



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**
DATEN UND FAKTEN
2021

VORWORT

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie ist auch Voraussetzung für die Entfaltung des Warenverkehrs, kann Standortnachteile kompensieren und Wettbewerbsfähigkeit begründen.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. Mehr als 39.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen über 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch etwa 2.800 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von knapp 150 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr bzw. www.verkehrswirtschaft.at

In der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass die Verkehrswirtschaft auch in schwierigen und sich ständig ändernden Situationen weiterhin die Versorgung der Bevölkerung zuverlässig und gut aufrechterhält. Um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern, bedarf es einer wirtschaftlich erfolgreichen österreichische Mobilitätswirtschaft. Dazu hat die Bundessparte Transport und Verkehr mit dem [Mobilitätsmasterplan 2030](#) ein Konzept entwickelt, wie klimafreundliche Mobilität funktionieren kann.

Die vorliegende Zusammenstellung ausgewählter und regelmäßig aktualisierter Daten soll eine objektive Grundlage zur Versachlichung der rund um den Verkehrsbereich geführten Diskussionen bieten.



Ing. Mag. Alexander Klacska
Obmann



Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

06	STRUKTUR DER ÖSTERR. VERKEHRSWIRTSCHAFT
12	DER ARBEITSMARKT
19	WIRTSCHAFTSDATEN
27	PERSONENVERKEHR
36	GÜTERVERKEHR
55	VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN
71	BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

07 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

09 NEUGRÜNDUNGEN

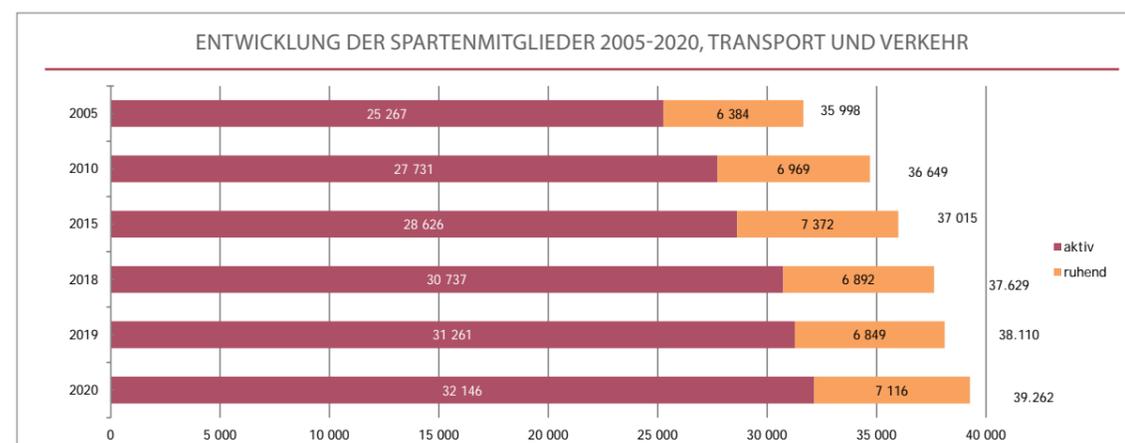
11 INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

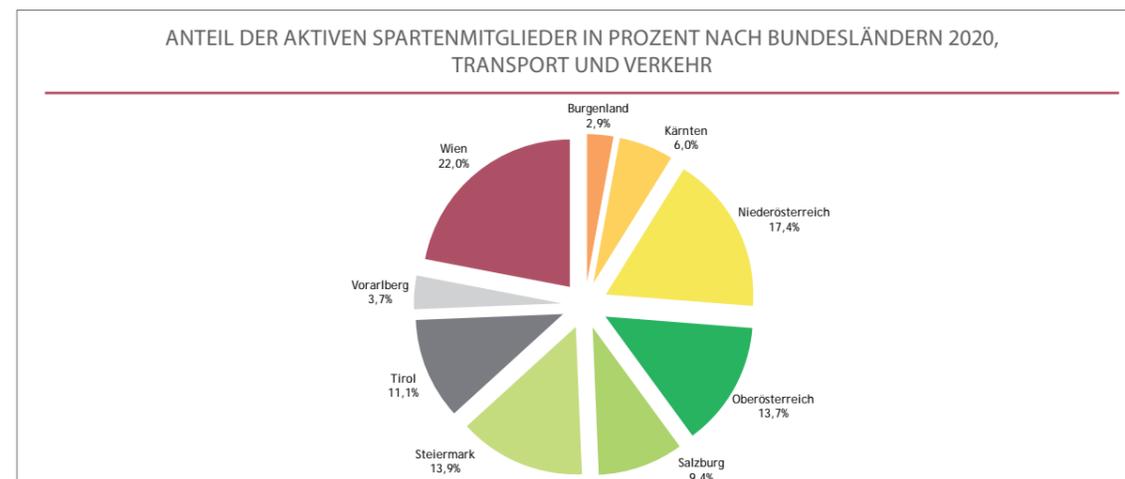
Ende 2020 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 39.262 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2020 den Wert 32.146, das sind 81,9% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 27,2%. Im selben Vergleichszeitraum melden 11,5% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2020 22,0% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,4% in Niederösterreich, 13,9% in der Steiermark und in Oberösterreich 13,7%. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,9%.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

¹ „Mitglied“ einer Sparte sind alle Besitzer von Berechtigungen, die in die Wirkungsbereiche der in dieser Sparte zusammengefassten Fachgruppen fallen. Für die Zugehörigkeit zur Sparte sind Anzahl und Ausübung der sie begründenden Berechtigungen belanglos, es gibt nur eine einfache Mitgliedschaft. Gleichlautende Berechtigungen für mehrere Bundesländer führen jedoch zur Mitgliedschaft bei den betreffenden Sparten aller zuständigen Wirtschaftskammern.

² Die aktive Mitgliedschaft durch den Besitz bzw. der Zuerkennung einer Gewerbeberechtigung bedingt nicht gleichzeitig die tatsächliche Ausübung des Gewerbes.

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2020 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 12.445 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 11.157 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2020 verzeichnen alle Fachverbände bis auf das Beförderungsgewerbe mit Pkw und die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen Mitgliederzuwächse. Der größte Zuwachs findet mit 6,5% beim Fachverband Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen statt.

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020
Schienenbahnen	69	78	89	108	121	127	133
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen*	1 826	1 887	1 867	1 857	1 884	1 874	1 874
Seilbahnen	955	832	715	651	591	613	626
Spediteure	1 219	1 350	1 501	1 589	1 712	1 740	1 788
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	10 102	10 451	11 235	11 352	11 157
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 316	10 991	11 601	11 729	12 445
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	899	886	904
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	4 049	4 969	5 662	5 929	6 314
Schifffahrtunternehmungen	352	354	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmungen	277	299					
Autobusunternehmungen	1 197	1 234					
Fahrschulen	314	347					
Allgemeiner Fachverband	382	395					

* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmungen, Luftfahrtunternehmungen und Autobusunternehmungen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer Erhöhung der Zahlen vor 2010 kommen.

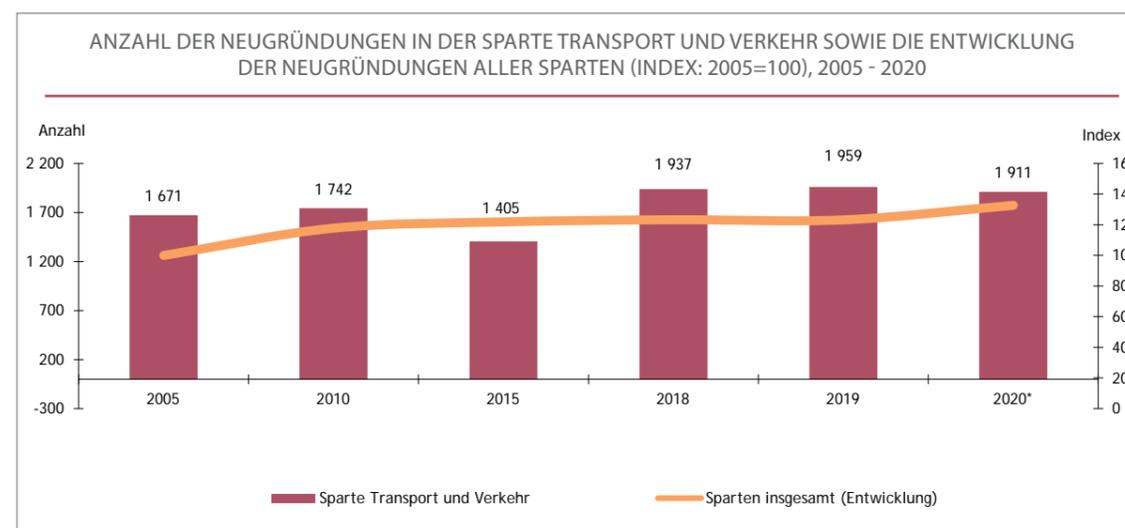
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2020 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2020 1.911 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,2% der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit allen anderen Sparten zeigt zwischen den Jahren 2005 und 2010 eine weniger ausgeprägte Gründungsintensivität in der Verkehrssparte. Im Jahr 2015 kommt es im Vergleich zum Jahr 2010 zu einem starken Gründungsrückgang, während die Gründungen in allen Sparten leicht steigen. In den vergangenen drei Jahren zeigt sich dann eine kontinuierliche Gründungssteigerung in der Bundessparte.

Im Berichtsjahr 2020 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Rückgang an Neugründungen von 2,5% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet kommt es in diesem Zeitraum zu einer Zunahme von 7,7%.



* Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.108 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sind es 451 Neugründungen und im Beförderungsgewerbe mit Pkw 247. In allen Fachverbänden bis auf Güterbeförderungsgewerbe und den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen kommt es zu einem Rückgang der Gründungsintensivität. Eine Zunahme verzeichnen die beiden genannten Ausnahmen.

³ Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei es für diese Mitgliedschaft irrelevant ist, ob und in welchem Umfang die Ausübung der Berechtigungen erfolgt. Werden jedoch innerhalb derselben Fachgruppe Berechtigungen in mehreren Bundesländern ausgeübt, so bedingt dies in jeder zuständigen Wirtschaftskammer eine gesonderte Fachgruppenmitgliedschaft. Fällt eine Berechtigung in den Wirkungsbereich mehrerer Fachgruppen, so ergibt sich auf Grund dieser einen Berechtigung die Mitgliedschaft bei allen einschlägigen Fachgruppen.

⁴ Eine Neugründung ist nach der „Kontinuitätsregel“ nur dann gegeben, wenn zwei von drei Merkmalen erfüllt sind: Firmenbezeichnung, Standort und Branchenzugehörigkeit neu. Die Übernahme bestehender Unternehmen (zB Übergabe vom Vater auf den Sohn) sind in den Gründungsdaten nur dann enthalten, wenn sich das Tätigkeitsprofil des betreffenden Unternehmens ändert, dh der Übernehmer (neues Kammermitglied) auf dem betreffenden Standort eine andere Fachgruppenzugehörigkeit aufweist.

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN NACH FACHVERBÄNDEN 2001-2020, TRANSPORT UND VERKEHR								
	2001	2005	2008	2010	2015	2018	2019	2020*
Schienebahnen	1	4	1	1	4	6	7	4
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen	34	49	58	56	39	61	50	48
Seilbahnen	20	11	1	16	5	6	2	-
Spediteure	43	82	59	57	54	59	65	50
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	493	425	247
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	991	1 032	1 108
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	32	46	44
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	338	391	451
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23					
Autobusunternehmungen	12	30	25					
Fahrschulen	10	9	5					
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spezif)	41	24	20					

* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung

Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2009 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen zusammengeführten Fachgruppen Schiffahrtunternehmungen, Luftfahrtunternehmungen und Autobusunternehmungen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer Erhöhung der Zahlen vor 2009 kommen.

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2020 und 31. Dezember 2020 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 99 Insolvenzen eröffnet und 116 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 60,4% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 44,5%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2021 BZW. 1.1.2020 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN				
	Anzahl der eröffneten Insolvenzen*		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge*	
	per 1.1. 2021	per 1.1. 2020	per 1.1. 2021	per 1.1. 2020
Landverkehr insgesamt	99	250	116	209
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	31	71	33	58
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	36	77	33	62
Güterbeförderung im Straßenverkehr	63	173	83	147
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	24	29	2	11
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	5	17	1	3
Tankstellen	4	6	1	1
Fahrschulen	1	2	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

13 BESCHÄFTIGTE

14 LEHRLINGE

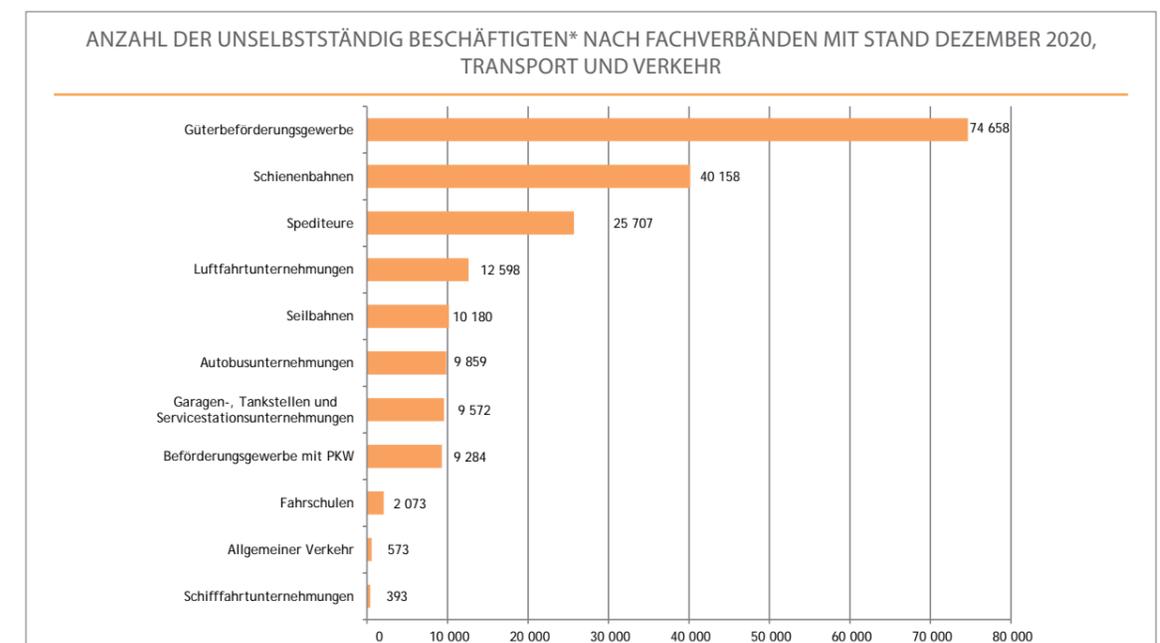
16 VORGEMERKTE ARBEITSLOSE

17 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2020 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 211.501 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 195.055 Arbeitnehmer/innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 74.658 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 40.158 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die geringste Anzahl an Unselbstständigen weisen die Schifffahrtunternehmen auf.

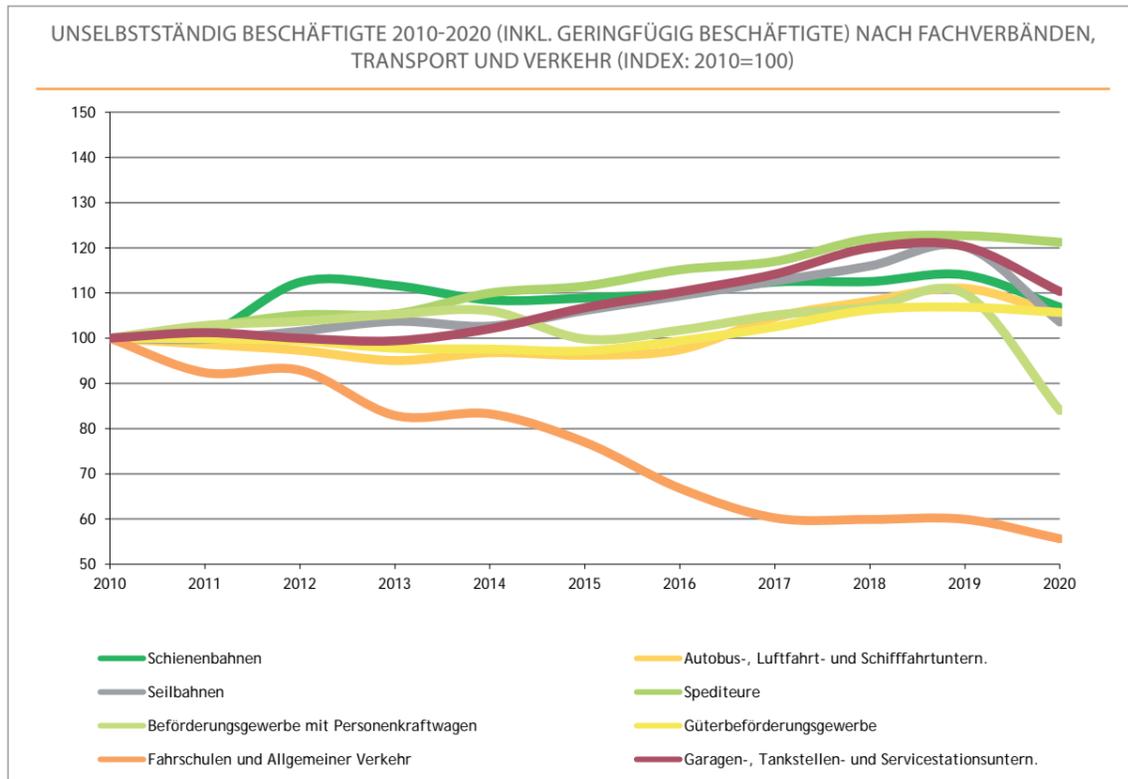


* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2010 bis 2020 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, den Fahrschulen und dem Allgemeinen Verkehr sowie dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich 2011 bis 2016 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es im gleichen Zeitraum tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

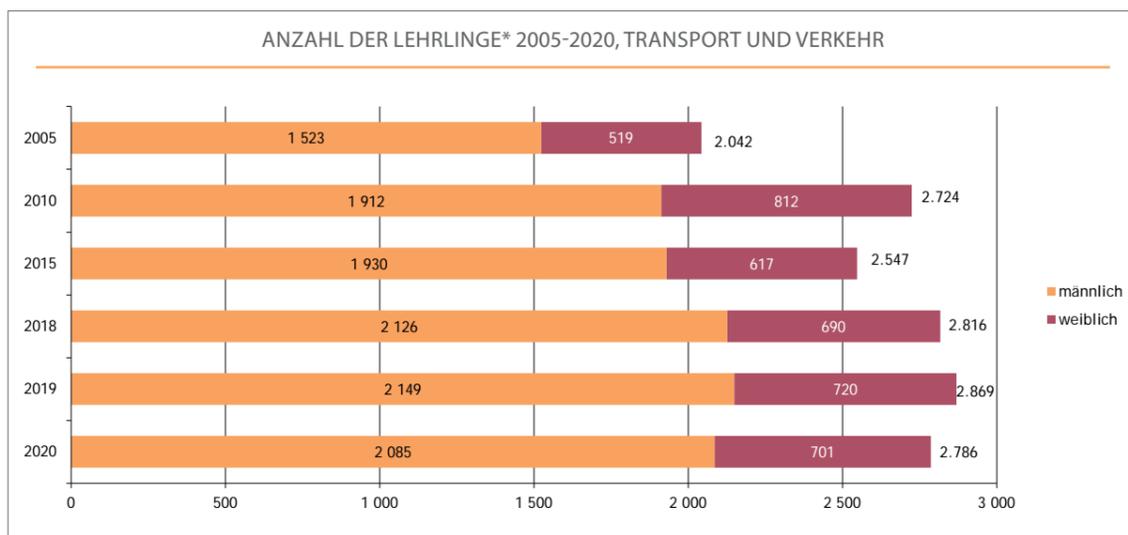
Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten. Im letzten Jahr ist das Niveau der Beschäftigungsverhältnisse wieder leicht gesunken. Die Beschäftigtenzahlen aller anderen Fachverbände gehen 2020 ebenfalls im Vorjahresvergleich zurück.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

2.2. LEHRLINGE

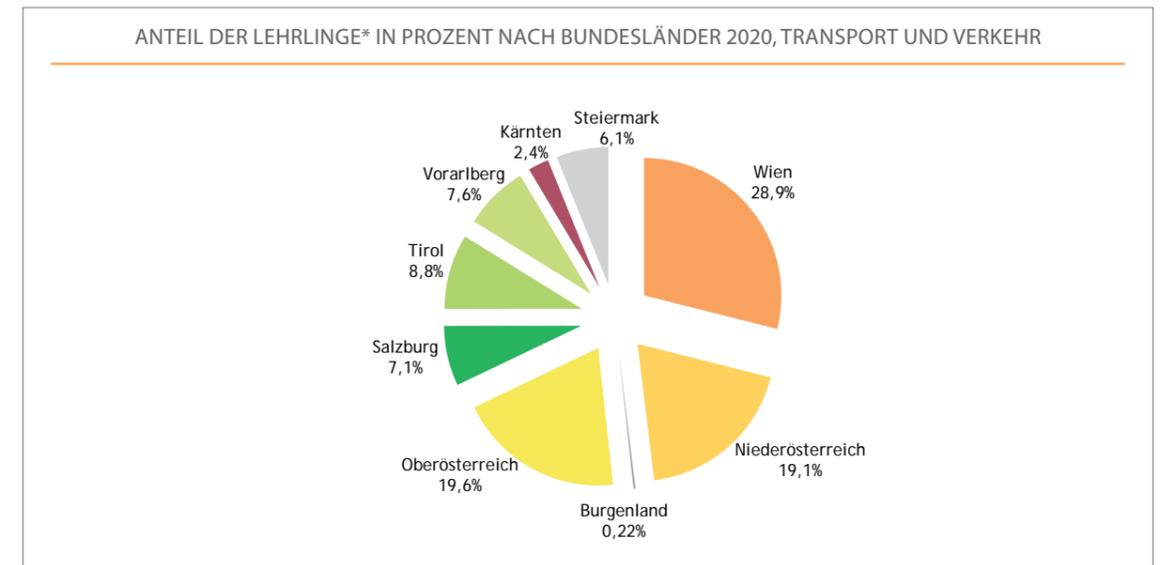
Im Jahr 2020 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.786 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 74,8% Burschen und 25,2% Mädchen. Zwischen 2005 und 2010 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, 2015 sinken sie leicht. Zwischen 2016 und 2019 kommt es wieder zu einer Zunahme, im vergangenen Jahr 2020 findet ein leichter Rückgang bei den Lehrlingszahlen statt.



* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2020 28,9% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.356 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2020.

ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2020, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020
Schienenbahnen	1 221	985	1 280	1 297	1 364	1 376	1 356
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen**	103	64	64	53	37	33	27
Seilbahnen	4	12	109	115	183	198	191
Spediteure	651	705	918	877	1 035	1 066	1 025
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	18	25	18
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	147	143	145
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	29	15	38	28	16	10	6
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	16	18	18

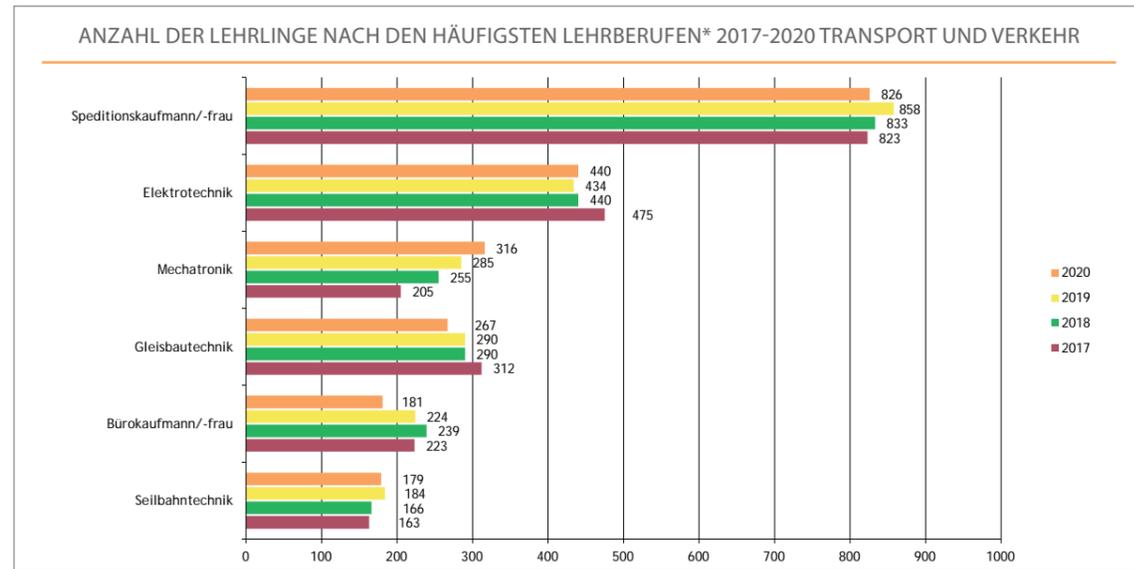
* Lehrlinge mit Einzellehren und Doppellehren, ab 2009 inkl. Modulberufe

** ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 in einem Fachverband zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für den Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2020 werden im Vergleich zu 2019 bei fast allen Fachverbänden weniger Lehrlinge ausgebildet. Im Fachverband Güterbeförderungsgewerbe kommt es zu einer leichten Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr und im Fachverband Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen kommt es zu keiner Veränderung.

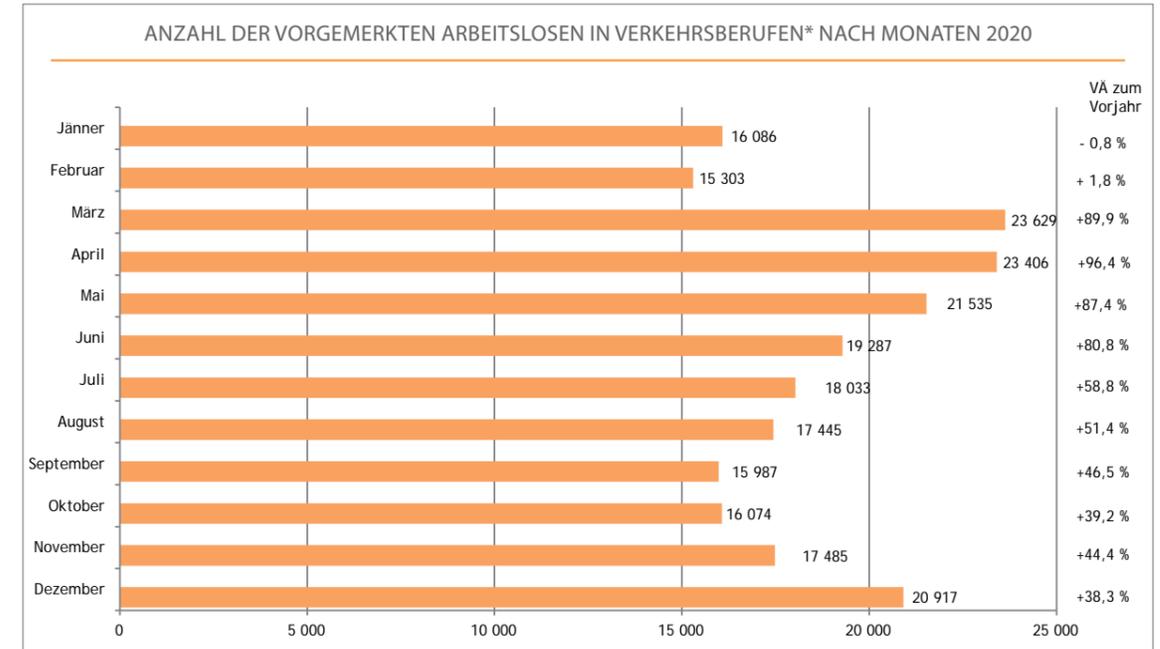
Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2020 zählt man 826 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst im Jahr 2020 440 Lehrlinge. Danach kommt der Lehrberuf Mechatronik mit 316 Lehrlingen.



