

Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft

Endbericht



Wien, Juni 2025

Die Studie wurde im Auftrag/in Kooperation mit der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA im Rahmen der Internationalisierungsoffensive go-international, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft, Energie und Tourismus und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.



Projektteam: FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER
Peter LUPTÁČIK
Tobias GRUBER

Bei der Erstellung dieser Studie wurde zu Gunsten der Darstellbarkeit und Lesbarkeit auf eine durchgehend geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Sofern männliche Schreibweisen verwendet werden, beinhalten diese bei Entsprechung auch die weibliche Form.



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

1	Zielsetzung der Studie	4
2	Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft	5
	2.1 Internationales Stimmungsbild aus Vorort-Sicht der AußenwirtschaftsCenter (der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA)	5
	2.2 Übersicht	30
3	Conclusio	33
4	Anhang	36
4.1	Abbildungsverzeichnis	38
4.2	Online-Fragebogen	39

1 Zielsetzung der Studie

Die Digitalisierung als alles durchdringende Querschnittsmaterie und bedeutendstes Zukunftsthema sowie Innovationstreiber des 21. Jahrhunderts ist ein tiefgreifender gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozess, der in den kommenden Jahren das Tempo der Veränderung weiter beschleunigen und weitreichende Auswirkungen auf unternehmerische Prozesse haben wird. Sie eröffnet einerseits Möglichkeiten und Chancen, stellt Unternehmen jedoch vor große Herausforderungen. Neben der Digitalisierung nehmen ebenso die Dekarbonisierung mit ihren weitreichenden Folgen wie Energie- und Mobilitätswende, neue industrielle Prozesse etc. sowie der demographische Wandel eine äußerst relevante Stellung ein. Gemeinsam stehen sie für die 3D-Transition, welche basierend auf der Dekarbonisierung und Digitalisierung der Wirtschaft sowie den Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Arbeitsmarkt die Unternehmenslandschaft in den kommenden Jahren grundlegend beeinflussen wird.

Für die österreichische Automotive Zulieferindustrie führen Disruptionen durch die 3D-Transition unmittelbar zu einer Konkurrenzsituation um neue Märkte und Technologien. Im Zuge dessen gewinnt der Faktor Standort abseits reiner Produktionsbedingungen an Bedeutung bspw. hinsichtlich Technologiezugang und Innovationstätigkeit. Innovation ist wiederum ein Schlüsselfaktor zur erfolgreichen Umsetzung der Transition, denn Innovation ist jener Faktor, welcher die Industrie existieren lässt, jener der den Unterschied ausmacht. In einer angespannten und getrübbten konjunkturellen Großwetterlage in Europa droht der notwendige Strukturwandel ausgebremst zu werden, womit Gefahr besteht, langfristig aufgrund fehlender Weichenstellungen als Standort an Attraktivität zu verlieren.

Der Transformationsdruck ist das Resultat einer vielfältigen Vermengung unterschiedlicher Druckpunkte, mit teils harmonisierenden, teils gegensätzlichen Anforderungen an eine zukunftsorientierte Standortpolitik.

Im Kapitel 2 wird eine vom Industriewissenschaftlichen Institut (IWI) im Auftrag der ARGE Automotive sowie der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA durchgeführte Erhebung „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ ausgewertet. Begonnen wird mit dem konkreten Studiendesign sowie der Methodik eines zur Anwendung gebrachten Fragebogens. Danach erfolgt eine deskriptive Auswertung des Fragebogens, in welcher die Ergebnisse der unterschiedlichen Wirtschaftsdelegationen und AußenwirtschaftsCenter aggregiert ausgewertet und analysiert werden sowie Vergleiche zur Vorgängerstudie gezogen werden. Abschließend erfolgt eine aggregierte Gesamtübersicht zu den sich aus den Ergebnissen des Fragebogens ableitenden Standortprofilen sowie den relativen Stärken und Schwächen des Standorts Österreich im Vergleich zu den Konkurrenzstandorten.

Kapitel 3 (Conclusio) bildet das Fazit der unter Bezugnahme auf die Situation der heimischen Automotiven Zulieferindustrie sowie der Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und des Automotiven Standortbarometers.¹

¹ vgl. IWI (2025): Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie.

2 Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft

Wie wird die Qualität von Konkurrenzstandorten im Tagesgeschäft eingeschätzt?

Eine seitens des IWI im Zeitraum 10.03. bis 16.05.2025 in Form eines Onlinefragebogens (Limesurvey) durchgeführte Befragung richtet sich an Wirtschaftsdelegierte der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA bzw. jene AußenwirtschaftsCenter, die in deren Zuständigkeitsbereich liegen. Ziel der Erhebung ist eine Betrachtung der internationalen Standortbedingungen in der Automobilwirtschaft (Kfz-Produzenten, inkl. Automotive Zulieferer). Der Versand der Befragungsunterlagen erfolgte durch die AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA.

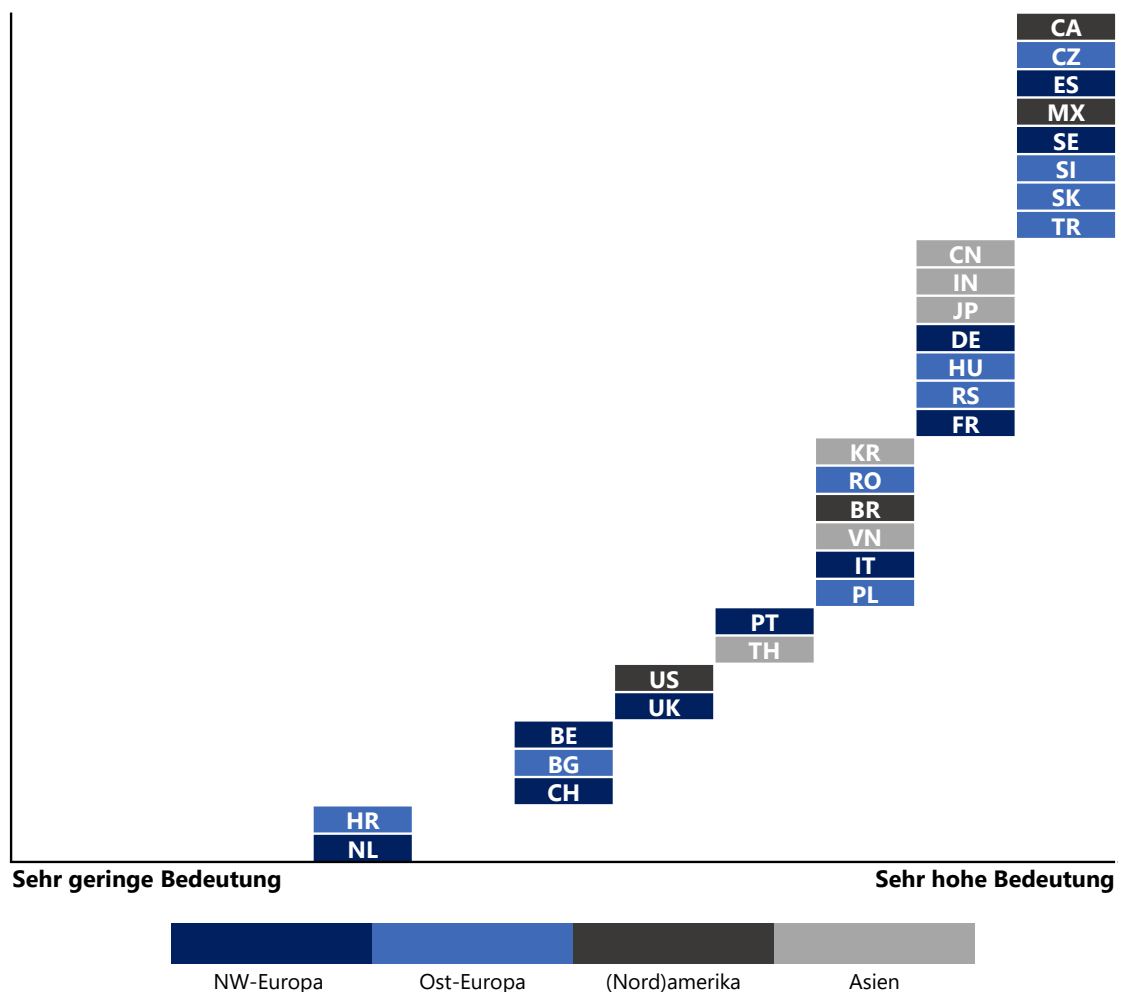
Die Erhebung inkludiert 25 Fragebatterien, bestehend aus offenen, geschlossenen und Differenzialfragen (siehe Anlage). Es wurde ein deutsch- und ein englischsprachiger Fragebogen zur Verfügung gestellt. Der deutsche Fragebogen wurde 24-mal, die englische Version sechsmal ausgefüllt. In Summe liegen somit Antworten für 30 Länder vor.

2.1 Internationales Stimmungsbild aus Vorort-Sicht der AußenwirtschaftsCenter (der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA)

Die Wirtschaftsdelegationen in den AußenwirtschaftsCentern wurden nach ihrer Einschätzung gefragt,

- (a) inwiefern die Automobilwirtschaft, gemessen an unterschiedlichen Faktoren, in ihrem Zielland einen wichtigen Wirtschaftsbereich darstellt;
- (b) ob sie verschiedenen Aussagen im Konnex der Automobilwirtschaft ihres Ziellandes zustimmen;
- (c) inwieweit sie diverse Standortfaktoren als vorteilhafter in Österreich oder in dem Land in welchem sie tätig sind, einschätzen;
- (d) ob die Entwicklung verschiedener Trends der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien in ihrem Zielland avisiert wird;
- (e) welche konkret mit Österreich vergleichbaren Clusterinitiativen zur Förderung der unternehmerischen Vernetzung in der Automobilwirtschaft ihres Ziellandes bekannt sind;
- (f) ob neben direkten Förderinstrumentarien auch relevante indirekte steuerliche Förderinstrumente im Zielland bekannt sind (inklusive Nennung dieser);
- (g) welche Faktorenmärkte die Wirtschaftsdelegationen für die Automobilwirtschaft gegenwärtig in ihrem Markt als vorteilhaft gegenüber Österreich einschätzen und in welchem Ausmaß dies zutrifft.

Abb. 1: Bedeutung der Automobilwirtschaft für die jeweilige Wirtschaft

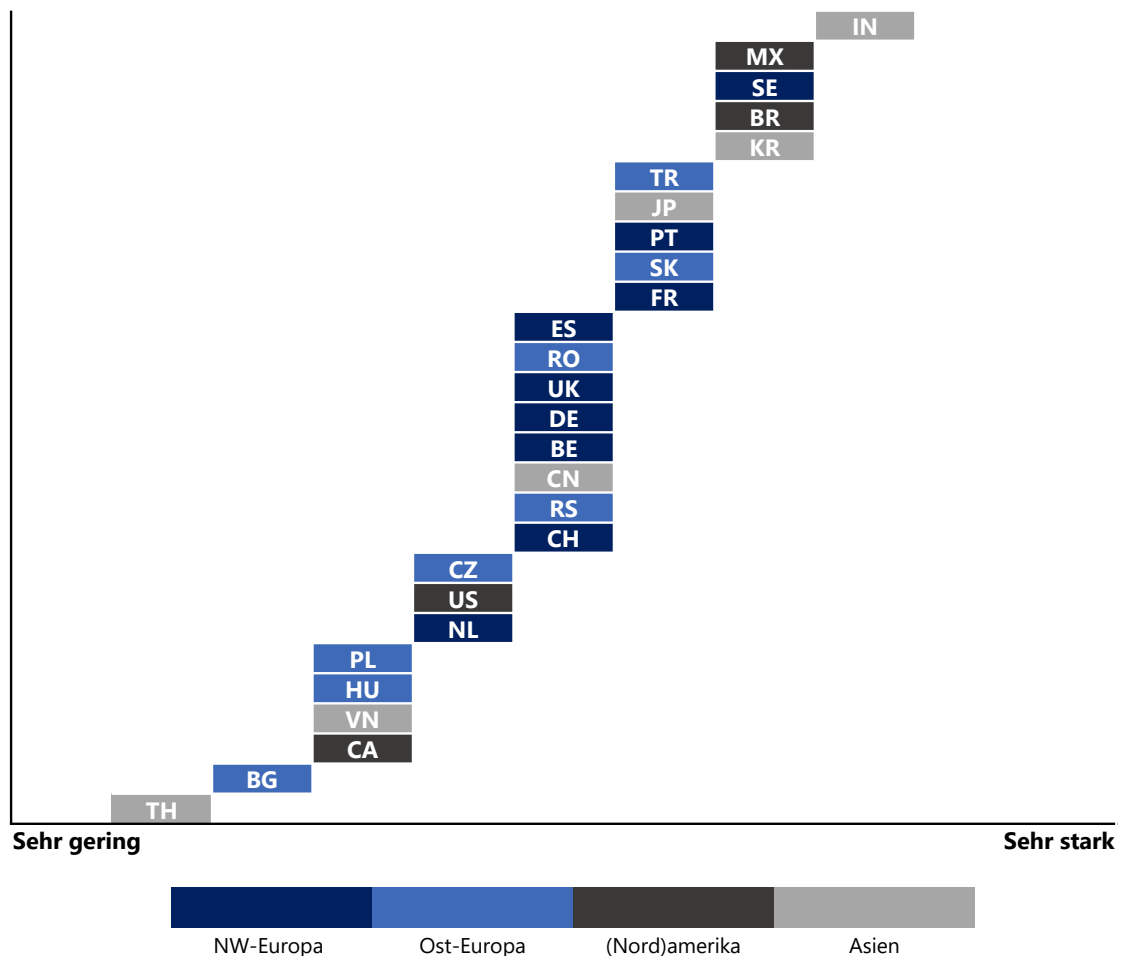


Anm.: Die Abbildung zeigt die jeweiligen Ausprägungen der Differenzialskala (sehr geringe Bedeutung / sehr hohe Bedeutung) basierend auf der Fragestellung, welche Bedeutung die Automobilwirtschaft auf die Wirtschaft im Zielland hat.
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

In Bezug auf die Frage, welche Bedeutung die Automobilwirtschaft auf die Wirtschaft ihres Ziellandes hat, geben die Wirtschaftsdelegationen der Zielländer an, dass die Automobilwirtschaft für einen Großteil der Länder – darunter Kanada, Mexiko, Spanien, Schweden, Deutschland, China, Indien, Japan, Tschechien und die Türkei – eine sehr hohe Bedeutung hat. Eine hohe Bedeutung wird der Automobilwirtschaft in den Ländern des asiatischen Raums konstatiert, wie bspw. China, Indien und Japan.

Für einige europäische Zielländer wie Kroatien, Niederlande, Belgien, Bulgarien und die Schweiz hat die Automobilwirtschaft vergleichsweise weniger Relevanz auf deren Heimmärkten.

Abb. 2: Zukünftige Nachfrage nach automotiven (Vor-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich



Anm.: Die Abbildung zeigt die jeweiligen Ausprägungen der (sehr gering / sehr stark) basierend auf der Fragestellung, wie die zukünftige Nachfrage (in den nächsten 12 Monaten) nach automotiven Produkten und Dienstleistungen aus Österreich eingeschätzt wird.

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

Die Wirtschaftsdelegationen haben zudem eine Einschätzung zur zukünftigen Nachfrage (kommende 12 Monate) nach automotiven (Vor-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich in Ihrem Zielland gegeben. In den meisten europäischen Ländern wird in den nächsten 12 Monaten ein ähnlicher Bedarf an österreichischen (Vor-)Produkten und Dienstleistungen erwartet. Eine erhöhte Nachfrage an (Vor-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich kann sich tendenziell außerhalb von Europa zeigen, wie u.a. aus Indien, Mexiko, Brasilien und Korea. Innerhalb von Europa geht man in Schweden von einem erhöhten Bedarf nach österreichischen Exporten aus. Ein geringerer Bedarf wird bspw. aus Thailand sowie osteuropäischen Ländern wie Bulgarien, Polen oder Ungarn eingeschätzt.

