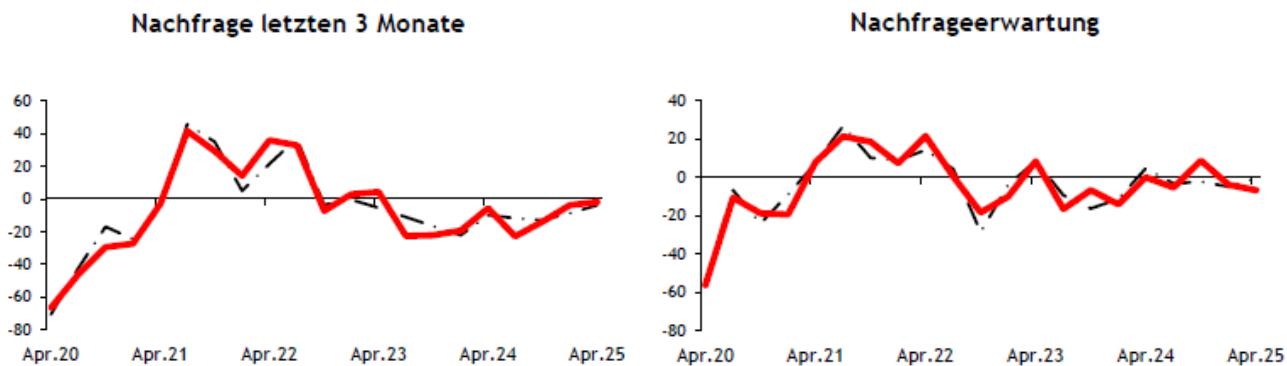


Presseinformationen, 16. Juni 2025

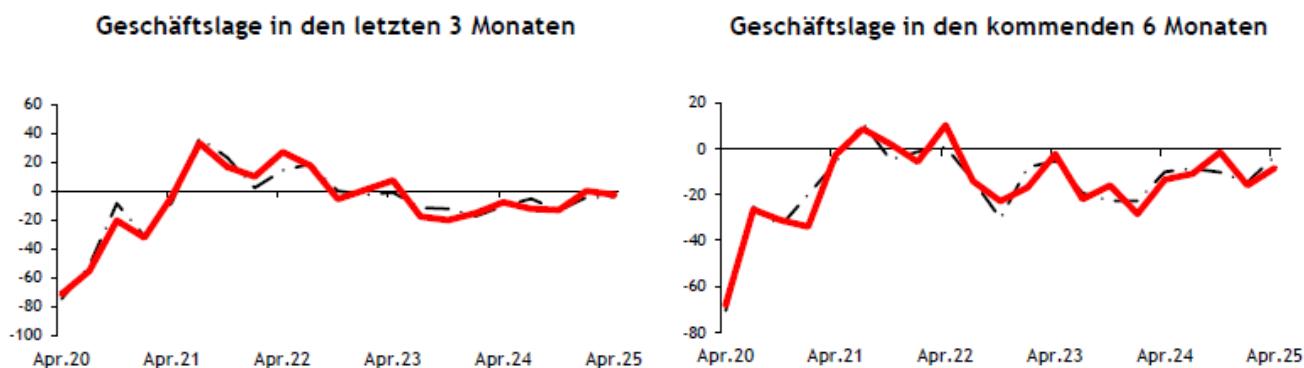
Konjunkturtest Transport und Verkehr - 2. Quartal 2025: Einschätzungen weiterhin pessimistisch

Die vorliegende Auswertung des Konjunkturtests für das 2. Quartal 2025 zeigt unter den befragten Unternehmen der Verkehrsbranche eine mehrheitlich negative Einschätzung - sowohl bei den vergangenheitsbezogenen Indikatoren als auch beim Blick in die Zukunft.

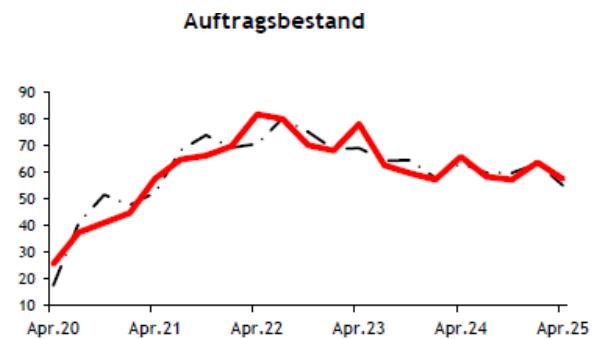
Nachfrage: Die Entwicklung der Nachfrage in den vergangenen Monaten ist den Befragten zufolge weiterhin leicht fallend. Ebenso ist die Zukunftserwartung der Betriebe mehrheitlich pessimistisch. In den Branchen Güterbeförderung und vor allem Spedition wird die zukünftige Nachfrage deutlich schlechter eingeschätzt. Befragt nach Behinderungen in der Geschäftstätigkeit wird unzureichende Nachfrage als stärkste Einschränkung von mehr als jedem Dritten genannt; Beeinträchtigungen durch Arbeitskräftemangel als zweitwichtigster Grund wird von 28% der Befragten als Hemmnis gesehen. In den Branchen Güterbeförderung und Spedition ist sogar bei 4 von 10 Befragten die Nachfrage unzureichend.



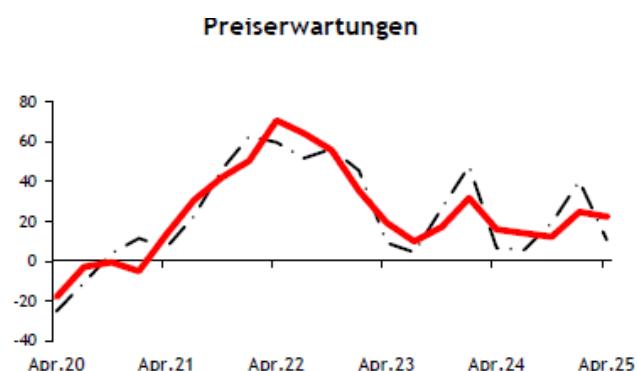
Geschäftslage: Die Einschätzungen zur Geschäftslage sind ähnlich denen zur Nachfrage: So werden die vergangenen 3 Monate leicht negativ bewertet wie die Zukunftsaussichten, womit sich die schwierige Geschäftslage fortsetzt.