* Einfachlehren, Doppellehren und Modulberufe
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

Im Jahresdurchschnitt 2020 sind 18.766 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,6% aller Arbeitssuchenden und 49,8% mehr Arbeitslose als im Jahr 2019. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es bis auf Jänner 2020 zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. Die höchste Steigerung der Arbeitslosenquote findet im Monat April im Ausmaß von 96,4% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt, während im Februar die kleinste Zunahme mit 1,8% zu verzeichnen ist.

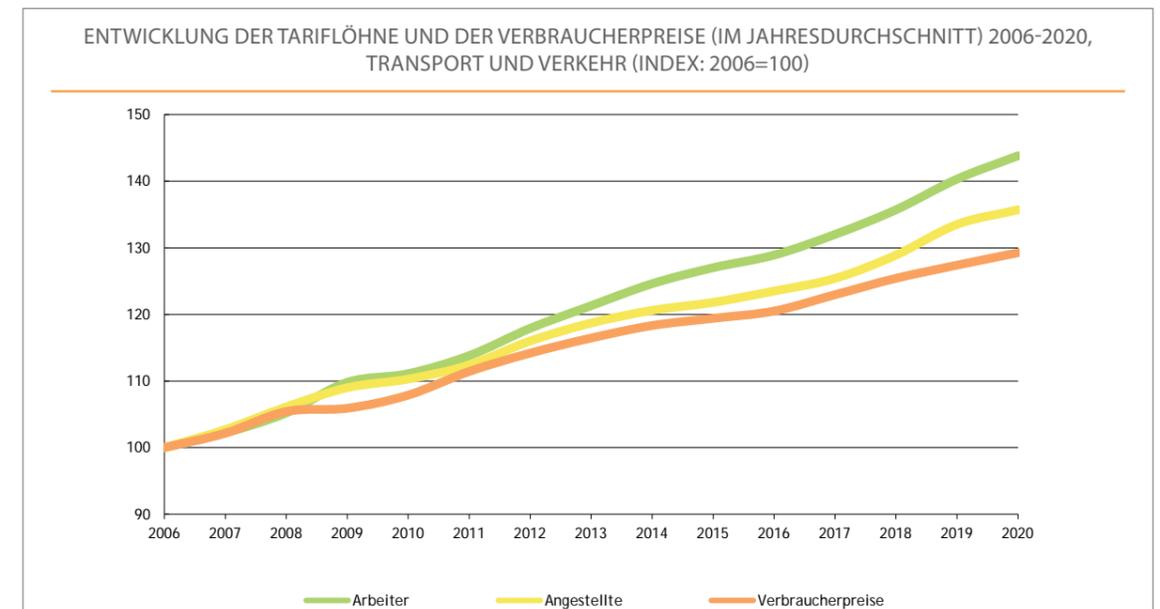


* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

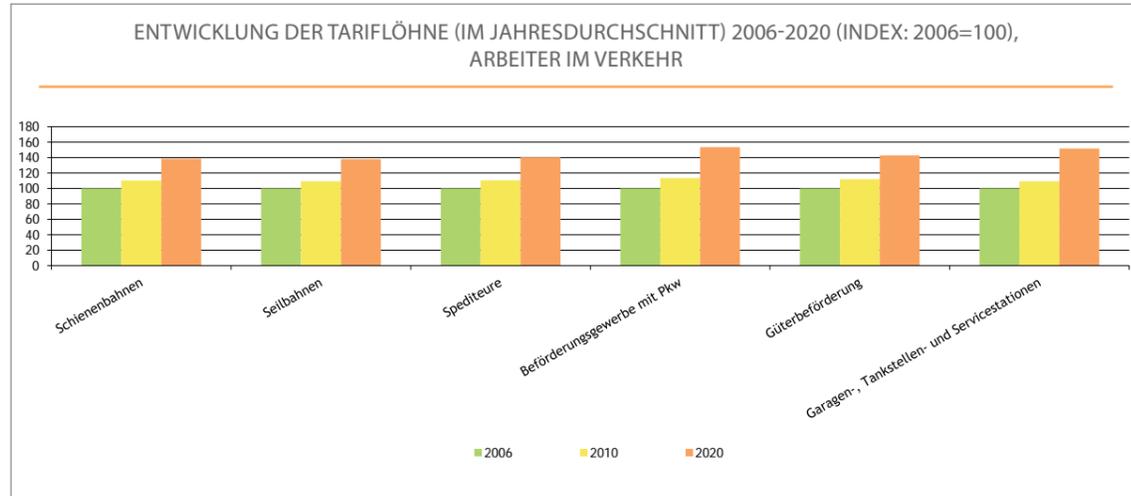
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 15 Jahren um 43,8% bzw. 35,7% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 29,3%. Die Veränderung zwischen 2019 und 2020 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 2,5% bzw. zu 1,6% bei den Angestellten.



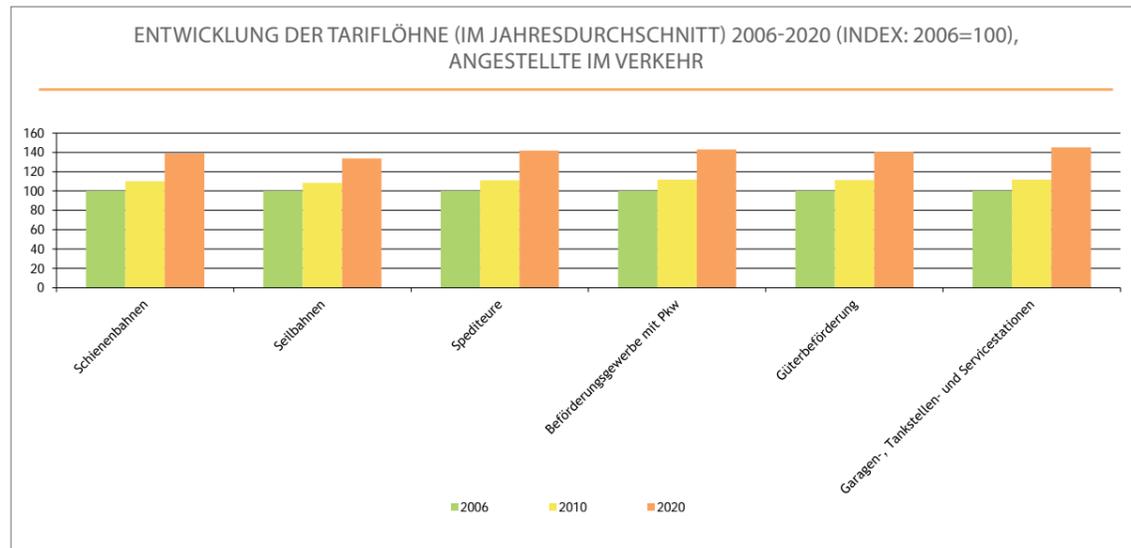
Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2020 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter bei Beförderungsgewerben mit PKW sowie die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2020 bei dem Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen am höchsten aus, bei den Seilbahnen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

WIRTSCHAFTSDATEN

20 UMSATZ

21 WERTSCHÖPFUNG

23 INVESTITIONEN

24 AUSSENHANDEL
VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

3. WIRTSCHAFTSDATEN

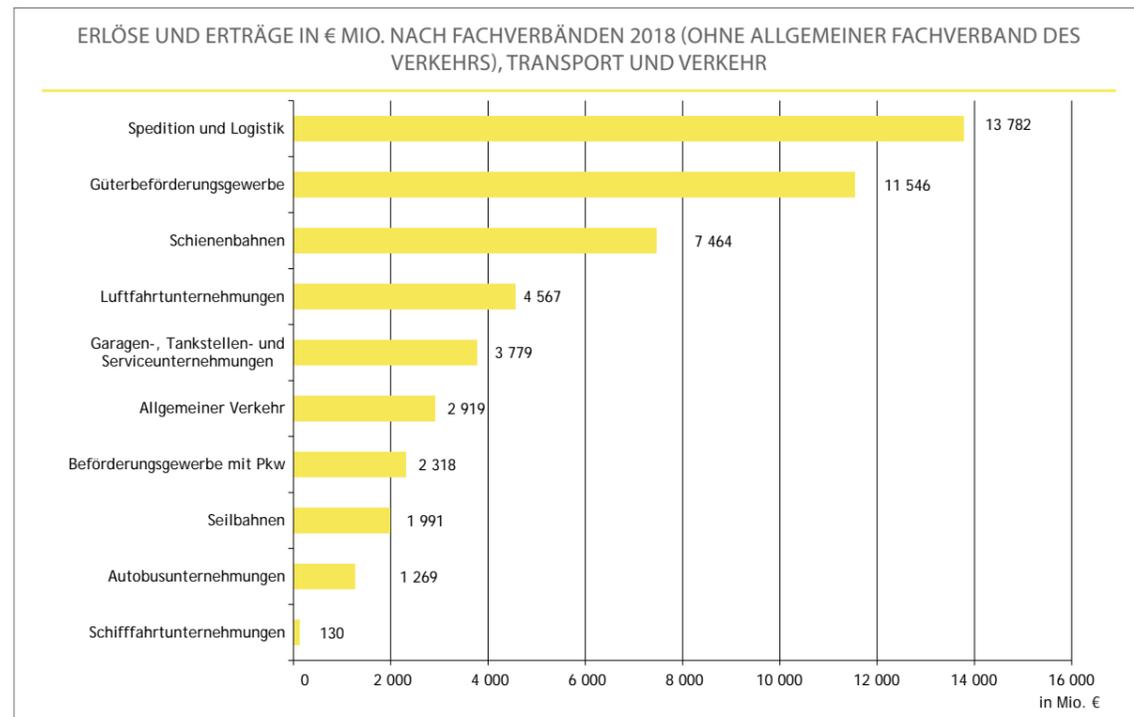
Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2018. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

Mit der Erhebung sind mind. 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmen: Deckung 80 % der unselbständig Beschäftigten bzw. 65% der Unternehmen). Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt) kommt es zu größeren Schwankungen als in vergleichbaren Branchen.

Ab dem Berichtsjahr 2014 kommt es zu einer Neuabgrenzung von Markt- bzw. Nichtmarkt-Produzenten gemäß ESVG 2010 und damit zu Umklassifizierungen von wirtschaftlich bedeutenden Einheiten des Dienstleistungsbereichs in den Sektor Staat in bestimmten Wirtschaftsbereichen, insbesondere bei Schienenbahnen.

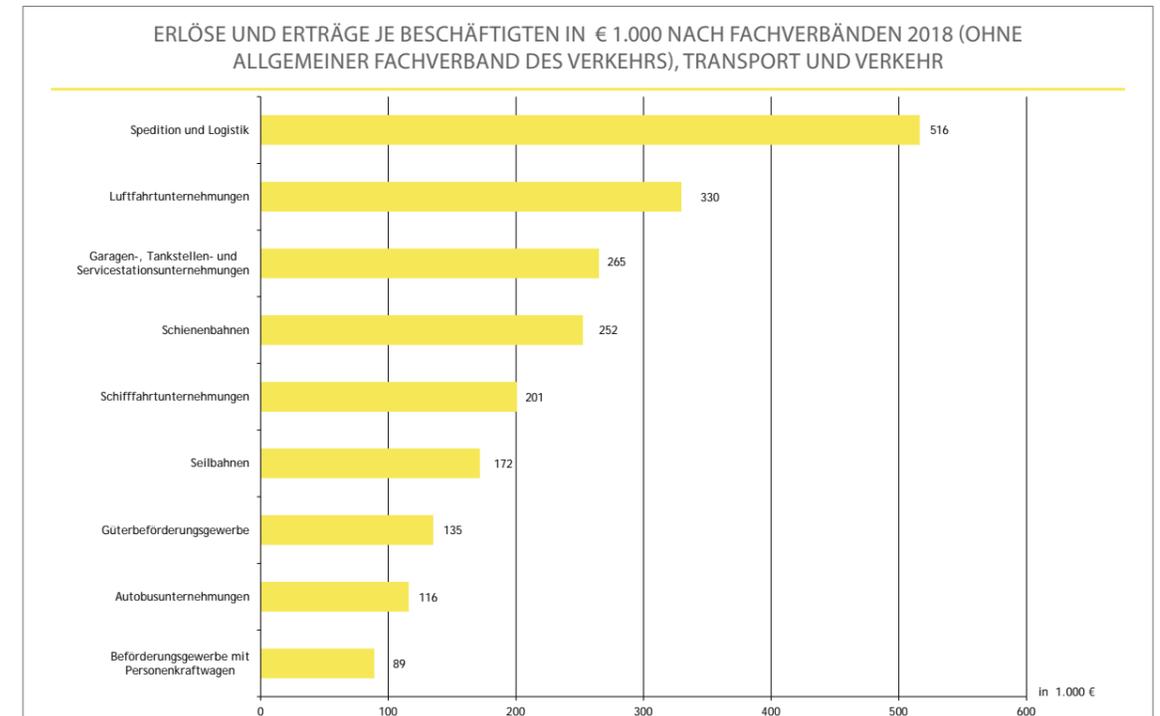
3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2018 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 49,8 Mrd., das sind 5,8% mehr als im Jahr davor. Die Spediteure erwirtschaften 2018 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit mehr als € 13,8 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt ca. € 11,5 Mrd. und die Schienenbahnen € rund 7,5 Mrd. an Erlösen und Erträgen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich die Spediteure mit € 516.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2018 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 330.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (€ 265.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 135.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

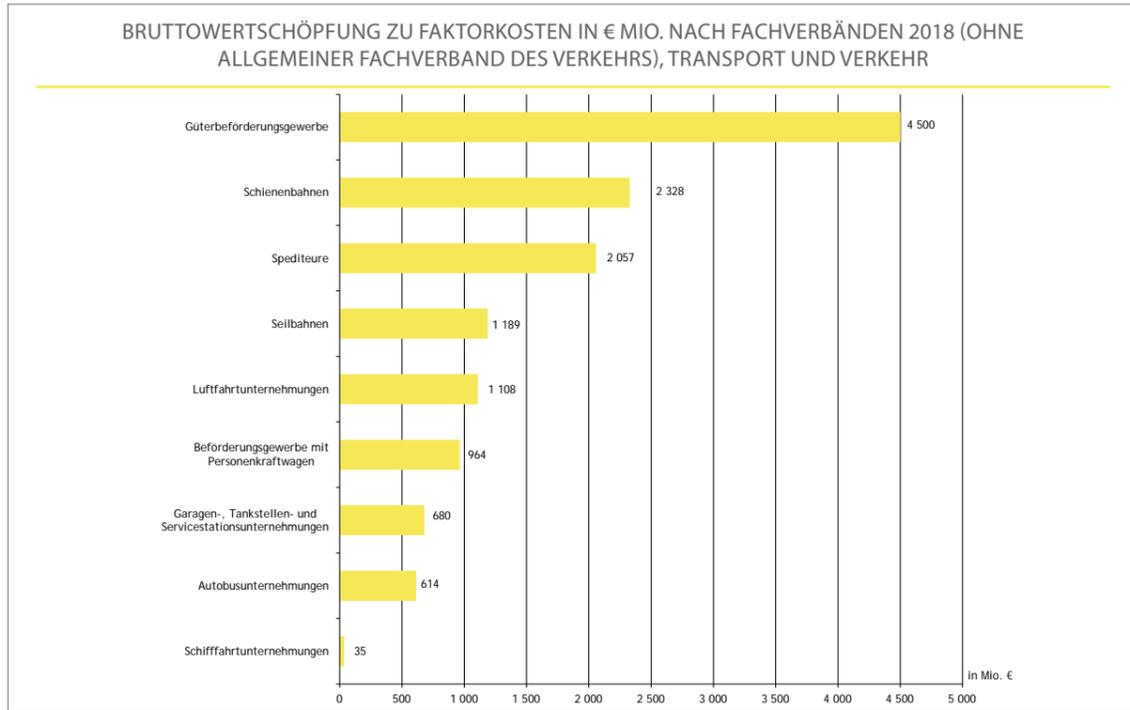
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2018 eine Wertschöpfung von € 14,9 Milliarden.

Für eine arbeitsteilige Wirtschaft ist die Verkehrswirtschaft von zentraler Bedeutung, damit verbunden sind eine Reihe von indirekten Wertschöpfungseffekten in den einzelnen österreichischen Verkehrsbranchen, die in dem oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

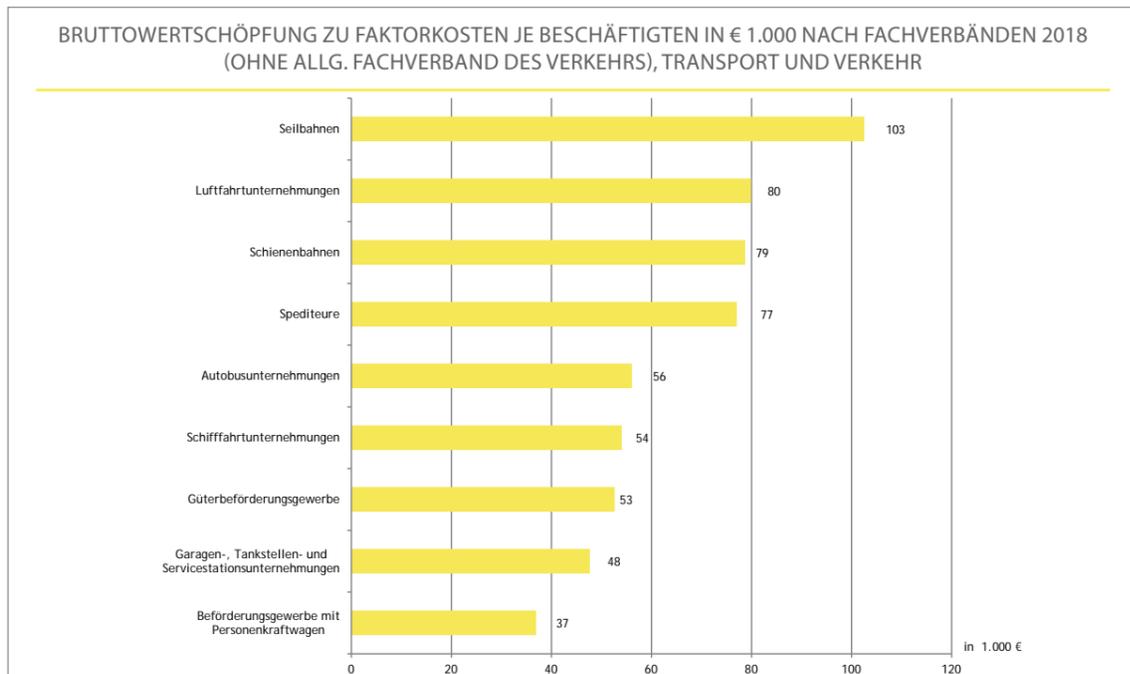
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2018 entfallen 30,2% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2018 bei den Schienenbahnen festzustellen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

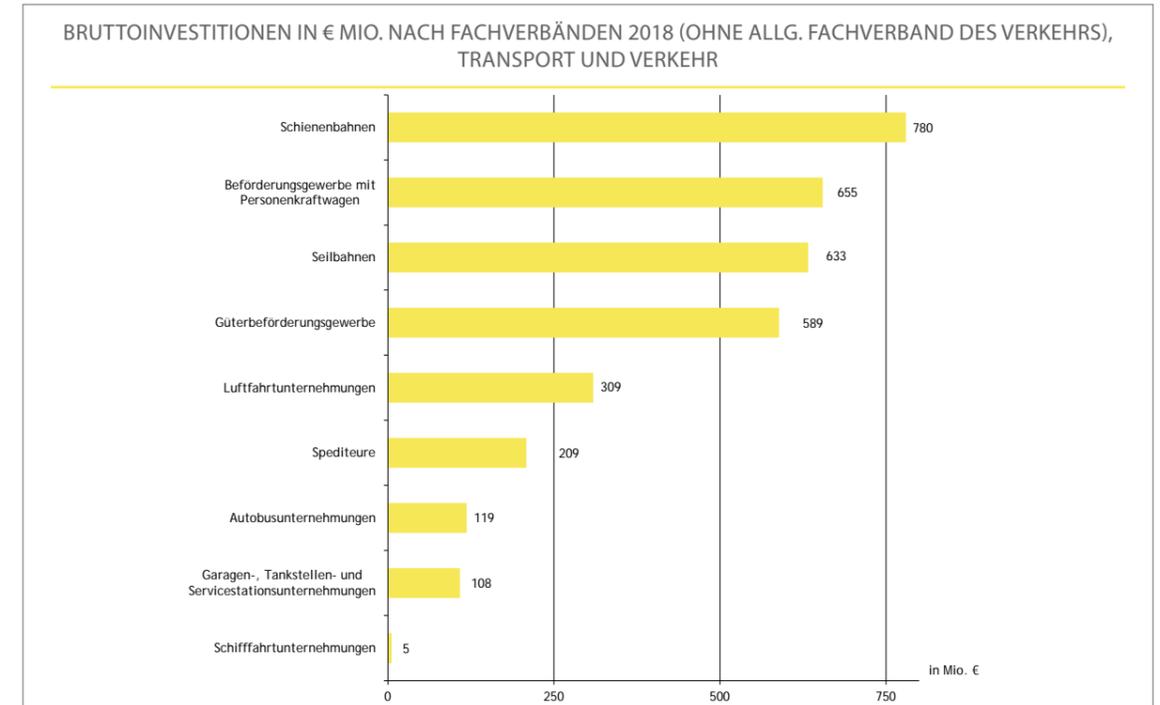
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen, gefolgt von den Luftfahrtunternehmen und den Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2018 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

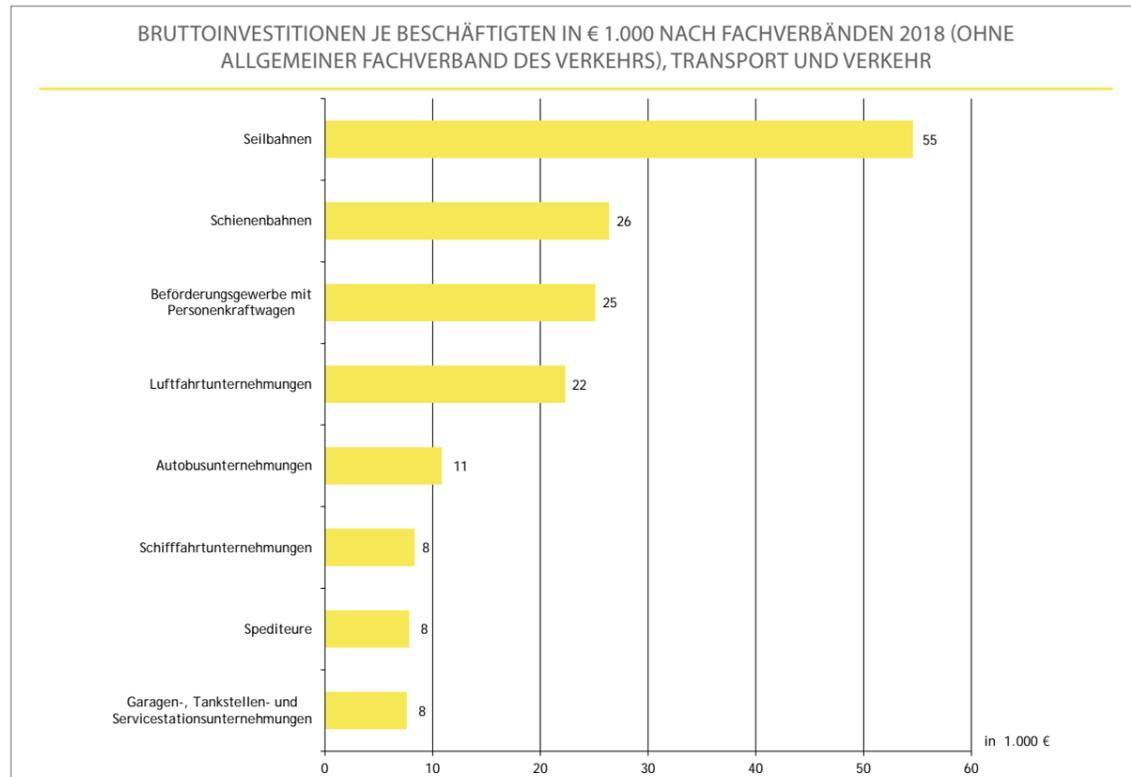
3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2018 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 3,9 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 780 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2018 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 655 Mio. und die Seilbahnen € 633 Mio.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2018 die Seilbahnen mit € 55.000 und die Schienenbahnen mit € 26.000. Schlusslicht bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen mit € 8.000.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

3.4. AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

Der internationale Dienstleistungsverkehr ist für die österreichische Wirtschaftsentwicklung von entscheidender Bedeutung. Die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) erhebt den Dienstleistungsverkehr für Zwecke der Zahlungsbilanzstatistik in enger Kooperation mit Statistik Austria. Der Teil der Transportdienstleistungen enthält alle mit zwischenstaatlichen Warenbewegungen anfallenden Kosten, ebenso Kosten für den internationalen Personentransport sowie Post- und Kurierdienste.

INTERNATIONALER DIENSTLEISTUNGSVERKEHR 2020 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo (Netto)
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	1 306	574	732
Frachten	10 101	12 453	-2 352
Transporthilfsleistungen	1 501	511	990
Post- und Kurierdienste	969	393	576
Transportdienstleistungen insgesamt	13 877	13 931	-55
davon Transportmedien			
Seetransport	470	1 372	-902
Lufttransport	1 781	1 092	689
Eisenbahntransport	1 187	1 382	-195
Straßentransport	8 738	8 811	-73
Transport per Binnenschifffahrt	45	224	-179
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	636	624	12

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2020 wurden insgesamt knapp 14 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Transporthilfsleistungen, Personentransport sowie Post- und Kurier-Diensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei der Luftfahrt und den Rohrfernleitungen lagen 2020 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschifffahrt die Importe über den Exporten lagen.

Nach geografischen Merkmalen stellt die EU-28 bei den Transportdienstleistungen die wichtigste Region dar. Beim Außenhandelsaldo fällt der hohe Exportüberschuss Österreichs mit dem Euroraum 19 auf, während mit den zentral- und osteuropäischen Ländern (CESEE) die Importe deutlich höher sind als die Exporte.

AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN NACH REGIONEN 2020 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU-28	CESEE	USA	BRICS	Global
Exporte	8 851	11 601	2 244	239	601	13 877
Importe	6 598	10 892	6 416	292	1 109	13 931
Saldo (Netto)	2 252	708	-4 172	-54	-508	-55

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

PERSONENVERKEHR

28 ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

28 BUSLINIENVERKEHR

29 SCHIENE

30 LUFTFAHRT

33 SCHIFFFAHRT

34 NAHVERKEHR

35 VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

4. PERSONENVERKEHR

4.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

Der österreichische Personenverkehr wird mengenmäßig vom Autobuslinienverkehr angeführt und in weiterer Folge vom Schienenverkehr. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt befördern im Vergleich dazu weniger Personen.

