

Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – in Zeiten der Krise

Berichtsjahr 2026



Wien, September 2026

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

Projektteam:

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

Mag. Philipp BRUNNER

Peter LUPTÁČIK

Alexander ZENKER



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

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	4
1. Einleitung	5
2. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie.....	6
3. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie	11
4. Kernergebnisse der Befragung.....	14
4.1 Struktur der (befragten) Automotiven Zulieferer.....	14
4.2 Kundenstruktur der Automotiven Zulieferer sowie deren Eingebundenheit in Entwicklungsprozesse bei den Kunden.....	20
4.3 Exportentwicklung	22
4.4 Direktinvestitionen im Ausland	23
4.5 Geographische Aktivitäten der Automotiven Zulieferer und ihrer Kunden	24
4.6 Wordrap	28
5. Conclusio	31
Anhang A: Fragebogen.....	33

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1:	Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen.....	6
Abb. 2:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025.....	7
Abb. 3:	Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2025.....	8
Abb. 4:	Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025	9
Abb. 5:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2005 = 100).....	11
Abb. 6:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2019 = 100).....	13
Abb. 7:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex 2026 (2019 = 100).....	13
Abb. 8:	Umsatz- und Beschäftigtenanteil des Automotiven Bereichs der Automotiven Zulieferer .	16
Abb. 9:	Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer im Zeitvergleich	18
Abb. 10:	Anteil des Umsatzes, der mit E-Mobilität in Zusammenhang steht.....	20
Abb. 11:	Position von Kunden der Automotiven Zulieferern	21
Abb. 12:	Entwicklung der Exportaktivitäten der Automotiven Zulieferer (2025 sowie in den kommenden 3 Jahren)	22
Abb. 13:	Direktinvestitionen im Ausland	23
Abb. 14:	Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer	25
Abb. 15:	Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer nach Automotiven Umsätzen.....	25
Abb. 16:	Unternehmensaktivitäten der Automotiven Zulieferer in Großregionen	27
Abb. 17:	Wordrap	29

Tabellenverzeichnis:

Tab. 1:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025.....	10
Tab. 2:	Rücklaufverteilung zur Erhebung der Automotiven Zulieferunternehmen	14
Tab. 3:	Rücklaufstatistik zur Erhebung der Automotiven Zulieferunternehmen	15
Tab. 4:	Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer.....	19
Tab. 5:	Position von Kunden der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen	21
Tab. 6:	Exportentwicklung 2025 (nach Größenklassen).....	22
Tab. 7:	Exportentwicklung in den folgenden drei Jahren (nach Größenklassen).....	23
Tab. 8:	Direktinvestitionen im Ausland nach Beschäftigtengrößenklassen.....	24
Tab. 9:	Geographische Aktivitäten der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen	24
Tab. 10:	Hauptkunden der Automotiven Zulieferer.....	28

1. Einleitung

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie ist ein zentraler Bestandteil der globalen Fahrzeugproduktion und trägt maßgeblich zur heimischen Wirtschaft und zum gesellschaftlichen Wohlstand bei. Insbesondere auch aufgrund hoher Exportquoten setzt sie entscheidende Impulse für Österreichs Wirtschaftswachstum. Aktuell erwirtschaften rund 900 Unternehmen gesamtwirtschaftlich gesehen einen jährlichen Produktionswert von 40,14 Mrd. EUR, was einem gesamtwirtschaftlichen Anteil von über 4% entspricht, und sichert rund 183.200 Beschäftigungsverhältnisse.

Die Automotiven Unternehmen stehen jedoch seit einigen Jahren vor erheblichen Herausforderungen und durchlaufen eine der tiefsten strukturellen Krisen der jüngeren Wirtschaftsgeschichte. Neben der Transformation hin zur Elektromobilität verschärft der zunehmende internationale Wettbewerb sowie die Absatz- und Ertragskrise zahlreicher europäischer Leitmarken den Druck auf die heimischen Zulieferer. Insbesondere die Verschiebung von Marktanteilen nach China und die Krise in Deutschland schlägt auch massiv auf den österreichischen Standort durch.

Die vorliegende Studie betrachtet die aktuelle volkswirtschaftliche Situation der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich und präsentiert die Ergebnisse einer Kurzbefragung zur aktuellen Situation der heimischen Unternehmen. Dabei stehen vor allem die Exporttätigkeiten und Kundenstrukturen auf globalen Märkten im Mittelpunkt der Betrachtung. Ebenso wird die Abhängigkeit der Unternehmen vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität betrachtet.

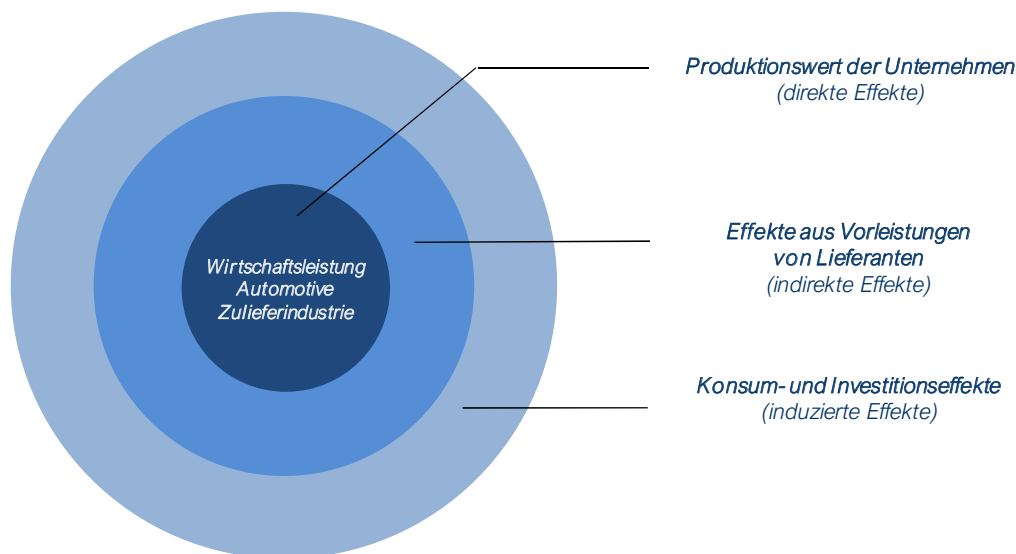
2. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie

Die Automotive Zulieferindustrie ist in der heimischen Volkswirtschaft ein hochgradiger vernetzender Faktor, der nicht nur im eigenen Unternehmen Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung hervorruft. Sie ist über intensive Verflechtungen mit zahlreichen heimischen Branchen eng verbunden, einerseits seitens mit ihren Zulieferern und andererseits mit ihren Kunden. 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.

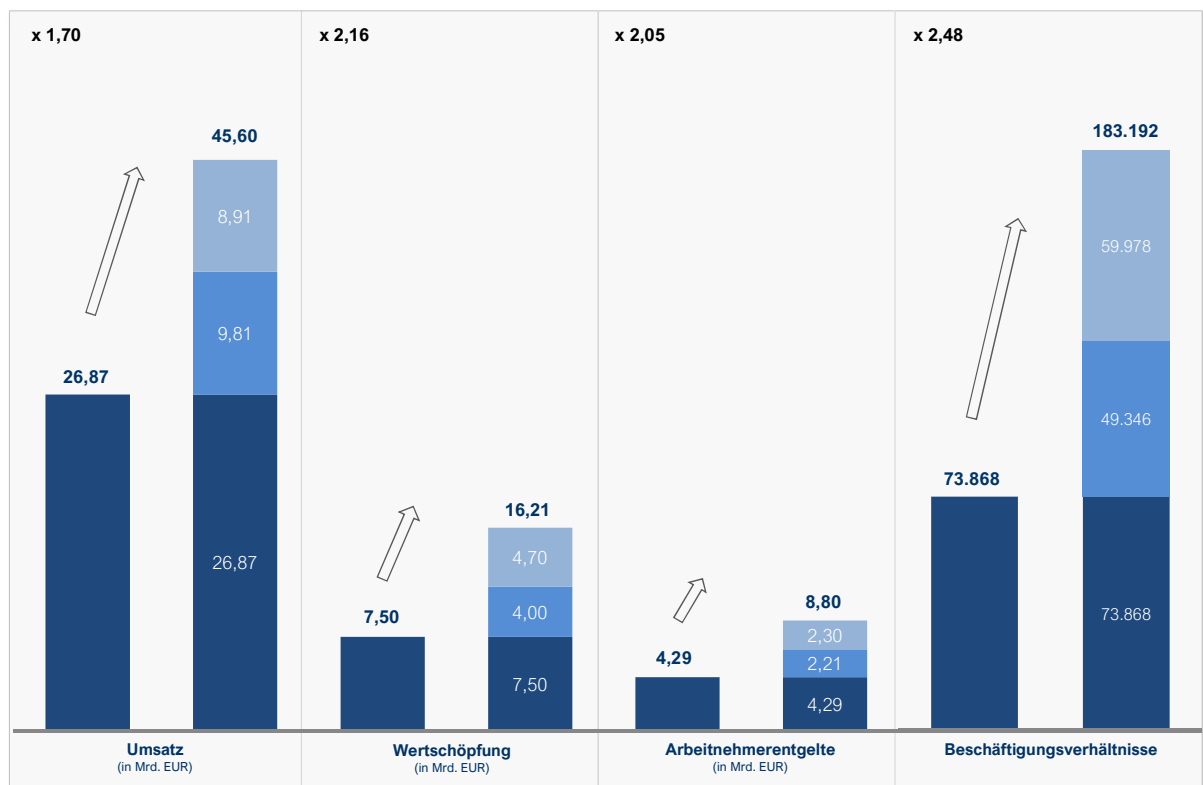
Abb. 1: Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen



Quelle: IWI (2026)

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. (Produktionswert: 40,14 Mrd. EUR; entspricht 4,1% an dem gesamtwirtschaftlichen Anteil). 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. Somit liegt das direkte Umsatzvolumen der heimischen Automotiven Zulieferindustrie aus dem Jahr 2025 um 5,4% unter jenem des Jahres 2024 (28,42 Mrd. EUR).¹

¹ Bei den Angaben zur Veränderung gegenüber den volkswirtschaftlichen Effekten aus dem Jahr 2024 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. 2: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025

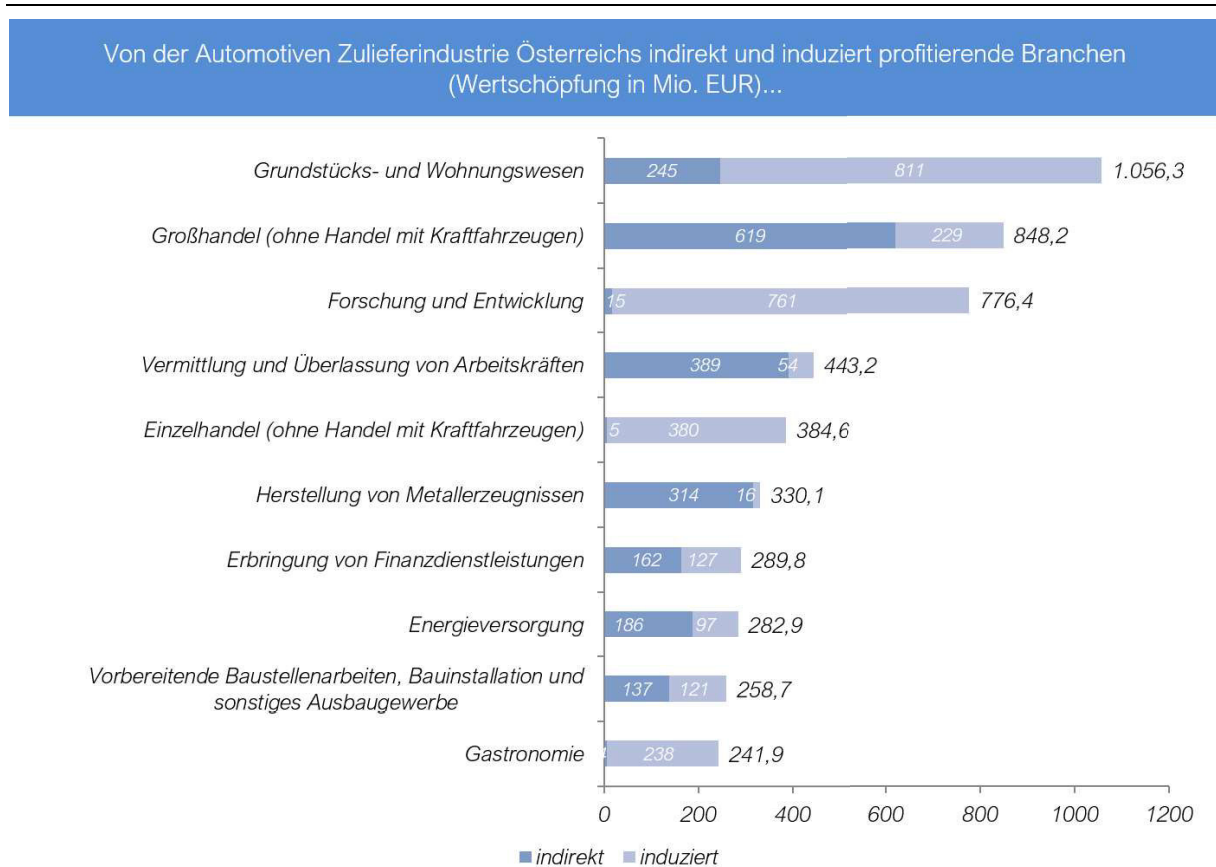
Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008, Input-Output-Tabellen 2022, Output-zu-Output-Modell des IWI. Direkte Beschäftigungsverhältnisse werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso 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.

Wertschöpfungseffekte

Das Volumen der gesamtwirtschaftlich stimulierten Wertschöpfung beträgt in Summe 16,21 Mrd. EUR, davon lassen sich direkt 7,50 Mrd. EUR auf die Automotive Zulieferindustrie zurückführen. In weiterer Folge werden indirekt 4,00 Mrd. EUR und induziert 4,70 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 1,06 Mrd. EUR, der *Großhandel* (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen) mit 0,85 Mrd. EUR sowie die *Forschung und Entwicklung* mit 0,78 Mrd. EUR. Danach folgen u.a. die *Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften* mit 0,44 Mrd. EUR, der *Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)* mit 0,38 Mrd. EUR, die *Herstellung von Metallerzeugnissen* mit 0,33 Mrd. EUR sowie die *Erbringung von Finanzdienstleistungen* mit 0,29 Mrd. EUR.

