

# Die Automotive Zulieferindustrie Österreichs

Herwig W. Schneider

Herwig W. Schneider, *Industriewissenschaftliches Institut, Wien*

In diesem Artikel wird thematisiert, dass die automotiv Zulieferindustrie ein wesentlicher Bestandteil des Wohlfahrtssystems in Österreich ist. Die Unternehmen sind in der Mehrzahl diversifiziert bzw. bedienen häufig Geschäftsfelder auch außerhalb automotiver Wertschöpfungsmilieus. Seit dem Jahr 2019 ist die wirtschaftliche Entwicklung des Sektors nicht wachsend, wodurch sich wissenschaftliche Analysen in jüngster Vergangenheit vermehrt auch mit Zukunftsaussichten auseinandersetzen. Veränderte geopolitische Rahmenbedingungen erhöhen im Verbund mit systemischen technologischen Transformationsprozessen den Druck auf die Unternehmen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Der US-amerikanische Sozialwissenschaftler James J. Flink (1990) hat in seinem Buch „The Automobile Age“ das Auto zum Protagonisten der Geschichte des 20. Jahrhunderts gemacht: Es revolutioniert Produktionsprozesse, löst Wirtschaftshochphasen ebenso wie -krisen aus, verändert Kulturlandschaften und Städte bzw. prägt individuelle Verhalten und Möglichkeiten.

## 1. Struktur und Entwicklung

Österreich hat wie andere industrialisierte Länder eine Tradition im Automobilbau und ist einesteils vor dem Hintergrund der vorherrschenden industriellen Strukturen (Luptáček et al., 2024) und andernteils der seit dem Zweiten Weltkrieg entwickelten Kaufkraft des privaten Konsums nicht nur angebotsseitig, sondern auch nachfrageseitig ein Teil des *Automobile Age*. Allerdings verfügt Österreich anders als Länder wie Deutschland, Großbritannien, Italien, Japan oder die USA nicht über OEM,<sup>1</sup> sondern ist schwerpunktmäßig innerhalb international vernetzter Wertschöpfungsketten und -milieus positioniert (Schneider et al., 2021; 2025b).

Laut einer zuletzt im Jahr 2025 aktualisierten Unternehmensdatenbank des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI) zur automotiven Zulieferindustrie Öster-

reichs umfasst das Unternehmenssample 942 Unternehmen.<sup>2</sup> Der Begriff *automotive* ist dabei ein Oberbegriff, der für alle Fahrzeuge Anwendung findet, welche von Kraftmaschinen angetrieben werden – unabhängig ob ein- oder mehrspurgeführt. Automotive Zulieferprodukte sind in der Regel Spezialinputs, die von Zulieferern im Hinblick auf nachgelagerte Endprodukte entwickelt und produziert werden. Durch Einbau werden sie ohne oder nach Bearbeitung Bestandteil des Endprodukts.<sup>3</sup> Wesentliche automotiv Schwerpunktsetzungen der Produktionswirtschaft in Österreich sind im Zusammenhang mit dem Exterieur, dem Antrieb, dem Fahrwerk, dem Interieur oder der Elektrik/Elektronik zu sehen (Schneider et al., 2021).

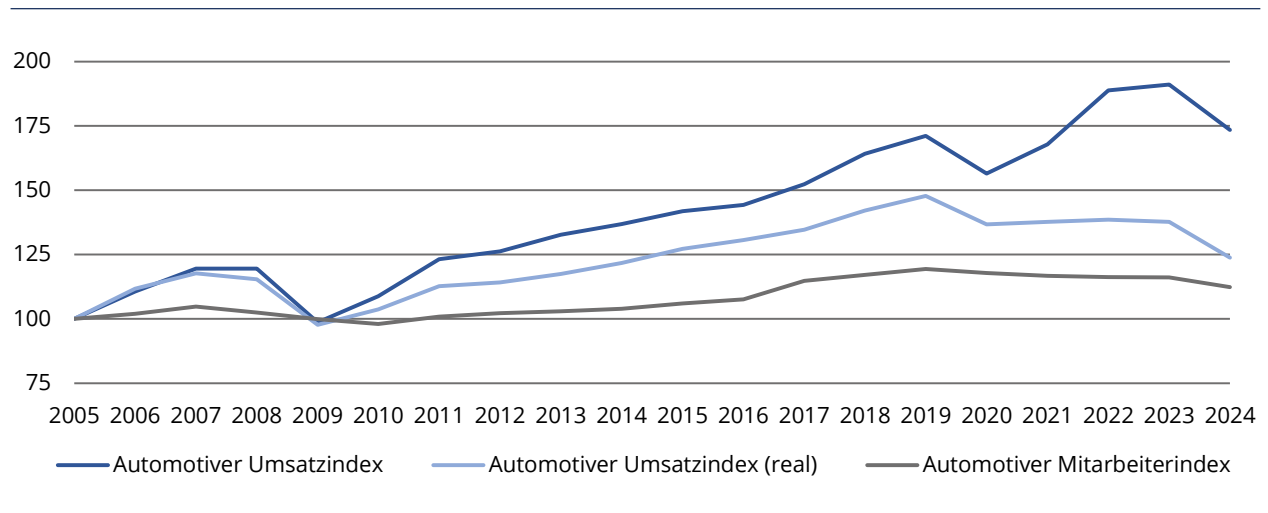
Im selben Bezugsjahr 2025 sind 24 % dieser Unternehmen komplett automotiv Marktteilnehmer. Das bedeutet, dass 76 % der heimischen automotiven Zulieferindustrie nicht ausschließlich automotiv Geschäftsfelder, sondern diversifiziert auch nicht-automotiv Wirtschaftsaktivitäten bedienen. Statistisch können Unternehmen mit signifikanten automotiven Aktivitäten in Branchen wie dem Maschinenbau, der Metallerzeugung und -bearbeitung, der Herstellung von elektronischen Ausrüstungen, der Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, der Herstellung von chemischen Erzeugnis-

