



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**

DATEN UND FAKTEN

2023

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 40.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Personenbeförderung mit Pkw, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen 225.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch über 2.800 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs bei Waren im Wert von 195 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 den letzten Jahren haben die Unternehmen der Verkehrswirtschaft auch in schwierigen und sich ständig ändernden Situationen unter Beweis gestellt, dass sie Bevölkerung und Wirtschaft weiterhin zuverlässig und gut versorgen. Gleichzeitig sieht die Branche großen Herausforderungen entgegen wie etwa die Transformation zu einer dekarbonisierten Wirtschaft und insbesondere Kostensteigerungen. Diese sind teilweise durch die Inflation ausgelöst, teilweise auch hausgemacht wie zB neue Kostenkomponenten bei der Autobahn- und Schnellstraßenmaut oder die Bepreisung von CO₂. Daher ist es umso wichtiger, die Verkehrswirtschaft zu entlasten sowie stabile und planbare Rahmenbedingungen für die Zukunft zu setzen.

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

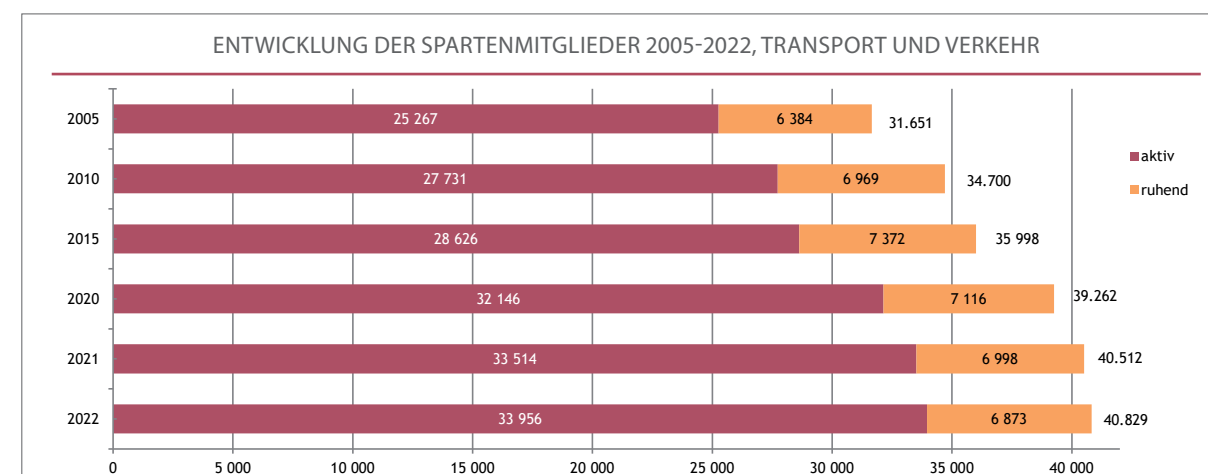
11 INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

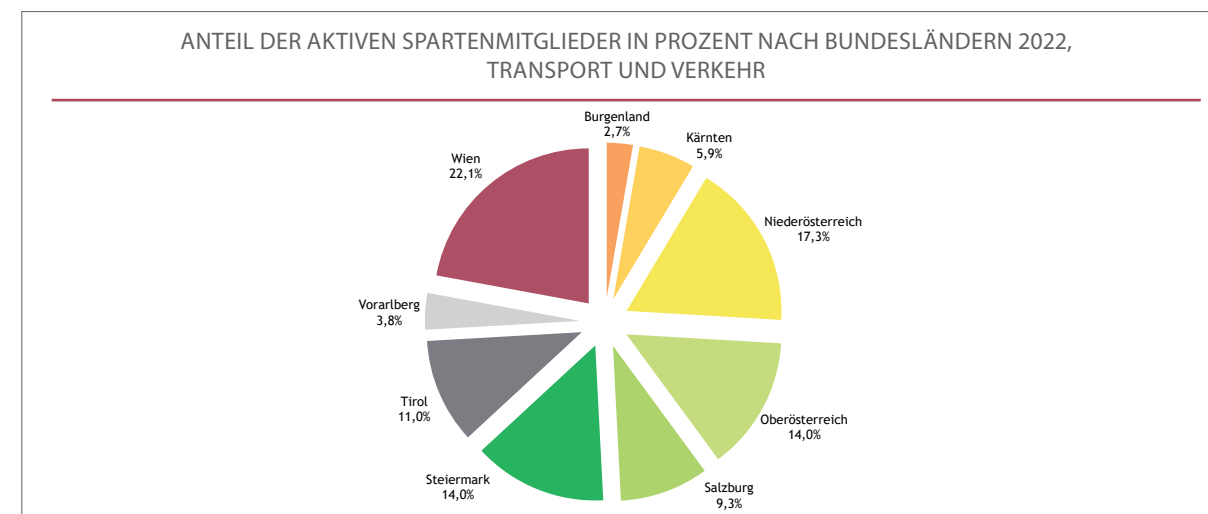
Ende 2022 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 40.829 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2022 den Wert 33.956, das sind 83,2% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 34,4%. Im selben Vergleichszeitraum melden 7,7% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2022 22,1% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,3% in Niederösterreich, 14,0% in der Steiermark und in Oberösterreich. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,7%.



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 2022 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 13.070 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 11.841 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2022 verzeichnen fast alle Fachverbände bis auf die Seilbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe Mitgliederzuwächse. Der größte Zuwachs findet mit 9,0% beim Fachverband den Schienenbahnen statt.

	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
Schienenbahnen	69	78	89	108	133	133	145
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen*	1 826	1 887	1 867	1 857	1 874	1 904	1 911
Seilbahnen	955	832	715	651	626	619	607
Spediture	1 219	1 350	1 501	1 589	1 788	1 840	1 868
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	10 102	10 451	11 157	11 474	11 841
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 316	10 991	12 445	13 089	13 070
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	904	939	965
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	4 049	4 969	6 314	6 732	6 841
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

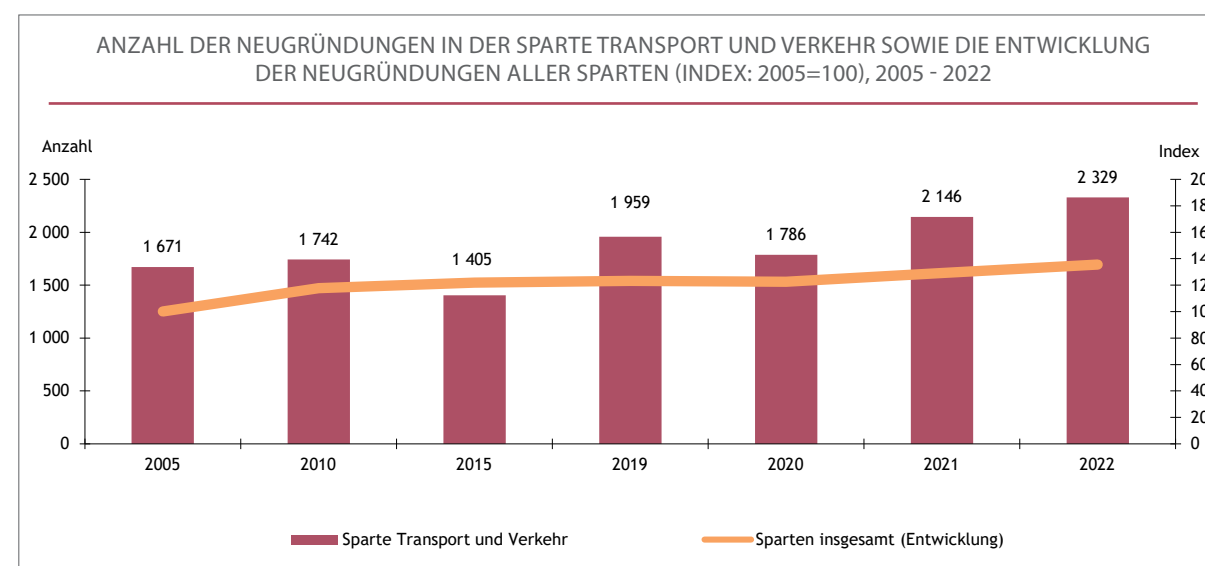
³ Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei 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.

1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2022 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2022 2.329 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 5,0% 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 2022 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr eine Zunahme an Neugründungen von 8,5% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet kommt es in diesem Zeitraum zu einer Zunahme von 5,0%.



* Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.296 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sind es 485 Neugründungen und im Beförderungsgewerbe mit Pkw 421. In fast allen Fachverbänden kommt es zu einem Anstieg der Gründungsintensität. Die Seilbahnen und die Spediture verzeichnen einen Gründungsrückgang.

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 2001-2022*, TRANSPORT UND VERKEHR

	2001	2005	2008	2010	2015	2020	2021	2022*
Schienenbahnen	1	4	1	1	4	3	8	10
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen	34	49	58	56	39	46	64	62
Seilbahnen	20	11	1	16	5		3	1
Spediteure	43	82	59	57	54	48	77	54
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	256	372	421
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	1 013	1 198	1 296
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	39	53	58
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	434	449	485
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 2022 und 31. Dezember 2022 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 133 Insolvenzen eröffnet und 90 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr reduziert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 3,6% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge erhöht sich um 15,8%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2023 BZW. 1.1.2022 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2023	per 1.1. 2022	per 1.1. 2023	per 1.1. 2022
Landverkehr insgesamt	133	138	90	78
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	37	62	31	40
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	42	65	32	41
Güterbeförderung im Straßenverkehr	91	73	58	37
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	14	17	5	6
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	7	9	2	4
Tankstellen	1	3	0	0
Fahrschulen	0	1	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

13 BESCHÄFTIGTE

14 LEHRLINGE

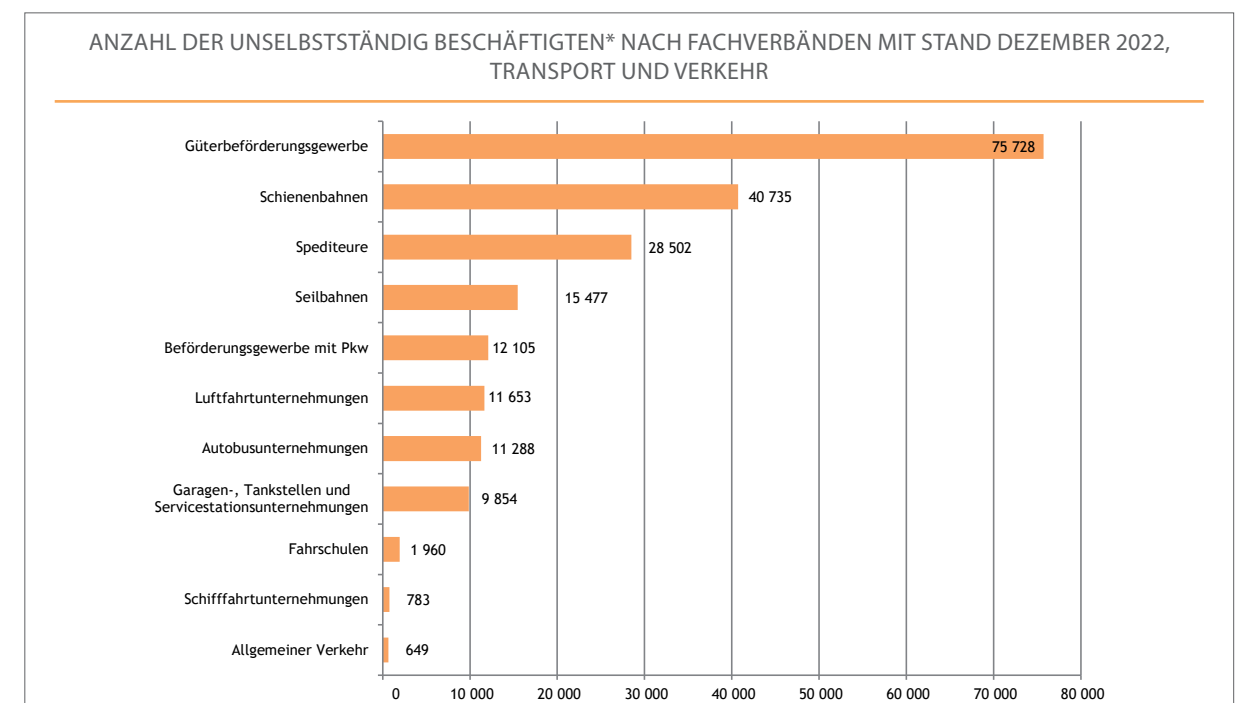
16 VORGEMERKTE ARBEITSLOSE

17 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2022 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 225.512 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 208.734 Arbeitnehmer:innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 75.728 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 40.735 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 weist der Allgemeine Verkehr auf.

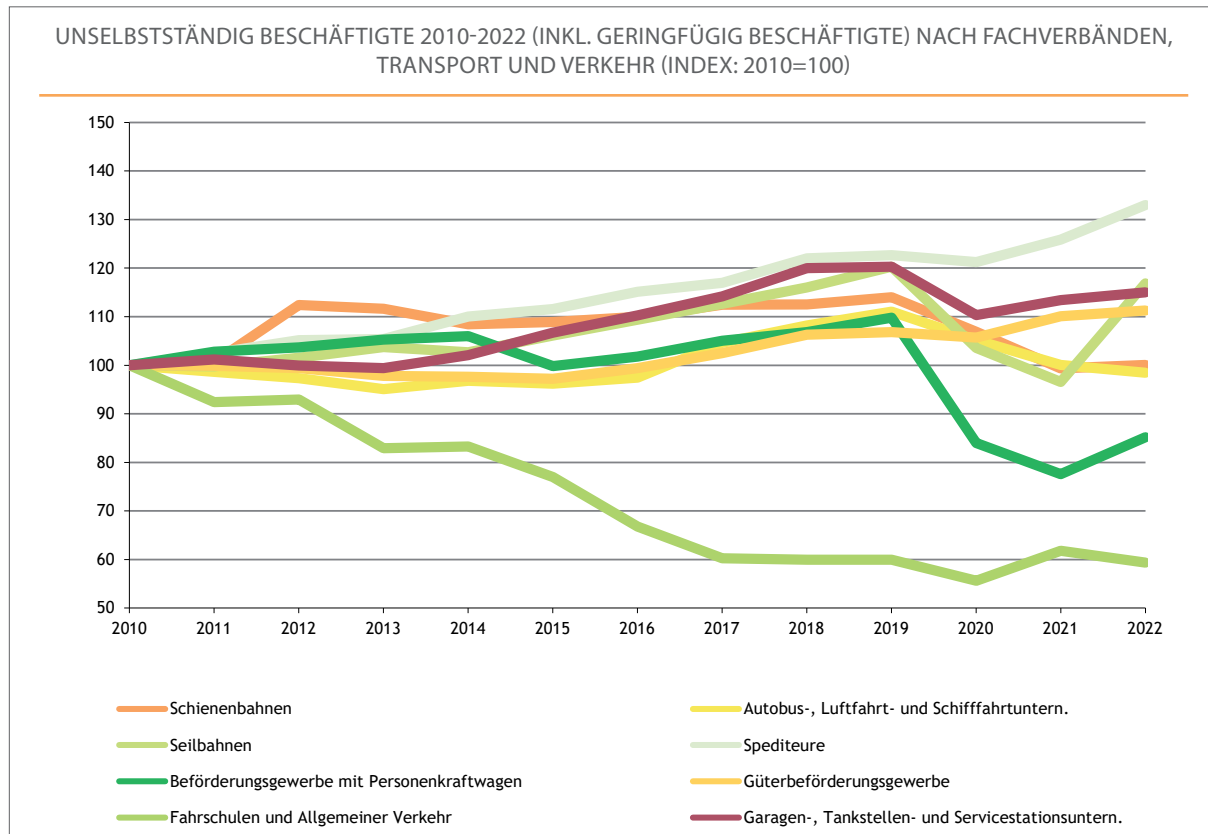


* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2010 bis 2022 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen, 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.

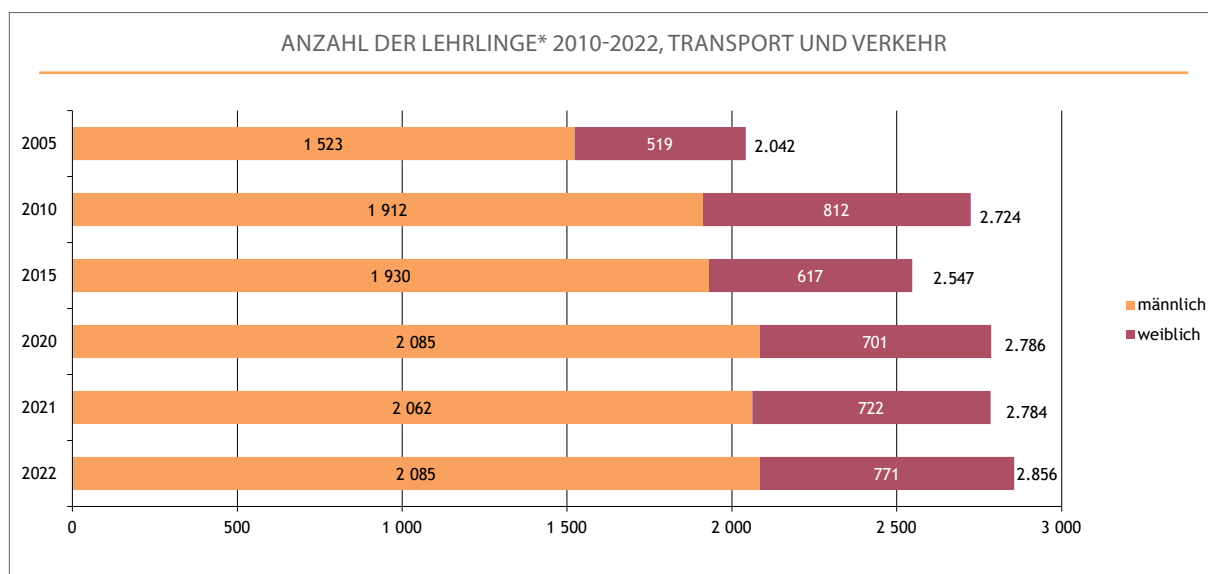
Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten. Im Jahr 2022 ist das Niveau der Beschäftigungsverhältnisse in fast allen Fachverbänden angestiegen. Bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen sowie den Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr gehen die Beschäftigtenzahlen im Vorjahresvergleich jedoch zurück.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

2.2. LEHRLINGE

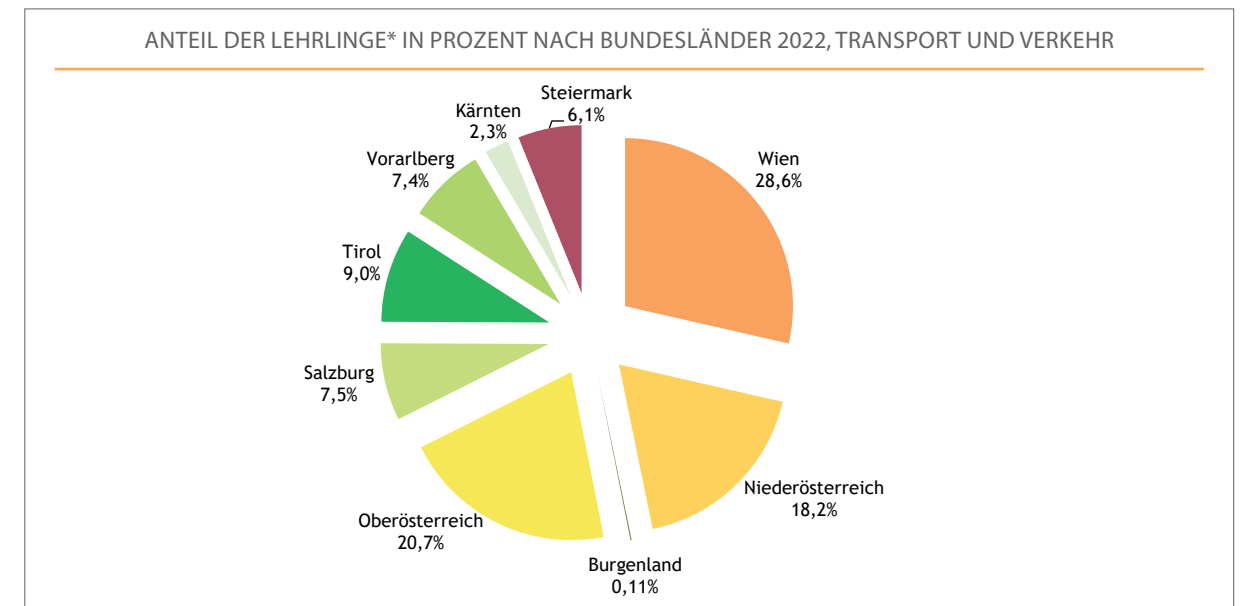
Im Jahr 2022 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.856 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 73,0% Burschen und 27,0% Mädchen. Zwischen 2005 und 2010 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, 2015 sinken sie leicht. Zwischen 2016 und 2019 kommt es wieder zu einer Zunahme, im vergangenen Jahr 2022 findet eine leichte Zunahme von 2,6% bei den Lehrlingszahlen statt.



* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2022 28,6% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.317 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2022.

ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2022, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
Schienenbahnen	1 221	985	1 280	1 297	1 356	1 354	1 317
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen**	103	64	64	53	27	32	56
Seilbahnen	4	12	109	115	191	187	193
Spediteure	651	705	918	877	1 025	1 029	1 092
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	18	18	21
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	145	139	154
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	29	15	38	28	6	10	8
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	18	15	15

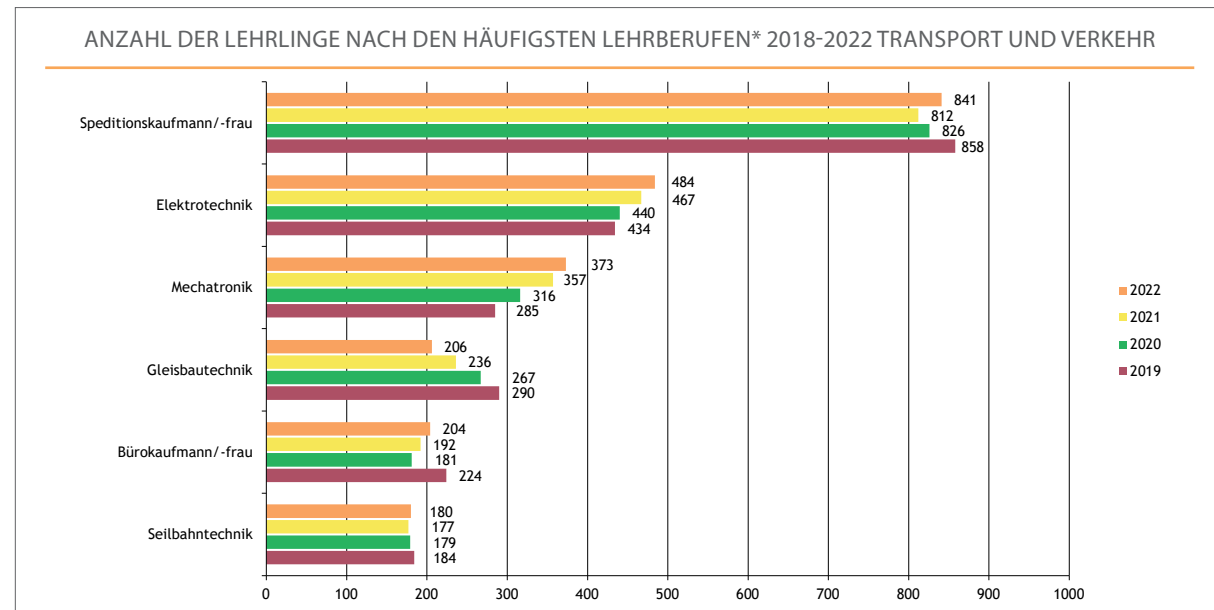
* Lehrlinge mit Einzellehren und Doppellehnen, ab 2009 inkl. Modulberufe

** 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

2022 werden im Vergleich zu 2021 bei fast allen Fachverbänden mehr Lehrlinge ausgebildet. Im Fachverband Schienenbahnen und den Fahrschulen und allgemeinen Verkehr kommt es zu einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr.

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren jener des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2022 zählt man 841 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst 484 Lehrlinge im Jahr 2022. Danach kommt der Lehrberuf Mechatronik mit 373 Lehrlingen.

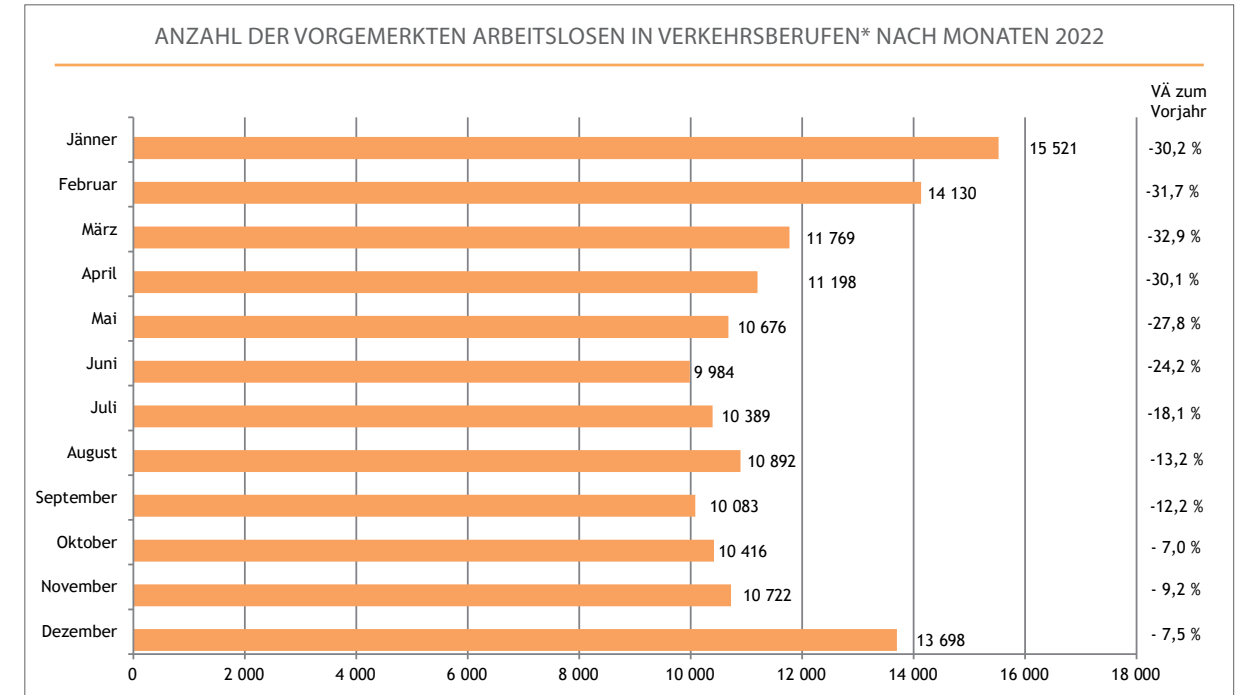


* Einfachlehren, Doppellehren und Modulberufe
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

Im Jahresdurchschnitt 2022 sind 11.623 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,4% aller Arbeitssuchenden und 22,1% weniger Arbeitslose als im Jahr 2021. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es bis auf Oktober, November und Dezember zu einem zweistelligen Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Die größte Abnahme der Arbeitslosenquote findet im Monat März im Ausmaß von 32,9% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt, während im Oktober der geringste Rückgang mit 7,0% zu verzeichnen ist.