Abb. 3: Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2025

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

Beschäftigungseffekte

Insgesamt werden in der österreichischen Volkswirtschaft rd. 183.192 Arbeitsplätze durch den laufenden Betrieb bzw. die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2025 abgesichert. Direkt sind rd. 73.900 Beschäftigte in den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie tätig (ohne Fremdpersonal²), womit man sich unterhalb des Beschäftigteniveaus des Jahres 2024 (rd. 76.900 Beschäftigte) bewegt. Indirekt werden im Zuge von Vorleistungsverflechtungen rd. 49.300 Beschäftigungsverhältnisse in der heimischen Wirtschaft abgesichert, weitere rd. 60.000 Arbeitsplätze über induzierte bzw. Konsum- und Investitionseffekte. Umgerechnet in Vollzeitäquivalente (VZÄ) werden durch die Automotive Zulieferindustrie insgesamt rd. 156.700 VZÄ abgesichert. Direkt sind es rd. 69.300 VZÄ, zudem werden rd. 41.300 VZÄ indirekt und rd. 46.000 VZÄ induziert abgesichert.

Das Ausmaß der mittel- wie unmittelbar ausgelösten Arbeitnehmerentgelte der Automotiven Zulieferindustrie beläuft sich auf insgesamt 8,80 Mrd. EUR, davon sind 4,29 Mrd. EUR direkt, 2,21 Mrd. EUR indirekt sowie 2,30 Mrd. EUR induziert.

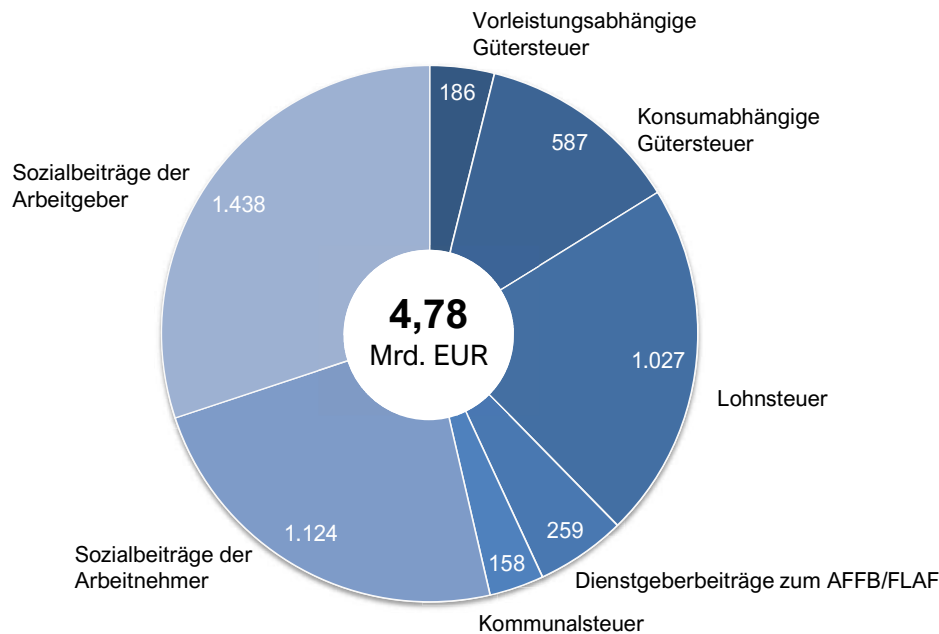
² In den Modellberechnungen wird das Fremdpersonal den indirekten Effekten zugerechnet, genauer der Branche Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften. Die Entwicklung des Automotiven Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal) wird im Rahmen von Kapitel 5 dargestellt.

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 2,22 Mrd. EUR durch die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferunternehmen bedingt. Diese Größe setzt sich aus fünf Posten zusammen: Die bedingte *Lohnsteuer* erreicht ein Volumen von 1,03 Mrd. EUR, die *Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF* ergeben 0,26 Mrd. EUR und die *Kommunalsteuer* 0,16 Mrd. EUR. Die *Gütersteuern* belaufen sich auf 0,77 Mrd. EUR, davon 0,19 Mrd. EUR *vorleistungsabhängig* und 0,59 Mrd. EUR *konsumabhängig*.³

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 2,56 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 1,44 Mrd. EUR (0,68 Mrd. EUR direkt).

Abb. 4: Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025



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

Die gesamtwirtschaftlich durch die Automotive Zulieferindustrie ausgelösten Fiskal- und Sozialbeitrags-effekte erreichen in Summe ein Ausmaß von 4,78 Mrd. EUR im Jahr 2025. Die arbeitnehmerinduzierten Abgaben (Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer, Sozialbeiträge) ergeben 4,19 Mrd. EUR.

³ 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 2,16 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung sowie
- sichert ein Beschäftigungsverhältnis in einem Automotiven Industrieunternehmen österreichweit in Summe 2,48 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 2,26 VZÄ.

Tab. 1: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2025

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2025	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges.wirt.schaftl. 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
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	1.943	1.125	1.712	4.780 (2.217+2.562)	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	114	72	186	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	587	587	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	504	257	267	1.027	3,39%	2,04
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	127	65	67	259	3,39%	2,04
... davon Kommunalsteuer	77	39	41	158	3,39%	2,04
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	551	281	292	1.124	3,59%	2,04
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	684	370	384	1.438	3,21%	2,10
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	1.943	1.011	1.053	4.007	3,38%	2,06
Investitionen (in Mio. EUR)	2.106	839	1.245	4.190	3,60%	1,99

Anm.: Auswertung nach ÖNACE 2008, IO-Tabelle 2022, Output-zu-Output-Modell des IWI; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung gesetzt (Referenzjahr 2025). 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 (2026) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2022, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2025.

Exkursbox: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2026 (Prognose)

Auf Basis der projizierten Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2026 (siehe dazu Exkursbox auf S. 13) können die entsprechenden volkswirtschaftlichen Effekte geschätzt werden. Die Automotive Zulieferindustrie kann im Jahr 2026 unter der Berücksichtigung der Bandbreiten schätzungsweise einen gesamtwirtschaftlichen Umsatz von 43,3 Mrd. EUR bis 44,9 Mrd. EUR generieren. Das Ausmaß der direkt, indirekt und induziert ausgelösten Wertschöpfungseffekte würde entsprechend bei 15,4 Mrd. EUR bis 15,8 Mrd. EUR liegen, jenes der Fiskal- und Sozialbeitragseffekte zwischen 4,5 Mrd. EUR und 4,7 Mrd. EUR. Insgesamt können in der heimischen Volkswirtschaft geschätzt rund 175.400 bis 179.300 Arbeitsplätze durch die Automotive Zulieferindustrie im Jahr 2026 abgesichert werden.

3. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie

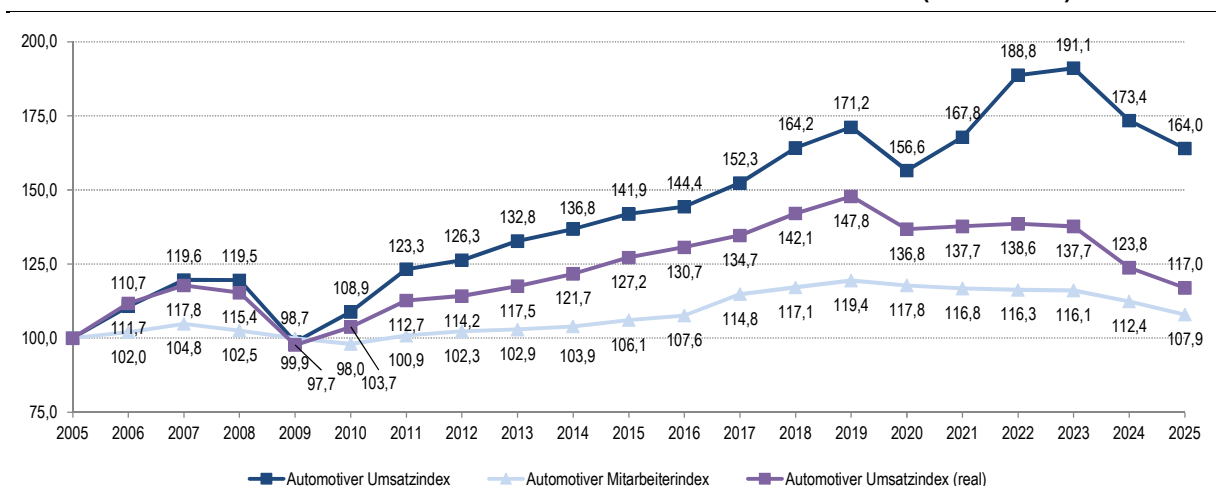
Die durch das IWI quantifizierten Automotiven Indizes stellen die Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie seit dem Jahr 2005 dar. Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008/09 und des damit einhergehenden Rückgangs der Automotiven Umsätze, steigen die Umsätze ab dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2019 wieder stetig an. Die Coronakrise im Jahr 2020 löst einen neuerlichen Umsatzeinbruch aus; der nominelle Umsatz sinkt 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 ausschließlich auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronakrise in Österreich zurückzuführen, sondern ebenso auf die Folgen in den wichtigsten Exportmärkten Österreichs, darunter Italien, Deutschland, die USA und China. Die stark exportorientierte Automotive Zulieferindustrie war von einem deutlichen Nachfragerückgang betroffen. Zusätzlich verschärften wiederholte Unterbrechungen der Liefer- und Wertschöpfungsketten die wirtschaftliche Situation.

Ausgehend vom pandemiebedingt niedrigen Niveau des Jahres 2020 steigt der nominelle Umsatz in den beiden Folgejahren wieder deutlich an und nähert sich bereits im Jahr 2021 mit 27,49 Mrd. EUR dem Niveau des Jahres 2019 an. Im Jahr 2022 wird schließlich ein Umsatzvolumen von 30,93 Mrd. EUR erreicht. Der Automotive Umsatzindex liegt damit im Jahr 2022 um 32,3 Prozentpunkte über dem Niveau des Jahres 2020 und um 17,6 Prozentpunkte über jenem des Jahres 2019.

Das nominelle Umsatzplus ist jedoch zu einem wesentlichen Teil auf die durch die hohe Inflation bedingten Preissteigerungen zurückzuführen. So erhöhte sich der Erzeugerpreisindex für die Herstellung von Waren in den Jahren 2021 und 2022 um durchschnittlich 6,4 % bzw. 11,8 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Maßgeblich dafür waren die stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise, wobei sich die Preisdynamik im Jahr 2022 infolge des Ukrainekriegs nochmals verstärkte.

Die realen Umsätze der Automotiven Zulieferindustrie sind in den Jahren 2021 und 2022 kaum gestiegen, insgesamt zeigt sich eine Umsatzindexentwicklung von 1,8 Prozentpunkten. Bereits im Jahr 2023 zeigt sich ein leichter realer Umsatzrückgang von 0,9 Prozentpunkten, während der nominelle Umsatzindex im Gegensatz dazu um 2,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr ansteigt. Die Auswirkungen der seit dem Jahr 2023 anhaltenden konjunkturellen Abschwächung werden spätestens im Jahr 2024 deutlich sichtbar: Der nominelle Umsatz geht gegenüber dem Vorjahr um 9,2% zurück, was einem Rückgang des Umsatzindex um 17,7 Prozentpunkte entspricht. Der reale Umsatz entwickelt sich mit einem Minus von 10,1 % noch ungünstiger; der reale Umsatzindex sinkt um 13,9 Prozentpunkte.

Abb. 5: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2005 = 100)



Anm.: Deflationierung der Umsatzwerte auf Basis der Erzeugerpreisindizes für Güter und Dienstleistungen.
Quelle: IWI (2026)

Der Negativtrend findet im Jahr 2025 seine Fortsetzung: Der nominelle Umsatz sinkt im Vorjahresvergleich um 5,4% (Umsatzindex: -9,4 Prozentpunkte), der reale Umsatz entwickelt sich mit einem Minus von 5,5% erneut etwas negativer (realer Umsatzindex: -6,8 Prozentpunkte).

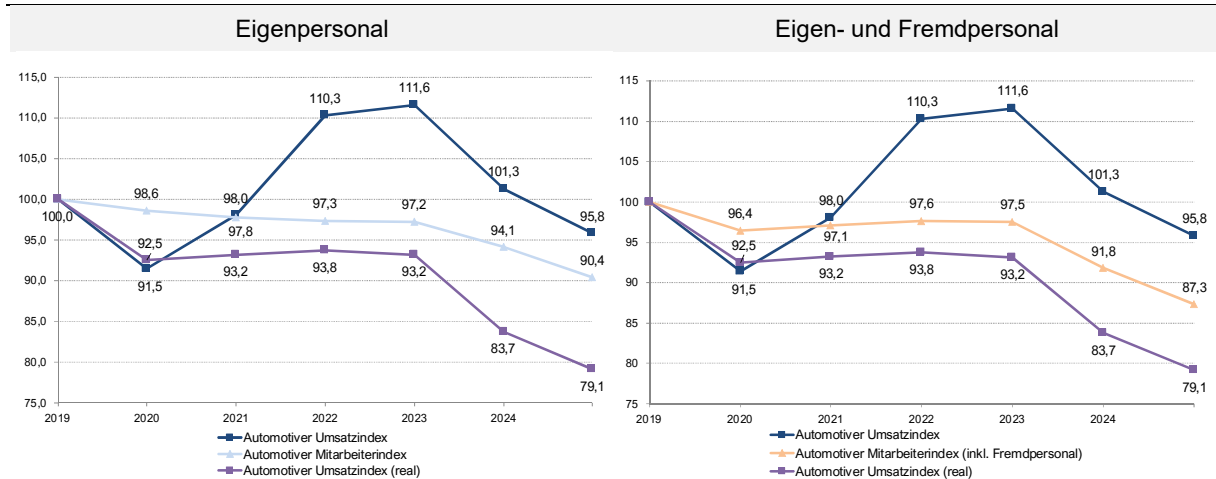
Die Beschäftigtenentwicklung (ohne Fremdpersonal) stellt eine geringere Dynamik dar. Die Anzahl der Beschäftigten fällt im Jahr 2009 unter das Ausgangslevel und erreicht im Jahr 2010 einen Tiefpunkt. Analog den Umsatzentwicklungen steigt die Beschäftigtenzahl ab dem Jahr 2010 stetig an und erreicht im Jahr 2019 ihren Höhepunkt (81.700 Beschäftigte). Im Jahr 2020 sinkt die Beschäftigtenzahl auf rd. 80.600 (-1,4%), das entspricht einem Rückgang des Automotiven Mitarbeiterindex um 1,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. In den Folgejahren sinkt das Beschäftigtenniveau der Automotiven Zulieferindustrie weiter und liegt im Jahr 2024 bei rd. 76.900, das bedeutet einen Rückgang von insgesamt rd. 4.800 Beschäftigten seit dem Jahr 2019.