Abb. 3: Wichtigste Gründe für die zukünftige Nachfrage nach automotiven (Vor-)produkten und Dienstleistungen aus Österreich

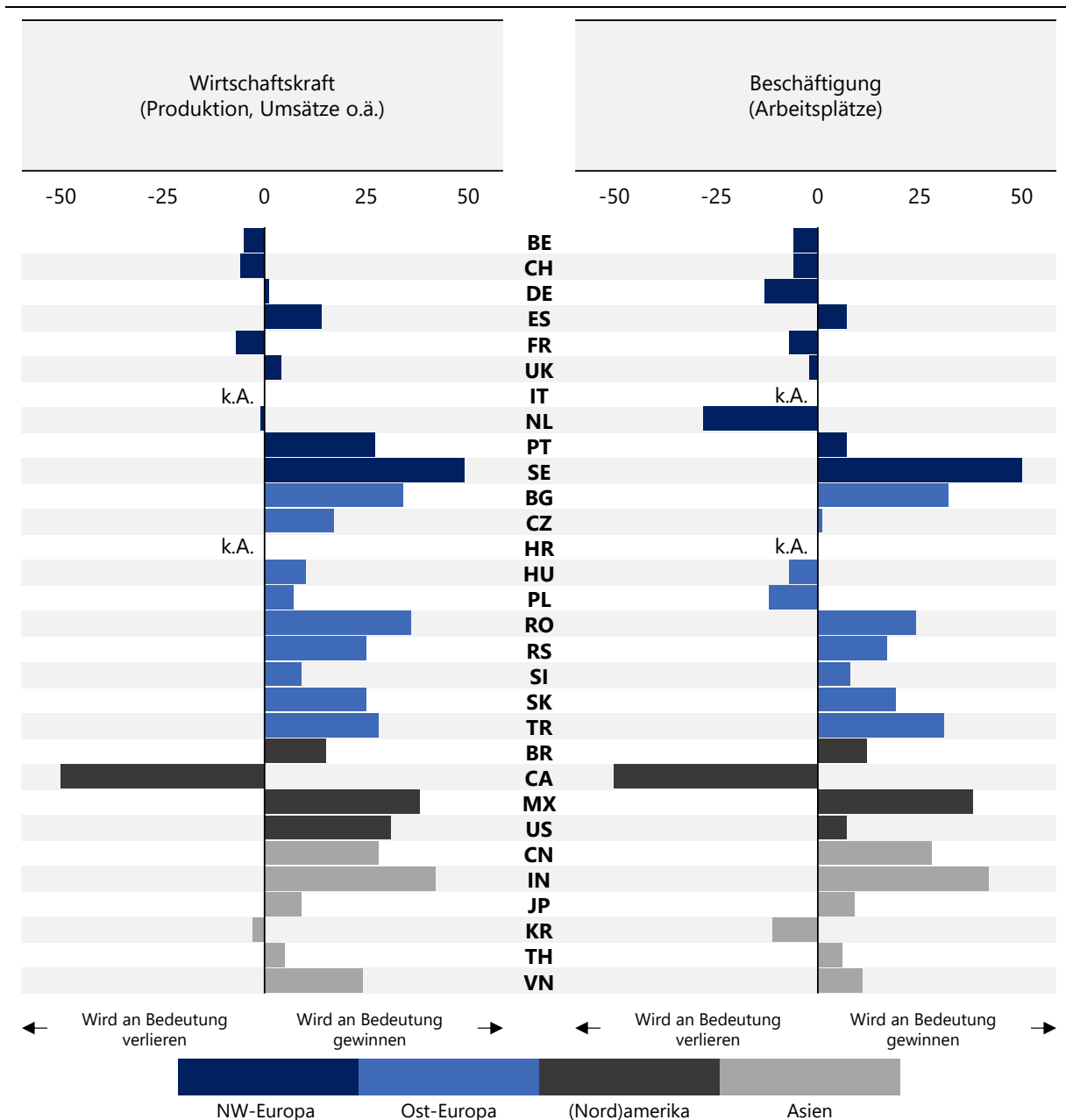
	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Hohe Produktqualität																															80%
Hohe Präzision der maschinellen Fertigung																															57%
Geografische Nähe des B2B Partners																															47%
Innovative Fertigung (smart factory)																															43%
Innovative Materialien																															43%
Global wettbewerbsfähige Player (international integrierte und vernetzte Unternehmen)																															43%
Hohe Exportquote u/o Exportorientierung u/o internationale Erfahrung																															40%
Verlässlichkeit des B2B Partners hinsichtlich Wartung und Problemmanagement																															37%
B2B Partner befindet sich im gleichen Wirtschaftsraum (z.B. EU) - gut abgesicherte Lieferkette																															37%
B2B Partner produziert in einem Wirtschaftsraum, der politisch sicher ist																															30%
Flexibilität des B2B Partners																															27%
Hohe Präzision der handwerklichen Fertigung																															17%
B2B Partner unterstützt Nachhaltigkeitsziele besser zu erreichen																															17%
Einsatz umweltfreundlicher, klimaneutraler etc. Produktionsmittel																															13%
Gesicherte wirtschaftliche Existenz / Resilienz des Unternehmens																															13%
Der Betrieb des B2B Partners ist besonders umweltfreundlich, klimaneutral etc.																															10%
Proaktive Verbesserungsvorschläge hinsichtlich Produkte, Prozesse etc.																															10%
B2B Partner hat Innovationen und hilft bei der Umsetzung des Innovationsmarketings																															7%
Der Betrieb setzt umweltfreundliche und energiesparende Betriebsmittel/Maschinen ein																															7%
Flexibilität und gute Kommunikation bei erforderlichem Changemanagement																															7%
B2B Partner produziert in einem Wirtschaftsraum, der krisensicher ist																															3%

Anm.: Frage: „Bitte nennen Sie die aus Ihrer Sicht 6 wichtigsten Gründe, warum es weiterhin / zukünftig in Ihrem Zielland eine Nachfrage nach automotiven (Vor-)produkten und Dienstleistungen aus Österreich geben wird?“ Farbgebung: grün: ja, rot: nein;

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

Die wichtigsten Gründe für die zukünftige Nachfrage nach automotiven (Vor-)produkten und Dienstleistungen aus Österreich sind allen voran die hohe Produktqualität. Für die Länder aus Osteuropa sind zudem die hohe Präzision der maschinellen Fertigung ein Hauptmotiv. Nicht zu unterschätzen ist außerdem die zentrale geographische Lage Österreich im Zentrum Europas, was die Wege verkürzt. Innovative Fertigung bzw. Materialien wiederum werden u.a. von Ländern aus NW-Europa bzw. Amerika geschätzt.

Abb. 4: Relevanz der Automobilwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsbereich nach ausgewählten Faktoren I



Anm.: Die Abbildungen zeigen die jeweiligen Ausprägungen der Differenzialskala (wird an Bedeutung verlieren / wird an Bedeutung gewinnen) basierend auf der Frage „Werden folgende Faktoren in den kommenden 12 Monaten Ihrer Meinung nach an Bedeutung verlieren oder gewinnen?“ Die Ausprägung „k.A.“ bedeutet, dass das entsprechende Fragedifferenzial nicht beantwortet wurde.

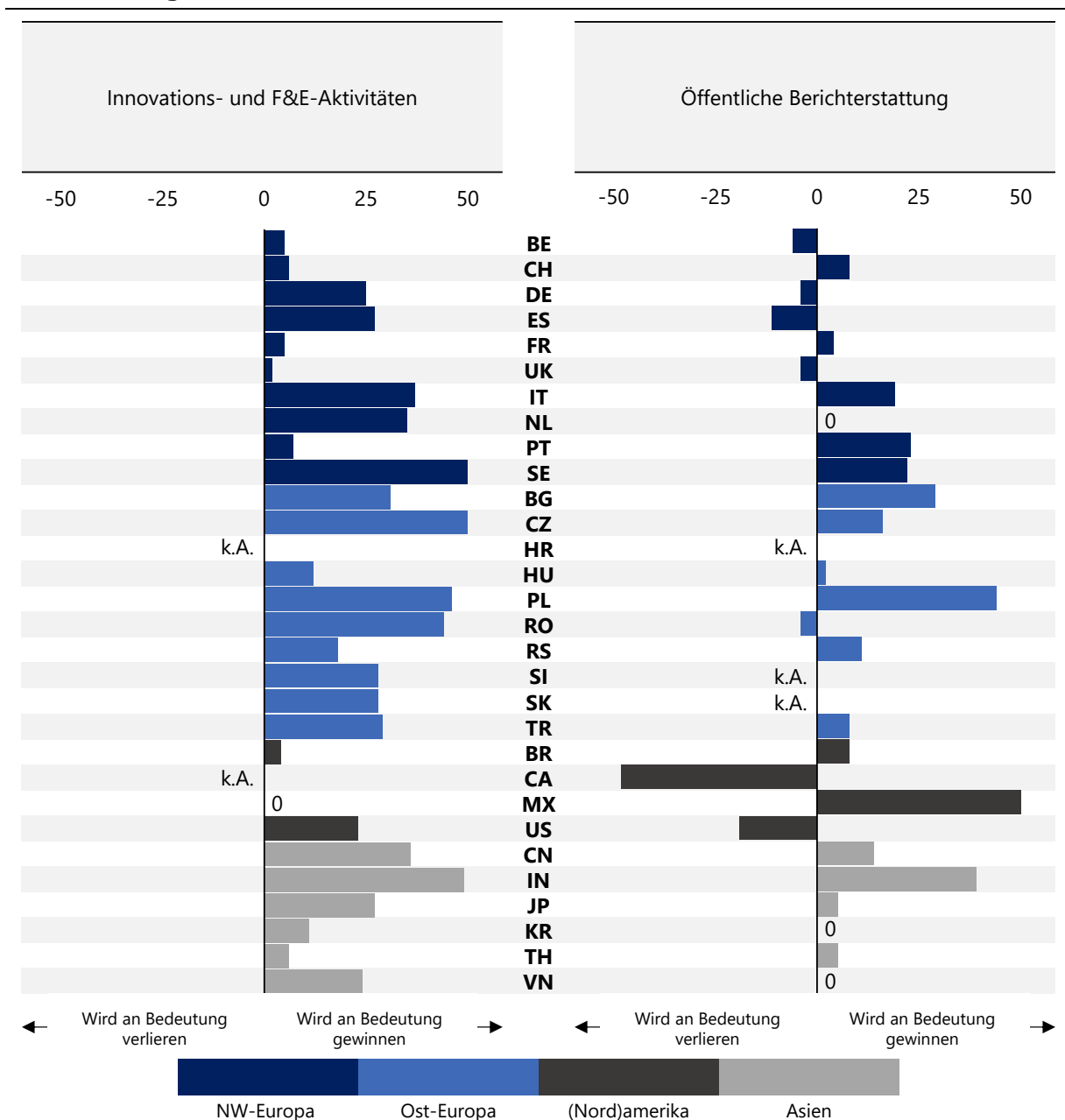
Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

Hinsichtlich der Relevanz der Automobilwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsbereich des Ziellandes zeigt sich sowohl bei der Wirtschaftskraft als auch der Beschäftigung ein ähnliches Ergebnis: Im Großteil der Zielländer werden die oben genannten Faktoren als

wichtige Basis für die Automobilwirtschaft identifiziert und in Zukunft an Bedeutung gewinnen, v.a. in Schweden, Indien und Mexiko. Insgesamt wird in 22 Ländern des Samples hinsichtlich Wirtschaftskraft von einer zunehmenden Bedeutung der Automobilwirtschaft ausgegangen, gemessen an der Beschäftigung sind es 18 Länder.

Ein wesentlicher Bedeutungsverlust der Wirtschaftskraft wird in Kanada erwartet; bei der Beschäftigung in Kanada und den Niederlanden. In Belgien, Schweiz, Frankreich und Südkorea wird mit geringen Bedeutungsverlusten sowohl hinsichtlich der Wirtschaftskraft, als auch der Beschäftigung gerechnet, in Deutschland in Bezug auf Beschäftigung.

Abb. 5: Relevanz der Automobilwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsbereich nach ausgewählten Faktoren II



Anm.: Die Abbildungen zeigen die jeweiligen Ausprägungen der Differenzialskala (wird an Bedeutung verlieren / wird an Bedeutung gewinnen) basierend auf der Frage „Werden folgende Faktoren in den kommenden 12 Monaten Ihrer Meinung nach an Bedeutung verlieren oder gewinnen?“ Die Ausprägung „k.A.“ bedeutet, dass das entsprechende Fragendifferenzial nicht beantwortet wurde.

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

In allen Zielländern besteht Konsens darüber, dass Innovations- und F&E-Aktivitäten in Zukunft an Relevanz gewinnen werden. Als besonders wichtig schätzen diesen Faktor Schweden, Tschechien, Polen, Rumänien und Indien ein.

Hinsichtlich der aktuellen öffentlichen Berichterstattung sehen die Zielländer vergleichsweise weniger Veränderung in der zukünftigen Bedeutung. In Kanada wird erneut ein deutlicher Bedeutungsverlust erwartet, zum Teil auch in den USA sowie in Spanien, Belgien und Deutschland. In Polen, Mexiko und Indien sieht man einen stark wachsenden Stellenwert der öffentlichen Berichterstattung.

Aktuelle Probleme der globalen Automobilwirtschaft sind in erster Linie die hohen Energiekosten, dies betrifft rd. zwei Drittel der untersuchten Zielländer. Dies zeigt sich insbesondere in den europäischen Ländern, aber auch in Teilen Asiens, wie bspw. Japan, Korea und Indien. Hoch entwickelte Länder sehen sich zudem mit einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften konfrontiert. Das betrifft viele Länder Europas genauso wie die Vereinigten Staaten, Kanada oder Japan.

Für beinahe die Hälfte der Zielländer ist weiterhin die überdurchschnittliche Inflation ein Thema, dies betrifft v.a. Teile Europas. In europäischen Ländern wird die Inflation teilweise weiterhin durch die überdurchschnittlichen Energiekosten befeuert. Zudem stehen hohe Kosten für Löhne und Gehälter zu Buche.

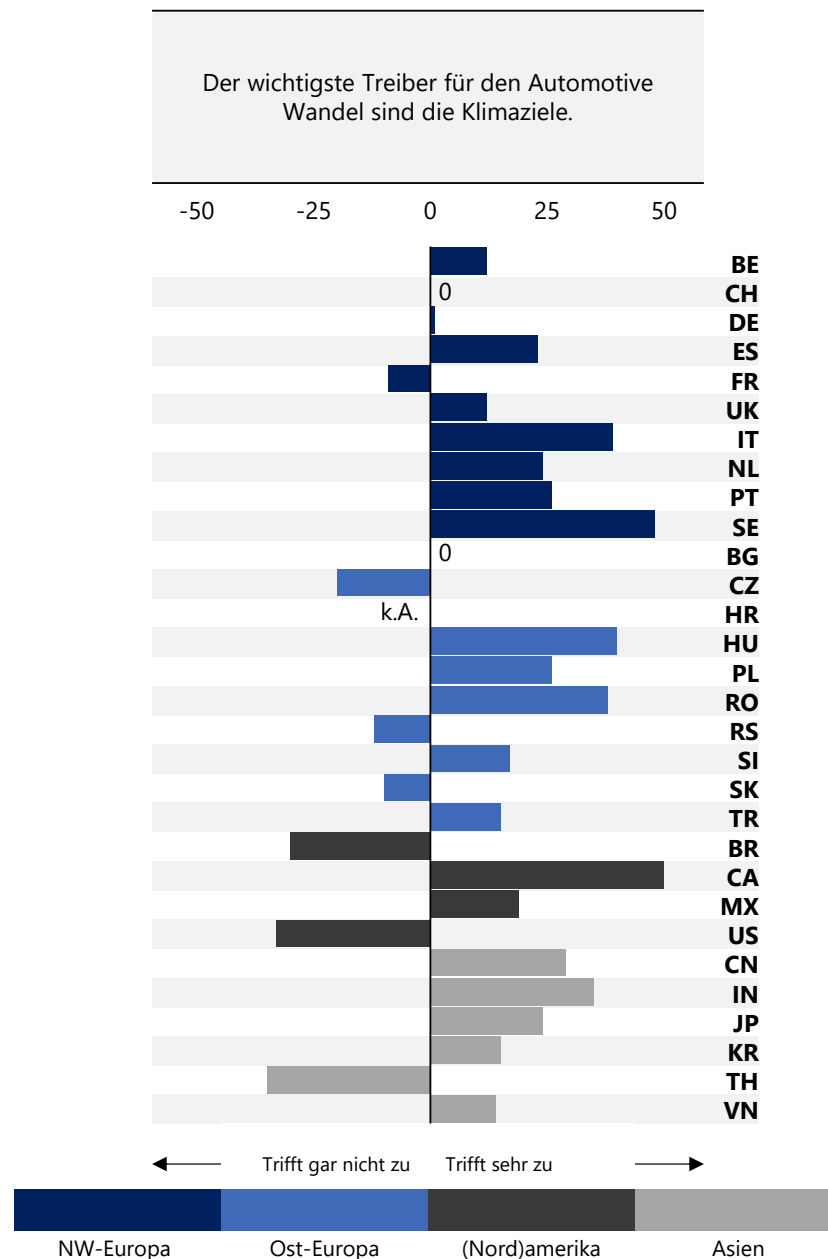
Abb. 6: Aktuelle Probleme in der Automobilwirtschaft

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Hohe Energiekosten																															67%
Mangel an gut ausgebildeten Fachkräften																															57%
Hohe Kosten für Löhne und Gehälter																															50%
Hohe Inflation																															47%
Hohe Steuern und Abgaben																															37%
Hoher Grad an Bürokratie																															37%
Teure Kredite																															33%
Mangel an Förderinitiativen für die Automobilwirtschaft																															27%
Mangel an Vollzeitbeschäftigten																															10%

Anm.: Antworten auf die Frage welche der folgenden Faktoren der Automobilwirtschaft in meinem Zielland aktuell Probleme bereiten. Farbgebung: grün: ja, rot: nein;

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

Abb. 7: Klimarelevante Aussagen im Konnex der Automobilwirtschaft des Ziellandes I



Anm.: Die Abbildung zeigt die Ausprägung der Differenzialskala (trifft gar nicht zu / trifft sehr zu) basierend auf der Aussage: "Der wichtigste Treiber für den Automotive Wandel sind die Klimaziele." Der Wert „0“ bedeutet, dass weder eine Zustimmung zur Aussage noch eine Ablehnung erfolgte. Die Ausprägung „k.A.“ bedeutet, dass das entsprechende Fragendifferenzial nicht beantwortet wurde.