<sup>1</sup> OEM steht für *Original Equipment Manufacturer*. In der Automobilindustrie bezeichnet man die wichtigen Marken bzw. Automobilhersteller als OEM. Automotive Unternehmen in Österreich treten häufig als Zulieferer für ebendiese OEM auf (Tier 1, 2, 3; Erzeugnisse für Abnehmer des Aftermarket oder Abnehmer von Maschinen und Anlagen für die automotiv Industrie; etc.). Jedoch operieren österreichische Unternehmen etwa bei Sonderfahrzeugen durchaus auch direkt an der Endnachfrage bzw. sind auf internationalen Absatzmärkten im Anwenderkontakt aktiv (Detter et al., 2010).

<sup>2</sup> Vgl. *automotive Unternehmensdatenbank* des IWI sowie jüngst Schneider (2025b).

<sup>3</sup> *Automotive* ist nicht mit dem Begriff *Automobil* gleichzusetzen, auch wenn dieser in zahlreichen Fällen (insb. in der Literatur) synonym verwendet wird. Die automotiv Zulieferindustrie beliefert im engeren Sinne die Automobilindustrie (inkl. LKW und einspurige Fahrzeuge) und im weiteren Sinne auch die Bahn-, die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie den Schiffbau. Im Rahmen der gegenständlichen Betrachtung findet das Definitionsgerüst im engeren Sinne Anwendung.

**Abbildung 1.** Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindizes (2005=100).



Quelle: Schneider et al. (2025b), auf Basis der Statistik Austria, Leistungs- und Strukturstatistik.

sen bis hin zu den Informationsdienstleistungen erfasst sein.<sup>4</sup>

In einem statistischen Beobachtungszeitraum von 20 Jahren hat sich sowohl die automotiv Wirtschaftslleistung als auch der Umfang der automotiven Beschäftigung in Österreich ausgeweitet, insbesondere bis zur globalen Corona-Krise (beginnend im Jahr 2019). Signifikante, aber – im Unterschied zur aktuellen Lage – wieder rasch aufgeholt Rückgänge gab es ferner in der Zeit der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise (beginnend um die Jahresmitte 2008) (Schneider et al., 2025b).

Unter dem Eindruck der aktuellen geopolitischen Rahmenbedingungen steht die automotiv Zulieferindustrie Österreichs unter Druck. Beträgt der nominelle Umsatz im Jahr 2023 noch 31,3 Mrd. Euro, so sinkt die Wirtschaftskraft des Sektors im Jahr 2024 auf 28,4 Mrd. Euro (IWI-Unternehmensdatenbank, laufend; Schneider et al. 2025b). In realen Werten – also bereinigt um Preiseffekte von 2020 bis 2023 – wird die Entwicklung deutlicher. Die zuletzt gestiegenen Energie- und Personalkosten haben die Ertragslage der Unternehmen erodiert. Dies ist insofern von Bedeutung, als die automotiv Zulieferindustrie gerade für ihre traditionell hohen Forschungs-, Technologie- und Innovationsaufwendungen (Schneider et al., 2021) kaum Alternativen zur Selbstfinanzierung aus dem Cashflow hat. In den Abbildungen 1 und 2 werden zur besseren Vergleichbarkeit der Entwicklungen alle Zeitreihen als Indizes (mit 2005=100 in Abbildung 1 bzw. 2019=100 in Abbildung 2) dargestellt.

Ein ähnliches Muster weist die Beschäftigungsdynamik auf. Im Jahr 2024 finden sich knapp 77.000 Eigenpersonal-Beschäftigungsverhältnisse unmittelbar in den automotiven Zulieferunternehmen Österreichs (das entspricht rund 72.600 Vollzeitäquivalenten) (IWI-Unternehmensdatenbank, laufend; Schneider et al., 2025b). Dies sind 3,2 % weniger Arbeitsplätze als im Jahr 2023. In der Regel gibt es bei der Beschäftigung zeitliche Verzögerungseffekte, da die Unternehmen abwarten, das hoch qualifizierte Personal zu verringern und zuerst Fremdpersonal abbauen – dies lässt sich allerdings nicht direkt aus den Standarddaten der öffentlichen Statistik ablesen (Beschäftigtenrückgang inkl. Fremdpersonal von 2023 bis 2024: 5,8 %).