Der starke Rückgang der Arbeitslosenzahlen steht auch in Verbindung mit einem wachsenden Arbeitskräftemangel im Verkehrsbereich: In Konjunkturbefragungen steigt der Anteil der Verkehrsunternehmen mit „Mangel an Arbeitskräften“ seit 2021 deutlich an.

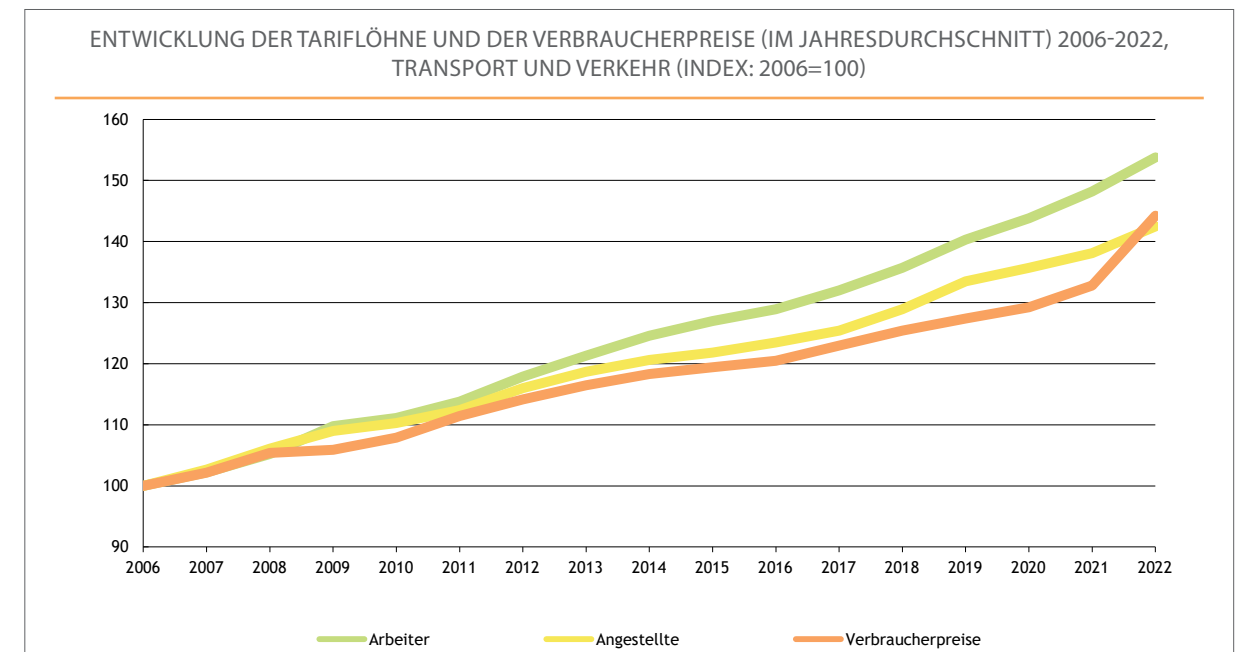


* Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

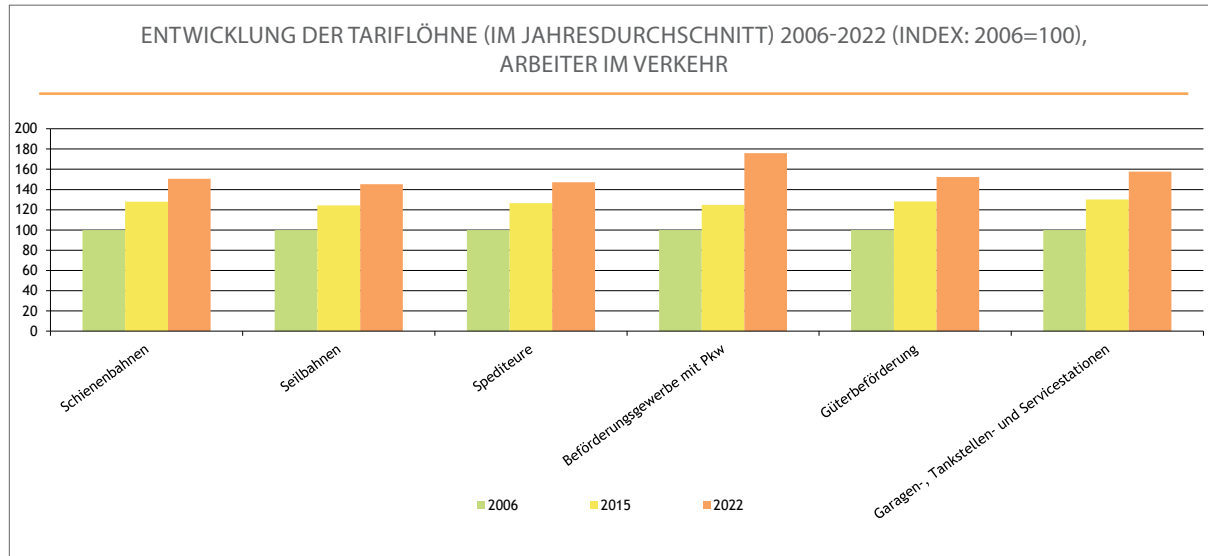
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter:innen und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 17 Jahren um 53,8% bzw. 42,5% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 44,2%. Die Veränderung zwischen 2021 und 2022 führt bei den Arbeiter:innen zu einer Erhöhung von 3,8% bzw. zu 3,2% bei den Angestellten.



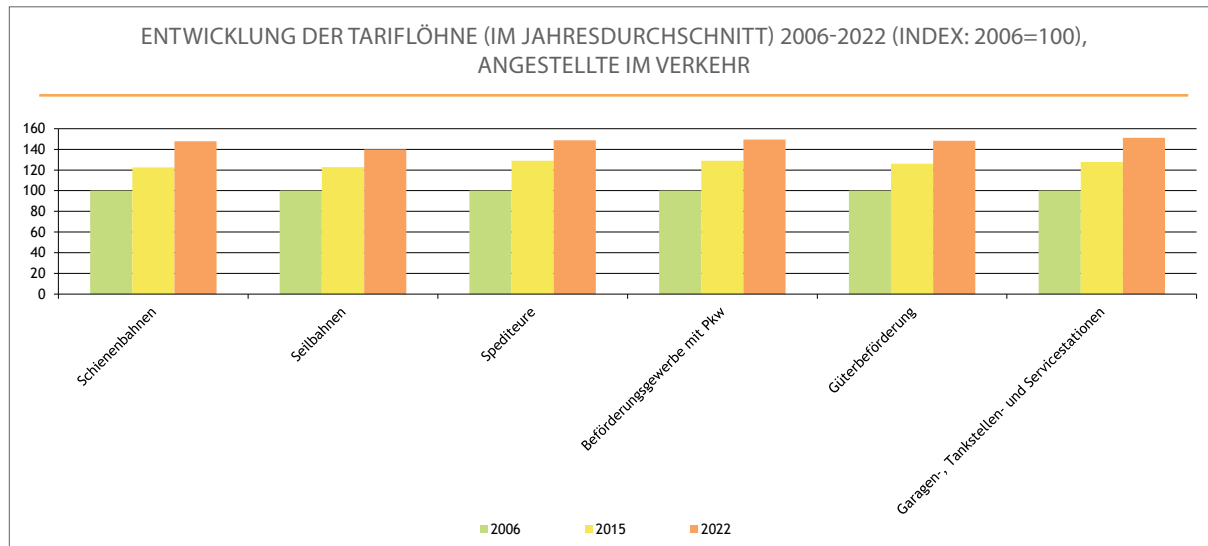
Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeiter:innen im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2022 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter:innen bei Beförderungsgewerben mit PKW sowie die Arbeiter:innen der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2022 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

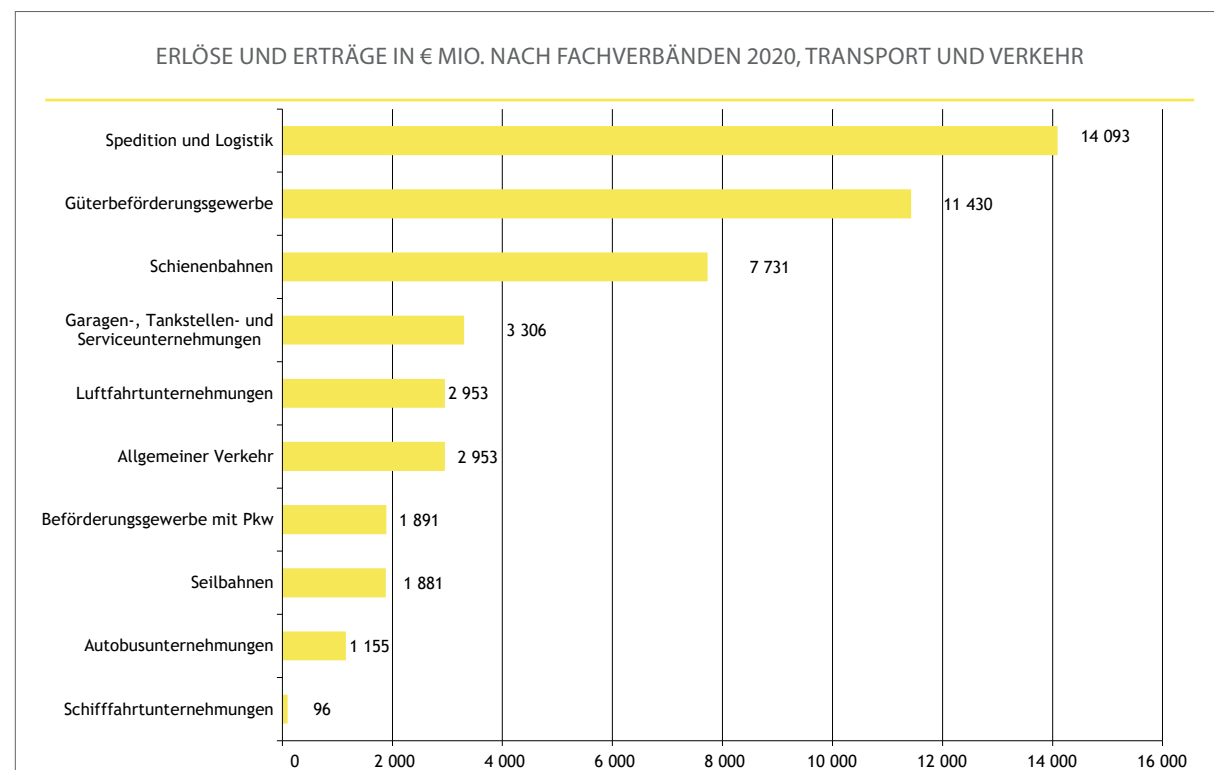
Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2020. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung 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 85% der unselbständig Beschäftigten bzw. 70% 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.

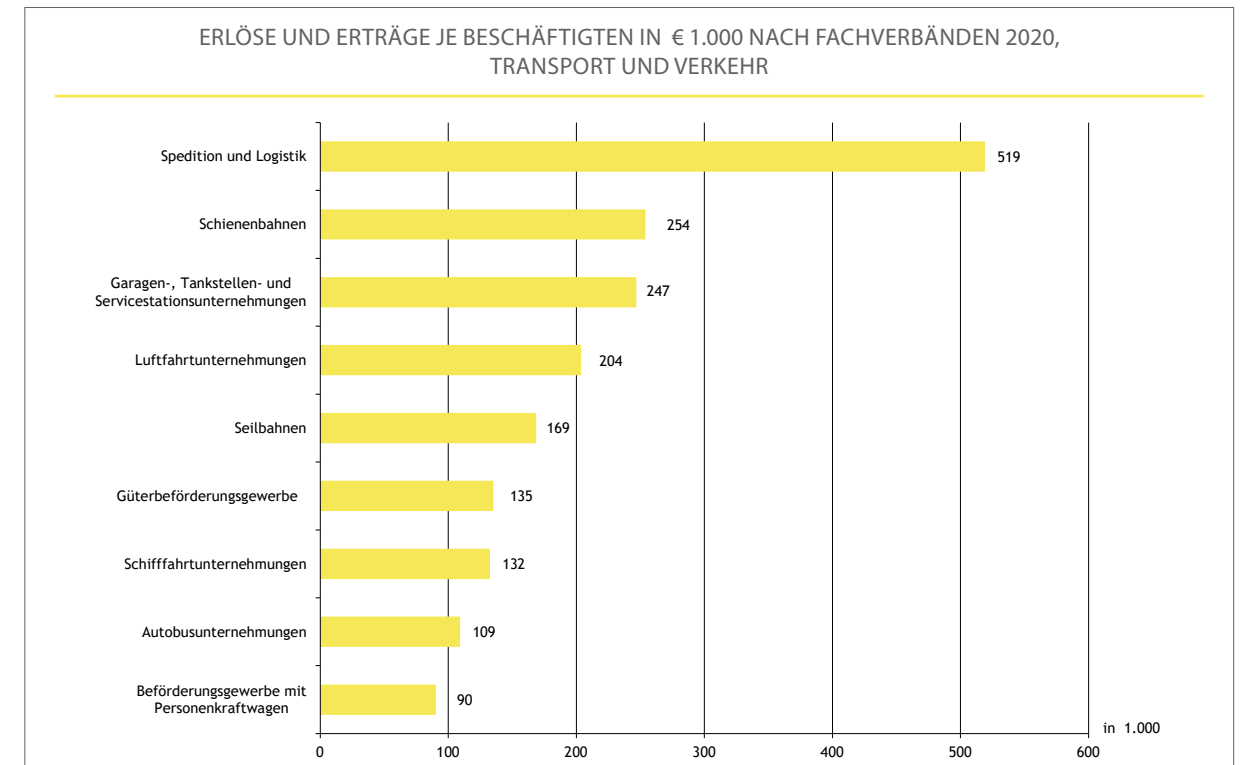
3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2020 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 47,5 Mrd., das sind 7,2% weniger als im Jahr davor. Die Spediteure erwirtschaften 2020 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit knapp € 14,1 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt ca. € 11,4 Mrd. und die Schienenbahnen mehr als € 7,7 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 € 519.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2020 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Schienenunternehmen mit € 254.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (€ 247.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 135.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen, ohne Allgemeiner Fachverband des Verkehrs
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

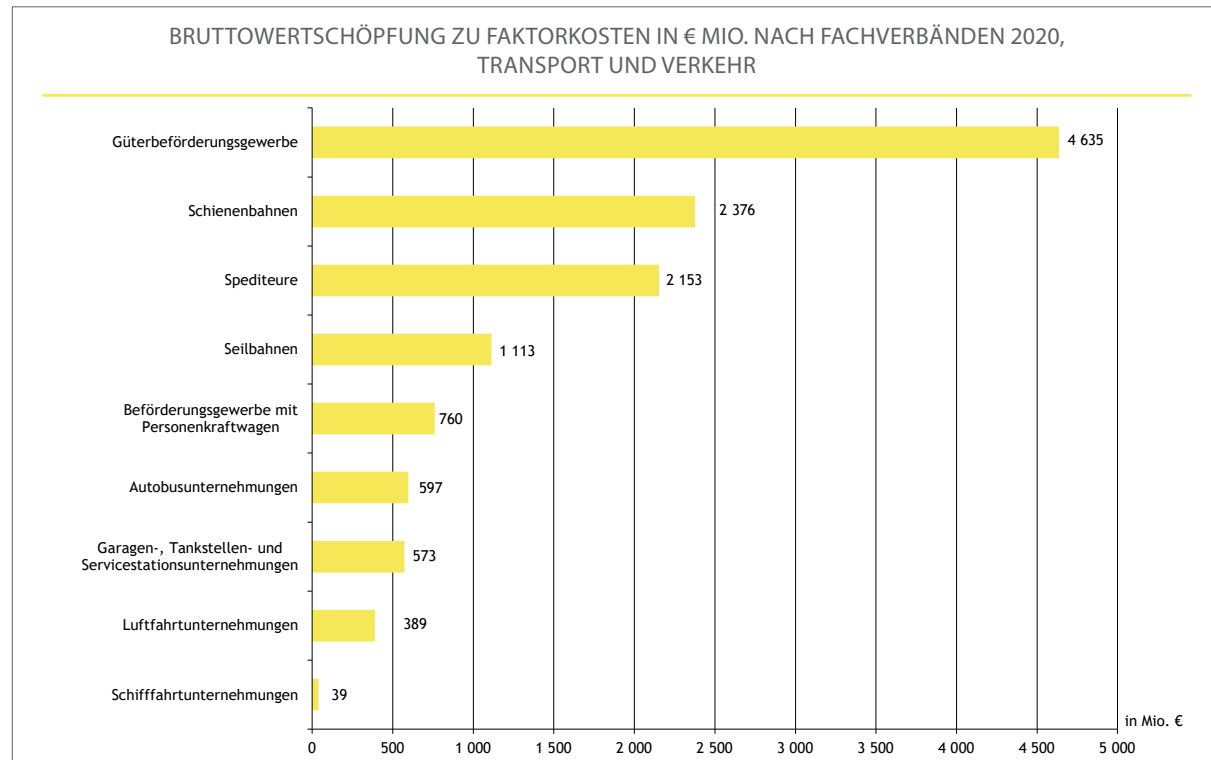
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2020 eine Wertschöpfung von € 13,9 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.

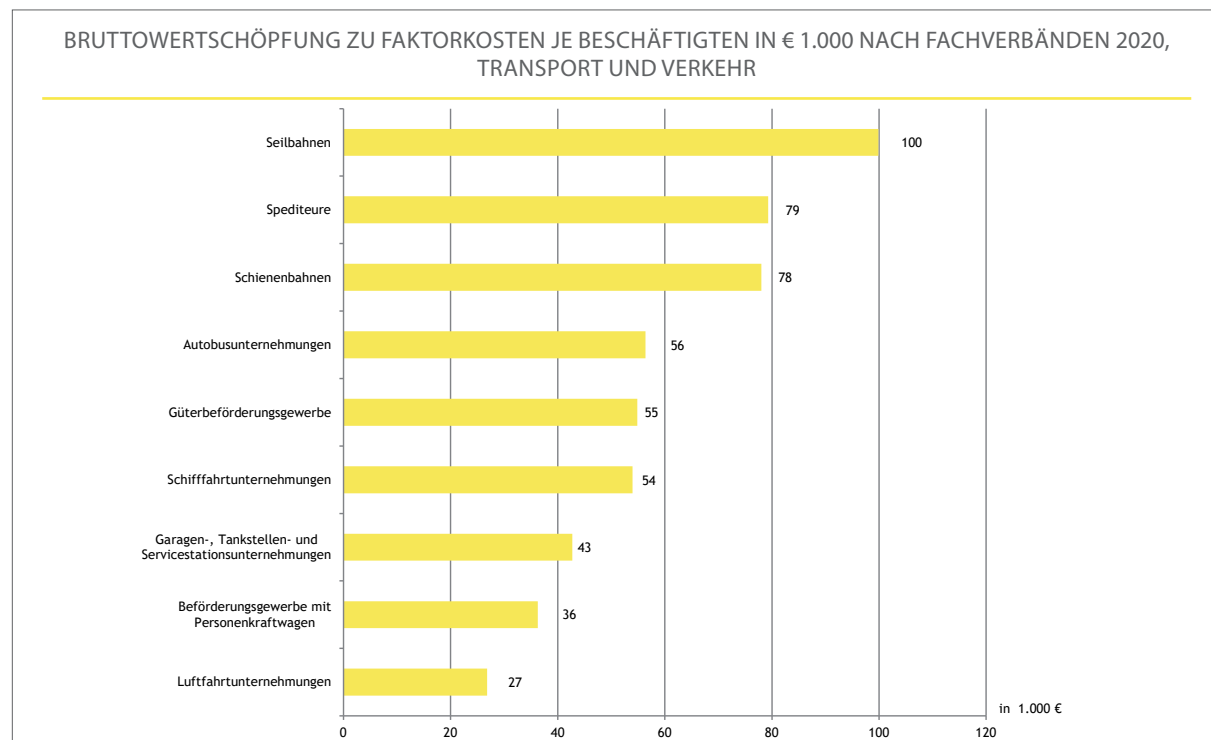
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2020 entfallen 33,3% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2020 bei den Schienenbahnen festzustellen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen, ohne Allgemeiner Fachverband des Verkehrs
 Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

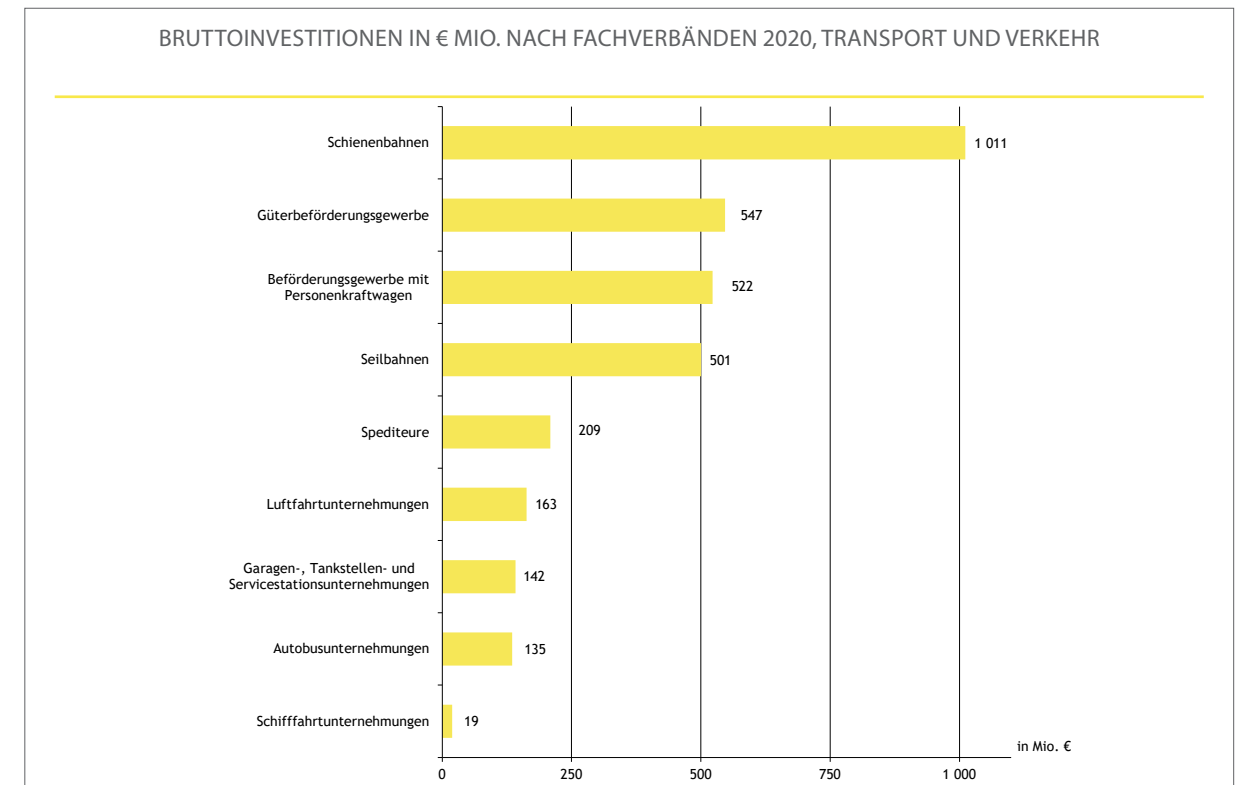
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen, gefolgt von den Spediteuren und den Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2020 auf. Die Schlusslichter bilden das Beförderungsgewerbe mit Pkw und die Luftfahrtunternehmen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen, ohne Allgemeiner Fachverband des Verkehrs
 Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

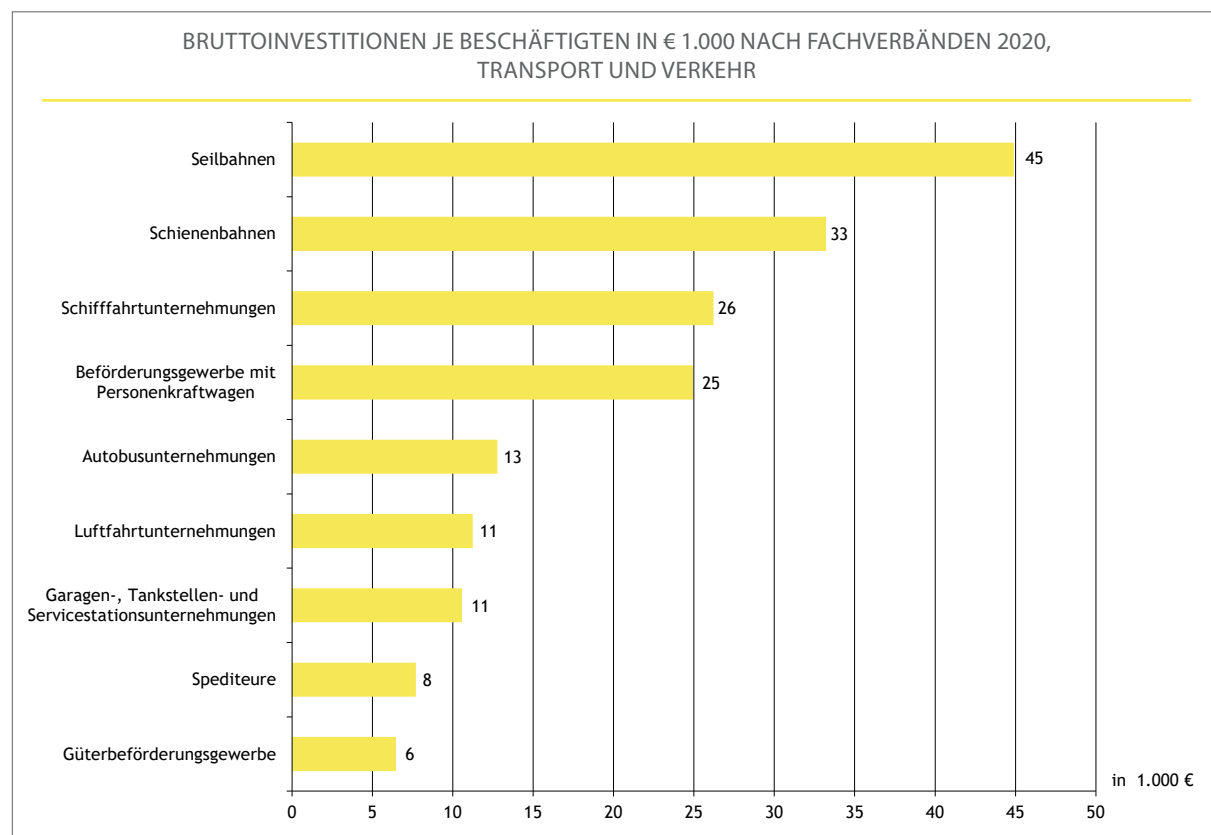
3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2020 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 3,8 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 1.011 Mio. zuzuschreiben. Das Güterbeförderungsgewerbe tätigt 2020 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 547 Mio. und das Beförderungsgewerbe mit Pkw € 522 Mio.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen, ohne Allgemeiner Fachverband des Verkehrs
 Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2020 die Seilbahnen mit € 45.000 und die Schienenbahnen mit € 33.000. Schlusslicht bilden die Güterbeförderer mit € 6.000.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen, ohne Allgemeiner Fachverband des Verkehrs
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 2022 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	2 242	1 587	656
Frachten	14 978	17 421	-2 443
Transporthilfsleistungen	2 202	888	1 314
Post- und Kurierdienste	1 191	485	707
Transportdienstleistungen insgesamt	20 613	20 380	232
davon Transportmedien			
Seetransport	943	2 521	-1 579
Lufttransport	3 062	2 458	603
Eisenbahntransport	1 460	1 536	-77
Straßentransport	11 901	12 025	-126
Transport per Binnenschifffahrt	105	254	-149
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	1 892	1 040	852

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2022 wurden insgesamt mehr als 20,6 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Internationalen Personentransport, Transporthilfsleistungen sowie Post- und Kurierdiensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei der Luftfahrt und den Rohrfernleitungen lagen 2022 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-27 bei den Transportdienstleistungen die wichtigste Region dar. Beim Außenhandelssaldo 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 2022 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU-27	CESEE	USA	BRICS	Global
Exporte	13 902	16 271	2 804	453	507	20 613
Importe	10 056	15 557	8 187	540	1 198	20 380
Saldo	3 844	713	-5 383	-87	-690	232

* 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.