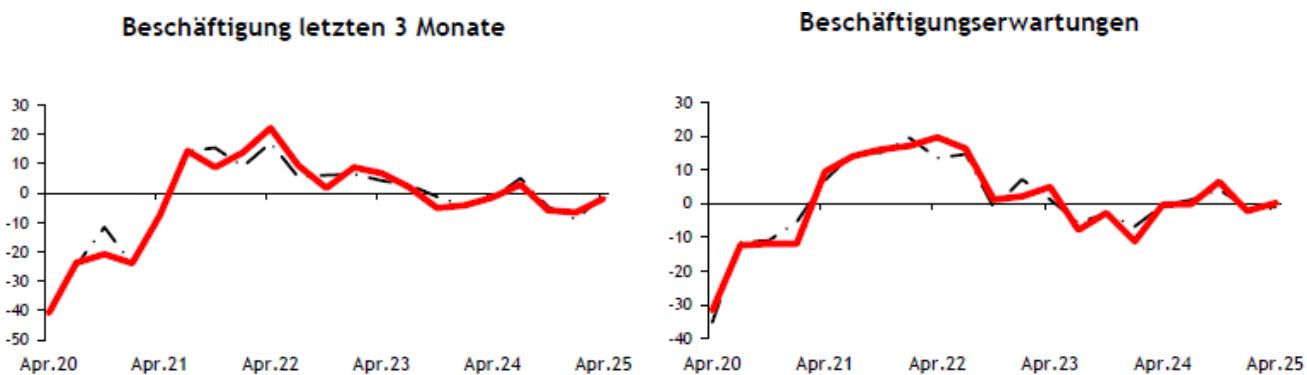
Auftragsbestand: Als „zumindest ausreichend“ bezeichnen derzeit knapp 6 von 10 Befragten ihren aktuellen Auftragsbestand. Damit ist ein deutlicher Rückgang im Vergleich zum Jahresanfang sichtbar. Bei Spediteuren ist der aktuelle Auftragsbestand bei weniger als der Hälfte der Umfrageteilnehmer ausreichend.



Preiserwartung: Die zukünftige Preiserwartung in der Branche ist nach den starken Zunahmen 2022-23 wieder auf eine moderatere Steigerung zurückgegangen. Die Erwartungshaltung zu den Preisänderungen befindet sich damit aber weiter deutlich über dem langjährigen Branchendurchschnitt.



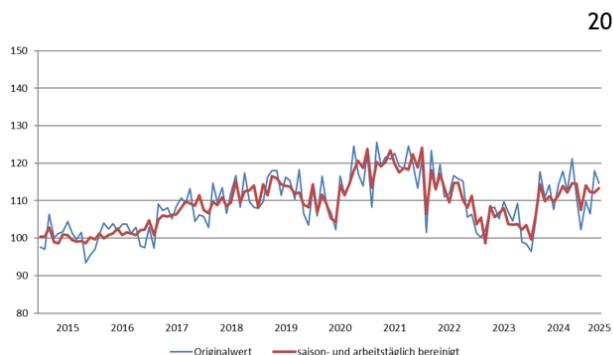
Beschäftigung: Die befragten Unternehmen in der Mobilitätswirtschaft sehen im vergangenen Quartal eine unveränderte Entwicklung der Beschäftigung. Auch in den nächsten Monaten geht die Branche von einer gleichbleibenden Beschäftigung aus.



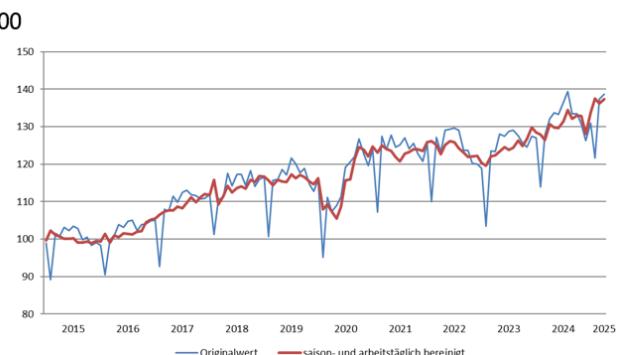
Methodik: An der aktuellen Umfrage nahmen 187 Unternehmen aus dem Bereich Transport und Verkehr teil. Die rote Linie in den Grafiken stellt die saisonbereinigten Werte dar. Die Berechnung erfolgt nach Vorgaben der EU-Kommission. Die Werte sind Salden aus positiven und negativen Antworten - ausgenommen Auftragsbestand: Hier ist der Prozentsatz der Antworten ausgewertet, die den Auftragsbestand als „mehr als ausreichend“ oder „ausreichend“ bezeichnen.

RWI/ISL Containerumschlag-Index

Nordrange (Nordseehäfen)



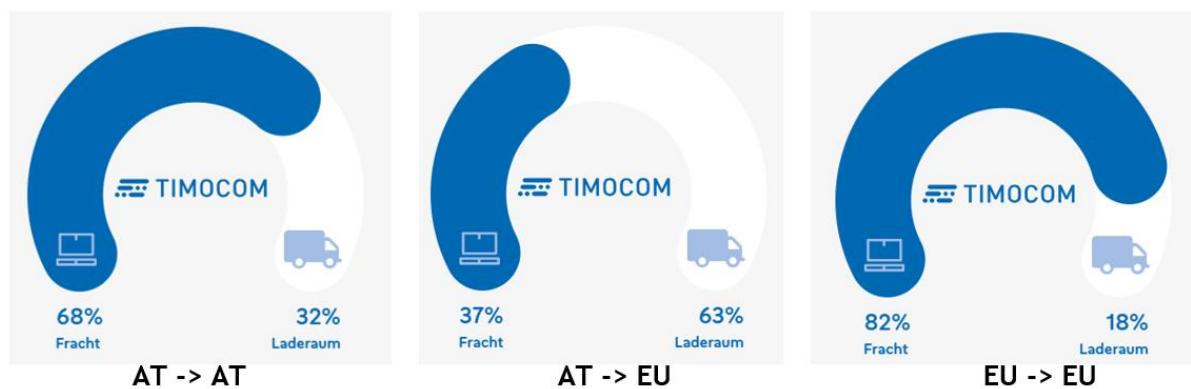
Weltweit



Quelle: RWI, ISL, eigene Darstellung

Der RWI/ISL Containerumschlag-Index bildet die Entwicklung des globalen Containerumschlags ab und ist damit ein wichtiger Indikator für die Weltwirtschaft. Die neuesten Daten vom April zeigen einen leichten Anstieg. Beim Nordrange-Index, der die Häfen Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven und Hamburg abbildet und damit auch Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland gibt, ist seit Mitte 2024 eine stagnierende bis leicht fallende Entwicklung zu erkennen. Der weltweite Index hingegen zeigt weiterhin eine langfristige Aufwärtsbewegung, sodass der Welthandel trotz zunehmender handelspolitischer Spannungen bislang stabil bleibt.

Transportbarometer im europäischen Straßengüterverkehr



Quelle: Timocom; Stand: 13.6.25

Die Grafiken des Transportbarometers von Timocom spiegeln das aktuelle Verhältnis von Fracht- und Laderaumangeboten wider: links im Binnenverkehr innerhalb Österreichs, in der Mitte der Export von Österreich in andere EU-Staaten, und rechts der gesamte Straßengüterverkehr innerhalb der EU. Ein großer Überhang an Laderaum ist v.a. im Export aus Österreich und in geringerem Ausmaß auch im Binnenverkehr innerhalb Österreichs sichtbar.