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

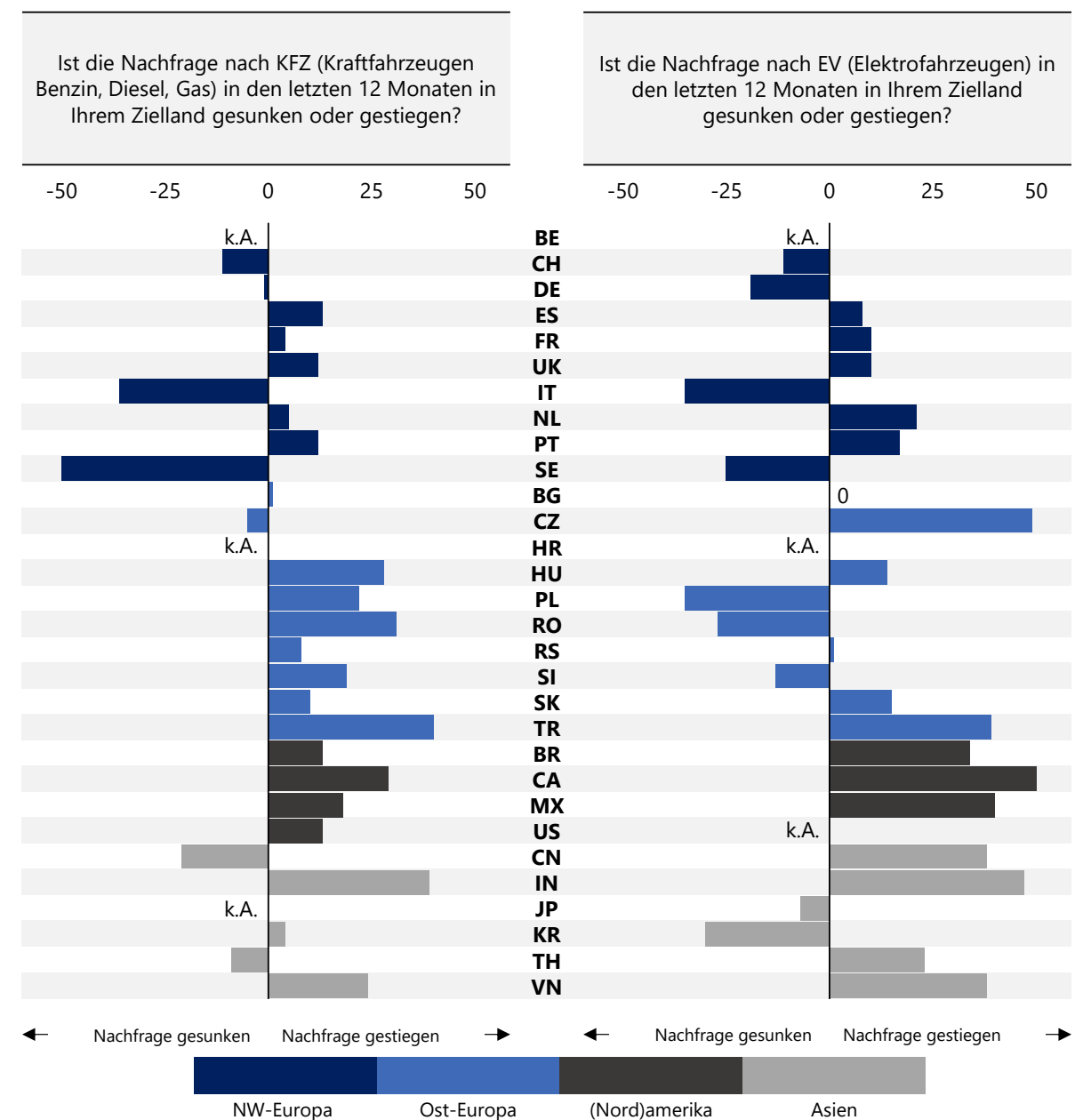
Im Kontext standortrelevanter Fragen wird analysiert, inwiefern die befragten Personen speziellen Aussagen im Konnex der Transformationstreiber in der Automobilwirtschaft in ihrem Zielland zustimmen. In Bezug auf das Statement, dass der wichtigste Treiber des technologischen und organisatorischen Wandels der Automobilwirtschaft die Klimaziele sind, stimmen zwei Drittel der Zielländer zu, wenngleich mit unterschiedlicher Intensität.

Die Zustimmung steht strukturell im Zusammenhang mit dem geografischen wie wirtschaftlichen Profil der Zielländer. Der Klimaschutz wird v.a. in Nordwesteuropa sowie Asien als Leitlinie des Wandels gesehen. In diesen beiden Großregionen sind es Frankreich sowie Thailand, bei denen die Klimaziele keinen hohen Stellenwert als Treiber der Automobilindustrie besitzen. Ähnliches gilt für die beiden Länder Tschechien und Slowakei.

Im Zuge der Vorgängerstudie wurden in Frankreich die Klimaziele noch als wichtigster Treiber angesehen.

Während für Kanada die Klimaziele den wichtigsten Treiber für den Automotiven Wandel darstellen, sehen die anderen amerikanischen Länder weniger Relevanz im Klimaschutz. Vor allem Brasilien und den Vereinigten Staaten rechnen den Klimazielen geringe Bedeutung als Treiber des Automotiven Wandels zu, bei den Vereinigten Staaten wurde in der Vorgängeruntersuchung noch eine Zustimmung gegeben. Zu den Ländern, welche Klimaziele im Gegensatz zur Vorstudie nun als den wichtigsten Treiber für den Automotiven Wandel ansehen, zählen Ungarn, Indien und Korea.

Abb. 8: Klimarelevante Aussagen im Konnex der Automobilwirtschaft des Ziellandes II



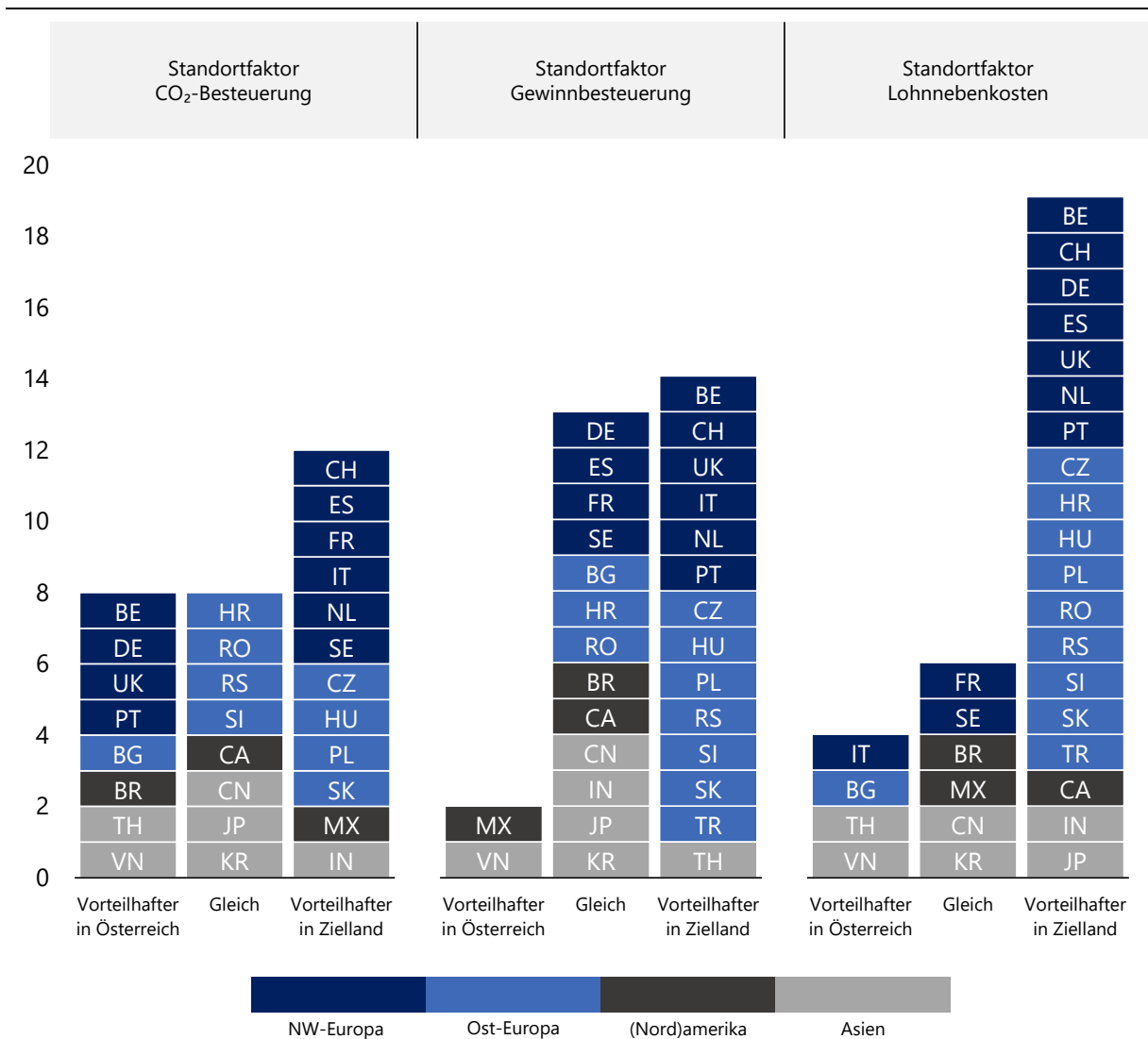
Anm.: Die Abbildungen zeigen die jeweiligen Ausprägungen der Differenzialskala, wie sich die Nachfrage nach KFZ und EV in den letzten 12 Monaten entwickelt hat (Nachfrage gesunken / Nachfrage gestiegen). Der Wert „0“ bedeutet, dass weder eine Zustimmung zur Aussage noch eine Ablehnung erfolgte. Die Ausprägung „k.A.“ bedeutet, dass das entsprechende Fragendifferenzial nicht beantwortet wurde.

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

Die Nachfrage nach KFZ (Kraftfahrzeuge) als auch EV (Elektrofahrzeuge) ist in den letzten 12 Monaten nach Angaben der befragten Institutionen in rund zwei Drittel der Länder gestiegen. In Nordwesteuropa erkennt man einen generellen Rückgang an KFZ und EV in den Ländern Schweden, Italien, Schweiz und Deutschland, wobei der Rückgang der ersten drei Länder bei den EV weniger stark ausgeprägt ist; nur in Deutschland sinkt die Nachfrage bei den EV stärker.

Während sich der Bedarf an KFZ in Osteuropa grundsätzlich erhöht hat, gibt es bei der Nachfrage an EV regional betrachtet vereinzelt Rückgänge. In Polen, Rumänien und Slowenien zeigt sich in den letzten 12 Monaten eine geringere Nachfrage nach Elektrofahrzeugen. Hingegen gibt es in Tschechien und Türkei einen starken Trend zur Elektromobilität. (Nord)Amerika und Asien verzeichneten in den letzten 12 Monaten eine Bedarfssteigerung an EV. Nur in Südkorea und Japan ist der Trend zur Elektromobilität in diesem Zeitraum ins Stocken geraten. Die Delegation aus China erkennt in ihrem Land hingegen eine deutliche Entwicklung von KFZ zu EV.

Abb. 9: Vorteilhaftigkeit ausgewählter Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft im Vergleich Österreich vs. Zielland I



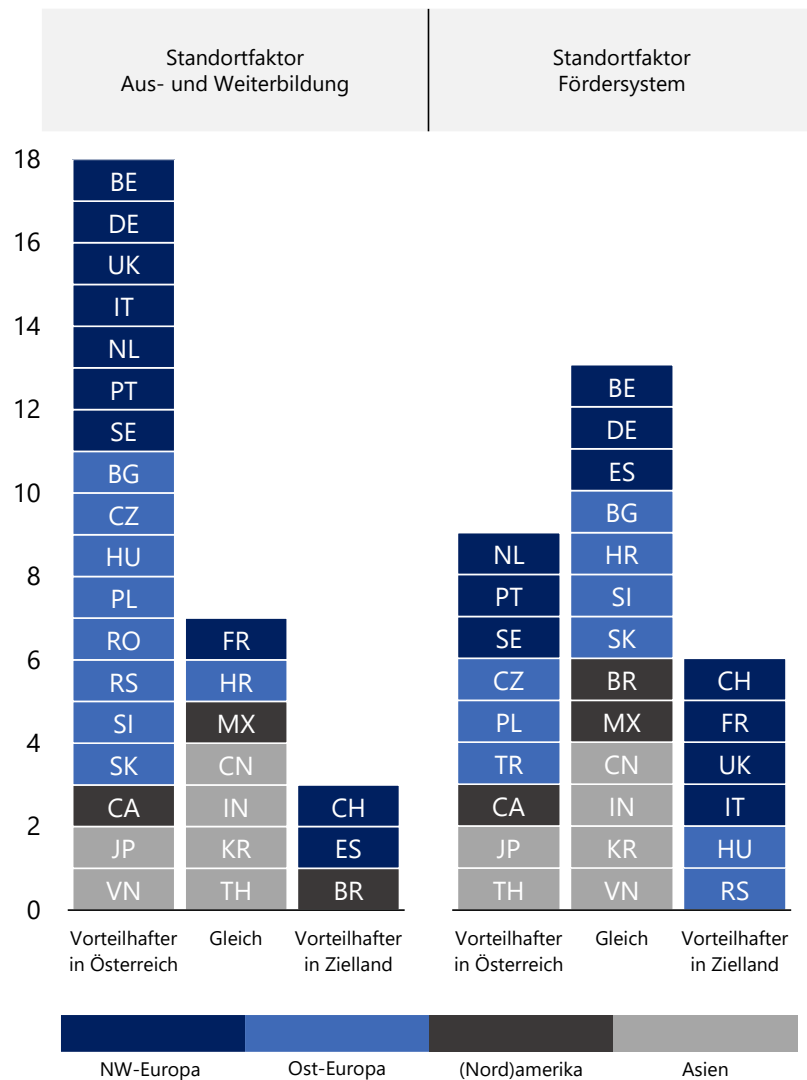
Anm.: Die Abbildungen zeigen die Anzahl gegebener Antworten basierend auf der Fragestellung, inwiefern gegenständliche Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft in Österreich oder im Zielland vorteilhafter ausgeprägt sind.
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

Im Zuge der Befragung wurde erhoben, ob Standortfaktoren für die Automobilindustrie in den entsprechenden Zielländern oder in Österreich als vorteilhafter wahrgenommen werden. Hinsichtlich der CO₂-Besteuerung sehen die Zielländer eher Vorteile gegenüber dem Standort Österreich, dies betrifft v.a. osteuropäische Staaten. Länder wie u.a. Deutschland, Belgien, UK und Portugal verorten hier einen Standortvorteil Österreichs. Während im Zuge der Vorgängeruntersuchung die CO₂-Besteuerung aus der Sicht Indiens und Tschechiens in Österreich vorteilhafter gesehen wurde, ist die Einschätzung nun im Zielland vorteilhafter.

In Bezug auf die Gewinnbesteuerung bewerten die befragten Länder die gesetzlichen Regelungen ihres heimischen Standortes als günstiger. Im europäischen Kontext werden die Rahmenbedingungen in Österreich als gleichwertig oder weniger vorteilhaft wahrgenommen. Weltweit stufen lediglich Mexiko und Vietnam ihre Standortbedingungen in dieser Hinsicht als weniger günstig ein als jene in Österreich.

Die Lohnnebenkosten in Österreich werden nur in wenigen Ländern – konkret Italien, Bulgarien, Thailand und Vietnam – als vergleichsweise vorteilhafter wahrgenommen, wobei dieser Faktor im Rahmen der Vorgängerstudie von Seiten Bulgariens noch umgekehrt eingeschätzt wurde. Insgesamt betrachten zwei Drittel der befragten Zielländer ihre heimischen Rahmenbedingungen bei der Gewinnbesteuerung als vorteilhafter gegenüber zu Österreich.