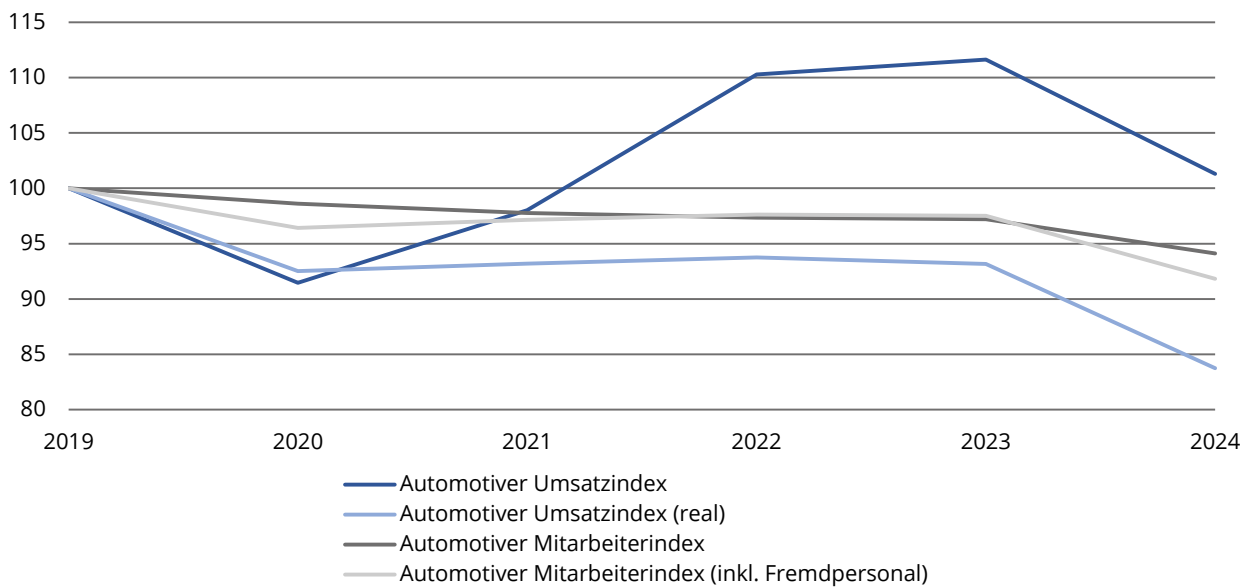
## 2. Gesamtwirtschaftliche Dimension

### 2.1 Die volkswirtschaftlichen Effekte

Unter gesamtwirtschaftlicher Hinzurechnung von assoziierten Wertschöpfungseffekten, die außerhalb der Unternehmensgrenzen aufgrund von Nachfrageimpulsen entstehen, sowie in weiterer Folge konsum- und investitionsinduzierten Auswirkungen, trägt die automotiv Zulieferindustrie Österreichs mehr als 4 % zum Produktionswert und knapp 4 % zur Wertschöpfung Österreichs bei (Tabelle 1; Stand 2024) (Schneider et al., 2025b). Dieser insbesondere via Arbeitnehmerentgelte und Leistungen für das Steuer- und Sozialsystem zu übersetzende Wohlstand ist ein beachtlicher Faktor für die Volkswirtschaft. Ein automotiv Beschäftigter sichert eineinhalb

<sup>4</sup> Vgl. *automotive Unternehmensdatenbank* des IWI. Im Rahmen der gegenständlichen Betrachtung werden für Unternehmen mit diversifizierten Geschäftsaktivitäten ausschließlich automotiv Umsatzanteile bzw. Beschäftigungsverhältnisse gewertet.

**Abbildung 2.** Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindizes, inkl. Fremdpersonal (2019=100).



Anmerkung: Deflationierung der Umsatzwerte auf Basis der Erzeugerpreisindizes für Güter und Dienstleistungen.  
 Quelle: Schneider et al. (2025b), auf Basis der Statistik Austria, Leistungs- und Strukturstatistik sowie Sonderauswertungen der Konjunkturstatistik der WKO im Produzierenden Bereich.

zusätzliche Beschäftigte außerhalb des automotiven Bereichs; ein Euro Wertschöpfung generiert beinahe 1,20 Euro zusätzliche Euro an Wertschöpfung in anderen Bereichen durch indirekte und induzierte Effekte (Schneider et al., 2025b).