Neuzulassungen schwere Nutzfahrzeuge



Lkw > 3,5t und Sattelzugfahrzeuge; Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

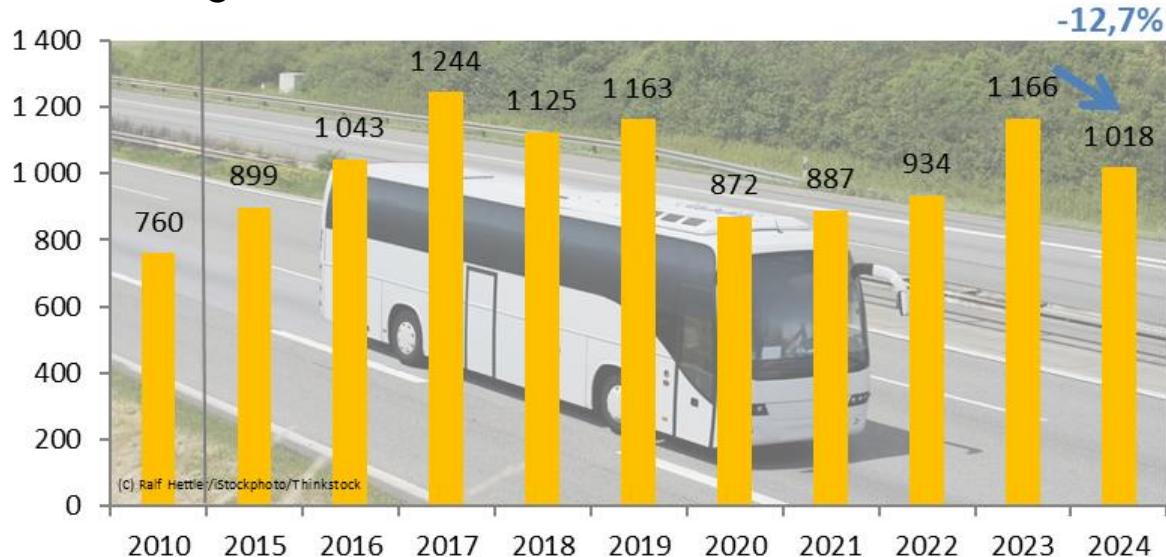
Die Monatsbetrachtung der Neuzulassungen bei Lkw und Sattelzugfahrzeugen zeigt für den Zeitraum Jänner bis Mai 2025 eine deutliche Abnahme in Höhe von 21 % zum Vergleichszeitraum 2024. Für das Jahr 2024 bedeuten insgesamt 7.970 Neuzulassungen eine geringfügige Abnahme von 0,5 % im Vergleich zu 2023.

Wie die folgende Tabelle verdeutlicht, sank Fahrzeugbestand an schweren Lkw und Sattelzugfahrzeugen 2024 geringfügig, während jener von Omnibussen anstieg.

Fahrzeugbestand

	31.12.2024	31.12.2023	VÄ in %
Lkw über 3,5 t	54 600	54 785	-0,3%
Sattelzugfahrzeuge	20 050	20 170	-0,6%
Omnibusse	10 734	10 632	1,0%

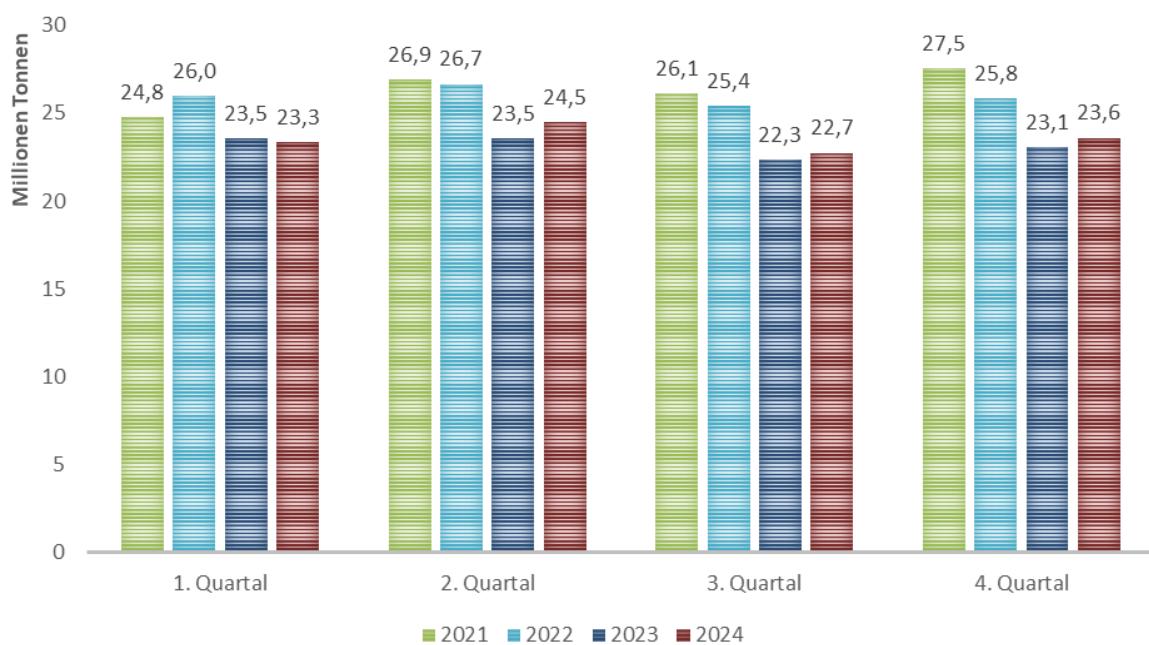
Neuzulassungen Autobusse



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Die Neuzulassungen von Autobussen gingen 2024 im 12,7 % auf knapp über 1.000 Fahrzeuge zurück. Trotzdem stieg der Fahrzeugbestand an Autobussen per Ende 2024 leicht an.