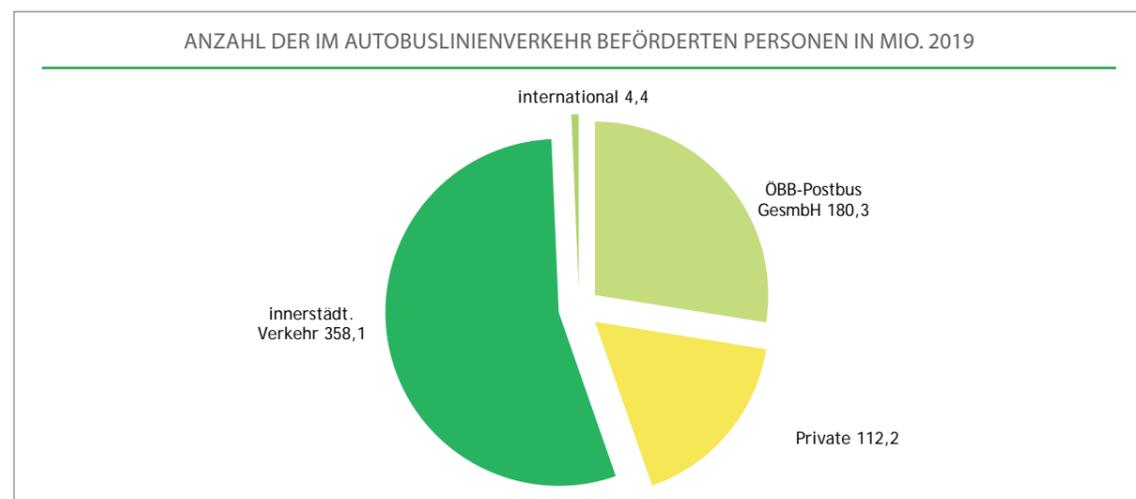
In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungszahlen im Jahr 2019 sind leicht zurückgegangen. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Jahresvergleich bedingt durch die Corona-Krise ab, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2019/20 insgesamt 511 Mio. Personen befördert bzw. 47,4 Mio. Skier Days verzeichnet. Unter Skier Days versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d. h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skier Day berechnet.

ANZAHL DER BEFÖRDERTEN PERSONEN 2020	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2019)	655,1 Mio.
Schiene	192,2 Mio.
Luftfahrt	9,3 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	0,2 Mio.

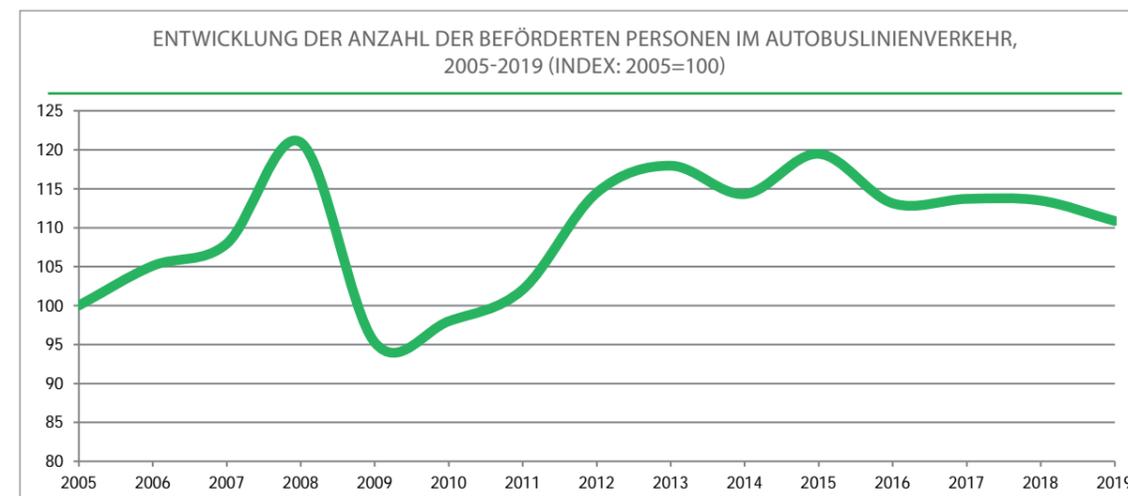
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2019 werden insgesamt 655,1 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 54,7%, auf die ÖBB-Postbusse 27,5% und auf private Anbieter 17,1%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 0,7% aus.



Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

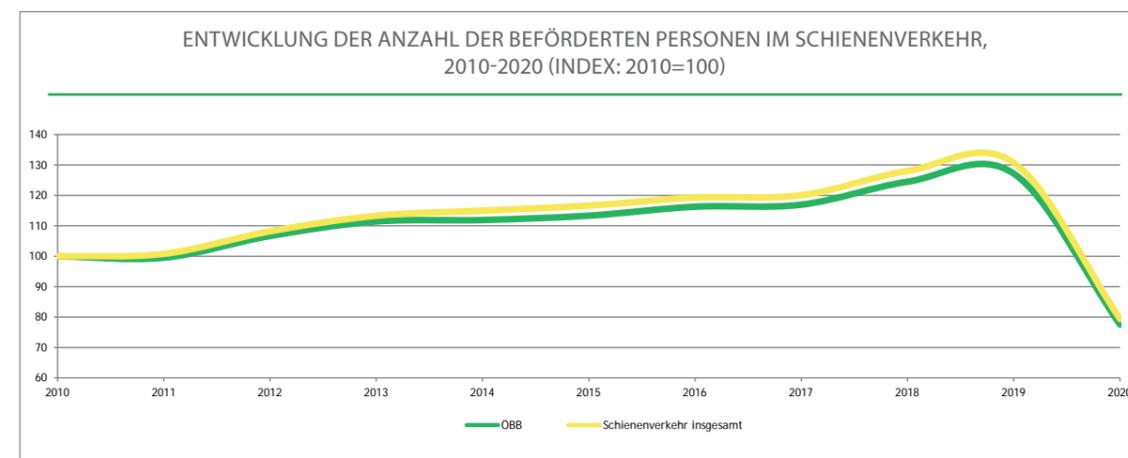
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2019 erfahren die Beförderungszahlen einen leichten Rückgang von 2,3%.



Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

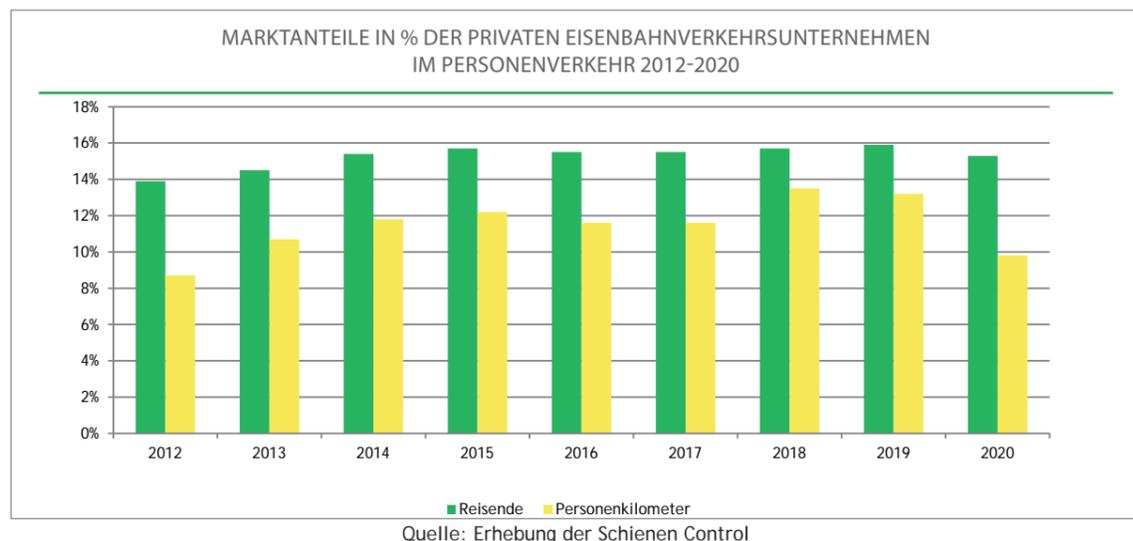
4.3. SCHIENE

Im Jahr 2020 werden im Schienenverkehr ca. 192,2 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2020 sinkt bedingt durch die Pandemie die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2019 um 39,0%.

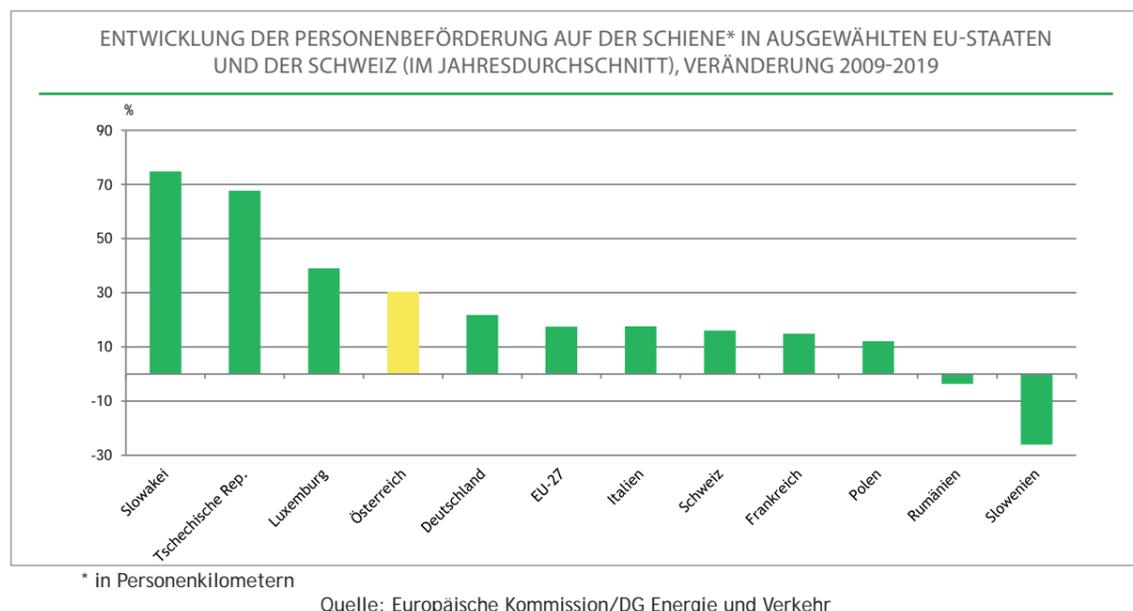


Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, im Berichtsjahr 2016 sinkt er allerdings auf 15,5% und bleibt 2017 unverändert. 2018 und 2019 steigt der Marktanteil wieder und geht 2020 auf einen Wert von 15,3% zurück. Die Anzahl der Personenkilometer geht auf den Wert von 12,1% zurück.

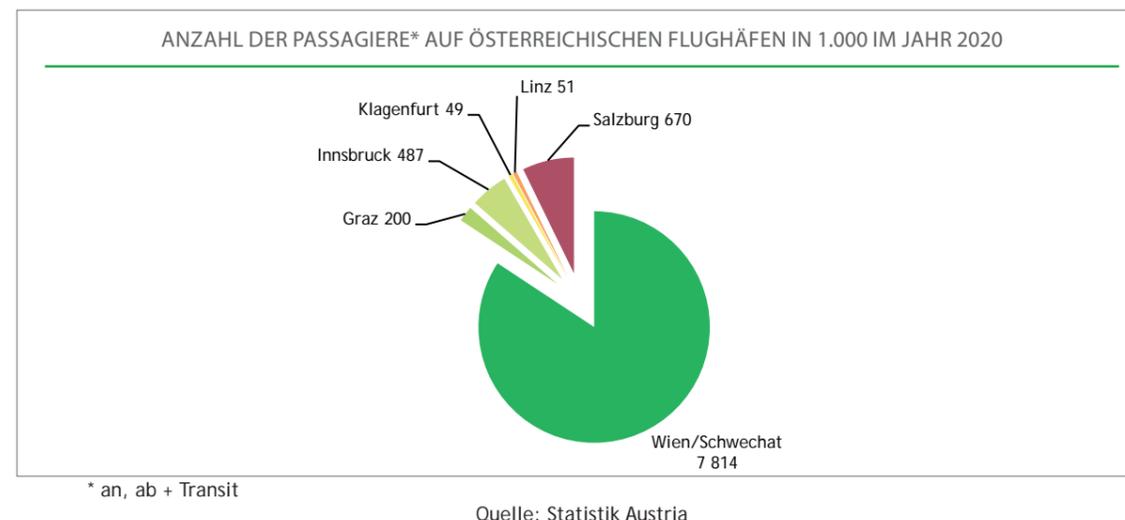


Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2009 bis 2019 um 17,6% zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen in stärkerem Ausmaß (30,1%) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen im Ausmaß von über 50% weist die Slowakei und die Tschechische Republik auf, zwischen 12% und 39% nehmen die Beförderungen in Luxemburg, Italien, Schweiz, Deutschland, Frankreich und Polen zu. Zu einem Rückgang kommt es in Rumänien sowie in Slowenien im Ausmaß von 26,0%.

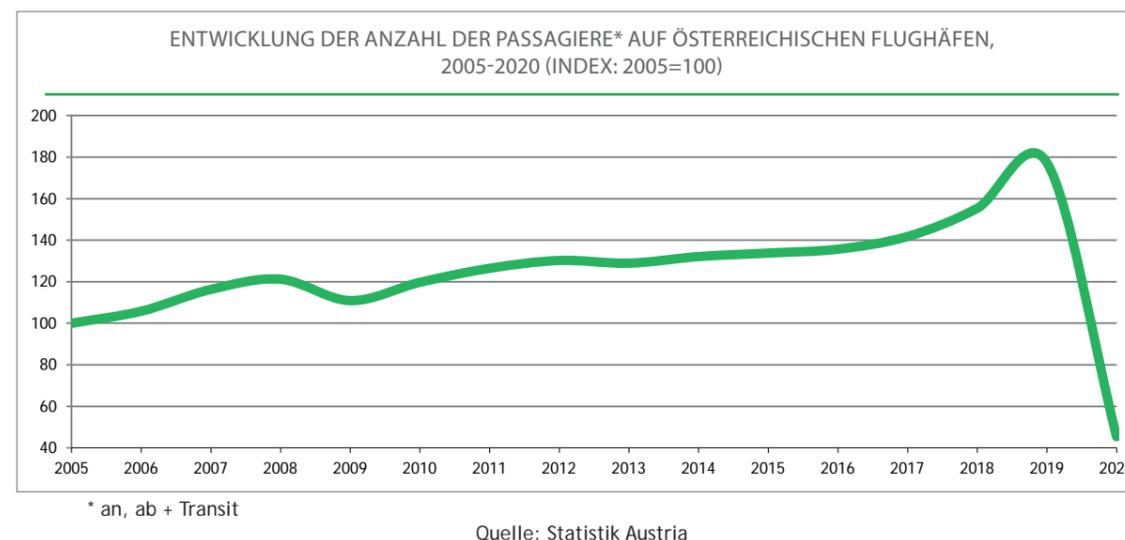


4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2020 auf den österreichischen Flughäfen über 9 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 84% auf den Flughafen Wien/Schwechat und 7% auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 1,5 Mio. im Jahr 2020 und stellt damit einen Anteil von 19,2% der Gesamtpassagiere in Wien dar.

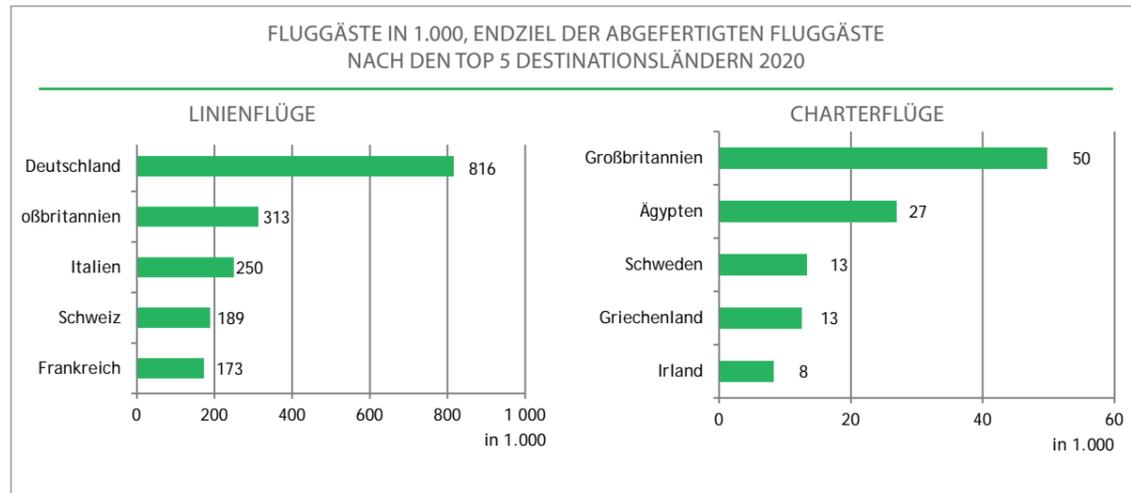


Im Zeitverlauf 2005 bis 2020 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf drei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009, 2013 und 2020 sinken die Passagierzahlen. 2020 geht die Anzahl der abgefertigten Passagiere aufgrund der Corona-Pandemie im Vergleich zum Vorjahr um 74,4% zurück. Den größten Rückgang verzeichnet der Flughafen Linz mit einem Minus von 88,2%. Beim Flughafen Wien werden 2020 75,3% weniger Passagiere abgefertigt als im Jahr zuvor.



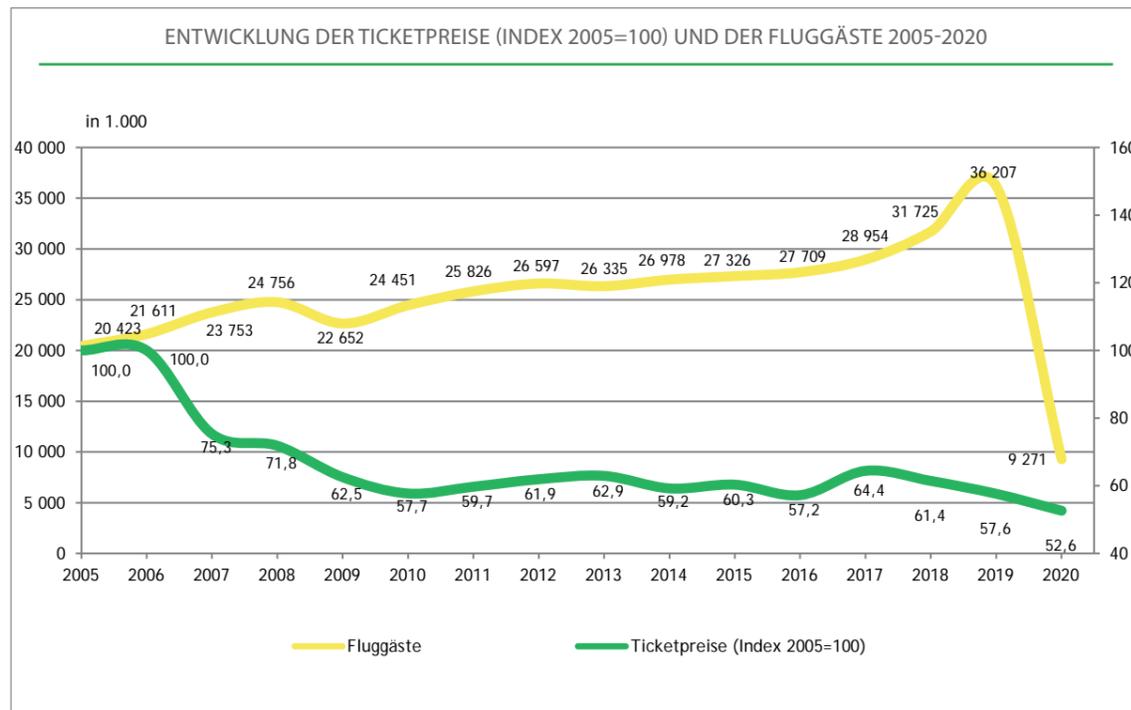
In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 0,8 Mio. Fluggästen im Jahr 2020 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit 0,3 Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2019 sinken alle Passagierzahlen bedingt durch die Pandemie.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Großbritannien und Ägypten zusammen 69,1% der Fluggäste im Berichtsjahr 2020 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich geht auch hier zurück. Die geringsten Rückgänge verzeichnen Irland mit 19,6% weniger Passagiere, Großbritannien mit 44,8% und Schweden mit 49,5%. Die Passagierzahlen nach Ägypten und Griechenland reduzieren sich um 77,0% bzw. 90,3% im Jahr 2020.



Quelle: Statistik Austria

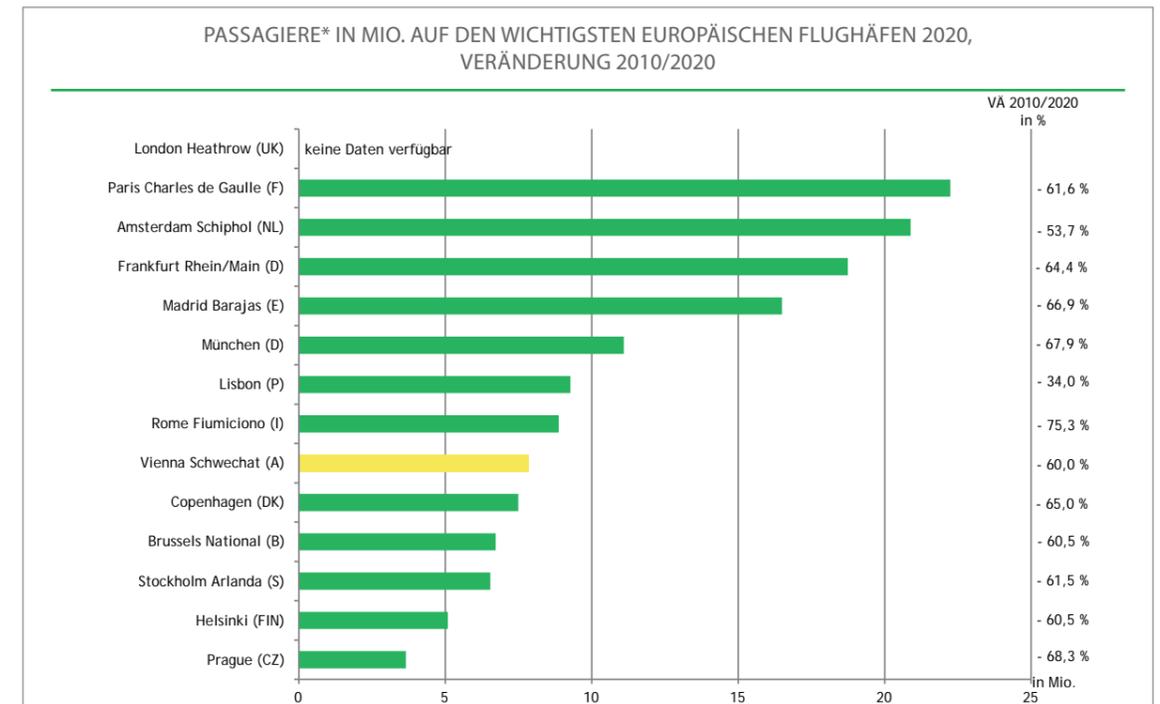
Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es generell mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Für das Jahr 2020 sieht dies anders aus: im Vergleich zum Vorjahr sinken 2020 die Passagierzahlen (-74,4%) bedingt durch die Corona-Krise. Die Ticketpreise gehen ebenfalls in einem geringen Ausmaß zurück (-8,7%).



Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen Paris Charles de Gaulle (2020: 22,2 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen (für London Heathrow stehen 2020 keine Daten zur Verfügung). In Amsterdam Schiphol werden 2020 20,9 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 7,8 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2010 bis 2020 ist das Passagieraufkommen pandemiebedingt an allen verglichenen Flughäfen gesunken. Den größten Rückgang verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Rom und Prag.

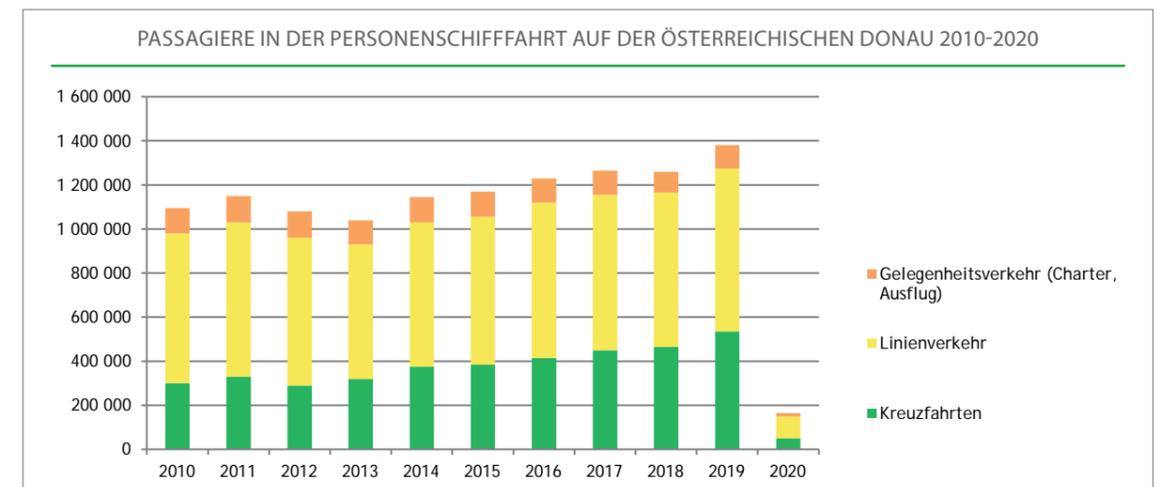


* an, ab + Transit

Quelle: EUROSTAT

4.5. SCHIFFFAHRT

Bei den unten angeführten Zahlen zur Personenschifffahrt handelt es sich um Zuschätzungen - durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40% beruhen. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagierzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt. 2020 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau pandemiebedingt in Summe 165.000 Passagiere unterwegs (um 88,0% weniger als 2019). Den Großteil bilden die ca. 100.000 im Linienverkehr beförderten Personen (im Vergleich zu 2019: -86,5%). Auf Kabinenschiffen werden rund 50.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (-90,7%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 15.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was eine Abnahme von 85,7% bedeutet.



Quellen: via donau Jahresberichte

4.6. NAHVERKEHR

Das Jahr 2020 war pandemiebedingt für alle Nahverkehrsunternehmen ein sehr schwieriges. Die von der Regierung gesetzten Corona-Maßnahmen wirkten sich unter anderem auch auf den Betrieb der städtischen Nahverkehrsunternehmen aus und war ein Rückgang der Fahrgastzahlen die Konsequenz. Ziel ist es, die Erfolgsgeschichte „Bahnland Österreich“, wie sie vor der Pandemie begonnen hat, fortzusetzen:

Österreich ist „Das Bahnland Nr. 1 in der EU“: Mit 2.250 km pro Person (Nah- und Fernverkehr - inkl. Straßenbahnen) legen die Österreicher mehr Bahnkilometer zurück als jede andere EU-Nation. Zu dieser Erfolgsgeschichte und erfreulichen Entwicklung tragen auch die städtischen Verkehrsbetriebe, wie Graz Linien, Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH, Linz Linien GmbH, Salzburg AG, Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien GmbH & Co KG bei. Die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV hat sich innerhalb von zehn Jahren um rund ein Viertel gesteigert: 2005 waren noch 1,02 Milliarden Personen mit den städtischen, öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, 2015 waren es schon 1,27 Milliarden.