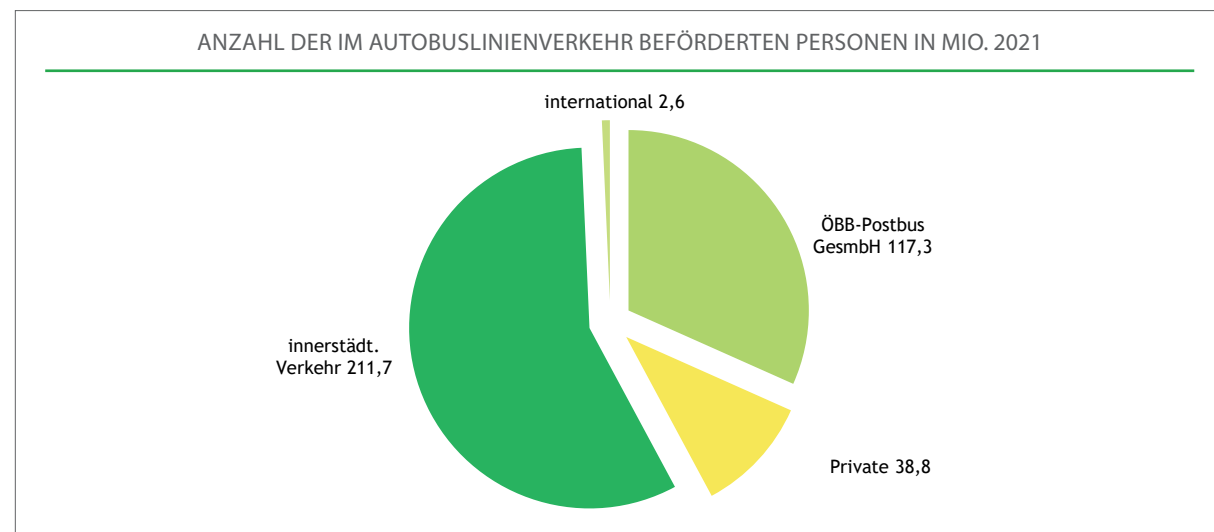
In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungszahlen im Jahr 2021 sind pandemiebedingt zurückgegangen. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen 2022 im Jahresvergleich wieder zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2022/2023 insgesamt 516,5 Mio. Personen befördert bzw. 49,5 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 2022	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2021)	370,4 Mio.
Schiene	295,2 Mio.
Luftfahrt	26,5 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,0 Mio.

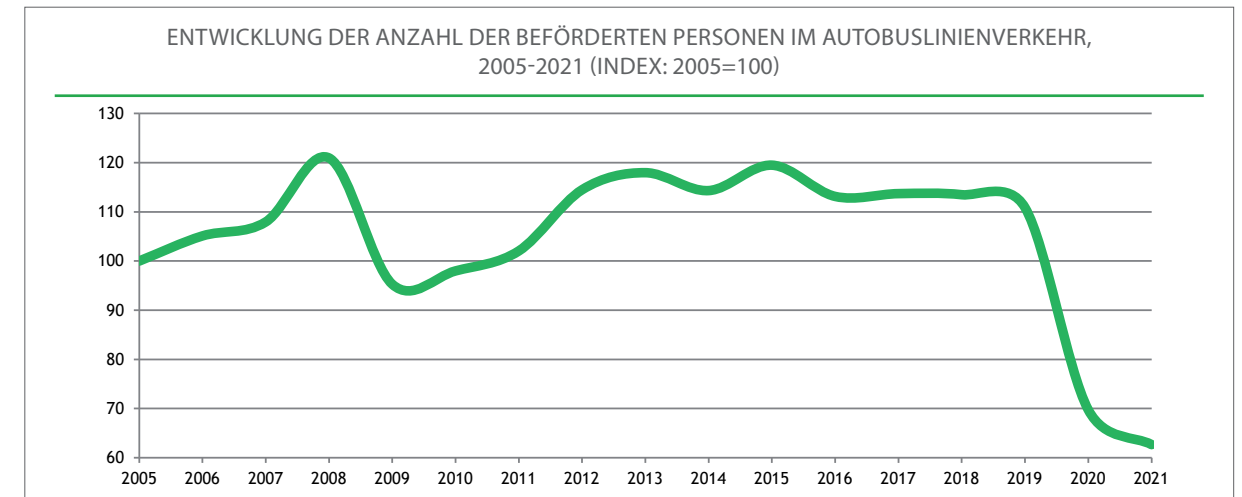
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2021 werden insgesamt 370,4 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 57,2%, auf die ÖBB-Postbusse 31,7% und auf private Anbieter 10,5%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 0,7% aus.



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

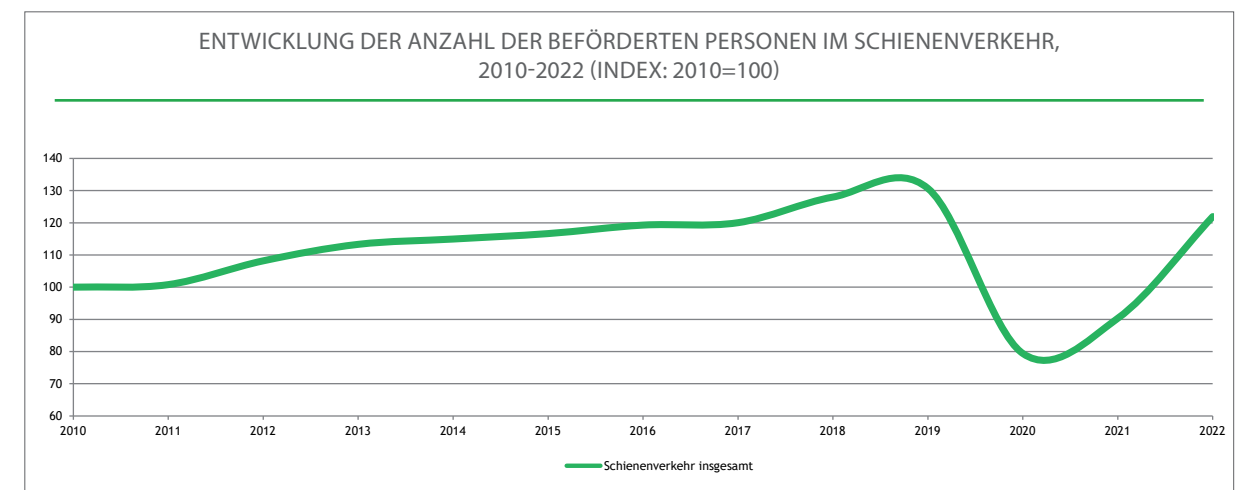
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2021 erfahren die Beförderungszahlen pandemiebedingt einen weiteren Rückgang von 10,1%.



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

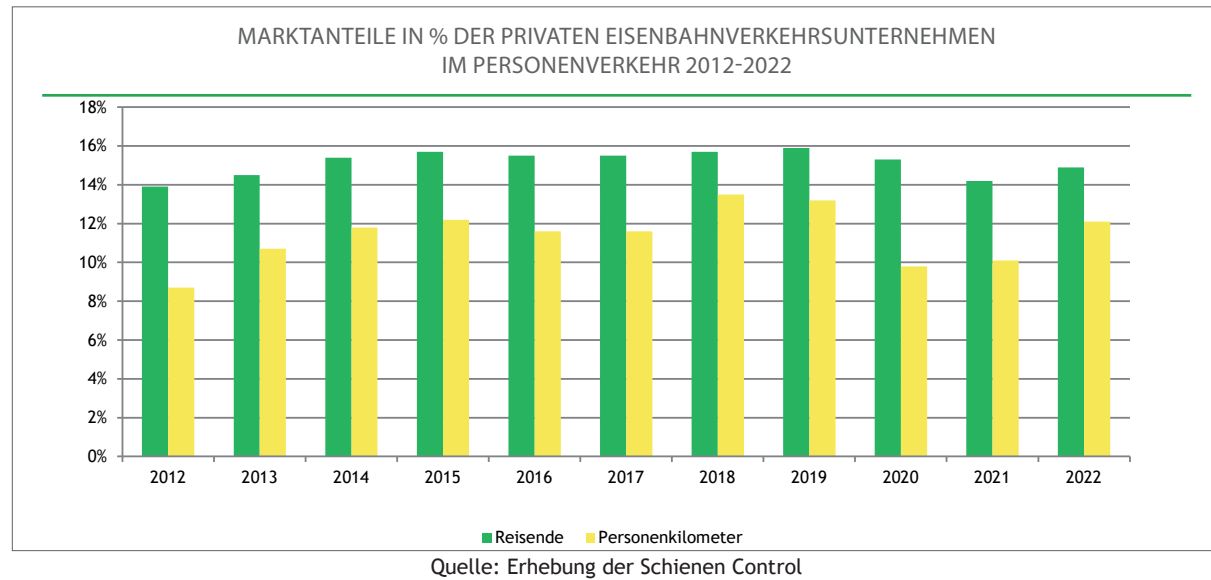
4.3. SCHIENE

Im Jahr 2022 werden im Schienenverkehr ca. 295,2 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Nach dem Rückgang im Jahr 2020 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Schienenverkehr wieder um 33,8%.

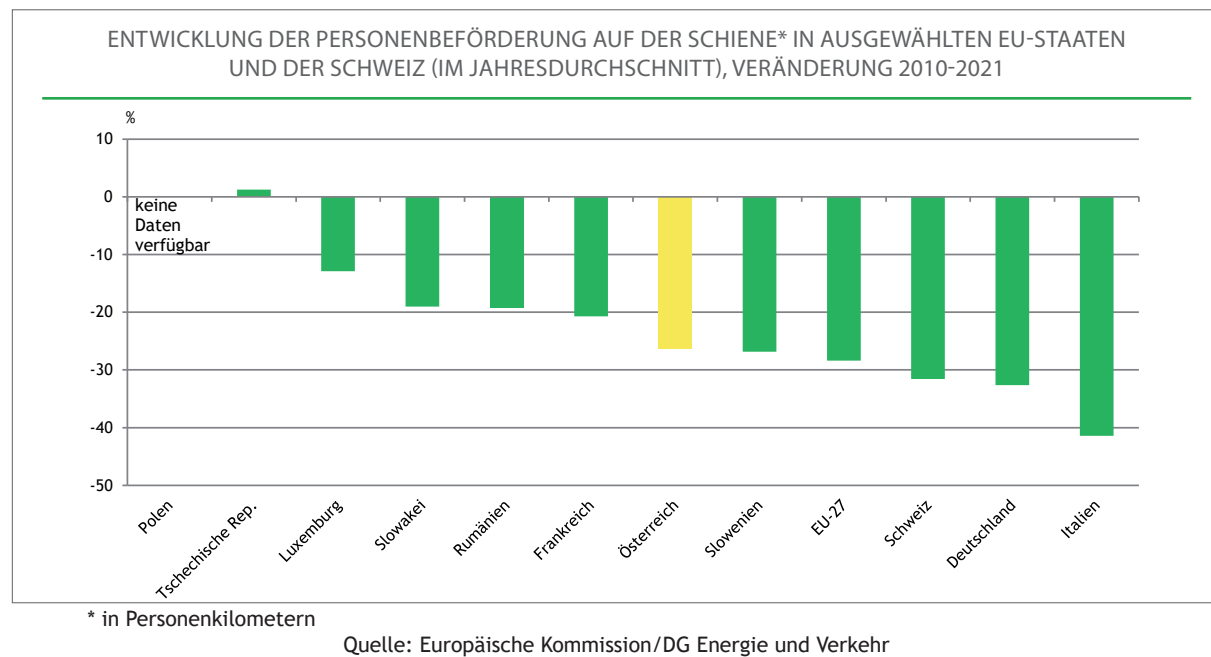


Quelle: Erhebung der Schienen-Control

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 2021 auf einen Wert von 14,2% zurück. Im Jahr 2022 erhöht sich der Marktanteil auf 14,9%, ebenso die Anzahl der Personenkilometer, die im Vergleich zum Vorjahr 2021 auf den Wert 13,7% steigt.

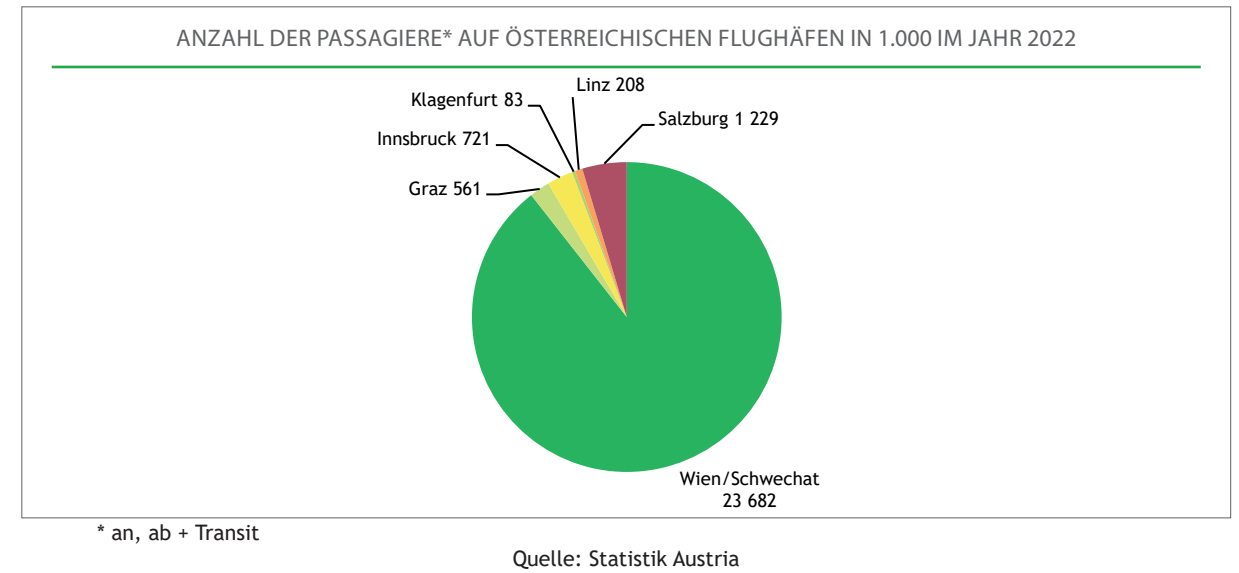


Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2011 bis 2021 durch die Corona-Krise um 28,4% abgenommen. In Österreich sinkt die Beförderung der Personen im kleineren Ausmaß (26,3%) als im EU-Durchschnitt. Große Rückgänge im Ausmaß von über 40% weist Italien auf, zwischen 30% und 32% nehmen die Beförderungen in der Schweiz und Deutschland ab. Zu einer leichten Erhöhung kommt es in der Tschechischen Republik im Ausmaß von 1,2%.

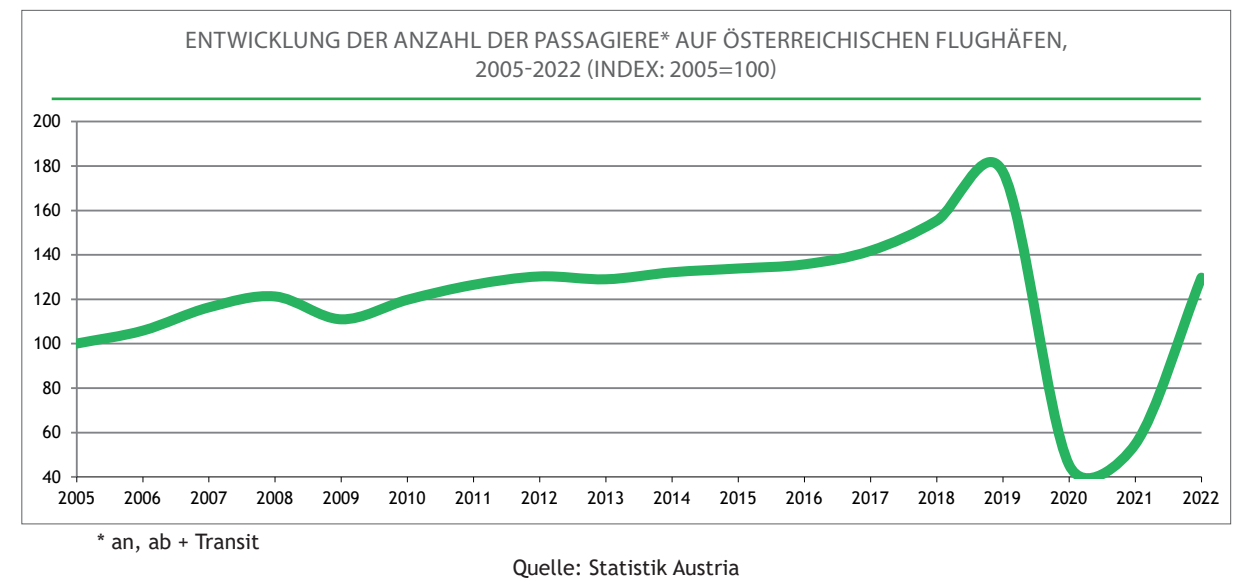


4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2022 auf den österreichischen Flughäfen über 26 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 89% auf den Flughafen Wien/Schwechat, 5% auf Salzburg und 2% auf Graz. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 5,8 Mio. im Jahr 2022 und stellt damit einen Anteil von 24,5% der Gesamtpassagiere in Wien dar.

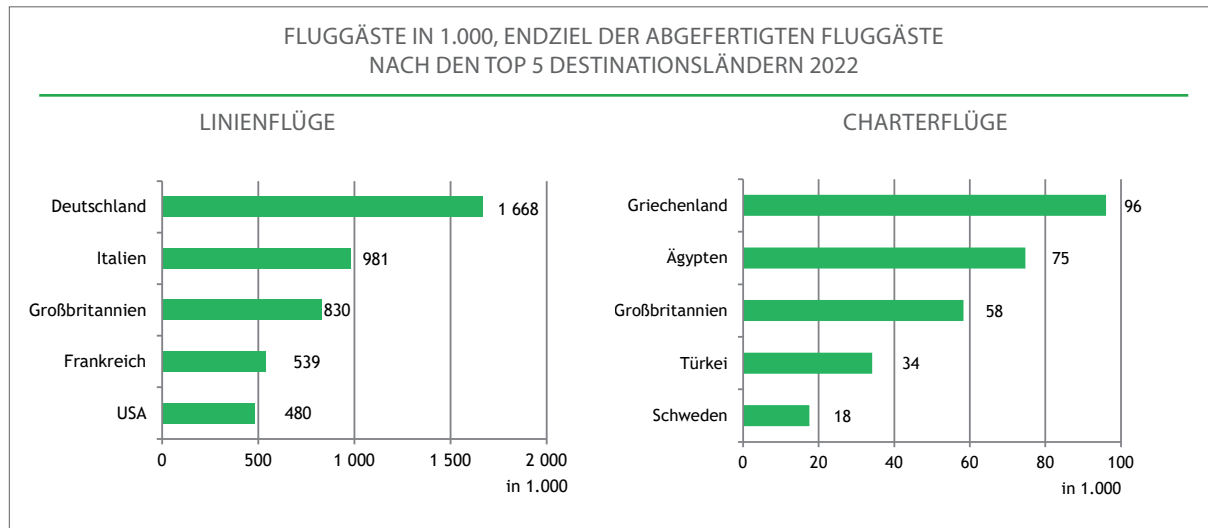


Im Zeitverlauf 2005 bis 2022 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf drei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009, 2013 und 2020 sinken die Passagierzahlen. 2022 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 137,4%. Die größte Zunahme verzeichnet der Flughafen Innsbruck mit einem Plus von 474,9%. Bei den anderen Flughäfen Wien, Graz, Klagenfurt, Linz und Salzburg kommt es ebenfalls zu einer dreistelligen Zunahme.



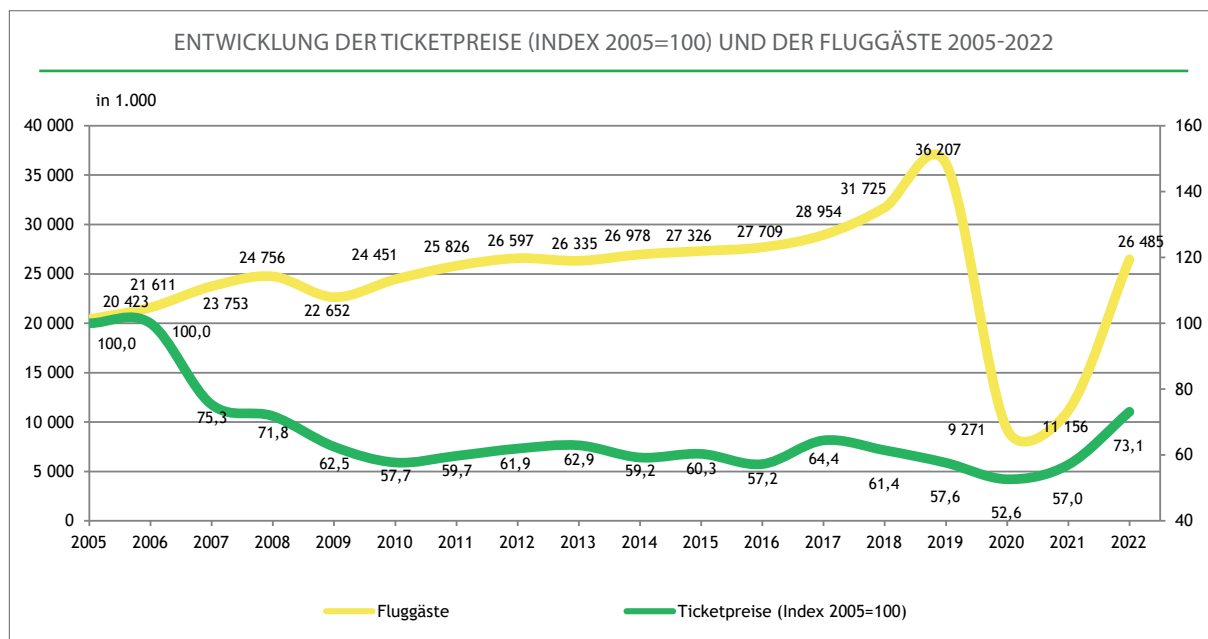
In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 1,6 Mio. Fluggästen im Jahr 2022 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Italien mit 0,98 Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2022 steigen alle Passagierzahlen.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Griechenland und Ägypten zusammen 60,8% der Fluggäste im Berichtsjahr 2022 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich steigt an. Die größte Zunahme verzeichnet Schweden, hier erhöhen sich die Flüge um das 17-fache. Bei allen Charterflügen kommt es im Vergleich zu 2021 zu einer Erhöhung um ein Vielfaches.