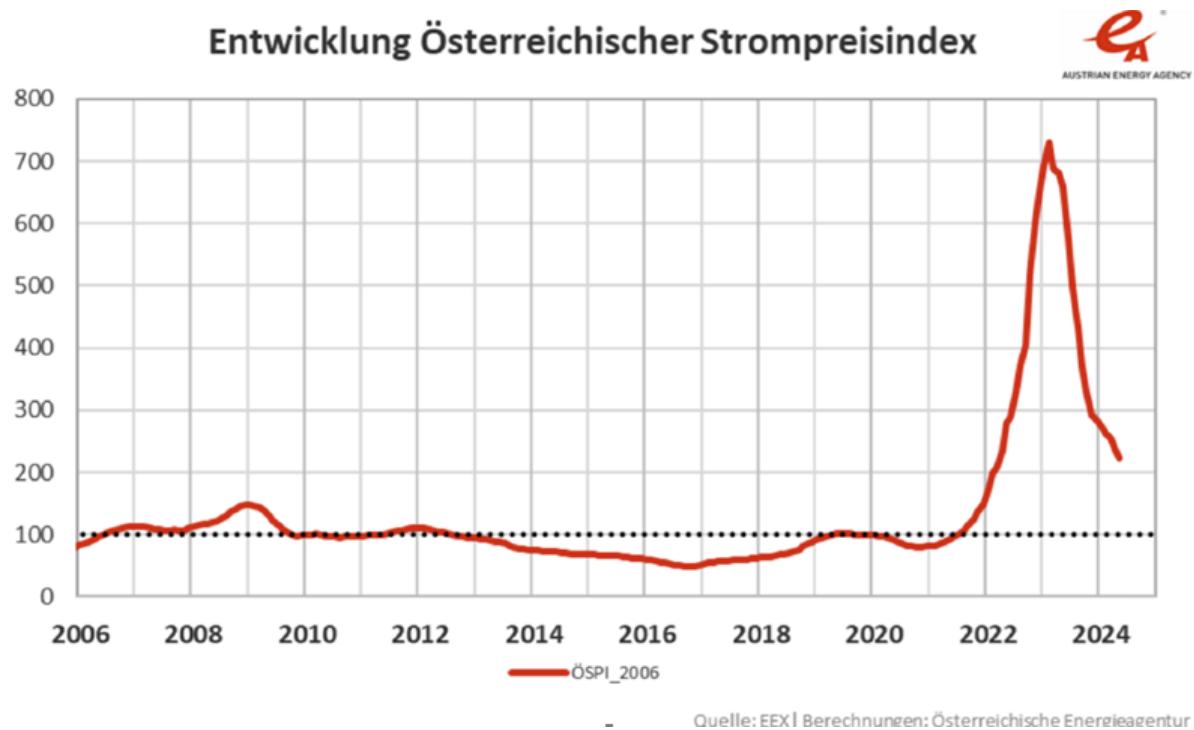
Schienengüterverkehr Transportaufkommen



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Im Jahr 2024 wurden laut Statistik Austria auf dem österreichischen Schienennetz 94,4 Millionen Tonnen Güter befördert, um 2,2 % mehr als 2023. Damit liegt das Transportaufkommen jedoch noch deutlich unter den Mengen der Jahre 2021 und 2022.

Schienengüterverkehr: Energiekrise



Die Kosten für Bahnstrom sowie das Bahnstromnetz stiegen in den letzten Jahren stark an. Daher ist der Schienengüterverkehr in die Strompreiskompensation einbeziehen!

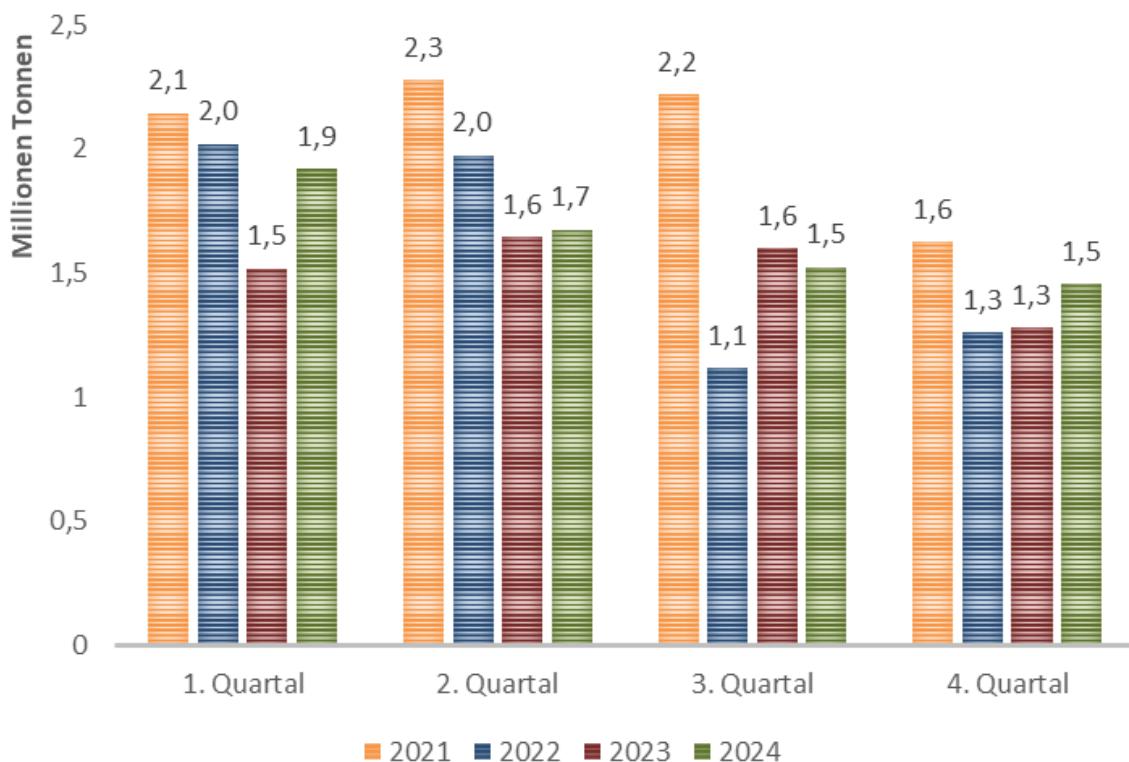
Schienengüterverkehr: Mehrkosten durch Umlenkenverkehre

Der ÖBB-Tauerntunnel ist für acht Monate gesperrt: In der Zeit seit Mitte November 2024 bis Mitte Juli 2025 verkehren keine Züge zwischen Kärnten und Salzburg. Die Tauernstrecke gilt als die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung.

Durch Umleitverkehre fallen + 7% BTkm 1Q 2024 zu 2025 auf Nord Südverbindung an (kleine Umfahrung 2,3% längere Strecke Bischofshofen, Ennstal; zu großräumigen Umfahrung + 4% mehr Weg in Österreich)

= **Mehrkosten (Produktion Strom, Personal, Schienenmaut etc) - bisher gibt es keine Kompensation, es droht Verlagerung auf Straße**
Eine staatliche Kompensation für die Betriebserschwernis ist notwendig!