Die aktuelle Berechnung zeigt für das Jahr 2025 eine weitere Verschärfung der Situation bei den Beschäftigtenzahlen der Automotiven Zulieferindustrie: Mit einem Rückgang von mehr als 3.000 Beschäftigten gegenüber dem Vorjahr verringert sich die Beschäftigung um 4,0%. Damit fällt der Beschäftigungsabbau größer aus als im Vorjahresvergleich, als bereits mehr als 2.500 Arbeitsplätze verloren gingen (-3,2%).

Automotiver Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal)

Die Branchen der Automotiven Zulieferindustrie zum Teil durch hohe Fremdpersonalquoten gekennzeichnet (bis zu 15%), daher wird der Automotive Mitarbeiterindex (inkl. Fremdpersonal) separat analysiert. In Krisenzeiten bzw. bei einer schwachen Konjunktur- und Auftragslage versuchen Unternehmen zunächst häufig, den Einsatz von Fremdpersonal zu reduzieren, um das eigene Stammpersonal möglichst lange halten zu können. Dies führt in der Automotiven Zulieferindustrie zu einer volatileren Entwicklung der gesamten Beschäftigung, da Schwankungen beim Fremdpersonal kurzfristiger auf Veränderungen der Auftragslage reagieren können, während das Eigenpersonal tendenziell stabiler gehalten wird.

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 2024 zeigt sich in beiden Fällen ein deutlicher Einbruch der Beschäftigtenzahlen der Automotiven Zulieferindustrie: unter Berücksichtigung des Eigen- und Fremdpersonal beläuft sich der absolute Rückgang auf rd. 5.000 Arbeitsplätze gegenüber 2023 (-5,8%). Der Trend setzt sich im Jahr 2025 fort, mehr als 3.900 weitere Stellen müssen aufgrund der anhaltend schwierigen Konjunktur und schwacher Nachfrage abgebaut werden (-4,9%).

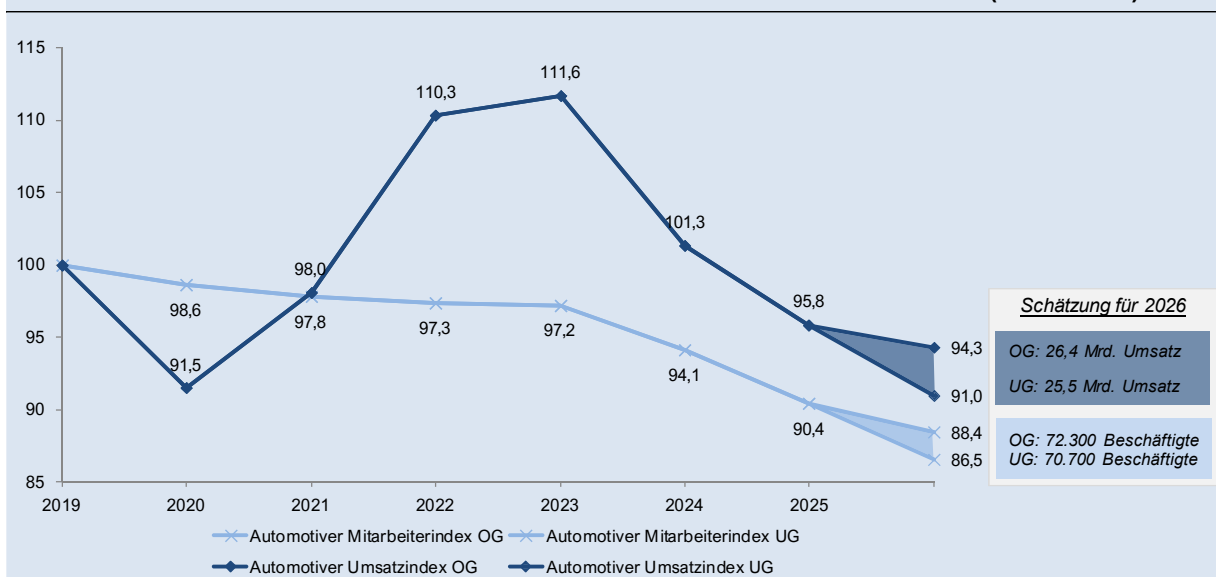
Abb. 6: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex (2019 = 100)

Anm.: Deflationierung der Umsatzwerte auf Basis der Erzeugerpreisindizes für Güter und Dienstleistungen.
 Quelle: IWI (2026)

Exkursbox: Schätzung für das Jahr 2026

Hinsichtlich der Beschäftigung ist für das Jahr 2026 weiterhin von einem Rückgang auszugehen. Einige Unternehmen haben im Laufe des Jahres Insolvenz angemeldet oder Werksschließungen bzw. Stellenabbau im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen angekündigt. Die rezenten Konjunkturzahlen deuten bislang ebenso auf keine gegenläufige Entwicklung hin. Dementsprechend wird ein weiterer Rückgang der Beschäftigung auf etwa 70.700 bis 72.300 Automotive Mitarbeiter:innen (-4,2% bis -2,1% gegenüber dem Jahr 2025) geschätzt.

Die Umstrukturierungen der Unternehmen können sich auch auf die Umsatzentwicklung auswirken. Aktuell verfügbare Konjunkturzahlen der letzten zwei bis drei Monate zeigen zwar Hinweise, dass sich Produktion und Umsätze in einigen Branchen der Automotiven Zulieferindustrie langsam stabilisieren könnten, dennoch wirken sich Insolvenzen, Werksschließungen, Umstrukturierung etc. negativ auf die Umsatzentwicklung aus. Für das Jahr 2026 kann ein Automotives Umsatzvolumen in einer Bandbreite von rd. 25,51 Mrd. EUR (-5,4% im Vergleich zu 2025) bis 26,44 Mrd. EUR (-1,6%) geschätzt werden.

Abb. 7: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex 2026 (2019 = 100)

Anm.: Deflationierung der Umsatzwerte auf Basis der Erzeugerpreisindizes für Güter und Dienstleistungen. Projektion auf das Jahr 2026 auf Basis der Konjunkturstatistik 09/2026 sowie Desk-Research.
 Quelle: IWI (2026) auf Basis der Konjunkturstatistik der Statistik Austria.

4. Kernergebnisse der Befragung

Das folgende Kapitel skizziert die Kernergebnisse der Befragung, vor allem die geographischen Tätigkeiten der Automotiven Zulieferer sowie ihrer (Haupt-)Kunden. Ebenso wird die Entwicklung der Exportaktivitäten, der Direktinvestitionen im Ausland sowie die Abhängigkeit vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität betrachtet

In nachfolgenden Abschnitten werden hinsichtlich der Kernergebnisse ebenso Subgruppen herangezogen, wie Unternehmens- bzw. Beschäftigungsgrößenklassen⁴ bzw. wird der Automotive Umsatz der Unternehmen im Zuge der Ergebnisinterpretation berücksichtigt. In gegenständlicher Untersuchung werden darüber hinaus Vergleiche zur Vorgängerbefragung (2021)⁵ gezogen.

4.1 Struktur der (befragten) Automotiven Zulieferer

Das IWI zählt aktuell N=905 Automotive Zulieferunternehmen iES in Österreich, die in den unterschiedlichsten Industriebranchen beheimatet sind.⁶ Zur Aktualisierung der IWI-internen Automotiven Datenbank wird diese mittels ausgewählter Quellen gepflegt und upgedatet, sodass die Zahl der Automotiven Unternehmen höher liegt, als noch vor ein paar Jahren. Herangezogene Quellen sind u.a. die Arge-Online-Datenbank bzw. das Unternehmer Netzwerk⁷ sowie Recherchen in Datenbanken und Publikationen. Naturgemäß wurden zudem Datenbankbereinigungsschritte durchgeführt und etwa verschmolzene Firmen mit dem aktuellen Firmennamen eingefügt und insolvente Firmen bereinigt.

Die Erhebung wurde in Form einer überwiegend strukturierten Online-Befragung durchgeführt, welche in mehreren Feldphasen erfolgte: Die erste Befragungsrunde fand vom 27.5.2026 bis zum 10.6.2026 statt. Die zweite Feldphase begann am 23.6.2026 und endete am 21.7.2026. Nach dem Sommer fand Anfang September eine dritte und finale Feldphase zwischen 2.9.2026 und 7.9.2026 statt.

Tab. 2: Rücklaufverteilung zur Erhebung der Automotiven Zulieferunternehmen

Rücklaufverteilung nach Beschäftigtengrößenklassen	n=	Anteil
Gesamt (n)	96	100%
GU	39	41%
MU	28	29%
KU	18	19%
KlstU	11	11%

Quelle: IWI (2026)

Gemessen an der Anzahl der Mitarbeiter:innen ist mehr als jedes zehnte der befragten Unternehmen den Kleinstunternehmen mit bis zu neun Mitarbeiter:innen zuzurechnen (11%), 19% sind den Kleinunternehmen mit 10 bis 49 Mitarbeiter:innen, 29% den mittleren Unternehmen mit 50 bis 249 Mitarbeiter:innen sowie 41% den Großunternehmen mit 250 und mehr Mitarbeiter:innen zuzuordnen.⁸

⁴ Die beschäftigungsgrößenklassenspezifische Zuteilung folgt gemäß der Anzahl der Mitarbeiter:innen (Empfehlung der EU-Kommission betreffend die Definition von Kleinst- und Kleinunternehmen sowie mittleren Unternehmen, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32003H0361>). Kleinstunternehmen (KlstU) beschäftigen bis zu 9 Mitarbeiter:innen, Kleinunternehmen (KU) zwischen 10 und 49 Mitarbeiter:innen, mittlere Unternehmen (MU) zwischen 50 und 249 Mitarbeiter:innen und Großunternehmen (GU) ab 250 Mitarbeiter:innen.

⁵ Die Befragung erfolgte in zwei Etappen, dem Versand eines Lang- und Kurzfragebogens, wobei letzterer einen Auszug zu entscheidenden Fragebatterien des Langfragebogens beinhaltet (s. Anhang: Fragenkatalog). Dazu zählen u.a. die Erdregionen, in denen die Unternehmen derzeit und künftig aktiv sind, die wichtigsten Länder der Hauptkunden, Varianten der Internationalisierung oder Automotive Bereiche.

⁶ Die Analyse fokussiert weitgehend auf die Automotive Zulieferindustrie im engeren Sinne (iES), obwohl konkrete statistische Abgrenzungen teils verschwimmen können (Automotive Zulieferindustrie iWS; Automobilindustrie), da die Automobil- bzw. Automotiven Zulieferer keine volkswirtschaftlich klar abzugrenzende bzw. „statistisch erfasste Branche“ darstellen. Die Automotive Zulieferindustrie beliefert iES die Automobilindustrie (inkl. LKW und einspurige Fahrzeuge) und iWS auch die Bahn-, die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie den Schiffbau.

⁷ <http://www.metalltechnischeindustrie.at/branchen/automotive-zulieferindustrie/unternehmer-netzwerk/>

⁸ Ein Vergleich mit der Struktur aller Automotiven Unternehmen in Österreich verdeutlicht eine gute Abdeckung der Grundgesamtheit durch die befragten Unternehmen in diesem Punkt. Gemäß Automotiver Datenbank des IWI stellen Kleinstunternehmen 18%, Kleinunternehmen 29%, mittlere Unternehmen 32% und Großunternehmen 22% der Automotiven Grundgesamtheit dar.

Insgesamt wurde eine Rücklaufquote von 11% erzielt, das entspricht in etwa jener der Vorgängerstudie.⁹ Gemessen am Umsatz und Mitarbeiter:innen ist diese weit höher. Hier deckt die Stichprobe 31% des Umsatzes und 28% der Mitarbeiter:innen ab und somit mehr als in der Vorgängeruntersuchung (Umsatz: 17%; Mitarbeiter:innen: 21%). Gemeinsam erwirtschaften die 905 Unternehmen der Automotiven Grundgesamtheit in Summe rd. 78,23 Mrd. EUR an Umsatz und beschäftigen mehr als 191.000 Mitarbeiter:innen im Jahr 2025.¹⁰

Bezogen auf den Automotiven Bereich können davon 26,87 Mrd. EUR an Automotivem Umsatz quantifiziert und 73.868 Automotive Mitarbeiter:innen gezählt werden. Gemessen an der Automotiven Durchdringung liegen die erzielte Rücklaufquoten bei 44% des Automotiven Umsatzes und 33% der Automotiven Mitarbeiter:innen. Überdurchschnittliche Rücklaufquoten konnten dabei bei der Gruppe der GU erreicht werden.