Abb. 10: Vorteilhaftigkeit ausgewählter Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft im Vergleich Österreich vs. Zielland II



Anm.: Die Abbildungen zeigen die Anzahl gegebener Antworten basierend auf der Fragestellung, inwiefern gegenständliche Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft in Österreich oder im Zielland vorteilhafter ausgeprägt sind.
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

Die Rahmenbedingungen zur Aus- und Weiterbildung in der Automobilbranche werden von 60% der befragten Länder als vorteilhafter in Österreich eingeschätzt. Besonders im europäischen Kontext positioniert sich Österreich mit gut ausgebildetem Personal. Lediglich Schweiz, Spanien und Brasilien sehen sich gegenüber Österreich im Vorteil. Mexiko und China haben im Zuge der Vorgängeruntersuchung noch einen Vorteil Österreichs verortet, der Standortfaktor wird aktuell von beiden als gleichwertig eingestuft.

In Bezug auf das Fördersystem zeigen sich in vielen der befragten Länder dem Standort Österreich ähnliche gesetzliche Grundlagen. Jedes dritte Zielland bewertet die Voraussetzungen des österreichischen Fördersystem als vorteilhaft. Vorteile im jeweiligen heimischen Standort werden von europäischen Staaten gesehen, darunter Schweiz, Frankreich, das Vereinigte Königreich und Italien. Der Standortfaktor des Fördersystems zeigt sich im Vergleich der Zielländer relativ dynamisch: während in der Vorgängeruntersuchung das Fördersystem Österreichs im Vergleich zu Ungarn, Mexiko und Bulgarien als vorteilhafter eingestuft wurde, wird es nun in Ungarn aussichtsreicher gesehen bzw. gleichwertig zu Mexiko und Bulgarien. Jenes Chinas bzw. Indiens wird

gegenwärtig als ausgeglichen zu Österreich eingeschätzt, nachdem zuvor jeweils in den Zielländern Vorteile verortet wurden.

Transformationen und Trends in der Automobilindustrie

In den Zielländern zeigt sich ein klarer Transformationstrend in Richtung Elektromobilität und neuer Fahrzeugtechnologien. Neun von zehn Wirtschaftsdelegationen bestätigen eine zunehmende Bedeutung von E-Mobilität, acht von zehn berichten von einer verstärkten Entwicklung neuer Komponenten für Fahrzeuge.

Die Integration digitaler Technologien sowie von Künstlicher Intelligenz ist in rund zwei Dritteln der befragten Länder ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt – insbesondere in den nordwesteuropäischen Märkten. In Osteuropa steht hingegen die Einführung innovativer Produktionsverfahren im Fokus, während in den amerikanischen Zielmärkten vor allem die Neustrukturierung der Lieferketten priorisiert wird.

Für die Automobilindustrie in den Zielländern sind optimierte Lieferketten ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Ziel sind verkürzte Transportwege zur Reduktion von Kosten und zur Sicherstellung schneller Reaktionszeiten. Ein zunehmend beobachteter Trend ist dabei das sogenannte Local Shoring –die Verlagerung von Produktions- und Lieferpartnerschaften in den eigenen Wirtschaftsraum – sowie der gezielte Aufbau regionaler B2B-Kooperationen.

Abb. 11: Transformation der Automobilwirtschaft im Zielland

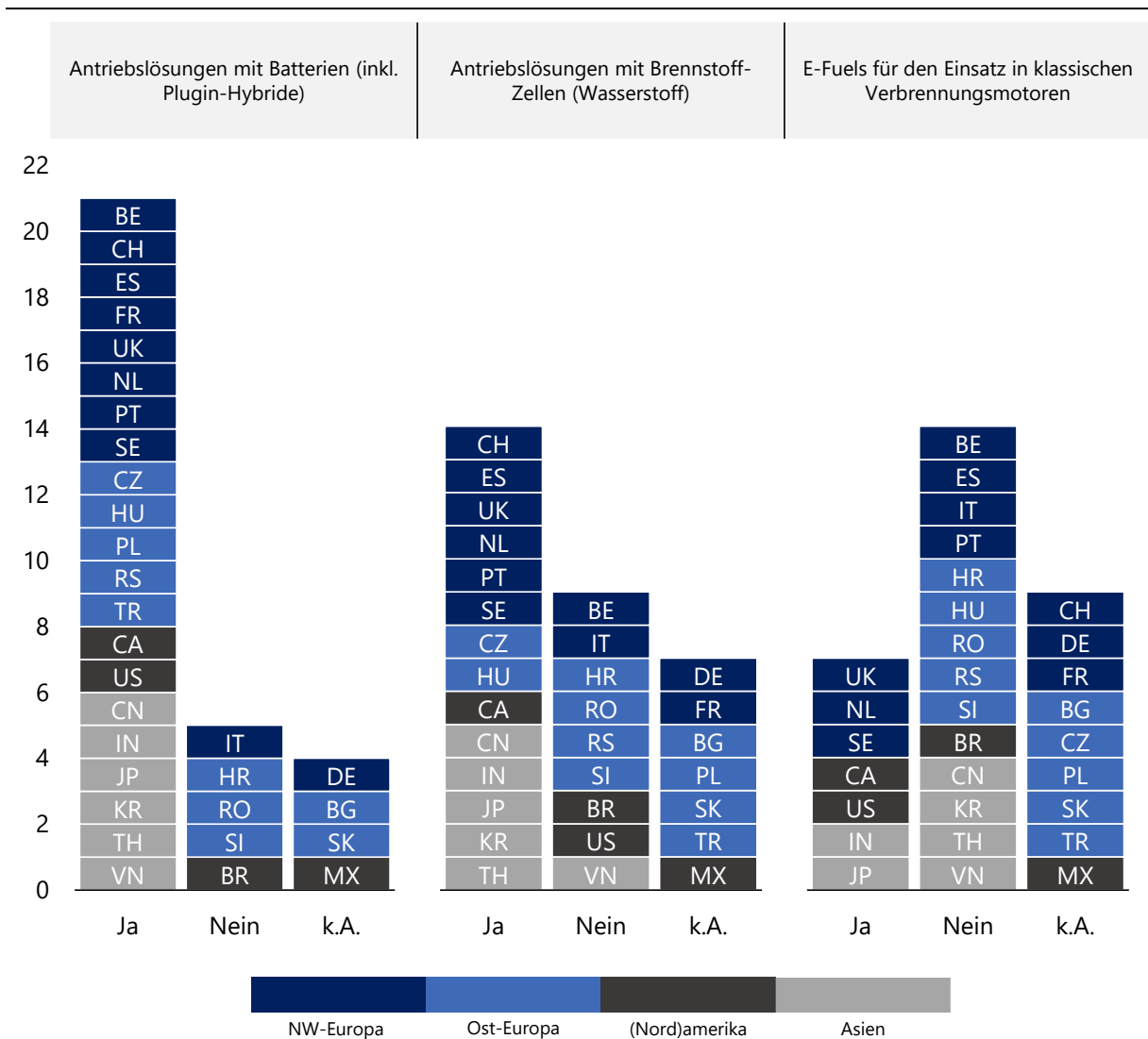
	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Elektromobilität (Batterie oder Brennstoff-Zelle EVs)																															90%
Neue Fahrzeugkomponenten (Batterie etc.)																															80%
Integration von Digitalisierung und KI																															67%
Neue Verfahren inkl. Automatisierung und Robotik																															53%
Neue Produktionsmittel/Rohstoffe (Lithium, Kobalt, Nickel)																															40%
Neue Lieferantenbeziehungen, Supply-Chains etc.																															40%
Autonomes Fahren																															37%
Neue e-OEMs = neue Produkte = neue Zulieferer																															27%

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Kurze Lieferketten																															77%
Local Shoring																															63%
Risikominimierung durch B2B Partner im gleichen Wirtschaftsraum																															63%
Nearshoring																															60%
Produktionsstätten rücken näher an die Zielmärkte																															43%
Neue Formen und Prozesse im Einkauf																															33%
Risikominimierung durch B2B Partner ähnlicher Kultur u. Sprache																															30%
Individualisierung von Fahrzeugen																															7%

Anm.: Angabe, welche der folgenden Aussagen auf Ihr Zielland zutrifft auf die Aussage „Die Automobilwirtschaft in Ihrem Zielland stellt sich aktuell um auf:" bzw. „Automotive-Supply Chains unterliegen aktuell starken Veränderungen:" Farbgebung: grün: ja, rot: nein;

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

Abb. 12: Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien I



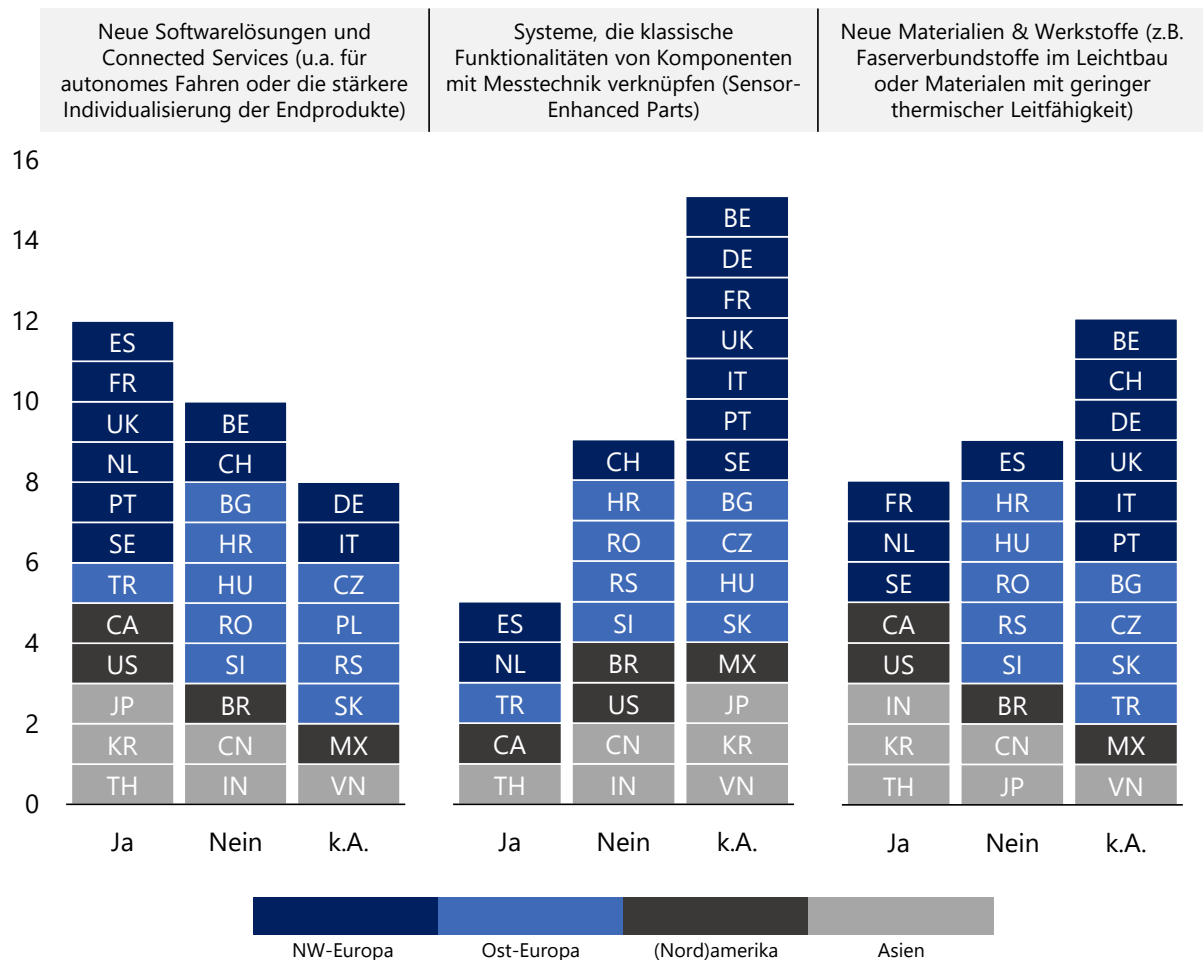
Anm.: Anzahl gegebener Antworten zur Fragestellung „Werden in Ihrem Zielland für die Automobilwirtschaft aktuell Förderinstrumente zu folgenden Trends angeboten?“
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

In einem Großteil der Länder bestehen konkrete Förderinstrumentarien in Bezug auf Antriebslösungen mit Batterien (inkl. Plugin-Hybride). Antriebslösungen mit Brennstoffzellen werden weniger universell gefördert. Bei E-Fuels für den Einsatz in klassischen Verbrennungsmotoren fällt die Anzahl an Zielländern ohne konkrete Förderinstrumentarien doppelt so hoch aus wie jene, die über Förderungen verfügen. Geändert hat sich das Fördersetting in Kanada, welches nun über ein Fördertool für E-Fuels für den Einsatz in klassischen Verbrennungsmotoren verfügt, dies war zuvor nicht der Fall.

Im europäischen Kontext verfügen das Vereinigte Königreich, Niederlande und Schweden über Förderinstrumentarien für alle der drei genannten Technologien. In Italien, Kroatien, Rumänien und Slowenien allerdings gibt es keine Instrumente zur Förderung dieser Technologien. Von den amerikanischen Ländern verfügt Kanada als einziges über Förderungen für alle drei Kategorien; Brasilien kann hingegen keine Förderinstrumente für diese Technologien vorweisen.

Fast alle asiatischen Zielländer verfügen über Förderinstrumente für Antriebslösungen mit Batterie oder Wasserstoff – Förderungen für den Einsatz von E-Fuels gibt es im asiatischen Raum lediglich in Indien und Japan.

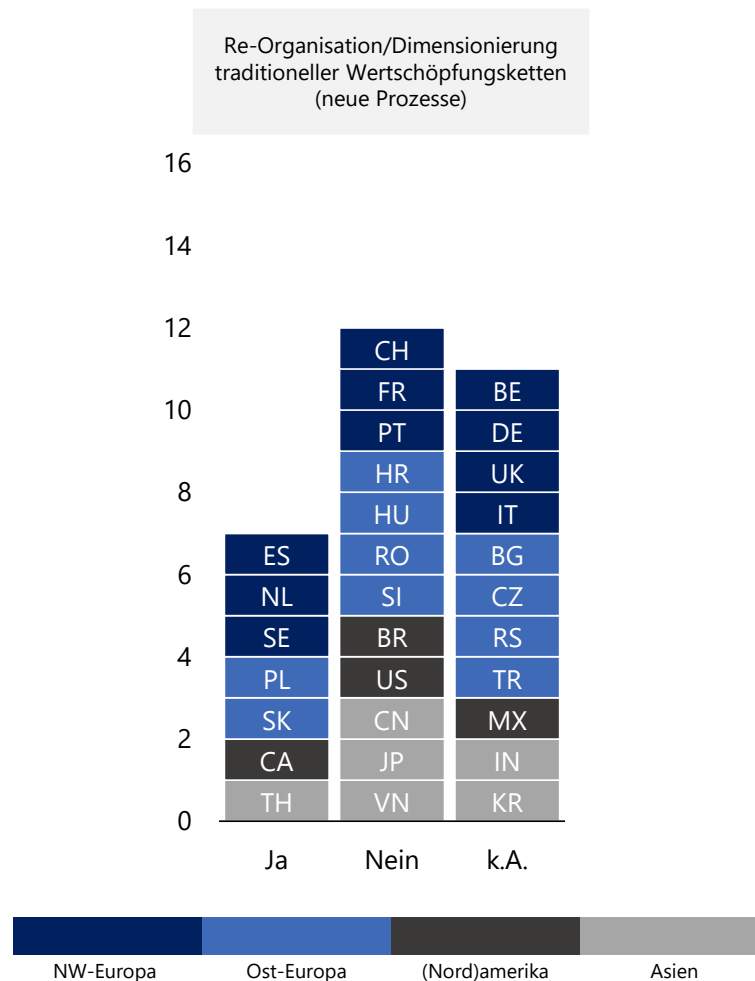
Abb. 13: Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien II



Anm.: Anzahl gegebener Antworten zur Fragestellung „Werden in Ihrem Zielland für die Automobilwirtschaft aktuell Förderinstrumente zu folgenden Trends angeboten?“
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

Hinsichtlich neuer Softwarelösungen und Connected Services identifizieren die Wirtschaftsdelegierten aus 40% der Zielländer konkrete Förderinstrumentarien. In Bezug auf Sensor-Enhanced Parts bestehen konkrete Fördermaßnahmen zur Entwicklung dieser Technologien nur in fünf der 30 Märkte Ebenfalls öfters mit „nein“ als „ja“ beantwortet wurde die Frage, ob neue Materialien und Werkstoffe gefördert werden. Erneut zeigt Kanada eine Anpassung im Setting und weist ein Förderinstrumentarium für neue Materialien & Werkstoffe auf.