Transportaufkommen auf der Donau



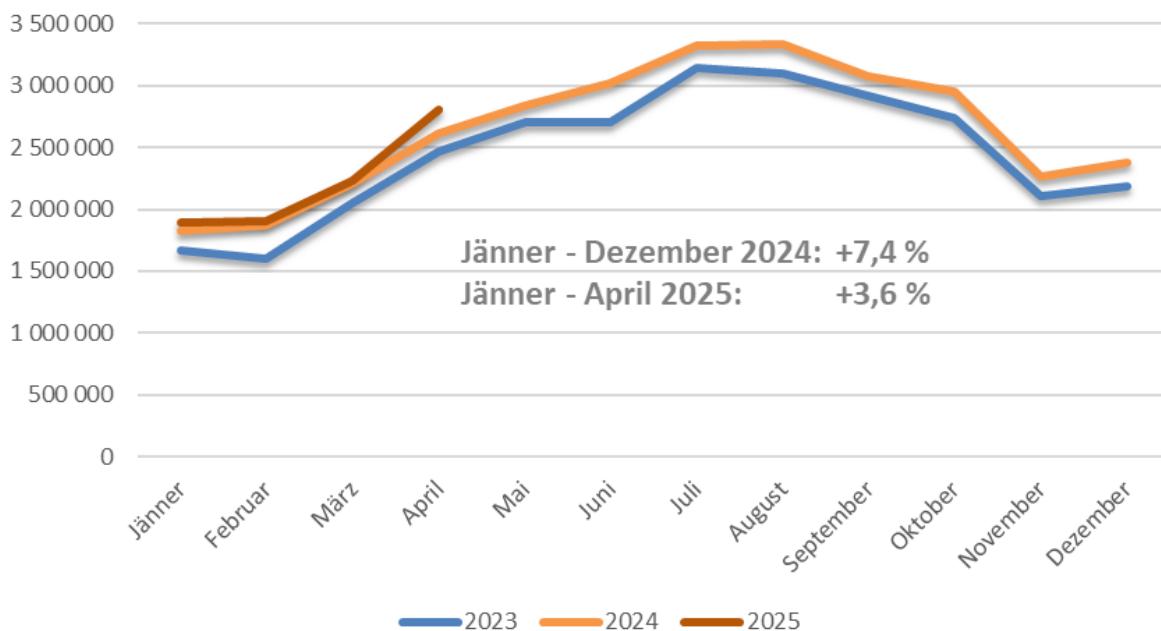
Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Auf der Donau wurden 6,6 Millionen Tonnen Güter im Jahr 2024 befördert. Nach dem historischen Tiefstand von 6,0 Mio. t im Jahr davor nahm das Transportaufkommen damit um 8,8 % zu.

Luftfahrt - Flugverkehr am Flughafen Wien

Im Passagierbereich stieg die Anzahl der Fluggäste am Flughafen Wien-Schwechat im Jahr 2024 um 7,4 % auf 31,72 Mio. Damit nutzten mehr Passagiere den Flughafen als im Vorkrisenjahr 2019 und eine neue Bestmarke wurde erreicht. Im Jahr 2025 setzt sich der Zuwachs mit einem Anstieg von 3,6 % von Jänner bis April fort.

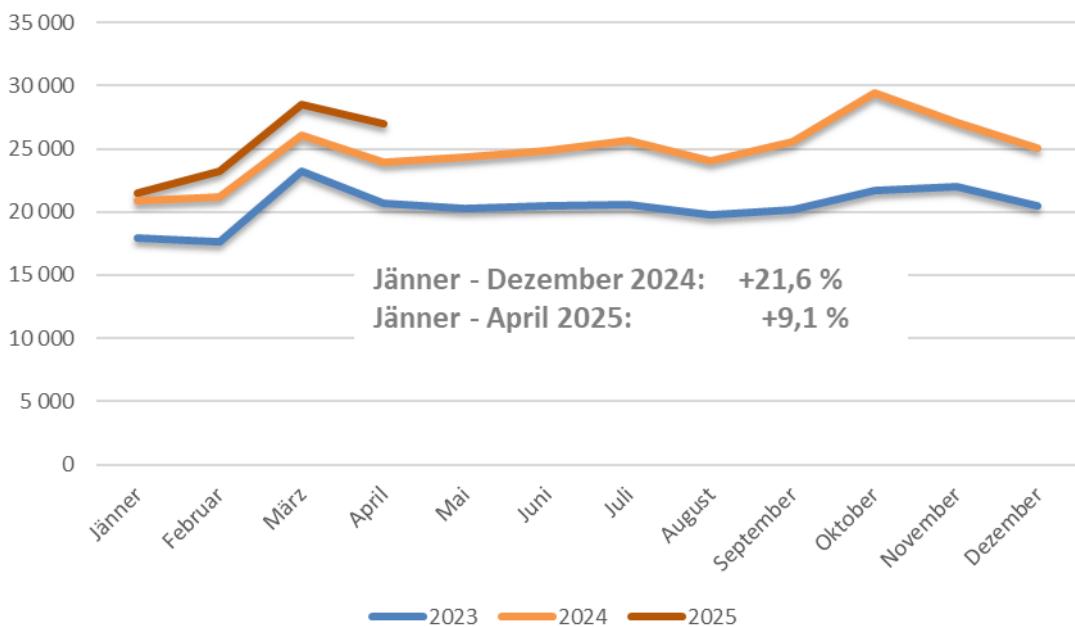
Flughafen Wien: Passagiere



Quelle: Flughafen Wien, eigene Darstellung

In der Luftfracht wurde am Flughafen Wien 2024 das beste Frachtergebnis in der Airport-Geschichte erreicht: der Anstieg des Cargo-Volumens betrug 21,6 % auf insgesamt 297.945 Tonnen. Im Jahr 2025 konnte bisher ebenfalls ein deutlicher Zuwachs um 9,1 % von Jänner bis April verzeichnet werden.

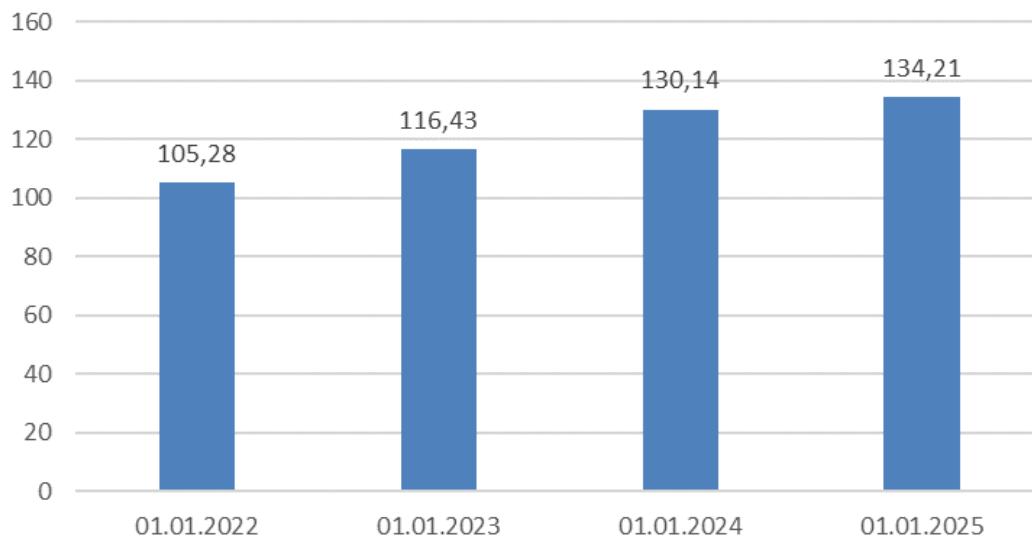
Flughafen Wien: Luftfracht und Trucking in t



