



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**
DATEN UND FAKTEN
2025

VORWORT

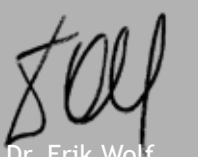
Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie ist auch Voraussetzung für die Entfaltung des Warenverkehrs, kann Standortnachteile kompensieren und Wettbewerbsfähigkeit begründen.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. Mehr als 42.000 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 230.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 3.000 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs bei Waren im Wert von 191 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

Mit Blick auf die trübe Konjunkturlage in der Wirtschaft ist es umso wichtiger, keine neuen Belastungen und höheren Steuern für die Transportwirtschaft einzuführen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft zu erhöhen, sind vielmehr Abgabensenkungen und Investitionsanreize ein Gebot der Stunde. Ganz zentral sind dabei auch gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind Visitenkarten jedes Unternehmens und tragen insgesamt zum Erfolg des Unternehmens und in weiterer Folge zur Qualität des Wirtschaftsstandortes bei. Umso erfreulicher ist die neue Möglichkeit des begleiteten Lkw-Fahrens ab 17 Jahren. Die von uns seit langem geforderte Möglichkeit wurde nun in die neue EU-Führerscheinrichtlinie aufgenommen. Damit können Mitgliedstaaten auch beim Schwere Lkw (ohne Anhänger) ein Begleitetes Fahren ab 17 Jahren einführen. Diese wichtige Maßnahme hilft gegen den Mangel an Lkw-Fahrern.

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 Klacsa
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

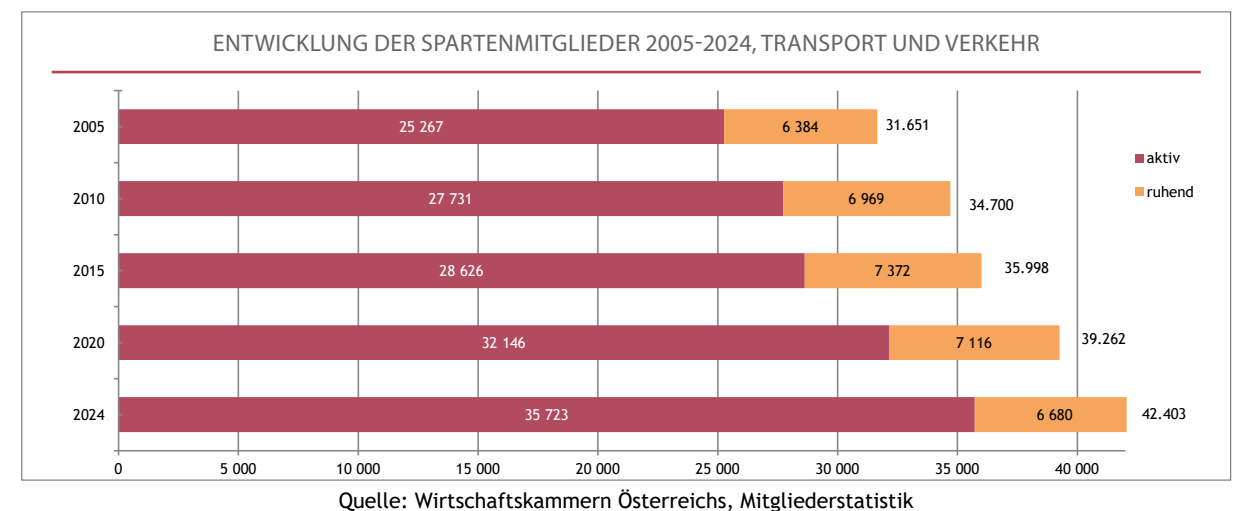
07	SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN
09	NEUGRÜNDUNGEN
11	INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