Tab. 3: Rücklaufstatistik zur Erhebung der Automotiven Zulieferunternehmen

Rücklaufstatistik zur Erhebung der Automotiven Zulieferunternehmen (Referenzjahr 2025)		Zahl der Unternehmen	Umsatz in Mrd. EUR	Mitarbeiter:innen	Automotiver Umsatz in Mrd. EUR	Automotive Mitarbeiter:innen
Anzahl	Grundgesamtheit (N)	905	78,23	191.422	26,87	73.868
	Stichprobe (n)	96	24,26	54.337	10,86	21.975
	Rücklauf in %	11%	31%	28%	40%	30%
Beschäftigtengrößeklasse	Kleinstunternehmen (KlstU) mit bis zu 9 Mitarbeiter:innen (N)	159	0,43	633	0,15	87
	KlstU (n)	11	0,01	25	0,00	8
	Rücklauf Klst	7%	1%	7%	1%	9%
	Kleinunternehmen (KU) mit 10 bis 49 Mitarbeiter:innen (N)	262	1,93	6.201	0,28	891
	KU (n)	18	0,10	418	0,02	82
	Rücklauf KU	7%	5%	7%	8%	9%
	mittlere Unternehmen (MU) mit 50 bis 249 Mitarbeiter:innen (N)	286	9,94	33.518	2,63	11.598
	MU (n)	28	0,77	3.066	0,38	1.503
	Rücklauf MU	10%	8%	13%	15%	13%
	Großunternehmen (GU) ab 250 Mitarbeiter:innen (N)	1198	65,93	151.171	23,81	61.291
	GU (n)	39	23,38	50.828	10,45	20.382
	Rücklauf GU	20%	35%	34%	44%	33%

Quelle: IWI (2026)

Was den Automotiven Bezug der Unternehmen betrifft, so zeigt eine genauere Analyse des geschätzten Anteils der Automotiven Tätigkeiten am Gesamtumsatz, dass die befragten Unternehmen – analog zu den Vorgängererhebungen - entweder eher geringfügig im Automotiven Sektor tätig sind (rund 39% der Unternehmen schreiben bis zu 20% ihres Gesamtumsatzes dem Automotiven Bereich zu) oder zu starkem Ausmaß (23% der Unternehmen erwirtschaften über 80% ihres Gesamtumsatzes im Automotiven Bereich).

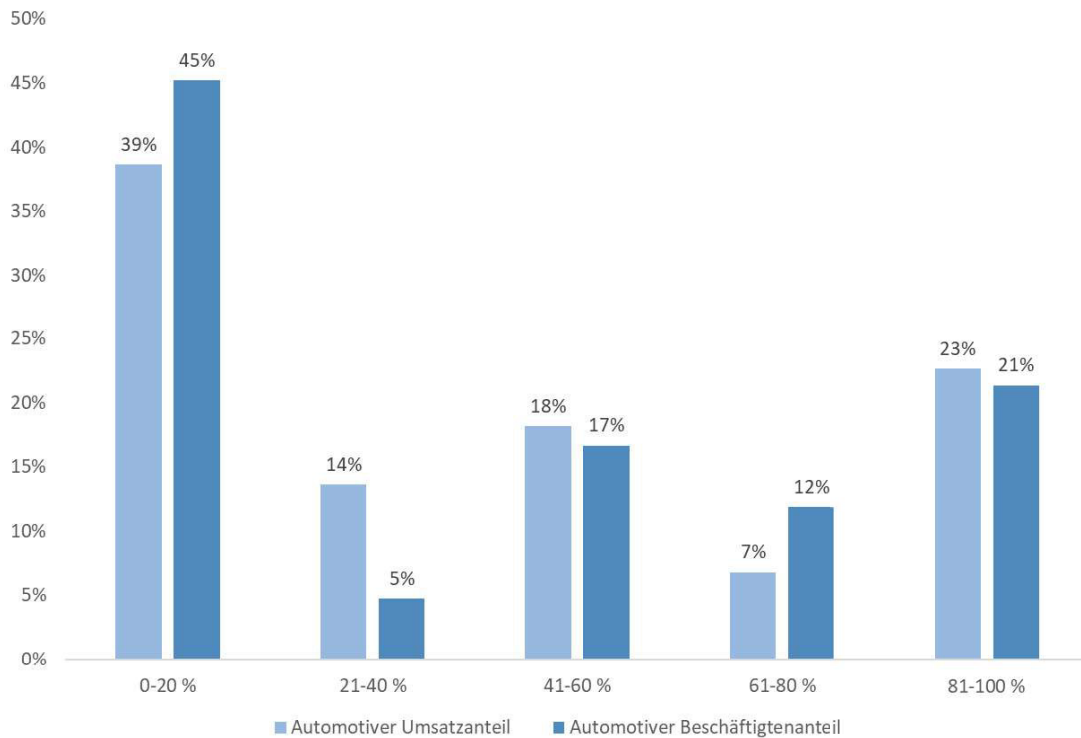
Abweichend ist jedoch zu sehen, dass im Vergleich zum Jahr 2021 mittlerweile ein deutlich größerer Anteil der Befragten geringe Automotive Anteile am Gesamtumsatz generieren (im Bereich bis zu einem Automotiven Anteil am Gesamtumsatz von 20% ist der Anteil an Unternehmen von 21% im Jahr 2021 auf 39% um 18%-Punkte angestiegen). Analog dazu erwirtschafteten 2021 im Gegensatz zu den aktuell 23% noch 37% der befragten Unternehmen über 80% ihres Gesamtumsatzes im Automotiven Bereich.

⁹ vgl. IWI (2021): Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien für Post-COVID

¹⁰ Diese Werte sind zu unterscheiden von den direkten Werten der obig angeführten Input-Output-Berechnung, welche speziell auf den Automotiven Bereich abzielt (automotiver Umsatz, automotive Mitarbeiter:innen). Das Antwortverhalten der Unternehmen aus der Befragung zur Zahl der derzeitigen Mitarbeiter:innen in Österreich sowie zur Umsatzklasse, der das Unternehmen angehörte, fließt mit in die Rücklaufstatistik und die IWI-Datenbank zur Automotiven Zulieferindustrie ein.

Die andauernde Krise in der Automobilindustrie – getrieben durch den Wandel zur E-Mobilität, schwächelnde Absatzmärkte und massiven Preisdruck – zwingt mehr Zulieferunternehmen zur strategischen Diversifikation. Um die Abhängigkeit von den großen Automobilherstellern zu reduzieren, übertragen einige Zulieferer ihre Kernkompetenzen mittlerweile verstärkt auf zukunftssträchtige Non-Automotive-Sektoren.

Abb. 8: Umsatz- und Beschäftigtenanteil des Automotiven Bereichs der Automotiven Zulieferer



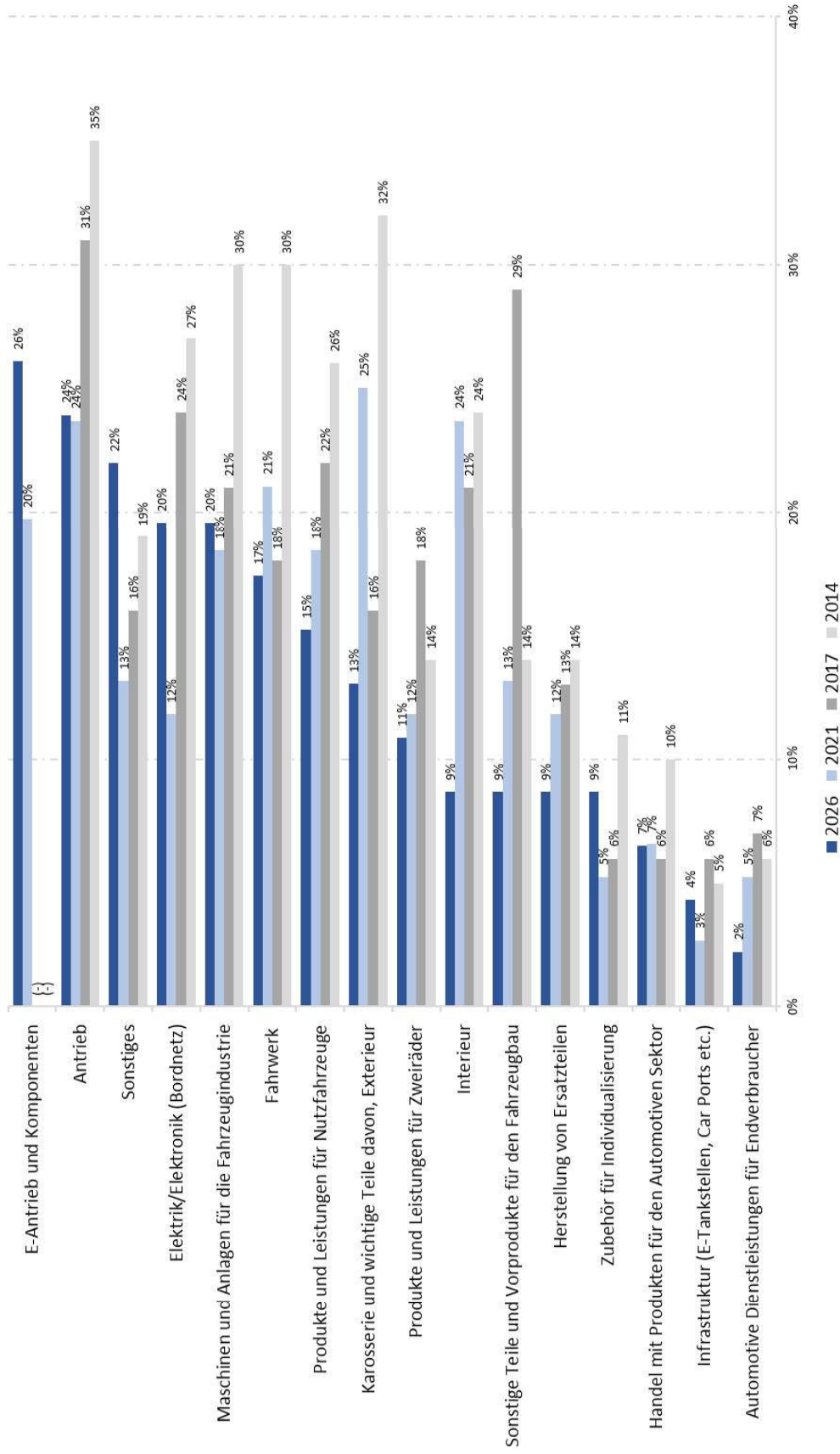
Anm.: n=44; Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: IWI (2026)

Im Automotiven Sektor sind die heimischen Zulieferunternehmen sehr heterogen aufgestellt. Neben Ihrer Zugehörigkeit zu verschiedenen Branchen der österreichischen Wirtschaft lassen sich auch ihre Automotiven Tätigkeiten auf eine Vielzahl an Subbranchen - also Bereiche des Automotiven Sektors in denen Produkte und/oder Dienstleistungen des Unternehmens direkt oder indirekt als vorgelagerte Produkte/Dienstleistungen einfließen - aufgliedern. Erneut und analog zu den Vorgängerstudien zeigt sich eine breite Produkt- und Dienstleistungspalette jedoch auch einige Verschiebungen von Schwerpunkten.

Ein Betrachtung nach Anzahl der Unternehmen zeigt, dass für die heimischen Automotiven Zulieferunternehmen die Bereiche E-Antrieb und Komponenten (26%) sowie Bordnetz: Elektrik/Elektronik (20%) in den letzten Jahren wichtiger geworden sind, wo hingegen Bereiche wie das Exterieur bzw. Karosserie (13%) und Interieur (9%) gegenüber 2021 abgenommen haben. Einschränkend muss jedoch hinsichtlich der Bedeutung des Karosserie-Bereichs gesagt werden, dass dieser bei einer nach Automotivem Umsatz gewichteten Betrachtung deutlich ansteigt. Der Interieur Bereich hingegen hat sich in beiden Betrachtungsperspektiven als ein in den letzten Jahren schrumpfender Sektor erwiesen. Gründe dafür sind teils Verschiebungen im Fahrzeuginnenraum (u.a. im Zuge der E-Mobilität), weg von teurer hochwertiger Haptik und mechanischen Komponenten hin zu Displays, Elektronikintegration sowie Sensorik und Software.

Der Anwendungsbereich Antrieb ist von seiner Bedeutung her in den vergangenen Jahren unverändert geblieben – rund ein Viertel der heimischen Automotiven Unternehmen bedienen u.a. dieses Feld. Auffällig ist auch eine Steigerung von Bereichen, die als „sonstiges“ nicht in „klassische Bereiche bzw. Sektoren“ fallen (22%). Hier werden von den Unternehmen Produkte und Dienstleistungen u.a. im Bereich Internet of Things (IoT), Radio Frequency Identification (RFID), Smart Logistics, Sensoren & Messtechnik, Manufacturing Execution System (MES) in der Automobil-Endmontage, Aktuatoren oder auch Bedieneinheiten sowie Prüfstände für die Motoren- und Fahrzeugentwicklung genannt.

Abb. 9: Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer im Zeitvergleich



Anm. 1: n=46; Darstellung ohne „k. A.“ (Projektion der „k. A./nein“ auf Antwortverhalten). Mehrfachnennungen möglich; „Sonstiges“: z.B. Produkte und Dienstleistungen im Bereich Internet of Things (IoT), Radio Frequency Identification (RFID), Smart Logistics, Sensoren & Messtechnik, Manufacturing Execution System (MES) in der Automobil-Endmontage, Aktuatoren oder auch Bedieneinheiten sowie Prüfstände für die Motoren- und Fahrzeugentwicklung.

Anm. 2: n=76 (2021); n=113 (2017); n=111 (2014)

Quelle: IMI (2026)

Maschinen und Anlagen für den Fahrzeugbau, der Antrieb (aber auch E-Antrieb und Komponenten) sowie der Bereich Elektrik/Elektronik (Bordnetz) sind Automotive Bereiche in denen Großunternehmen stark vertreten sind. Überdurchschnittlich oft aktiv sind große Unternehmen vor allem im Maschinen- und Anlagenbereich für die Fahrzeugindustrie bzw. im Bereich Elektrik und Elektronik.

Betrachtet man den KMU-Sektor der Automotiven Zulieferer so sind Mittelunternehmen überdurchschnittlich häufig im Bereich Antrieb insb. im E-Antrieb und entsprechenden Komponenten tätig. Auch der Exterieur- und Interieur-Bereich wird überdurchschnittlich stark von mittleren Automotiven Zulieferern besetzt, während sich Kleinunternehmen verhältnismäßig oft mit spezialisierten Tätigkeiten auseinandersetzen, die im Bereich IoT, RFID, Sensoren & Messtechnik etc. bewegen. Automotive Kleinstunternehmen besetzen im Automotiven Sektor verstärkt Bereiche im Antrieb/E-Antrieb bzw. überdurchschnittlich im Zubehörbereich für Individualisierung bzw. auch im Zweiradbereich.