Quelle: Statistik Austria

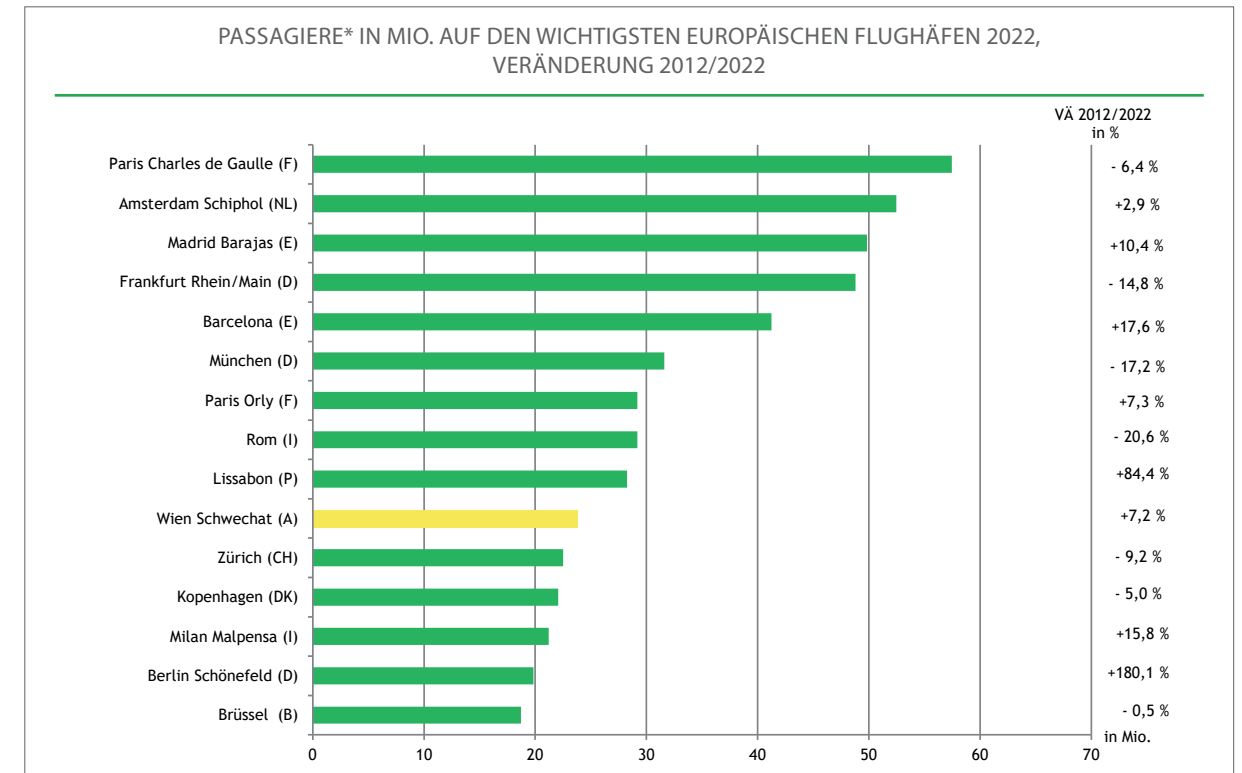
Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es generell mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Ab dem Jahr 2021 sieht dies anders aus: nach dem pandemiebedingten Absturz im Jahr 2020 steigen im Jahr 2022 die Passagierzahlen um 137,4% und die Ticketpreise um 28,2%.



Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen Paris Charles de Gaulle (2022: 57,5 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Amsterdam Schiphol werden 2022 52,5 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 23,8 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2012 bis 2022 ist das Passagieraufkommen pandemiebedingt an vielen verglichenen Flughäfen gesunken, wie beispielsweise bei Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main, Rom oder Brüssel. Im europäischen Vergleich verzeichnen einige Flughäfen Zunahmen im Passagieraufkommen, wie Amsterdam Schiphol, Barcelona, Lissabon, Wien Schwechat oder Berlin Schönfeld. Für den Flughafen London Heathrow sind ab dem Berichtsjahr 2020 keine Daten verfügbar.



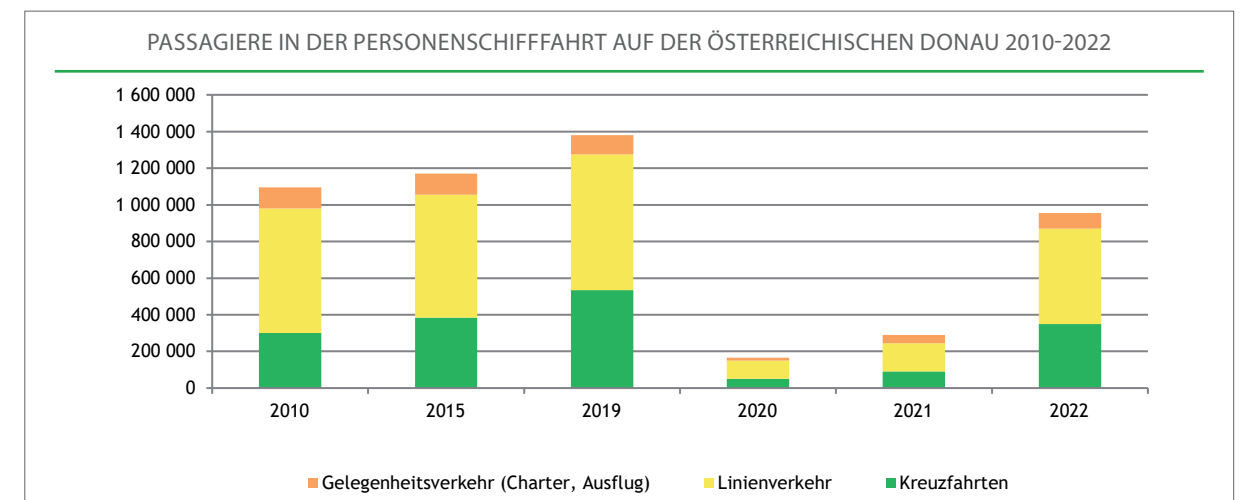
* an, ab + Transit

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.

2022 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau pandemiebedingt in Summe 955.000 Passagiere unterwegs (um 229,3% mehr als 2021). Den Großteil bilden die ca. 520.000 im Linienerverkehr beförderten Personen (im Vergleich zu 2021: +235,5,0%). Auf Kabinenschiffen werden rund 350.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+288,9%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 85.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was eine Zunahme von 88,9% bedeutet.



Quellen: via donau Jahresberichte

4.6. NAHVERKEHR

Österreich ist langjähriges Bahnland Nr. 1 bzw. aktuell Nummer 2 in der EU: Mit 950 km pro Person (Nah- und Fernverkehr - inkl. Straßenbahnen) legen die Österreicherinnen und Österreicher 2021 mehr Bahnkilometer zurück als andere EU-Nationen mit Ausnahme Frankreichs.

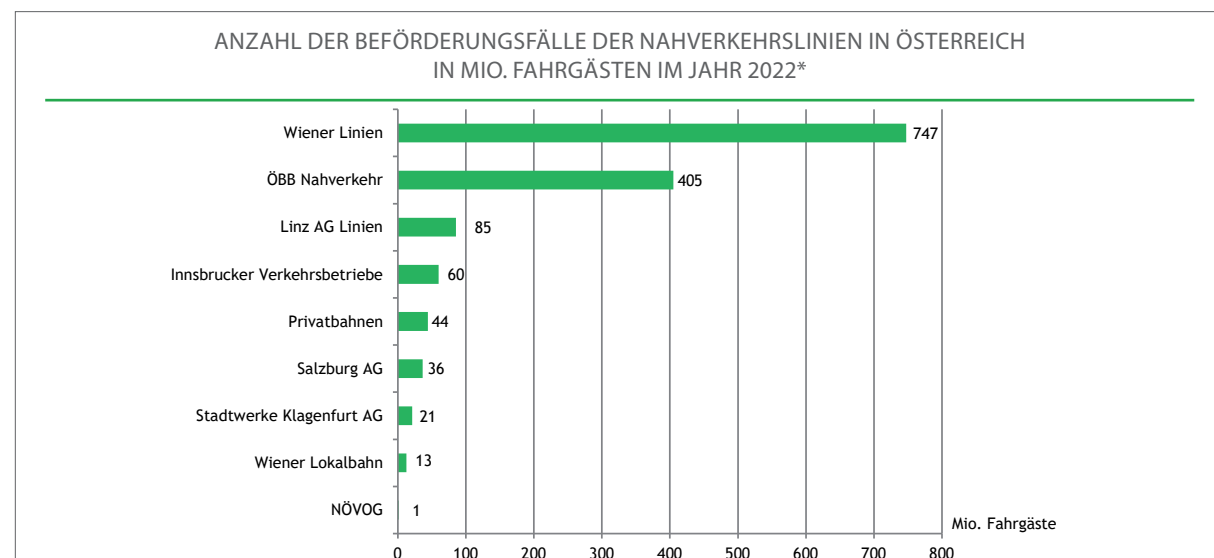
Zu dieser Erfolgsgeschichte und erfreulichen Entwicklung tragen auch die städtischen Verkehrsbetriebe, wie Graz Linien, Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH, Linz Linien GmbH, Salzburg AG, Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien GmbH & Co KG bei.

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

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 2022 rund 1,4 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insgesamt 447 Mio. Fahrgäste, wobei 405 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2022 rund 44 Mio. Beförderungsfälle.

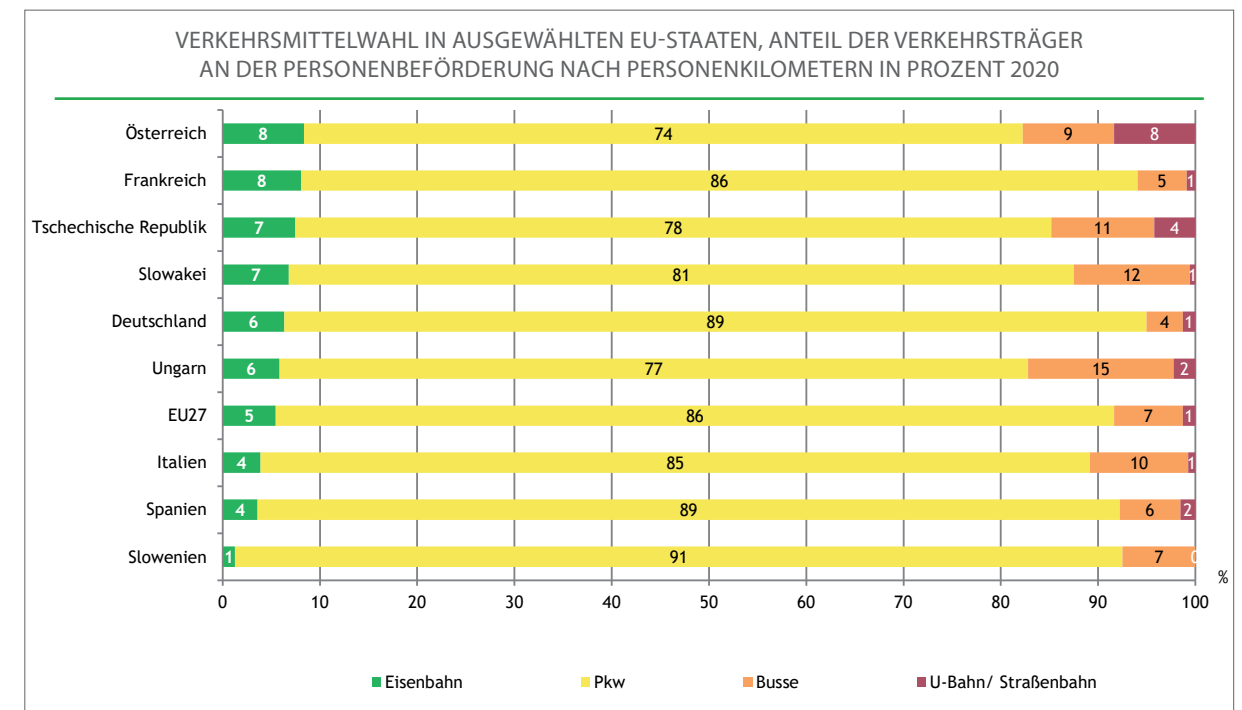
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 4.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.



* keine Zahlen zu Fahrgästen von Holding Graz verfügbar
 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 EU27 Durchschnitt im Jahr 2020 gemessen an Personenkilometern beträgt 86%, Österreich liegt mit 74% darunter. In Deutschland und Spanien liegt der Anteil bei 89% und in Slowenien bei 91%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und der Slowakei mit 15% bzw. 12%. Der EU27 Durchschnitt liegt bei 7%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 0,5% z.B. in der Slowakei und maximal 8% in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

GÜTERVERKEHR

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

5. GÜTERVERKEHR

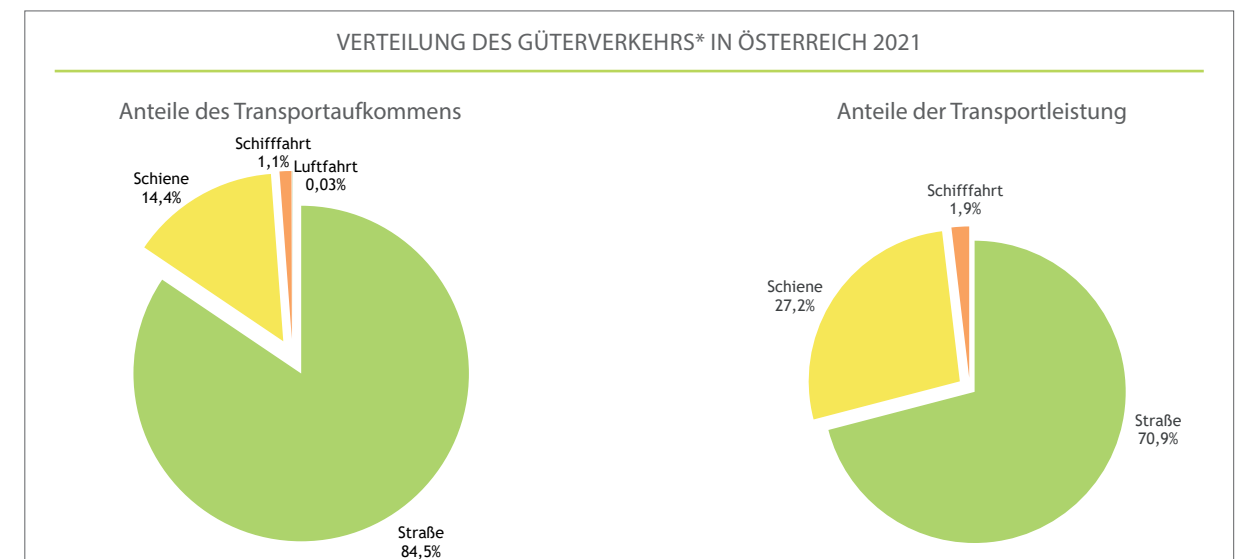
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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 Donauschifffahrt festzustellen mit einem Minus von 23%. Rückgänge finden auch bei den anderen Verkehrsarten statt und belaufen sich beim Güterverkehr auf der Straße und in der Luftfahrt auf 3%. Im Schienenverkehr geht das Aufkommen um 1% zurück.

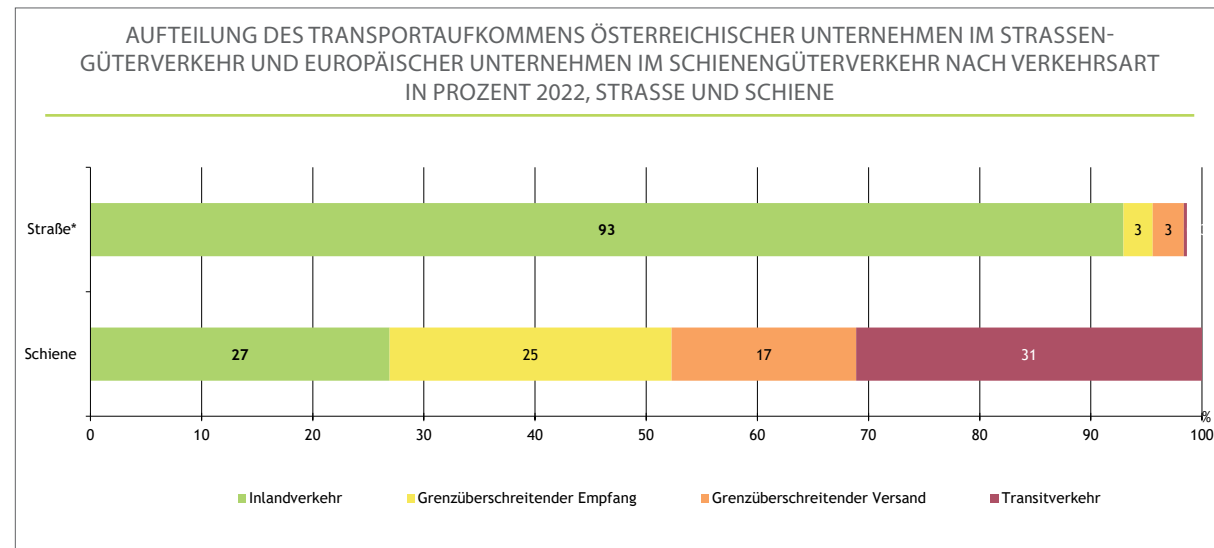
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) verzeichnet der Schienenverkehr eine Steigerung von 2% im Vergleich zum Jahr 2021. Im Straßengüterverkehr vermindert sich die Leistung um 2%. Bei der Donauschifffahrt kommt es zu einer Reduktion der Transportleistung im Inland um 18%.

BEFÖRDERTE GÜTER 2022			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2022		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2022 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	390.412	Straße (österreichische Unternehmen)	19.184
Straße (Europ. Unternehmen, 2021)	205.981	Straße (Europ. Unternehmen, 2021)	37.282
Schiene	102.710	Schiene	22.121
Luftfahrt	215	Donauschifffahrt	1.233
Donauschifffahrt	6.374		



*Straße: österreichische und ausländische Fahrzeuge
Quelle: Statistik Austria

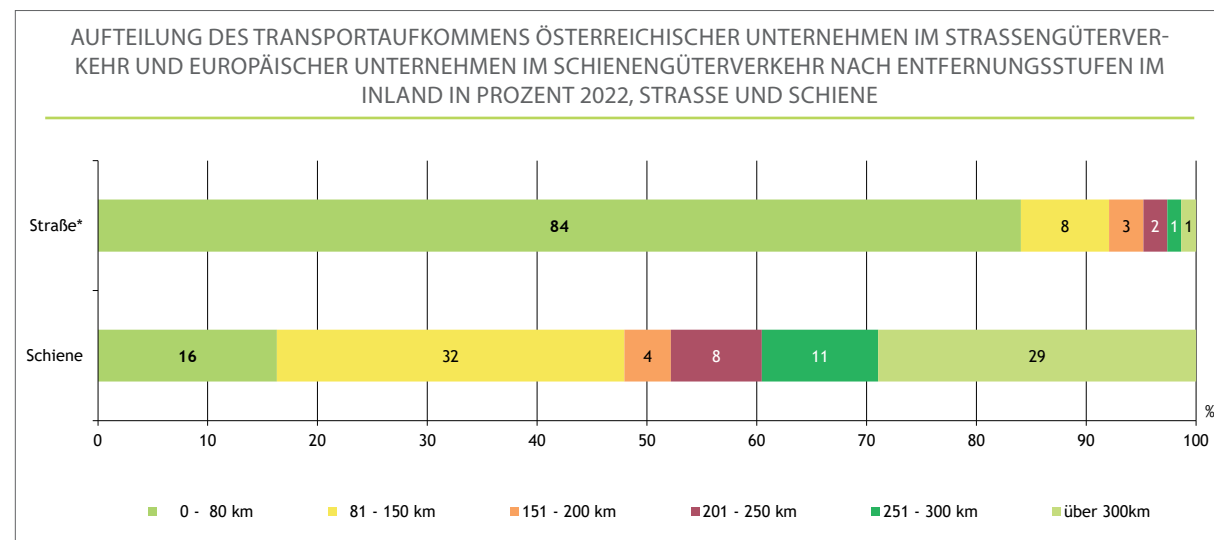
Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während sich bei der Schiene der Güterverkehr auf die Verkehrsbereiche ähnlich verteilt, wobei den größten Anteil der Transit ausmacht.



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. 32% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von 81-150 Kilometern transportiert bzw. 29% auf einer Länge über 300 Kilometern.



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 2022 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 362,8 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 17,0 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 2022

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inlandverkehr	362 826	92,9	16 961	88,4
grenzüberschr. Empfang	10 291	2,6	996	5,2
grenzüberschr. Versand	10 889	2,8	1 077	5,6
Transit	1 100	0,3	150	0,8
sonst. Auslandsverkehr**	5 307	1,4	-	-
Gesamt	390 412	100,0	19 184	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 2021 auf Österreichs Straßen 609,5 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung geht auf 56,8 Mrd Tonnenkilometer zurück. 65,3% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 97,8%.

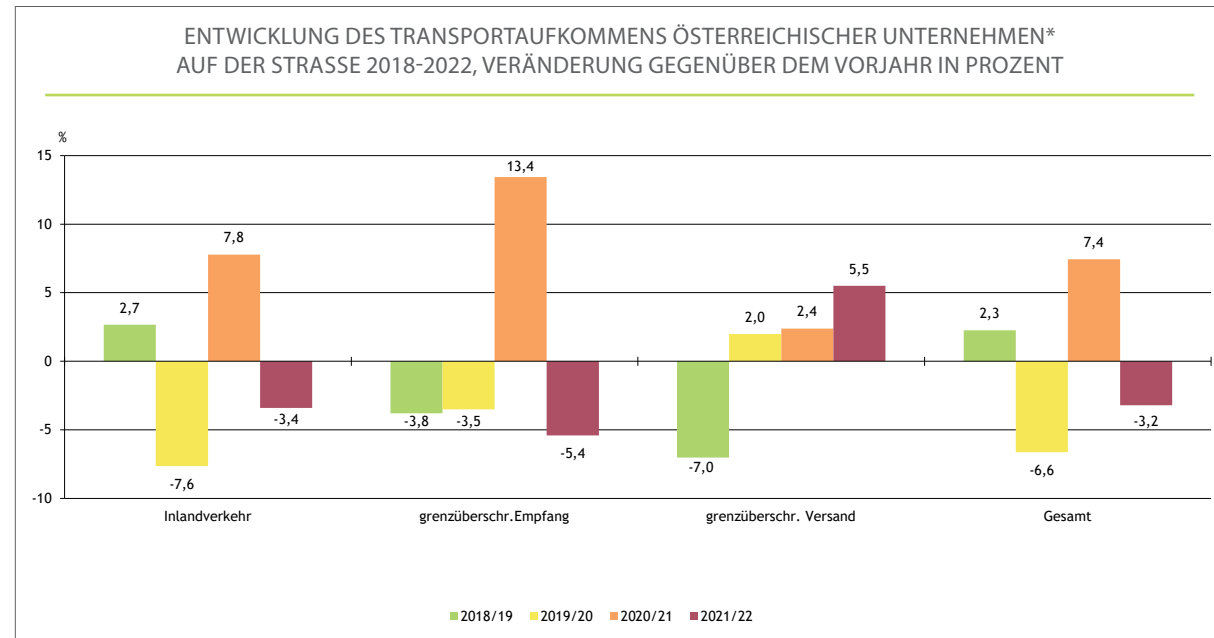
GÜTERVERKEHR EUROPÄISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2021

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inlandverkehr	384 315	97,8	18 903	91,8
grenzüberschr. Empfang	74 119	14,7	9 045	10,9
grenzüberschr. Versand	65 374	15,8	8 622	12,5
Transit	85 671	1,4	20 277	0,8
Gesamt	609 480	65,3	56 846	34,4

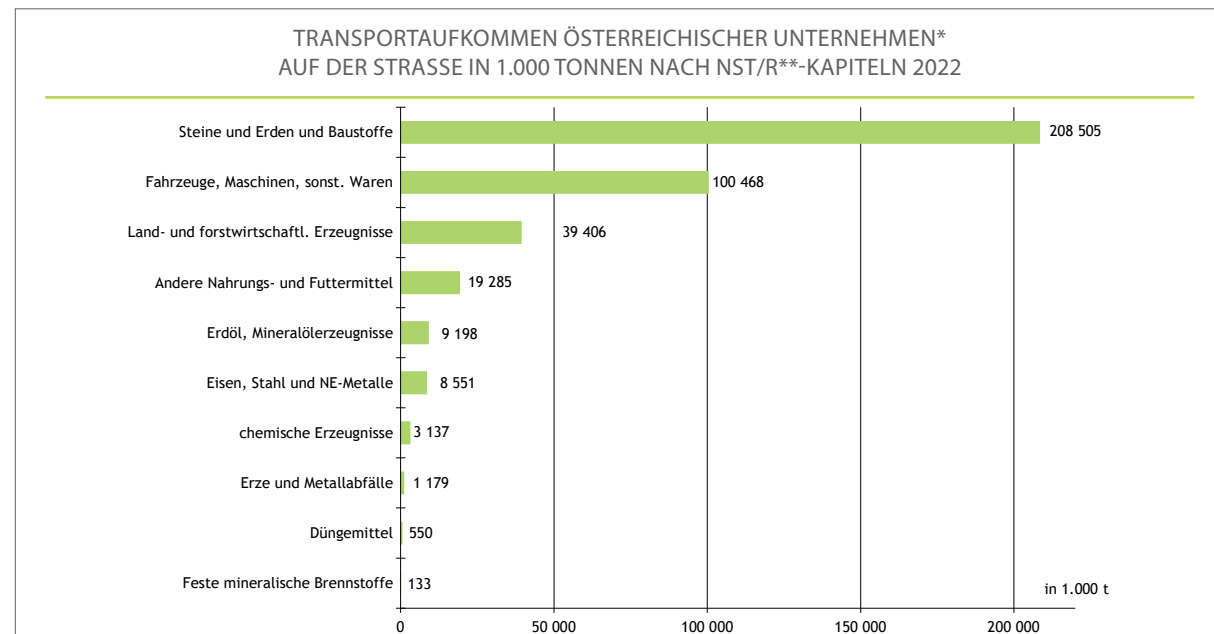
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2022 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 390 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Abnahme von 3,2% zum Vorjahr entspricht. Die abgenommenen Verkehrsleistungen verzeichnen zwei Verkehrsbereiche. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inlandverkehr verringert sich das Transportaufkommen um 3,4%, im grenzüberschreitenden Empfang um 5,4%, im grenzüberschreitenden Versand steigt es um 5,5% und im Transitbereich kommt es zu einem Rückgang von 5,3%.