Quelle: Flughafen Wien, eigene Darstellung

Kostenentwicklung des Marktes

Transportkostenindex ohne Diesel

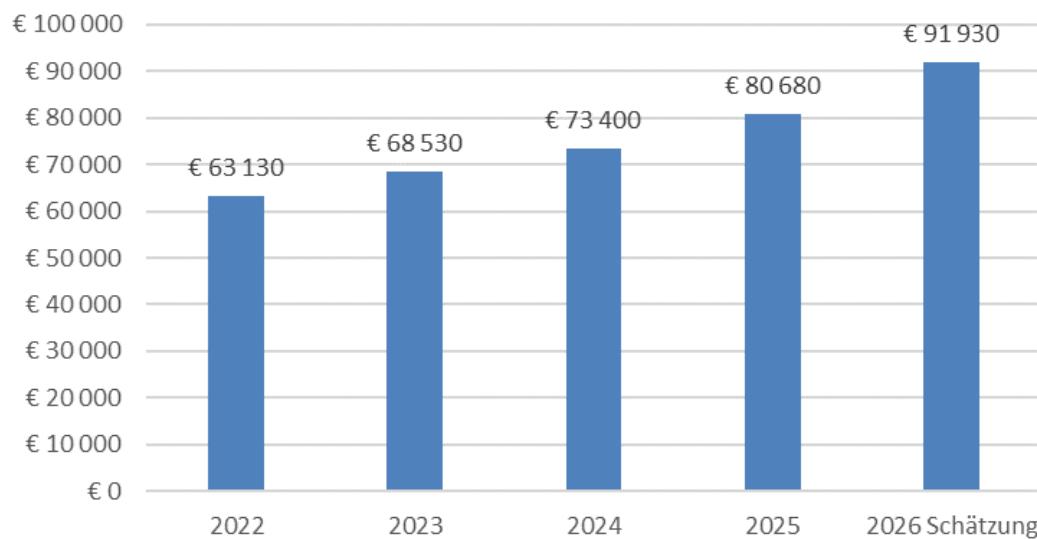


Quelle: Fachverband Güterbeförderung, eigene Darstellung

Der Transportkostenindex des Fachverband Güterbeförderung bildet die Kostenänderungen ab, die Güterbeförderungsunternehmen tragen. In dem Index sind Kostenteile wie zB fahrzeugbezogene Kosten, Lohnkosten, Finanzierungskosten, Verwaltung enthalten. Nicht enthalten sind etwa Kosten für Maut und Diesel. Die Grafik zeigt die Kostenentwicklung von Anfang 2022 bis 2025; die Kostensteigerung betrug insgesamt 27,5 % in den letzten 3 Jahren!

Kostentreiber Staat

40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr



Quellen: Statistik Austria, Asfinag, MauttarifVO, MÖStG, KfzStG, eigene Berechnungen und Darstellung

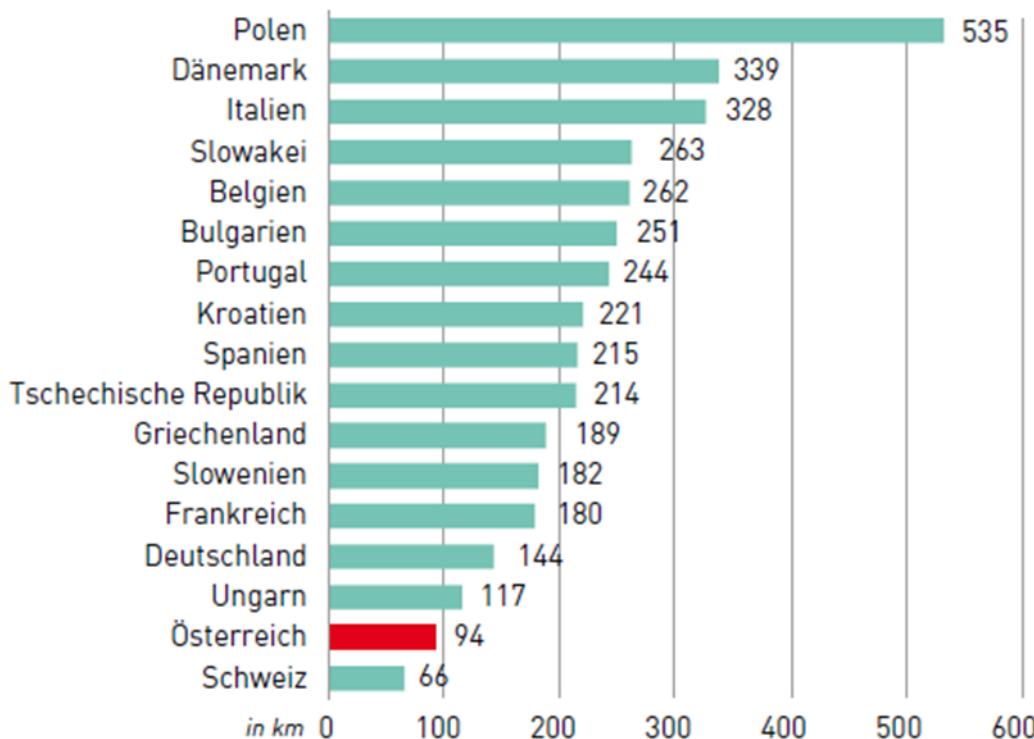
Neben den Kostensteigerungen des Marktes werden sind eine Reihe von Steuern und Gebühren zu zahlen. Die Grafik zeigt die Kostenentwicklung der letzten Jahre anhand des Beispieldfahrzeugs 40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr unter Berücksichtigung der folgenden Steuern und Gebühren: Mineralölsteuer, CO₂-Bepreisung von Diesel, Maut und Kfz-Steuer.

Neben kräftigen Erhöhungen in den letzten 3 Jahren ist eine weitere Steigerung um etwa 14 % auf knapp 92.000 € p.a. für 2026 möglich (auf Basis von Budgetplanungen und Schätzungen errechnet).

Annahmen: Sattelzugfahrzeug 26t + Anhänger Jahresfahrleistung: 140.000 km; Autobahnanteil: 75%; Euro VI, CO₂-Emissionsklasse 1; 4+ Achsen; durchschnittlicher Verbrauch: 32l

Maut als Standortfaktor 2025: Wie weit kommt ein 40t-Lkw mit 50 €?