Seit 1897 setzen die städtischen Verkehrsbetriebe auf E-Mobilität und weiten ihr über 700km langes, mit U-Bahnen, Straßenbahnen und E-Bussen elektrisch betriebenes, Liniennetz immer weiter aus:

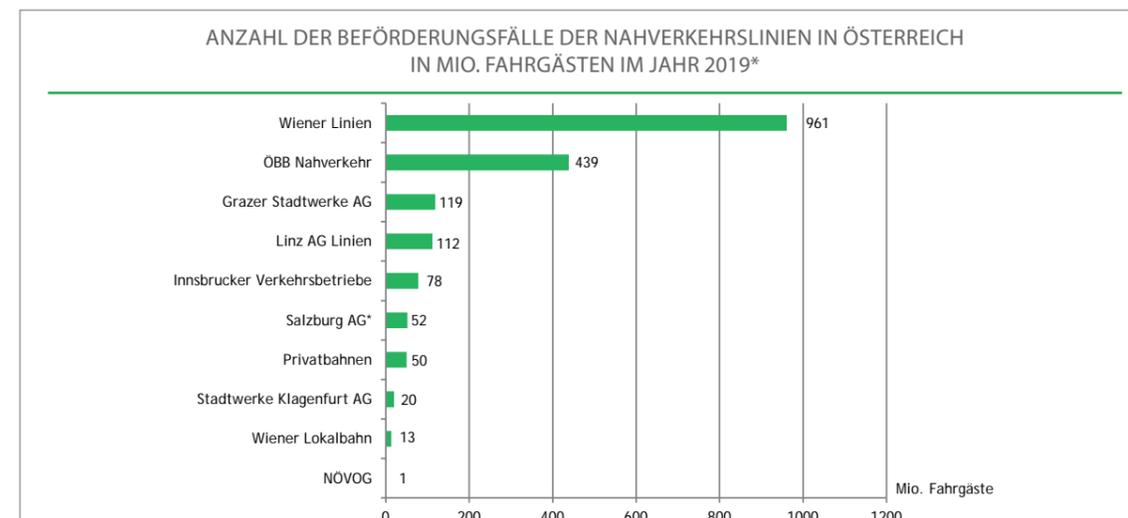
Graz Linien: 60 km	Innsbrucker Verkehrsbetriebe: 80 km (IVB-Liniennetz gesamt ca. 341 km)
Linz Linien: 53 km	Salzburger Verkehrsbetriebe: 214 km
Stadtwerke Klagenfurt: 4 km	Wiener Linien: 313 km

Den 6 österreichischen städtischen Verkehrsbetrieben kommt eine hohe betriebs- und volkswirtschaftliche Bedeutung zu:

Direkte Bruttowertschöpfung: 756,08 Mio. EUR	Gesamtausgaben: 1.184,67 Mio. EUR
Umsatzerlöse: 746,48 Mio. EUR	Direkter Beschäftigungseffekt: 10.977 VZÄ

Weitere für den Nahverkehr wichtige Verkehrslinienbetreiber sind die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderer, wie ÖBB, Privatbahnen, so auch NÖVOG und die Wiener Lokalbahnen AG. Alle gemeinsam befördern im Jahr 2019 rund 1,85 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insg. 477 Mio. Fahrgäste, wobei 439 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2019 rund 50 Mio. Beförderungsfälle.

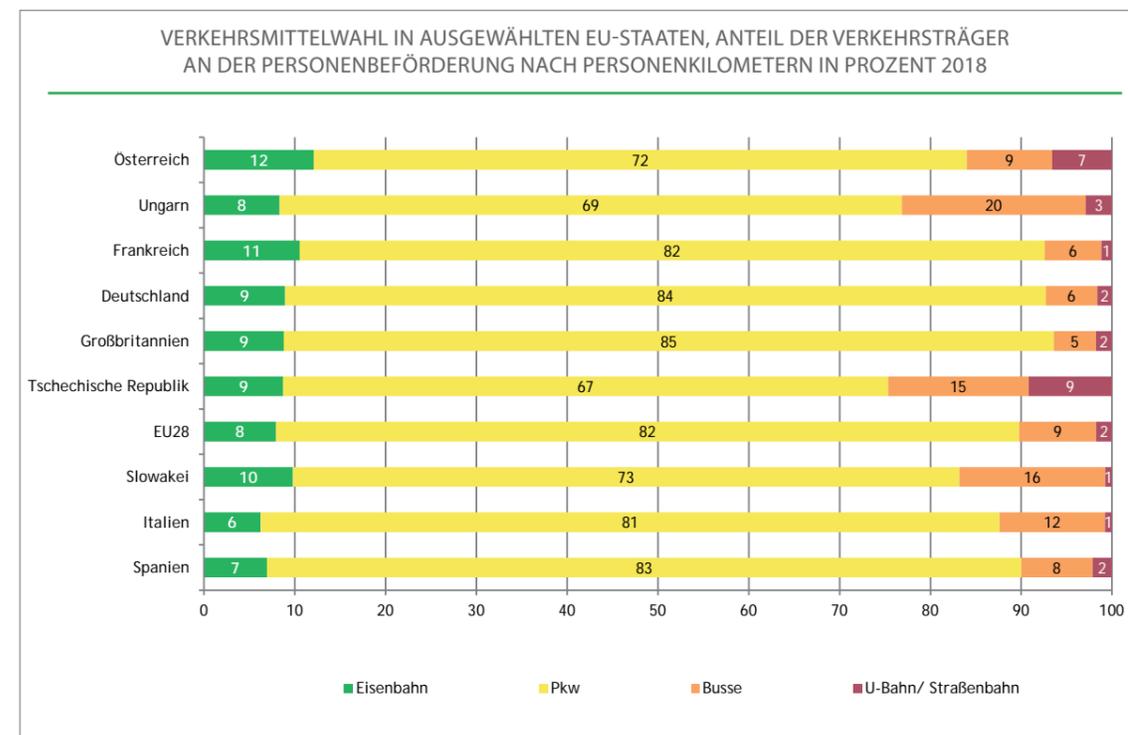
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu nächstes Kapitel) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.



* Stadtwerke Klagenfurt AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Grazer Stadtwerke AG: Daten 2018
Quelle: Grazer Linien, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG (inkl. Salzburger Lokalbahnen), STW StadtWerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG, NÖVOG, Schienencontrol

4.7. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-28 Durchschnitt im Jahr 2018 gemessen an Personenkilometern beträgt 82%, Österreich liegt mit 72% darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 84% bzw. 85%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 20% bzw. 15%. Der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6% z.B. in Italien und maximal 12% in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

GÜTERVERKEHR

- 37 ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH
- 39 STRASSE
- 43 SCHIENE
- 46 LUFTFAHRT
- 49 DONAUSCHIFFFAHRT
- 52 Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN
- 53 MODAL SPLIT IN DER EU

5. GÜTERVERKEHR

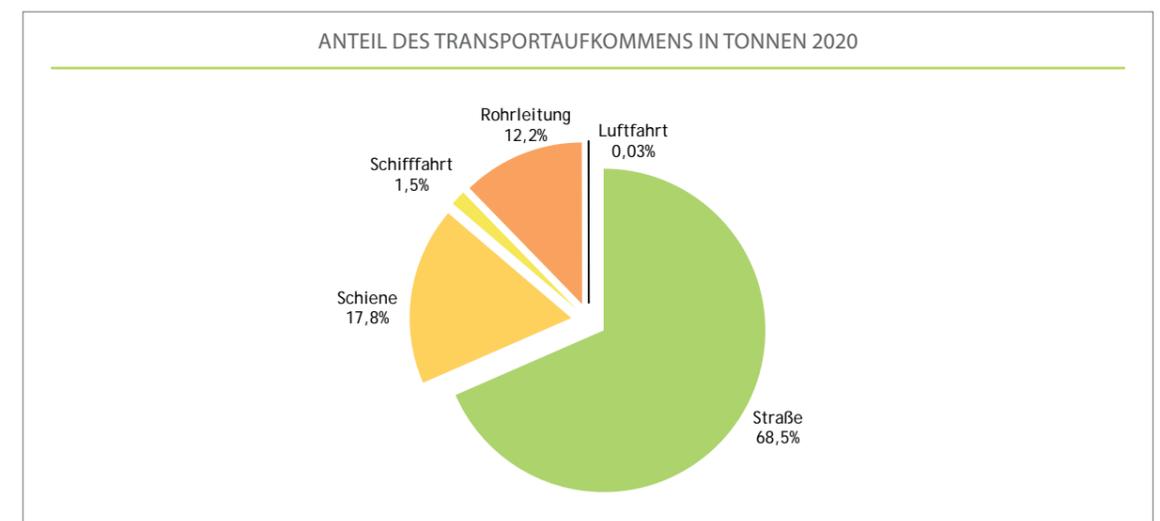
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der überwiegende Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für mehr als zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben ist auch die Schiene von großer Bedeutung. Die Schifffahrt und insbesondere der Luftverkehr spielen mengenmäßig hingegen eine untergeordnete Rolle.

Beim Transportaufkommen ist im Vergleich zum Vorjahr die stärkste Veränderung in der Luftfahrt festzustellen mit einem Minus von 24%. Rückgänge finden auch bei allen anderen Verkehrsarten statt und belaufen sich beim Güterverkehr auf der Straße -7%, im Schienengüterverkehr -5%, in der Donauschifffahrt -3% und bei den Rohrleitungen -10%.

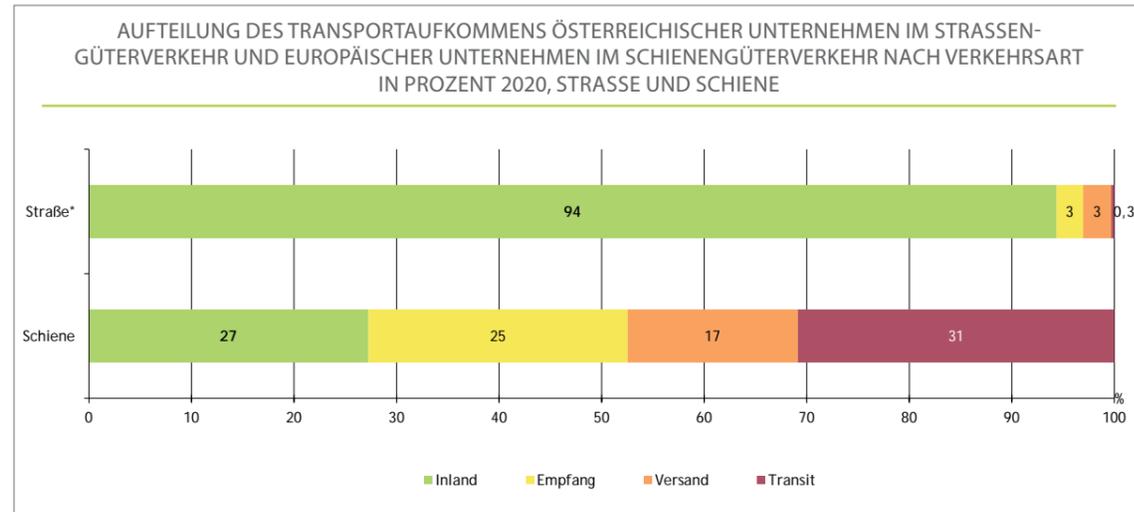
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr führend. Dieser verzeichnet einen Rückgang von 6% im Vergleich zum Jahr 2019. Bei allen anderen Verkehrsträgern kommt es zu ebenfalls zu einer Reduktion der Transportleistung im Inland (zwischen -1% und -7%).

BEFÖRDERTE GÜTER 2020			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2020		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2020 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	375.552	Straße (österreichische Unternehmen)	18.733
Schiene	97.512	Schiene	20.498
Luftfahrt	188	Donauschifffahrt	1.606
Donauschifffahrt	8.247	Rohrleitungen	16.279
Rohrleitungen	67.123		



Quelle: Statistik Austria

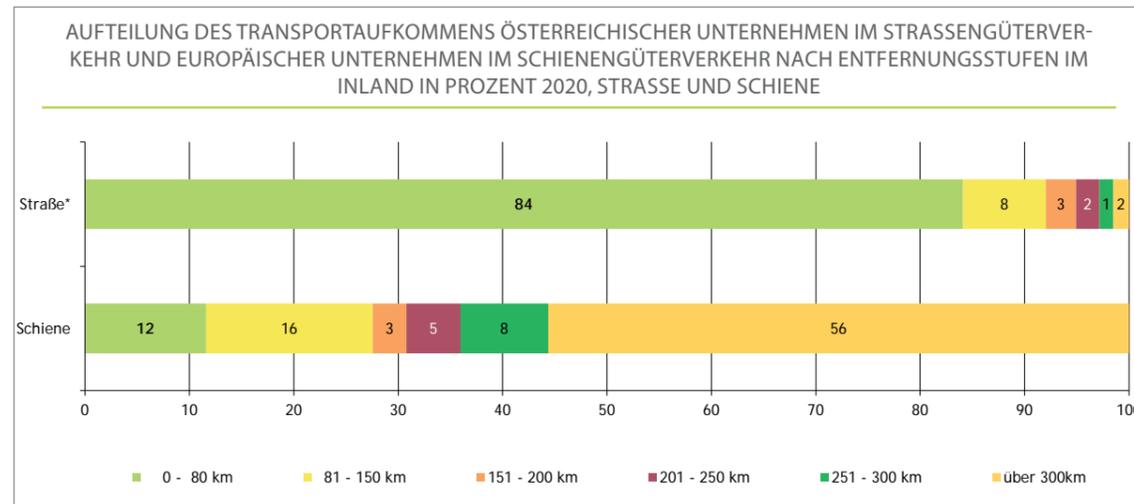
Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während sich bei der Schiene der Güterverkehr auf die Verkehrsbereiche ähnlich verteilt, wobei den größten Anteil der Transit ausmacht.



Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
 * österr. Unternehmen: In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria

Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 km transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer. 56% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
 * Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden, ohne sonstigen Auslandsverkehr.

Quelle: Statistik Austria

5.2. STRASSE

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert 2020 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 348,5 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 16,6 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

GÜTERVERKEHR ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2020

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	348 546	92,8	16 644	88,9
grenzüberschr. Empfang	9 594	2,6	922	4,9
grenzüberschr. Versand	10 076	2,7	1 029	5,5
Transit	1 165	0,3	137	0,7
sonst. Auslandsverkehr**	6 170	1,6	-	-
Gesamt	375 552	100,0	18 733	100,0

Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

** findet zur Gänze im Ausland statt (zB. Dreiländerverkehr, Kabotage)

Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen von österreichischen und ausländischen Unternehmen beträgt im Jahr 2019 auf Österreichs Straßen 578,0 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung erhöht sich auf 54,5 Mrd Tonnenkilometer. 66,6% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandsverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 97,7%.

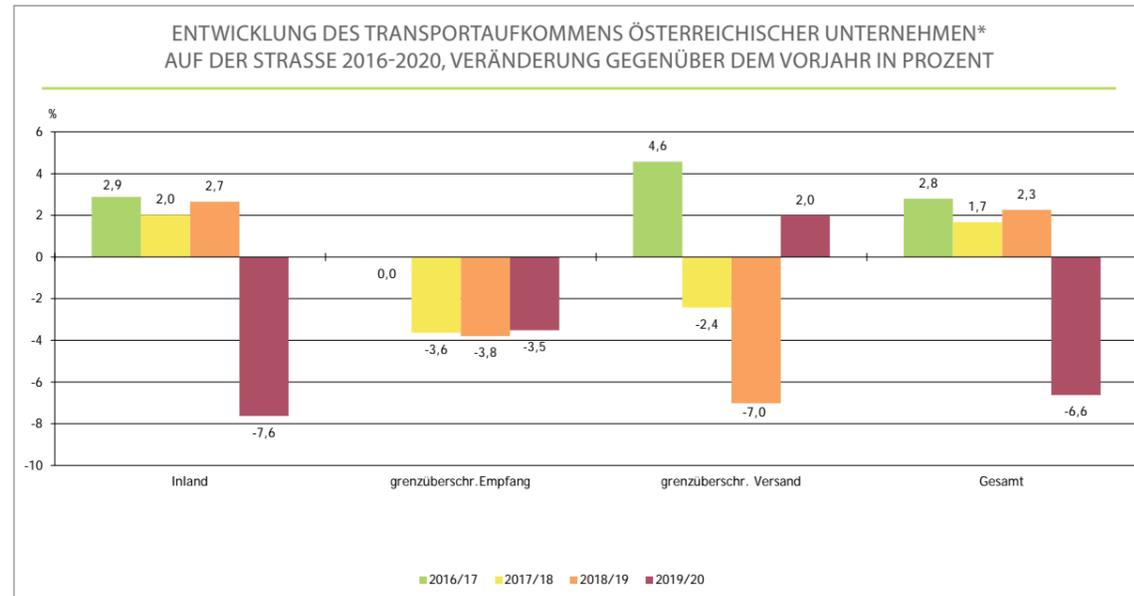
GÜTERVERKEHR EUROPÄISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2019

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inland	386 205	97,7	17 962	92,9
grenzüberschr. Empfang	70 898	14,0	8 686	11,5
grenzüberschr. Versand	63 074	15,7	8 886	12,0
Transit	77 792	1,5	18 964	0,8
Gesamt	597 969	66,6	54 498	34,7

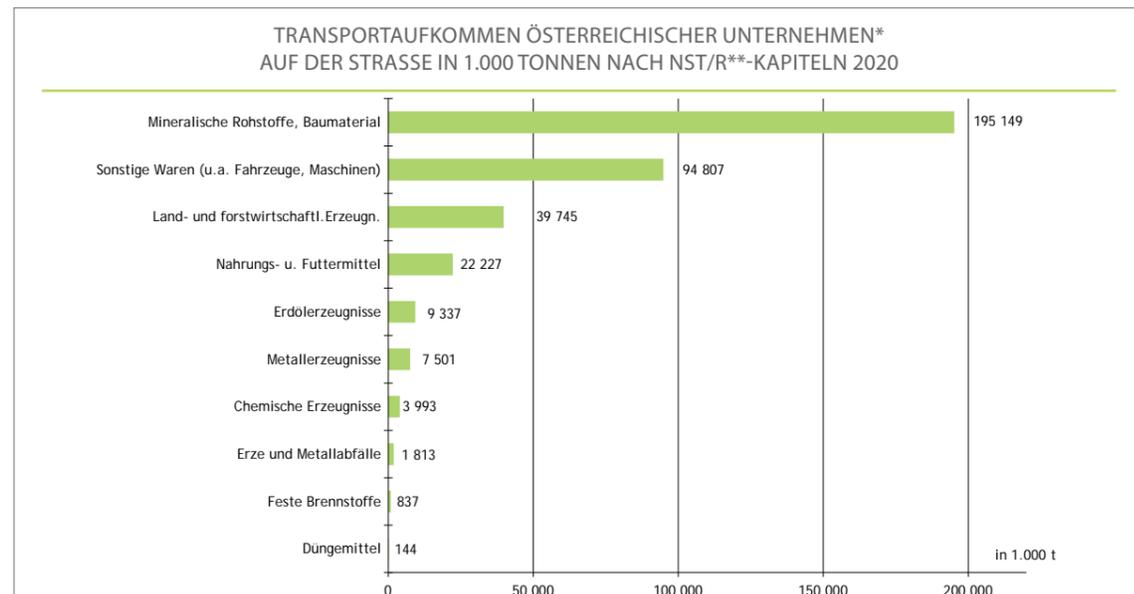
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2020 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 375 Mio. Tonnen an Gütern, was einem Rückgang von 6,6% zum Vorjahr entspricht. Die reduzierten Verkehrsleistungen verzeichnen drei Verkehrsbereiche. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland sinkt das Transportaufkommen um 7,6%, im grenzüberschreitenden Empfang reduziert es sich um 3,5%, im grenzüberschreitenden Versand steigt es um 2,0% und im Transitbereich kommt es zu einem Rückgang von 3,2%.



* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
Quelle: Statistik Austria

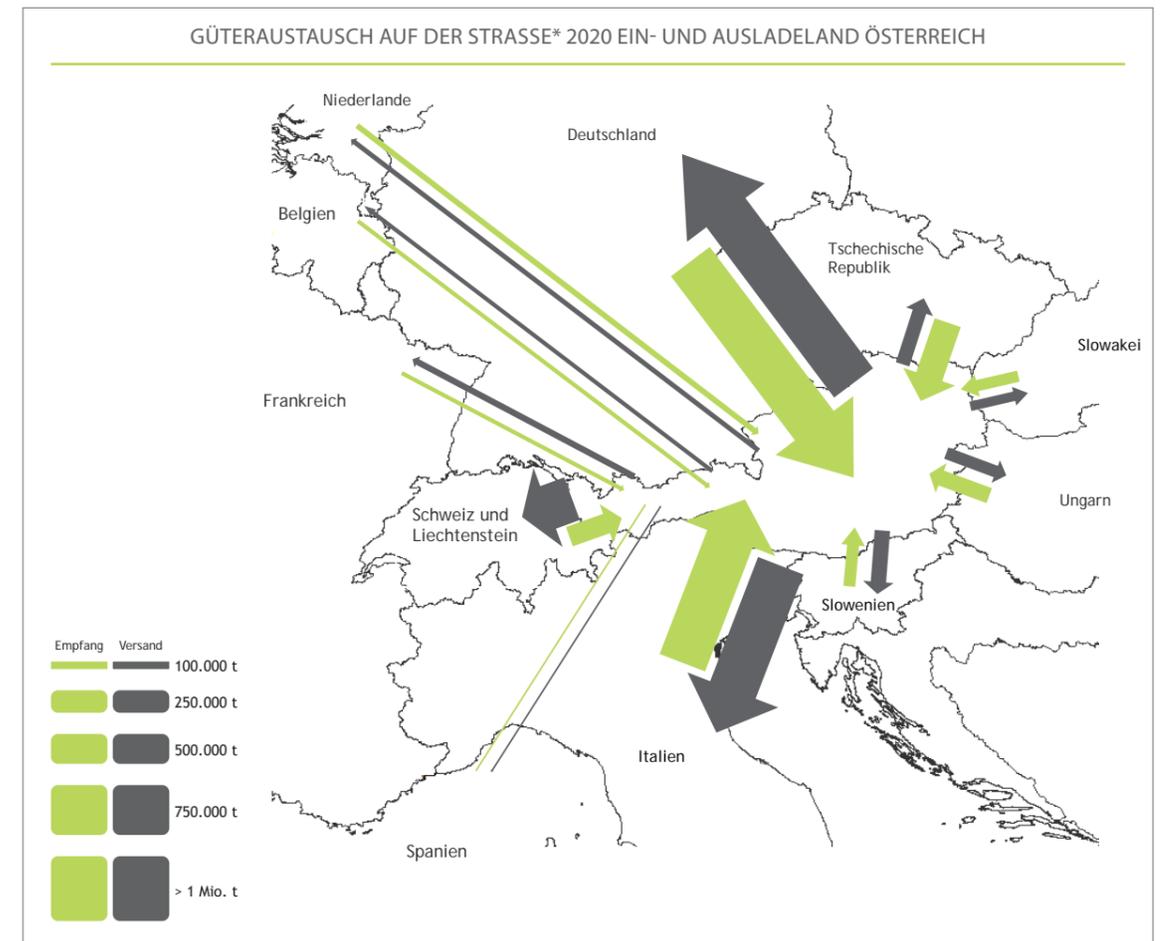


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2020 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen ein Fünftel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

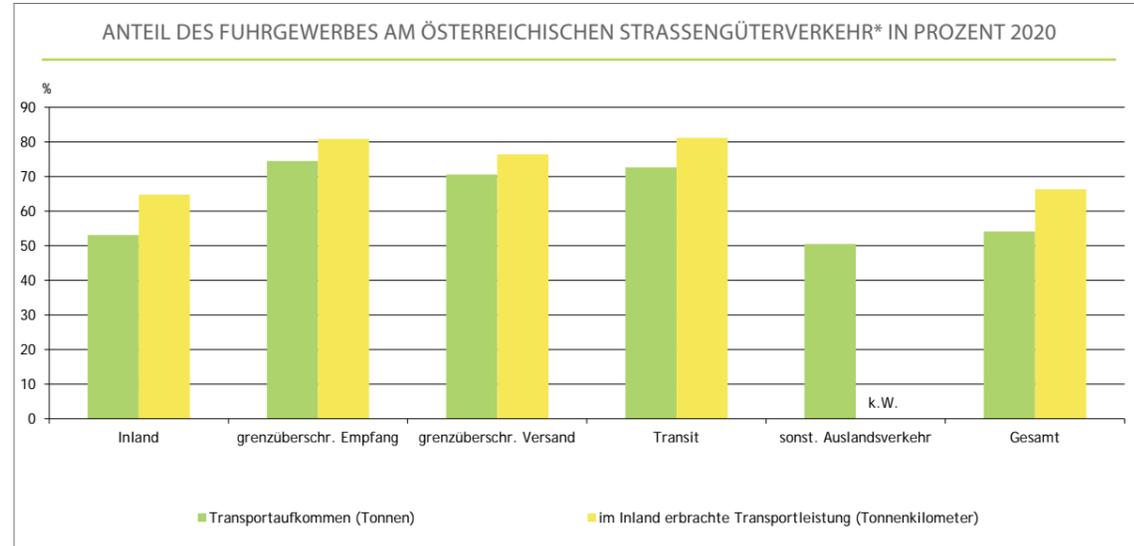
Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2020 zeigt, dass für den Gütereingang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „Steine und Erden und Baustoffe“ (Deutschland) und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (Italien).

Eine weitere wichtige Ausladeregion für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Steine und Erden und Baustoffe“ haben. Als Einladeregion ist Tschechien bedeutend, wo „land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ die wichtigsten Gütergruppen sind. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen in die Schweiz und Lichtenstein und in die Slowakei sowie Slowenien transportiert. Die stärksten Gütergruppen dieser Länder sind „Steine, Erden und Baustoffe“ (Slowenien) und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (Schweiz und Liechtenstein, Slowakei).



* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2020 entfallen 53% des Transportaufkommens und 65% der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden als im Werkverkehr.

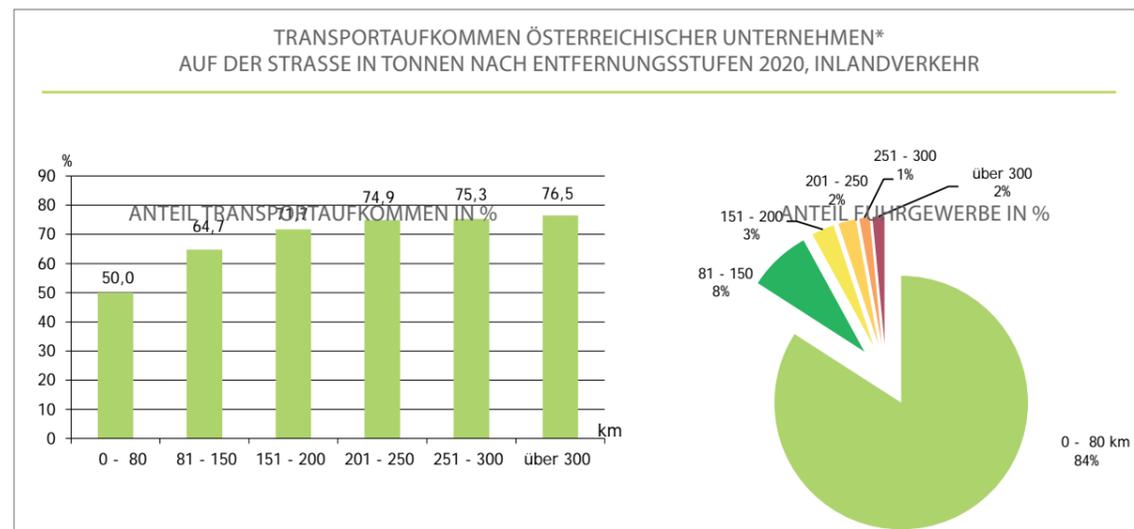


Anmerkung: Im Fuhrgewerbe werden zwar nur 20 % der Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) bzw. rund 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria

84,0% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung auf 76,5 bei über 300 Kilometern. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bis auf die Entfernungsstufe 0-80 Kilometer und 251-300 Kilometer zu einer Erhöhung gekommen. Der größte Rückgang von 2,4 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 251-300 Kilometern statt. Die stärkste Erhöhung von 2,3 Prozentpunkten ist in der Entfernungsstufe von 81-150 Kilometern zu beobachten.