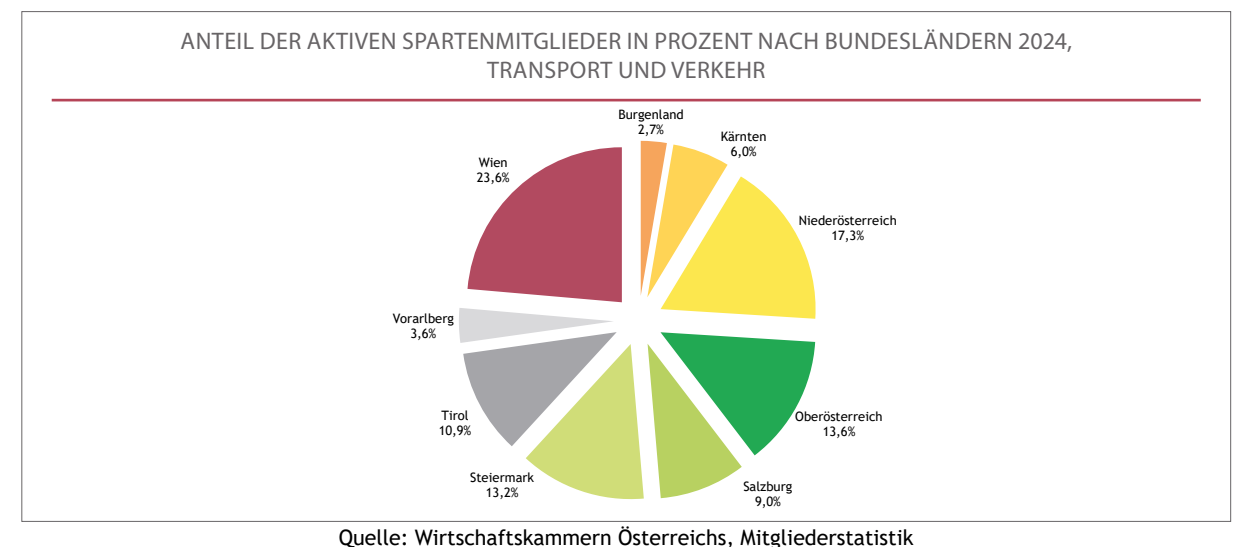
1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

Ende 2024 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 42.403 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,0% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2024 den Wert 35.723, das sind 84,2% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 41,4%. Im selben Vergleichszeitraum melden 4,6% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2024 23,6% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,3% in Niederösterreich, 13,6% in Oberösterreich und 13,2% in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,7%.



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 2024 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 13.313 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 12.985 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2024 verzeichnen viele der Fachverbände bis auf die Seilbahnen, Spediteure und die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen Mitgliederzuwächse. Der größte Zuwachs findet mit 24,3% beim Fachverband den Schienenbahnen statt.

ANZAHL DER AKTIVEN FACHGRUPPENMITGLIEDER 2000-2024, TRANSPORT UND VERKEHR									
	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Schienenbahnen	69	78	89	108	133	133	145	157	196
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen*	1 826	1 887	1 867	1 857	1 874	1 904	1 911	1 913	1 910
Seilbahnen	955	832	715	651	626	619	607	594	586
Spediteure	1 219	1 350	1 501	1 589	1 788	1 840	1 868	1 928	1 927
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	10 102	10 451	11 157	11 474	11 841	12 230	12 985
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 316	10 991	12 445	13 089	13 070	13 211	13 313
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	904	939	965	1 017	1 037
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	4 049	4 969	6 314	6 732	6 841	6 978	7 280
Schifffahrtunternehmen	352	354	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)						
Luftfahrtunternehmen	277	299							
Autobusunternehmen	1 197	1 234							
Fahrschulen	314	347							
Allgemeiner Fachverband	382	395							

* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmen, Luftfahrtunternehmen und Autobusunternehmen 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

