	156.681	3,73 %	2,26
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.291	2.209	2.296	8.796	3,36 %	2,05
Bruttolöhne und -gehälter (in Mio. EUR)	3.607	1.837	1.914	7.358	3,39 %	2,04

.Quelle: IWI (2026) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2022, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2025,

Position von Kunden der Automotiven Zulieferer

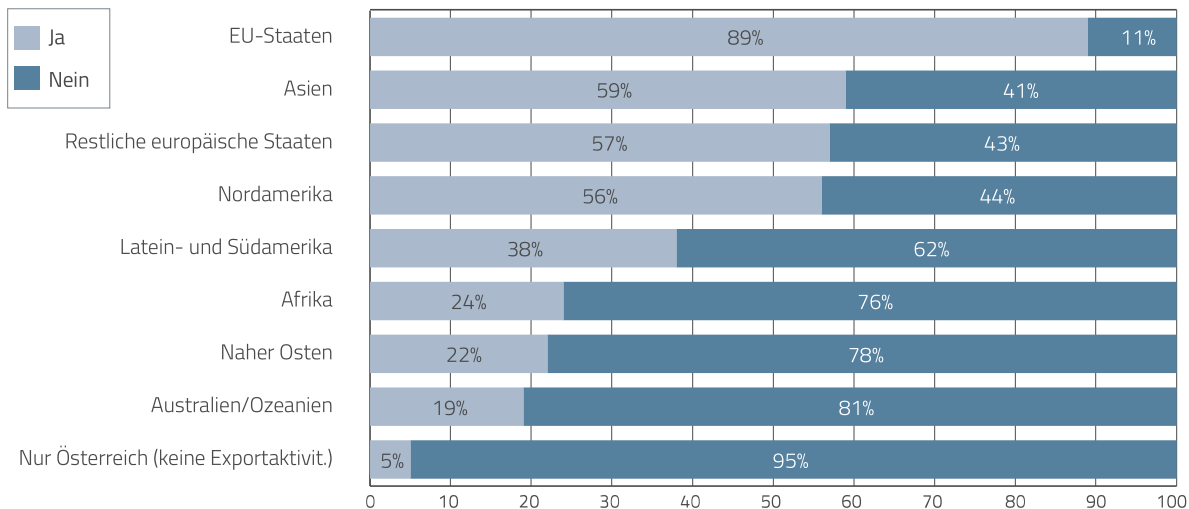
Angaben in Prozent



Anm. 1: n=48; Mehrfachnennungen möglich.

Anm. 2: Vorgängererhebung: n=38 (2021); n=113 (2017); n=111 (2014); Quelle: IWI (2026)

Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer



Anm.: n=66; Mehrfachnennungen möglich. Rundungsdifferenzen möglich.; Quelle: IWI (2026)

IMPRESSUM



Über die Ausgabe:

Diese Broschüre basiert auf der IWI-Studie „Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – in Zeiten der Krise“.

Die vorliegende Ausgabe bietet Zahlen und Auswertungen zur volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie und zeigt die aktuelle Entwicklung und die globale Kundenstruktur sowie die Bereiche in denen die Automotiven Zulieferer tätig sind.

Auftraggeber:

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

Autoren:

FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER
Mag. Philipp BRUNNER
Peter LUPTÁČIK
Alexander ZENKER
Industriewissenschaftliches Institut
A-1050 Wien, Mittersteig 10/4
schneider@iwi.ac.at

Kooperationspartner:

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

Produktion:

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

Design, Satz und Layout:

Grapple

Druck:

Print Alliance HAV Produktions GmbH, A-2540
Bad Vöslau

Copyright Cover: Adobe Stock



DIE ÖSTERREICHISCHE AUTOMOTIVE ZULIEFERINDUSTRIE IST EIN UNVERZICHTBARER BESTANDTEIL UNSERES INDUSTRIESTANDORTS

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie ist ein bedeutender heimischer Wirtschaftssektor und ein zentraler Bestandteil der globalen Fahrzeugproduktion. Sie ist ein starker Motor für Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstand in Österreich. Rund 900 Unternehmen lösten im Jahr 2025 gesamtwirtschaftlich einen Umsatz von 45,6 Mrd. Euro aus und sichern 183.200 Arbeitsplätze. Mit ihrer ausgeprägten Exportorientierung sind die Unternehmen eng mit den internationalen Märkten verbunden und Impulsgeber für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts.

Doch die Rahmenbedingungen haben sich grundlegend verändert. Die internationale Automobilindustrie befindet sich inmitten einer tiefgreifenden Transformation. Der Übergang zur E-Mobilität, neue technologische Entwicklungen und ein zunehmend intensiver grenzüberschreitender Wettbewerb stellen die Unternehmen vor große Herausforderungen. Gleichzeitig belasten die Absatz- und Ertragsprobleme europäischer Automobilhersteller die gesamte Wertschöpfungskette. Die Verschiebung globaler Marktanteile in den asiatischen Raum sowie die Entwicklungen am deutschen Automobilstandort bleiben für Österreich nicht ohne Folgen. Die vorliegende

Studie nimmt diese Entwicklungen zum Anlass, die aktuelle volkswirtschaftliche Bedeutung und Situation der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie näher zu beleuchten. Ein besonderer Fokus liegt auf ihren Exportaktivitäten und internationalen Kundenstrukturen.

Für Österreich gilt es, die richtigen Weichen zu stellen. Denn die Wettbewerbsfähigkeit der Automotiven Zulieferindustrie ist ein wesentlicher Faktor für unseren Wirtschafts- und Industriestandort. Diese Studie soll dazu beitragen, Entwicklungen sichtbar zu machen, den wirtschaftspolitischen Dialog zu stärken und konkrete Handlungsfelder für eine erfolgreiche Zukunft aufzuzeigen.

FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. Schneider
Leiter des Industriewissenschaftliches
Instituts (IWI)



DIE AUTOMOTIVE ZULIEFERINDUSTRIE BRAUCHT EINEN STANDORT, AN DEM SIE AUCH KÜNFTIG ERFOLGREICH WACHSEN KANN

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie ist ein zentraler Bestandteil des Wirtschaftsstandorts Österreich. Rund 900 Unternehmen lösen einen gesamtwirtschaftlichen Umsatz von 45,6 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von 16,2 Milliarden Euro aus. Damit sichern sie rund 183.200 Beschäftigungsverhältnisse. Mit einer nach Automotive-Umsatz gewichteten Exportquote von rund 94 Prozent sind unsere Unternehmen tief global vernetzt.