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

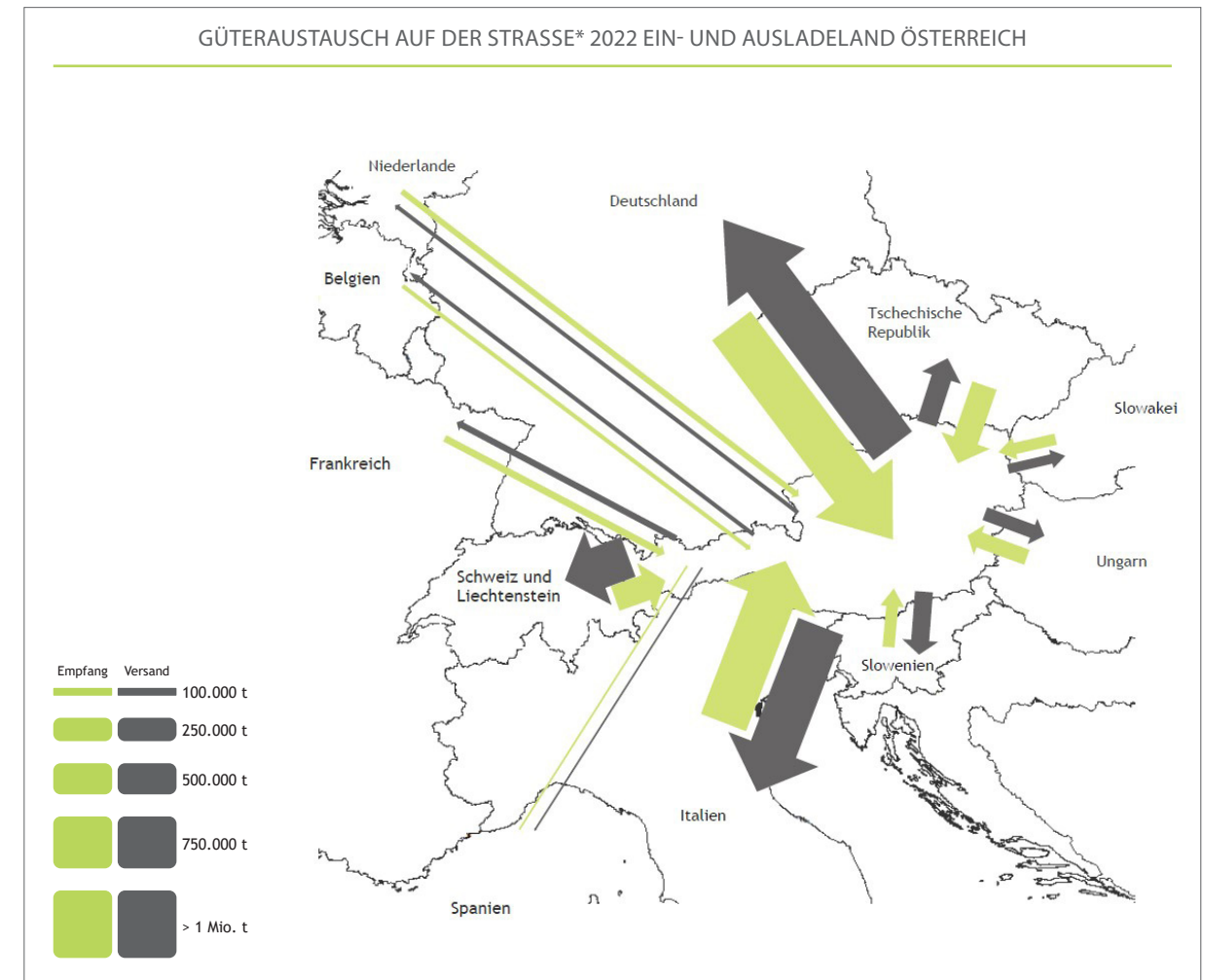


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2022 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ (inkl. Fahrzeuge und Maschinen) machen mehr ein Viertel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

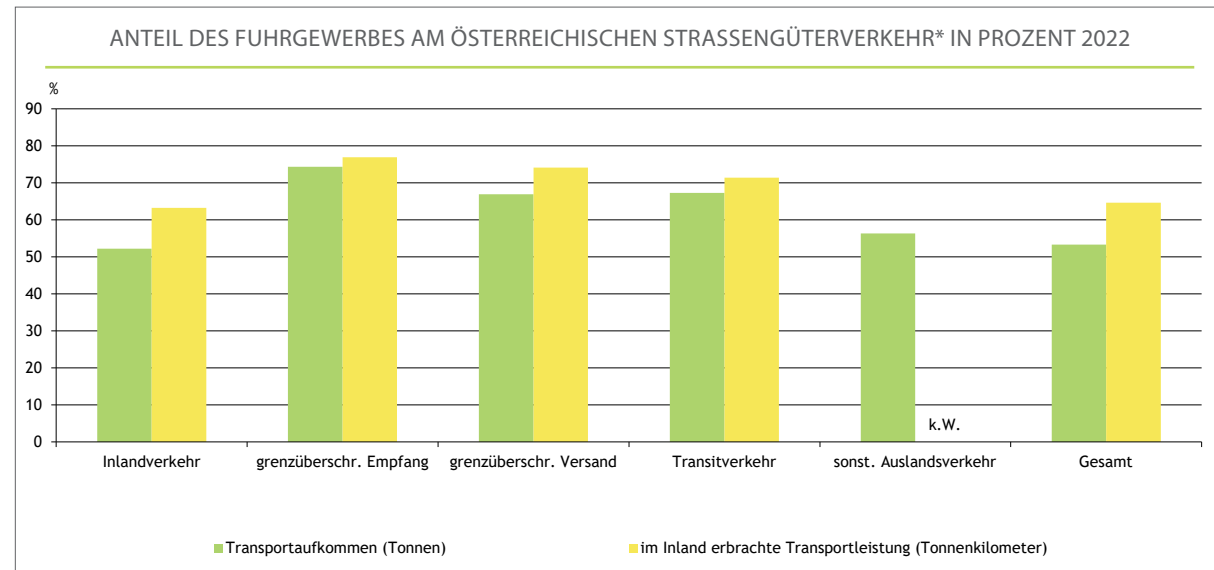
Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2022 zeigt, dass für den Gütereingang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Steine und Erden und Baustoffe“.

Eine weitere wichtige Ausladeregion für den Güterkraftverkehr ist Italien, das seinen Schwerpunkt in der Kategorie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ hat. Die Schweiz und Liechtenstein sind wichtige Empfangsländer in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Steine und Erden und Baustoffe“. Als weitere Einladeregion ist Tschechien bedeutend, wo „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ die wichtigsten Gütergruppen sind. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach Ungarn und Slowenien transportiert. Die größte Gütergruppe dieser Länder umfasst „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“.



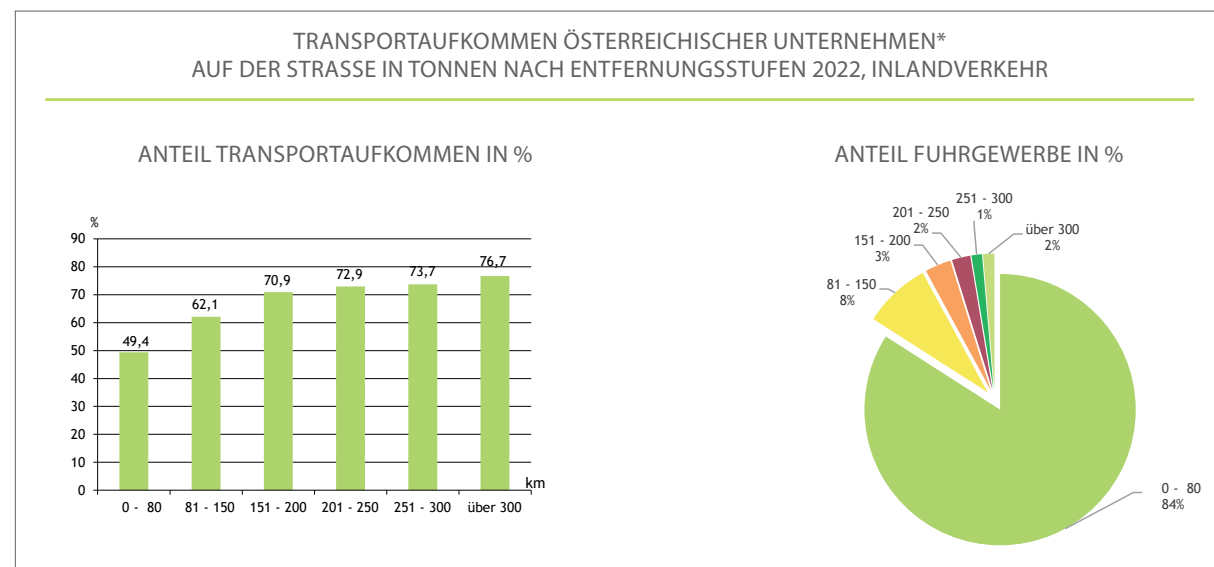
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2022 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

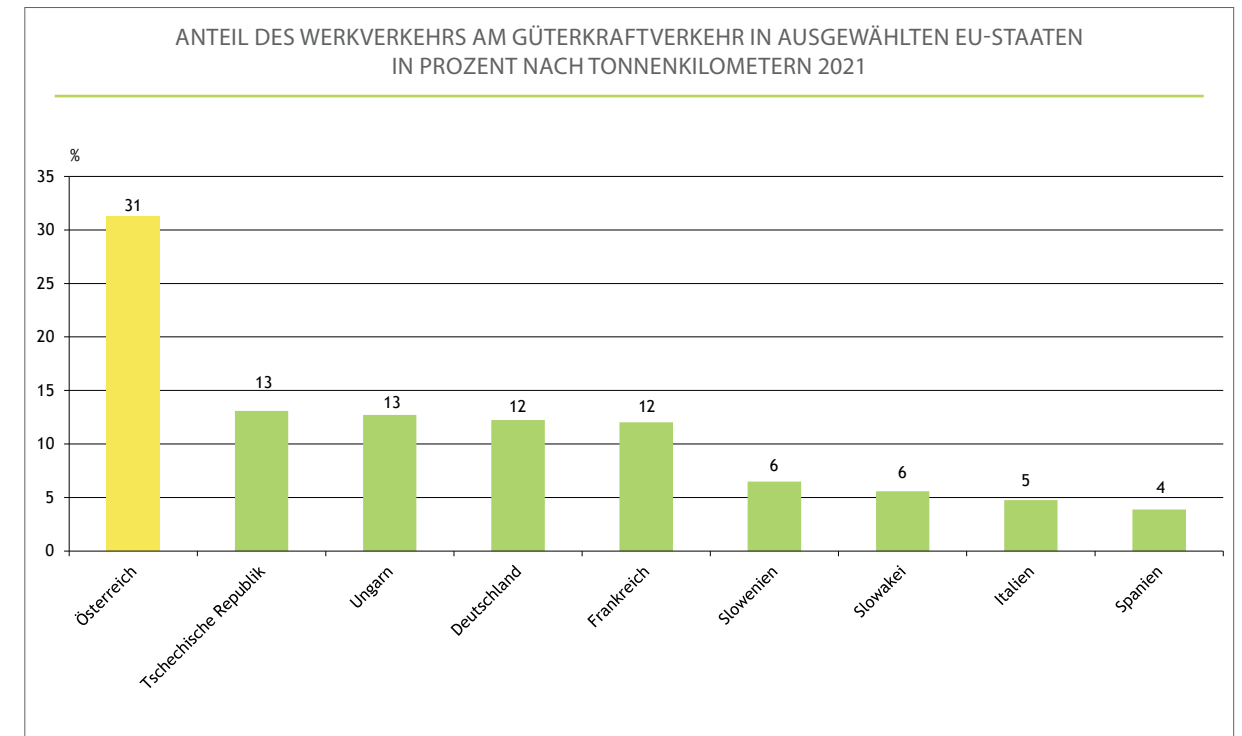
84,1% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung auf 76,7% bei über 300 Kilometer. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bei den Entfernungsstufen bis 200 Kilometer zu einem Rückgang gekommen. Der größte Rückgang von 1,2 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 81-150 Kilometer statt. Ab der Entfernungsstufe von 201 Kilometern kommt es zu einer Zunahme, die größte zeigt sich bei einer Distanz von über 300 Kilometern mit 3,0 Prozentpunkten.



* 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 EU27 erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2021 bei 31,2% und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte. Weitere positive Zuwachsraten sind in Ungarn und Slowenien zu beobachten. Bei allen anderen kommt es zu einem Rückgang wie zum Beispiel in Deutschland um 0,7 Prozentpunkte oder in Italien mit 0,5 Prozentpunkten.



Quelle: EUROSTAT

5.3. SCHIENE

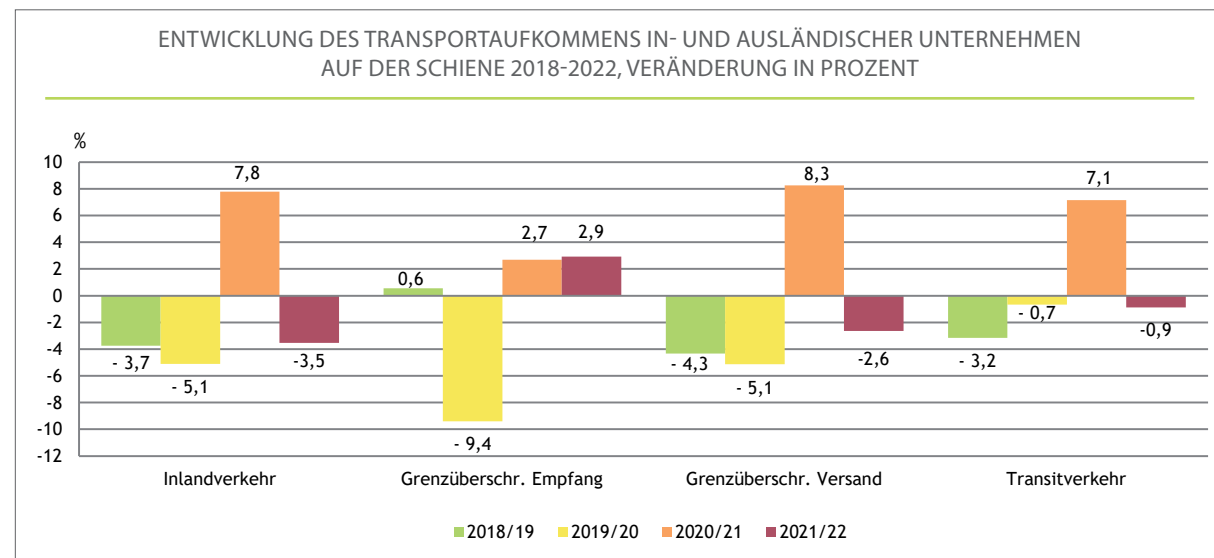
Insgesamt werden 2022 102,7 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 1,0% weniger als im Jahr 2021. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Güterempfang. Insgesamt führten 46 in- und ausländische Eisenbahnunternehmen Beförderungen in Österreich durch, deren im Inland erbrachte Transportleistung zusammen 22,1 Milliarden Tonnenkilometer (Mrd. tkm) betrug und somit um 1,6% über dem Wert von 2021 (21,8 Mrd. tkm) lag. Der größte Anteil des Transportaufkommens entfiel 2022 mit 31,1% auf Beförderungen im Transitverkehr, gefolgt vom Inlandverkehr mit 26,9%, dem grenzüberschreitenden Empfang mit 25,4% und dem grenzüberschreitenden Versand mit 16,6%. 44,8% des Transportaufkommens im Transitverkehr entfielen auf Transporte von Deutschland nach Italien sowie in umgekehrter Richtung.

GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2022

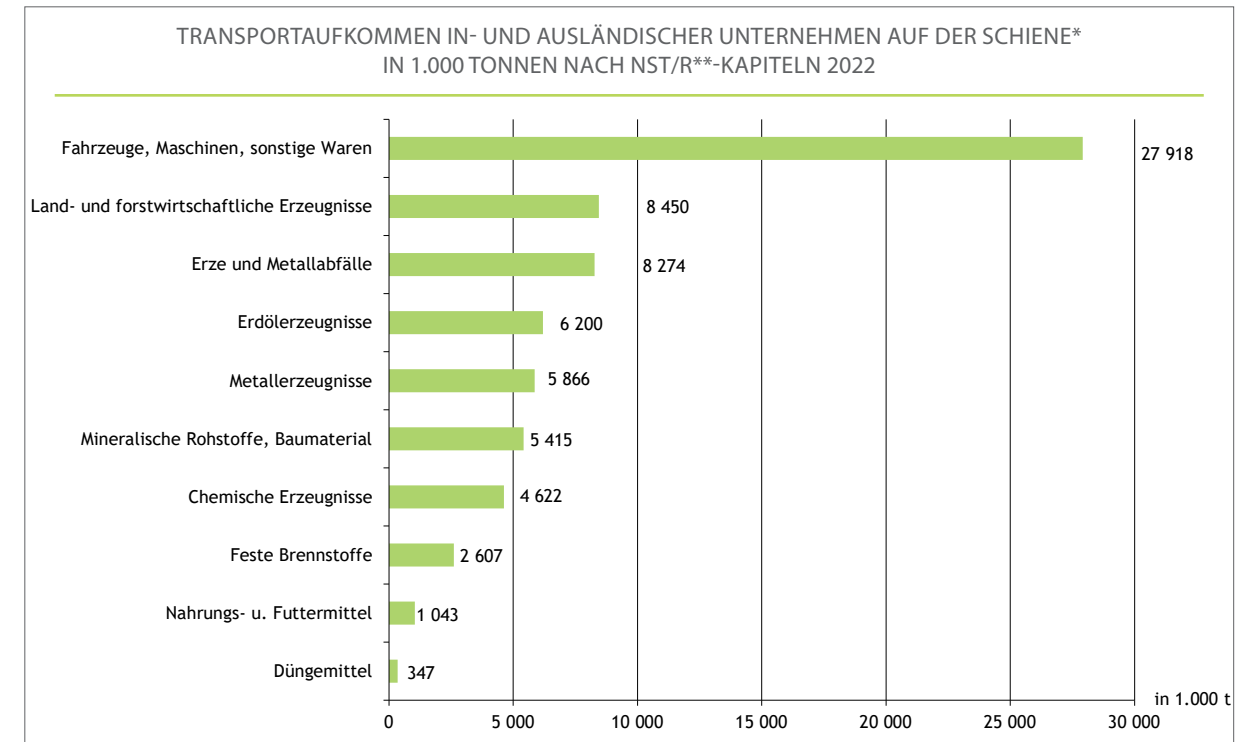
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inlandverkehr	27 635	26,9	4 135	18,7
Grenzüberschr. Empfang	26 059	25,4	5 899	26,7
Grenzüberschr. Versand	17 048	16,6	3 815	17,2
Transitverkehr	31 968	31,1	8 272	37,4
Gesamt	102 710	100,0	22 121	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. 2022 kommt es in einem Verkehrsbereich zu einer Zunahme im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail steigt der Gütertransport im grenzüberschreitenden Empfang um 2,9%. Im grenzüberschreitenden Versand kommt es zu einer Abnahme um 2,6%, beim Transitverkehr sind es um 0,9% weniger und im Inland werden um 3,5% weniger an Gütern auf der Schiene transportiert.

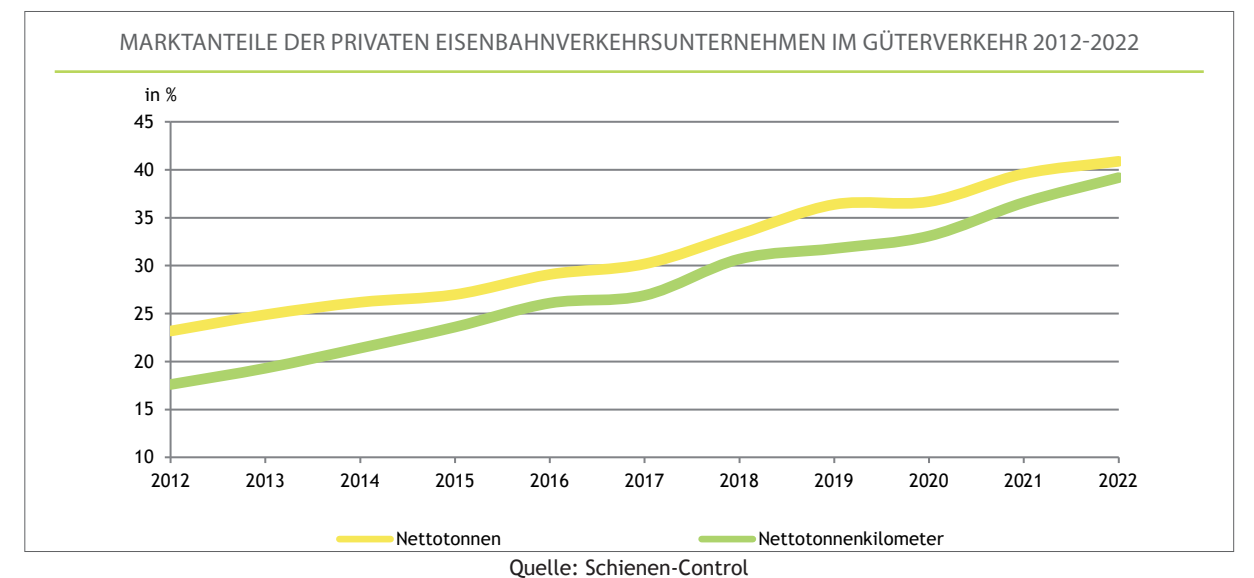


Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 27,9 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 11,9% oder 8,5 Mio. Tonnen handelt es sich um Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere. Auf die NST/R-Gruppe Erze und Metallabfälle entfallen 11,7% bzw. 8,3 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,5% bzw. 347 Mio. Tonnen.

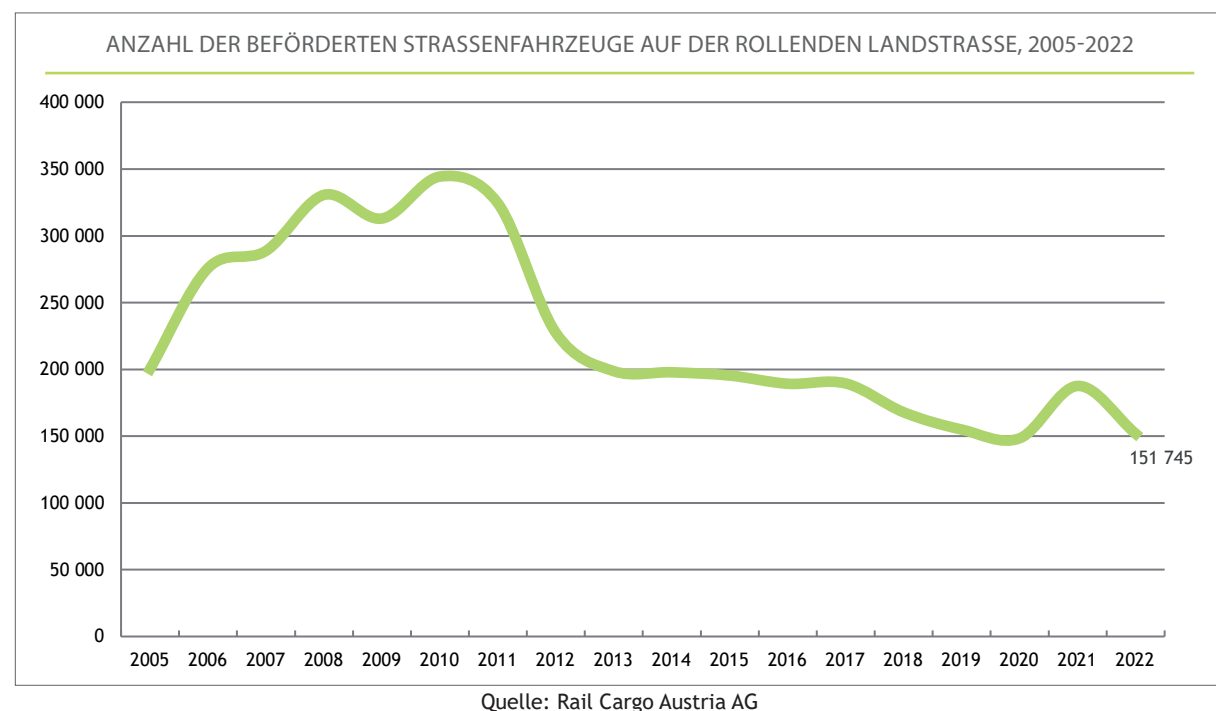


* ohne Transit
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2022 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2022 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 1,3 und bei der Nettoverkehrsleistung um 2,6 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, Cargo Service, Ecco-Rail, TX Logistik Transalpine 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%. In den Jahren 2011 bis 2020 zeigt sich eine gegenläufige Tendenz. Im vergangenen Jahr 2022 sinkt die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße auf 151.745 bzw. um 19,1%.



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 2022 stagniert die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt werden 538 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, im Jahr 2020 sind es mit 547 noch einige mehr. Mit 1,29 Millionen (2021: 1,30 Millionen) Wagen werden 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Prozent weniger Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

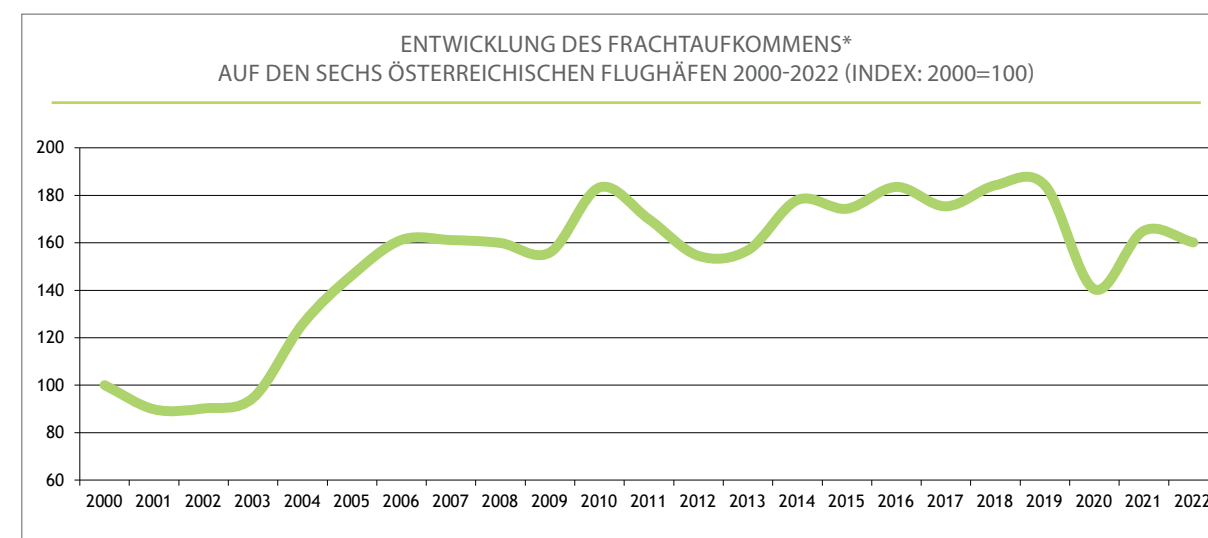
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2022 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 214.838 Tonnen, das sind um 3,0% weniger als im Jahr 2021. Das größte Aufkommen verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 94,0%. Der Postanteil steigt im Vergleich zum Vorjahr um 3,8% auf 6.659 Tonnen und wird über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	20	3	0	0	0	0	23
Empfang	102 932	12	0	0	5 998	38	108 980
Versand	66 536	26	0	0	5 996	56	72 614
Transit	32 566	0	0	0	654	0	33 221
Frachtaufkommen in Tonnen	202 054	41	0	0	12 648	98	214 838
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 2022 zu einem Rückgang des Frachtaufkommens.



* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

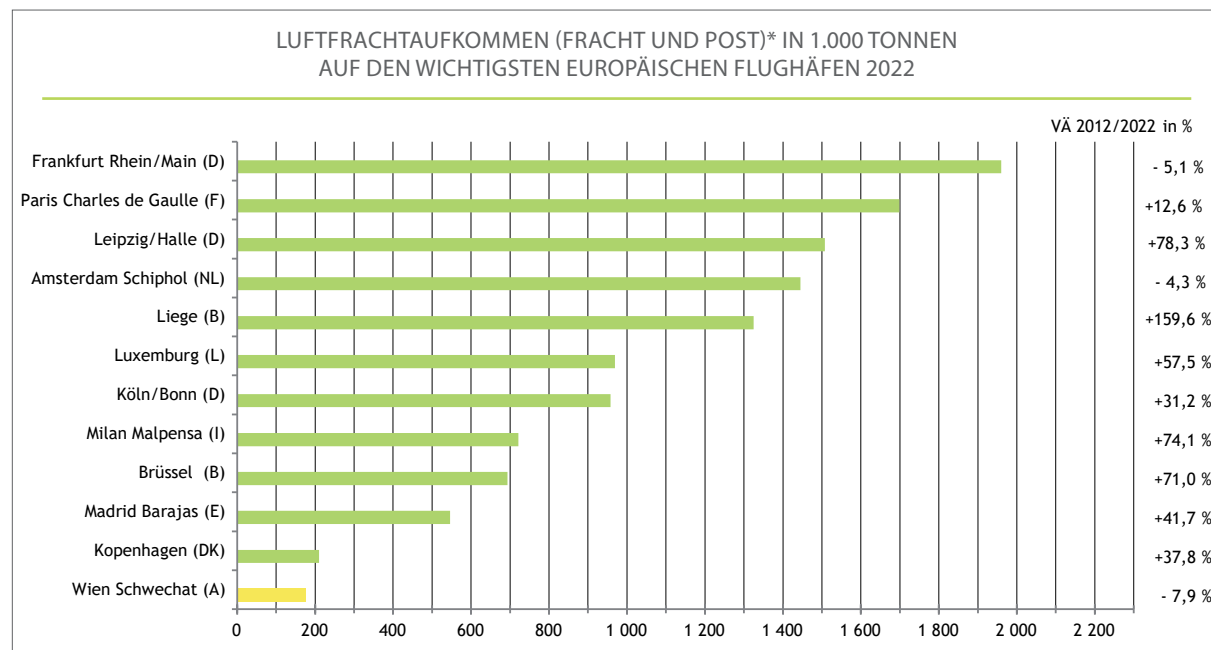
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2022 97,1% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 97,7% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 2.966 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 491 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 60,7 % am gesamten Luftfrachtaufkommen und reduziert sich um 4,3 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2021.

**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2022**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	135	356	491
Andere Nahrungs- und Futtermittel	384	208	592
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5		5
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	41	176	217
Steine, Erden und Baustoffe		1	1
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	1 341	1 625	2 966
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	64 650	100 566	165 215

* = 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 2022 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 1,96 Mio. Tonnen und Paris Charles de Gaulle mit 1,70 Mio. Tonnen und Leipzig/Halle mit 1,51 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit
Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2012 und 2022 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet eine Abnahme von 7,9% in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau⁵ spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 3,5 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 3,0 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2022 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 2,2% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

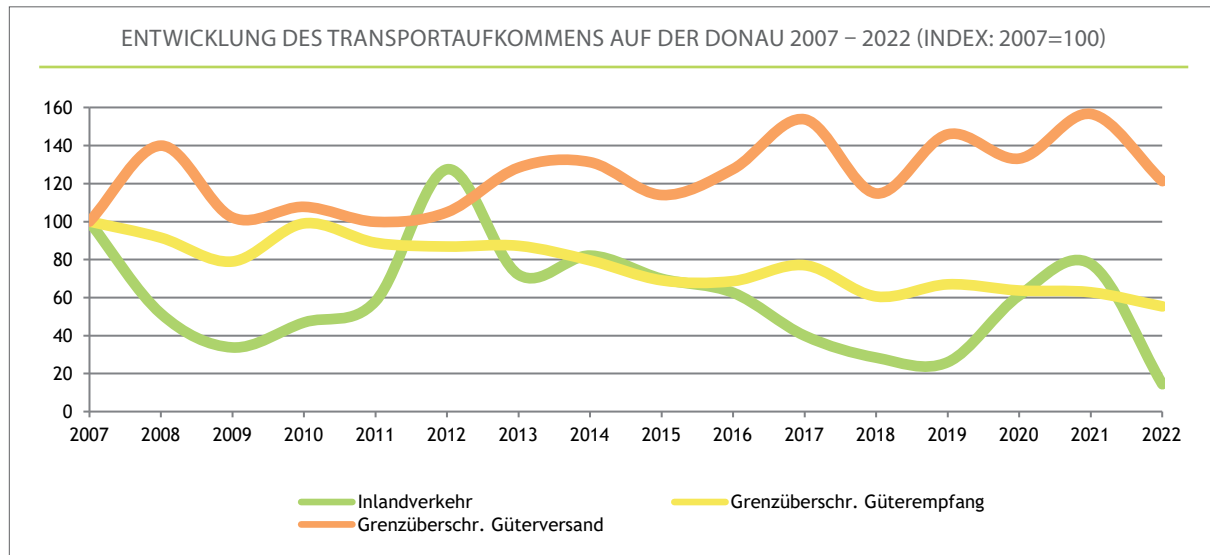
GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2022

	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im Inland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inlandverkehr	141	58,9	13	77,2
Grenzüberschr. Empfang	3 466	11,0	614	17,2
Grenzüberschr. Versand	1 877	26,0	307	28,6
Transitverkehr*	891	5,3	299	7,5
Gesamt	6 374	15,7	1 233	18,7

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

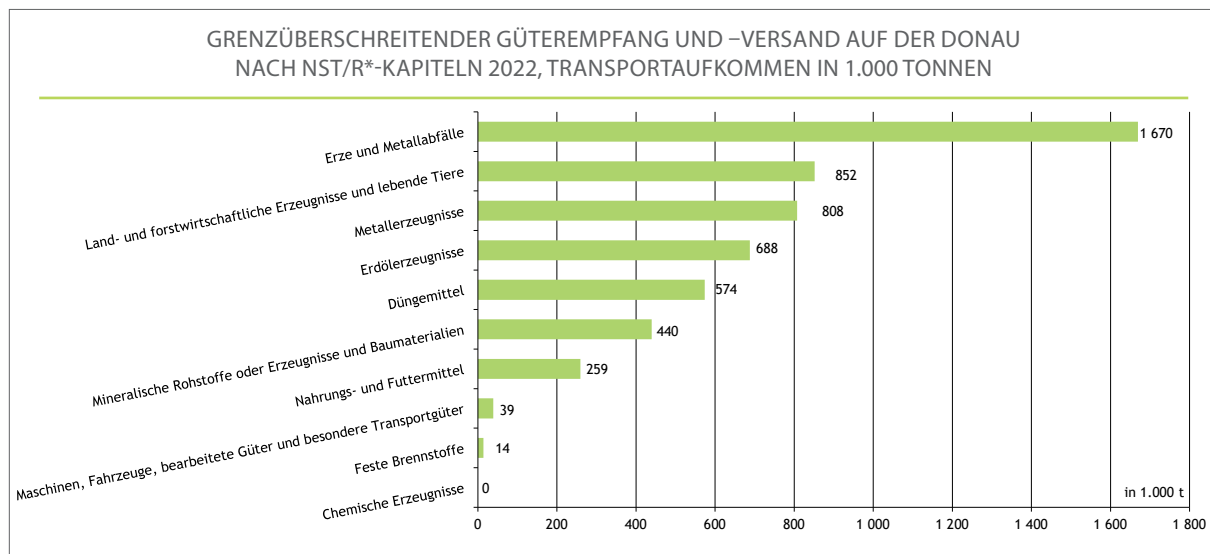
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2021 sinkt der Inlandverkehr um 81,3%, der Gütereingang sinkt um 11,8% und der Güterversand um 22,6%.

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.



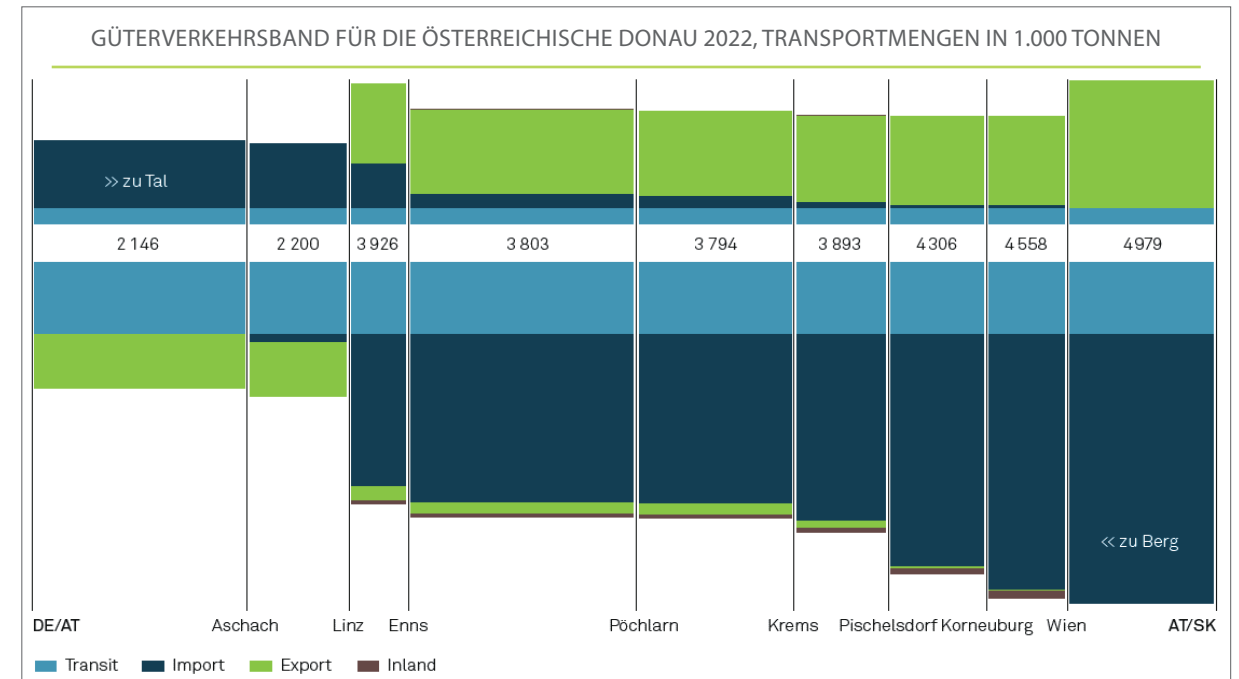
Quelle: Statistik Austria

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2022 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 1,7 Mio. Tonnen bzw. 31,3% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ werden insgesamt 0,7 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



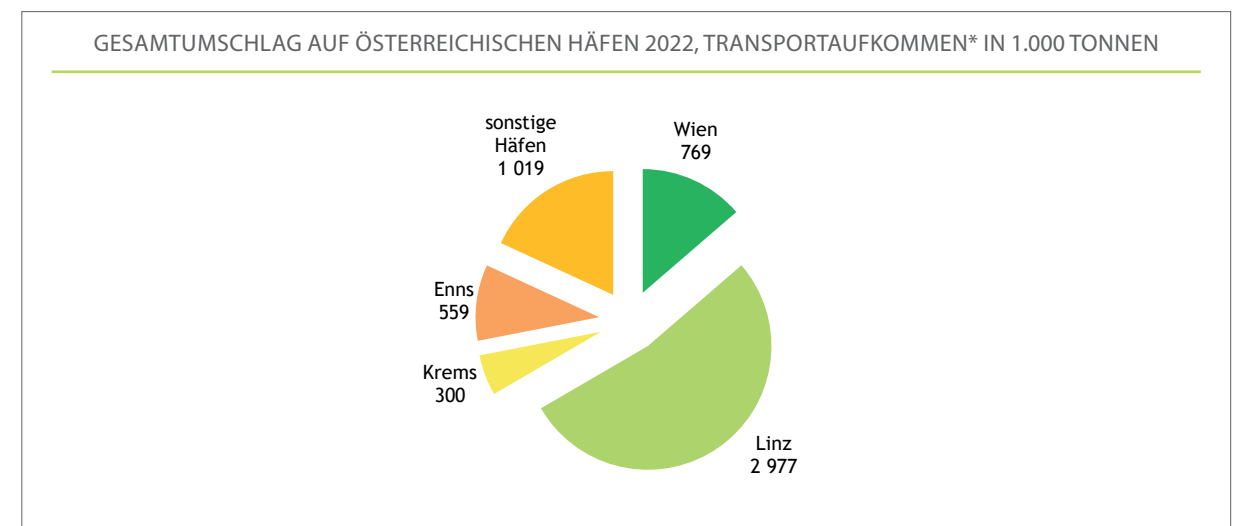
* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

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 2022 werden im Transitverkehr fast 5-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



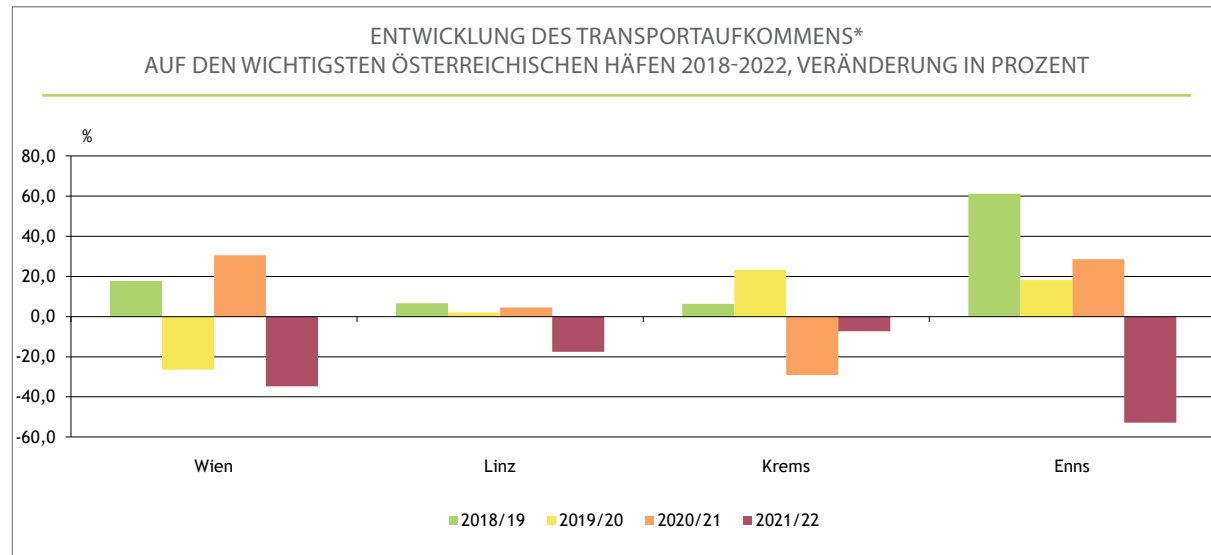
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2022 ist Linz mit 3,0 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 52,9% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 0,8 Mio. Tonnen einen Anteil von 13,7% auf.



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

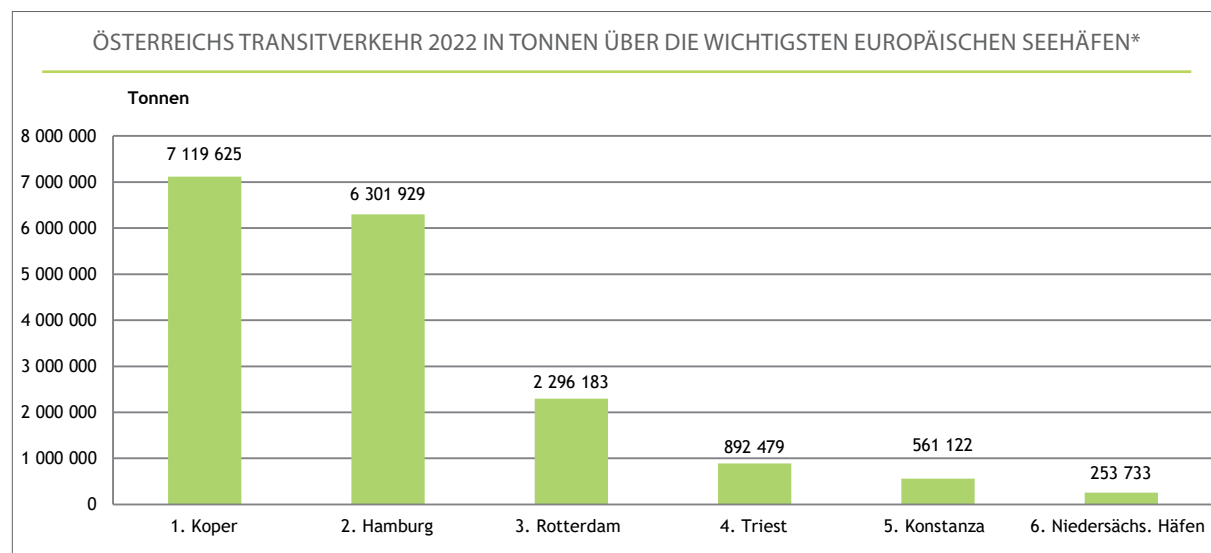
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2018 bis 2022 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Die größte Abnahme im Transportaufkommen von 2021 auf 2022 verzeichnet der Hafen Enns mit einem Minus von 52,8%.



* 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 Bremische Häfen, Rijeka, Antwerpen: keine Daten verfügbar
Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den neun wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 17,4 Mio. Tonnen im Jahr 2022. Der Hafen Koper ist mit 7,1 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 6,3 Mio. an Umschlagsvolumen.

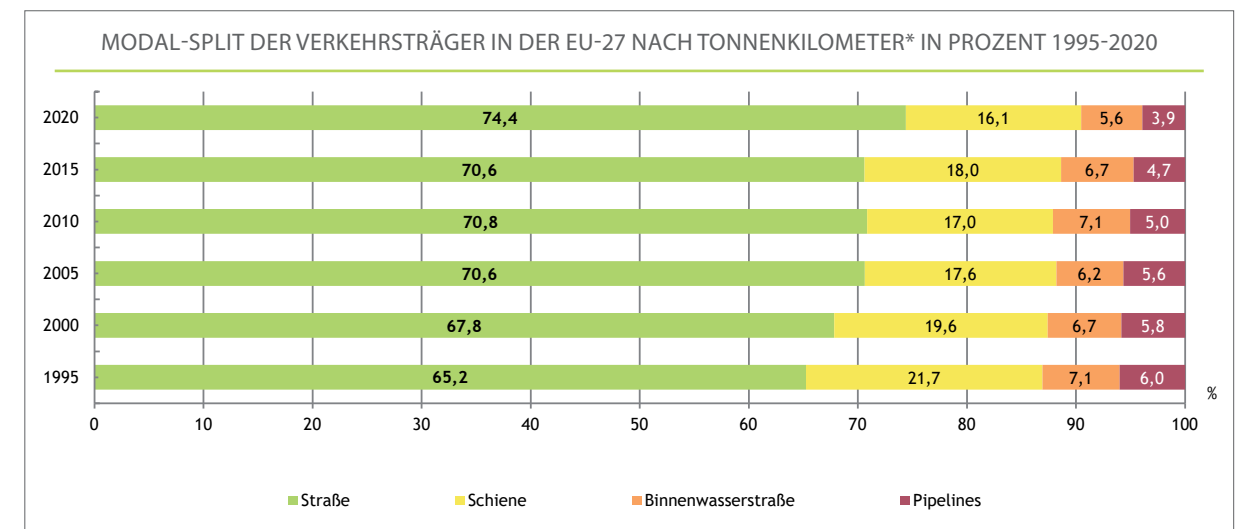
In Hamburg und Koper werden 2022 die meisten Container im österreichischen Transitverkehr verschifft. In Hamburg werden 0,7% mehr und in Koper 2,0% weniger als im Vorjahr 2021 an Zwanzig-Fuß-Standardcontainer umgeschlagen.

Hafen	Export- und Import in TEU	VÄ 2022/2021 in %
1. Hamburg	323 156	0,7%
2. Koper	227 000	-2,0%
3. Rotterdam	79 876	7,8%
4. Triest	57 983	13,7%

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer)
Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

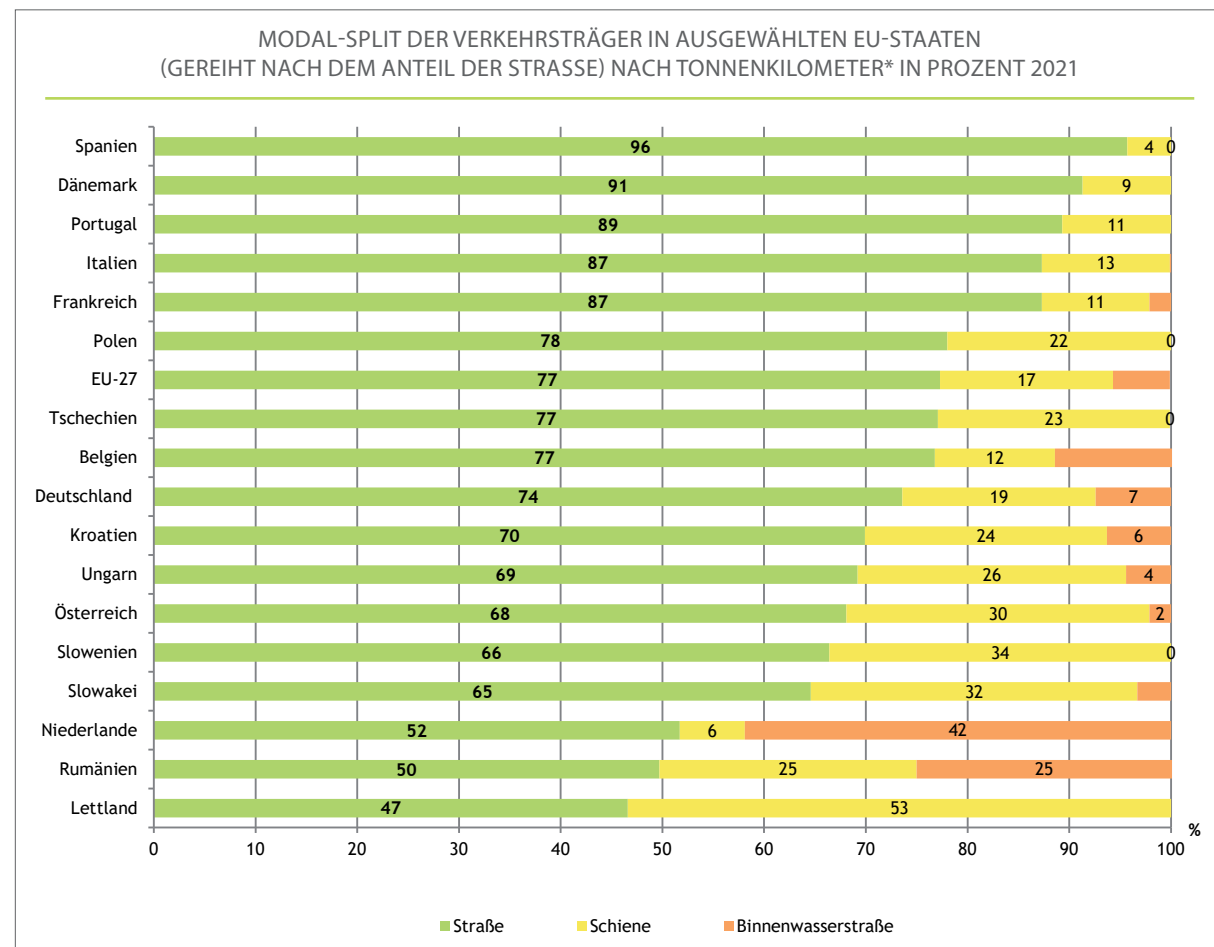
Im Jahr 2020 werden 74,4% der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen sowie der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum 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, Dänemark, Portugal, Italien und Frankreich die Straße im Jahr 2021 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 68%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 53%, 32% bzw. 34% der Transportleistung). In Österreich, Rumänien, Kroatien, Ungarn und Tschechien wird mehr als ein Fünftel 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 42% bzw. 25% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

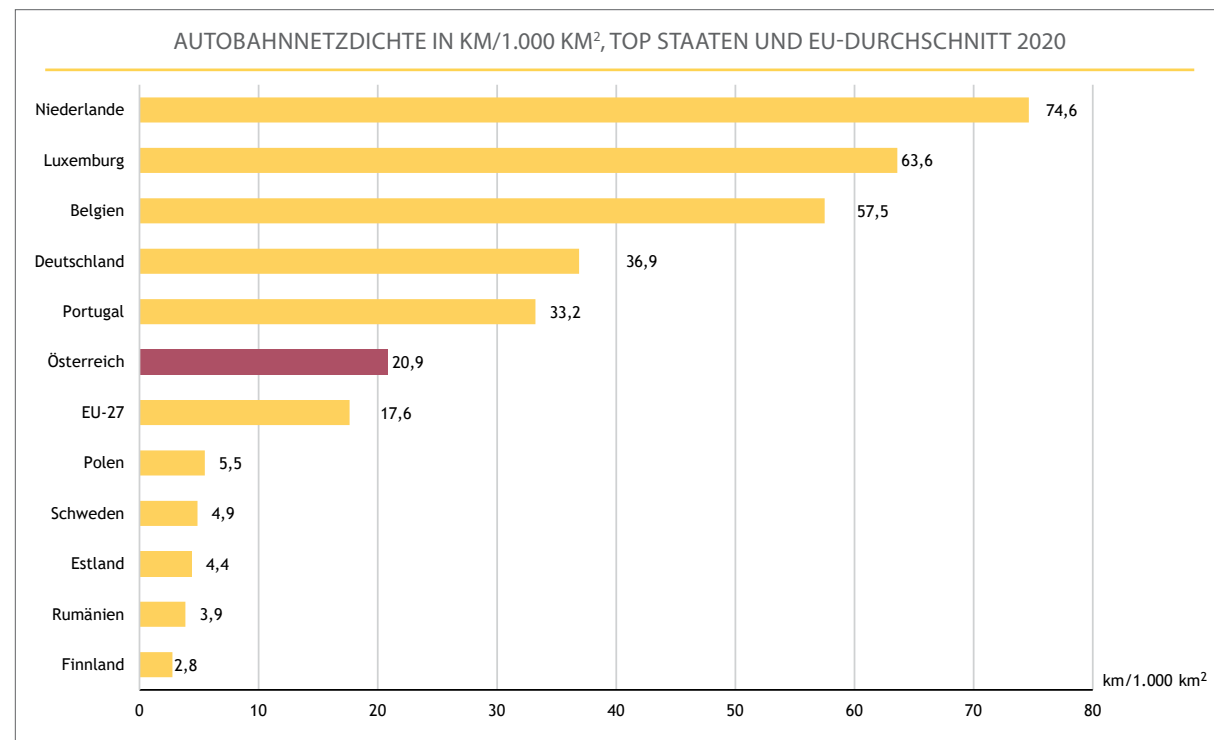
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHR SUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2023 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.249 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2020 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (74,6 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 63,6 km bzw. 57,5 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2020 über eine Autobahnnetzdicke von 20,9 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,6 km pro 1.000 km².