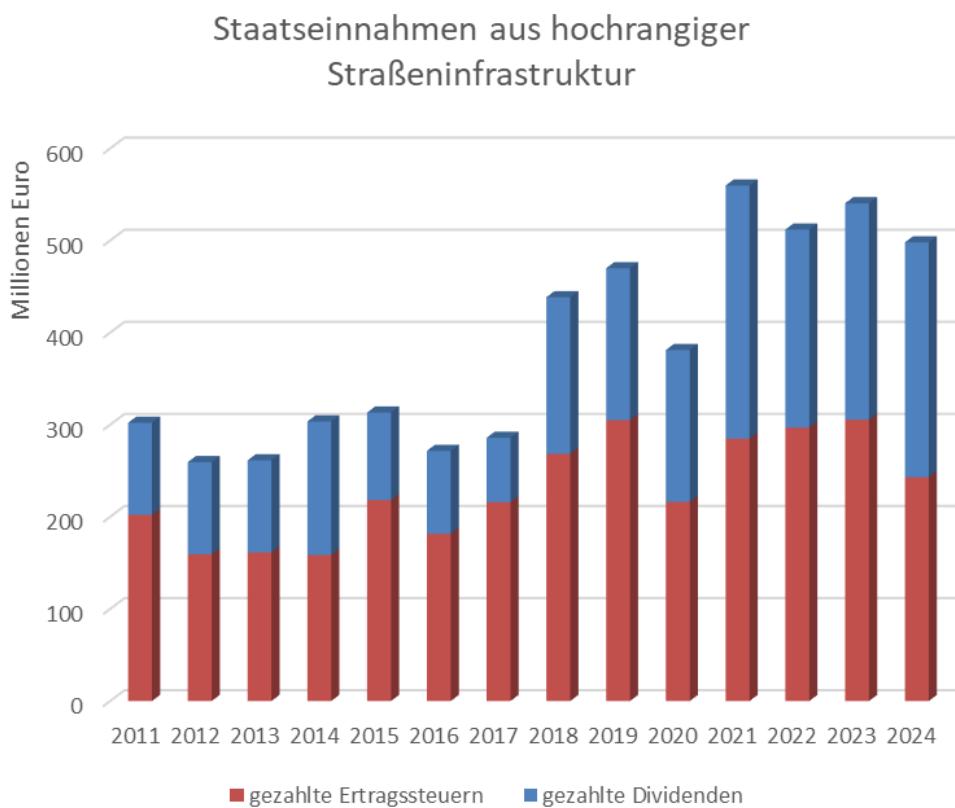
FAHRLEISTUNGSABHÄNGIGE MAUTSYSTEME



Quellen: Internetrecherche, eigene Berechnungen

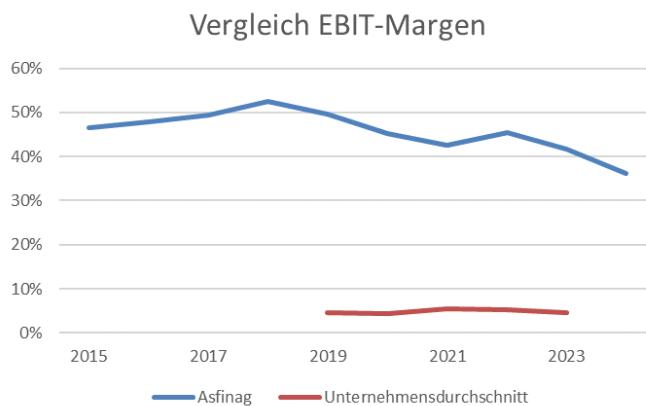
Die Grafik zeigt, wie weit ein moderner 40t Lkw auf gebührenpflichtigen Autobahnen und Schnellstraßen mit 50 € kommt, wie groß der Aktionsradius mit 50 € ist: Leider in Österreich nicht besonders weit (94 km) etwa im Vergleich zu Deutschland (144 km), Italien (328 km) oder Polen (535 km). Als Extrembeispiel kommt man auf der Sondermautstrecke über den Brenner mit 50 € hochgerechnet nur 31 km weit. Manche Staaten verwenden statt fahrleistungsabhängigen Mautsystemen zeitbasierte Mautsysteme: Hier kann ein Lkw mit 50 € zwischen 5 und 10 Tage ohne Kilometerlimit gefahren werden. In Summe hat die Höhe der Mautgebühren Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort und die Konsumentenpreise, da Firmen mit Sitz in Österreich höhere Mautkosten zu tragen haben als in anderen Staaten.

Straßeninfrastruktur- Finanzierung Transparenz-Fairness-Sparsamkeit-Zweckbindung



Quellen: Geschäftsberichte Asfinag, eigene Darstellung

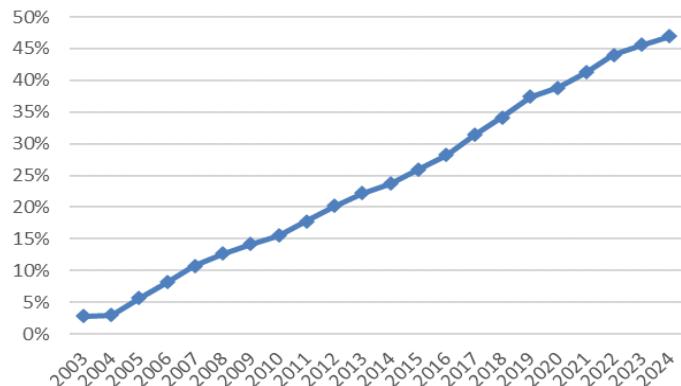
Der Staat erhielt in den letzten 14 Jahren fast **5,4 Milliarden Euro** an Ertragssteuern und Dividenden aus hochrangiger Straßeninfrastruktur. Aktuell sind es rund 500 Millionen Euro pro Jahr. Ein Teil davon lässt sich der Staat als Dividende, die 255 Mio. Euro beträgt, auszahlen. Für 2025 ist eine um 50 Mio. € höhere Dividende geplant. Zusätzlich werden auch hohe Beträge an Umsatzsteuern eingenommen, welche aktuell ca. 150 Mio. Euro pro Jahr betragen. Laut einer Prognos-Studie zahlten Lkw und Busse im Zeitraum 2008-2016 mindestens 836 Millionen Euro zu viel Maut. Seitdem hat sich die Überzahlung der Maut nochmals erhöht.



Quellen: Geschäftsberichte Asfinag, AK Unternehmensradar, eigene Darstellung

Die Asfinag ist betriebswirtschaftlich hervorragend unterwegs und hat eine sehr hohe EBIT-Marge im Vergleich zum Unternehmensdurchschnitt aus der Privatwirtschaft.

Eigenkapitalquote Asfinag



Quellen: Geschäftsberichte Asfinag, eigene Darstellung

Die Asfinag verfügt über eine stabile Eigenkapitalausstattung, die sich in den letzten 20 Jahren kontinuierlich verbesserte: Das Unternehmen verfügt nun über die 16-fache Eigenkapitalquote 2024 im Vergleich zu 2003.