Doch diese Stärke ist unter Druck. Die Krise der europäischen Automobilindustrie ist in Österreich angekommen. 2025 sank der Automotive-Umsatz um 5,4 Prozent, die Zahl der Beschäftigten um mehr als 3.000. Für 2026 erwartet die Studie einen weiteren Rückgang. Besonders die schwache Entwicklung Deutschlands, die wachsende Konkurrenz aus China und der internationale Wettbewerbsdruck treffen den Standort.

Unsere Unternehmen reagieren. Sie diversifizieren, erschließen neue Märkte und entwickeln ihre Kompetenzen weiter. Gleichzeitig verläuft die Transformation nicht geradlinig: Mehr als 80 Prozent erwarten auch einen Mix unterschiedlicher Antriebsarten. Knapp 70 Prozent sehen die Transformation zur E-Mobilität langsamer und wechsellvoller als erwartet. Digitalisierung und

Künstliche Intelligenz werden als entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit gesehen.

Jetzt geht es darum, diese Anpassungsfähigkeit nicht durch Standortnachteile auszubremsen. Neun von zehn Unternehmen sehen regulatorischen Aufwand als Belastung; knapp 80 Prozent nennen den Fachkräftemangel als Problem. Österreich braucht verlässliche Rahmenbedingungen, wettbewerbsfähige Energie- und Arbeitskosten, weniger Bürokratie sowie Anreize für Forschung und Investitionen.

Die Automotive Zulieferindustrie hat ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit bewiesen. Jetzt braucht sie einen Standort, an dem sie auch künftig erfolgreich wachsen und Wertschöpfung in Österreich sichern kann.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, flowing letters.

Dipl.-Ing. Dietmar Schäfer
Vorsitzender der ARGE Automotive
Zulieferindustrie

UNTER DRUCK: ZULIEFERER STEMMEN SICH GEGEN DIE KRISEN



Während Umsatz und Beschäftigung weiter sinken, beweisen Österreichs Zulieferer im Ausland Stehvermögen. Bis 2028 erwarten sie ein Exportplus von rund zehn Prozent.

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie steckt in einer der tiefsten strukturellen Krisen der jüngeren Wirtschaftsgeschichte. Der Umstieg auf Elektromobilität, der härtere internationale Wettbewerb, die Verschiebung von Marktanteilen nach China und die Absatz- und Ertragskrise vieler europäischer Autohersteller, allen voran in Deutschland, treffen den heimischen Standort direkt. Das Industriewissenschaftliche Institut (IWI) hat im Auftrag der ARGE Automotive Zulieferindustrie die Lage der Branche erneut untersucht. Neben einer volkswirtschaftlichen Input-Output-Analyse wurden die 905 heimischen Zulieferbetriebe befragt, die eingelangten Antworten decken rund ein Drittel des Branchenumsatzes ab. Umsatz und Beschäftigung sinken weiter, im Export halten sich die Unternehmen dagegen vergleichsweise gut.

Umsatz real liegt ein Fünftel unter dem Niveau von 2019

2025 sank der direkte Umsatz der Branche um 5,4 Prozent auf 26,87 Milliarden Euro, real um 5,5 Prozent. Bereits 2024 hatte er um 9,2 Prozent nachgegeben. Die Zahl der Beschäftigten ging um mehr als 3.000 auf rund 73.900 zurück, ein Minus von 4,0 Prozent und damit mehr als im Jahr davor. Rechnet man das Fremdpersonal ein, gingen im Vorjahresvergleich sogar mehr als 3.900 Stellen verloren. Gegenüber 2019 fehlen der Branche rund 7.800 Arbeitsplätze. Für 2026 erwartet das IWI keine Trendwende. Mehrere Unternehmen haben Insolvenz angemeldet oder Werksschließungen und Stellenabbau angekündigt. Die Prognose liegt bei 70.700 bis 72.300 Beschäftigten und einem Umsatz zwischen 25,5 und 26,4 Milliarden Euro.

Foto: Adobe Stock

Ein Job in der Branche sichert 1,5 weitere in Österreich

Gesamtwirtschaftlich hängen an den Zulieferern 45,6 Milliarden Euro Umsatz, 16,21 Milliarden Euro Wertschöpfung und rund 183.200 Arbeitsplätze. Das sind 3,6 Prozent aller Beschäftigungsverhältnisse in Österreich. Jeder Euro Wertschöpfung in der Branche löst in Österreich insgesamt 2,16 Euro aus, jeder Arbeitsplatz sichert rechnerisch knapp eineinhalb weitere. An Steuern und Sozialbeiträgen löst die Branche insgesamt 4,78 Milliarden Euro aus. Am stärksten profitieren davon das Grundstücks- und Wohnungswesen, der Großhandel sowie Forschung und Entwicklung.

Zulieferer erzielen den Großteil ihres Umsatzes im Ausland

Nur fünf Prozent der Befragten verkaufen ausschließlich in Österreich, mehr als die Hälfte erzielt über 80 Prozent ihres Umsatzes im Ausland. Gewichtet nach automotivem Umsatz liegt die Exportquote der Befragten bei rund 94 Prozent. 2025 stiegen die Exporte im Schnitt um knapp drei Prozent. Für die kommenden drei Jahre rechnen die Unternehmen mit einem Plus von rund zehn Prozent. Mittel- und Großbetriebe sind dabei deutlich optimistischer als Kleinunternehmen, von denen jedes zweite einen Rückgang erwartet. Wichtigster Kundenmarkt bleibt mit großem Abstand Deutsch-

land vor China und den USA. Lateinamerika hat an Bedeutung gewonnen, knapp 40 Prozent der Unternehmen liefern dorthin, vor allem nach Mexiko und Brasilien. Gut ein Drittel investiert zudem direkt im Ausland.