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ

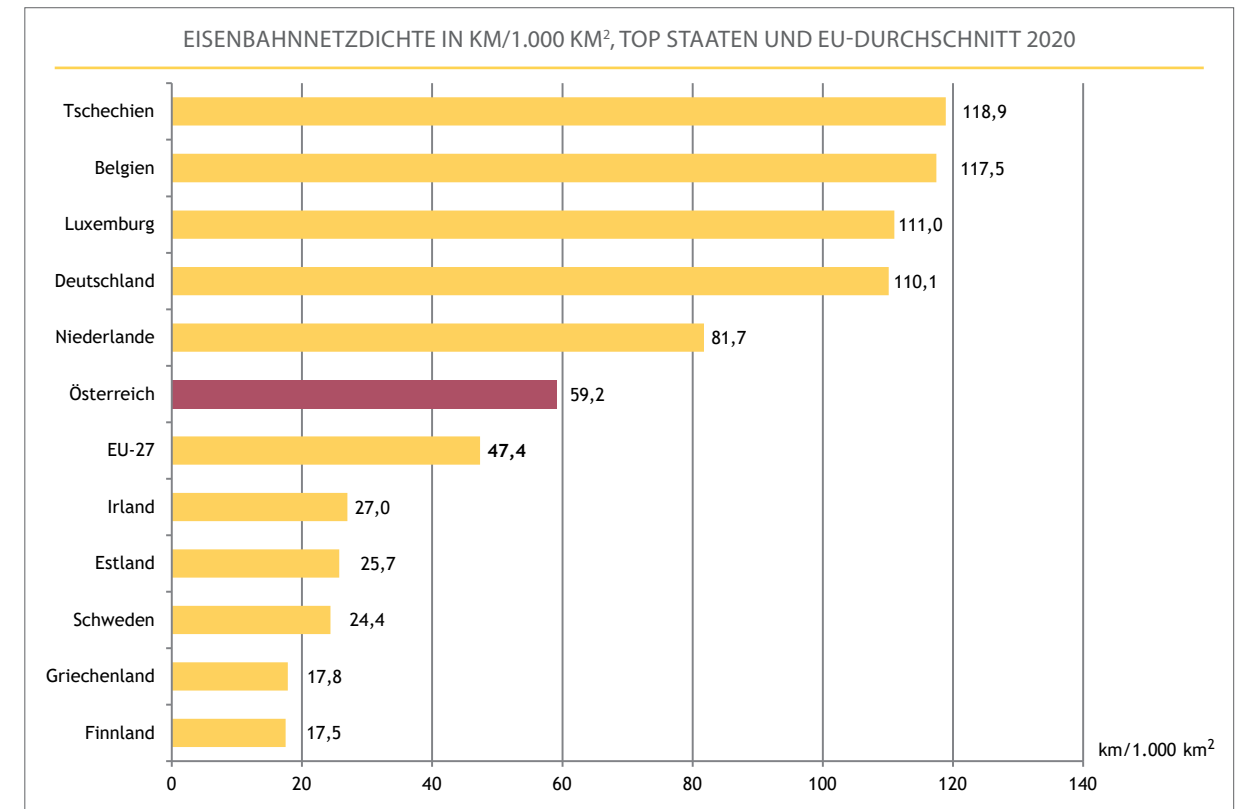
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.694 km im Jahr 2022, davon verlaufen 3.446 km eingleisig und 2.248 km zweigleisig. Mehr als 70% (4.073 km) des gesamten Schienenverkehrsnetzes sind elektrifiziert.

Streckenlängen in km nach Gleisart/Spurweite	2022
Gesamtlänge	5 694
eingleisig	3 446
zweigleisig	2 248
Normalspur (1.435mm)	5 314
Schmalspur	380
elektrifiziert	4 073
nicht elektrifiziert	1 621

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2020 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (118,9 km pro 1.000 km²) und Belgien (117,5 km pro 1.000 km²). Der EU-Durchschnitt liegt bei 47,4 km pro 1.000 km². Österreich weist 2020 eine Eisenbahndichte von 59,2 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



* EU-27 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.

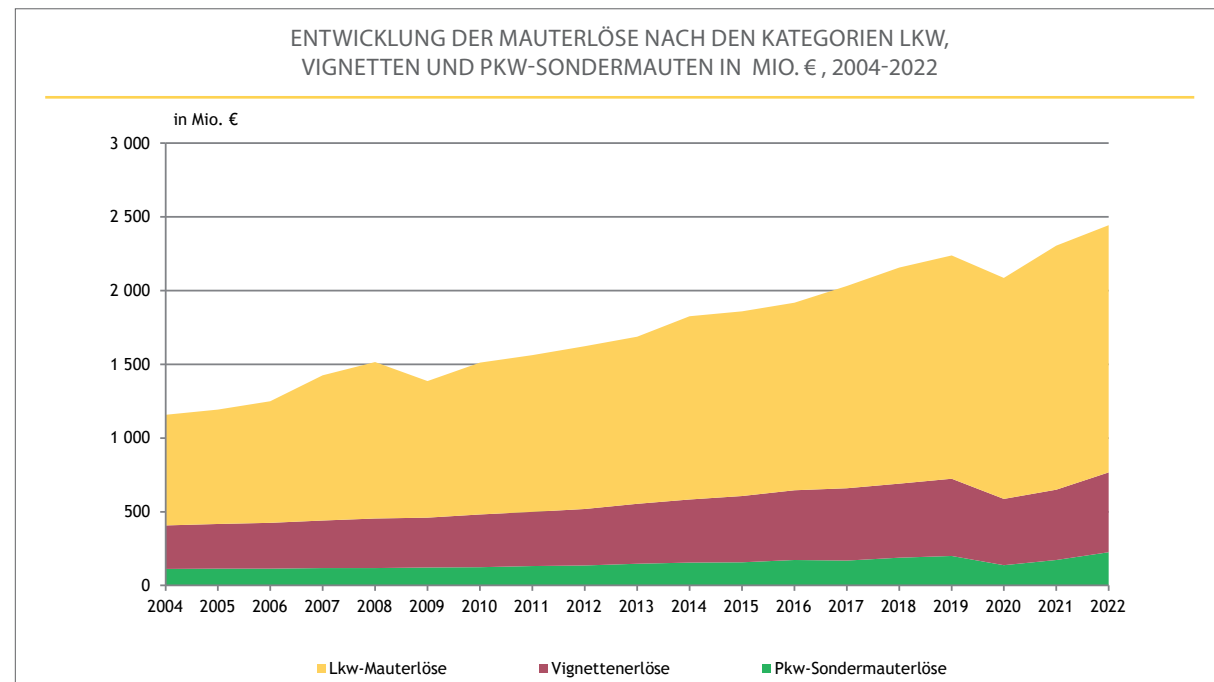
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2022 in Österreich auf rd. € 2.442,9 Mio. Davon entfallen € 1.676,9 Mio. (entspricht 68,6%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 766,0 Mio. (davon € 539,9 Mio. Vignetten und 226,1 Mio. Streckenmauterlöse).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2022 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 244,8 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 52,5% aus. Circa 8,5 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (31,9%). Zwischen 2012 und 2022 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 35,4%, die Lkw-Frequenz um 42,0% (beides ohne Felbertauernstraße). Im Vergleich zum Jahr 2021 erhöht sich die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 1,5% und die Lkw-Mauteinnahmen steigen um 3,1%.

MAUTEINNAHMEN UND FREQUENZSTATISTIK 2022, ÖSTERREICHISCHE SONDERMAUTSTELLEN				
	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	24 868	31 434	7 422	1 506
A 9 Bosrucktunnel	29 547	13 900	5 417	1 597
A 10 Tauernautobahn	70 527	51 742	8 586	1 388
A 11 Karawankenautobahn	13 002	10 328	2 091	636
A 13 Brenner Autobahn	69 984	128 403	16 575	2 728
S 16 Arlberg Straßentunnel	18 982	8 987	2 675	553
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1 263	133
Gesamt	226 910	244 794	44 029	8 540

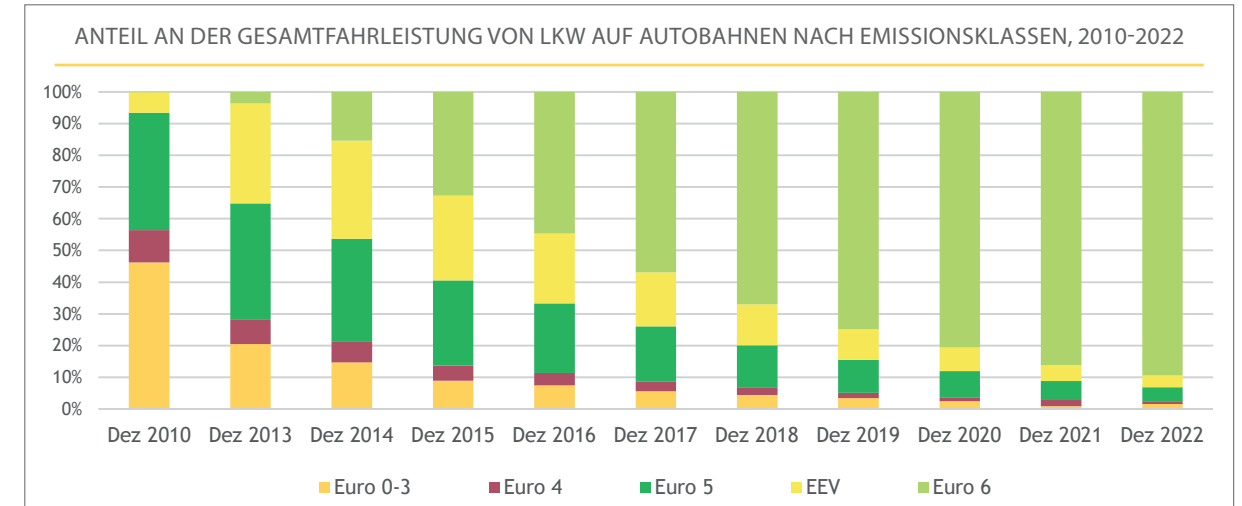
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2022, 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 2021/2022 kommt es in dieser Kategorie zu einer Erhöhung von 30,6%. Die Lkw-Mauterlöse steigen zwischen 2021 und 2022 um 1,3%.



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 0-3 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 fast 90% der Fahrleistung Ende 2022 ausmachen: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2022 sind 7,3 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 893.751 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 54.924, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 20.247 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.373 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 70,9% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,8% oder 929.825 Fahrzeugen.

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN 2022		
	2022	Anteil in %
Einspurige Kfz	929 825	12,8
Pkw/Kombi	5 150 890	70,9
Lkw	553 249	7,6
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	498 325	6,9
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	54 924	0,8
Zugmaschinen	517 392	7,1
davon: Sattelzugfahrzeuge	20 247	0,3
Omnibusse	10 373	0,1
Sonstige Kfz*	107 685	1,5
Kraftfahrzeuge	7 269 414	100,0
Anhänger	893 751	

* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz

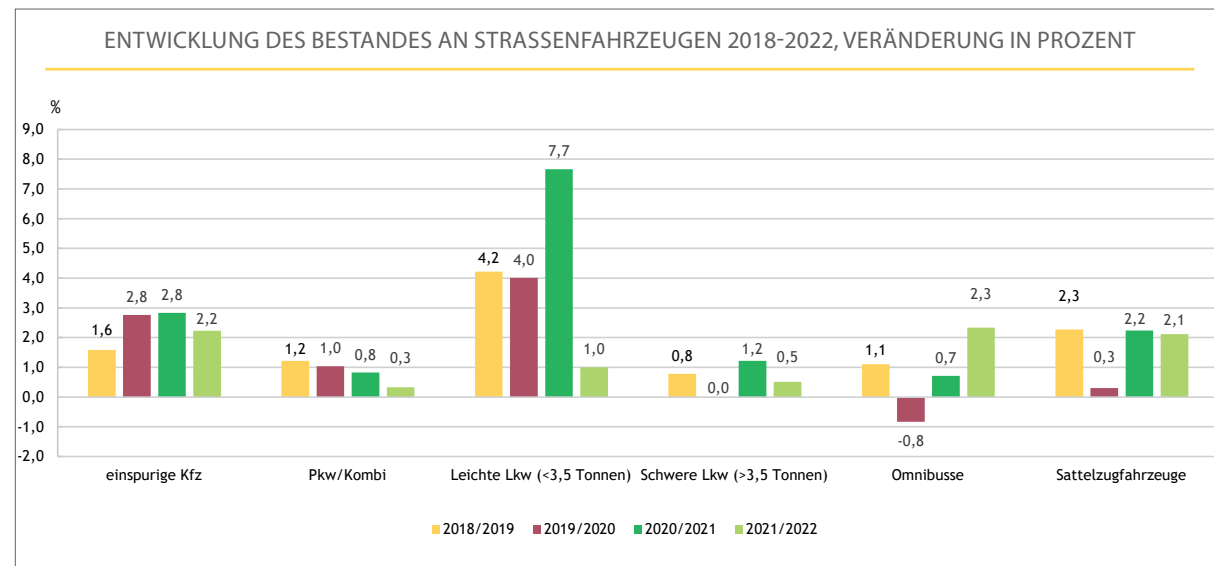
Quelle: Statistik Austria

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN NACH ALTER (PER 31.12.2022)					
	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	467 388	621 687	1 202 758	1 533 505	1 325 552
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	25 090	40 353	87 303	146 535	199 044
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 272	5 863	9 965	16 044	18 780
Sattelzugfahrzeuge	383	914	1 599	6 555	10 796
Omnibusse	290	458	1 175	3 589	4 861

Quelle: Statistik Austria

Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2022 bis zu 5 Jahre alt. Bei den Pkw ist der Anteil der Fahrzeuge, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind, höher als der Anteil der bis zu 5 Jahre alten Pkws. Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 53,3% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2018 bis 2022 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 0,3% an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2022 um 1,0% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) um 0,5%. Die Anzahl der bestehenden Omnibusse steigt um 2,3%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2015 Zunahmen, im Vergleich zum Vorjahr nimmt der Bestand um 2,1% zu.



Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2022 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 93,2% der leichten Lkw und 99,5% der schweren Lkw fahren mit Dieselmotoren. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2022 bei den Pkw zugunsten der Elektrofahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 94,5% um Dieselfahrzeuge, 1,9% sind Elektrofahrzeuge und 1,0% werden mit Gas betrieben.

Fahrzeugart	Diesel	Benzin	Hybrid	Elektro	Wasserstoff	Gas	Sonstige	Gesamt
Omnibusse	94,5	0,0	2,5	1,9	0,08	1,0	0,00	100,0
Leichte Lkw (<3,5 Tonnen)	93,2	4,8	0,1	1,5	0,00	0,3	0,00	100,0
Schwere Lkw (>3,5 Tonnen)	99,5	0,1	0,01	0,2	0,00	0,2	0,00	100,0
Sattelzugfahrzeuge	99,7	0,01	0,00	0,02	0,00	0,3	0,00	100,0
Pkw + Kombi	51,5	42,5	3,7	2,1	0,00	0,1	0,09	100,0

Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2022 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 258.676 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 0,7% weniger als im vergangenen Jahr. 15,6% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,4% größtenteils Lkw in Verwendung, der Anteil im Fuhrgewerbe verhält sich ähnlich und beträgt 71,4%.

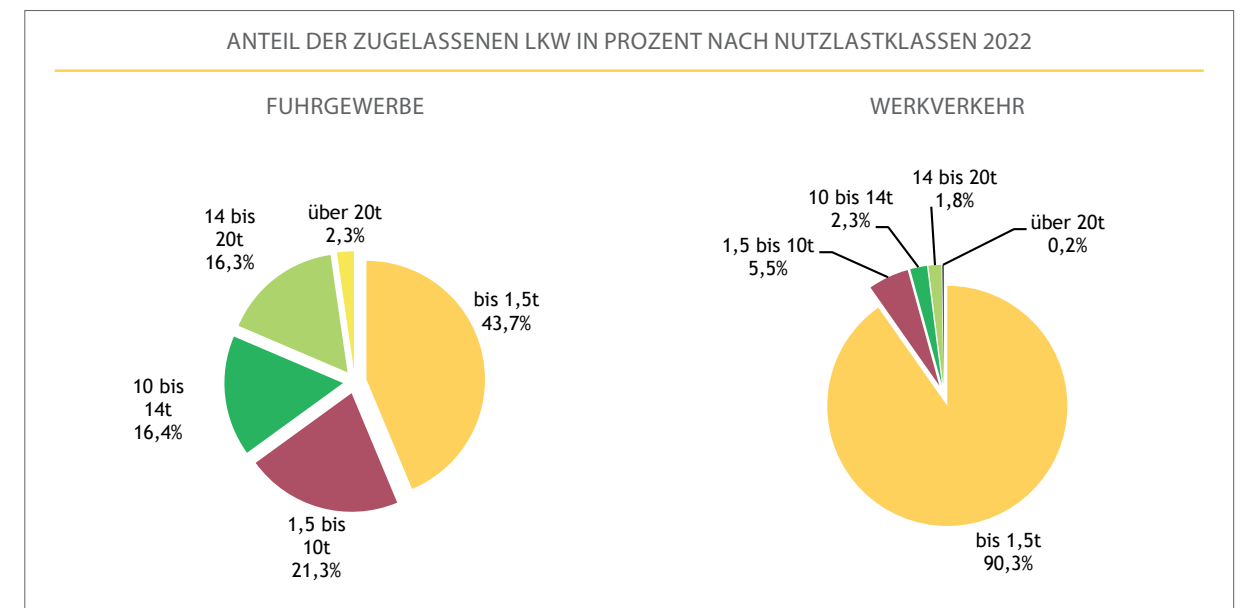
Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den schweren Lkw zu einer leichten Bestandsabnahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Werkverkehr um 6,4% und im Fuhrgewerbe um 0,6%.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	37 118	- 2,1	201 311	- 0,7	238 429	- 0,9
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	16 237	- 3,2	182 448	- 0,7	198 685	- 0,9
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	20 881	- 1,3	18 863	- 0,8	39 744	- 1,0
Sattelzugfahrzeug	14 848	0,6	5 399	6,4	20 247	2,1
Gesamt	51 966	- 1,4	206 710	- 0,5	258 676	- 0,7

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2022 auf insgesamt 553.249 Fahrzeuge, von denen 238.429 gewerblich genutzt werden⁶. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 47,0%, auf den Handel 37,4% und auf das Fuhrgewerbe 15,6%. 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 90,3% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 43,7% zu.



Quelle: Statistik Austria

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

Zwischen 2021 und 2022 sinkt die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr. Lkw zwischen 1,5 und 10 Tonnen werden im Fuhrgewerbe und Werkverkehr weniger eingesetzt als im Vorjahr. Eine leichte Erhöhung ist bei Lkw mit einer Nutzlast zwischen 10 und 14 Tonnen im Werkverkehr zu beobachten. Die Anzahl schwerer Lkw über 20 Tonnen erhöht sich sowohl im Fuhrgewerbe (+4,3%) als auch im Werkverkehr (+5,0%).

Anhänger

Im Jahr 2022 werden 39.778 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 4,9% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 78,0%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 1,4%. Bei den schweren Anhängern (über 15 Tonnen) kommt es zu einer Erhöhung um 0,6%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 6,1%. Im Vergleich zum Vorjahr ist beim Gesamtbestand eine Steigerung von 2,2% zu verzeichnen.

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2022 gibt es 1.197 Lokomotiven und 766 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 72% der Lokomotiven und 75% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 1.821 Personenwagen stehen 17.401 Güterwagen gegenüber.

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	857	328	12	1 197
Triebwagen und Triebzüge	571	195	-	766
Personenwagen				1 821
Güterwagen				17 401
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				4 009

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

6.3.3. BESTAND DONAUFLOTTE

Die österreichische Donauflotte umfasst insgesamt 289 Fahrzeuge. Die meisten Fahrzeuge entfallen in die Kategorie Güterkähne und -leichter (142 Fahrzeuge), gefolgt von Arbeitsfahrzeugen (45) und Passagierschiffen (32).

Fahrzeugtyp	Anzahl
Güterkähne und -leichter	142
Arbeitsfahrzeuge	45
Passagierschiffe	32
Schubschiffe	29
Gütermotorschiffe	14
Tankkähne & -leichter	11
Sonstige Fahrzeuge	9
Tankmotorschiffe und Bunkerboote	7
Gesamt	289

Anmerkung: Zur österreichischen Donauflotte zählen Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung

Quelle: Binnenschiffsregister Wien; Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; viadonau

6.3.4. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2022 mit 72,7% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 12,5% bzw. 8,8%). Im Vergleich zum Vorjahr sinkt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 0,4%.

Kategorie	Anzahl
Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	846
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	542
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	4
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	239
Ultraleichtflugzeuge	91
Motorsegler	167
Motorluftfahrzeuge des Bundes	19
Gesamt	1 908

Quelle: Statistik Austria

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

Im Jahr 2022 werden 305.332 Kraftfahrzeuge (davon: 25.200 Lkw, 10.693 Zugmaschinen und 934 Omnibusse) und 32.564 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 17,8% weniger Kfz bzw. um 14,1% weniger Anhänger als im Jahr 2021. Einen Anstieg von Neuzulassungen verzeichnen Sattelzugfahrzeuge mit einem Plus von 10,5%.

Im Zeitraum 2021/2022 kommt es bei fast allen in der Grafik angeführten Fahrzeugarten zu einer Abnahme der Neuzulassungen, die größte findet bei den leichten Lkw mit einem Minus von 62,5% statt. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind die Omnibusse (+5,3%) und die Sattelzugfahrzeuge (+10,5%). Der kleinste Rückgang findet bei den einspurigen Kfz mit 5,3% statt, die Pkw-Neuzulassungen sinken um 10,3% im Vergleich zum Vorjahr 2021.