Tab. 4: Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen

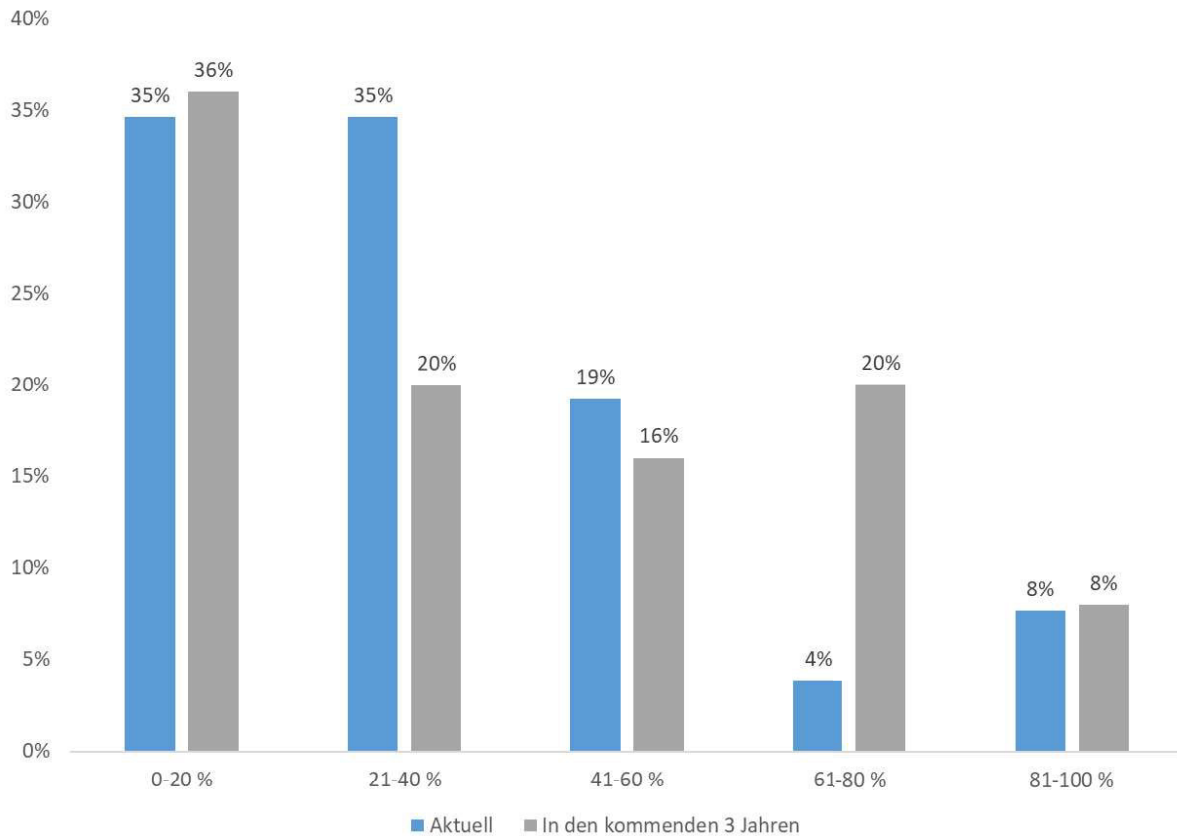
Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferer	Gesamt	GU	MU	KU	KlStU
Basis	46	20	14	5	7
E-Antrieb und Komponenten	26%	25%	36%	0%	29%
Antrieb	24%	25%	29%	0%	29%
Sonstige	22%	10%	21%	80%	14%
Elektrik/Elektronik (Bordnetz)	20%	25%	21%	0%	14%
Maschinen und Anlagen für die Fahrzeugindustrie	20%	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)

Die Transformationsprozesse der letzten Jahre führen dazu, dass aktuell ein großer Teil der Automotiven Unternehmen (knapp **zwei Drittel der Befragten**) mittlerweile hinsichtlich ihrer **Produkte bzw. Dienstleistungen vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität abhängig** ist.

Aktuell stehen durchschnittlich etwa ein Drittel des Automotiven Umsatzes der befragten Unternehmen mit E-Mobilität in Zusammenhang. Des Weiteren geben die Unternehmen an, dass der erwartete Anteil in den kommenden 3 Jahren auf durchschnittlich über 40% anwachsen wird. Gewichtet nach Automotiven Umsätzen sind aktuell 36% und zukünftig bis zu 60% des Automotiven Umsatzes mit E-Mobilität verknüpft.

Derzeit stehen bei rund 70% der Unternehmen Umsätze bis zu 40% in Zusammenhang mit E-Mobilität, bei rund 12% Umsätze über 60%. In der mittelfristigen Zukunft erwarten die befragten Unternehmen hier leichte Verschiebungen. In den kommenden drei Jahren wächst der Anteil jener, die geschätzt über 60% ihrer Umsätze mit E-Mobilität generieren auf 28% an. Im Gegenzug sinkt nach Einschätzung der Befragten jener Anteil an Unternehmen, die lediglich einen geringeren Teil ihrer Umsätze (unter 40%) im Bereich Elektromobilität erwirtschaften auf 56%.

Abb. 10: Anteil des Umsatzes, der mit E-Mobilität in Zusammenhang steht

Anm.: n=26; Rundungsdifferenzen möglich
 Quelle: IWI (2026)

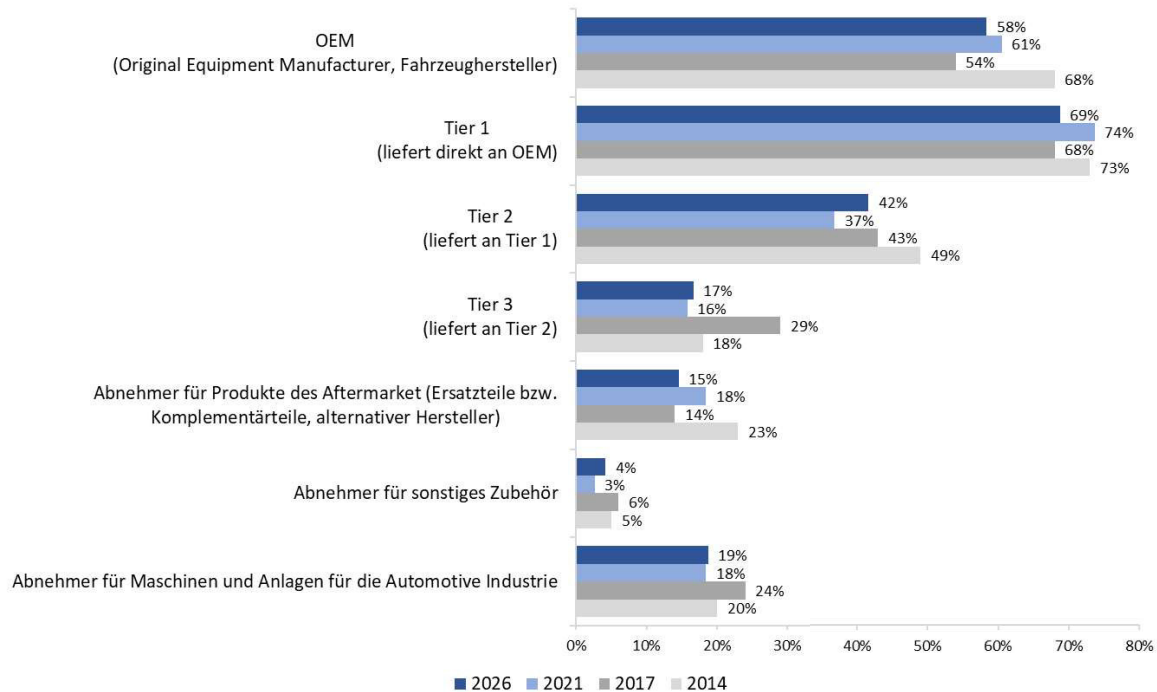
Hinsichtlich der Automotiven Durchdringung der Unternehmen zeigen sich leichte strukturelle Unterschiede. Bei niedriger (bis zu 20%) bzw. hoher Automotiver Durchdringung (85% oder mehr) steigen die durchschnittlichen Umsatzanteile, welche mit E-Mobilität in Zusammenhang stehen, nach Angabe der Respondenten in Relation mehr an, als bei Unternehmen mit mittlerer Durchdringung. Eine mögliche Erklärung für diesen Verlauf ist, dass Unternehmen mit niedriger Automotiver Durchdringung E-Mobilität als neues Geschäftsfeld erschließen. Unternehmen mit hoher Automotiver Durchdringung können aktuell eher in traditionellen Automotive-Geschäftsfeldern verankert sein und weisen vergleichsweise geringere Umsatzanteile mit E-Mobilität auf. Sie verfügen jedoch aufgrund ihrer Größe bzw. ihrer ausgeprägten Automotiven Durchdringung über großes Potenzial, ihre Aktivitäten im Bereich E-Mobilität auszubauen. Unternehmen des Samples mit mittlerer Automotiver Durchdringung weisen die höchsten E-Mobilitätsanteile auf, erwarten jedoch geringe Zuwächse. Dies könnte auf unterschiedliche Phasen der Transformation zur E-Mobilität hindeuten.

4.2 Kundenstruktur der Automotiven Zulieferer sowie deren Eingebundenheit in Entwicklungsprozesse bei den Kunden

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 Zulieferer.

Eine Betrachtung über die Jahre zeigt eine nach wie vor gefestigte Bedeutung von Kunden im oberen Segment der Zulieferpyramide und lediglich geringe Verschiebungen hinsichtlich deren Positionierung.

Abb. 11: Position von Kunden der Automotiven Zulieferern



Anm. 1: n=48; Mehrfachnennungen möglich.

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

Quelle: IWI (2026)

Betrachtet man die Position der Kunden der heimischen 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.

Tab. 5: 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%

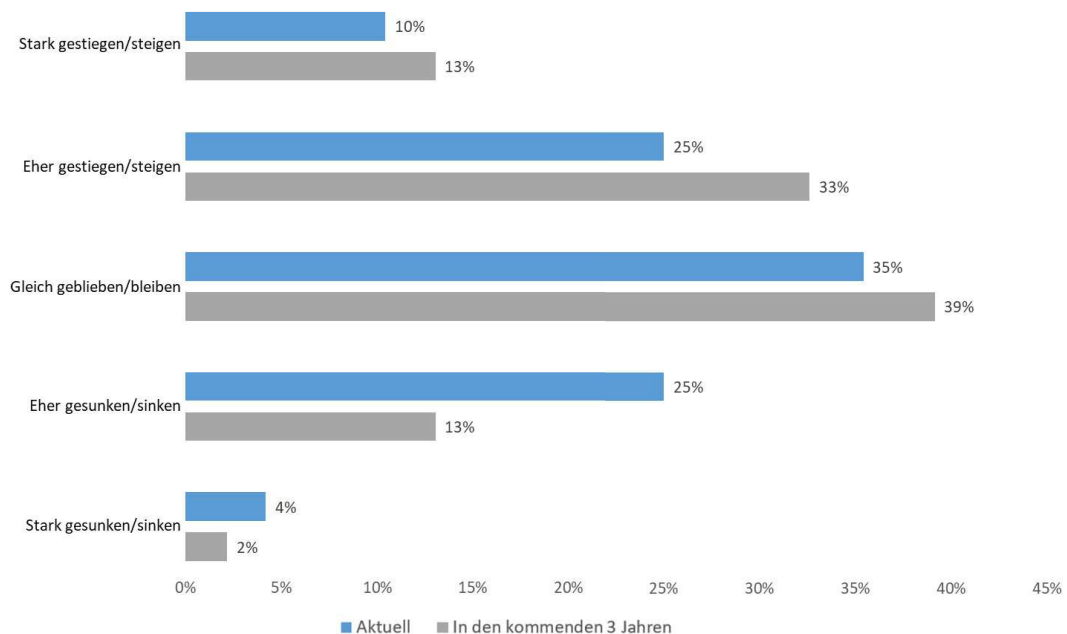
Quelle: IWI (2026)

4.3 Exportentwicklung

Die Automotiven Zulieferunternehmen in Österreich sind traditionell exportstark. Mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen erzielt über 80% ihres Gesamtumsatzes im Ausland. Das führt in der Befragungsgruppe zu einer durchschnittlichen Exportquote von über 70% und einem Median der bei 84% liegt. Die nach Automotiven Umsätzen **gewichtete Exportquote** des Untersuchungssamples beträgt **rund 94%**.

Eine Analyse des Jahres 2025 hinsichtlich der Exportaktivitäten bzw. -dynamik der Automotiven Zulieferunternehmen zeigt ein heterogenes Bild. Diese sind bei jeweils rund einem Drittel gestiegen, gesunken bzw. unverändert geblieben. In den kommenden drei Jahren rechnet jedoch knapp die Hälfte der Befragten (46%) mit einer Steigerung der Exporte und knapp 40% mit einem Gleichbleiben. Lediglich 15% rechnen mit abnehmender Exportaktivität, wobei nur 2% mit einem starken Rückgang rechnen.

Abb. 12: Entwicklung der Exportaktivitäten der Automotiven Zulieferer (2025 sowie in den kommenden 3 Jahren)



Anm.: n=48; Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: IWI (2026)

Die Exportentwicklung für das Jahr 2025 ist leicht positiv und wird von den Automotiven Unternehmen durchschnittlich mit knapp 3% Steigerung beziffert, wobei diese vor allem von Großunternehmen und innerhalb der KMU von Kleinunternehmen getragen wird.

Tab. 6: Exportentwicklung 2025 (nach Größenklassen)

	2025	n=	positiv	neutral	negativ	MW
	Basis	48	35%	35%	29%	2,81
	Großunternehmen	16	44%	31%	25%	8,44
	Mittelunternehmen	17	29%	41%	29%	-2,06
	Kleinunternehmen	8	38%	38%	25%	7,50
	Kleinstunternehmen	7	29%	29%	43%	-3,57

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. Mittelunternehmen rechnen mit einer Verbesserung innerhalb dieser Zeitspanne um rund 20%, während Kleinunternehmen von einem moderaten Anstieg um etwa 4% ausgehen. Großunternehmen sind ebenfalls optimistisch und gehen von einem überdurchschnittlichen Anstieg um rd. 15% aus. Kleinstunternehmen sehen sich hinsichtlich des Exports von der derzeitigen Krisensituation am stärksten betroffen. Hier rechnet jedes zweite Unternehmen mit einem Rückgang der Exportaktivitäten.