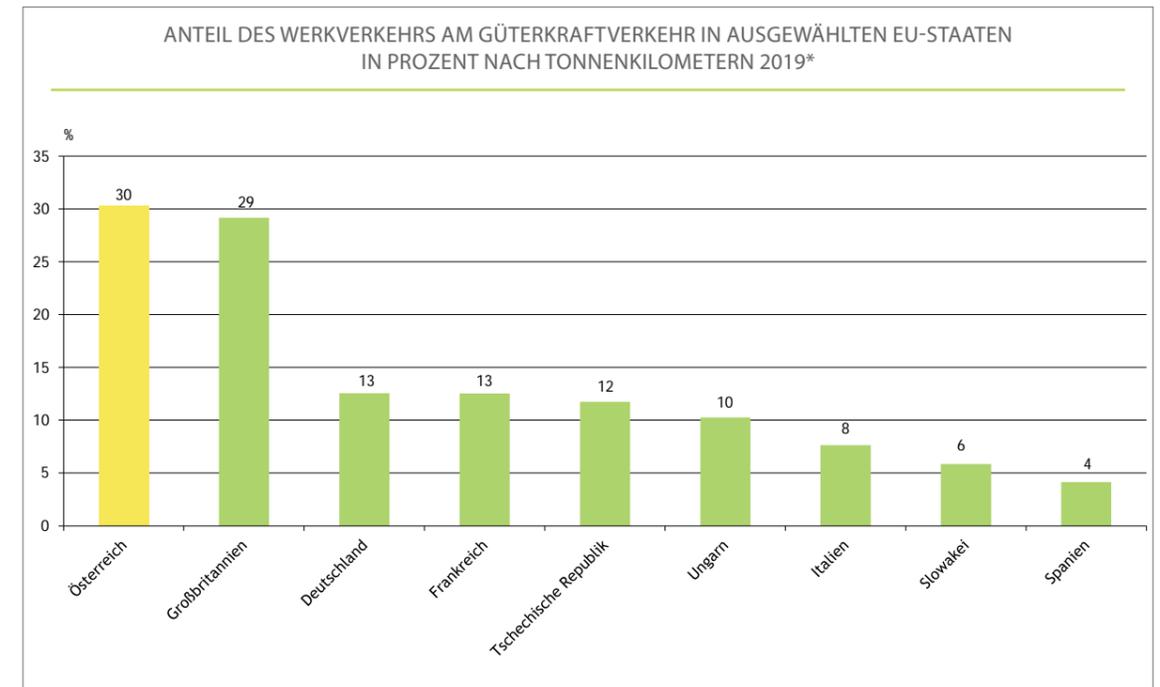


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria

Aus der unten abgebildeten Grafik ist die unterschiedliche Bedeutung des Werkverkehrs innerhalb der EU erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2019 bei 30,3% und sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte. Positive Zuwachsraten sind in Großbritannien und der Slowakei zu beobachten. Bei allen anderen kommt es zu einem Rückgang wie zum Beispiel in Frankreich um -9,6 Prozentpunkten oder in Ungarn mit -0,1 Prozentpunkten.



* Werte 2017: Frankreich, Tschechische Republik, Italien, Spanien

Quelle: EUROSTAT

5.3. SCHIENE

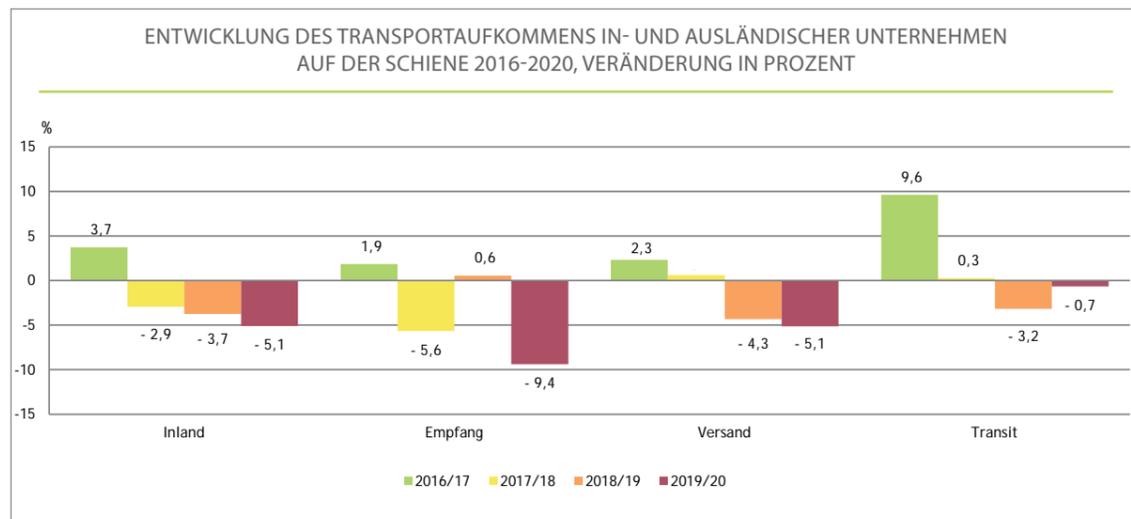
Insgesamt werden 2020 97,5 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 4,9% weniger als im Jahr 2019. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Gütereinfahrt. Von den 30,9 Mio. Tonnen im Transitverkehr beförderten Gütern werden 8,3 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und in Italien ausgeladen. 6,5 Mio. Tonnen nehmen 2020 den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfallen damit 48,9% (2019: 44,4%) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2020

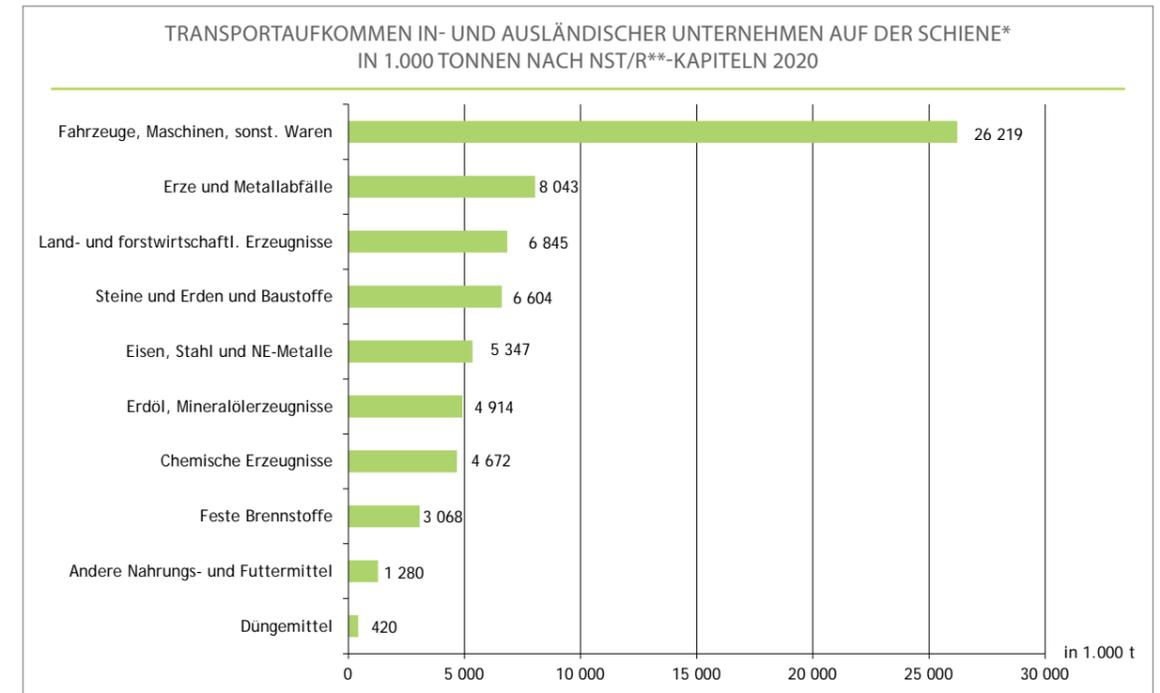
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	26 583	27,3	4 210	20,5
Empfang	24 651	25,3	5 181	25,3
Versand	16 177	16,6	3 866	18,9
Transit	30 100	30,9	7 242	35,3
Gesamt	97 512	100,0	20 498	100,0

* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen in- und ausländischer Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. 2020 kommt es in allen Verkehrsbereichen zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail sinkt der Gütertransport im grenzüberschreitenden Empfang um 9,4%. Im grenzüberschreitenden Versand kommt es zu einem Rückgang um 5,1%, beim Transitverkehr sind es um 0,7% weniger und im Inland werden 5,1% weniger Güter auf der Schiene transportiert.

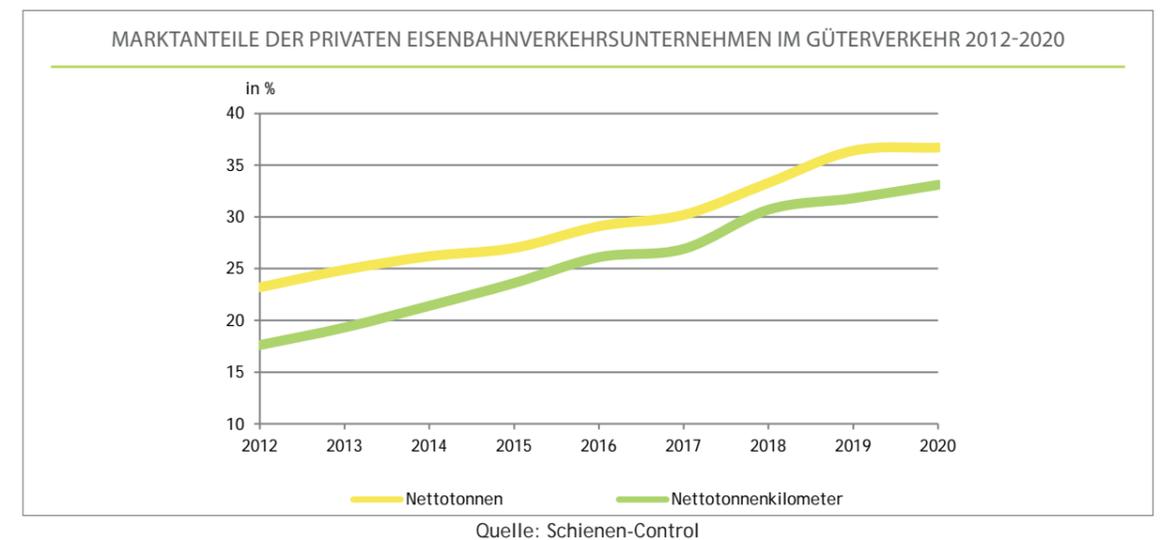


Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 26,2 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 10,2% oder 6,8 Mio. Tonnen handelt es sich um Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere. Auf die NST/R-Gruppe Erze und Metallabfälle entfallen 11,9% bzw. 8,0 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,6% bzw. 420 Mio. Tonnen.

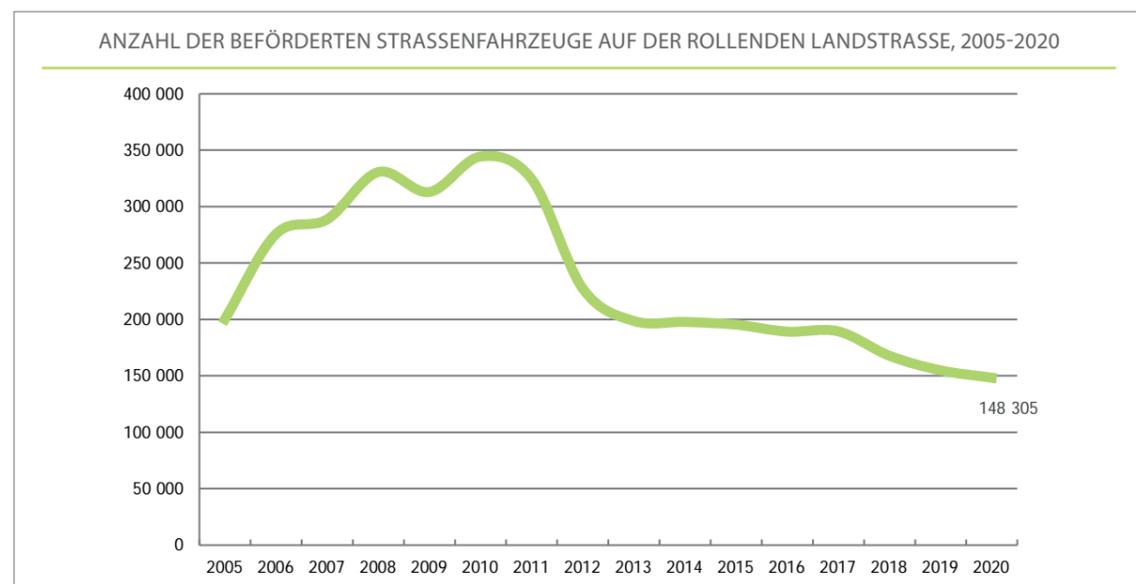


* ohne Transit
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2020 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2020 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 0,3 und bei der Nettoverkehrsleistung um 1,3 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.



Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72,0%. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2016 anhält. Von 2016 auf 2017 steigt die Beförderungszahl erstmals wieder um 0,1% leicht an. Ab dem Jahr 2017 kommt es zu einem Rückgang bei den beförderten Straßenfahrzeugen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 4,2% weniger Straßenfahrzeuge auf der rollenden Straße transportiert.



Quelle: Rail Cargo Austria AG

Anschlussbahnen

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird. Im Jahr 2020 ging die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Insgesamt wurden 521 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz serviciert, im Jahr 2019 waren es 579. Im gleichen Zeitraum ist das Aufkommen gesunken: mit 1,21 Millionen (2019: 1,36 Millionen) Wagen wurden 2020 im Vergleich zum Vorjahr um elf Prozent weniger Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

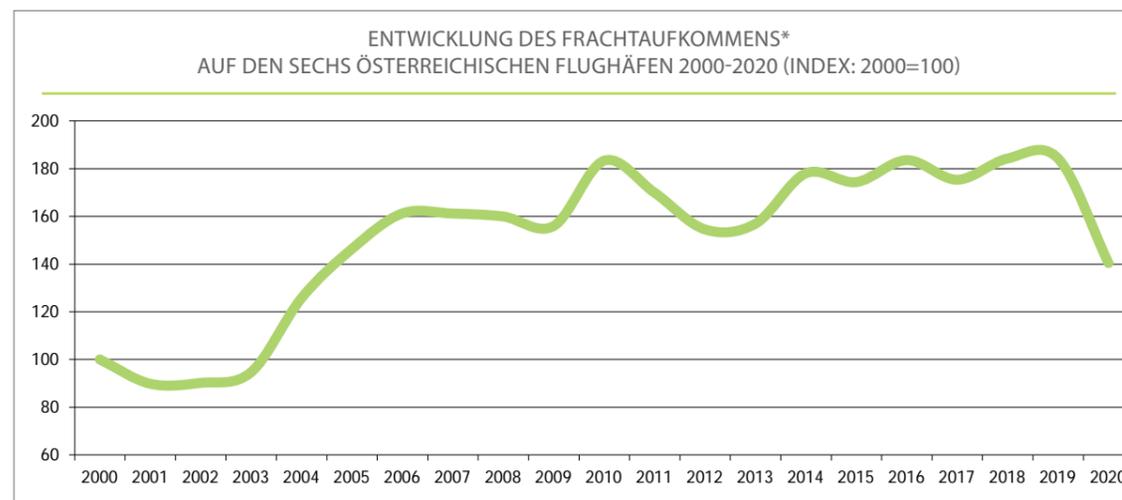
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2020 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 188.321 Tonnen, das sind um 23,8% weniger als im Jahr 2019. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 94,0%. Das Postaufkommen sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 60,0% auf 6.605 Tonnen und wird ausschließlich über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	4	3	0	0	0	1	8
Empfang	96 896	8	0	0	2 715	18	99 637
Versand	51 277	8	0	0	7 570	25	58 881
Transit	28 937	0	0	0	859	0	29 796
Frachtaufkommen in Tonnen	177 114	19	0	0	11 144	44	188 321
Anteil in %	94,0	0,0	0,0	0,0	5,9	0,0	100,0

* an, ab + Transit
Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt von 2003 bis 2006 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang steht. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es 2020 zu einem Rückgang des Frachtaufkommens.



* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

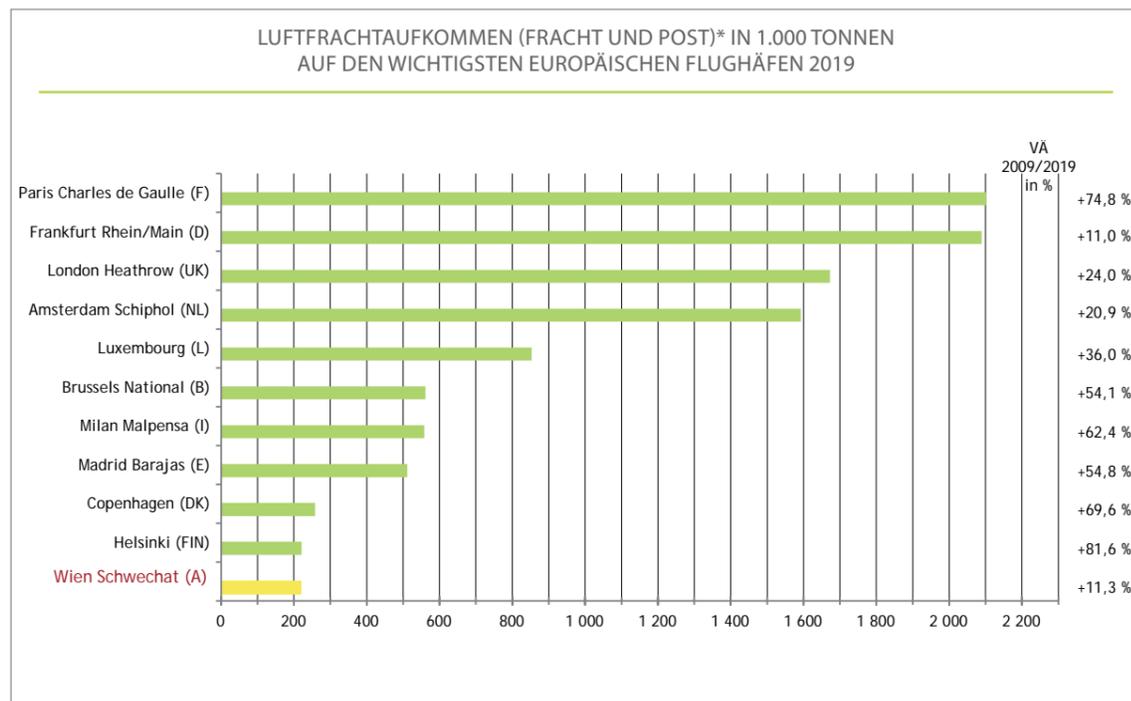
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2020 94,0% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 97,0% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 4.150 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 628 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 65,4 % am gesamten Luftfrachtaufkommen und erhöht sich um 11,5 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2019.

**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2020**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	151	477	628
Andere Nahrungs- und Futtermittel	346	245	591
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralerzeugnisse	9	1	10
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	106	546	652
Steine, Erden und Baustoffe	1	1	2
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	2 483	1 667	4 150
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	48 185	93 959	142 144

* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen eher geringe Umschlagsmengen aufweist. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen im Jahr 2019 gehören Paris Charles de Gaulle mit 2,10 Mio. Tonnen, Frankfurt Rhein/Main mit 2,09 Mio. Tonnen und London Heathrow mit 1,67 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit

Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2009 und 2019 zeigt, dass es bei den europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 11,3% in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 4,0 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 3,6 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2020 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 7,2% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2020

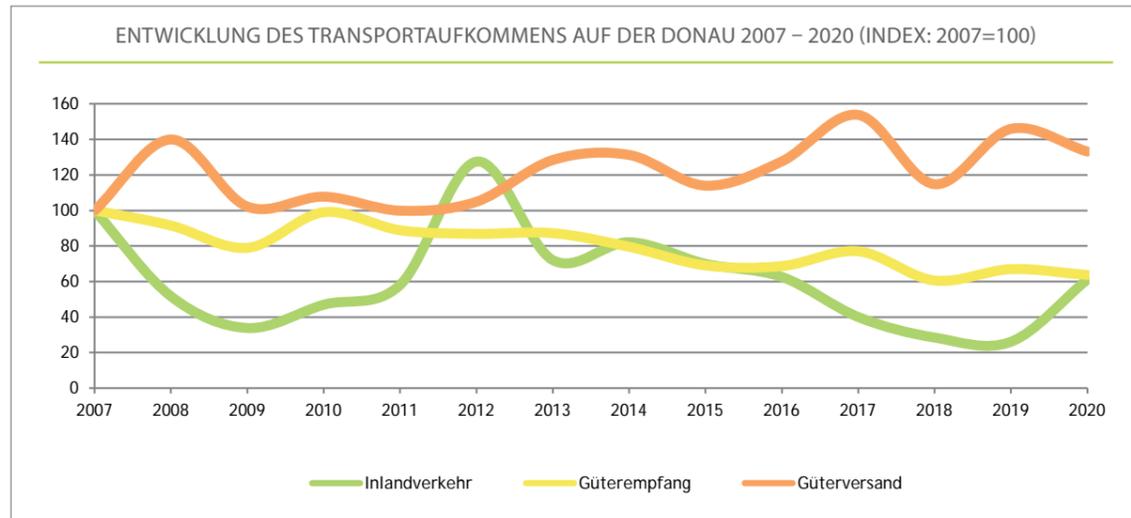
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im Inland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	595	44,9	18	48,8
Empfang	3 989	13,5	746	15,7
Versand	2 061	26,9	304	24,8
Transit*	1 602	1,8	538	1,8
Gesamt	8 247	16,9	1 606	13,1

* Werte hochgewichtet

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

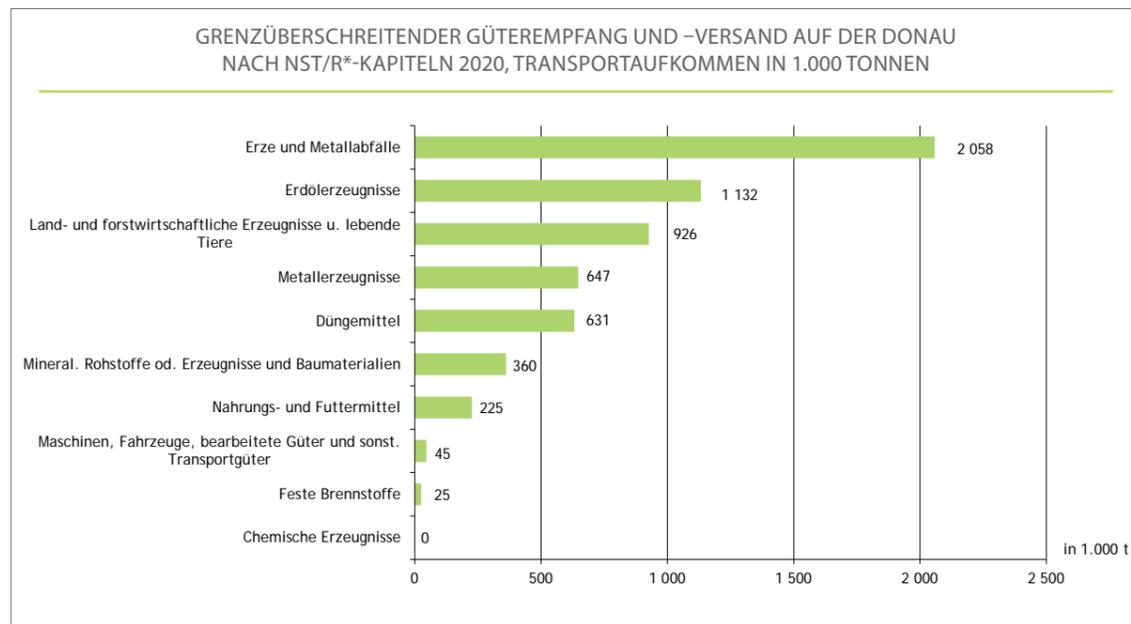
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2019 steigt der Inlandverkehr um 134,5%, der Gütereingang sinkt um 4,9% und der Güterversand um 8,8%.