Geschäft abseits des Autos gesucht

Immer mehr Betriebe übertragen ihre Kernkompetenzen auf Non-Automotive-Sektoren, um weniger von den großen Fahrzeugherstellern abhängig zu sein. Für knapp zwei Drittel entscheidet die Nachfrage nach E-Mobilität bereits über den Geschäftserfolg mit. Derzeit hängt rund ein Drittel des automotiven Umsatzes mit E-Mobilität zusammen, in drei Jahren sollen es über 40 Prozent sein. Mehr als 80 Prozent der Befragten gehen dennoch davon aus, dass auch in den nächsten Jahren verschiedene Antriebsarten nebeneinander bestehen.

Sorgen bereiten vor allem geopolitische Konflikte, die nahezu alle Unternehmen als Risiko für ihre Lieferketten sehen. Neun von zehn klagen über den wachsenden regulatorischen Aufwand, gut drei Viertel über fehlende Fachkräfte. Fast einhellig ist auch die Meinung, dass jetzt in Digitalisierung und Künstliche Intelligenz investiert werden muss. Die ARGE Automotive Zulieferindustrie fordert daher von der Politik, Bürokratie abzubauen und die Kosten am Standort auf ein international konkurrenzfähiges Niveau zu bringen.

Exportentwicklung in den folgenden drei Jahren (nach Größenklassen)

	n=	positiv	neutral	negativ	MW
In den folgenden drei Jahren					
Basis	46	46 %	39 %	15 %	10,33
Großunternehmen	15	53 %	47 %	0 %	15,33
Mittelunternehmen	17	59 %	35 %	6 %	20,59
Kleinunternehmen	8	38 %	25 %	38 %	4,38
Kleinstunternehmen	6	0 %	50 %	50 %	-23,33

Quelle: IWI (2026)

In den folgenden drei Jahren sollen die Exportaktivitäten gemäß Einschätzung der befragten Unternehmen im Vergleich zum Jahr 2025 in Summe um rund 10 % steigen.

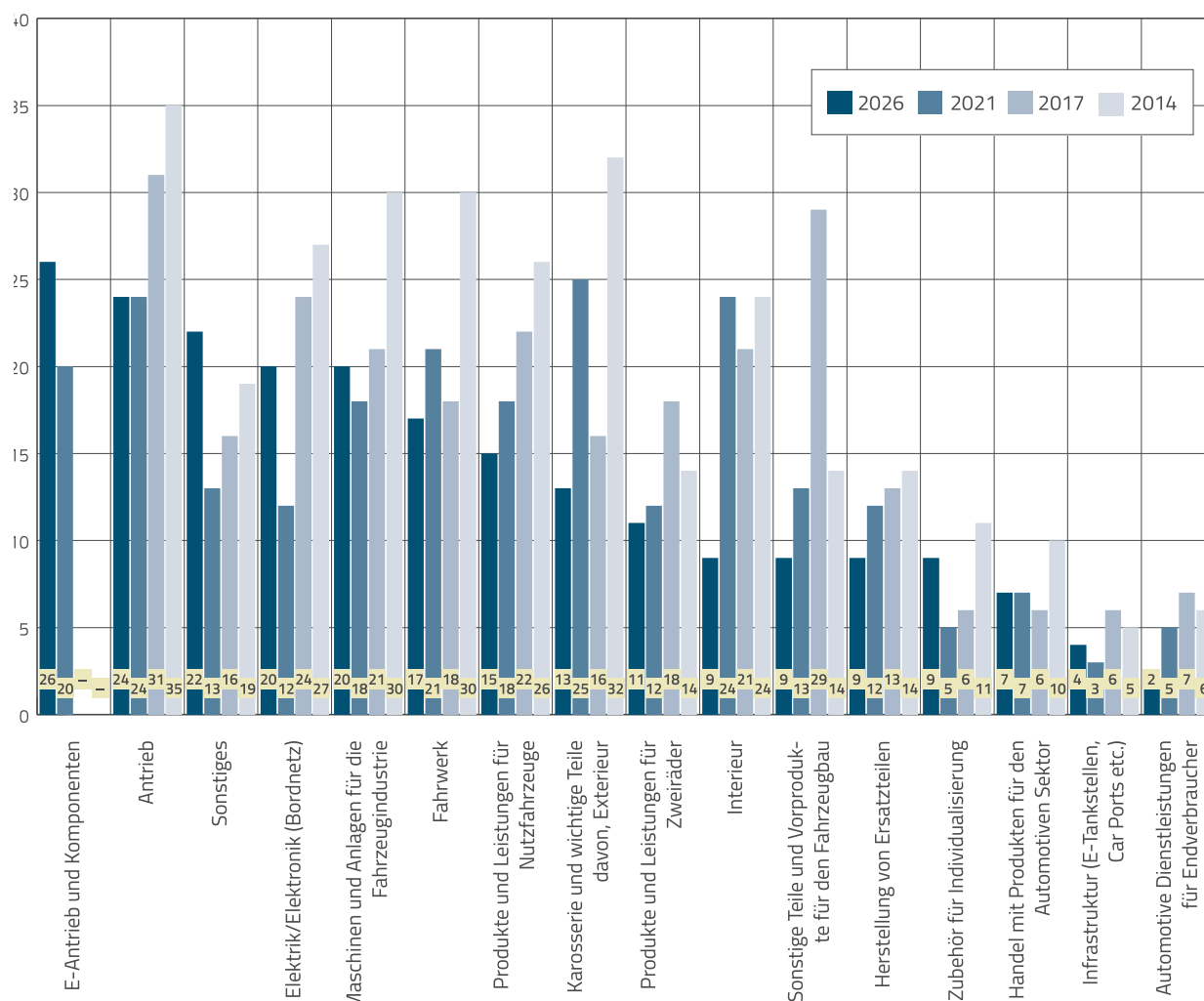
BEREICHE DES AUTOMOTIVEN SEKTORS

Die Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer vom Großbetrieb bis zum Kleinunternehmen.