Tab. 7: Exportentwicklung in den folgenden drei Jahren (nach Größenklassen)

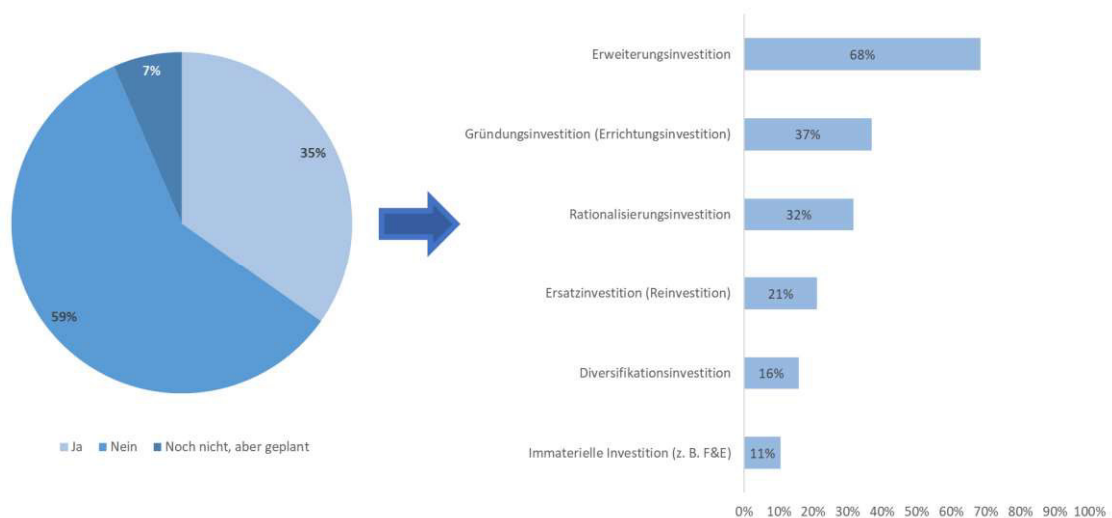
In den folgenden drei Jahren	n=	positiv	neutral	negativ	MW
Basis	46	46%	39%	15%	10,33
Großunternehmen	15	53%	47%	0%	15,33
Mittelunternehmen	17	59%	35%	6%	20,59
Kleinunternehmen	8	38%	25%	38%	4,38
Kleinstunternehmen	6	0%	50%	50%	-23,33

Quelle: IWI (2026)

4.4 Direktinvestitionen im Ausland

59% der befragten heimischen Automotiven Zulieferer tätigen derzeit keine Direktinvestitionen im Ausland (Foreign Direct Investments - FDI). Im Gegensatz dazu setzen 35% der befragten Unternehmen FDI um, 7% der Befragten tätigt derzeit noch keine Direktinvestitionen im Ausland, hat dies aber geplant.

Abb. 13: Direktinvestitionen im Ausland



Anm.: n=46; Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: IWI (2026)

68 % der befragten Unternehmen gaben als Grund für Ihrer FDI Erweiterungsinvestitionen an, dieser Anteil fiel im Vergleich zum Jahr 2021 um knapp 10 Prozentpunkte. Gründungsinvestitionen im Ausland sind hingegen im selben Zeitraum substanziell von 26% auf 37% angestiegen, ebenso Rationalisierungsinvestitionen, die nun von 32% anstatt von 21% der Unternehmen als Grund angegeben wurden. Im Gegensatz dazu stehen Ersatzinvestitionen (Reinvestitionen), die von 26% auf 21% fielen, sowie Diversifikationsinvestition, die um 10 Prozentpunkte auf 16 % schrumpften. Abschließend konnte beim

Anteil an Immaterielle Investitionen (z.B. F&E) ein Wachstum von 5% auf 11% festgestellt werden, der Anteil hat sich also mehr als verdoppelt.

Eine Betrachtung der FDIs der Unternehmen nach Beschäftigungsgrößenklassen zeigt, dass erwartungsgemäß insbesondere die Automotiven Großunternehmen (69%) Direktinvestitionen im Ausland tätigen. Auch Klein- und Kleinstunternehmen des Automotiven Zulieferbereichs tätigen FTIs, wenn auch etwas unterdurchschnittlich. In dieser Unternehmensgrößenklasse finden sich jedoch auch verstärkt Befragte, die dies für die Zukunft planen.

Tab. 8: Direktinvestitionen im Ausland nach Beschäftigtengrößenklassen

Direktinvestitionen im Ausland	Gesamt	GU	MU	KU	KlStU
Basis	46	16	16	6	8
Ja	35%	69%	13%	17%	25%
Noch nicht, aber geplant	7%	0%	6%	17%	13%
Nein	59%	31%	81%	67%	63%

Quelle: IWI (2026)

4.5 Geographische Aktivitäten der Automotiven Zulieferer und ihrer Kunden

Lediglich 5% der befragten Unternehmen weisen keinerlei Exportaktivitäten auf und sind ausschließlich in Österreich tätig. Dies bedeutet, dass die Anzahl der nur in Österreich tätigen Unternehmen seit der letzten Studie des IWI aus dem Jahr 2021 weiter leicht gesunken ist (um 2 Prozentpunkte). Der Trend der Abnahme von nur in Österreich tätigen Automotiven Zulieferern, der bereits von 2014 auf 2017 sowie von 2017 auf 2021 erkennbar war, setzt sich somit weiter fort. Unter den ausschließlich in Österreich tätigen Unternehmen befinden sich in der aktuellen Betrachtung ausschließlich Automotive Kleinunternehmen sowie ein ganz kleiner Anteil an mittleren Unternehmen.

Tab. 9: Geographische Aktivitäten der Automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen

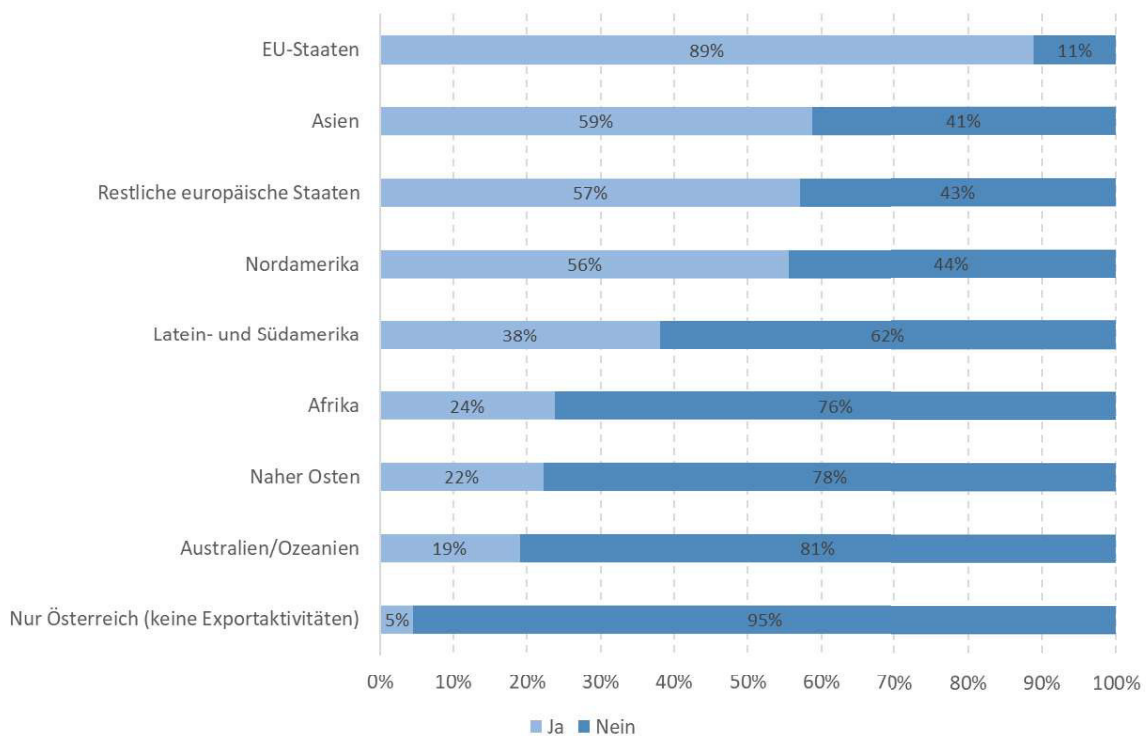
Geographische Aktivitäten der Automotiven Zulieferer	Gesamt	GU	MU	KU	KlStU
Basis	66	26	19	12	9
Nur Österreich (Keine Exportaktivitäten)	5%	0%	5%	0%	22%
In Österreich und auf internationalen Märkten	95%	100%	95%	100%	78%

Quelle: IWI (2026)

Die übrigen 95% der Automotiven Zulieferunternehmen sind auch auf globalen Märkten tätig. So exportieren 89% der Unternehmen u.a. in die EU-Staaten. Mehr als die Hälfte der befragten Zulieferunternehmen exportiert u.a. nach Asien (59%), in die restlichen europäischen Staaten (57%) sowie nach Nordamerika (56%).

Ebenfalls ein beachtlicher Anteil der Automotiven Zulieferer führen ihre Produkte mittlerweile nach Latein- und Südamerika aus (38%). Diese Region kann im Vergleich zur Studie aus dem Jahr 2021 eine Steigerung von 11 Prozentpunkten verbuchen. Ein geringerer Anteil von rund einem Fünftel der befragten Unternehmen verkauft seine Produkte in Afrika (24%), im Nahen Osten (22%) sowie in Australien bzw. Ozeanien (19%).

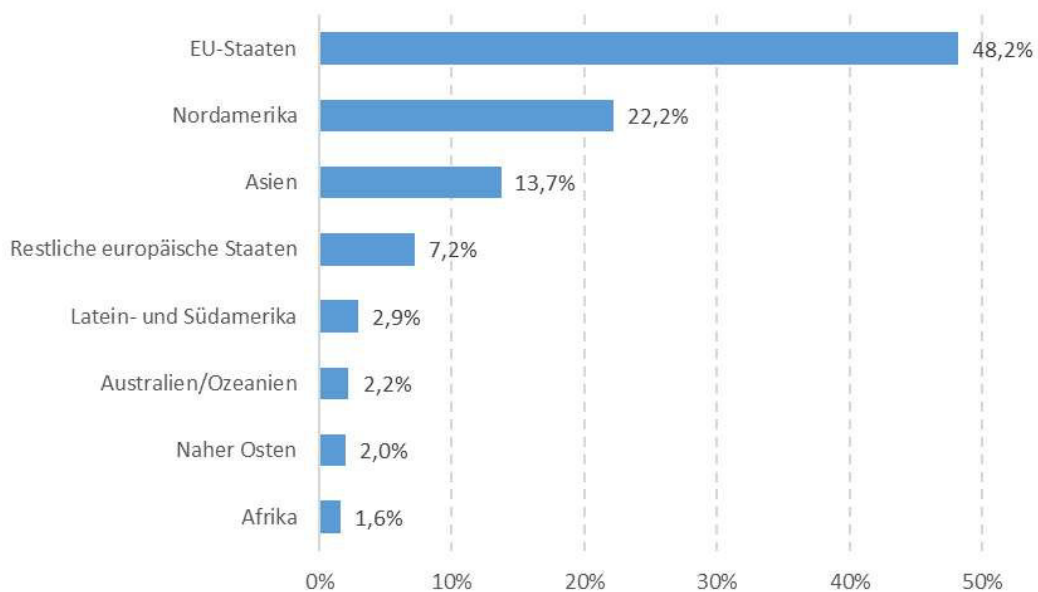
Abb. 14: Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer



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

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

Abb. 15: Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer nach Automotiven Umsätzen



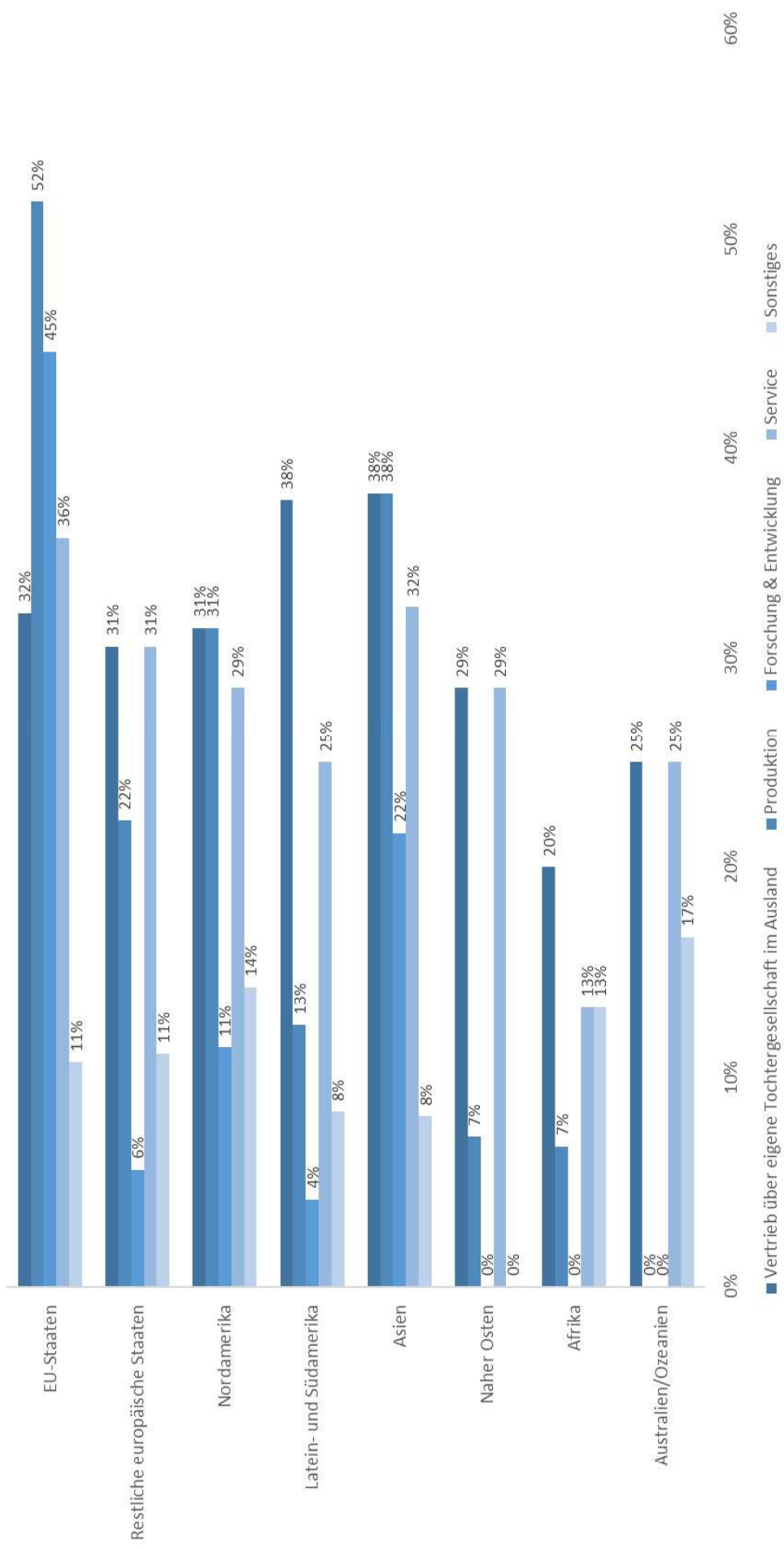
Anm.: n=66 (Mehrfachnennungen möglich. Rundungsdifferenzen möglich).
Quelle: IWI (2026)