5 Methodische Anmerkung: Der Transitverkehr wird seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.



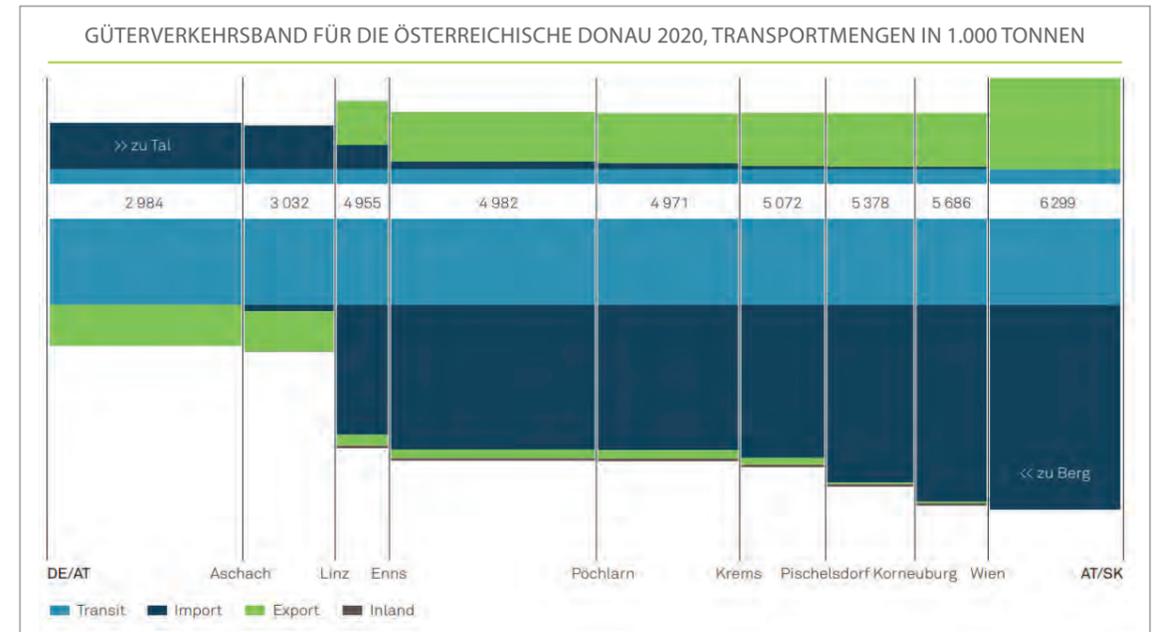
Quelle: Statistik Austria

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2020 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 2,1 Mio. Tonnen bzw. 34,0% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ werden insgesamt 1,1 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



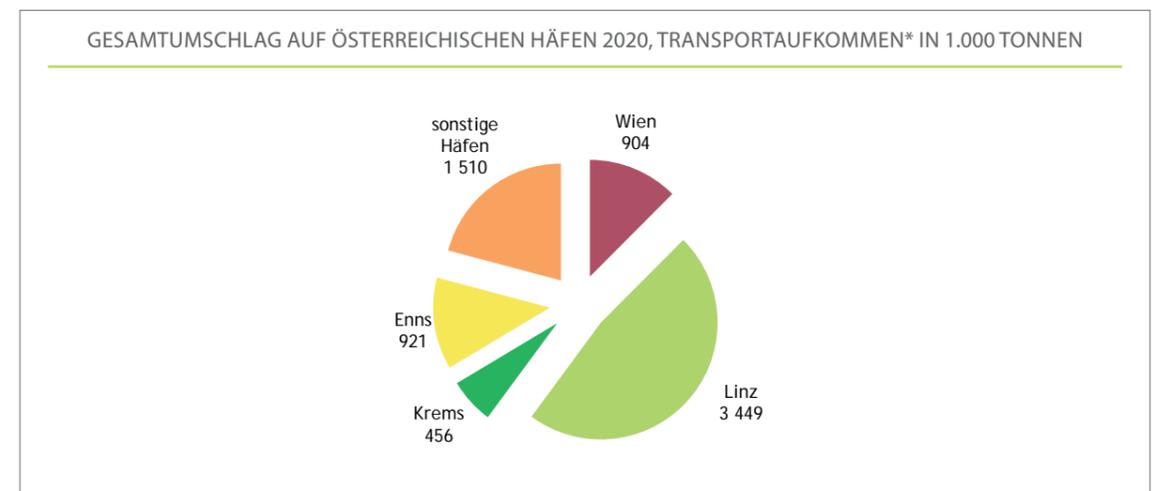
* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtete stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2020 werden im Transitverkehr fast 6-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



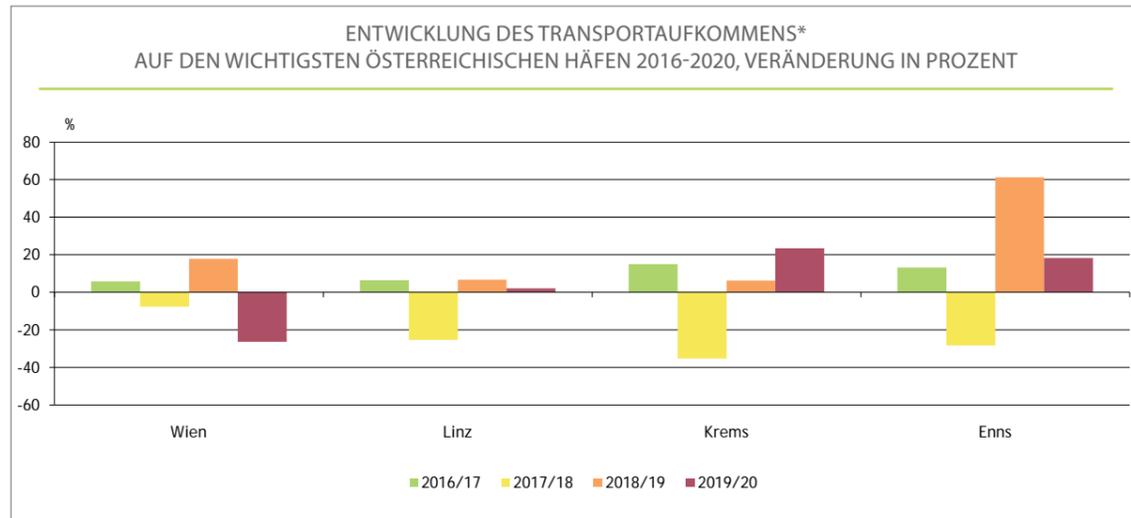
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2020 ist Linz mit 3,4 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 47,6% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 0,9 Mio. Tonnen einen Anteil von 12,5% auf.



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen
Quelle: Statistik Austria

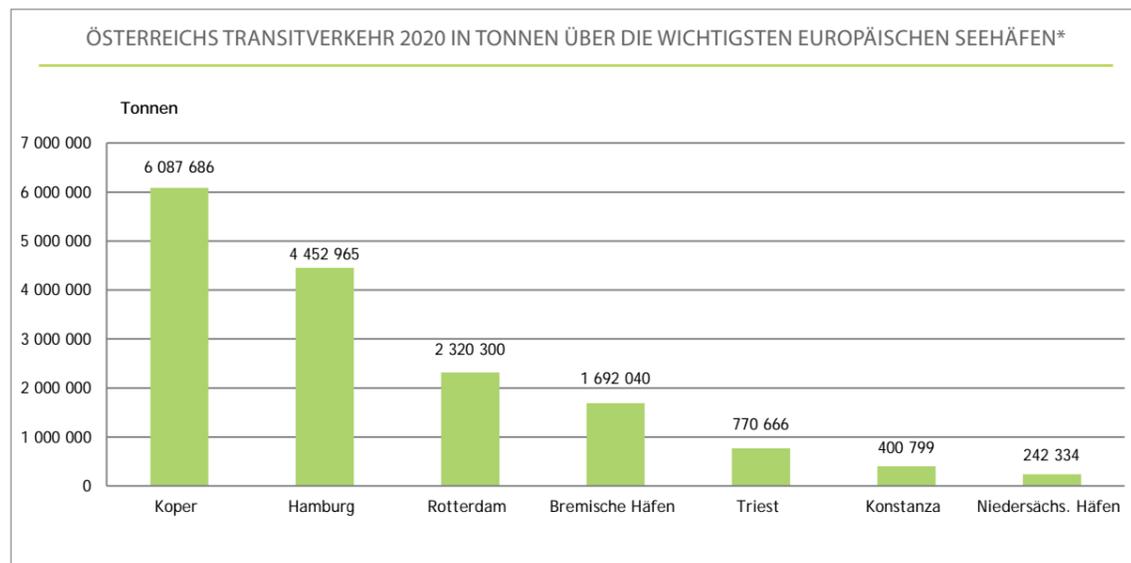
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2016 bis 2020 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Die größte Zunahme im Transportaufkommen von 2019 auf 2020 verzeichnet der Hafen Krems mit einem Plus von 23,4%.



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen
Quelle: Statistik Austria

5.6. Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

Österreich ist ein Binnenstaat und verfügt deswegen nicht über eigene Seehäfen. Da ein beträchtlicher Anteil des internationalen Handels über Seehäfen abgewickelt wird, sollen hier die wichtigsten europäischen Transithäfen für Österreich dargestellt werden.

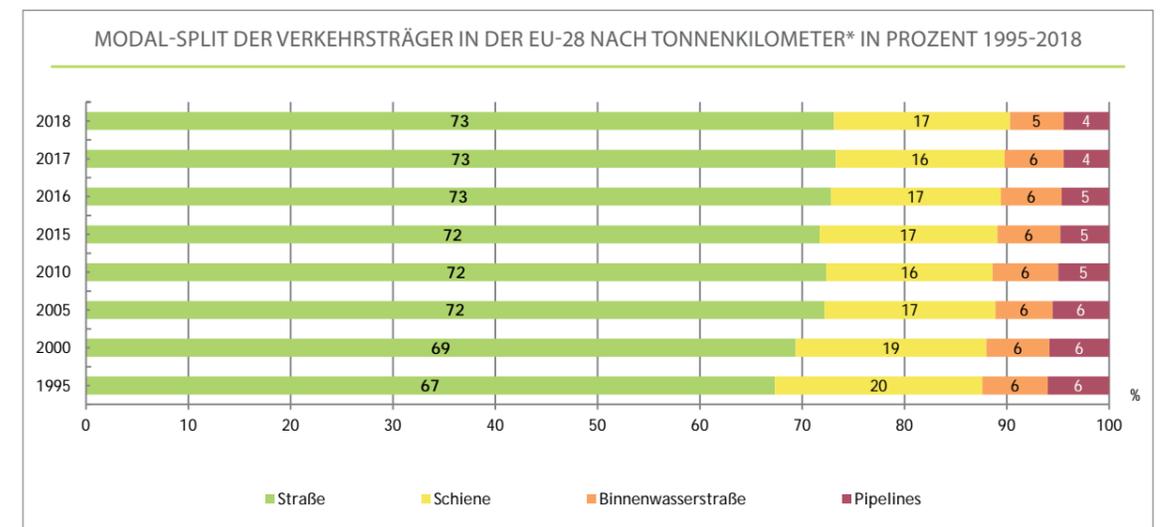


* ohne Rijeka: keine Daten verfügbar
Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den acht wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 16,0 Mio. Tonnen im Jahr 2020. Der Hafen Koper ist mit 6,1 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 4,5 Mio. an Umschlagsvolumen.

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

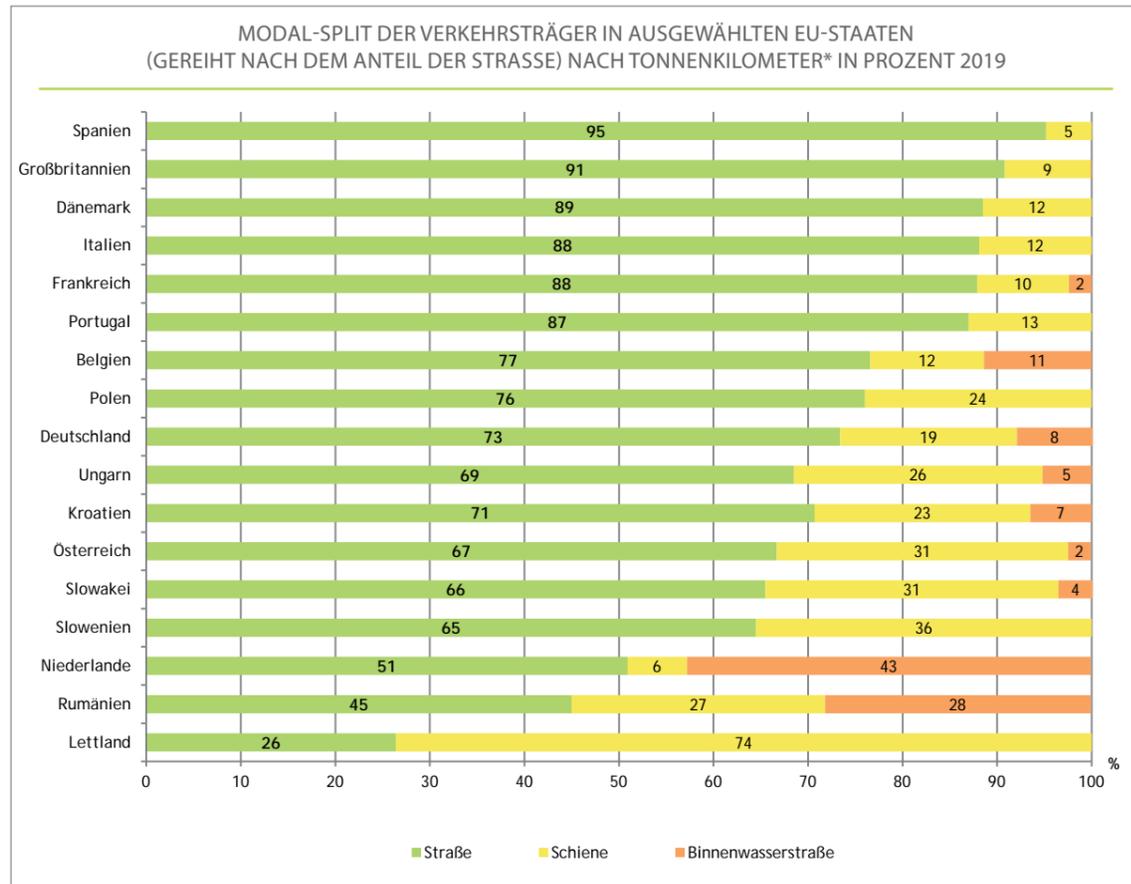
Im Jahr 2018 werden 73,1% der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen sowie der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum leicht zurück.



* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Großbritannien, Dänemark, Italien, Frankreich und Portugal die Straße im Jahr 2019 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 67%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 74%, 31% bzw. 36% der Transportleistung). In Österreich, Rumänien, Ungarn und der Tschechischen Republik wird mehr als ein Viertel der Transportleistung durch die Schiene abgedeckt.

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 43% bzw. 28% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: EUROSTAT

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

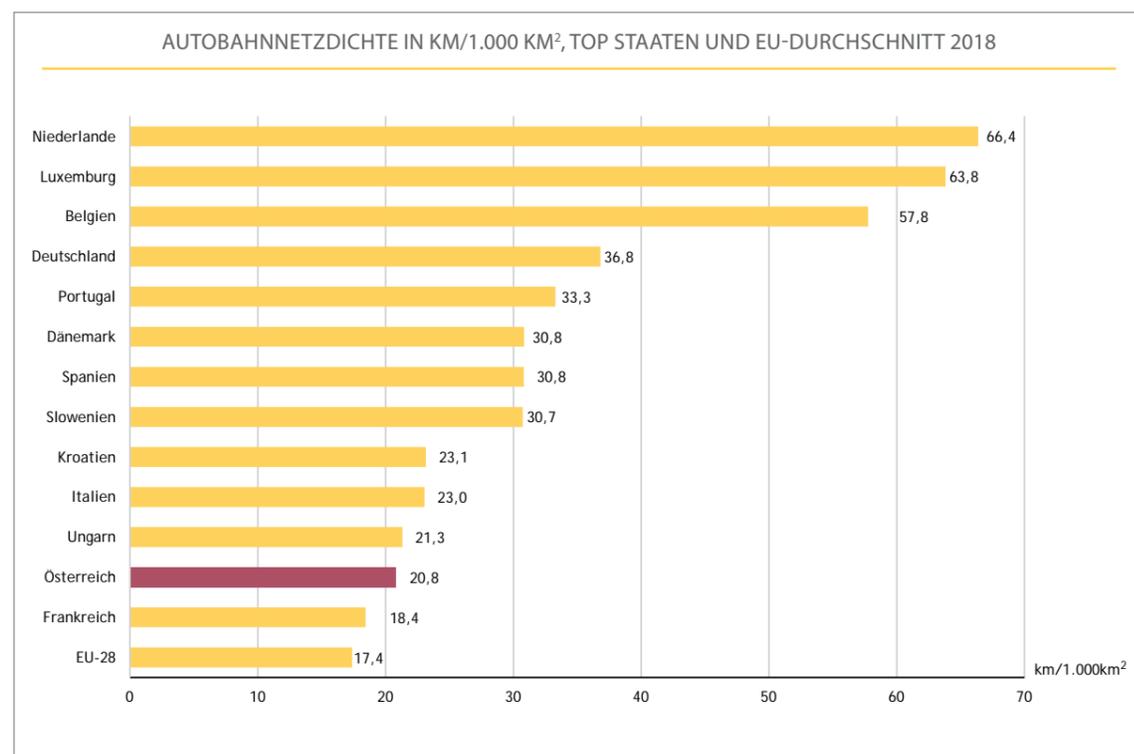
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHRSSUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2021 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.258 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2018 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (66,4 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 63,8 km bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2018 über eine Autobahnnetzdicke von 20,8 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,3 km pro 1.000 km².



* EU-28 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ

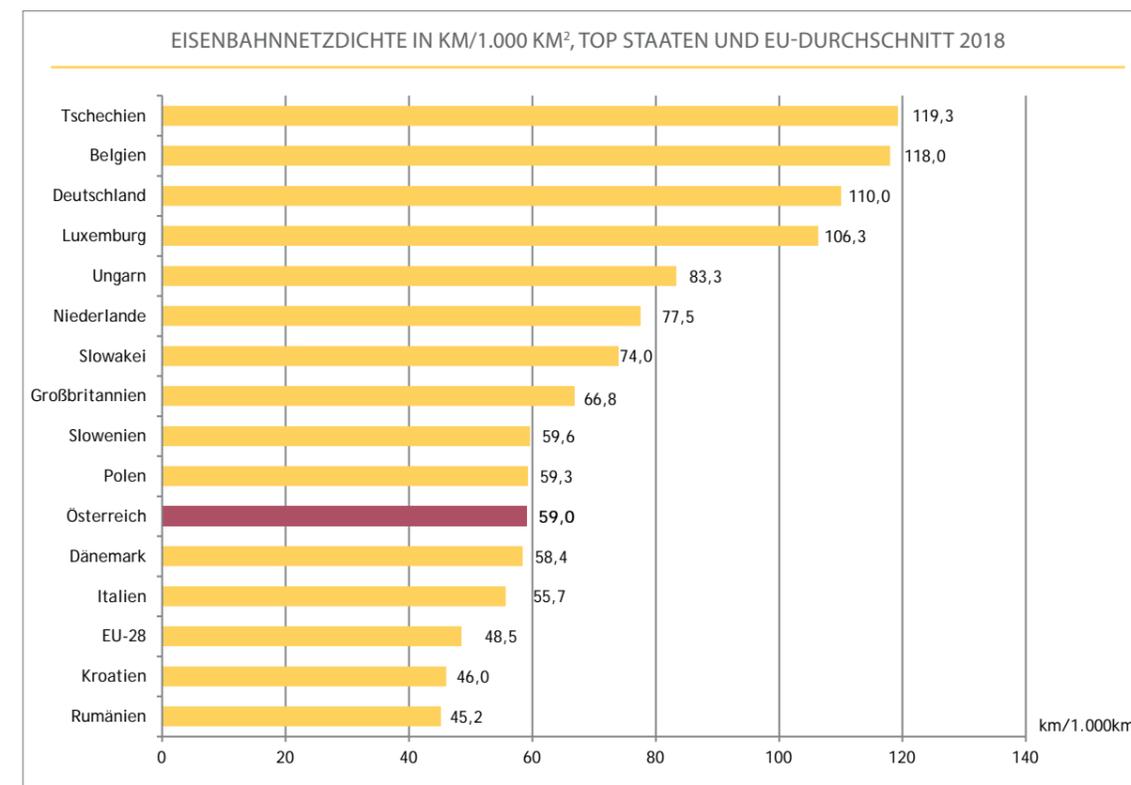
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.730 km im Jahr 2020.

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2020
Gesamtlänge	5 730
eingleisig	3 497
zweingleisig	2 233
Normalspur (1.435mm)	5 350
Schmalspur	380
elektrifiziert	4 049
nicht elektrifiziert	1 681

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2018 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,3 km pro 1.000 km²) und Belgien (118,0 km pro 1.000 km²). Der EU-Durchschnitt liegt bei 48,5 km pro 1.000 km². Österreich weist 2018 eine Eisenbahndichte von 59,0 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



* EU-28 ohne Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ

Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

6.2. MAUT

In den Ländern der Europäischen Union bestehen verschiedene Mautsysteme. Durch die Wegekostenrichtlinie kommt es zu einer Standardisierung der gesetzlichen Grundlagen der Mauterhebung. Dennoch werden die unterschiedlichen Mautsysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterhin bestehen bleiben.

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

- dem zeitabhängigen System (Vignette, Eurovignette, City-Maut) und
- dem fahrleistungsabhängigen System (Mautstationen, Mikrowellen- oder Satellitensystem).

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5t hzG muss eine fahrleistungsabhängige Maut, die durch ein automatisches elektronisches Mautsystem (Mikrowellentechnologie) ermittelt wird, entrichtet werden. Für die Höhe der Maut sind bei Fahrzeugen über 3,5t hzG die Anzahl der Achsen sowie seit 2010 die EURO-Emissionsklasse entscheidend.

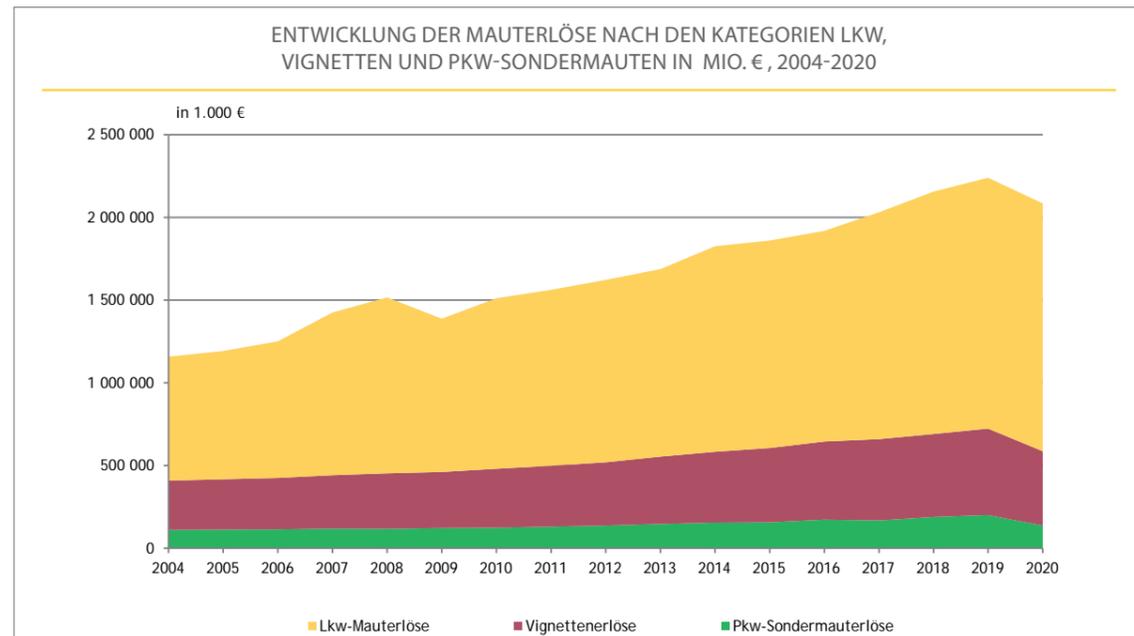
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2020 in Österreich auf rd. € 2.084,7 Mio. Davon entfallen € 1.498,1 Mio. (entspricht 71,9%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 586,6 Mio. (davon € 449,4 Mio. Vignetten und 137,2 Mio. Pkw-Sondermaturen).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2020 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 218,2 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 53,5% aus. Circa 7,7 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (32,3%). Zwischen 2010 und 2020 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 28,4%, die Lkw-Frequenz um 32,7% (beides ohne Felbertauernstraße). Im Vergleich zum Jahr 2019 reduziert sich die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 5,7% und die Lkw-Mauteinnahmen sinken um 3,9%.

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	21 106	28 322	6 080	1 389
A 9 Bosrucktunnel	16 424	12 440	3 973	1 461
A 10 Tauernautobahn	40 377	44 096	5 581	1 196
A 11 Karawankenautobahn	6 363	8 979	1 054	557
A 13 Brenner Autobahn	38 733	116 809	12 336	2 485
S 16 Arlberg Straßentunnel	13 388	7 590	2 030	479
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	997	115
Gesamt	136 391	218 236	32 051	7 681

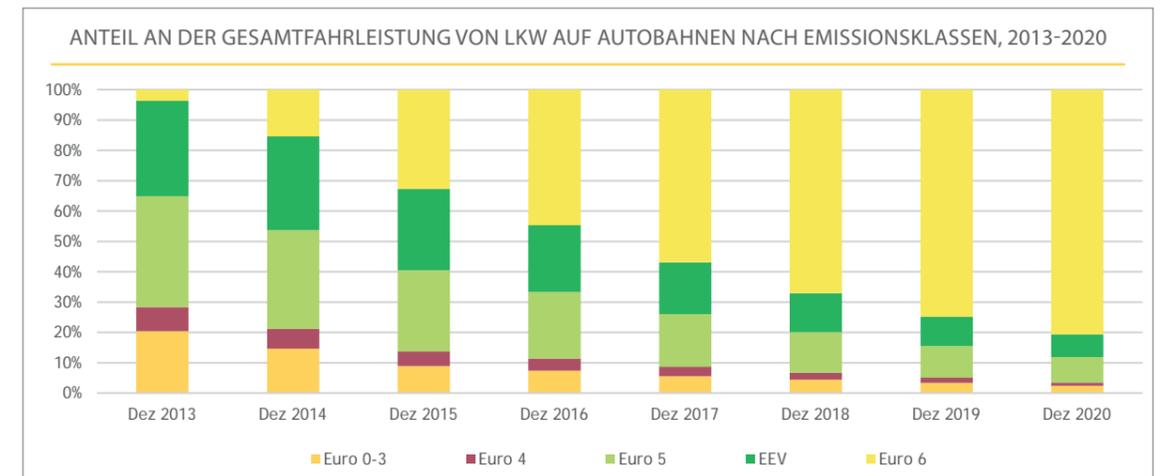
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2020, ausgenommen das Jahr 2009 und 2020, einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar, ausgenommen ist hier auch wieder das Jahr 2020. Die Pkw-Sondermauterlöse gehen 2017 das erste Mal seit 2004 leicht zurück. Im Jahresvergleich 2019/2020 kommt es zu einer Reduzierung von 31,3%. Die Lkw-Mauterlöse gehen zwischen 2019 und 2020 um 1,1% zurück.



Quelle: ASFINAG

Die folgende Grafik bietet einen Überblick über die Anteile der Gesamtfahrleistung von Lkw und weiteren Fahrzeugen über 3,5t nach Euro-Emissionsklassen. Dabei sind Euro 0 Fahrzeuge die ältesten und Euro 6 Fahrzeuge die modernsten. Aus der Grafik ist deutlich ersichtlich, dass der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge stark zunimmt und bereits über drei Viertel der Fahrleistung Ende 2020 ausmachen: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2020 sind 7,1 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 848.723 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 53.988, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 19.393 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.064 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 71,7% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,5% oder 884.493 Fahrzeugen.

	2020	Anteil in %
Einspurige Kfz	884 493	12,5
Pkw/Kombi	5 091 827	71,7
Lkw	512 241	7,2
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	458 253	6,5
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	53 988	0,8
Zugmaschinen	504 421	7,1
davon: Sattelzugfahrzeuge	19 393	0,3
Omnibusse	10 064	0,1
Sonstige Kfz*	95 768	1,3
Kraftfahrzeuge	7 098 814	100,0
Anhänger	848 723	

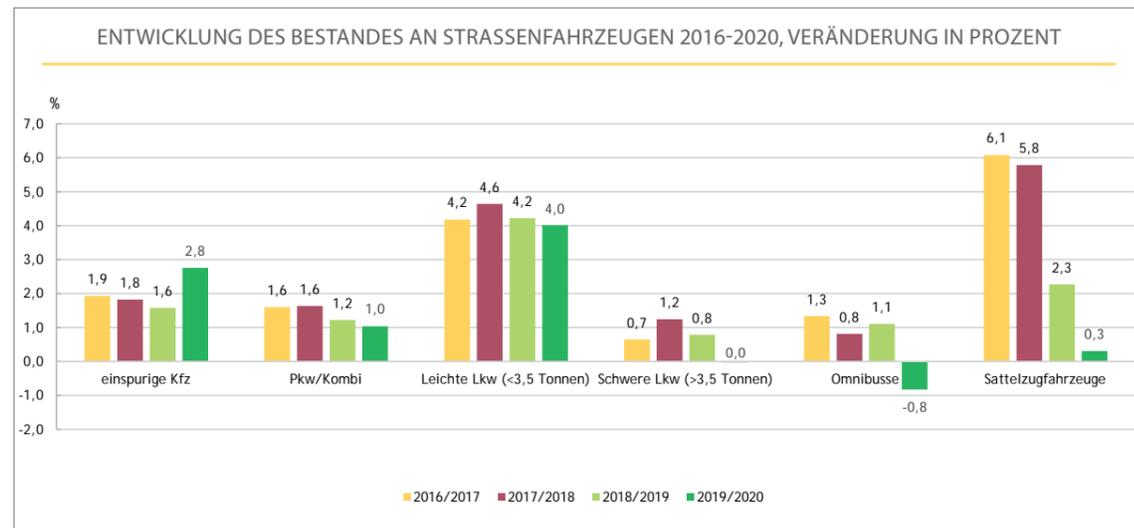
* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz
Quelle: Statistik Austria

	älter als 20 Jahre	zw. 15 und 20 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
Pkw/Kombi	405 434	570 405	1 118 006	1 488 693	1 509 289
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	22 181	31 817	79 256	133 553	191 446
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 022	4 866	10 641	14 883	19 576
Sattelzugfahrzeuge	301	713	1 644	5 231	11 504
Omnibusse	307	447	1 441	2 713	5 156

Quelle: Statistik Austria

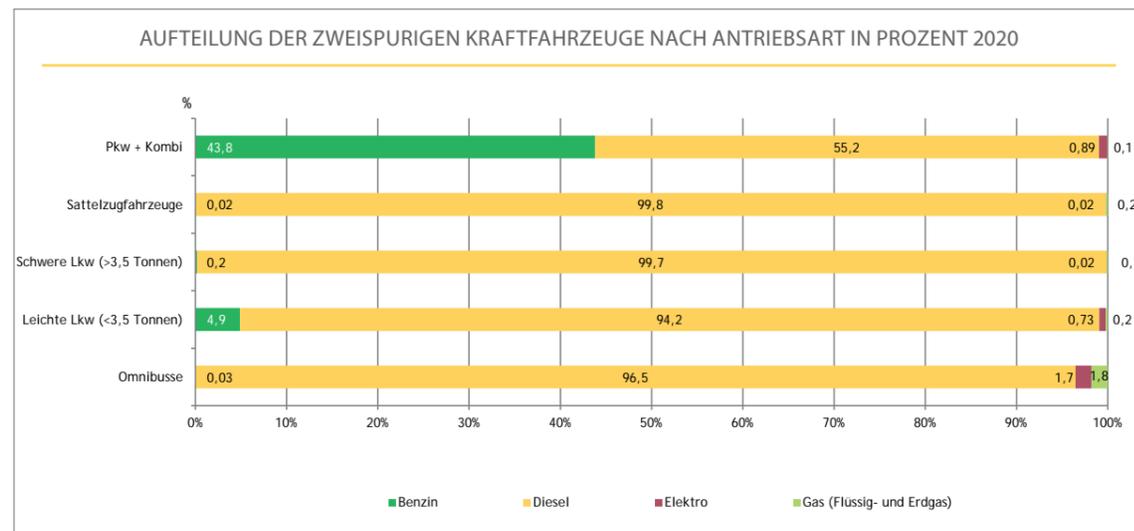
Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2020 bis zu 5 Jahre alt. Bei den Pkw ist der Anteil der Fahrzeuge, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind, ähnlich hoch, wie der Anteil der bis zu 5 Jahre alten Pkws. Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 59,3% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2016 bis 2020 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,0% an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2020 um 4,0% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) bleibt unverändert. Die Anzahl der Omnibusse sinkt zwischen 2019 und 2020 um 0,8%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2015 Zunahmen, im Vergleich zum Vorjahr sind es 0,3%.



Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2020 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 94,2% der leichten Lkw und 99,7% der schweren Lkw fahren mit Dieseldieselkraftstoff. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2020 bei den Pkw zugunsten der Benzinfahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 96,5% um Dieselfahrzeuge, 1,7% sind Elektrofahrzeuge und 1,8% werden mit Gas betrieben.



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2020 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 246.801 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 1,5% mehr als im vergangenen Jahr. 20,6% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,5% größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe 71,5%.

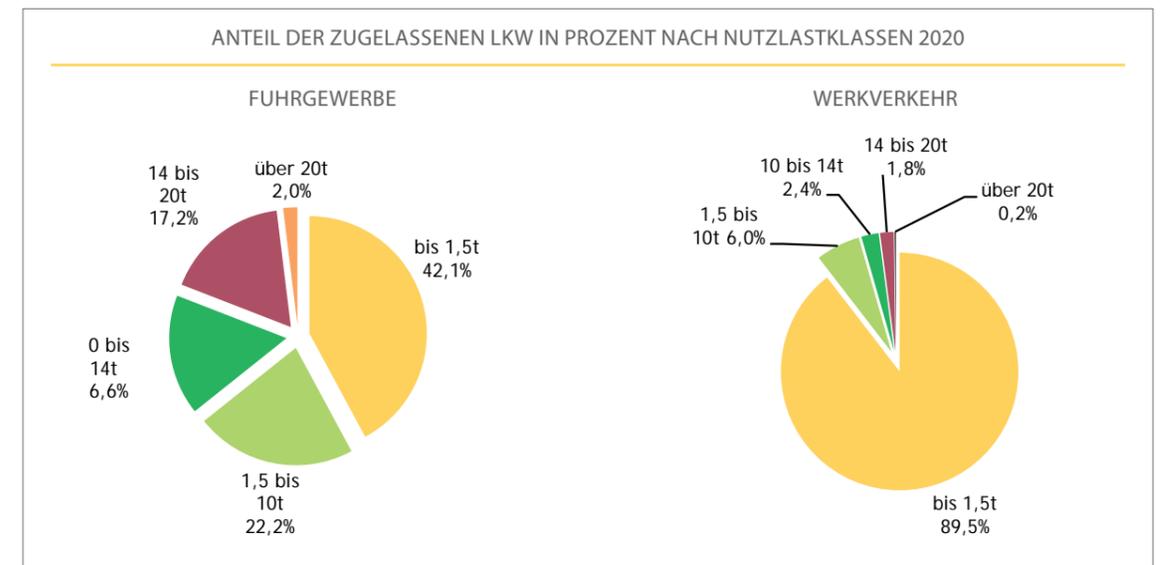
Im Fuhrgewerbe kommt es bei den schweren Lkw zu einer leichten Bestandszunahme und im Werkverkehr zu einer Abnahme von 1,1%. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 0,2% und im Werkverkehr um 0,7%.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt		
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	zum Vorjahr
Lastkraftwagen	36 427	2,0	190 981	1,5	227 408		1,6
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	15 394	4,2	172 035	1,8	187 429		2,0
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	21 033	0,5	18 946	- 1,1	39 979		- 0,2
Sattelzugfahrzeug	14 537	0,2	4 856	0,7	19 393		0,3
Gesamt	50 964	1,5	195 837	1,5	246 801		1,5

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2020 auf insgesamt 512.241 Fahrzeuge, von denen 227.408 gewerblich genutzt werden⁶. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 43,6%, auf den Handel 40,4% und auf das Fuhrgewerbe 16,0%. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 89,5% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 42,1% zu.

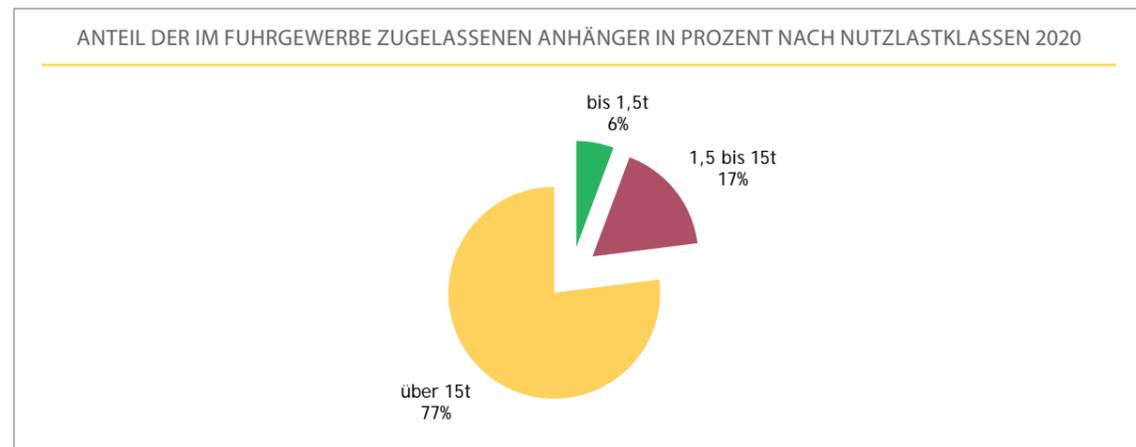


Quelle: Statistik Austria

⁶ Die verbleibenden Lkw entfallen auf Behörden, Bahn, Post, Land- und Forstwirtschaft, Hotel- und Gastgewerbe, Verbände, Private etc.

Anhänger

Im Jahr 2020 werden 39.697 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 5,1% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 77,0%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 0,4% und jener der schweren um 1,7%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 7,8%. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Abnahme von 1,8% zu verzeichnen.



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2020 gibt es 1.275 Lokomotiven und 719 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 71% der Lokomotiven und 73% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 2.322 Personenwagen stehen 17.511 Güterwagen gegenüber.

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	907	356	12	1 275
Triebwagen	523	196	-	719
Personenwagen				2 322
Güterwagen				17 511
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				3 967

Quelle: Statistik Austria/Schiene-Control GmbH

6.3.3. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2020 mit 72,4% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 12,9% bzw. 9,0%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 3,4%.

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	822
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	506
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	1
Drehflügler (z. B. Hubschrauber)	236
Ultraleichtflugzeuge	85
Motorsegler	165
Motorluftfahrzeuge des Bundes	20
Gesamt	1 835

Quelle: Statistik Austria

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

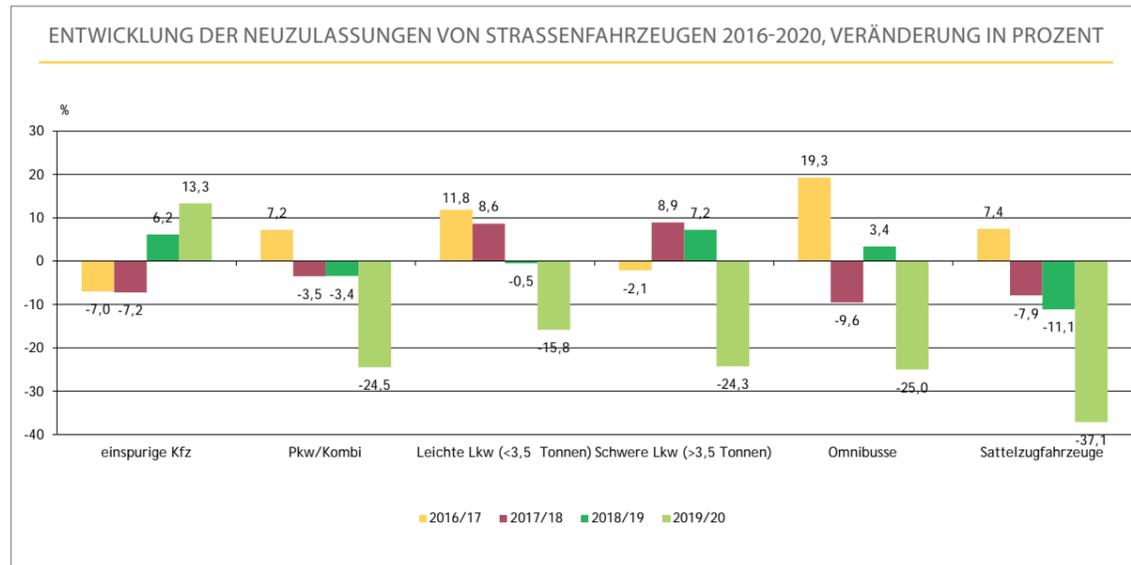
	2019	2020
einspurige Kfz	42 903	48 615
Pkw/Kombi	329 363	248 740
Lkw	48 042	40 042
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	43 425	36 545
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 617	3 497
Zugmaschinen	9 615	8 776
davon: Sattelzugfahrzeuge	3 465	2 179
Omnibusse	1 163	872
sonstige Kfz*	5 174	6 134
Gesamt	436 260	353 179
Anhänger	33 143	33 277

* selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria

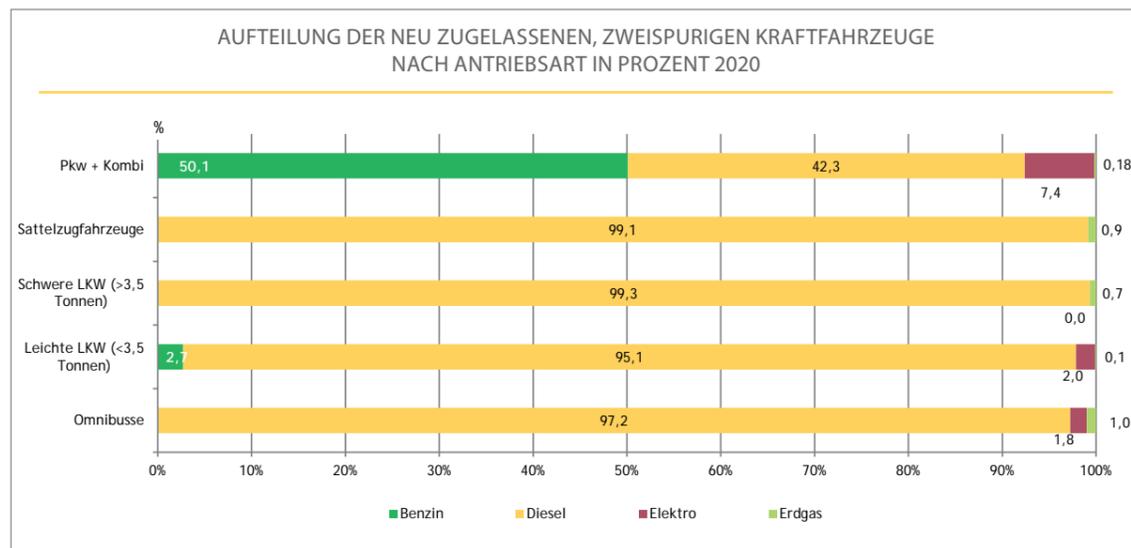
Im Jahr 2020 werden 353.179 Kraftfahrzeuge (davon: 40.042 Lkw, 8.776 Zugmaschinen und 872 Omnibusse) und 33.277 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 19,0% weniger Kfz bzw. um 0,4% mehr Anhänger als im Jahr 2019. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von einspurigen Kfz mit einem Plus von 13,3%.

Im Zeitraum 2019/2020 kommt es bei fast allen in der nachfolgenden Grafik angeführten Fahrzeugarten zu einer Abnahme der Neuzulassungen, die größte findet bei den Sattelzugfahrzeugen mit einem Minus von 37,1% statt. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind die bereits erwähnten einspurigen Fahrzeuge. Der geringste Rückgang findet bei den leichten Lkw mit 15,8% statt, die Neuzulassungen von schweren Lkw sinken um 24,3%.



Quelle: Statistik Austria

50,1% der 2020 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb und 42,3% Dieselantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw, obwohl der Anteil der mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf 7,4% angestiegen ist. Im Jahr 2020 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,1%), bei schweren Lkw sind es 99,3% und bei leichten Lkw 95,1%. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 97,2% und 1,8% sind elektrobetrieben.



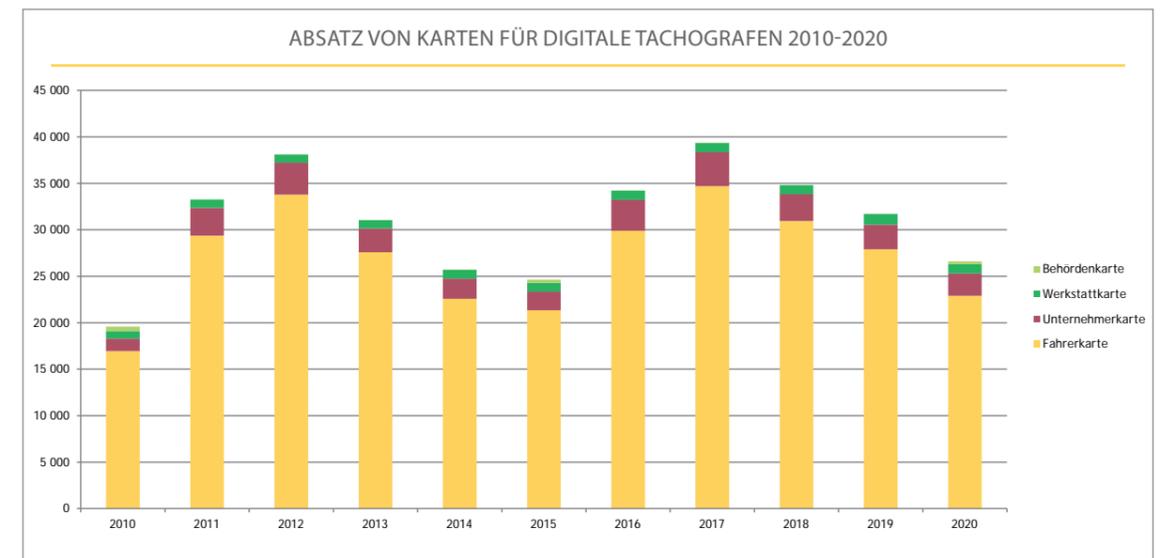
Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.

Quelle: Statistik Austria

6.5. KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

Seit dem 1. Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge über einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5t und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen mit einem digitalen Tachografen ausgerüstet sein. Um diese Fahrzeuge ordnungsgemäß in Betrieb nehmen zu dürfen, sind Fahrerkarten notwendig, welche 5 Jahre lang gültig sind. Zusätzlich werden Unternehmerkarten, Werkstattkarten und Behördenkarten für spezielle Zwecke ausgestellt.

Im Jahr 2020 werden um 16,1% weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte Anstieg zeigt sich mit 296 Stück absolut bei Behördenkarten. Bei allen anderen Karten kommt es zu einem Absatzrückgang, die größte prozentuelle Abnahme findet bei den Ersatzkarten mit 30,3% statt (bzw. 1.417 Karten weniger).



Quelle: ASFINAG

6.6. VERKEHRSUNFALLBILANZ

In diesem Kapitel wird der Betrachtungsfokus auf die beteiligten Fahrzeuge bei Unfällen gelegt. Die Beteiligung an einem Unfall lässt keinerlei Rückschlüsse auf die Verschuldner der Unfälle zu.

6.6.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

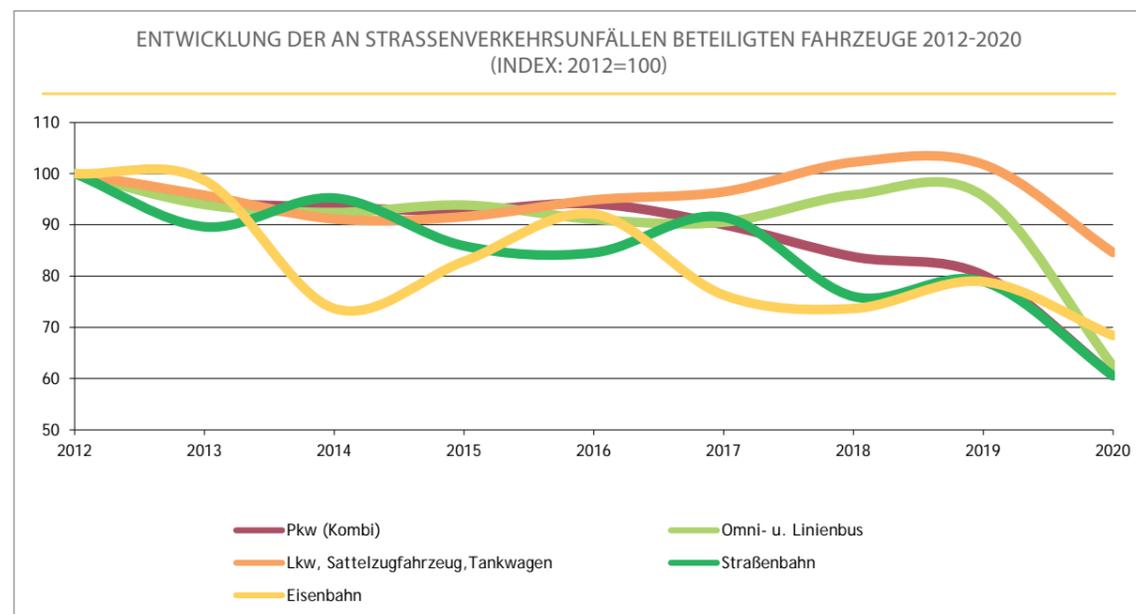
Im Jahr 2020 sind 27.953 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 17.189 Personen verunglücken. 146 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.313 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 982 Verunglückte, darunter 20 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	27 953	17 189	146
Omni- u. Linienbus	561	510	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3 313	982	20
Straßenbahn	227	118	0
Eisenbahn	52	10	0

* Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart
 ** 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache)

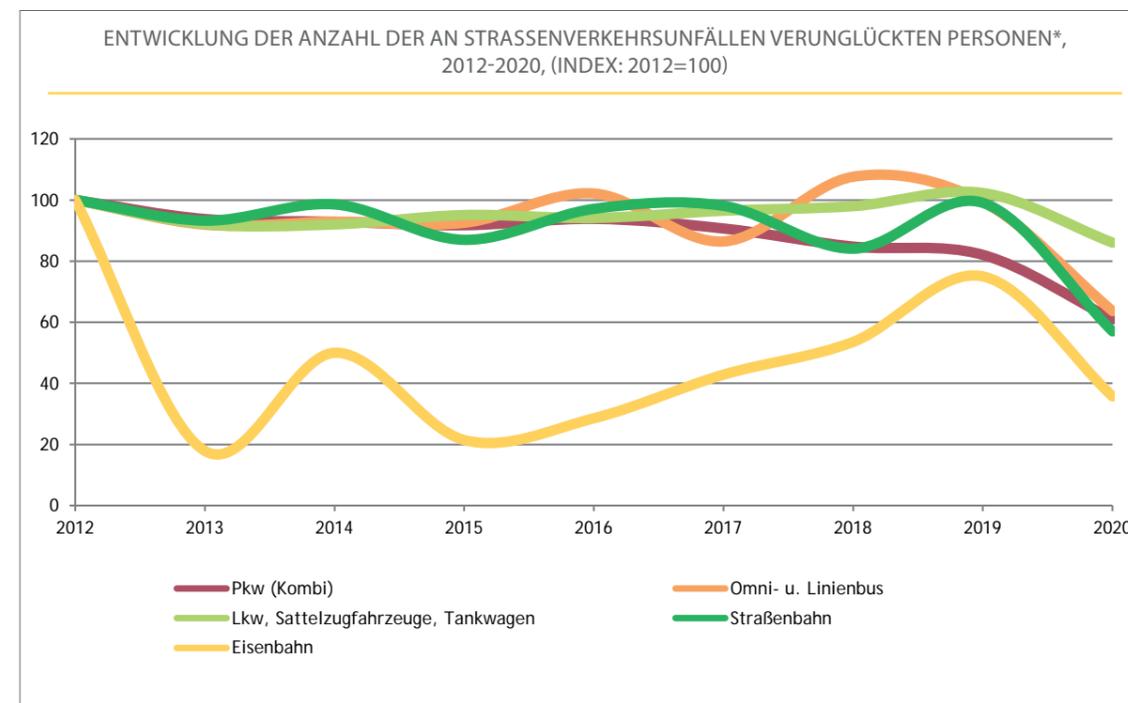
Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bleibt die Entwicklung der an Unfällen beteiligten Fahrzeugarten permanent unterhalb des Niveaus von 2012 - ausgenommen die geringfügigen Anstiege über das Ausgangsniveau bei Lkw-Unfällen in den Jahren 2018 und 2019. 2020 reduzieren sich die Straßenverkehrsunfälle bei allen beteiligten Fahrzeugen.



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2020 liegen die Verunglücktenzahlen bei allen beteiligten Fahrzeugen unter den Ausgangswerten des Jahres 2012.



* verletzte und tote Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart (30-Tage-Fristregelung für Verkehrstote)

Quelle: Statistik Austria

6.6.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

Im Jahr 2020 kommt es insgesamt zu 1.088 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.375 Personen und 51 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 274 Unfällen mit 383 Verunglückten, davon 13 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 25,2%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 27,9%.

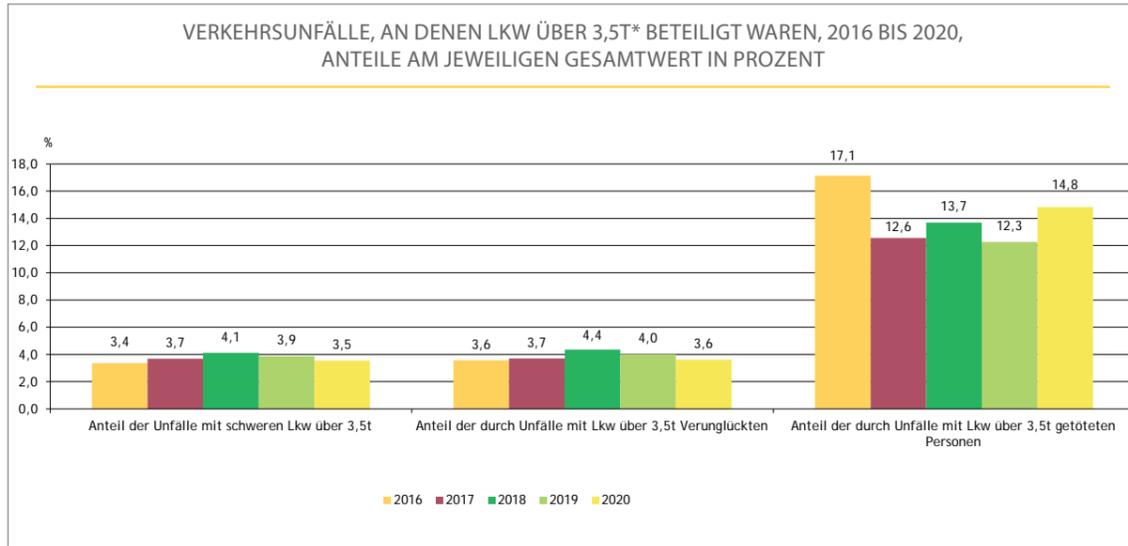
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1 088	274	25,2
Verunglückte	1 375	383	27,9
davon Tote	51	13	25,5

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen

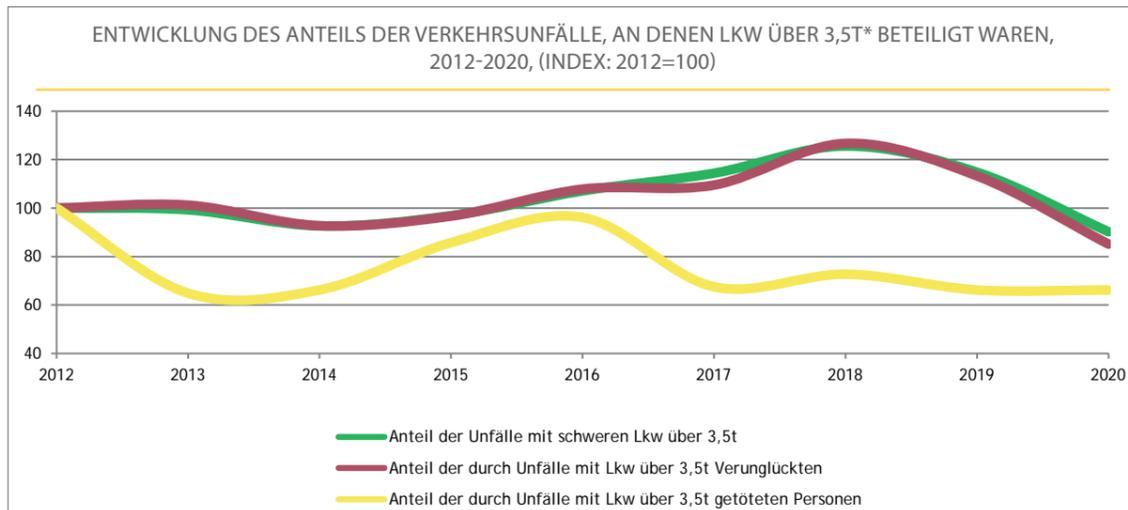
Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2020 bei 3,5% und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,6 %. Der Anteil dabei getöteter Personen erhöht sich auf 14,8%.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

Seit dem Jahr 2012 ist bei dem Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind sowie dem Anteil der dadurch Verunglückten insgesamt ein Auf und Ab zu erkennen, während der Anteil der dadurch getöteten Personen abnimmt. 2020 sinkt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw weiter, genauso wie jener der Verunglückten. Der Anteil der getöteten Personen bleibt auf dem Niveau vom Jahr 2019.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

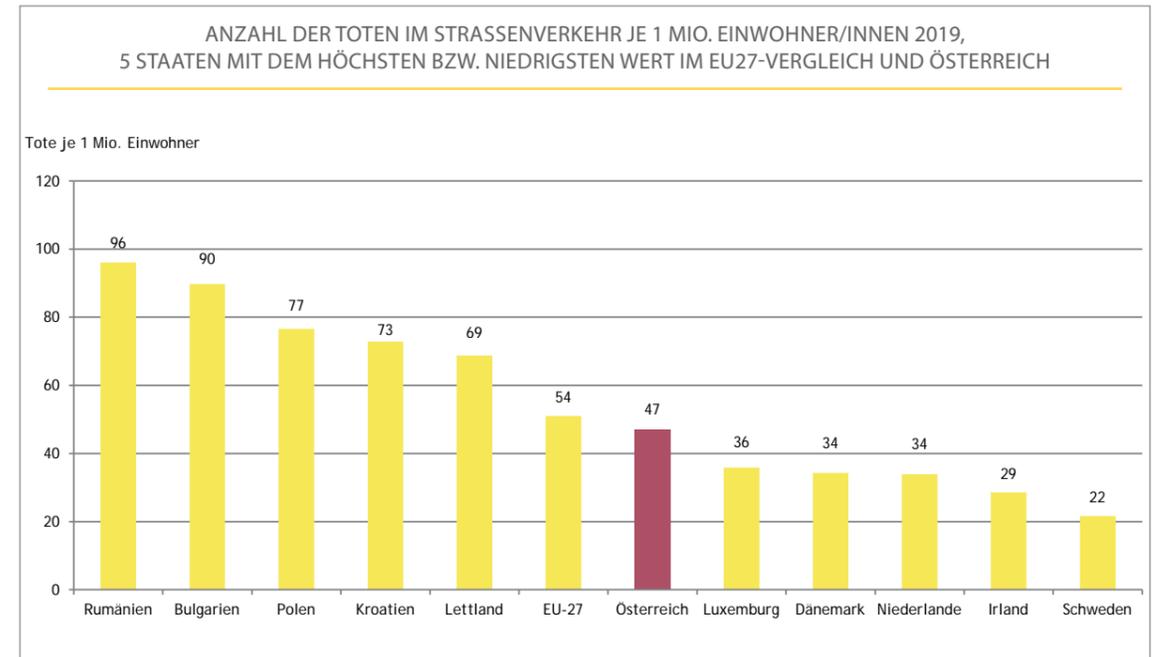
Auf Bundesländerebene ist 2020 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark am höchsten und in Wien und Vorarlberg am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Oberösterreich auf dem Wert von 20,9% und in der Steiermark auf 19,2%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Salzburg mit 7,1% am geringsten.