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie umfasst Unternehmen unterschiedlichster Größen, die in den verschiedensten Tätigkeitsfeldern aktiv sind. Überdurchschnittlich oft sind große Unternehmen vor allem im Maschinen- und Anlagenbereich für die Fahrzeugindustrie bzw. im Bereich Elektrik und Elektronik und stark im Bereich Antrieb (aber auch E-Antrieb und Komponenten) vertreten. Im KMU-Sektor sind die Mittelunternehmen überdurchschnittlich häufig

im Bereich Antrieb insbesondere im E-Antrieb und entsprechenden Komponenten sowie im Exterieur- und Interieur-Bereich tätig. Kleinunternehmen setzen sich verhältnismäßig oft mit spezialisierten Tätigkeiten auseinander, die im Bereich IoT, RFID, Sensoren & Messtechnik etc. bewegen. Automotive Kleinunternehmen sind im Automotiven Sektor überdurchschnittlich im Zubehörbereich für Individualisierung bzw. auch im Zweiradbereich und in den Bereichen im Antrieb/E-Antrieb tätig.

Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer im Zeitvergleich (Angaben in Prozent)



Anm.: n=46, Mehrfachnennungen möglich; Quelle: IWI (2026).

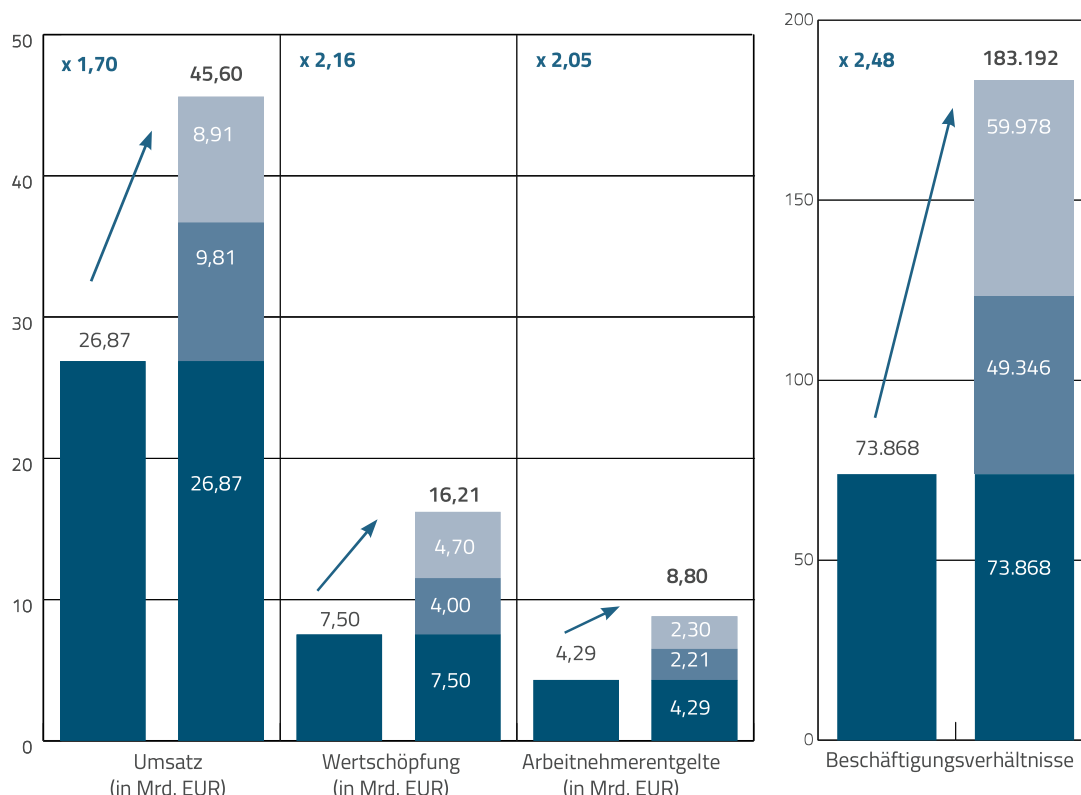
VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

Die gesamtwirtschaftlich stimulierte Wertschöpfung beträgt in Summe 16,21 Mrd. EUR, davon lassen sich direkt 7,50 Mrd. EUR auf die Automotiven Zulieferer zurückführen.

Für das Referenzjahr 2025 geht aus der gesamtwirtschaftlichen Modellhochrechnung des IWI hervor, dass die Automotive Zulieferindustrie einen gesamtwirtschaftlichen Umsatz in Höhe von 45,60 Mrd. EUR in der österreichischen Volkswirtschaft auslöst. Direkt erwirtschaftet die Automotive Zulieferindustrie in Österreich einen Umsatz von 26,87 Mrd. EUR, indirekt werden durch Vorleistungsbezüge Umsätze in Höhe von 9,81 Mrd. EUR sowie induziert durch Konsum- und Investitionseffekte 8,91 Mrd. EUR in der heimischen Volkswirtschaft bedingt (-5,4 % gegenüber 2024: 28,42 Mrd. EUR). **Beschäftigungseffekte:** Insgesamt werden in der österreichischen Volkswirtschaft rund 183.192

Arbeitsplätze durch den laufenden Betrieb im Jahr 2025 abgesichert. Direkt sind rund 73.900 Beschäftigte in der Automotiven Zulieferindustrie tätig (ohne Fremdpersonal), womit man sich unterhalb des Beschäftigtenniveaus des Jahres 2024 (rd. 76.900 Beschäftigte) bewegt. Indirekt werden im Zuge von Vorleistungsverflechtungen rund 49.300 Beschäftigungsverhältnisse in der heimischen Wirtschaft abgesichert, weitere rund 60.000 Arbeitsplätze über induzierte bzw. Konsum- und Investitionseffekte. Umgerechnet in Vollzeitäquivalente (VZÄ) werden durch die Automotive Zulieferindustrie insgesamt rund 156.700 VZÄ abgesichert. (Direkt rund 69.300 VZÄ, Indirekt rd. 41.300 VZÄ, induziert rd. 46.000 VZÄ).

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025



Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabellen 2022. Output-zu-Output-Modell des IWI. Direkte Beschäftigungsverhältnisse werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolge dessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse. Quelle: IWI (2026) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2022, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2025.

AKTUELLE ENTWICKLUNG

Die Automotive Zulieferindustrie ist stark exportorientiert und eng in die europäischen Wertschöpfungsnetzwerke eingebunden. Der Sektor ist daher unmittelbar von der Entwicklung der internationalen Automobilmärkte und den strategischen Entscheidungen der großen Fahrzeughersteller betroffen.