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 Nordamerika (31%) für Produktionsaktivitäten der 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 vertreibt u.a. in den EU-Staaten, in den restlichen europäischen Staaten, in Nordamerika sowie im nahen Osten über eine eigene Tochter. Ein Vergleich zum Jahr 2021 zeigt, dass eigene Vertriebstöchter im Ausland allgemein tendenziell abgenommen haben. Dies zeigt sich auch bei den Nennungen sonstiger Aktivitäten in den betrachteten Absatzmärkten, wo unterschiedliche Vertriebsstrukturen bspw. vermehrt über lokale Partnerunternehmen oder zentral über das Headquarter in Österreich gesteuert werden.

Abb. 16: Unternehmensaktivitäten der Automotiven Zulieferer in Großregionen



Anm.: n=56 (Basis: Unternehmen, die international aktiv sind.). Aufteilung für jene, die in dieser Region aktiv sind (Filter). Mehrfachnennungen möglich. Sonstiges: Vertrieb über lokale Partnerunternehmen, Vertrieb über HQ in Österreich bzw. zentral gesteuert aus Österreich, elektrotechnische Anlagen.
 Quelle: IWI (2026)

Betrachtet man die **einzelnen Länder** in denen die **Hauptkunden der Unternehmen** angesiedelt sind, so sind dies in **Latein- und Südamerika** vor allem **Mexiko** und **Brasilien**. Brasilien wird von etwas mehr als einem Drittel der Unternehmen (38%) genannt, Mexiko von rund der Hälfte (48%) der befragten und in dieser Großregion tätigen heimischen Automotiven Zuliefererunternehmen. Jeweils rund 10% der Befragten nennen weiters u.a. auch Argentinien und Chile. Die Hauptkunden der Unternehmen in **Nordamerika** verteilen sich wie folgt: **USA** (71%), Kanada (23%). Die USA haben sich fest als wichtiger Exportmarkt außerhalb Europas etabliert.

Im **EU-Raum** ist erwartungsgemäß und unverändert **Deutschland** mit 92% und großem Abstand zu Italien (34%), Frankreich (24%), Spanien (24%) sowie der Slowakei und Tschechien (jeweils 22%) das Land mit den wichtigsten Kunden der befragten Unternehmen. Weitere Hauptkunden befinden sich u.a. noch in Polen (20%), Ungarn (18%) und Slowenien (12%). Von hoher Relevanz als Kundenländer im **restlichen Europa** sind die Schweiz (34%), die Türkei (31%), Großbritannien (28%) und Serbien (22%). In **Asien** dominiert hinsichtlich der Kunden der heimischen Zulieferer nach wie vor China (72%) mit großem Abstand zu Indien (28%) sowie Japan und Südkorea (jeweils 22%).

Tab. 10: 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	-	

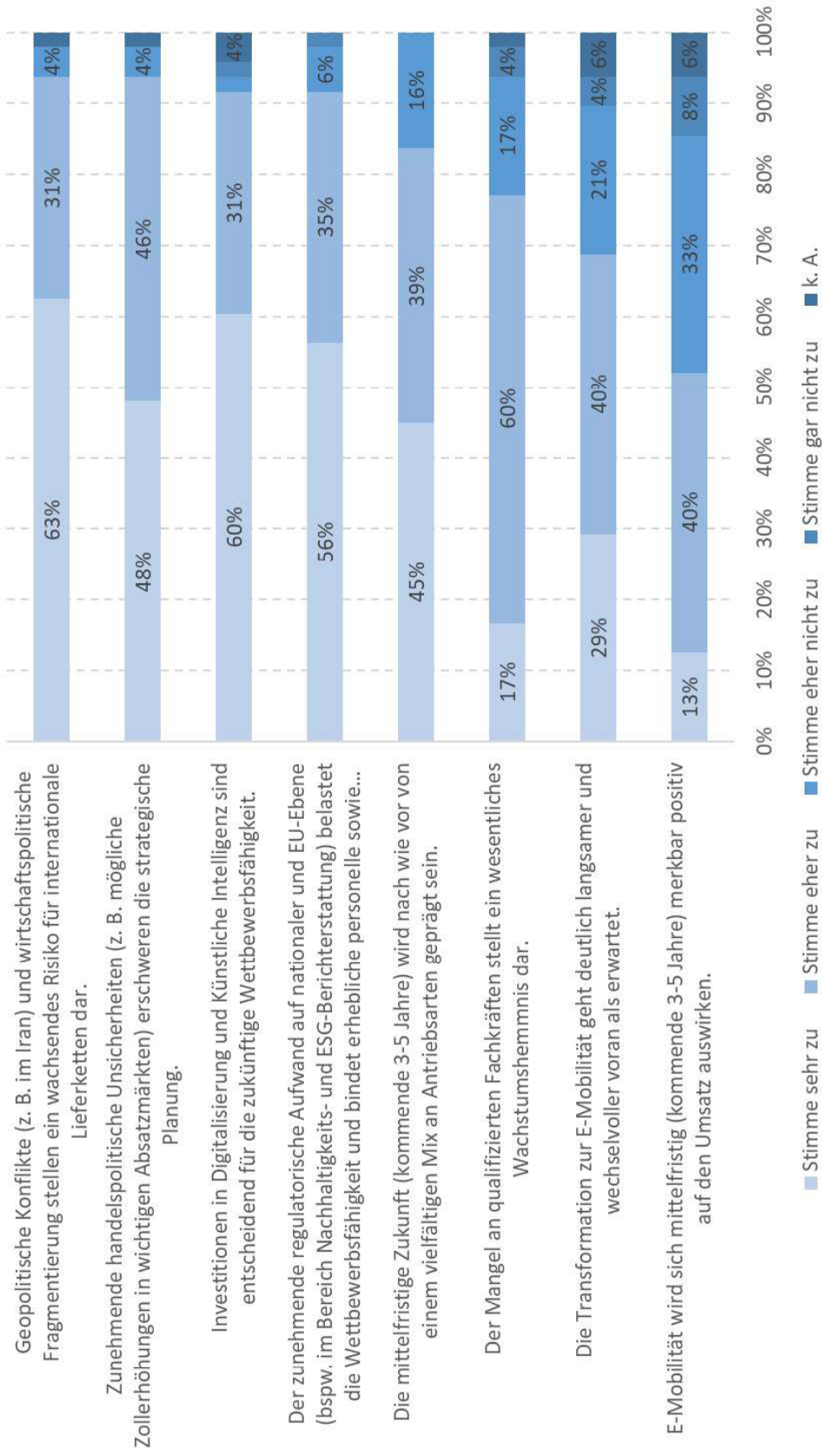
Anm.: Basis: n=63 (Filterfrage) an alle, die Exportieren. Listung erfolgt, sobald die Zahl der Nennungen größer ist als 3. Reihung absteigend nach Anzahl der Nennungen; Sonstige (EU): Rumänien (4), Kroatien (2), Schweden (2), Niederlande (1)

Quelle: IWI (2026)

4.6 Wordrap

In weiterer Folge wurden die heimischen Automotiven Unternehmen gebeten, die aktuelle Situation ihres im Mobilitätsbereich tätigen Unternehmens am Wirtschaftsstandort Österreich zu bewerten.

Abb. 17: Wordrap



Anm.: n=49
Quelle: IMI (2026)

Die letzten Jahre waren von globalen Spannungen geprägt, die auch die Automotiven Produktionsnetzwerke beeinflussten. Es kam zur Störung von Lieferketten, der Steigerung von Energie- und Rohstoffpreisen sowie Handelsschranken und verstärktem Protektionismus. Vor allem geopolitische Konflikte und die wirtschaftspolitische Fragmentierung stellen nach Ansicht nahezu aller Unternehmen für internationale Lieferketten ein wachsendes Risiko dar. Auch zunehmende handelspolitische Unsicherheiten erschweren für weit über 90% der befragten Unternehmen die strategische Planung. Die Unternehmen rechnen damit sich auch in den kommenden Jahren auf eine geopolitische unsichere und volatile Lage einstellen zu müssen.

Zusätzlich sind 9 von 10 Unternehmen der Meinung, dass zunehmender regulatorischer Aufwand auf nationaler bzw. EU-Ebene die Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich belastet und erhebliche personelle sowie finanzielle Ressourcen bindet. Dies fördert Wettbewerbsnachteile und Abwanderungsrisiken. Budgets fließen verstärkt in Administration und Compliance und fehlen in anderen Zukunftsrelevanten Bereichen bspw. in Forschung, Technologie und Innovation. Dies alles findet vor der Notwendigkeit von Investitionen in Digitalisierung und KI statt, die nach Ansicht nahezu aller Respondenten entscheidend für die künftige Wettbewerbsfähigkeit sein werden. Ein zusätzliches Wachstumshemmnis stellt jedoch ein Mangel an qualifizierten Fachkräften dar – über 80% der Befragten sehen hier ein entsprechendes Problemszenario.

Über 80% der Befragten sieht die mittelfristige Zukunft – sprich die kommenden drei bis fünf Jahre – nach wie vor von einem vielfältigen Mix an Antriebsarten geprägt. Auch weil die Transformation zur E-Mobilität nach Ansicht von knapp 70% der Unternehmen deutlich langsamer und wechselvoller voran geht als erwartet. Diese soll sich jedoch dennoch mittelfristig bei rund der Hälfte der Automotiven Unternehmen merkbar positiv auf den Umsatz auswirken.

5. Conclusio

Die Automotive Zulieferindustrie Österreichs stemmt sich weiterhin gegen die Krise muss nun aber bereits seit einigen Jahren Umsatz- und Beschäftigungsverluste hinnehmen. Die realen Umsätze der Automotiven Zulieferindustrie sind in den Jahren 2021 und 2022 kaum gestiegen und bereits im Jahr 2023 zeigt sich ein leichter realer Umsatzrückgang. Die Auswirkungen der seit dem Jahr 2023 anhaltenden konjunkturellen Abschwächung werden spätestens im Jahr 2024 deutlich sichtbar und findet im Jahr 2025 seine Fortsetzung: Der nominelle Umsatz sinkt im Vorjahresvergleich um 5,4% (Umsatzindex: - 9,4 Prozentpunkte), der reale Umsatz entwickelt sich mit einem Minus von 5,5% erneut etwas negativer (realer Umsatzindex: -6,8 Prozentpunkte). Auch die aktuelle Berechnung zeigt für das Jahr 2025 eine weitere Verschärfung der Situation bei den Beschäftigtenzahlen der Automotiven Zulieferindustrie: Mit einem Rückgang von mehr als 3.000 Beschäftigten gegenüber dem Vorjahr verringert sich die Beschäftigung um 4,0%. Damit fällt der Beschäftigungsabbau größer aus als im Vorjahresvergleich, als bereits mehr als 2.500 Arbeitsplätze verloren gingen (-3,2%).

Trotz der aktuell schwierigen Situation und der auch mittelfristig enormen Herausforderungen stellt die heimische Automotive Zulieferindustrie nach wie vor ein tragendes Element mit weitreichenden Vernetzungen in der heimischen Volkswirtschaft dar. Gesamtwirtschaftlichen werden durch die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie rd. 45,60 Mrd. EUR an Umsatzerlösen, 16,21 Mrd. EUR an Wertschöpfung sowie rd. 183.200 Beschäftigungsverhältnisse im Jahr 2025 in Österreich gesichert. Somit löst ein EUR an Wertschöpfung der Automotiven Zulieferindustrie insgesamt 2,16 EUR an Wertschöpfung in Österreich aus. Ein Beschäftigungsverhältnis in einem Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie sichert insgesamt knapp 2,50 Beschäftigungsverhältnisse in ganz Österreich ab.

Die andauernde Krise in der Automobilindustrie zwingt jedoch mehr Zulieferunternehmen zur strategischen Diversifikation um die Abhängigkeit von den großen Automobilherstellern zu reduzieren. So übertragen einige Zulieferer ihre Kernkompetenzen mittlerweile verstärkt auf zukunftssträchtige Non-Automotive-Sektoren, was zum Teil zu geringeren Automotiven Umsatzanteilen führt bzw. die Automotive Durchdringungsraten senkt.