Im Umkehrschluss verursachen in Zeiten des wirtschaftlichen Rückgangs jeder verlorene Euro an Wirtschaftskraft und jeder verlorene Beschäftigte aufgrund der Additionalitätswirkung einen zusätzlichen Negativeffekt in anderen Segmenten der österreichischen Volkswirtschaft. Bei zwei gekündigten Arbeitskräften innerhalb des Sektors gibt es demnach einen Verlust von drei weiteren Arbeitsplätzen außerhalb der unmittelbaren automotiven Unternehmenswelt.

Die automotive Zulieferindustrie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der öffentlichen Haushalte (akkumulierte Steuerleistung sowie Beiträge zur Sozialversicherung). Selbst im schwierigen Wirtschaftsjahr 2024 liegt die Summe der generierten Steuern und Abga-

ben bei knapp 5 Mrd. Euro (Schneider et al., 2025b).<sup>5</sup> Mit einem Erodieren des Wirtschaftsbereichs würden auch diese Leistungen für die Allgemeinheit geringer werden.

### 2.2 Die klassische Input-Output-Analyse

Die vorangestellte modellarische Betrachtung basiert auf einer Input-Output-Analyse. Diese wurde von Wassilij Leontief entwickelt und erlaubt eine Quantifizierung der durch eine bestimmte Nachfrage im Wege der wirtschaftlichen Verflechtung ausgelösten Effekte (Leontief, 1936; 1966).<sup>6</sup> Ausgehend von einem feststehenden Impuls werden Wertschöpfungsketten zurückverfolgt (Backward-Linkage-Betrachtung). Im klassischen offenen Leontief-Modell ist eine bestimmte Endnachfrage der Ausgangspunkt, z.B. die Exportnachfrage nach automotiven Zulieferprodukten.<sup>7</sup>

Den mathematischen Kern des klassischen offenen Leontief-Modells bildet das Gleichungssystem  $x - Ax = y$ , wobei  $x$  der Produktionsvektor und  $y$  der

<sup>5</sup> Fiskal- und Sozialbeiträge berechnen sich im Rahmen dieser Kalkulation insbesondere aus vorleistungs- und konsumabhängigen Gütersteuern, aus der Lohnsteuer, aus Dienstgeberbeiträgen zum AFFB/FLAF, aus der Kommunalsteuer, Sozialbeiträgen der Arbeitnehmer:innen/-geber:innen und arbeitnehmerinduzierten Abgaben. Die Körperschaftsteuer ist hingegen nicht berücksichtigt.

<sup>6</sup> Für eine moderne Darstellung siehe Miller und Blair (2009).

<sup>7</sup> Jene für die gegenständlichen Berechnungen benötigten Verflechtungsbeziehungen sind in der Input-Output-Tabelle dokumentiert. Für Österreich wird diese von der Statistik Austria jährlich veröffentlicht und gliedert die Wirtschaft in 74 Input-Output-Sektoren, welche meist mit 2-Stellern der ÖNACE-Systematik korrespondieren, zwölf Endnachfragekategorien und sechs Wertschöpfungskomponenten. Siehe Statistik Austria (2025a).

**Tabelle 1.** Volkswirtschaftliche Effekte der automotiven Zulieferindustrie 2024.

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2024	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges.wirtschaftl. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. Euro)	28.415	10.121	9.677	48.212	(-)	1,70
Produktionswert (in Mio. Euro)	25.041	8.919	8.528	42.488	4,4 %	1,70
Wertschöpfung (in Mio. Euro)	7.251	3.900	4.657	15.808	3,7 %	2,18
Beschäftigungsverhältnisse	76.924	50.798	64.588	192.311	3,8 %	2,50
Vollzeitäquivalente	72.614	43.264	50.409	166.287	4,0 %	2,29
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. Euro)	4.229	2.186	2.297	8.712	3,4 %	2,06
Bruttolöhne und -gehälter (in Mio. Euro)	3.575	1.815	1.903	7.292	3,4 %	2,04
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. Euro)	1.903	1.153	1.869	4.925	(-)	(-)
Investitionen (in Mio. Euro)	2.358	1.012	1.449	4.819	4,5 %	2,04

Anmerkung: Auswertung nach ÖNACE 2008; IO-Tabelle 2021; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung der Statistik Austria gesetzt (Referenzjahr 2024). Der Beschäftigungsmultiplikator wurde korrigiert und statistisch bereinigt, da die Beschäftigung in den Input-Output-Tabellen im Bezugsjahr strukturelle unterschätzt wird (Corona-Krise). Direkte Beschäftigungsverhältnisse werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus Unternehmensdatenbank des IWI (n = 942) harmonisiert bzw. modell-exogen ausgewiesen. Die Umlegung der Entgeltparameter sowie der Vollzeitäquivalente (VZÄ) erfolgt anhand des Verhältnisses der berechneten Effekte.