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie blickt auf bewegte Jahre zurück. Die vom IWI quantifizierten Automotiven Indizes zeigen die Entwicklung der Branche seit dem Jahr 2005 und machen deutlich, wie stark die Unternehmen auf konjunkturelle Schwankungen, Krisen und Veränderungen auf den internationalen Märkten reagieren. Nach dem Einbruch infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 setzte ab 2010 eine langanhaltende Erholungsphase ein. Bis 2019 stiegen die Umsätze kontinuierlich. Dann brachte die Coronakrise einen neuerlichen, deutlichen Rückschlag.

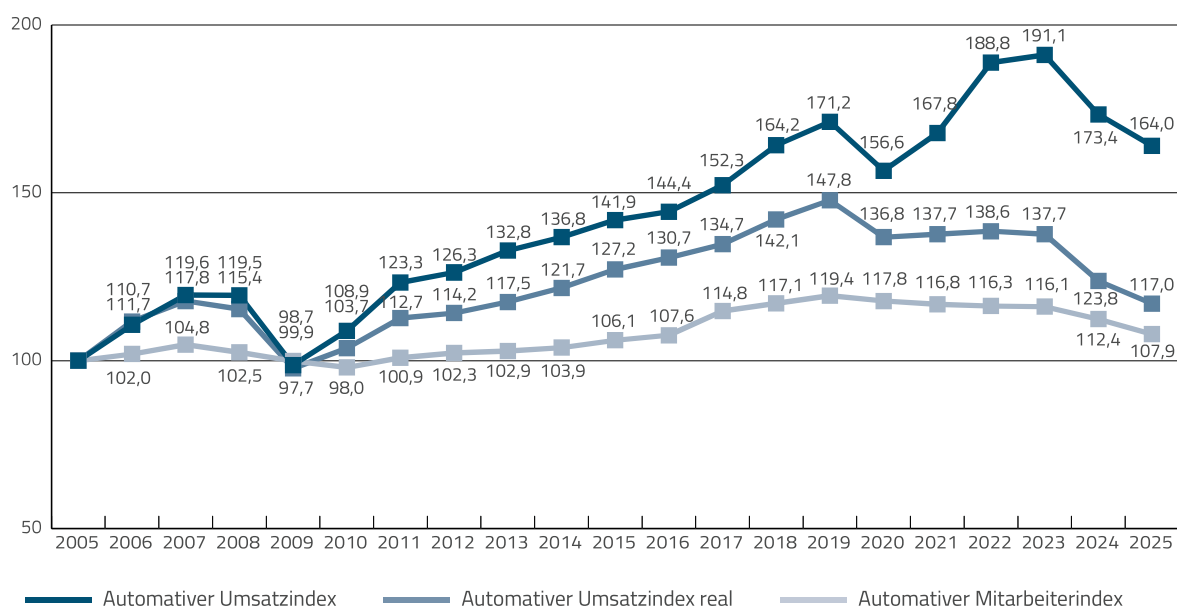
Im Jahr 2020 sank der nominelle Umsatz der Automotiven Zulieferindustrie um 8,5 % auf 25,65 Mrd. EUR, nachdem 2019 noch 28,05 Mrd. EUR erreicht worden waren. Der Automotive Umsatzindex fiel damit innerhalb eines Jahres um 14,6 Prozentpunkte. Verantwortlich waren nicht nur

die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie in Österreich. Auch die wichtigsten Exportmärkte der heimischen Zulieferindustrie, darunter Italien, Deutschland, die USA und China, waren massiv betroffen. Für die stark exportorientierte Branche bedeutete dies einen erheblichen Nachfragerückgang. Gleichzeitig belasteten wiederholte Unterbrechungen internationaler Liefer- und Wertschöpfungsketten die Unternehmen zusätzlich.

Entwicklung nach der Pandemie

Auf den pandemiebedingten Einbruch folgte allerdings eine rasche Erholung. Bereits 2021 stieg der nominelle Umsatz wieder deutlich und erreichte mit 27,49 Mrd. EUR nahezu das Niveau des Jahres 2019. 2022 setzte sich die positive Entwicklung fort: Das Umsatzvolumen kletterte auf 30,93 Mrd. EUR. Der Automotive Umsatzindex lag

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



Quelle: IWI-Wirtschaftskammer

damit um 32,3 Prozentpunkte über dem Niveau des Jahres 2020 und um 17,6 Prozentpunkte über jenem des Jahres 2019.

Der Blick auf die nominellen Werte allein vermittelt jedoch ein zu positives Bild. Ein wesentlicher Teil des Umsatzwachstums ist auf die hohe Inflation und die damit verbundenen Preissteigerungen zurückzuführen. Der Erzeugerpreisindex für die Herstellung von Waren erhöhte sich in den Jahren 2021 und 2022 um durchschnittlich 6,4 % beziehungsweise 11,8 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Vor allem die stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise trieben die Kosten nach oben. Im Jahr 2022 verstärkte sich die Preisdynamik infolge des Ukrainekriegs nochmals.

Die Entwicklung der realen Umsätze zeigt deshalb deutlich, dass die Erholung der Branche wesentlich schwächer ausfiel, als es die nominellen Zahlen vermuten lassen. In den Jahren 2021 und 2022 stiegen die realen Umsätze kaum. Insgesamt ergibt sich für diesen Zeitraum lediglich eine Umsatzindexentwicklung von 1,8 Prozentpunkten. 2023 setzte bereits eine leichte reale Abschwächung ein: Der reale Umsatzindex ging um 0,9 Prozentpunkte zurück. Gleichzeitig stieg der nominelle Umsatzindex noch um 2,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

Spätestens 2024 wurde sichtbar, wie stark die seit 2023 anhaltende konjunkturelle Abschwächung die Branche erreicht hatte. Der nominelle Umsatz sank gegenüber dem Vorjahr um 9,2 %, der Umsatzindex gab um 17,7 Prozentpunkte nach. Noch ungünstiger entwickelte sich der reale Umsatz: Er verringerte sich um 10,1 %, während der reale Umsatzindex um 13,9 Prozentpunkte sank. Damit setzte sich der Abwärtstrend auch 2025 fort. Der nominelle Umsatz ging im Vorjahresvergleich um 5,4 % zurück, der Umsatzindex sank um 9,4 Prozentpunkte. Real fiel der Rückgang mit 5,5 % erneut etwas stärker aus; der reale Umsatzindex verringerte sich um 6,8 Prozentpunkte.