Abb. 14: Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien III



Anm.: Anzahl gegebener Antworten zur Fragestellung „Werden in Ihrem Zielland für die Automobilwirtschaft aktuell Förderinstrumente zu folgenden Trends angeboten?“

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

Schließlich wurden die Delegationen befragt, ob die Re-Organisation/Dimensionierung traditioneller Wertschöpfungsketten durch konkrete Förderinstrumentarien im Zielland avisiert wird. Sieben der befragten Länder bestätigen das Vorhandensein entsprechender Fördermaßnahmen in diesem Bereich zu besitzen, während zwölf Länder angeben, über keine derartigen Instrumente zu verfügen.

In Summe zeigen die Einschätzungen zu den Förderaktivitäten im Zielland eine hohe Ambivalenz gepaart mit einer vergleichsweise hohen Anzahl an fehlenden Angaben. Beides spricht für ein gewisses Maß an Unsicherheit, welches zum einen auf Seite der Respondenten bestehen kann. Möglicherweise deutet dies zusätzlich auf eine fehlende klare Positionierung innerhalb der Zielländer zu gewissen Technologietrends hin.

Ein weiterer Untersuchungsgegenstand befasst sich damit, ob es mit in Österreich vergleichbare Clusterinitiativen zur Förderung der unternehmerischen Vernetzung der Automobilwirtschaft (z.B. AC Styria) in den jeweiligen Zielmärkten gibt:

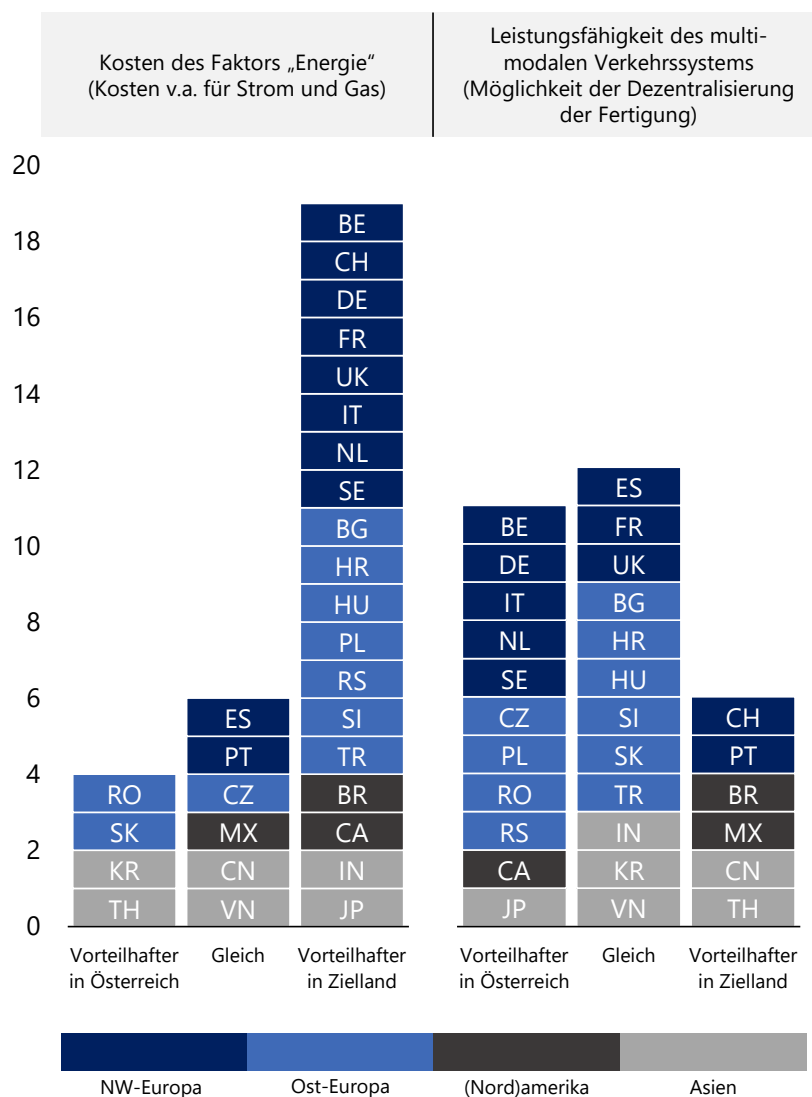
BE	FEBIAC Agoria	Fédération Belge de l'Industrie Automobile et du Cycle Belgische Branchenorganisation für Technologieunternehmen	
CH	Swissmem		
DE	VDA Bayern Innovativ - Automobil Cluster MAI Carbon	Verband der Deutschen Automobilindustrie Cluster München, Augsburg, Ingolstadt	
ES	ANFAC SERNAUTO Regionalcluster	Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones Asociación de Fabricantes de Componentes Baskenland, Valencia, Aragón, Galicien, Katalonien, Kastilien-León, Navarra, La Rioja, Kantabrien, Madrid	Fachverband der Automobilhersteller Fachverband der spanischen Hersteller von Fahrzeugausstattung und -zubehör
FR	PFA	La Plateforme automobile	
GB	SMMT	The Society of Motor Manufacturers & Traders	
IT	ANFIA Associazione Cluster Trasporti Italia 2020	Italian Association of the Automotive Industry	
NL	RAI Automotive Industry NL		
PT	ACAP AFIA	Associação Automóvel de Portugal Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel	
SE	Mobility Sweden		
BG	Automotive Cluster Bulgaria		
CZ	Auto SAP Autoklastr	Verband der Automobilindustrie MS Autocluster	
HR	HGK	Kroatische Wirtschaftskammer	
HU	MAGE MGE MAJOSZ JAK	Magyar Gépjárműipari Egyesület Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége Jedlik Anyós Klaszter	Verein der Ungarischen Fahrzeugbauindustrie Verein der Ungarischen Kraftfahrzeugimporteure Verband der Ungarischen Automobil-Zulieferindustrie Anyós Jedlik E-Mobilitätscluster
PL	PZPM PIM PGM PIRE PSEM	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego Polska Izba Motoryzacji Polska Grupa Motoryzacyjna Polska Izba Rozwoju Elektromobilności Polskie Stowarzyszenie Elektro mobilności	Polnischer Verband der Automobilindustrie Polnische Automobilkammer Polnische Automobilgruppe Polnische Kammer für die Entwicklung der Elektromobilität Polnischer Verband für Elektromobilität
RO	ACAROM APIA AVER SIAR	Asociația Constructorilor de Automobile din România Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile Asociația pentru Vehicule Electrice din România Societatea Inginerilor de Automobile din România	
RS	AC Serbia	Automotive Cluster Serbia	
SI	-		
SK	ZAP SR SEVA	Automotive Industry Association of the Slovak Republic Slovak Electric Vehicle Association	Slowakische Assoziation für Elektromobilität
TR	TAYSAD OSD	Turkish Association of Automotive Parts & Components Manufacturers Automotive Manufacturers Association of Turkey	
BR	ANFAVEA Sindipeças	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores	Nationaler Verband der Kraftfahrzeughersteller Brasilien Nationaler Verband der Fahrzeugteileindustrie Brasilien
CA	APMA CUMA	Automotive Parts Manufacturers' Association Canadian Vehicle Manufacturers' Association	
MX	INA AMIA Regionalcluster	Industria Nacional de Autopartes (Mexiko) Asociación Mexicana de la Industria Automotriz Nuevo León, Coahuila, Chihuahua, Metropolitano, Guanajuato, Querétaro, San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco	
US	MEMA	Motor & Equipment Manufacturers Association	
CN	China SAE CAAM	China Society of Automotive Engineers China Association of Automobile Manufactures	
IN	ACMA SIAM	Automotive Component Manufacturers Association of India Society of Indian Automobile Manufacturers	
JP	JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association	
KR	KAMA	Korea Automobile & Mobility Association	
TH	TAPMA TAIA	Thai Auto-Parts Manufacturers Association Thai Automotive Industry Association	
VN	VAMA VAMI	Vietnam Automobile Manufacturers Association Vietnam Association of Mechanical Industry	

Im weiteren Verlauf des Frageprogramms wurde die Vorteilhaftigkeit verschiedener Faktormärkte, ebenfalls vergleichend zwischen Österreich und dem Zielland, abgefragt. Die Kosten des Faktors Arbeit werden von zwei Drittel der befragten Wirtschaftsdelegierten in deren Heimmärkten als vorteilhafter bewertet als in Österreich. In Europa sehen nur Portugal und Bulgarien das österreichische Lohnniveau als wettbewerbsfähiger, nachdem es im Zuge der Vorgängeruntersuchung in Bulgarien vorteilhafter eingestuft wurde.

Bei der Verfügbarkeit von Humankapital zeigt ein ähnliches Bild, wobei diesmal Länder vermehrt ähnliche Gegebenheiten wie in Österreich haben. Besonders die osteuropäischen Staaten sehen sich sowohl bei den Lohnkosten als auch beim Humankapital größtenteils im Vorteil gegenüber dem Standort Österreich.

Die Rahmenbedingungen zu den Finanzierungskosten beurteilen zwölf Wirtschaftsdelegationen als vorteilhafter in Österreich während zehn die Gegebenheiten in ihrem Heimatmarkt besser bewerten.

Abb. 16: Vergleich der Vorteilhaftigkeit ausgewählter Faktormärkte für die Automobilwirtschaft des Ziellandes im Vergleich zu Österreich II



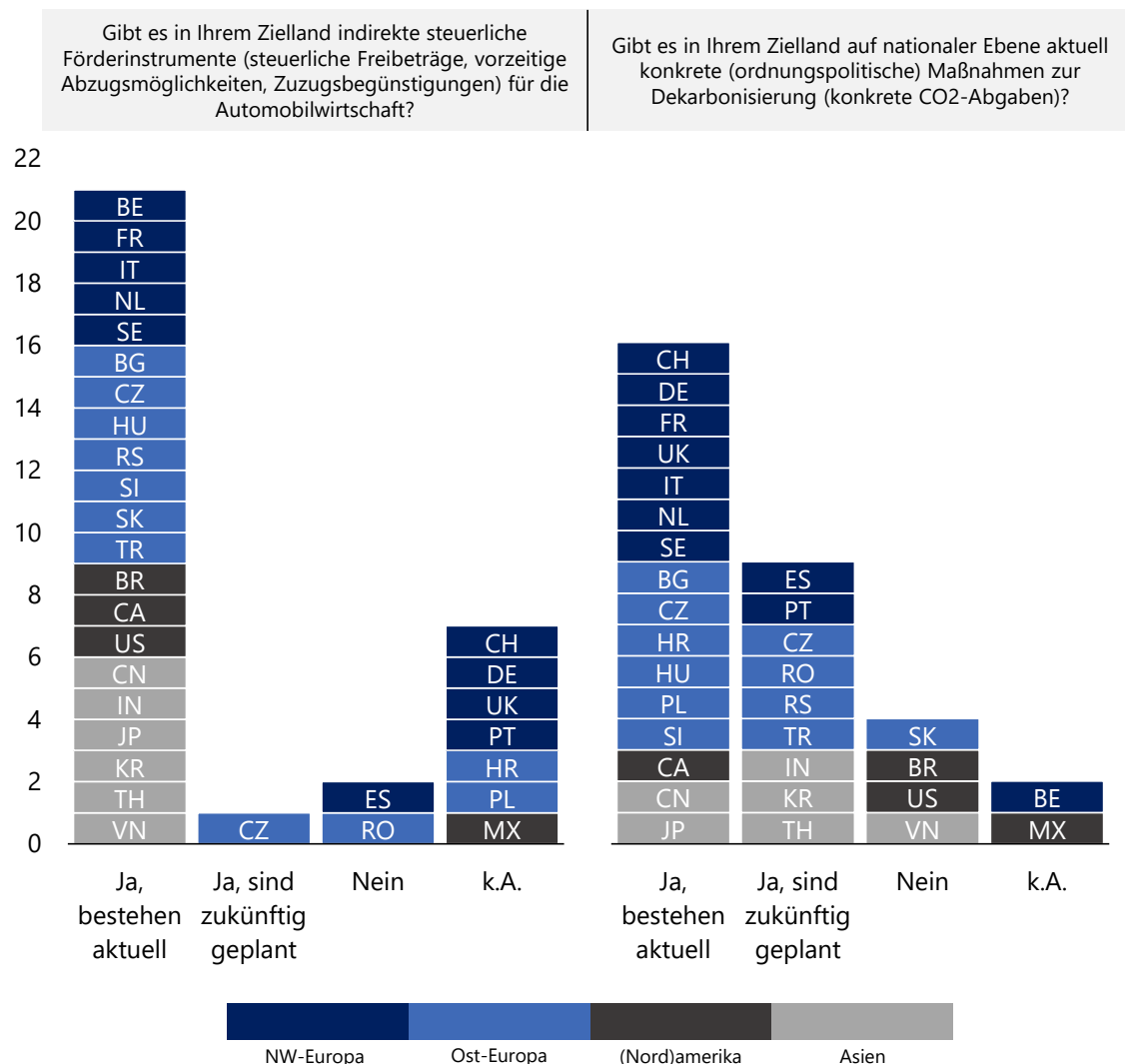
Anm.: Die Abbildungen zeigen die Anzahl gegebener Antworten basierend auf der Fragestellung, welche der folgenden ausgewählten Faktormärkte für die Automobilwirtschaft gegenwärtig als vorteilhafter für das Zielland gegenüber Österreich eingeschätzt werden.

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

Über ähnliche oder nachteilige Energiekosten verfügt Österreich im Vergleich zu allen Zielländern mit Ausnahme von Rumänien, Slowakei, Südkorea und Thailand. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des multimodalen Verkehrssystems beurteilt die Mehrzahl der Wirtschaftsdelegierten die Situation in Österreich als vergleichbar oder vorteilhafter im Vergleich zum eigenen Zielland.

Von Seiten Mexikos wurden im Rahmen der Vorgängeruntersuchung sowohl Energiekosten, Humankapital als auch Lohnniveau im Zielland als vorteilhafter empfunden, welche nun als gleichwertig (Energiekosten, Humankapital) bzw. vorteilhafter in Österreich (Lohnniveau) eingestuft werden.

Abb. 17: Verfügbare Förderinstrumente sowie Maßnahmen zur Dekarbonisierung



Anm.: Die Abbildungen zeigen die Anzahl gegebener Antworten basierend auf die Fragestellungen.
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

In rd. zwei Drittel der Zielländer sind indirekte steuerliche Förderinstrumente für die Automobilwirtschaft vorhanden, darunter in sämtlichen asiatischen Ländern des Samples. Auf nationaler Ebene gibt es zudem in mehr als der Hälfte der Länder derzeit konkrete Maßnahmen zur Dekarbonisierung, in knapp einem Drittel sind zukünftig welche geplant.

Derzeitige Maßnahmen zur Dekarbonisierung

In Ungarn müssen emissionshandelspflichtige Unternehmen seit 2023 eine Abgabe in Höhe von 40 EUR pro Tonne CO₂ entrichten, wenn diese mehr als 10.000 Tonnen CO₂ pro Jahr emittieren und eine unentgeltliche CO₂-Quote von mindestens 50% ihres Ausstoßes zugewiesen bekommen haben.² Auch in der Schweiz müssen ab 2025 120 Franken pro Tonne CO₂ bezahlt werden.³

Italien setzt zur Lenkung des Fahrzeugmarkts auf eine Ökosteuer: Für Neufahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von über 160 g/km fällt eine einmalige Abgabe zwischen 1.100 EUR und 2.800 EUR an. Diese Maßnahme soll emissionsintensive Fahrzeuge finanziell unattraktiver machen und den Umstieg auf umweltfreundlichere Alternativen fördern.⁴

Geplante Maßnahmen zur Dekarbonisierung

In der Türkei, Indien und Südkorea bestehen Pläne in den Emissionshandel einzusteigen und eine CO₂-Steuer einzuführen. In Spanien steht die Einführung einer CO₂-Steuer, die auf fossile Brennstoffe erhoben wird bevor.

Im Vereinigten Königreich wurde das Verbot für den Verkauf von Verbrennungsmotoren nach einer Verschiebung auf 2035 wieder auf 2030 vorgezogen (Hybridfahrzeuge 2025). Die Emissionen sollen dadurch bis 2030 um 68% gesenkt werden.⁵

Direkte Förderinstrumente für die Automobilwirtschaft

In Europa gibt es zahlreiche Förderinstrumente der EU, die das Ziel verfolgen eine zukünftige Entwicklung der Automobilwirtschaft zu unterstützen. So wird beispielsweise in Spanien durch das Programm PERTE VEC⁶ besonders die Entwicklung neuer Technologien in der Elektromobilität (EVs, Batterien etc.) gefördert. In den Niederlanden gibt es für die Unternehmen, die in F&E investieren, einen reduzierten Gewinnsteuersatz⁷.