Auch die breite an Produkt- und Dienstleistungen zeigt Verschiebungen von Schwerpunkten, insbesondere auch getrieben von der Transformation hin zur E-Mobilität. Dieser Transformationsprozess der letzten Jahre führt auch dazu, dass mittlerweile ein großer Teil der Automotiven Unternehmen (knapp zwei Drittel der Befragten) hinsichtlich ihrer Produkte bzw. Dienstleistungen vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität abhängig ist. Geringe Verschiebungen gibt es in den letzten Jahren hinsichtlich der Position der Kunden im Automotiven Bereich. Nach wie vor zeigt sich eine gefestigte Bedeutung im oberen Segment der Zulieferpyramide (OEM, Tier 1).

Die Automotiven Zulieferunternehmen in Österreich sind traditionell exportstark. Lediglich 5% der befragten Unternehmen sind ausschließlich am Heimatmarkt Österreich tätig, mehr als die Hälfte erzielt über 80% ihres Gesamtumsatzes im Ausland. Das führt in der Befragungsgruppe zu einer durchschnittlichen Exportquote von über 70% bzw. nach Automotivem Umsatz gewichtet von rund 94%. Die Exportentwicklung für das Jahr 2025 ist in Summe leicht positiv und wird von den Automotiven Unternehmen durchschnittlich mit knapp 3% Steigerung beziffert, wobei diese vor allem von Großunternehmen und innerhalb der KMU von Kleinunternehmen getragen wird. In den folgenden drei Jahren sollen die Exportaktivitäten gemäß der Einschätzung der Unternehmen in Summe um rund 10% steigen. Während insb. Groß- und Mittelunternehmen optimistisch in die nahe Exportzukunft sehen, sind jedoch Kleinstunternehmen hinsichtlich des Exports von der derzeitigen Krisensituation stärker betroffen.

Die 95% in globalen Märkten tätigen Unternehmen exportieren überwiegend nach Europa, Asien und Nordamerika. Ein in den letzten Jahren gestiegener Anteil (knapp 40%) führt seine Produkte mittlerweile auch nach Latein- und Südamerika (vorwiegend nach Mexiko und Brasilien) aus.

Nach wie vor zählt Deutschland hinsichtlich der Hauptkunden mit großem Abstand zum wichtigsten Land für die Automotive Zulieferindustrie. Auch an der Bedeutung von China und den USA hat sich nichts verändert. Weiteres sind in Europa Italien, Frankreich, Polen, die Schweiz aber auch die Slowakei und Tschechien zentrale Kundenländer.

Hinsichtlich der herausfordernden Lage sehen die Unternehmen in den kommenden Jahren keine Entspannung. Nahezu alle Befragten sehen in geopolitischen Konflikten und der wirtschaftspolitischen Fragmentierung ein wachsendes Risiko für internationale Lieferketten. Erschwert wird die strategische Planung auch durch die zunehmenden handelspolitischen Unsicherheiten, ebenso wie der zunehmende regulatorische Aufwand die Wettbewerbsfähigkeit belastet. Zahlreiche Unternehmen sind auch vom Fachkräftemangel betroffen.

Trotz der andauernden schwierigen Lage sind ebenso nahezu alle Unternehmen jedoch auch der Überzeugung, dass gerade jetzt Investitionen in Digitalisierung und Künstliche Intelligenz (KI) entscheidend für zukünftige Wettbewerbsfähigkeit sind.

Anhang: Fragebogen

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Das Industriewissenschaftliche Institut (IWI) führt im Auftrag der ARGE Automotive Zulieferindustrie der Wirtschaftskammer Österreich die Studie "Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise" durch.

Die Beantwortung der Fragen nimmt in etwa 15 Minuten in Anspruch. Wir ersuchen höflich um Ihre Rückmeldung bis 21.07.2026.

Selbstverständlich werden Ihre Angaben streng vertraulich behandelt!

Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung:

FH-Hon.Prof. Dr. Dr. Herwig W. Schneider
Geschäftsführer Industriewissenschaftliches Institut
Tel.: (+43 1) 513 44 11 DW 2080
Email: office@iwi.ac.at (mailto:office@iwi.ac.at)





In dieser Umfrage sind 32 Fragen enthalten.

1

Die Exportwirtschaft setzt entscheidende Impulse für Österreichs Wirtschaftswachstum und Wohlstand. Wir erachten Ihr Unternehmen als wichtigen Akteur für die Wirtschaft Österreichs.

https://science.iwi.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186
1/21

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A1. In welche Wirtschaftsräume exportiert Ihre Unternehmenseinheit derzeit?
(Mehrfachnennungen möglich)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ Nur Österreich (keine Exportaktivitäten)
☐ EU-Staaten
☐ Restliche europäische Staaten
☐ Nordamerika
☐ Latein- und Südamerika
☐ Asien
☐ Naher Osten
☐ Afrika
☐ Australien/Ozeanien
☐ Sonstige Wirtschaftsräume:

https://science.iwi.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186
2/21

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A1f. Wie groß ist der Anteil der insgesamt im Ausland erzielten Umsätze (Exportumsätze) gemessen am Gesamtumsatz Ihrer Unternehmenseinheit? (2025)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

● Jede Antwort muss zwischen 0 und 100 sein

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

0%|100%

https://science.iwi.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186
3/21

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A1f. Wie haben sich die Exportaktivitäten Ihrer Unternehmenseinheit 2025 entwickelt und wie werden sich diese in den kommenden drei Jahren (im Vergleich zu 2025) entwickeln?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

● Jede Antwort muss zwischen -100 und 100 sein

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

2025|Stark gesunken|Stark gestiegen

In den kommenden drei Jahren|Stark sinken|Stark steigen

https://science.iwi.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186
4/21

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A1f. Bitte schätzen Sie, wie sich die Exportaktivitäten Ihrer Unternehmenseinheit auf folgende Absatzmärkte in etwa aufteilt (z. B. EU: 75%, Nordamerika: 25%).

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

● Jede Antwort muss zwischen 0 und 100 sein
Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

EU-Staaten|0%|100%

Restliche europäische Staaten|0%|100%

Nordamerika|0%|100%

Latin- und Südamerika|0%|100%

Asien|0%|100%

Naher Osten|0%|100%

Afrika|0%|100%

Australien/Ozeanien|0%|100%

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A2. Hat Ihre Unternehmenseinheit vor, sich zukünftig zu internationalisieren, d.h. Märkte im Ausland zu bearbeiten bzw. Aktivitäten im Ausland aufzunehmen oder werden die Aktivitäten absehbar auf Österreich beschränkt bleiben?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
Antwort war bei Frage '2 [A10b]' (A1. In welche Wirtschaftsräume exportiert Ihre Unternehmenseinheit derzeit? (Mehrfachnennungen möglich))

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

☐ Wir beabsichtigen eine Internationalisierung.
☐ Unsere Aktivitäten werden auf Österreich beschränkt bleiben.

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

A2f. In welchen Wirtschaftsräumen plant Ihre Unternehmenseinheit Exportaktivitäten? (Mehrfachnennungen möglich)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
Antwort war 'Wir beabsichtigen eine Internationalisierung' bei Frage '6 [A08z]' (A2. Hat Ihre Unternehmenseinheit vor, sich zukünftig zu internationalisieren, d.h. Märkte im Ausland zu bearbeiten bzw. Aktivitäten im Ausland aufzunehmen oder werden die Aktivitäten absehbar auf Österreich beschränkt bleiben?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ EU-Staaten
☐ Restliche europäische Staaten
☐ Nordamerika
☐ Latein- und Südamerika
☐ Asien
☐ Naher Osten
☐ Afrika
☐ Australien/Ozeanien
☐ Sonstige Wirtschaftsräume:

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

B1. In welchen Ländern sind die Hauptkunden Ihrer Unternehmenseinheit angesiedelt? (Mehrfachnennungen möglich)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or
(A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

EU-Staaten

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_1 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ Deutschland
☐ Italien
☐ Frankreich
☐ Polen
☐ Spanien
☐ Slowakei
☐ Slowenien
☐ Tschechien
☐ Ungarn
☐ Andere EU-Staaten:

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Restliche europäische Staaten

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_2 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ Albanien
☐ Bosnien und Herzegowina
☐ Großbritannien
☐ Island
☐ Mazedonien
☐ Montenegro
☐ Norwegen
☐ Republik Moldau
☐ Russland
☐ Schweiz
☐ Serbien
☐ Türkei
☐ Ukraine
☐ Andere europäische Staaten:

24.09.26, 15:54
LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Nordamerika

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_3 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ Kanada
☐ USA

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Latein- und Südamerika

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_4 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Argentinien
☐ Brasilien
☐ Chile
☐ Kolumbien
☐ Mexiko
☐ Venezuela
☐ Andere latein- und südamerikanische Länder:

https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186

9/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Asien

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_5 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ China
☐ Hong Kong
☐ Indien
☐ Indonesien
☐ Japan
☐ Malaysia
☐ Russland
☐ Singapur
☐ Südkorea
☐ Thailand
☐ Taiwan
☐ Türkei
☐ Vietnam

☐ Andere asiatische Länder:

https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186

10/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Naher Osten

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_6 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Ägypten
☐ Iran
☐ Israel
☐ Saudi Arabien
☐ Vereinigte Arabische Emirate
☐ Andere Länder des Nahen Ostens:

Afrika

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
(A10b_7 (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y")

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Ägypten
☐ Algerien
☐ Marokko
☐ Nigeria
☐ Südafrika

☐ Andere afrikanische Länder:

https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186

11/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

B2. Welche Aktivitäten verfolgt Ihre Unternehmenseinheit auf den folgenden Absatzmärkten?

(Mehrfachnennungen möglich)

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

((A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

	Vertrieb über eigene Tochtergesellschaft im Ausland	Produktion	Forschung & Entwicklung	Service	Sonstiges
EU-Staaten	☐	☐	☐	☐	☐
Restliche europäische Staaten	☐	☐	☐	☐	☐
Nordamerika	☐	☐	☐	☐	☐
Latein- und Südamerika	☐	☐	☐	☐	☐
Asien	☐	☐	☐	☐	☐
Naher Osten	☐	☐	☐	☐	☐
Afrika	☐	☐	☐	☐	☐
Australien/Ozeanien	☐	☐	☐	☐	☐

https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186

12/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

MA, Umsatz, Exportanteil

E1. Wie viele **Beschäftigte** hat Ihre Unternehmenseinheit in Österreich und wie hoch ist der erwirtschaftete **Umsatz**?

E2. Wie hoch ist der **automotive Umsatzanteil** gemessen am Gesamtumsatz (2025) bzw. der **automotive Beschäftigtenanteil** gemessen an der Gesamtanzahl der MitarbeiterInnen Ihrer Unternehmenseinheit?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Automotiver Umsatzanteil(0%)100%

Automotiver Beschäftigtenanteil(0%)100%

<https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186> 17/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

E3. Wie hoch ist der **automotive Anteil** aller im Ausland erzielten Umsätze (Exportumsätze) Ihrer Unternehmenseinheit gemessen an den gesamten Exportumsätzen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 ((A10b_1.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_3.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_4.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_5.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_6.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_7.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y") or (A10b_9.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4395/qid/86658) == "Y"))

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

0%|100%

Automotive Unternehmen

<https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186> 18/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

F1. Stellt Ihre Unternehmenseinheit Produkte in oder für folgende **automotive Bereiche** her, oder bietet **Dienstleistungen** in diesen an?
(Mehrfachantworten möglich)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ Karosserie und wichtige Teile davon, Exterieur

☐ Interieur

☐ Elektrik/Elektronik (Bordnetz)

☐ Antrieb

☐ E-Antrieb und Komponenten

☐ Fahrwerk

☐ Zubehör für Individualisierung

☐ Maschinen und Anlagen für die Fahrzeugindustrie

☐ Sonstige Teile und Vorprodukte für den Fahrzeugbau

☐ Herstellung von Ersatzteilen

☐ Infrastruktur (E-Tankstellen, Car Ports etc.)

☐ Automotive Dienstleistungen für Endverbraucher

☐ Handel mit Produkten für den Automotiven Sektor

☐ Produkte und Leistungen für Nutzfahrzeuge

☐ Produkte und Leistungen für Zweiräder

☐ Nein

☐ Sonstige::

F2. Sind die von Ihnen hervorgebrachten Produkte bzw. Dienstleistungen abhängig vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

☐ Ja

☐ Nein

<https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186> 19/21

24.09.26, 15:54 LimeSurvey - Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

F2f. Wie hoch ist der Anteil des Umsatzes, der mit E-Mobilität in Zusammenhang steht?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 Antwort war 'Ja' bei Frage '29 [F2]' (F2. Sind die von Ihnen hervorgebrachten Produkte bzw. Dienstleistungen abhängig vom Nachfrageverhalten im Bereich E-Mobilität?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

0%|100%

F2r. Wird sich dies in den kommenden 3 Jahren perspektivisch verändern?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 ((F2.NAOK (/index.php/admin/questions/sa/view/surveyid/245186/gid/4392/qid/86678) == "A1"))

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

0%|100%

F3. Welchem/Welchen Bereich(en) sind die **Kunden** Ihrer Unternehmenseinheit zuzuordnen?
(Mehrfachantworten möglich)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

☐ OEM (Original Equipment Manufacturer, Fahrzeughersteller)

☐ Tier 1 (liefert direkt an OEM)

☐ Tier 2 (liefert an Tier 1)

☐ Tier 3 (liefert an Tier 2)

☐ Abnehmer für Produkte des Aftermarket (Ersatzteile bzw. Komplementärteile, alternativer Hersteller)

☐ Abnehmer für sonstiges Zubehör

☐ Abnehmer für Maschinen und Anlagen für die Automotive Industrie

☐ Sonstige::

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

<https://science.lwl.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245186> 20/21

24.09.26, 15:54

UmeSurvey -Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien in Zeiten der Krise

Sollten Sie Fragen haben, melden Sie sich bitte bei:

FH-Hon.Prof. Dr. Dr.

Herwig W. Schneider

Geschäftsführer Industriewissenschaftliches Institut

Tel.: (+43 1) 513 44 11 DW 2080

Email: office@iwi.ac.at (<mailto:office@iwi.ac.at>)

Sie haben nun noch die Möglichkeit die Befragung bzw. Ihr Antwortverhalten zu exportieren.

Übermittlung Ihres ausgefüllten Fragebogens:

Vielen Dank für die Beantwortung des Fragebogens.

<https://science.iwi.ac.at/index.php/admin/printablesurvey/sa/index/surveyid/245166>

21/21