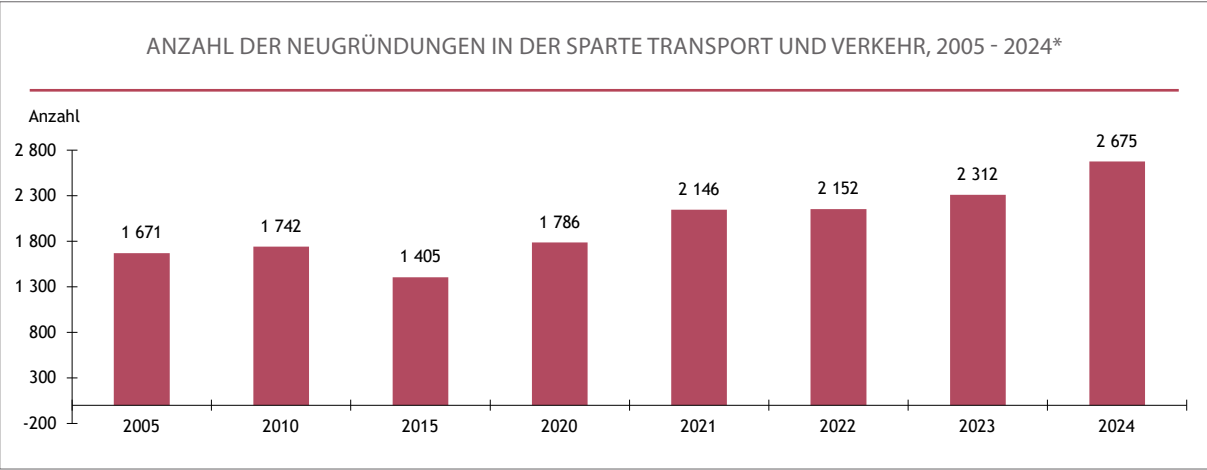
3 Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei 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 2024 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen . Ab dem Jahr 2021 ist in der Sparte eine deutliche Steigerung der Gründungszahlen zu beobachten. Insgesamt werden im Jahr 2024 2.675 Neugründungen gezählt, das sind ca. 5,6% der Neugründungen⁴ aller Sparten.

Im Berichtsjahr 2024 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr eine Zunahme an Neugründungen von 15,7% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet, kommt es in diesem Zeitraum zu einem Plus von 8,8.

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.313 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sind es 532 Neugründungen und im Beförderungsgewerbe mit Pkw 723. In fast allen Fachverbänden kommt es im Jahr 2024 zu einem Anstieg der Gründungen, ausgenommen bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen und Spediteuren.



* vorläufige Zahlen für 2024
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungstatistik

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 2001-2024*, TRANSPORT UND VERKEHR										
	2001	2005	2008	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024*
Schienenbahnen	1	4	1	1	4	3	8	11	16	20
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen	34	49	58	56	39	46	64	58	69	49
Seilbahnen	20	11	1	16	5		3	1	2	2
Spediteure	43	82	59	57	54	48	77	54	56	54
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	256	372	429	511	723
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	1 013	1 198	1 167	1 216	1 313
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	39	53	53	79	87
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	434	449	442	445	532
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10	neue FÖÖ (FVe wurden zusammengelegt)						
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23							
Autobusunternehmungen	12	30	25							
Fahrschulen	10	9	5							
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spezifiziert)	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 2024 und 31. Dezember 2024 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 169 Insolvenzen eröffnet und 84 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöht sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 26,1% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 25,4%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2025 BZW. 1.1.2024 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN				
	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2025	per 1.1. 2024	per 1.1. 2025	per 1.1. 2024
Landverkehr insgesamt	169	134	84	67
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	50	28	32	17
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	58	32	34	18
Güterbeförderung im Straßenverkehr	110	102	50	49
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	27	18	9	8
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	19	11	4	3
Tankstellen	4	5	1	2
Fahrschulen	4	2	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate
Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