In den USA läuft seit dem Jahr 2009 das Programm „Advanced Technology Vehicles Manufacturing“ (ATVM)⁸ zur Förderung der Entwicklung von neuartigen Technologien und Fahrzeugkomponenten. In Asien sind es vor allem Japan und Südkorea, die den Unternehmen Förderungen in der Automobilwirtschaft anbieten. In Japan wird die Produktion von Wasserstoff-Brennstoffzellen sowie die Verwendung von nachhaltig hergestelltem Stahl gefördert.⁹ In Südkorea unterstützt der Staat die Entwicklung von Automobilwerkstoffen und autonomen Fahren. Auch in Thailand wird der Elektromobilitätssektors durch billigere Importe von EV-Komponenten gefördert.¹⁰

2 Verordnung 320/2023
3 <https://www.news.admin.ch/de/nsb?id=104717>
4 <https://www.consumer.bz.it/de/zahlungsaufforderungen-fuer-kfz-oekosteuer>
5 <https://www.electrive.com/2024/07/24/the-uk-brings-the-ice-phase-out-back-on-track/>
6 <https://sede.serviciosmin.gob.es/en-us/procedimientosselectronicos/paginas/detalle-procedimientos.aspx?idprocedimiento=271>
7 <https://www.nalog.nl/de/vse-uslugi/business/nalogi/innovation-box-nalogovye-igoty-740/>
8 <https://www.energy.gov/lpo/advanced-technology-vehicles-manufacturing-loan-program-0>
9 <https://yieh.com/en/News/japan-launches-incentives-for-green-steel//153032>
10 <https://miceoss.tceb.or.th/en/customs-duty-exemption-for-electric-vehicle-manufacturing-in-thailand/>

Weiche Barrieren und steuerliche Unterschiede

In rd. drei Viertel der Zielländer ist eine schriftliche Verständigung auf Englisch möglich, in der Hälfte gelingt der mündliche Austausch auf Englisch. Der deutsche Schriftverkehr wird in einigen (ost-)europäischen Ländern verwendet, außereuropäisch hingegen in keinem der Länder.

Etwa die Hälfte der Zielländer weisen ein Steuersystem auf, dass gleich oder dem österreichischen System ähnlich ist. Darüber hinaus verfügen zwei Drittel der Länder über ein Steuerabkommen mit Österreich. Knapp 90% der Zielländer geben an deutsch- und englischsprachige Steuerberater zu finden.

Abb. 18: Sprachliche und kulturelle Barrieren sowie Unterschiede im Steuersystem

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Viele sprechen Englisch (Schriftverkehr ok)																															77%
Viele sprechen Englisch																															57%
Gleiches oder ähnliches kulturelles Verständnis																															47%
Viele sprechen Deutsch (Schriftverkehr ok)																															23%
Gleiche Sprache																															13%
Viele sprechen Deutsch																															10%

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	IT	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN	Ja
Deutschsprachige Steuerberater sind zu finden																															87%
Englischsprachige Steuerberater sind zu finden																															87%
Es existiert ein Steuerabkommen (mit Österreich)																															67%
Es gibt steuerfreie / steuerbegünstigte Industriezonen																															50%
Gleiches oder ähnliches Steuersystem																															47%
Zielland bietet steuerliche Anreize für Import v. Autobestandteilen																															17%

Anm.: Angabe, welche der folgenden Aussagen zutrifft auf die Aussagen zu sprachlichen und kulturellen Barrieren bzw. auf das Steuersystem im Zielland. Farbgebung: grün: ja, rot: nein;
 Quelle: IWI auf Basis der Umfrage „Internationaler Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft“ (2025)

2.2 Übersicht

Die Attraktivität Österreichs als Automobilstandort gerät zunehmend unter Druck – insbesondere im Vergleich zu neuen internationalen Wettbewerbern. Verantwortlich dafür ist nicht allein der durch die Transformation zur Elektromobilität bedingte Strukturwandel, sondern ebenso tieferliegende systemische Herausforderungen innerhalb Europas. Dazu zählen u.a. eine fehlende Technologieführerschaft in zentralen Zukunftsfeldern sowie eingeschränkter Zugang zu kritischen Rohstoffen. Zudem hat sich die Lage auf essenziellen Faktormärkten im Zuge mehrerer aufeinanderfolgender Krisen weiter verschärft. Diese Entwicklungen schwächen die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zusätzlich. Insgesamt zeigen sich die Schwächen entlang mehrerer Achsen, was die Anfälligkeit gegenüber disruptiven Veränderungen erhöht.

Als grundlegende Voraussetzung eines unternehmerischen Wandels spielen die Rahmenbedingungen zur Ermöglichung einer ausreichenden Investitionsdynamik eine entscheidende Rolle. Gerade bei attraktiven Kosten des Faktors Kapital fällt Österreich jedoch nicht nur global, sondern auch innerhalb der EU zurück. Auf anderen wichtigen Faktormärkten wie Energie- oder Lohnnebenkosten ist Österreich im Zusammenspiel mit geopolitischen Dynamiken im Nachteil gegenüber Drittstaaten. Zudem sind die Gewinnbesteuerung sowie das Lohnniveau höher als auf Konkurrenzstandorten.

Teilweise kompensiert wird dies durch ein attraktives Fördersystem, welches sich von osteuropäischen Ländern wie Bulgarien, Rumänien oder Slowakei abhebt, aber auch von den Ländern der iberischen Halbinsel (Spanien und Portugal). Vorteile zeigen sich ebenso gegenüber transatlantischen Konkurrenten wie Kanada, Mexiko oder Brasilien. Gegenüber den sowohl angebots- wie auch nachfrageseitig großen Märkten USA und China kann das FTI-starke heimische Fördersystem angesichts der Dimensionen der in diesen Ländern gestützten Produktionsbedingungen jedoch zumindest kurz- bis mittelfristig nicht mithalten.

Innovationskraft im Zusammenhang mit der hohen Qualität der Aus- und Weiterbildung ist auch unter diesem Gesichtspunkt nach wie vor ein zentrales Standortmerkmal Österreichs. Die hohe Qualität der Aus- und Weiterbildung am heimischen Standort ist teilweise auch der mangelnden Verfügbarkeit von Fachkräften in Österreich geschuldet, wodurch die Unternehmen gewissermaßen gezwungen werden, in interne Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter:innen zu investieren. Die Standortkompetenzen in Forschung, Technologie und Innovation münden in einem relativen technologischen Vorteil (RTA¹¹, relative technology advantage). Österreich belegt gemäß OECD 2023 Platz 5 in einem RTA-Ranking von Automotiven Technologien.¹² Im Detail besteht der Vorteil jedoch ausschließlich im Technologiefeld Wasserstoff, während Österreich im Bereich E-Mobilität und insbesondere Autonomen Fahren an Standortqualität verliert.

¹¹ Indexwert des Patentanteils einer Technologie an allen Patenten im Inland, im Vergleich zum Patentanteil der Technologie auf globaler Ebene

¹² OECD (2023): How the green and digital transitions are reshaping the automotive ecosystem. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, no.144.
Online verfügbar unter: <https://www.oecd.org/publications/how-the-green-and-digital-transitions-are-reshaping-the-automotive-ecosystem-f1874cab-en.htm>

Österreichs Stärken liegen außerdem in der Leistungsfähigkeit eines multi-modalen Verkehrssystems sowie der Dezentralisierung der Fertigung. Die Konsolidierung von Komponenten im Zuge der Marktdurchdringung mit BEVs korreliert auch mit neuen Fertigungstechnologien wie der Additiven Fertigung. Österreichische Exzellenz im Bereich der Systemhersteller und Werkstoffentwicklung bietet einen guten Nährboden für ein attraktives Produktionsumfeld; für traditionelle Betriebe erhöht sich dadurch aber auch der Druck durch neue Marktakteure.

Generell stellt die nationale Fragmentierung des EU-Binnenmarkts gegenüber der zentralen Steuerung und Dimension der Handlungsräume in anderen Großwirtschaftsräumen einen Nachteil dar. Zugleich kann eine Vielzahl der systemischen Herausforderungen nicht nationalstaatlich gelöst werden. Es bräuchte einen echten regulatorischen Schulterschluss der in vielen Rahmenbedingungen fragmentierten EU-Mitgliedsstaaten, um ein einheitlich attraktives Unternehmens- und Innovationsumfeld zu bieten. Der Nachteil besteht zudem rein geografisch u.a. im Zusammenhang mit Vorkommen kritischer Rohstoffe sowie beim Vorhandensein kritischer Begleitindustrien, wie Batterietechnologien und Halbleiter.

Der chinesische Markt weist in dieser Hinsicht besondere Standortqualitäten auf, die zentral koordinierten komparativen Vorteile Chinas werden sich nicht im nationalen Alleingang umkehren lassen. Kreislauffähigen und resiliente Lieferketten können neben heimischen Halbleitergrößen und wichtigen Rohstoffquellen (seltene Erden) Chancen eröffnen, sich durch Produktqualität und Nachhaltigkeit zu behaupten.

Die Vereinigten Staaten locken nicht zuletzt mit Unterstützungsleistungen im Zuge des Inflation Reduction Act, der zeitgleich protektionistischen Charakter entwickelt. Gleichzeitig sind Standortfaktoren wie Energie, Kapital und (Gewinn-)besteuerung attraktiver. In Summe wird es für europäische OEMs zusehends notwendig, Produktion direkt in die Vereinigten Staaten zu verlagern, nicht zuletzt um die drohenden hohen Importzölle der USA zu umgehen. Die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen infolge der Ankündigungen von US-Präsident Trump verlangen jedoch eine gewissen Flexibilität von in- wie ausländischen Unternehmen ab. So oder so läuft Österreich als Automotives Zuliefererland Gefahr wichtige Nachfrage zu verlieren, welche zukünftig u.a. von dem für die Vereinigten Staaten bedeutenden Zulieferer Mexiko gedeckt werden könnte. Mit der Abwanderung von Produktion steht in weiterer Folge die Abwanderung von FTI-Kapazität im Raum und damit auch langfristiger Wertschöpfung.

Abb. 19: Vergleich der Vorteilhaftigkeit der Standortfaktoren – Zusammenfassung

	BE	CH	DE	ES	FR	UK	NL	PT	SE	BG	CZ	HR	HU	PL	RO	RS	SI	SK	TR	BR	CA	MX	US	CN	IN	JP	KR	TH	VN
C02-Besteuerung	=	=	=	=	↓	=	↓	=	=	↑	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	↓	=	=
Gewinnbesteuerung	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	↑	=	↓	=	=	=	=
Lohnnebenkosten	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	↓	↓	=	=	↓	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
Aus- und Weiterbildung	↓	=	=	=	↑	=	=	↑	↑	=	=	=	↓	=	↑	=	=	↑	↑	=	=	=	↓	=	↑	=	↓	=	↑
Fördersystem	↓	=	=	↓	=	=	=	↑	=	=	↑	=	=	k.A.	=	=	↑	↑	↑	=	↓	=	=	=	=	=	=	=	↑
Lohnniveau	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	↓	=	↓	↓	↓	↓	=	↓	↓	=	↓	=	=	↓	=	=	↓	=	=
Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“	↓	↓	=	↓	=	=	=	=	↑	=	=	↓	↑	↓	=	↓	=	↓	↑	=	=	=	↓	=	=	=	↓	=	↑
Finanzierungskosten	↓	=	=	=	=	=	=	↓	=	=	=	=	↑	↓	=	=	=	↓	↓	=	↓	=	↑	↑	=	=	↑	=	=
Kosten des Faktors „Energie“	↓	↓	↓	=	=	=	=	=	=	=	↑	=	=	↓	=	=	=	↓	↓	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
Leistungsfähigkeit des multi-modalen Verkehrssystems (Dezentralisierung der Fertigung)	=	=	=	=	=	=	↑	↑	↑	=	=	=	=	=	=	↑	=	↑	↑	=	↓	↑	=	=	↑	=	=	=	=

↑	Verbesserung
=	Gleichbleibend
↓	Verschlechterung

Anm.: Farbgebung gemäß Skala (in Österreich vorteilhafter; grün /im Zielland vorteilhafter; blau). Die Ausprägung „k.A.“ bzw. keine Einfärbung bedeutet, dass das entsprechende Fragendifferenzial nicht beantwortet wurde

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

3 Conclusio

Die Automobilindustrie durchläuft derzeit und in den kommenden Jahren einen tiefgreifenden technologischen und organisatorischen Wandel. Die Treiber dieser Entwicklung sind vielfältig, im Mittelpunkt stehen ambitionierte globale und europäische Klimaziele, die u.a. auch ein sukzessives Out-Phasing traditioneller Verbrennungsmotoren (ICEs) aus dem Markt vorsehen. Der notwendige Umstieg auf Alternativen, in der Regel elektrifizierte Antriebstechnologien, stellt dabei die Autohersteller selbst und mit ihnen die Zulieferindustrie vor große Herausforderungen.

Jedoch haben die COVID-19-Pandemie mit der Unterbrechung globaler Wertschöpfungsketten, die Änderung des Zinsregimes der EZB infolge der hohen Inflation der letzten Jahre und der weiterhin bestehende Fachkräftemangel die Bedingungen für viele Branchen und Sektoren der heimischen Wirtschaft signifikant verschlechtert. Dazu kommen multiple geopolitische Krisen bzw. Kriege sowie Handelskonflikte, welche die Situation erschweren und für große Unsicherheiten sorgen.

Die für die Industrieproduktion und Industriebeschäftigung so bedeutende Automotive Zulieferindustrie steht vor einem besonders herausfordernden Strukturwandel. Sie ist eng vernetzt mit den Endmontagen der europäischen Automobilindustrie, die zu den größten Fahrzeugproduzenten der Welt zählt, und die aktuell die weitreichendste Transformation ihrer Geschichte durchläuft. Die heimische Automotive Zulieferindustrie steht für eine Wertschöpfung von rd. 7,25 Mrd. EUR und rd. 77.000 direkt Beschäftigten im Jahr 2024. Gesamtwirtschaftlichen werden durch die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie rd. 15,81 Mrd. EUR an Wertschöpfung sowie rd. 192.300 Beschäftigungsverhältnisse im Jahr 2024 in Österreich gesichert.¹³

Auf die Geschäftsmodelle, die Wertschöpfungsketten und die Produkte des Sektors wirkt großer Veränderungsdruck. In diesem Zusammenhang lassen sich einige Megatrends identifizieren, die diese Entwicklung treiben: dazu gehören u.a. die Dekarbonisierung, die Digitalisierung und der demographische Wandel.

Die Umstellung des MIV auf Elektromobilität (Batterie oder Brennstoff-Zelle) greift tief in das Engineering und Design zentraler Fahrzeugelemente ein und hat damit dramatische Auswirkungen auf den Bestand und die Zukunft von einzelnen Komponenten bzw. Komponentenkategorien. In diesem Zusammenhang ändert sich auch die Struktur, die Organisation und die Stabilität von Automotive-Supply Chains.

Gleichzeitig durchläuft die Industrie bzw. ihre Produkte eine weitergehende Digitalisierung, die die Werttreiber des Geschäfts von der Hardware in Richtung Software und verbundene Services verschiebt. Dies wird verstärkt durch erwartete neue digitale Enduser-Applikationen, wie z.B. ein umfassendes fahrzeugbezogenes Datenmanagement oder Autonomes Fahren.

¹³ IWI (2025); Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie

Zudem hat der demographische Wandel tiefgreifende wirtschaftliche Folgen. Einerseits werden Gesundheits- und Sozialsysteme stärker belastet, andererseits erhöht sich der Druck auf den Arbeitsmarkt und die Situation um den bestehenden Fachkräftemangel verschärft sich zunehmend.

Die wesentlichen Entwicklungspfade der Automobilindustrie, ihrer Technologien, ihrer Produktionssysteme und ihrer zukünftigen Werttreiber scheinen vorherbestimmt. Dennoch gibt es zahlreiche Unsicherheiten bzw. Unwägbarkeiten in den Bereichen Technologie, Märkte, Politik und der Umsetzung bzw. Umsetzungsgeschwindigkeit der europäischen Umweltagenda.

Es stellen sich einige Fragen wie jene nach der Zeit, die benötigt wird, um mit E-Mobilität eine weitgehende Marktdurchdringung zu erreichen. Wie rasch kann die entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werden? Wann werden unsere Kommunikationssysteme soweit ausgebaut sein, dass die angestrebte Konnektivität der Fahrzeuge mit den innovativen Services frictionsfrei umgesetzt werden kann? Wie wird sich die Beziehung zwischen Endfertiger und Komponentenhersteller entwickeln und wie hoch wird zukünftig der Grad der vertikalen Integration entlang der Wertschöpfungsketten sein?