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

Endnachfragevektor ist und  $A$  die Matrix der technischen Koeffizienten  $a_{ij}$ , die angeben, wieviel von jedem Gut  $i$  als Input benötigt wird, wenn ein Gut  $j$  produziert wird. Wenn es um die Effekte auf die nationale Wirtschaft geht, ist es notwendig, die heimische Version der Verflechtungstabelle zu Grunde zu legen, sodass die Koeffizienten  $a_{ij}$  nicht die Importe enthalten. Die Lösung des Gleichungssystems liefert die Leontief-Inverse  $L = (I - A)^{-1}$ , wobei  $I$  die Einheitsmatrix ist. Die einzelnen Elemente und die Spaltensummen der Leontief-Inversen können als Multiplikatoren interpretiert werden, welche angeben, wieviel Produktion des Gutes  $i$  bzw. wieviel Produktion insgesamt generiert wird, wenn die Endnachfrage nach Gut  $j$  wirkt. Die gesamte von einem bestimmten Endnachfrageimpuls  $y$  ausgelöste Produktion  $x$  ergibt sich dann als  $x = Ly$ . Von diesen Produktionseffekten gelangt man durch Anwendung entsprechender Koeffizienten zu den weiteren Effekten, z.B. sind die Beschäftigungseffekte als  $a_b x$  gegeben, wobei  $a_b$  der Vektor der Beschäftigungskoeffizienten ist.

### 2.3 Modifizierte Analyse für die automotive Zulieferindustrie

Im Rahmen der hier zur Anwendung gebrachten Analyse sind die Effekte der automotiven Zulieferindustrie auf Produktion, Beschäftigung, Wertschöpfung und Fiskal- und Sozialbeitragsaufkommen zu ermitteln, wodurch sich gegenüber dem klassischen offenen Leontief Modell drei wichtige Modifikationsstufen ergeben:

1. Erstens ist die Ausgangsgröße keine Endnachfrage, sondern eine vorgegebene Produktion, nämlich die

Produktion der erfassten Unternehmenseinheiten. Dies erfordert eine sogenannte Output-zu-Output Betrachtung (Miller und Blair, 2009, Kap. 13). Im einfachsten Fall kann man die Leontief-Matrix durch die Output-zu-Output-Matrix  $O = L\hat{L}_{ii}^{-1}$  ersetzen, d.h., es wird jede Spalte  $i$  der Leontief-Inverse durch das jeweilige Diagonalelement der Leontief-Inverse dividiert. Die Elemente bzw. Spaltensummen dieser Matrix sind als Multiplikatoren interpretierbar und geben an, wieviel Produktion des Gutes  $i$  bzw. wieviel Produktion insgesamt generiert werden, wenn die Produktion eines Gutes  $j$  fix vorgegeben ist. Diese Vorgangsweise bewirkt, dass Doppelzählungen bei den Effekten vermieden werden, da eine Rückstimulierung des eigenen Input-Output-Sektors ausgeschlossen wird.

2. Wie voranstehend erläutert, ist die automotive Zulieferindustrie eine Querschnittsmaterie, welche über verschiedene Branchen streut und eine Mehrzahl an Gütern herstellt; das heißt Güter, welche in unterschiedlichen Input-Output-Sektoren klassifiziert sind. Daraus ergibt sich als zweite Modifikation das Erfordernis, dass für die Berechnung der Effekte der Produktionstätigkeit auch die quer zwischen diesen Input-Output-Sektoren wirkenden Effekte ausgeschlossen werden müssen, damit es zu keinen Doppelzählungen kommt. Dies geschieht durch das sogenannte gemischt-exogen-endogene Modell, das auf Stone (1961) zurückgeht (Miller und Blair, 2009; Koller und Luptacik, 2007). Hier werden in jenen Sektoren, in welchen die Produktion fix vorgegeben ist,

z.B. den Gütern, die von der automotiven Zulieferindustrie produziert werden, die Variablen  $x_i$  auf die rechte Seite des Gleichungssystems geholt und als exogen behandelt, während die entsprechenden  $y_i$  auf die linke Seite gezogen werden. Die Lösung dieses umarrangierten Gleichungssystems ergibt eine Multiplikatorenmatrix, die spezifisch für die Konstellation der vorgegebenen Produktionstätigkeit angepasst ist.

3. Eine dritte Modifikationsstufe des Modells berücksichtigt zusätzlich, dass die automotive Zulieferindustrie nicht die ganze Produktion des Gutes  $i$  umfasst, wenn sie das Gut  $i$  herstellt. So ist etwa der Anteil der automotiven Zulieferindustrie an der Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren etwa 7 % und an der Herstellung von Lederwaren etwa 6 %. Zur Vermeidung von Doppelzählungen reicht es also aus, die Rückstimulation auf diesen Teilbereich in den Berechnungen auszuschließen. Wenn der Anteil an der Produktion des Gutes  $i$  Eins ist, wären alle Rückstimulationen rechnerisch auszuschließen und die Produktion dieses Input-Output-Sektors wäre zur Gänze exogen im Rahmen des Modells. Wenn der Marktanteil geringer ist, ist auch der Grad der Exogenität geringer. Methodisch kann dies z.B. durch eine Isolation des von der automotiven Zulieferindustrie erfassten Bereichs der Produktion des Gutes  $i$  in jeweils einem eigenen Input-Output-Sektor umgesetzt werden.<sup>8</sup>