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	3,6	0,4	16,7	1,0
Kärnten	3,2	- 0,0	14,3	10,8
Niederösterreich	3,8	- 0,3	12,2	2,3
Oberösterreich	5,1	- 0,0	20,9	8,3
Salzburg	3,2	- 0,5	7,1	- 2,5
Steiermark	3,9	- 0,3	19,2	4,0
Tirol	3,0	- 0,6	7,7	- 11,2
Vorarlberg	2,3	- 0,7	12,5	- 0,8
Wien	2,1	- 0,6	16,7	8,3
Österreich	3,5	- 0,3	14,8	2,6

VÄ = Veränderung
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

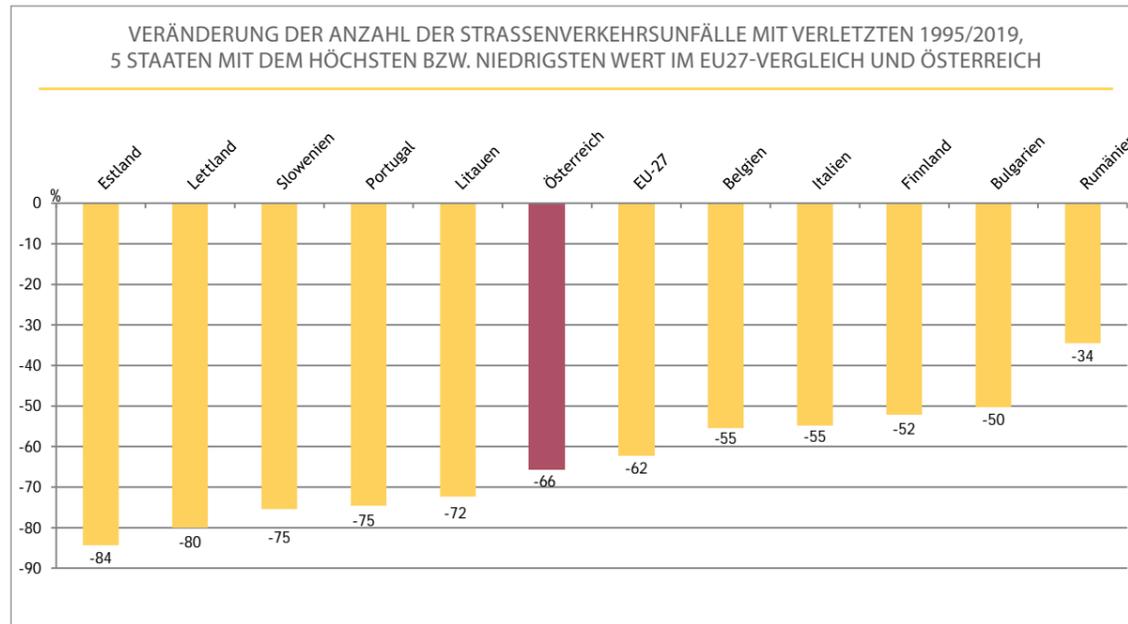
6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2019 in den Ländern Rumänien, Bulgarien, Polen, Kroatien und Lettland die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Irland, Niederlande, Dänemark und Luxemburg. Österreich liegt unter dem EU27-Durchschnitt und damit im oberen Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2019 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Lettland, Slowenien, Portugal und Litauen. Österreich liegt mit einem Rückgang von 66% über dem EU27-Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU27-Durchschnitt liegen außerdem Belgien, Italien, Finnland, Bulgarien und Rumänien.



Berechnungen: WKO Statistik

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

72 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

73 BILANZ

73 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

74 ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

76 KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

77 KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

79 PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

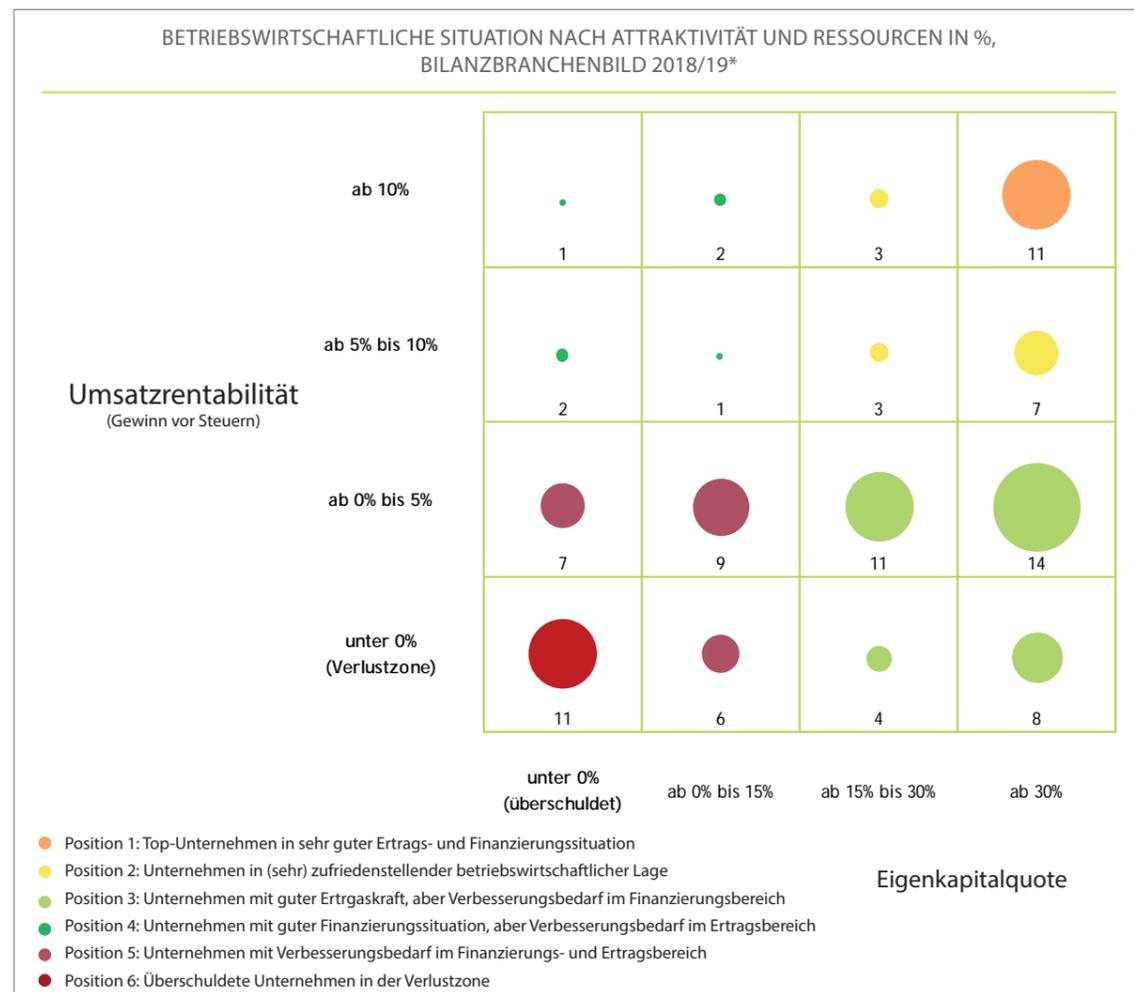
7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Kennzahlen“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung Austria und wurde für die Kapitel 7.4 bis 7.7 größtenteils unverändert übernommen.

7.1. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 11% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 10% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 11% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Drittel der Unternehmen (37%) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 6% der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 5% der Betriebsleistung).

Die Lage der österreichischen Verkehrsunternehmen verbessert sich im Langzeitvergleich (2014/15 bis 2018/19). Der Anteil der Top-Betriebe (mit einer Eigenkapitalquote von über 30% und Gewinnen von über 10%) stieg leicht von 10% auf 11%. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Eigenkapitalquote zumindest 30% betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit eines Unternehmens. Der Anteil der überschuldeten Betriebe sank in der Verlustzone von 14% auf 11%.



* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 5.060 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft

7.2. BILANZ

Die Bilanz im engeren Sinn ist die wertmäßige Gegenüberstellung von Vermögen und Kapital und die Ermittlung des Eigenkapitals in Kontoform. Die rechte Seite der Bilanz (Passiva) zeigt die Herkunft der finanziellen Mittel. Die linke Seite (Aktiva) zeigt die Verwendung der Mittel. Aktive und Passiva entsprechen sich immer.

BILANZSTRUKTUR, BILANZBRANCHENBILD 2018/19

Anlagevermögen	67,4	Eigenkapital	37,4
		Sozialkapital	2,8
Umlaufvermögen	31,8	Fremdkapital	59,3
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,9	Passive Rechnungsabgrenzung	0,5
Gesamtvermögen	100,0	Gesamtkapital	100,0

Gegenüber der Vorperiode ist auf der Aktiv-Seite das Anlagevermögen gesunken und das Umlaufvermögen gestiegen. Das Eigenkapital hat sich vermindert und im Gegenzug ist das Fremdkapital gestiegen. Auf der Passivseite ist der Anteil des Sozialkapitals leicht gestiegen.

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2018/19 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus. Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 29,9% fast. Mit Bankverbindlichkeiten von 30,1% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen etwas mehr als die ergebnisstarken Betriebe durch Bankkredite.

Differenziert nach KMU-Größenklassen fallen hinsichtlich der Vermögens- und Kapitalstruktur folgende Entwicklungen auf:

- Mit zunehmender Betriebsgröße steigt die Anlagenintensität und der Anteil des Umlaufvermögens sinkt.
- Die Kleinst- und Kleinbetriebe weisen die niedrigste Anlagenintensität und den höchsten Anteil des Umlaufvermögens auf.
- Das Anlagevermögen ist bei den Mittelbetrieben am höchsten.
- Der Anteil der liquiden Mittel und insbesondere der Kundenforderungen ist bei den Kleinstbetrieben vergleichsweise hoch.
- Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Die Kleinstbetriebe erreichen den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% im Durchschnitt nicht.
- Der Anteil des Sozialkapitals steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Die finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Mit einem Anteil von 42,1% des Gesamtkapitals nehmen die Kleinstbetriebe das meiste kurzfristige Fremdkapital in Anspruch

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Der Erfolg in der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich durch die Saldierung aller Aufwendungen und Erträge in der Abrechnungsperiode.

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2018/19 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 15,6% der Betriebsleistung, während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -5,9% hinnehmen mussten. Nach Größenklassen betrachtet, zeigt sich, dass durchwegs ein positives Ergebnis vor Finanzerfolg (Betriebserfolg) erreicht wurde. Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich ein Rückgang des Betriebserfolgs. Lediglich die Mittelbetriebe verzeichnen eine Verbesserung hinsichtlich ihres Betriebserfolgs.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2018/19

Materialaufwand	45,48	Umsatzerlöse	100,12
Personalkosten	23,81	Bestandsveränderungen	0,14
Sonstige Aufwendungen	29,84	Sonstige Erlöse	3,79
Finanzierungskosten	1,12	Finanzerträge	0,42
Gewinn	3,96	Erlösschmälerungen	-0,26
Summe Aufwendungen	104,21	Summe Erträge	104,21

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2017/18 durchschnittlich einen Wert von 1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

$$\text{Kapitalumschlag} = \frac{\text{Betriebsleistung}}{\text{Gesamtkapital}}$$

Die Kleinstbetriebe erzielten den höchsten Kapitalumschlag von 1,9 und schafften sich damit die Möglichkeit, mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen zu erwirtschaften. Der damit verbundene rasche Kapitalrückfluss wirkt sich zudem günstig auf die Liquidität des Betriebes aus.

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,4) und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den höchsten (2,8) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen und deren Kapitalbindungsdauer zurückzuführen.

Eine Verbesserung des Kapitalumschlages kann einerseits durch den Abbau nicht betriebsnotwendigen Vermögens und andererseits durch eine Steigerung der Betriebsleistung (Verbesserung der Auslastung, Überprüfung der Kalkulation und Preispolitik) herbeigeführt werden.

$$\text{Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis)} = \frac{\text{Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Die Umsatzrentabilität nach Finanzergebnis gibt Auskunft über die Ertragskraft der Unternehmen.

Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2018/19 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 4,0%. D. h., dass auf Basis des Ergebnisses vor Steuern nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 4,0% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis vor Steuern von 15,6% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -5,9% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen markanten Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragschwachen Unternehmen.

Betrachtet nach Größenklassen konnten alle Gruppen im Durchschnitt die Gewinnzone erreichen, wobei die Umsatzrentabilität mit zunehmender Betriebsgröße stieg.

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2018/19 alle Branchen, bis auf die Autobusunternehmen (-0,2%), im Durchschnitt eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Seilbahnen und Schienenbahnen erwirtschafteten mit durchschnittlich 11,3% bzw. 6,0% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass unabhängig von der Unternehmensgröße alle Unternehmen im Durchschnitt in der Gewinnzone sind. Die höchste Umsatzrentabilität in Höhe von 5,1% weisen die Unternehmen der Umsatzklasse zwischen € 7 bis € 50 Millionen auf.

71% der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2018/19 die Gewinnzone, 29% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 12% der Unternehmen geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5% wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen ab.

$$\text{Gesamtkapitalrentabilität (ROI)} = \frac{\text{Betriebserfolg} + \text{Zinserträge}}{\text{Betriebsleistung}} \times \text{Kapitalumschlag} \times 100$$

Die Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten (auch: Return on Investment ROI) gibt an, ob der Einsatz des Fremdkapitals sinnvoll war. Der Richtwert hinsichtlich des Wertes der Gesamtkapitalrentabilität ist der vergleichbare Zinssatz für das Fremdkapital.

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2018/19 eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,6%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 10,0%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,2%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 2018/19 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit rd. 10,1% auf. Beförderungsgewerbe mit Seilbahnen, Schienenbahnen, Personenkraftwagen, sowie Autobusunternehmen erzielten jeweils einen zum Teil weit unterdurchschnittlichen ROI.

$$\text{Korr. Cash flow (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{korr. Cash flow}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Mit der Kennzahl „Cash flow“ wird die Innenfinanzierungskraft eines Unternehmens dargestellt. Dieser Betrag steht für Investitionen, Schuldentilgung bzw. Gewinnentnahme zur Verfügung. Um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen, wird diese Kennzahl vor etwaigen Ertragsteuern ermittelt. Somit stellt die Bezahlung der Ertragsteuer auch eine Form der Cash flow Verwendung dar. Vom korrigierten Cash flow wird dann gesprochen, wenn (bei Einzelunternehmungen bzw. Personengesellschaften) ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt berücksichtigt wird, um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen.

Der durchschnittliche Cash Flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2018/19 10,7%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 27,4% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 3,1%.

Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittelbetriebe aus. Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 32,3% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den niedrigsten Cash Flow (4,4%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungsniveau.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe war bei jenen zwischen € 7 bis € 50 Millionen Umsatz am höchsten, gefolgt von Unternehmen der kleinsten Umsatzgrößenklasse bis € 300.000,-. Die anderen Betriebsgrößen wiesen ein durchschnittliches Niveau auf. Am geringsten war der Cash Flow bei Unternehmen zwischen € 50 und € 150 Millionen Umsatz.

7.5. KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

Die Sachanlagenintensität lässt Rückschlüsse auf die Kapitalintensität zu⁷.

$$\text{Sachanlagenintensität} = \frac{\text{Sachanlagevermögen}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Im Durchschnitt wiesen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von rd. 60,7% auf. Das heißt, es entfallen rd. 60,7% des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen.

Leasingfinanzierte Betriebe halten Teile des Anlagevermögens im Gegensatz zu kreditfinanzierten Unternehmen nicht im Betriebsvermögen, wodurch die Anlagenintensität deutlich niedriger ist.

Die Seilbahnen hatten wie im Vorjahr die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 80%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 23% auf.

$$\text{Investitionen (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Die folgende Kennzahl dient zur Beurteilung des Investitionsvolumens. Nachdem Investitionen das Potenzial für zukünftige Leistungserstellung schaffen, gibt die Kennzahl - besonders im Zeitvergleich - Aufschluss über Wachstumsbestrebungen.

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investierten 2018/19 durchschnittlich 10,1% der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2018/19 wies wie im Vorjahr die Branche Seilbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen die Fachgruppen Spediteure und Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen auf.

Unterschiede können sich bei dieser Kennzahl auf Grund des ungleichmäßig verteilten Investitionsvolumens im Zeitablauf, unterschiedlicher Reinvestitionsphasen der einzelnen Unternehmen sowie bilanz- und steuerpolitischer Einflüsse auf die Abschreibungen ergeben.

Im Jahr 2018/19 tätigten insgesamt 89 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 53% der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 12% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10% der Betriebsleistung und bei 12% der Betriebe lag die Investitionsquote bei über 20% der Betriebsleistung.

$$\text{Investitionsdeckung} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Abschreibungen (inkl. geringwertige Wirtschaftsgüter)}} \times 100$$

Die Investitionsdeckung gibt an, ob die Investitionen ins Anlagevermögen ausreichen, um die gegebene Kapazität aufrecht zu erhalten. Damit dies der Fall ist, müssen die Investitionen zumindest gleich groß sein wie die Abschreibungen (Investitionsdeckung \geq 100). Da Investitionen schubweise bzw. unregelmäßig anfallen, müssen Schwankungen im Zeitablauf oder Werte unter 100 % vorsichtig interpretiert werden. Eine niedrige Kennzahl muss kein ungünstiges Ergebnis bedeuten, oder umgekehrt, da eine geringere Investitionsdeckung auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein kann - d.h. dass trotz gleichbleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind.

Sollten Investitionen leasingfinanziert werden, wird dies in dieser Kennzahl nicht berücksichtigt (weder bei den Investitionen noch bei den Abschreibungen).

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2018/19 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 165,6% auf.

Die Investitionsdeckung stieg außer bei Kleinbetrieben und erfolgsschwachen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr an. Die Mittelbetriebe weisen im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich höhere Investitionsdeckung auf.

7.6. KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen⁸.

$$\text{Eigenkapitalquote} = \frac{\text{Eigenkapital}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2018/19 im Durchschnitt bei 37,4% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 47% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Auch die ergebnisschwachen Betriebe erreichten mit rd. 30% gerade den betriebswirtschaftlichen Richtwert.

Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 25,6%, besteht Aufholbedarf.

Im Branchenvergleich hatten die Schienenbahnen die höchste Eigenkapitalquote. Die durchschnittliche niedrigste Eigenkapitalquote wiesen die Fahrschulen auf.

Über drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2018/19 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 41% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 21% der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

$$\text{Bankverschuldung (in \% des Gesamtkapitals)} = \frac{\text{Summe Bankverbindlichkeiten}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Die Bankverschuldung (in % des Gesamtkapitals) drückt das Ausmaß der Bankverschuldung (die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung) aus, unabhängig von der Fristigkeit der Bankverbindlichkeiten; d. h. sowohl kurzfristige (z. B. Kontokorrentkredit) wie auch langfristige Bankverbindlichkeiten (z. B. Darlehen) sind hier berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind Eventualverbindlichkeiten (z. B. Leasingfinanzierung bzw. Bankgarantierahmen).

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2018/19 28,3% und entsprach somit dem Vorjahresniveau. Die Bankverschuldung lag mit 28,7% bei den ergebnisstarken Betrieben knapp über dem Durchschnitt, während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 34% aus, bei Großbetrieben waren 16% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen sehr gering war, während Schienenbahnen 39,1% ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

⁸ Anmerkung: Liegt die Gesamtkapitalrentabilität über den Kosten des Fremdkapitals (Fremdkapitalzinssatz) so führt eine Erhöhung des Fremdkapitals zu einer Erhöhung der Eigenkapitalrendite (Leverage-Effekt).

$$\text{Anlagendeckung} = \frac{(\text{Eigenkapital} + \text{Sozialkapital} + \text{langfristiges Fremdkapital})}{\text{korrigiertes Anlagevermögen}} \times 100$$

Die Anlagendeckung gibt Auskunft über die Qualität der Finanzierung - unter dem Aspekt der Krisensicherheit und Unabhängigkeit ist sie dann optimal, wenn 100 % des Betriebsvermögens mit Eigenkapital finanziert sind.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht muss zur Minimierung der Krisenanfälligkeit aber jedenfalls das langfristig gebundene Vermögen mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital (= Eigenkapital plus langfristigem Fremdkapital) finanziert sein. Werte unter 100 % zeigen, dass fälschlicherweise Investitionen mit kurzfristigem Fremdkapital (Lieferantenkredit, Kontokorrentkredit, etc.) finanziert wurden.

Die Kleinst- und Kleinunternehmen verfügten im Bilanzjahr 2018/19 durchschnittlich über eine Anlagendeckung von über 100%. Sowohl im Gesamtdurchschnitt als auch bei den Mittel- und Großbetrieben lag die Anlagendeckung teils weit unter 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Mögliche Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme. Differenziert nach Branchen konnten 2018/19 im Großteil der Branchen des Verkehrs Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden (Anlagendeckung >100%). Bei den Seilbahnen, Autobusunternehmen, den Fahrschulen sowie dem Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen war dies im Durchschnitt nicht der Fall.

Branchen mit einem Durchschnitt von unter 100% Anlagendeckung sind - von der Fristigkeit her - nicht optimal finanziert. Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der Unternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Mehr als die Hälfte der österreichischen Verkehrsunternehmen verfügte im Bilanzjahr 2018/19 über eine Anlagendeckung von über 100%, 33% der Unternehmen hatten sogar eine Anlagendeckung von über 150%.

$$\text{Schuldentilgungsdauer in Jahren} = \frac{(\text{Fremdkapital} - \text{liquide Mittel})}{\text{korrigierter Cash flow aus Betriebstätigkeit}} \times 100$$

Durch die Gegenüberstellung der insgesamt vorhandenen Schulden (Fremdkapital) und des Cash flow, als Maß für die Ertragskraft, wird deutlich, wie viele Jahre es dauert, bis angesichts der aktuellen Ertragskraft alle Schulden vollständig zurückbezahlt sind. Die so ermittelte Schuldentilgungsdauer ist allerdings eine fiktive Größe, da in der Praxis der Cash flow nicht ausschließlich zur Tilgung des Fremdkapitals verwendet werden kann. Privatentnahmen und Eigenmittelanteile bei Investitionen werden ebenfalls aus dem Cash flow finanziert.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Schuldentilgungsdauer jedenfalls weniger als 7 Jahre betragen.

Unter den Voraussetzungen gleichbleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash Flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4,3 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 24,4 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in 2,7 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schienenbahnen im Bilanzjahr 2018/19 mit 1,5 Jahren die mit Abstand niedrigste Schuldentilgungsdauer aufwiesen - unter der Prämisse der gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung.

13% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2018/19 eine negative Schuldentilgungsdauer aus - das bedeutet, dass diese Unternehmen einen negativen Cash Flow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden konnte.

Eine Schuldentilgungsdauer von bis zu 10 Jahren hatten 69% der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

8% der Betriebe wiesen mit einer Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Fremdkapitalgebern auf. Dies führt in weiterer Folge zu einer Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten.

7.7. PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

Die Bruttoproduktivität zeigt die Effizienz des Personaleinsatzes (wie viel Betriebsleistung je Euro Personalkosten erwirtschaftet wird).

$$\text{Bruttoproduktivität} = \frac{\text{Betriebsleistung}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft wurden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,20 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2018/19 eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,50.

Es zeigt sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Im Branchenvergleich erzielten die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 8,40 die höchste Bruttoproduktivität, während Autobusunternehmen nur € 2,00 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

$$\text{Nettoproduktivität} = \frac{\text{Rohertrag}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

Bei der Kennzahl Nettoproduktivität wird der Rohertrag den Personalkosten gegenübergestellt. Dies verhindert, dass unterschiedliche Leistungsschwerpunkte die Beurteilung der Produktivität verzerren.

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2018/19 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,30 erzielt wurde.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von € 2,90 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von € 1,60.

Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität ebenso wie die Bruttoproduktivität ab. Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen einen überdurchschnittlich hohen Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Autobusunternehmen und die Fahrschulen mit einer Nettoproduktivität von € 1,70 bzw. € 1,80 aus.

Zur Erhöhung der Nettoproduktivität müssen entweder bei stabilem Rohertrag die Personalkosten reduziert oder ohne Ausweitung der personellen Kapazität der Rohertrag erhöht werden. Die Erhöhung des Rohertrages gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung oder Reduzierung der Materialkosten.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

Bundessparte Transport und Verkehr
Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
T 0590900-3244
F 0590900-257
E bstv@wko.at
W <http://wko.at/bstv>

Corporate Design

Bundessparte Transport und Verkehr in der
Wirtschaftskammer Österreich

Hinweis

Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung
ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammern
Österreichs ist ausgeschlossen.

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKO

Herstellung

BMLV / Heeresdruckzentrum 1902422
Kaserne Arsenal, Kelsenstraße 4,
1030 Wien

Grafik, Design, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2021



AT/028/048



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens
Heeresdruckzentrum, UW-Nr. 943