So ist bspw. das Ende des Verbrennungsmotors in Neuwagen innerhalb des EU-Markts zwar für das Jahr 2035 beschlossen, bis heute ist jedoch nicht geklärt, wie die bisherigen jährlichen Zulassungszahlen (2024: rd. 10,63 Mio. Pkw) bis zu diesem Zeitpunkt über elektrische Fahrzeuge erreicht werden sollen (aktueller Anteil BEV an den Neuzulassungen: 13,6%).¹⁴ Dies könnte (in Abhängigkeit von der Energiepreisentwicklung) ein wichtiges Argument für E-Fuels-Technologie und damit auch für die weitere Nutzung klassischer Motorenvarianten sein, wodurch traditionelle Fahrzeugdesigns noch einige Zeit ein bedeutendes Marktsegment bilden können (über 50% der europäischen Kunden können sich laut SKP noch immer den Kauf eines Benzin- oder Dieselfahrzeugs vorstellen).

Heimische Automobilzulieferer, die zum Großteil Klein- und Mittelbetriebe sind, könnten vor diesem Hintergrund und aufgrund fehlender organisatorischer und finanzieller Möglichkeiten Strategien wählen, die sie weiterhin auf ihrem technologischen Pfad halten (technologischer "Lock-In"), ohne rechtzeitig die Grundlagen für eine erfolgreiche Zukunft in der E-Mobilität zu legen. Ein regulatorischer Phase-out-Pfad unter temporärer Berücksichtigung von Übergangstechnologien wie bspw. E-Fuels wäre wichtig, um Planungssicherheit für die zukünftigen Marktchancen und Anpassungsprozesse zu schaffen. Bei jeglichen Investitionsanreizen für neue Produktionsinfrastruktur bzw. Förderinitiativen ist auf die (langfristige) Kompatibilität zur Nutzung durch alternative Antriebstechnologien zu achten.

Das Fehlen spezieller Förderinstrumentarien speziell für den Transformationsbedarf der Automobilwirtschaft in Österreich stellt einen standortspezifischen Nachteil dar. Es zeigt sich, dass am heimischen Markt im Vergleich zu anderen Ländern Aufholbedarf besteht. Zukünftig sind gezieltere Förderungsmaßnahmen für eine Dekarbonisierung der heimischen Volkswirtschaft notwendig, um heimische Betriebe im internationalen

¹⁴ Acea (2025): Economic and Market Report Global and EU auto industry: Full year 2024; https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-Full_year_2024-rev.pdf

Wettbewerb zu schützen. Nur wenn die österreichische Politik Unternehmen auch im Transformationsprozess stärker unterstützt, ist eine gezielte Absatzförderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, beispielsweise im Rahmen von Kaufsubventionen, sinnvoll.

Die mangelnde Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte – als weiteres Maß für die Wettbewerbsfähigkeit – gepaart mit den hohen Kosten des Faktors Arbeit stellen für die österreichische Automotive Zulieferindustrie anhaltende Herausforderungen dar. Obwohl in Österreich diesbezügliche Initiativen umgesetzt werden, ist der heimische Markt weiterhin in hohem Ausmaß vom Fachkräftemangel betroffen. Die Aus- und Weiterbildungsqualität in Österreich ist zwar ein nach wie vor wichtiges bestehendes Standortpotential, welches jedoch keine alleinige langfristige Lösung sein kann. Um ein langfristig ausreichendes Angebot an gut qualifizierten Fachkräften sicherstellen zu können, erfordert es bildungssystemische Verbesserungen, Perspektiven für weibliche, wie ältere Arbeitnehmer:innen sowie die Attraktivierung für junge und Rahmenbedingung für ausländische Talente.

Die gegenständlichen Einschätzungen unterstreichen den Eindruck, dass Europa als Gesamtes unter Zugzwang steht, um zuweilen noch bestehende komparative Vorteile nicht mittel- bis langfristig zu verlieren. Die systemischen Stärken Österreichs, bspw. im Bereich Aus- und Weiterbildung oder FTI, verlieren angesichts der zunehmenden Leistungsfähigkeit und Qualität anderer Standorte (v.a. in Asien) an Gewicht und verschwinden durch eine deutliche Verschärfung des Kostendrucks in Europa sowie durch den verschleppten Umstieg auf Zukunftstechnologien zusehends.

Im Spannungsfeld dieser Dynamik wird der Druck entlang der Lieferkette weitergegeben werden. Auch mit standortpolitischer Hilfe werden nicht alle KMUs der Automotiven Vorleistungskette, wie sie die österreichische Branche definieren, diese Wettbewerbsbedingungen tragen können. Vor dem Hintergrund der mehrjährigen Konjunkturflaute, die neben Strukturwandel und regulatorischen Barrieren auf das Wirtschaften der europäischen Automobilbranche wirkt, wird die Gefahr der Abwanderung wichtiger Industriezweige zunehmend realer. Die doppelte Abhängigkeit von China sowohl als Absatzmarkt als auch als Rohstofflieferant der Verkehrswende verschärft den internationalen Wettbewerbsdruck; der von den Vereinigten Staaten mitgetragene industriepolitische Wettlauf tut sein Übriges.

Die Ergebnisse beider Studienteile untermauern die Standortnachteile, welche sich nicht rein auf Faktormärkte beschränken, sondern tiefgreifendere systemische Schwächen, bspw. im Bereich der digitalen Zukunftstechnologien oder verschleppte Anpassungsprozesse bspw. im Bereich der Antriebstechnologien umfassen. Es gilt durch politische Entschlossenheit den Raum für unternehmerischen Innovationsgeist und das Besetzen neuer Nischen und Märkte zu eröffnen, um sich im Zuge einer paneuropäischen Industriestrategie, rund um Kreislaufwirtschaft, Produktinnovationen und neuer Absatzströme als wichtiger Intermediär neu zu positionieren.

4 Anhang

Tab. 1: Liste der befragten Zielländer

Region	Code	Hauptland	Weitere Länder
NW-Europa	BE	Belgien	Luxemburg
	CH	Schweiz	
	DE	Deutschland	
	ES	Spanien	Andorra
	FR	Frankreich	Monaco
	UK	Vereinigtes Königreich	
	IT	Italien	
	NL	Niederlande	
	PT	Portugal	Kap Verde
	SE	Schweden	
Ost-Europa	BG	Bulgarien	
	CZ	Tschechien	
	HR	Kroatien	
	HU	Ungarn	
	PL	Polen	
	RO	Rumänien	
	RS	Serbien	Nordmazedonien, Montenegro
	SI	Slowenien	Kosovo
	SK	Slowakei	
	TR	Türkei	
(Nord)amerika	AR	Argentinien	
	BR	Brasilien	
	CA	Kanada	
	MX	Mexiko	
	US	USA	
Asien	CN	China	
	IN	India	
	JP	Japan	
	KR	Südkorea	Kambodscha, Myanmar, Laos
	TH	Thailand	
	VN	Vietnam	

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

Tab. 2: Liste der relevanten OEMs mit künftigen Geschäftschancen für österreichische automotiv Zulieferer

BE	Volvo Carsa	40	Daf Trucks	40	VDBL Bus	57		
CH	GF Automotive AG	51	te connectivity	50	Dätwyler AG	50	Autoneum AG	50
DE	Mercedes-Benz Group AG	60	BMW Group AG	66	Audi AG	34	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG	81
ES	SEAT (Teil der Volkswagen Gruppe)	50	Stellantis	50	Gestamp	50	Grupo Antolin	50
FR	Valeo	50	Michelin	51	OPMobility (ex Plastic Omnium)	55	Forvia (ex Faurecia)	49
UK	Jaguar Land Rover	48	GNK Automotive	47	Mini	48	Aptiv UK	52
IT	STELLANTIS GROUP		FERRARI SpA		PIRELLI		BREMBRO	
NL	Bosch	49	DENSO	49	Continental	32	VDL Groep	57
PT	Volkswagen Autoeuropa	65	Stellantis (PSA Peugeot Citroën)		Mitsubishi Fuso Truck Europe		Continental Mabor	
SE	Volvo Cars (OEM)	71	Scania (OEM)	57	Autoliv (Tier 1)	71	SKF (Tier 2)	
BG	Visteon	11	Sensata	10	Yazaki	9	Melexis	8
CZ	ŠKODA AUTO a.s.	47	Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	100	Toyota Motor Manufacturing Czech Rep.	47	Iveco Czech Republic, a.s.	59
HR	Rimac automobili d.o.o.		Bugatt Rimac d.o.o.					
HU	AUDI HUNGARIA Zrt.	60	Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	68	Magyar Suzuki Zrt.	39	Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.	57
PL	Volkswagen Poznań (Volkswagen Group)	41	Grupa FCA Fiat Chrysler Automotive Tychy	51	Solaris	50	BOSCH Polska	51
RO	DACIA Renault Groupe	19	Ford Otosan	19	Star Assembly (Mercedes Benz)	29	Robert Bosch	29
RS	Fiat Srbija (OEM)	64	ZF	50	Continental Automotive Srbija	57	Bosch Srbija	50
SI	Revoz d.d.	59	Adria Mobil d.o.o.	60	Akrapovič d.d.	57	Domel d.o.o.	57
SK	VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	65	Kia Slovakia s. r. o.	78	PCA Slovakia, (Stellantis) - Peugeot, Citroën	34	Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.	43
TR	TOGG	76	FORD Otosan	75	Oyak-Renault	79	Brisa Bridgestone Sabancı Lastik San. ve Tic. A.Ş.	76
BR	Volkswagen	81	General Motors		Stellantis		Hyundai	
CA	General Motors Canada	21	Ford Canada	21	Toyota Motor Corporation	21	Stellantis	21
MX	Nissan	50	General Motors	50	Ford	50	Volkswagen	50
US	General Motors	8	Ford Motor Company	15	Stellantis (FCA US)	49	Toyota Motor North America	54
CN	BYD	50	SAIC	50	Geely	50	FAW	50
IN	Tata Motors	85	Mahindra & Mahindra Limited	94	JBM Group	94	Ashok Leyland	76
JP	Toyota Motor Corporation	56	Honda Motor Co., Ltd.	57	Nissan Motor Co., Ltd.	57	Mazda Motor Corporation	57
KR	Hyundai Motor Company	73	KIA Motor Company	73	Hyundai MOBIS Co., Ltd.	82	GM Korea Co., Ltd.	13
TH	Toyota Motor Thailand	0	Isuzu Motors Thailand	0	Honda Automobile (Thailand)	0	Mitsubishi Motors (Thailand)	0
VN	VinFast (OEM for Passenger Cars & EVs)	77	Thaco Truck & Bus (OEM for Commercial Veh.)	23	Bosch Vietnam (tier 1)	29	Bridgestone Vietnam (tier 1)	11
							Duy Tân Plastics (tier 2)	74

Anm.: Angaben der 5 wichtigsten automotiven OEMs, Tier 1 (Systemlieferanten) und Tier 2 (Komponentenlieferanten) sowie die Wahrscheinlichkeit (0–100, nicht wahrscheinlich bis sehr wahrscheinlich) von Geschäftschancen für österreichische automotiv Zulieferer in den kommenden 12 Monaten bei den von angegebenen Unternehmen.

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

4.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Bedeutung der Automobilwirtschaft für die jeweilige Wirtschaft	6
Abb. 2:	Zukünftige Nachfrage nach automotiven (Vor-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich	7
Abb. 3:	Wichtigste Gründe für die zukünftige Nachfrage nach automotiven (Vor-)produkten und Dienstleistungen aus Österreich.....	8
Abb. 4:	Relevanz der Automobilwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsbereich nach ausgewählten Faktoren I.....	9
Abb. 5:	Relevanz der Automobilwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsbereich nach ausgewählten Faktoren II..	10
Abb. 6:	Aktuelle Probleme in der Automobilwirtschaft	12
Abb. 7:	Klimarelevante Aussagen im Konnex der Automobilwirtschaft des Ziellandes I.....	13
Abb. 8:	Klimarelevante Aussagen im Konnex der Automobilwirtschaft des Ziellandes II.....	14
Abb. 9:	Vorteilhaftigkeit ausgewählter Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft im Vergleich Österreich vs. Zielland I.....	15
Abb. 10:	Vorteilhaftigkeit ausgewählter Standortfaktoren für die Automobilwirtschaft im Vergleich Österreich vs. Zielland II	17
Abb. 11:	Transformation der Automobilwirtschaft im Zielland	19
Abb. 12:	Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien I.....	20
Abb. 13:	Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien II	21
Abb. 14:	Avisierung von Trends in der Automobilwirtschaft durch konkrete Förderinstrumentarien III	22
Abb. 15:	Vergleich der Vorteilhaftigkeit ausgewählter Faktormärkte für die Automobilwirtschaft des Ziellandes im Vergleich zu Österreich I	24
Abb. 16:	Vergleich der Vorteilhaftigkeit ausgewählter Faktormärkte für die Automobilwirtschaft des Ziellandes im Vergleich zu Österreich II	25
Abb. 17:	Verfügbare Förderinstrumente sowie Maßnahmen zur Dekarbonisierung	26
Abb. 18:	Sprachliche und kulturelle Barrieren sowie Unterschiede im Steuersystem	29
Abb. 19:	Vergleich der Vorteilhaftigkeit der Standortfaktoren – Zusammenfassung	32

4.2 Online-Fragebogen



Das Industriewissenschaftliche Institut führt im Auftrag der ARGE Automotive sowie der AWO eine Erhebung zum „Internationalen Vergleich von Standorten der Automobilwirtschaft 2025“ durch.

Die Umfrage richtet sich an Handelsdelegierte der AWO bzw. die AußenwirtschaftsCenter (AC) die in deren Zuständigkeitsbereich liegen.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es einen möglichst umfassenden Überblick der Automobilwirtschaft (Kfz-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in ausgewählten Auslandsmärkten zu bekommen.

Mit diesem Input und zusätzlichen Wirtschaftszahlen erstellen die ARGE Automotive und die AWO pro AC ein Ländersample, um zukünftige Automotive Auslandsmärkte darzustellen. Die Ergebnisse fließen auch in ein neues Automotive Strategieprojekt der AWO ein, das gemeinsam mit der ARGE Automotive und den Automobil Clustern Steiermark und Oberösterreich durchgeführt wird.

Die Umfrage nimmt in etwa 20 Minuten in Anspruch und ist für eine Teilnahme mittels Desktop optimiert. Selbstverständlich werden Ihre Angaben streng vertraulich behandelt und unterliegen den Datenschutzrichtlinien gem. DSGVO.

Wir ersuchen um Ihre Rückmeldung bis XX.XX.2025.

Wir möchten uns im Voraus für Ihre Unterstützung bedanken!

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 2070
Fax: (+43 1) 513 44 11 DW 2099 Email: schneider@iwi.ac.at



A1. Bitte geben Sie vorab folgende Angaben zu Ihrem AußenwirtschaftsCenter (AC) an.

Name des AC:

Name der für das Thema Automobilwirtschaft zuständigen Person am AC:

Für welches Zielland (bzw. welche Zielländer) ist Ihr AC zuständig:

Weiteres Zielland:

Weiteres Zielland:

A2. 1. Welche Bedeutung hat die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) aktuell ganz allgemein für die Wirtschaft Ihres Ziellandes? .slider-track { background: #E5E6EB!important; }

!Sehr hohe Bedeutung!Sehr geringe Bedeutung

A3. 2. Wie schätzen Sie die zukünftige Nachfrage (kommende 12 Monate) nach automotiven (Vor-)Produkten und Dienstleistungen (Komponenten für die Produktion von Fahrzeugen, kein Handel) aus Österreich generell in Ihrem Zielland ein? .slider-track { background: #E5E6EB!important; }

!Sehr stark!Sehr gering

A4. 3. Gibt es aktive / präsenste Cluster, Verbände oder andere Wirtschafts- oder Interessensvertretungen für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland?

Nein ☐

Ja, folgende: ☐

Ja, folgende:



A5. 4. Gibt es relevante und regelmäßig (alle 1 oder 2 Jahre) stattfindende Messen / Messekongresse für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland?

Nein ☐

Ja, folgende: ☐

Ja, folgende:

A6. 5. Warum glauben Sie, dass ihr Zielland zukünftig (kommende 12 Monate) für österreichische automotive Zulieferer interessant sein kann / wird?

B1. 6. Bitte nennen Sie die aus Ihrer Sicht 6 wichtigsten Gründe, warum es weiterhin / zukünftig in Ihrem Zielland eine Nachfrage nach automotiven (Vor-)produkten und Dienstleistungen aus Österreich geben wird?