Im Rahmen der ökonomischen Modellierung werden neben den direkten und indirekten Effekten auch die induzierten Effekte quantifiziert. Die direkten Effekte umfassen die unmittelbar bei den erfassten Unternehmen (d.h. den Unternehmen der automotiven Zulieferindustrie) stattfindende Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung. Die indirekten Effekte kommen durch die Zulieferverflechtungen zustande und umfassen die Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung bei den heimischen direkten oder indirekten Zulieferern der automotiven Zulieferindustrie. Für die Berechnung der induzierten Effekte wird eine Modellerweiterung eingesetzt. Das vom IWI eingesetzte Modell unterscheidet die einkommensinduzierten und die investitionsinduzierten

Effekte. Unter teilweiser Endogenisierung der Konsumnachfrage ergeben sich die einkommensinduzierten Effekte dadurch, dass die durch die direkten und indirekten Effekte generierten Arbeitseinkommen in der Folge zu zusätzlicher Nachfrage nach heimischen Konsumgütern führen. Die investitionsinduzierten Effekte berücksichtigen ferner, dass die Produktionstätigkeit auch Investitionen auslöst bzw. notwendig macht, wobei sich das Modell auf die Investitionen unmittelbar des betrachteten Bereichs (d.h. der automotiven Zulieferindustrie) und die Effekte der zusätzlichen Nachfrage konzentriert.<sup>9</sup>

### 3. Ein Blick in die marktliche Zukunft

Der bisherige Hochstand an der weltweiten Produktion von Kraftfahrzeugen datiert aus dem Jahr 2017 mit mehr als 97 Millionen Fahrzeugen. Laut letztverfügbaren Daten für 2024 sind es mittlerweile jedoch rund 92 Millionen (OICA, 2026). Als James J. Flink Ende der 1980er-Jahre begonnen hat sein Buch „The Automobile Age“ (1990) zu schreiben, lag die Jahresproduktion noch bei unter 50 Millionen Stück. Zur Jahrtausendwende lag sie knapp unter 60 Millionen Stück, um dann innerhalb von zwei Jahrzehnten zum aktuellen Niveau anzusteigen. Strukturell betrachtet: Signifikant steigende Produktionszahlen gibt es seit der Jahrtausendwende in China und Indien, deutliche Steigerungen auch in lateinamerikanischen Ländern (Mexiko, Brasilien, Argentinien) und Südafrika. Rückgänge gibt es dagegen in den USA, Japan und in traditionellen europäischen Produktionsländern, wobei innerhalb Europas ein Teil durch Verschiebungen nach Tschechien, Ungarn, Rumänien und die Slowakei bzw. in die Türkei und nach Marokko kompensiert wurde.

Vor dem Hintergrund der allgegenwärtigen digitalen Transformation einerseits und dem Anspruch der Dekarbonisierung andererseits – diese beiden Faktoren stehen per se für substanzielle Transformationsprozesse, welche technologische Herausforderungen für die automotive Zulieferindustrie mit sich bringen<sup>10</sup> – wird die Welt der Automobilproduktion geografisch vielfältiger. Für automotive Zulieferunternehmen beinhaltet diese Entwicklung Chancen und Risiken zugleich: Es gibt

<sup>8</sup> Das hier skizzierte gemischt-exogen-endogene Modell mit Marktanteilen wurde seitens des IWI weiterentwickelt und in zahlreichen industrieökonomischen Studien angewendet. Es hat sich bewährt, um die volkswirtschaftliche Bedeutung eines über mehrere Branchen streuenden Bereichs inhaltlich widerspruchsfrei zu quantifizieren. Vgl. Studienprogramm des IWI.

<sup>9</sup> Die in Tabelle 1 (im Vergleich zu den indirekten Effekten) relativ hohen induzierten Effekte der automotiven Zulieferindustrie gründen sich in der Berücksichtigung auch der investitionsinduzierten Effekte und der relativ hohen Investitionsintensität der automotiven Zulieferindustrie.

<sup>10</sup> Einerseits erfordert die Vielfalt an technologischen Konzepten auch eine Vielfalt an Komponenten (und bietet damit Marktchancen), andererseits können v.a. kleine und mittlere Unternehmen von einer technologischen Mehrgleisigkeit überfordert sein.

die Chance, in dynamische Regionen mit Produzenten mitzugehen bzw. neue Partner zu suchen, sowie die Chance, am Heimmarkt neu hinzutretende Anbieter als Kunden zu gewinnen. Das Risiko besteht darin, mit den bisherigen Partnern auf schwach wachsenden Märkten unter zunehmenden wirtschaftlichen Druck zu geraten.