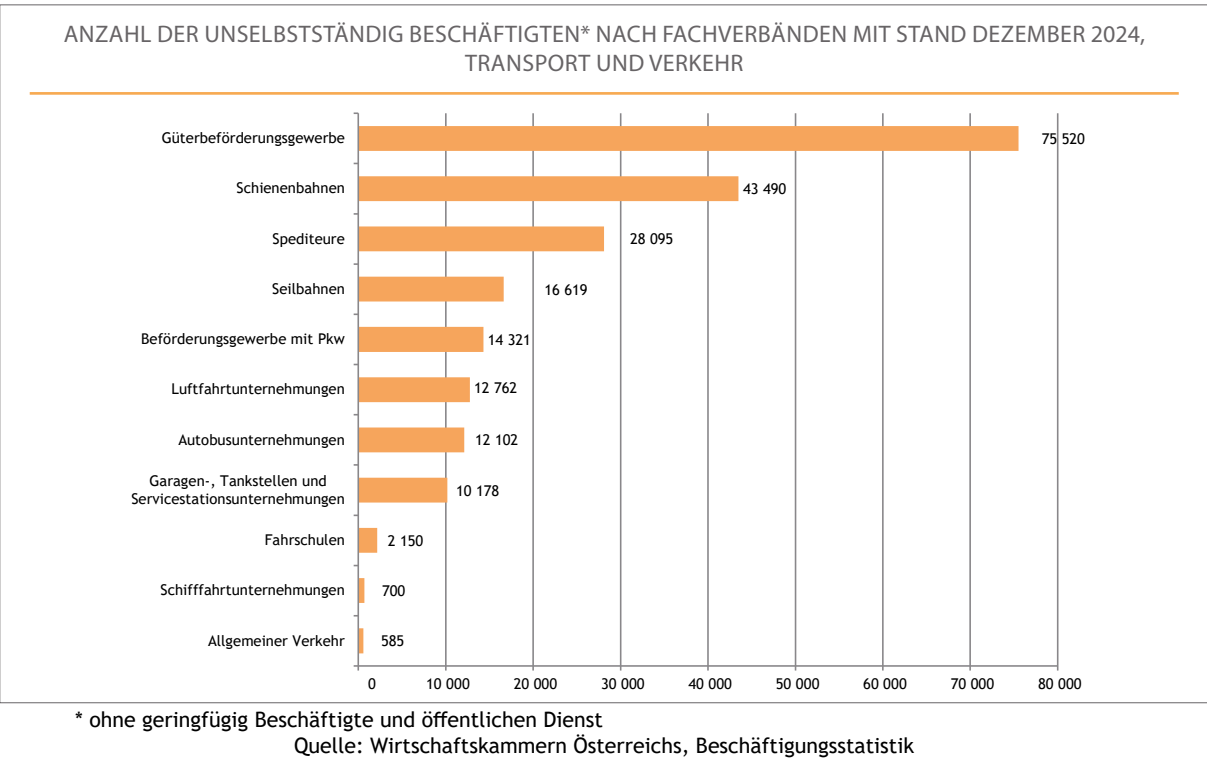
DER ARBEITSMARKT

13	BESCHÄFTIGTE
14	LEHRLINGE
16	VORGEMERKTE ARBEITSLOSE
17	TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

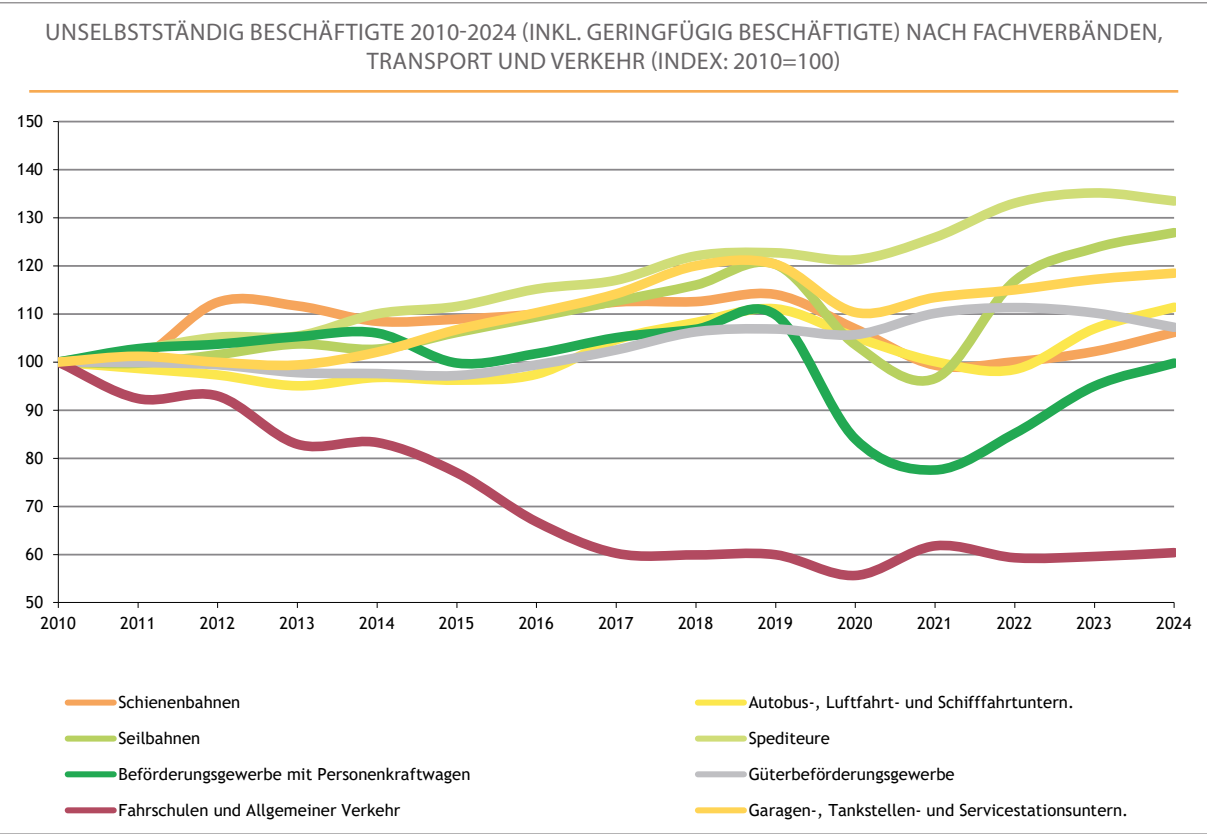
Mit Ende 2024 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 233.970 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 216.522 Arbeitnehmer:innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 75.520 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 43.490 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.