Hohe Produktqualität	☐
Hohe Präzision der maschinellen Fertigung (aufgrund der eingesetzten Maschinen, Roboter, ...)	☐
Hohe Präzision der handwerklichen Fertigung (aufgrund qualifizierter Handwerker)	☐
Innovative Fertigung (smart factory)	☐
Innovative Materialien (Kunststoffe, Metalle, ...)	☐
Hohe Exportquote u/o Exportorientierung u/o internationale Erfahrung	☐
Global wettbewerbsfähige Player (international integrierte und vernetzte Unternehmen)	☐
B2B Partner hat (patentierte) Innovationen und hilft bei der Umsetzung des Innovationsmarketings	☐
Flexibilität des B2B Partners (unterstützt schnell auf neue Bedarfe des Kunden zu reagieren z.B. Produktion, Einsatz neuer Produktionsmittel etc.)	☐
Einsatz umweltfreundlicher, klimaneutraler etc. Produktionsmittel	☐
Der Betrieb des B2B Partners ist besonders umweltfreundlich, klimaneutral etc.	☐
Der Betrieb setzt umweltfreundliche und energiesparende Betriebsmittel u/o Maschinen ein	☐
B2B Partner unterstützt Nachhaltigkeitsziele besser zu erreichen	☐
Verlässlichkeit des B2B Partners hinsichtlich Wartung und Problemmanagement	☐
Flexibilität und gute Kommunikation bei erforderlichem Changemanagement (neue Produkte, Kunden etc)	☐
Proaktive Verbesserungsvorschläge hinsichtlich Produkte, Prozesse etc.	☐
Gesicherte wirtschaftliche Existenz / Resilienz des Unternehmens (langjähriges Familienunternehmen, KMU etc.)	☐
Geografische Nähe des B2B Partners	☐
B2B Partner befindet sich im gleichen Wirtschaftsraum (z.B. EU) - gut abgesicherte Lieferkette	☐
B2B Partner produziert in einem Wirtschaftsraum, der politisch sicher ist	☐
B2B Partner produziert in einem Wirtschaftsraum, der krisensicher ist	☐



C1. 7. Bitte nennen Sie die 5 wichtigsten automotiven OEMs (keine Händler), Tier 1 (Systemlieferanten) und Tier 2 (Komponentenlieferanten) in Ihrem Zielland. Fügen Sie bitte den Link zum Unternehmen bzw. zur Unternehmensniederlassung in der EU an.

Unternehmen 1

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 2

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 3

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 4

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 5

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

C2. Bitte schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit von künftigen (kommende 12 Monate) Geschäftschancen für österreichische automotive Zulieferer bei den von Ihnen angegebenen Unternehmen ein..slider-track { background: #E5E6EB!important; }

{A08_SQ001}|Hohe Wahrscheinlichkeit/Geringe Wahrscheinlichkeit

{A08_SQ004}|Hohe Wahrscheinlichkeit/Geringe Wahrscheinlichkeit

{A08_SQ007}|Hohe Wahrscheinlichkeit/Geringe Wahrscheinlichkeit

{A08_SQ010}|Hohe Wahrscheinlichkeit/Geringe Wahrscheinlichkeit

{A08_SQ013}|Hohe Wahrscheinlichkeit/Geringe Wahrscheinlichkeit



D1. 8. Bitte nennen Sie 3 andere für den Bereich Automotive relevante Unternehmen (z.B. Metallverarbeitung, Elektronik, IT, Batteriehersteller, Interior) in Ihrem Zielland, die für österreichische Automotive Zulieferer in den kommenden 12 Monaten von Interesse sein könnten.

Unternehmen 1:

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 2:

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

Unternehmen 3:

Link zum Unternehmen im Zielland:

Link zur Unternehmensniederlassung in der EU:

E1. 9. Wie haben sich die Anfragen österreichischer Unternehmen zum Bereich Automotive (Länder- und Netzwerkinformationen etc.) in Ihrem AC in den letzten 12 Monaten entwickelt? slider-track { background: #E5E6EB!important; }

Weitergabe von Marktinformationen (Wirtschaftszahlen)/An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

Weitergabe von rechtlichen Informationen (Zoll, Arbeitsrecht etc.)/An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

Weitergabe von Kontaktdaten lokaler Vertriebspartner, Berater, etc./An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

Suche und Weitergabe von konkreten B2B-Partner/An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

Umfassende Projekt Betreuung (UPB)/An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

Beratung zur Gründung einer Niederlassung/An Häufigkeit gewonnen/An Häufigkeit verloren

E2. 10. Bitte geben Sie die Anzahl der von Ihrem AC in den letzten 12 Monaten durchgeführten Webinare mit Bezug zum Thema Automotive an.



E3.	11. Bitte geben Sie die Anzahl der von Ihrem AC in den letzten 12 Monaten durchgeführten Wirtschaftsmissionen u/o Messen mit Bezug zum Thema Automotive an.
F1.	12. Inwieweit trifft die Aussage: "Der wichtigste Treiber für den Automotive Wandel sind die Klimaziele" auf die Entwicklung der Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland zu? .slider-track { background: #E5E6EB!important; } Trifft sehr zu Trifft gar nicht zu
F2.	Ist die Nachfrage nach KfZ (Kraftfahrzeugen Benzin, Diesel, Gas) und EV (Elektrofahrzeugen) in den letzten 12 Monaten in Ihrem Zielland gesunken oder gestiegen? .slider-track { background: #E5E6EB!important; } KfZ: Nachfrage gestiegen Nachfrage gesunken EV: Nachfrage gestiegen Nachfrage gesunken
F3.	13. Bitte kreuzen Sie im Folgenden die aus Ihrer Sicht zutreffenden Aussagen an (Mehrfachantworten möglich). Die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland stellt sich aktuell um auf Elektromobilität (Batterie oder Brennstoff-Zelle EVs) ☐ ... Neue e-OEMs = neue Produkte = neue Zulieferer ☐ ... Neue Fahrzeugkomponenten (Batterie etc.) ☐ ... Neue Produktionsmittel/Rohstoffe (Lithium, Kobalt, Nickel) ☐ ... Neue Lieferantenbeziehungen, Supply-Chains etc. ☐ ... Neue Verfahren inkl. Automatisierung und Robotik ☐ ... Autonomes Fahren ☐ ... Integration von Digitalisierung und KI ☐
F4.	14. Inwieweit treffen die im Folgenden genannten Probleme auf die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) Ihres Ziellandes zu (Mehrfachantworten möglich)? Folgende Faktoren bereiten der Automobilwirtschaft in meinem Zielland aktuell Probleme Hohe Energiekosten ☐ ... Hohe Kosten für Löhne und Gehälter ☐ ... Hohe Inflation ☐



	... Hohe Steuern und Abgaben	☐
	... Hoher Grad an Bürokratie	☐
	... Teure Kredite	☐
	... Mangel an gut ausgebildeten Fachkräften	☐
	... Mangel an Vollzeitbeschäftigten	☐
	... Mangel an Förderinitiativen für die Automobilwirtschaft	☐

G1. 15. Automotive-Supply Chains unterliegen aktuell starken Veränderungen.

Bitte geben Sie an welche der folgenden Aussagen auf Ihr Zielland zutrifft (Mehrfachnennungen möglich)?

Produktionsstätten rücken näher an die Zielmärkte (Verkürzung von Lieferzeiten und flexiblere Reaktion auf Nachfrageschwankungen)	☐
Kurze Lieferketten (Schnellere Reaktionszeiten und geringere Transportkosten)	☐
Nearshoring (Verlagerung der Produktion in nahegelegene Länder)	☐
Local Shoring (geografisch regionalisieren oder lokalisieren)	☐
Risikominimierung durch B2B Partner im gleichen Wirtschaftsraum	☐
Risikominimierung durch B2B Partner ähnlicher Kultur und Sprache	☐
Neue Formen und Prozesse im Einkauf (bspw. moderne Einkaufsplattformen statt persönlicher Termine)	☐
Individualisierung von Fahrzeugen	☐

H1. 16. Bitte schätzen Sie die Entwicklung der Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) für ihr Zielland in den kommenden 12 Monaten ein.

Werden folgende Faktoren Ihrer Meinung nach an Bedeutung verlieren oder gewinnen?

.slider-track { background: #E5E6EB!important; }

Wirtschaftskraft der Automobilwirtschaft/Wird an Bedeutung gewinnen/Wird an Bedeutung verlieren	
Automotive Beschäftigung (Arbeitsplätze)/Wird an Bedeutung gewinnen/Wird an Bedeutung verlieren	
Automotive Innovations- und F&E-Aktivitäten/Wird an Bedeutung gewinnen/Wird an Bedeutung verlieren	
Automotive öffentliche Berichterstattung/Wird an Bedeutung gewinnen/Wird an Bedeutung verlieren	



I1.

17. Bitte bewerten Sie, die unten angeführten Standortfaktoren im Österreichvergleich. Sind diese für die Automobilwirtschaft (Kfz-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland oder in Österreich vorteilhafter?

Sehen Sie in den kommenden 12 Monaten in Ihrem Zielland eine Verbesserung oder Verschlechterung dieser Standortfaktoren? /*
Separator column */ #questionQID col.separator { width: 1% !important}

Ländervergleich

	Vorteilhaft er in Zielland	Gleich	Vorteilhaft er Österreich
CO2-Besteuerung	☐	☐	☐
Gewinnbesteuerung	☐	☐	☐
Lohnnebenkosten	☐	☐	☐
Aus- und Weiterbildung	☐	☐	☐
Fördersystem	☐	☐	☐

I2.

17. Bitte bewerten Sie, die unten angeführten Standortfaktoren im Österreichvergleich. Sind diese für die Automobilwirtschaft (Kfz-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland oder in Österreich vorteilhafter?

Sehen Sie in den kommenden 12 Monaten in Ihrem Zielland eine Verbesserung oder Verschlechterung dieser Standortfaktoren? /*
Separator column */ #questionQID col.separator { width: 1% !important}

Entwicklung Standortfaktoren Zielland

	Verschlechterung	Gleichbleibend	Verbesserung
CO2-Besteuerung	☐	☐	☐
Gewinnbesteuerung	☐	☐	☐
Lohnnebenkosten	☐	☐	☐
Aus- und Weiterbildung	☐	☐	☐
Fördersystem	☐	☐	☐



I3.

18. Bitte bewerten Sie, die unten angeführten Faktoren im Österreichvergleich. Sind diese für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland oder in Österreich vorteilhafter?

Sehen Sie in den kommenden 12 Monaten in Ihrem Zielland eine Verbesserung oder Verschlechterung dieser Faktoren? /* Separator column */ #questionQID col.separator { width: 1% !important}

Ländervergleich

	Vorteilhaft er in Zielland	Gleich	Vorteilhaft er Österreich
Kosten des Faktors „Arbeit“ (Lohnniveau)	☐	☐	☐
Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“ (Bereitstellung von Humankapital)	☐	☐	☐
Kosten des Faktors „Kapital“ (Finanzierungskosten)	☐	☐	☐
Kosten des Faktors „Energie“ (Kosten v.a. für Strom und Gas)	☐	☐	☐
Leistungsfähigkeit des multi-modalen Verkehrssystems (Möglichkeit der Dezentralisierung der Fertigung)	☐	☐	☐

I4.

18. Bitte bewerten Sie, die unten angeführten Faktoren im Österreichvergleich. Sind diese für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Zielland oder in Österreich vorteilhafter?

Sehen Sie in den kommenden 12 Monaten in Ihrem Zielland eine Verbesserung oder Verschlechterung dieser Faktoren? /* Separator column */ #questionQID col.separator { width: 1% !important}

Entwicklung Faktoren Zielland

	Verschlechterung	Gleichbleibend	Verbesserung
Kosten des Faktors „Arbeit“ (Lohnniveau)	☐	☐	☐
Verfügbarkeit des Faktors „Arbeit“ (Bereitstellung von Humankapital)	☐	☐	☐
Kosten des Faktors „Kapital“ (Finanzierungskosten)	☐	☐	☐
Kosten des Faktors „Energie“ (Kosten v.a. für Strom und Gas)	☐	☐	☐
Leistungsfähigkeit des multi-modalen Verkehrssystems (Möglichkeit der Dezentralisierung der Fertigung)	☐	☐	☐



J1. 19. Werden in Ihrem Zielland für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) aktuell Förderinstrumente zu folgenden Trends angeboten?

	Ja	Nein	k.A.
Antriebslösungen mit Batterien (inkl. Plugin-Hybride)	☐	☐	☐
Antriebslösungen mit Brennstoff-Zellen (Wasserstoff)	☐	☐	☐
E-Fuels für den Einsatz in klassischen Verbrennungsmotoren	☐	☐	☐
Neue Softwarelösungen und Connected Services (u.a. für Autonomes Fahren oder die stärkere Individualisierung der Endprodukte)	☐	☐	☐
Systeme, die klassische Funktionalitäten von Komponenten mit Messtechnik verknüpfen (Sensor-Enhanced Parts)	☐	☐	☐
Neue Materialien & Werkstoffe (z.B. Faserverbundstoffe im Leichtbau oder Materialien mit geringer thermischer Leitfähigkeit)	☐	☐	☐
Re-Organisation/Dimensionierung traditioneller Wertschöpfungsketten (neue Prozesse)	☐	☐	☐

K1. 20. Bitte nennen und beschreiben Sie kurz die drei aktuell wichtigsten direkten Förderinstrumente für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel) in Ihrem Land Zielland (auf nationaler Ebene):

Förderinstrument 1	
Förderinstrument 2	
Förderinstrument 3	

K2. Sind neue direkte Förderinstrumente künftig geplant? Wenn ja, welche bzw. welche Ziele werden dadurch verfolgt?
`$(document).on('ready ajax:scriptcomplete',function(){ function moveUp($item) { $before = $item.prev(); $item.insertBefore($before); } moveUp($('#jvatbdSGQother')); }); $(document).on('ready ajax:scriptcomplete',function(){ function moveUp($item) { $before = $item.prev(); $item.insertBefore($before); } moveUp($('#jvatbdSGQother')); });`

Nein ☐

k.A. ☐

Ja, folgende: ☐

Ja, folgende:



K3.	21. Gibt es in Ihrem Zielland indirekte steuerlichen Förderinstrumente (steuerliche Freibeträge, vorzeitige Abzugsmöglichkeiten, Zuzugsbegünstigungen) für die Automobilwirtschaft (KfZ-Produzenten, inkl. automotive Zulieferer, kein Handel)? Ja, bestehen aktuell ☐ Ja, sind zukünftig geplant ☐ Nein ☐ k.A. ☐
K4.	Bitte um Nennung und kurze Beschreibung der bestehenden Förderinstrumente:
K5.	Bitte um Nennung und kurze Beschreibung der geplanten Förderinstrumente:
L1.	22. Gibt es in Ihrem Zielland auf nationaler Ebene aktuell konkrete (ordnungspolitische) Maßnahmen zur Dekarbonisierung (konkrete CO₂-Abgaben)? Ja, bestehen aktuell ☐ Ja, sind zukünftig geplant ☐ Nein ☐ k.A. ☐
L2.	Bitte um Nennung und kurze Beschreibung der bestehenden Maßnahmen:
L3.	Bitte um Nennung und kurze Beschreibung der geplanten Maßnahmen:
M1.	23. Bitte beurteilen Sie die sprachlichen und kulturellen Barrieren betreffend Ihr Zielland und kreuzen Sie Zutreffendes bitte an (Mehrfachantworten möglich). Gleiche Sprache ☐



	Viele sprechen Deutsch	☐
	Viele sprechen Deutsch (Schriftverkehr ok)	☐
	Viele sprechen Englisch	☐
	Viele sprechen Englisch (Schriftverkehr ok)	☐
	Gleiches oder ähnliches kulturelles Verständnis	☐
M2.	24. Bitte beurteilen Sie das Rechtssystem in Ihrem Zielland und kreuzen Sie Zutreffendes bitte an (Mehrfachantworten möglich).	
	Gleiches oder ähnliches Rechtssystem	☐
	Deutschsprachige Rechtsanwälte sind zu finden	☐
	Englischsprachige Rechtsanwälte sind zu finden	☐
M3.	25. Bitte beurteilen Sie das Steuersystem in Ihrem Zielland und kreuzen Sie Zutreffendes bitte an (Mehrfachantworten möglich).	
	Gleiches oder ähnliches Steuersystem	☐
	Es existiert ein Steuerabkommen (mit Österreich)	☐
	Deutschsprachige Steuerberater sind zu finden	☐
	Englischsprachige Steuerberater sind zu finden	☐
	Bietet das Zielland steuerliche Anreize für Import von Autobestandteilen	☐
	Es gibt steuerfreie / steuerbegünstigte Industriezonen	☐



Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

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 2070

Fax: (+43 1) 513 44 11 DW 2099 Email: schneider@iwi.ac.at

Clemens Zinkl MSc Geschäftsführung ARGE Automotive Zulieferindustrie Wiedner

Hauptstraße 63 I A-1045 Wien T +43 (0)5 90 900-3470 F +43 (0)1 505 10 20 E

zinkl@fmti.at H www.arge-auto.at <https://www.arge-auto.at/datenschutz/>

Mag. Beatriz Schönstein-Wippel AUSSENWIRTSCHAFT Märkte Mobility Wiedner

Hauptstraße 63 1045 Wien T +43 5 90 900 3775 F +43 5 90 900 113775 E

beatriz.schoenstein-wippel@wko.at W wko.at/aussenwirtschaft