Eine Triebkraft für neue Momente sind nicht zuletzt demografische Veränderungen, wobei nicht die Bevölkerungszahl per se, sondern die kaufkräftige Bevölkerung entscheidend ist: In vielen Ländern wächst eine Mittelschicht, die erstmals in der Familiengeschichte an den Kauf eines eigenen Automobils denken kann. Diese steigende Nachfrage macht in Süd-, Ost- und Südostasien ebenso wie in Lateinamerika eine Vergrößerung der Produktion sinnvoll. Vor allem die großen Herstellerländer China und Indien haben noch verhältnismäßig niedrige Motorisierungsgrade von rund 245 (State Council of the People's Republic of China, 2024; Gorham et al., 2022) (pro 1.000 Einwohner) bzw. 34 (Data for India, 2025; Gorham et al., 2022) (pro 1.000 Einwohner).<sup>11</sup>

Die automotive Zulieferindustrie Österreichs hat in den vergangenen Jahrzehnten die Ostöffnung und Westintegration gleichzeitig nutzen können, um den Zugang zu interessanten Märkten zu erweitern und die Kostenposition durch gezielte Auslagerung und Arbeitsteilung zu verbessern. Die dafür notwendigen Prozesse konnten im Sinne institutionentheoretischer Vorgaben umgesetzt werden.<sup>12</sup> Noch haben die Unternehmen der automotiven Zulieferindustrie Österreichs dank laufender Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung einen Grundstock an Fachkräften, die einerseits die Produkt- und Prozessinnovation durchführen und implementieren können und andererseits mit Flexibilität und ohne Kompromisse bei der Qualität die Produktion sicherstellen. Ein entscheidender Punkt ist freilich durch entsprechende Anreize und Bildungsangebote die langfristige, ausreichende Verfügbarkeit von Techniker:innen aller Qualifikationsniveaus.

Der derzeitige Rückgang in der automotiven Zulieferindustrie Österreichs weist auch auf eine Ver-

schlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts in den letzten Jahren hin. Eine aktuelle Studie des IWI (Schneider et al., 2025a) fasst mehrere internationale Standortvergleichsstudien und offizielle Rankings zu Standortfaktoren zusammen.<sup>13</sup> Durch die Aggregation aller in diesen Vergleichen berücksichtigten Bereiche wurde ein Gesamtwert für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts berechnet. Dieser Wert zeigt, dass die Position des Wirtschaftsstandorts Österreich im Vergleich zu anderen Ländern insgesamt zurückgegangen ist. Der Wert sank zwischen 2020 und 2023 kontinuierlich von 437 Punkten im Jahr 2020 auf 401 Punkte im Jahr 2023. Es gibt jedoch sowohl Bereiche mit Verschlechterungen als auch Bereiche mit Verbesserungen.

Zu den Faktoren, bei denen der Standort Österreich vergleichsweise ungünstig abschneidet, gehören hohe Löhne und Lohnnebenkosten, hohe Inflation, hohe Energiekosten, Fachkräftemangel und Bürokratie. Bereiche, in denen Österreich weiterhin einen Vorteil hat, sind hohe Produktqualität, präzise Fertigung, innovative Materialien und hoch entwickelte Logistik.

## 4. Fazit

Die automotive Zulieferindustrie Österreichs ist ein wichtiger Bestandteil der heimischen Volkswirtschaft. Aufgrund ihrer engen Verflechtung im Wirtschaftsgefüge mit anderen Branchen und Sektoren gibt es Additionalitäten bei Kernindikatoren wie Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung. Damit in Verbindung gibt es einen signifikanten Einfluss auf nationale Steuerleistung und Beiträge zur Sozialversicherung. Die Entwicklung über die vergangenen zwei Jahrzehnte ist in Summe positiv, in jüngster Vergangenheit aber negativ festzustellen. Vor dem Hintergrund technologischer Transformationsprozesse, sich verändernder geopolitischer und -ökonomischer Rahmenbedingungen und Fragen zur komparativen Standortqualität Österreichs ist aus ökonomischer Sicht mit Interesse in die Zukunft zu blicken.

---

<sup>11</sup> Ein ergänzender Vergleich zu ausgewählten Regionen Europas: Die stärksten Zuwächse gab es in den letzten zehn Jahren in den mittel-, ost- und südosteuropäischen Ländern, welche aber weiterhin unter dem europäischen Gesamtdurchschnitt liegen (580 pro 1.000 Einwohner). Auch in Ländern mit traditionell überdurchschnittlicher Automobildichte gibt es in den letzten zehn Jahren Zuwächse wie in Frankreich (plus 20 auf 580), Deutschland (plus 40 auf 590) und sogar Spitzenreiter-Land Italien (plus 80 auf 700). Alle diese Länder liegen freilich weiterhin unter dem Motorisierungsgrad der USA (Eurostat, 2026; UNECE, 2026).

<sup>12</sup> Die evolutorische Entwicklung zwingt zur Anpassungseffizienz in ständig aufeinanderfolgenden Ungleichgewichtsmomenten. Anpassungsqualität ist dergestalt ein zentrales Erfolgskriterium für wirtschaftlichen Erfolg (North, 1990).