Automotiver Mitarbeiterindex

Die Umsatzentwicklung spiegelt sich zunehmend auch am Arbeitsmarkt wider. Bei der Betrachtung des Automotiven Mitarbeiterindex inklusive Fremdpersonal zeigt sich, dass Unternehmen in Krisenzeiten bzw. bei einer schwachen Konjunktur- und Auftragslage zunächst versuchen, ihr Stammpersonal möglichst lange zu halten. Häufig wird deshalb zuerst der Einsatz von Fremdpersonal reduziert. Dies führt zu einer volatileren Entwicklung der gesamten Beschäftigung,

Für 2019 kann unter Berücksichtigung des Fremdpersonals von rund 87.900 Mitarbeiter:innen in der Automotiven Zulieferindustrie ausgegangen werden. Mit Beginn der Coronakrise ging die Beschäftigung um 3,6 % zurück. Damit fiel der Rückgang stärker aus als bei alleiniger Betrachtung des Eigenpersonals, bei dem ein Minus von 1,4 % verzeichnet wurde.

Im Folgejahr zeigte sich die unterschiedliche Dynamik besonders deutlich. Während das Eigenpersonal tendenziell stabil gehalten wurde beziehungsweise nur leicht zurückging, nahm die Zahl des Fremdpersonals wieder leicht zu – um 0,5 %. Die Unternehmen reagierten damit offenbar flexibel auf die sich verändernde Auftragslage, ohne den Personalstand insgesamt unmittelbar stark auszuweiten oder abzubauen.

2024 kam es schließlich zu einem deutlichen Beschäftigungseinbruch. Unter Berücksichtigung von Eigen- und Fremdpersonal verringerte sich die Zahl der Beschäftigten gegenüber 2023 um rund 5.000 Arbeitsplätze beziehungsweise 5,8 %. Damit erreichte die konjunkturelle Schwächephase auch den Arbeitsmarkt der Zulieferindustrie mit voller Wucht. 2025 setzte sich diese Entwicklung fort. Aufgrund der anhaltend schwierigen Konjunktur und der schwachen Nachfrage mussten mehr als 3.900 weitere Stellen abgebaut werden. Das entspricht einem Rückgang von 4,9 %.

Globale Kundenstruktur

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie bleibt stark auf internationale Märkte ausgerichtet. Mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen erzielt über 80 % ihres Gesamtumsatzes im Ausland.

Die Befragungsgruppe weist eine durchschnittliche Exportquote von über 70 % auf. Der Median liegt sogar bei 84 %. Wird die Exportquote nach den Automotive-Umsätzen gewichtet, ergibt sich für das Untersuchungssample eine Quote von rund 94 %. Die Entwicklung der Exportaktivitäten im Jahr 2025 zeigt ein heterogenes Bild. Bei jeweils rund einem Drittel der befragten Unternehmen sind die Exporte gestiegen, gesunken oder unverändert geblieben. Von einer einheitlichen Entwicklung kann somit keine Rede sein. Die Unternehmen reagieren vielmehr unterschiedlich auf das derzeit anspruchsvolle internationale Marktumfeld.

Der Blick nach vorne fällt allerdings deutlich optimistischer aus. Für die kommenden drei Jahre rechnet knapp die Hälfte der Befragten, konkret 46 %, mit einer Steigerung der Exporte. Circa 40 % erwarten, dass die Exportaktivitäten unverändert bleiben. Lediglich 15 % gehen von einer Abnahme aus. Nur 2 % erwarten einen starken Rückgang. Trotz der gegenwärtigen Herausforderungen überwiegt damit bei den heimischen Automotive Zulieferern die Erwartung einer stabilen bis positiven Entwicklung auf den internationalen Märkten.

Bereits die Exportentwicklung im Jahr 2025 fällt leicht positiv aus. Die Unternehmen beziffern die durchschnittliche Steigerung mit knapp 3 %. Getragen wird diese Entwicklung vor allem von Großunternehmen. Innerhalb der Gruppe der KMU sind insbesondere Kleinunternehmen für die positive Dynamik verantwortlich. Das zeigt, dass auch kleinere Betriebe ihre Position auf Auslandsmärkten behaupten und ihre Exportaktivitäten ausweiten können.

Für die folgenden drei Jahre erwarten die befragten Unternehmen insgesamt eine weitere Verbesserung. Gegenüber dem Jahr 2025 sollen die Exportaktivitäten in Summe um rund 10 % steigen. Besonders optimistisch sind die Mittelunternehmen: Sie rechnen innerhalb dieser Zeitspanne mit einer Verbesserung um rund 20 %. Auch Großun-

ternehmen blicken zuversichtlich nach vorne und erwarten einen überdurchschnittlichen Anstieg um rd. 15 %. Bei den Kleinunternehmen fällt der Ausblick mit einem moderaten Wachstum von etwa 4 % zurückhaltender aus.

Eine deutlich schwierigere Situation zeigt sich bei den Kleinstunternehmen. Sie sehen sich von der derzeitigen Krisensituation hinsichtlich ihrer Exportaktivitäten am stärksten betroffen. Jedes zweite Unternehmen dieser Gruppe rechnet mit einem Rückgang. Damit wird deutlich, dass die aktuelle Marktunsicherheit nicht alle Unternehmensgrößen in gleichem Maß trifft. Während größere und mittelgroße Zulieferer offenbar über stärkere Ressourcen und breitere internationale Strukturen verfügen, sind kleinere Einheiten stärker von Veränderungen im Marktumfeld betroffen.