ANZAHL DER NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN 2021 UND 2022

	2021	2022
Motorräder	47 765	45 213
Pkw/Kombi	239 803	215 050
Lkw	62 561	25 200
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	58 806	22 069
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3 755	3 131
Zugmaschinen	11 623	10 693
davon: Sattelzugfahrzeuge	2 925	3 232
Omnibusse	887	934
sonstige Kfz*	8 613	8 242
Gesamt	371 252	305 332
Anhänger	37 900	32 564

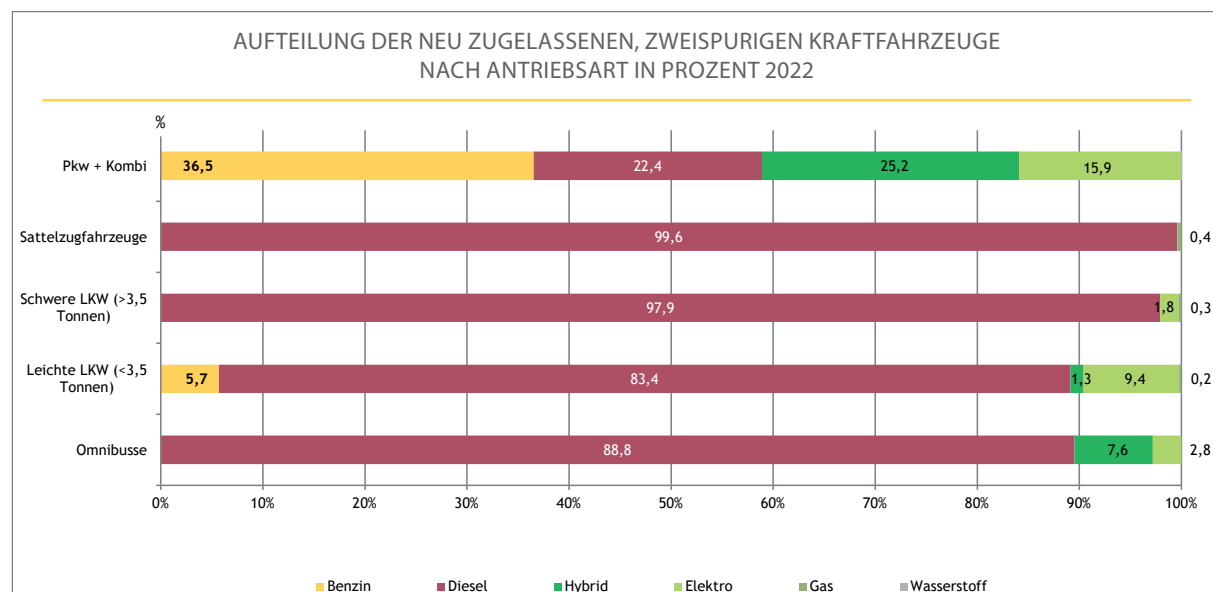
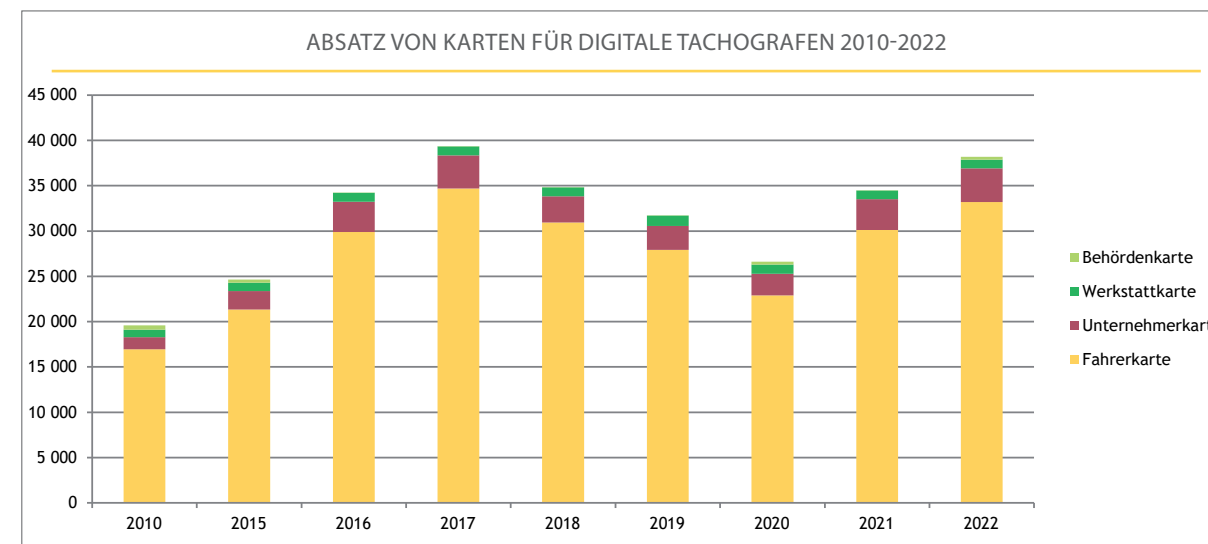
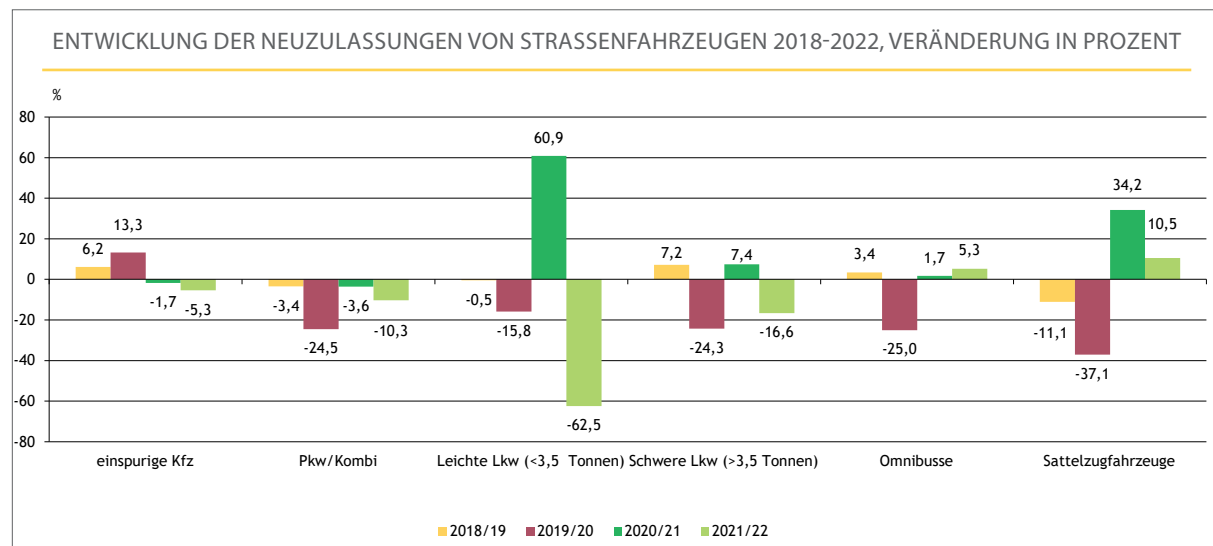
* selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)
Quelle: Statistik Austria

36,5% der 2022 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb, 22,4% Dieselantrieb, 25,2% Hybridantrieb und bei 15,9% handelt es sich um Elektro-Pkws. Im Jahr 2022 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,6%), die verbleibenden 0,4% fahren mit Gas. Bei schweren Lkw handelt es sich bei 97,9% um Dieselfahrzeuge und bei leichten Lkw 83,4%. Bei Letzteren verfügen 9,4% über einen Elektroantrieb. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 88,8% und 7,6% sind hybridbetrieben.

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 2022 werden um 10,7% mehr 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 3.064 Stück absolut bei Fahrerkarten. Weiters steigen die Unternehmerkarten um 337 Stück an und die Behördenkarten um 315 Stück. Bei den anderen Karten kommt es zu einem Absatzrückgang, die größte prozentuelle Abnahme findet bei den Ersatzkarten mit 16,0% statt (bzw. 514 Karten weniger).



Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
Quelle: Statistik Austria

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

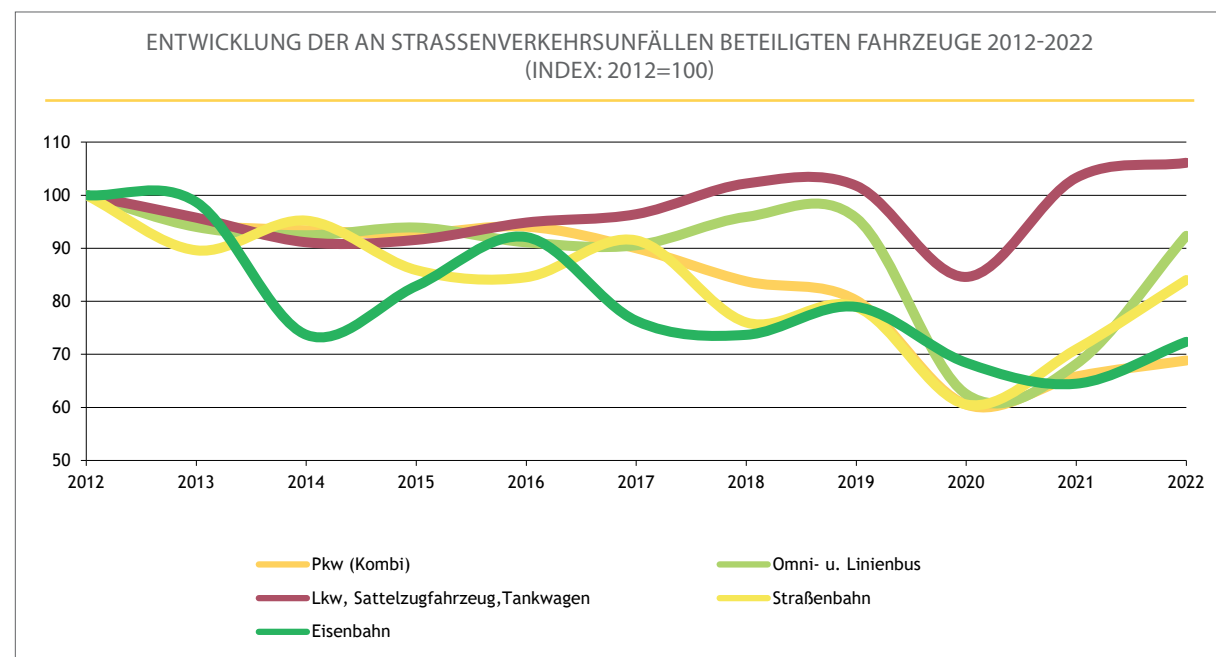
Im Jahr 2022 sind 31.793 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 19.578 Personen verunglücken. 180 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 4.157 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.377 Verunglückte, darunter 21 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	31 793	19 578	180
Omni- u. Linienbus	829	786	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	4 157	1 377	21
Straßenbahn	315	214	0
Eisenbahn	55	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)

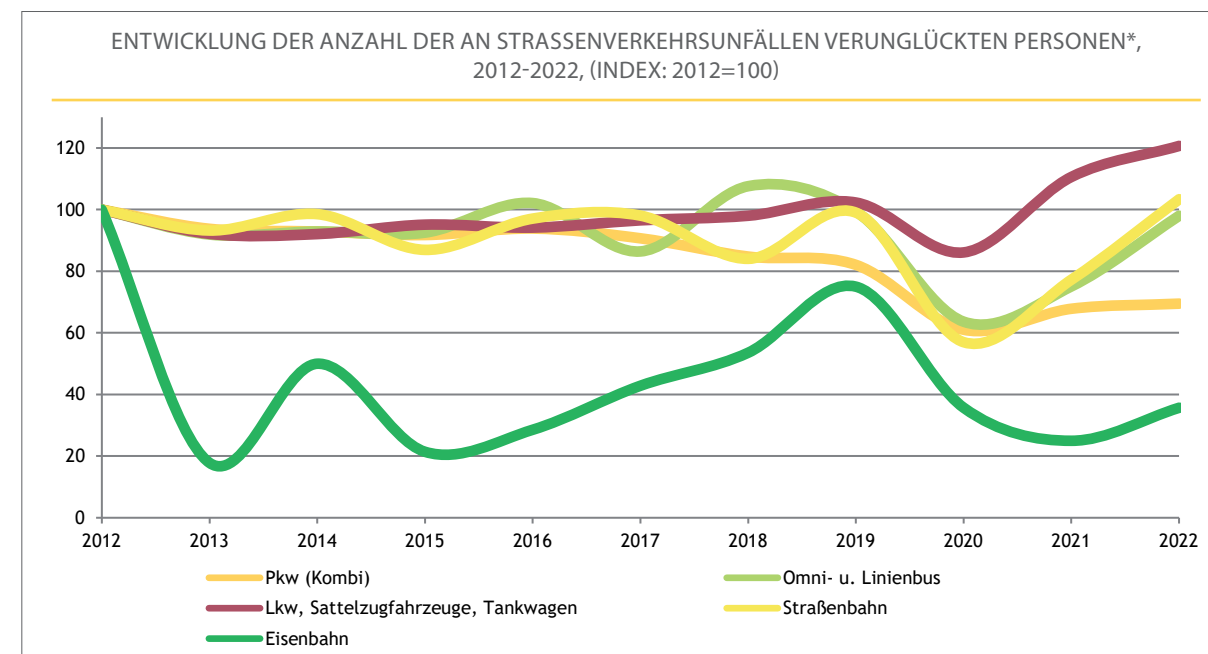
Quelle: Statistik Austria

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 Anstiege über das Ausgangsniveau bei Lkw-Unfällen in den Jahren 2018, 2019, 2021 und 2022. 2022 erhöhen sich die Straßenverkehrsunfälle bei allen beteiligten Fahrzeugen.



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2022 liegen die Verunglücktenzahlen bei fast allen beteiligten Fahrzeugen (ausgenommen Lkw, Sattelzugfahrzeuge und Tankwagen und Straßenbahn) 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 2022 kommt es insgesamt zu 1.230 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.627 Personen und 64 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 366 Unfällen mit 526 Verunglückten, davon 14 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 29,8%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 32,3%.

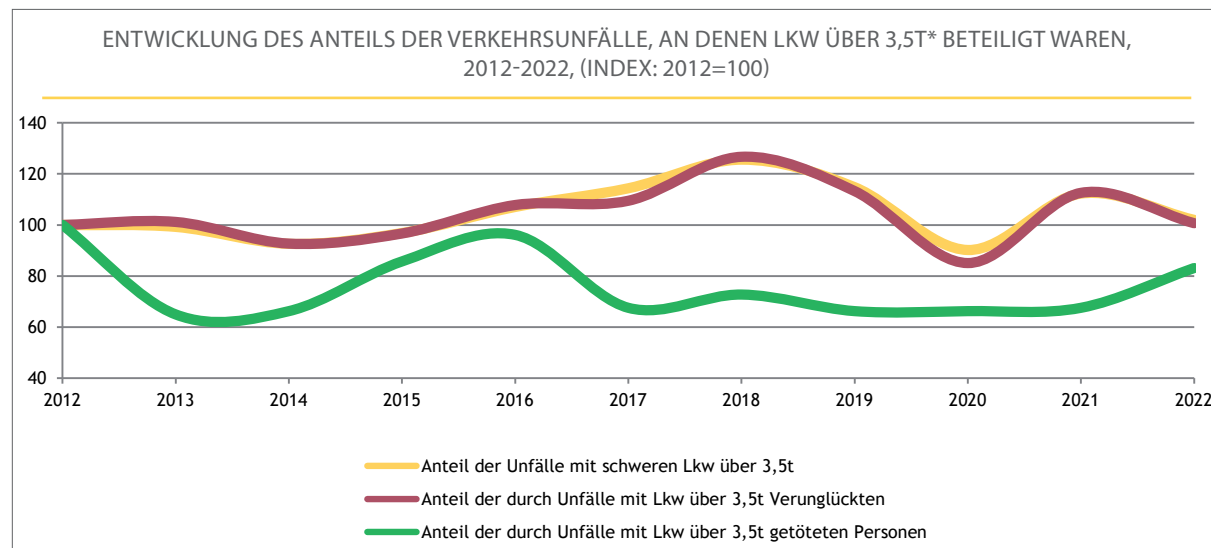
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1 230	366	29,8
Verunglückte	1 627	526	32,3
davon Tote	64	14	21,9

* 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, an denen schwere Lkw (über 3,5t) beteiligt waren, liegt 2022 bei 3,5% und der Anteil bei Unfällen mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,7%. Der Anteil dabei getöteter Personen liegt bei 17,3%. Im Vergleich zum Vorjahr sinken die Anteile der Unfälle sowie die Verunglückten bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Lkw. Der Anteil dabei getöteter Personen steigt im Vergleich zum Vorjahr.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2022 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und Burgenland am höchsten und in Wien und Vorarlberg am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Wien auf dem Wert von 38,9% und in Niederösterreich auf 23,5%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Salzburg mit 5,3% am geringsten.

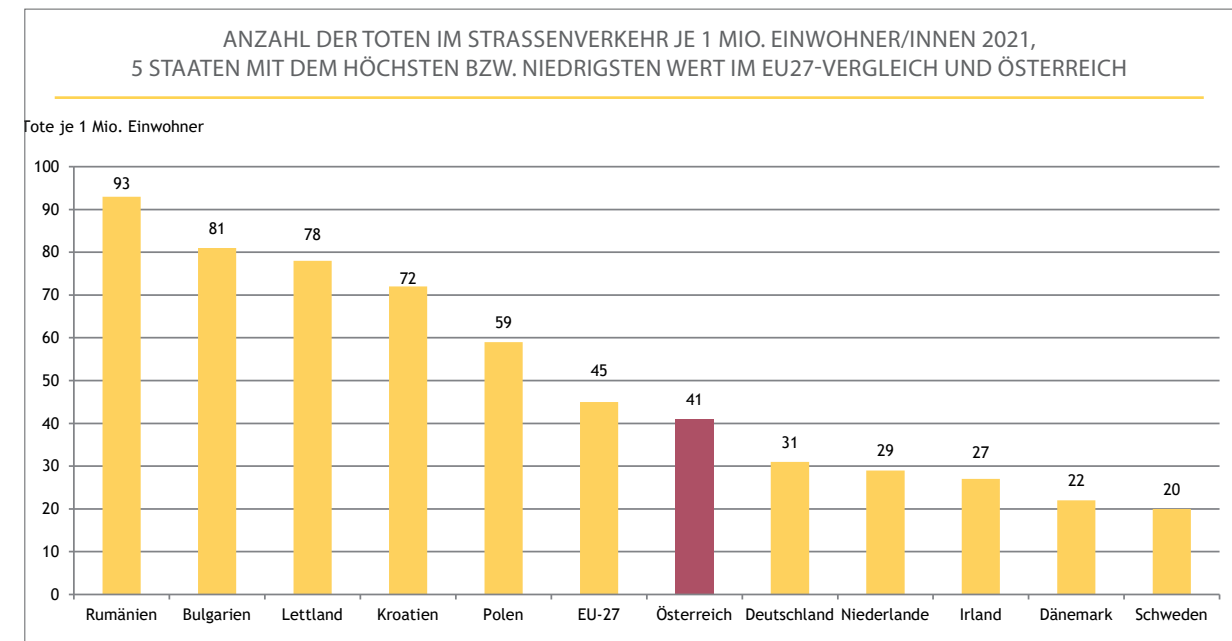
VERKEHRSunFÄLLE MIT BETEILIGUNG VON SCHWEREN LKW (ÜBER 3,5T*) NACH BUNDESLÄNDERN 2022, ANTEILE IN PROZENT

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	4,0	1,1	15,8	20,8
Kärnten	3,0	- 0,6	14,3	- 3,8
Niederösterreich	4,2	- 0,2	23,5	- 2,4
Oberösterreich	4,6	- 1,1	10,0	- 10,0
Salzburg	3,1	- 0,9	5,3	9,5
Steiermark	3,8	- 0,5	18,6	- 5,2
Tirol	3,3	- 0,2	13,8	9,5
Vorarlberg	2,5	- 0,8	12,5	41,3
Wien	2,3	- 0,8	38,9	2,1
Österreich	3,5	- 0,6	17,3	- 0,5

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

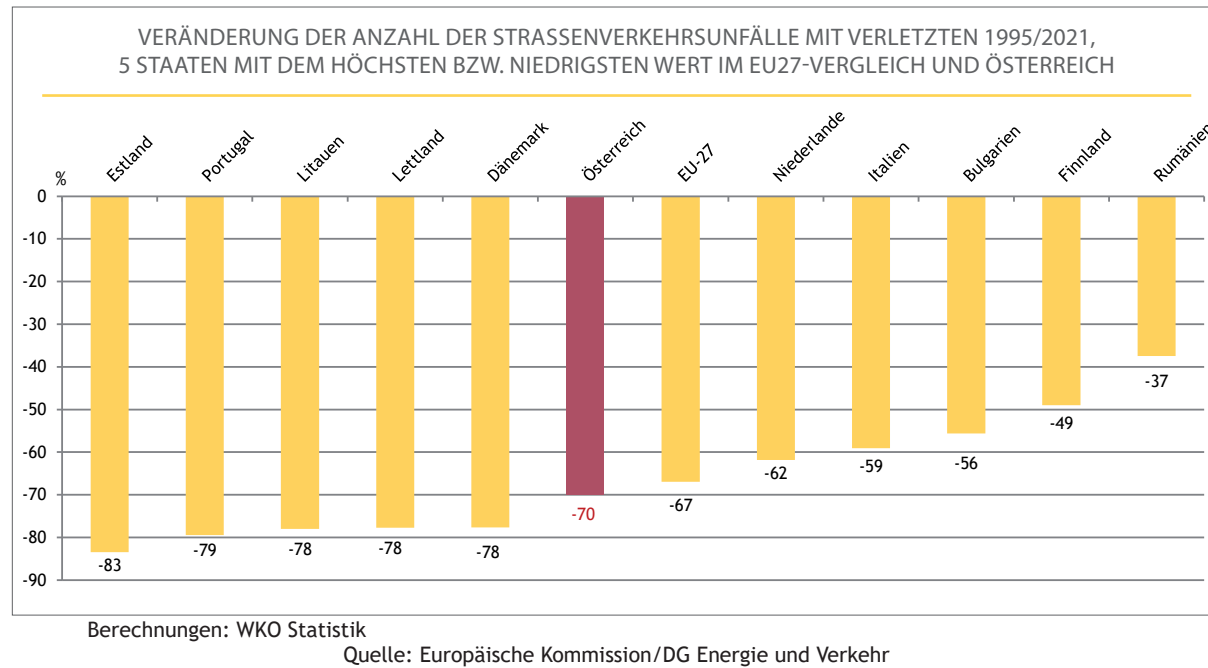
6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2021 in den Ländern Rumänien, Lettland, Bulgarien, Polen und Kroatien die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Dänemark, Irland, Niederlanden und Deutschland. Österreich liegt unter dem EU-27 Durchschnitt.



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2021 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Portugal, Litauen, Lettland und Dänemark. Österreich liegt mit einem Rückgang von 70% über dem EU-27 Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU-27 Durchschnitt liegen außerdem Italien, Niederlande, Bulgarien und Finnland.



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 15% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 10% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 9% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Drittel der Unternehmen (34%) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 7% der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 5% der Betriebsleistung).

Die betriebswirtschaftliche Position der österreichischen Verkehrsunternehmen verbesserte sich im Langzeitvergleich (2016/17 bis 2020/21). Der Anteil der Top-Betriebe mit einer Eigenkapitalquote von über 30% und Gewinnen von über 10% stieg von 12% auf 15%. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Eigenkapitalquote zumindest 30% betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit eines Unternehmens. Der Anteil der überschuldeten Betriebe in der Verlustzone sank von 12% auf 9%.



* 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 2020/21

Anlagevermögen	66,7	Eigenkapital	38,1
		Sozialkapital	4,0
Umlaufvermögen	32,1	Fremdkapital	57,5
Aktive Rechnungsabgrenzung	1,2	Passive Rechnungsabgrenzung	0,4
Gesamtvermögen	100,0	Gesamtkapital	100,0

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

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2020/21 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus.

Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 33,7% ebenfalls. Mit Bankverbindlichkeiten von 23,9% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen weniger 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 aus.
- 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.

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Im Gesamtdurchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Verkehrsunternehmen einen Betriebserfolg in der Höhe von 4,3% der Betriebsleistung.

Die ergebnisstarken Unternehmen erreichten durchschnittlich einen Betriebserfolg von 18,1% der Betriebsleistung. Demgegenüber gelang es dem Durchschnitt der ergebnisschwachen Unternehmen nicht, alle Kosten zu decken, sie mussten einen negativen Betriebserfolg von -6,0 % hinnehmen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2020/21

Materialaufwand	44,86	Umsatzerlöse	100,12
Personalkosten	25,81	Bestandsveränderungen	0,09
Sonstige Aufwendungen	31,03	Sonstige Erlöse	6,01
Finanzierungskosten	0,94	Finanzerträge	0,47
Gewinn	3,85	Erlösschmälerungen	-0,21
Summe Aufwendungen	106,49	Summe Erträge	106,48

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2020/21 im Durchschnitt einen Wert von 0,9. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital € 0,9 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

Die Kleinstbetriebe erzielten den höchsten Kapitalumschlag von 1,5 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 (0,3) und die Spediteure den höchsten (2,3) 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 2020/21 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 3,9%. D. h., dass auf Basis des Ergebnisses vor Steuern nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 3,9% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis vor Steuern von 17,7% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der am wenigsten erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -7,2% 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 der KMU mit zunehmender Betriebsgröße stieg.

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2020/21 nicht alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Fahrschulen und Seilbahnen erwirtschafteten mit durchschnittlich 13,6% bzw. 9,7% die höchste Umsatzrentabilität. Luftfahrtunternehmen, Schifffahrtunternehmen sowie die Schienenbahnen erzielten eine negative Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass die Unternehmen in allen Größenklassen im Durchschnitt in der Gewinnzone sind. Die höchste Umsatzrentabilität in Höhe von 5,47% wiesen die Unternehmen der Umsatzklasse zwischen € 4 bis € 7 Millionen auf.

76% der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2020/21 die Gewinnzone, 24% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 8% 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) ab 5% 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 2020/21 eine Gesamtkapitalrentabilität von 4,4%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 9,9%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,6%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Fahrschulen 2020/21 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 14,6% auf. Luftfahrtunternehmen, Schifffahrtsunternehmen und Schienenbahnen erzielten jeweils einen negativen 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 2020/21 11,4%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 29,7% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 3,4%. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittelbetriebe aus.

Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 33,1% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Luftfahrtunternehmen den niedrigsten Cash Flow (2,5%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungs-niveau.

Die Innenfinanzierungskraft war bei Unternehmen der kleinsten Umsatzgrößenklasse bis € 300.000,- am höchsten, gefolgt von Unternehmen mit € 0,3 bis € 0,5 Millionen Umsatz. Die anderen Betriebsgrößen lagen leicht über dem durchschnittlichen Niveau. 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. 58,2% auf. Das heißt, es entfallen rd. 58% des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen.

Die Seilbahnen hatten wie im Vorjahr die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 79%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 19% 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 2020/21 durchschnittlich 9,7% der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2020/21 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 2020/21 tätigten insgesamt 89% der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 50% der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 13% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10% der Betriebsleistung und bei 13% 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 2020/21 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 138,4% auf.

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Investitionsdeckung außer bei den Kleinbetrieben auch bei den ergebnisstarken Unternehmen.

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 2020/21 im Durchschnitt bei 38,1% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 45% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Auch die ergebnisschwachen Betriebe erreichten mit rd. 34% knapp über den betriebswirtschaftlichen Richtwert.

Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 28,3%, besteht allerdings Aufholbedarf.

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

Über drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2020/21 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 47% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 19% 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 2020/21 26,0%. Die Bankverschuldung lag mit rd. 24% bei den ergebnisschwachen Betrieben knapp unter dem Durchschnitt, während die erfolgreicherer Betriebe (ergebnisstarken Betriebe) eine höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sanken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 34,7% aus, bei Großbetrieben waren 14,7% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen sehr gering war, während Seilbahnen 38,1% ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

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

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 2020/21 durchschnittlich über eine Anlagendeckung von über 100%. Sowohl im Gesamtdurchschnitt als auch bei den Mittelbetrieben lag die Anlagendeckung unter 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkredite bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wurde. Mögliche Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2020/21 im Großteil der Branchen des Verkehrs neben dem Anlagevermögen auch Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden (Anlagendeckung > 100%). Bei den Seilbahnen, Schienenbahnen, beim Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen und den Autobusunternehmen, die einen durchschnittlichen Anlagendeckungsgrad von < 100% aufwiesen, wurden Teile des Anlagevermögens mit kurzfristigem Fremdkapital finanziert, wodurch Liquiditätsschwierigkeiten entstehen können.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der Unternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. 64% der österreichischen Verkehrsunternehmen verfügten im Bilanzjahr 2020/21 über eine Anlagendeckung von über 100%, 39% der Unternehmen hatten 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 4,6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen 23 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in 2,8 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Fahrschulen im Bilanzjahr 2020/21 mit 2,7 Jahren die niedrigste Schuldentilgungsdauer im Mittel aufwiesen - unter der Prämisse der gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung.

10% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2020/21 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 76% der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

6% 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 das 3,90-Fache an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinst- und Kleinbetriebe erzielten 2020/21 eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von 4,90 und 4,20. Es zeigt sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Im Branchenvergleich erzielten die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit 7,50 die höchste Bruttoproduktivität, während Autobusunternehmen nur 2,10 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 2020/21 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von 2,10 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,10 erzielt wurde.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von 2,80 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von 1,70.

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 Schifffahrtsunternehmen und die Autobusunternehmen mit einer Nettoproduktivität von 1,40 bzw. 1,70 aus.

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

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

2023



AT/028/048



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