ASFINAG Bilanz 2024

- **Mit 2,5 Milliarden Euro** liegen die Erlöse um leicht über dem (um EUR 10 Mio.) über dem Ergebnis von 2023 (Zuwächse vor allem im Pkw Bereich)
- **Überschuss von 734 Millionen Euro**
- **Verbindlichkeiten weiter reduziert**
- **1,5 Milliarden in Infrastruktur investiert**
- Darüber hinaus leistete das Unternehmen 243 Millionen Euro an Steuern, die vorgeschlagene Dividende beträgt 255 Millionen Euro an die Republik.
- **Lkw Mauterlöse 2024: 1 662 880 Euro**

ASFINAG im Vergleich Transportgewerbe



Steuern und andere öffentliche Zahlungen des Straßenverkehrs 2024

Mineralölsteuer	4 000 Mio. €
Umsatzsteuer Kraftstoffe	1 490 Mio. €
Umsatzsteuer Kfz-Erwerb	2 050 Mio. €
Umsatzsteuer sonstige Leistungen (Reparatur, etc.)	1 370 Mio. €
Normverbrauchsabgabe	550 Mio. €
Versicherungssteuer	470 Mio. €
Motorbezogene Versicherungssteuer	2 800 Mio. €
Kfz-Steuer (> 3,5 t)	58 Mio. €
Autobahnvignetten Pkw	609 Mio. €
Pkw-Streckenmaut inkl. Ersatzmaut	236 Mio. €
Lkw-Maut	1 663 Mio. €
Sonstige Steuern, Abgaben und finanzielle Leistungen	400 Mio. €
Summe	15 696 Mio. €

Quellen: BMF, Asfinag, Fachverband der Fahrzeugindustrie

seit 1987 keine Zweckbindung der MöSt für Infrastrukturausbau!

Die Einnahmen aus dem Straßenverkehr 2024 entsprechen...

Gesamteinnahmen 15.696 Mio. €

reduziert um Autobahn Maut, ergänzt um gezahlte Dividenden und Ertragssteuern der ~~Asfinag~~ ergibt

**Einnahmen:
13.686 Mio. €**

<u>Niederrangiges Straßennetz (2023):</u>	126.056 km
→ Landesstraßen	33.814 km
→ Gemeindestraßen	92.242 km

das sind Einnahmen von

108.570 € pro km

Landes- und Gemeindestraße

Quellen: Fachverband der Fahrzeugindustrie, BMF, Asfinag, Eurostat, eigene Berechnungen

Budgetneutrale Vorschläge und Forderungen der Transport- und Verkehrswirtschaft

- Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug
 - Wir fordern die Möglichkeit einen Anhänger ohne Zugfahrzeug bis zu 72 Stunden, zumindest auf den Parkplätzen im Autobahn- und Schnellstraßennetz abstellen zu können. Dadurch wird eine effiziente Nutzung von Parkflächen ermöglicht. Außerdem können Unternehmen Kosten sparen, da Zugfahrzeuge nicht unnötig blockiert werden und für andere Aufgaben verfügbar bleiben.
- Anpassung der StVO an die Erfordernisse der Taxi- und Mietwagenbranche
 - Ein- und Aussteigen lassen von Kunden in Halteverbotszonen; Befahren von Fußgängerzonen für Besorgungs- und Botenfahrten; Nutzung von Behindertenparkplätzen zum Ein- und Aussteigen von blinden Kunden; Ausnahme vom Halte-/Parkverbot
- Verkürzung des Wochenendfahrverbots
 - Der Samstag ist in vielen Bereichen (z.B. Handel) ein regulärer Werktag mit Öffnungszeiten bis ca. 18 Uhr. Ebenso werden so den Fahrer:innen längere Zeitfenster der Heimfahrt ermöglicht. Daher regen wir folgende Gesetzesänderung an: „An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt.“

- Streichung der 100 km-Grenze für 44t beim Rundholz- und Rohmilchtransport
 - Streichung der 100 km-Grenze für 44 t beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, da es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt.
- Abschaffung des Nacht 60er
- Maße & Gewichte
 - Bei den Maßen von Sattelschleppern sollten Anpassungen vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können, wodurch ein weiterer Beitrag für die Erreichung der Klimaziele geleistet würde.
 - Erhöhung hzG bei Kran-/Greifarm-, Kippfahrzeugen
 - Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Nutzlast ist das gemäß der Regelung für Saug-Druck-Tankfahrzeuge (§4 Abs 7 lit. b KFG) höchstzulässige Gewicht bei Kran-/Greifarm-, und Kippfahrzeugen zu erhöhen.
 - Zulassung von 5-Achs-(Solo) Fahrzeugen in Österreich mit einem hzG von 40 t.
 - 44 t hzG für Mineralöltransporte.
- Widmung von Logistikflächen
 - Zur effizienten Nutzung der Infrastruktur gehört auch die Widmung von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohngebiet haben. Wir fordern eine bundesweite Regelung und zentrale Kompetenz für die Widmung von Logistikflächen. Bei der Flächenwidmung sollen bundeseinheitliche Rahmenbedingungen erstellt werden und die Anforderungen von Logistik unter Einbeziehung der Branche mitberücksichtigt werden.
- Saisonkontingente
 - Für die rasche und unbürokratische Beschäftigungsaufnahme ausländischer Arbeitskräfte in der Güterbeförderungsbranche sollten Saisonkontingente geschaffen werden.
- Mindestalter von Triebfahrzeugführer:innen
 - Absenkung und Harmonisierung des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen im nationalen Recht im Sinne der EU-Richtlinie 2007/59/EG (20./18. Lebensjahr), um einerseits dem Fahrermangel zu begegnen und andererseits Lehrlingen sinnvolle Karrierepfade und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung nach Abschluss ihrer Lehrausbildung als Lokführer:innen oder Straßenbahnfahrer:innen zu geben (beschäftigungspolitische und frauenfördernde Maßnahme). Es geht um eine Harmonisierung der Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG).
- Entbürokratisierung der Halteranfragen im Garagierungsgewerbe - Abfrage durch Garagenbetreiber als Betroffene
 - Um die Abwicklungszeiten entsprechend zu verkürzen, fordern wir am Beispiel Deutschlands, dass entsprechend Bevollmächtigte eine Anfrage an das zentrale Zulassungsregister des BMI richten dürfen. Die Standortadressen müssen vom jeweiligen Eigentümer autorisiert sein. Ebenso die Bevollmächtigten, die eine Halteranfrage automatisiert stellen dürfen. Für die Bezirkshauptmannschaften und die Magistrate entsteht

eine enorme Verwaltungsvereinfachung und für den betroffenen Fahrzeughalter ist der Bezug zur widmungswidrigen Nutzung leichter nachvollziehbar.

- Abschaffung der Doppelgleisigkeit bei Mitfahrverpflichtungen
 - Wir fordern die Abschaffung der in § 6 Güterbeförderungsgesetz zusätzlich zur EU-Gemeinschaftslizenz vorgesehenen Mitfahrverpflichtung der beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde für den grenzüberschreitenden Verkehr.
- Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen
 - Wir fordern die Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen im Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz und Kraftfahrlinien gesetz: Unternehmer:innen müssen die Möglichkeit haben, Maßnahmen zu setzen, um ihre Zuverlässigkeit wiederherzustellen.