<sup>13</sup> Es wurden die folgenden drei Rankings berücksichtigt: World Competitiveness Ranking (Institute for Management Development), GII – Global Innovation Index (World Intellectual Property Organization, WIPO) und GTCI – Global Talent Competitiveness Index (INSEAD). Insgesamt wurden 28 Indikatoren verarbeitet.

## Referenzen

- BMWET. (2025). *Industriestrategie Österreich 2035*. Wien: BMWET.
- Data for India. (2025). *Vehicle ownership in India*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von <https://www.dataforindia.com/vehicle-ownership/>.
- Detter, H., Lengauer, S. D., Raßmann, A. & Schneider, H. W. (2010). *Skizzierung der Entwicklung von nachhaltig wirksamen Maßnahmenpaketen zur Hebung der Innovationskraft und Stärkung der Forschungs-, Technologie- und Innovationsaktivitäten der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs*. Wien: IWI.
- Eurostat. (2026). *Passenger cars – per thousand inhabitants*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road\\_eqs\\_carhab/default/table?lang=en&category=road.road\\_eqs](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en&category=road.road_eqs).
- Flink, J. J. (1990). *The Automobile Age*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology Press.
- Gorham, R., Bose, D., Dos Anjos Ribeiro Cordeiro, M. J., Darido, G. B., Koupal, J., Krishnan, R. V., Neki, K. & Qiu, Yin. (2022). *Motorization Management for Development : An Integrated Approach to Improving Vehicles for Sustainable Mobility (English)*. Washington, D.C.: World Bank Group.
- IEA. (2025). *Global EV Outlook 2025*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>
- IWI. (laufend). *Automotive Unternehmensdatenbank des Industiewissenschaftlichen Instituts*. Wien: IWI.
- Koller, W. & Luptacik, M. (2007). *Measuring the Economic Importance of an Industry: An Application to the Austrian Agricultural Sector*. Paper presented at the 16th International Input-Output Conference, Istanbul, 2-6 July 2007.
- Leontief, W. (1936). Quantitative Input and Output Relations in the Economic System of the United States. *Review of Economics and Statistics*, 18(3), S. 105–125
- Leontief, W. (1966). *Input-Output Economics*. New York: Oxford University Press.
- Luptáčik, P., Menz, S. Mörk, A., Scheucher, R. & Schneider, H. W. (2024). *Industriebuch des Industiewissenschaftlichen Instituts*. Wien: IWI.
- Miller, R. E. & Blair, P. D. (2009). *Input-Output Analysis. Foundations and Extensions*, (2. Auflage). Cambridge: Cambridge University Press.
- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- OICA. (2026). *Production Statistics*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von <https://oica.net/production-statistics/>.
- Schneider, H. W., Demiroglu, D., Fuchsreiter, K. & Luptáčik, P. (2021). *Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien für Post-COVID*. Wien: IWI.
- Schneider, H. W., Luptáčik, P. & Gruber, T. (2025a). *Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft*. Wien: IWI.
- Schneider, H. W., Luptáčik, P. & Gruber, T. (2025b). *Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie – Berichtsjahr 2025*. Wien: IWI.
- State Council of the People's Republic of China. (2024). *全国机动车达4.4亿辆 驾驶人达5.32亿人*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von [https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202407/content\\_6961935.htm](https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202407/content_6961935.htm).
- State Council of the People's Republic of China. (2024). *Technology boosts traffic management*. Abgerufen am 19. Jänner 2026 von [https://english.www.gov.cn/news/202407/25/content\\_WS66a1aaadc6d0868f4e8e96f2.html](https://english.www.gov.cn/news/202407/25/content_WS66a1aaadc6d0868f4e8e96f2.html).
- Statistik Austria. (2025a). *Input-Output-Tabelle 2021. Inklusiv Aufkommens- und Verwendungstabelle*. Wien: Statistik Austria.
- Statistik Austria. (2025b). *Leistungs- und Strukturstatistik 2023*. Wien: Statistik Austria.
- Statistik Austria. (2025c). *Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2024*. Wien: Statistik Austria.
- Stone, R. (1961). *Input-Output and National Accounts*. Paris: OEEC.
- UNECE. (2026). *Passenger car rate*. Abgerufen am 16. Februar 2026 von <https://w3.unece.org/PXWeb/en/Table?IndicatorCode=44>.
- WKO. (2025). *Konjunkturstatistik im Produzierenden Bereich 2024*. Wien: Wirtschaftskammer Österreich.

# The Automotive Supply Industry in Austria

This article discusses the automotive supplier industry as a key component of the welfare system in Austria. The majority of companies are diversified; they operate in business areas inside and outside the automotive value chain. Since 2019, the sector's economic growth is stagnating and declining, leading academic analyses to increasingly focus on future prospects. Changing geopolitical conditions, coupled with systemic technological transformations, are increasing the pressure on companies and impacting the competitiveness of Austria as a business location.