Kundenstrukturen

Auch die regionale Struktur der Kunden unterstreicht die internationale Ausrichtung der österreichischen Automotive-Zulieferindustrie. Innerhalb der Europäischen Union bleibt Deutschland mit großem Abstand der wichtigste Kundenmarkt. 92 % der in der EU tätigen Unternehmen nennen Deutschland als Land, in dem sich wichtige Kunden befinden. Dahinter folgen Italien mit 34 %, Frankreich und Spanien mit jeweils 24 % sowie die Slowakei und Tschechien mit jeweils 22 %. Weitere bedeutende Kundenmärkte innerhalb der EU sind Polen mit 20 %, Ungarn mit 18 % und Slowenien mit 12 %.

Auch außerhalb der Europäischen Union verfügt die heimische Zulieferindustrie über eine breite Kundenbasis. Im restlichen Europa kommt der Schweiz mit 34 % eine hohe Bedeutung zu. Es folgen die Türkei mit 31 %, Großbritannien mit 28 % und Serbien mit 22 %. Die Verteilung zeigt, dass die internationalen Geschäftsbeziehungen der österreichischen Automotive-Zulieferer keineswegs ausschließlich auf die klassischen großen europäischen Automobilmärkte

konzentriert sind. Vielmehr bestehen Kundenbeziehungen über eine Vielzahl von Märkten und Regionen hinweg.

In Latein- und Südamerika konzentrieren sich die wichtigsten Kundenmärkte auf Mexiko und Brasilien. Brasilien wird von 38 % der Unternehmen genannt, Mexiko von 48 % der befragten Automotive Zulieferer, die in dieser Großregion tätig sind. Jeweils rund 10 % nennen darüber hinaus unter anderem Argentinien und Chile.

Noch stärker ist die Bedeutung Nordamerikas geprägt. Die Hauptkunden der dort tätigen Unternehmen verteilen sich auf die USA mit 71 % und Kanada mit 23 %. Insbesondere die USA haben sich damit fest als bedeutender Exportmarkt außerhalb Europas etabliert. Für die österreichische Zulieferindustrie ist der nordamerikanische Markt somit ein wichtiger Bestandteil der internationalen Kundenstruktur.

In Asien dominiert weiterhin China. 72 % der in Asien tätigen Unternehmen nennen dort Kunden und damit deutlich mehr als in den weiteren wichtigen asiatischen Märkten. Indien folgt mit 28 %, Japan und Südkorea werden jeweils von 22 % genannt. China bleibt damit für die österreichische Zulieferindustrie der mit Abstand wichtigste Kundenmarkt in Asien.

Stark in die automobilen Produktionsnetzwerke eingebunden

Ein Blick auf die Kunden der Automotiven Zulieferindustrie und deren Position in Automotiven Produktionsnetzwerken zeigt, dass diese zu einem großen Teil dem OEM-Bereich sowie dem Tier 1-Bereich angehören (58 % und 69 %). Daneben zählt der Tier 2-Bereich (42 %) häufig zu den Kunden bzw. Abnehmern der heimischen Automotiven Zulieferer.

Die Analyse der vergangenen Jahre zeigt eine nach wie vor gefestigte Bedeutung von Kunden im oberen Segment der Zulieferpyramide und lediglich geringe Verschiebungen hinsichtlich deren Positionierung.

Betrachtet man die Position der Kunden der heimischen Automotiven Zulieferunternehmen nach Beschäftigungsgrößenklassen sieht man, dass Mittelunternehmen überdurchschnittlich häufig den Tier 1- sowie den Tier 2- Bereich beliefern. Interessant ist, dass gerade auch Klein- und Kleinstunternehmen überdurchschnittlich häufig das obere Segment der Zulieferpyramide zu ihren Kunden zählen. Kleinunternehmen beliefern auch Abnehmer für Maschinen und Anlagen für die Automotive Industrie überdurchschnittlich und erweist sich als vergleichsweise stabil.

Position von Kunden der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen

Position von Kunden der Automotiven Zulieferer	Gesamt	GU	MU	KU	KlstU
Basis	48	20	15	5	8
OEM (Original Equipment Manufacturer, Fahrzeughersteller)	58 %	55 %	53 %	80 %	63 %
Tier 1 (liefert direkt an OEM)	69 %	55 %	87 %	80 %	63 %
Tier 2 (liefert an Tier 1)	42 %	45 %	60 %	40 %	0 %
Tier 3 (liefert an Tier 2)	17 %	20 %	20 %	20 %	0 %
Abnehmer für Produkte des Aftermarket (Ersatzteile bzw. Komplementärteile, alternativer Hersteller)	15 %	20 %	20 %	0 %	0 %
Abnehmer für sonstiges Zubehör	4 %	0 %	7 %	0 %	13 %
Abnehmer für Maschinen u. Anlagen für die Automotive Industrie	19 %	20 %	13 %	40 %	13 %

Quelle: IWI (2026)

ZIELMÄRKTE

Die österreichische automotive Zulieferindustrie ist eng in die globalen Wertschöpfungsnetzwerke eingebunden. Entsprechend vielfältig ist die geografische Verteilung ihrer Zielmärkte.

Gemessen am Automotiven Umsatz der untersuchten Unternehmen wird beinahe die Hälfte der Exporte (48%) in EU-Staaten umgesetzt. 22 % der Exporte fließen nach Nordamerika und etwa 14 % nach Asien. Somit werden etwa 84 % der Automotiven Exportumsätze in diesen drei Wirtschaftsräumen erwirtschaftet.

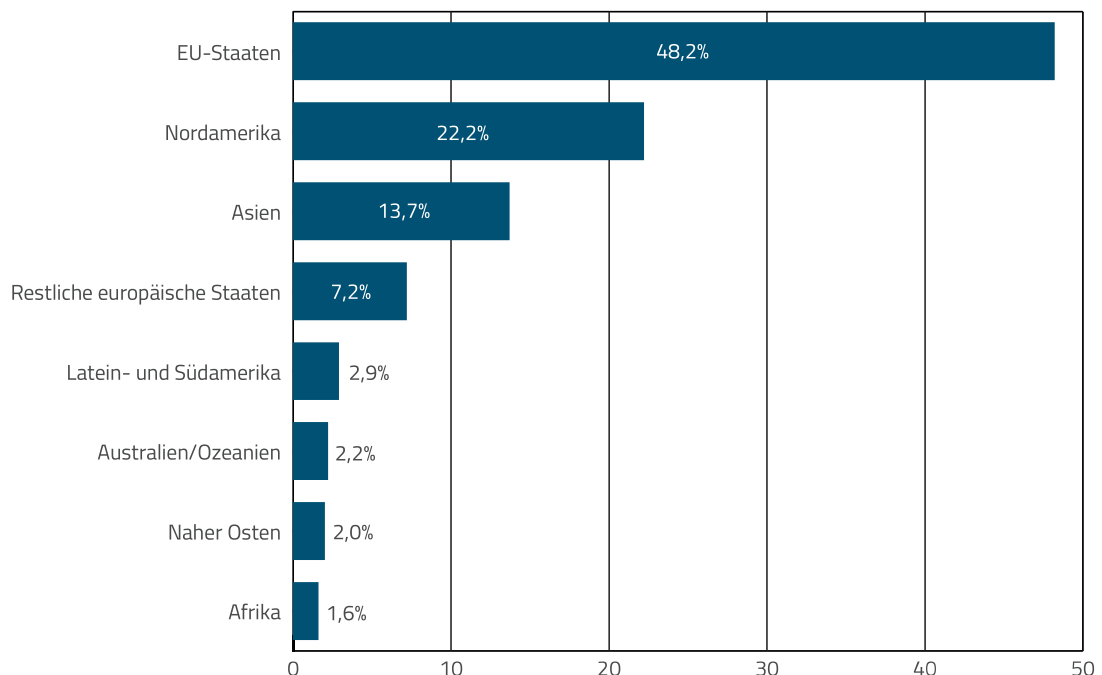
In den einzelnen Wirtschaftsräumen bzw. Absatzmärkten verfolgen die Unternehmen Aktivitäten in unterschiedlicher Intensität. Die Produktion konzentriert sich anteilmäßig nach wie vor auf Europa (52 % der Befragten produzieren u.a. in der EU, 22 % in den restlichen europäischen Ländern). Von hoher Bedeutung und seit dem Jahr 2021 auch ganz leicht angestiegen ist die Bedeutung des asiatischen Raumes (38 %) sowie von Nordamerika (31 %) für Produktionsaktivitäten der heimischen Automotiven Zulieferer.

Die Hälfte der befragten Unternehmen setzt Aktivitäten im F&E-Bereich in Europa (45 % u. a. in den EU-Staaten, 6 % im restlichen Europa). Zahlreiche Unternehmen (22 %) betreiben u.a. auch im Asiatischen Raum F&E (das entspricht einer Verdoppelung des Anteils in dieser Region im Vergleich zum Jahr 2021). Nordamerika hat für die Unternehmen in diesem Zusammenhang eine etwas geringere Bedeutung. 11 % haben hier Aktivitäten im F&E-Bereich – in etwa ein gleich großer Anteil wie 2021.

Einen Vertrieb über eine eigene Tochtergesellschaft im Ausland findet vor allem in u.a. Latein- und Südamerika sowie Asien statt (jeweils rund 38% der Unternehmen nennen eine solche Vertriebsstruktur in diesen Regionen). Jeweils rund ein Drittel vertriebt u.a. in den EU-Staaten, in den restlichen europäischen Staaten, in Nordamerika sowie im nahen Osten über eine eigene Tochter.

Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer nach Automotiven Umsätzen

Angaben in Prozent



Anm.: n=66 (Mehrfachnennungen möglich. Rundungsdifferenzen möglich; Quelle: IWI (2026))

Hauptkunden der Automotiven Zulieferer

Länder, in denen die wichtigsten Hauptkunden angesiedelt sind (Zahl der Nennungen)

Reihung	Land	Nennungen	Reihung	Land	Nennungen
1	Deutschland	46		Großbritannien	9
2	China	23	16	Brasilien	8
3	USA	22	17	Japan	7
4	Italien	17		Kanada	7
5	Frankreich	12		Serbien	7
	Polen	12		Südkorea	7
7	Schweiz	11	21	Slowenien	6
	Slowakei	11	22	Südafrika	5
	Tschechien	11	23	Bosnien / Herzegowina	4
10	Mexiko	10		Marokko	4
	Türkei	10		Mazedonien	4
12	Sonstige (EU)	9		Ukraine	4
	Indien	9		Ver. Arabische Emirate	4
	Ungarn	9	28	–	–

Anm.: Basis: n=63 (Filterfrage) an alle, die Exportieren. Listung erfolgt, sobald die Zahl der Nennungen größer ist als 3. Reihung absteigend nach Anzahl der Nennungen; Sonstige (EU): Rumänien (4), Kroatien (2), Schweden (2), Niederlande (1) ; Quelle: IWI (2026)

Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen

Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer	Gesamt	GU	MU	KU	KIstU
Basis	46	20	14	5	7
E-Antrieb und Komponenten	26 %	25 %	36 %	0 %	29 %
Antrieb	24 %	25 %	29 %	0 %	29 %
Sonstige	22 %	10 %	21 %	80 %	14 %
Elektrik/Elektronik (Bordnetz)	20 %	25 %	21 %	0 %	14 %
Maschinen und Anlagen für die Fahrzeugindustrie	20 %	30 %	7 %	20 %	14 %
Fahrwerk	17 %	15 %	21 %	0 %	29 %
Produkte und Leistungen für Nutzfahrzeuge	15 %	10 %	21 %	0 %	29 %
Karosserie und wichtige Teile davon, Exterieur	13 %	10 %	29 %	0 %	0 %
Produkte und Leistungen für Zweiräder	11 %	5 %	14 %	0 %	29 %
Interieur	9 %	5 %	21 %	0 %	0 %
Zubehör für Individualisierung	9 %	5 %	7 %	0 %	29 %
Sonstige Teile und Vorprodukte für den Fahrzeugbau	9 %	5 %	14 %	0 %	14 %
Herstellung von Ersatzteilen	9 %	15 %	7 %	0 %	0 %
Handel mit Produkten für den Automotiven Sektor	7 %	5 %	7 %	0 %	14 %
Infrastruktur (E-Tankstellen, Car Ports etc.)	4 %	0 %	7 %	0 %	14 %
Automotive Dienstleistungen für Endverbraucher	2 %	0 %	0 %	0 %	14 %

Quelle: IWI (2026)