Im Zeitraum 2010 bis 2024 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse.

Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten; bei den Spediteuren stiegen sie im gleichen Zeitraum am meisten, gefolgt von Seilbahnen.

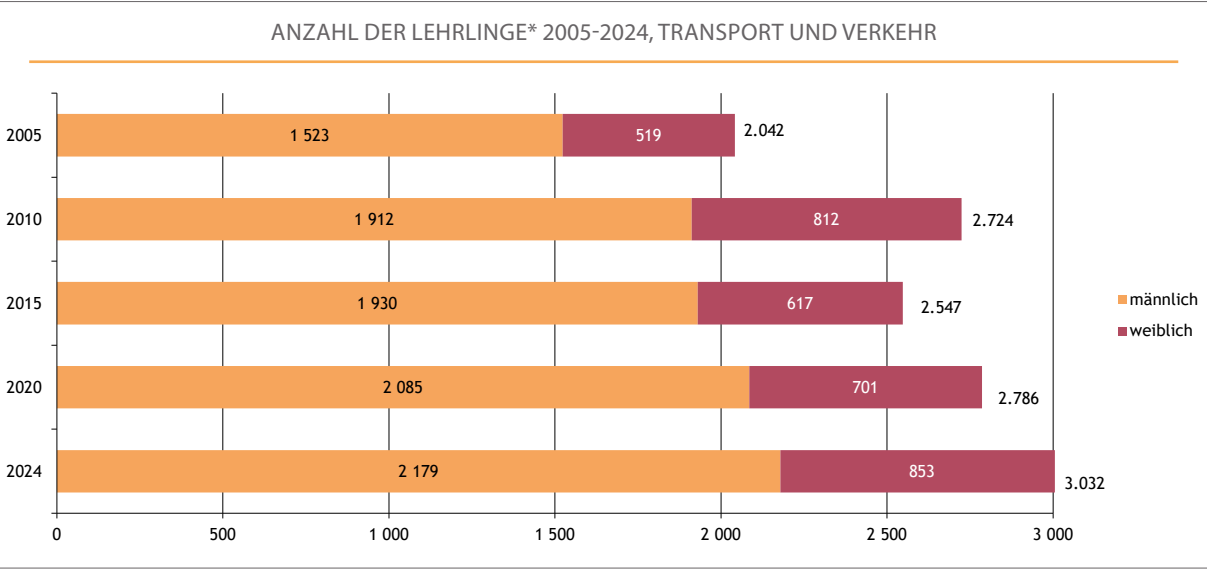
Im Jahr 2024 ist das Niveau der Beschäftigungsverhältnisse in fast allen Fachverbänden angestiegen. Im Güterbeförderungsgewerbe und bei den Spediteuren gehen die Beschäftigtenzahlen im Vorjahresvergleich jedoch zurück.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

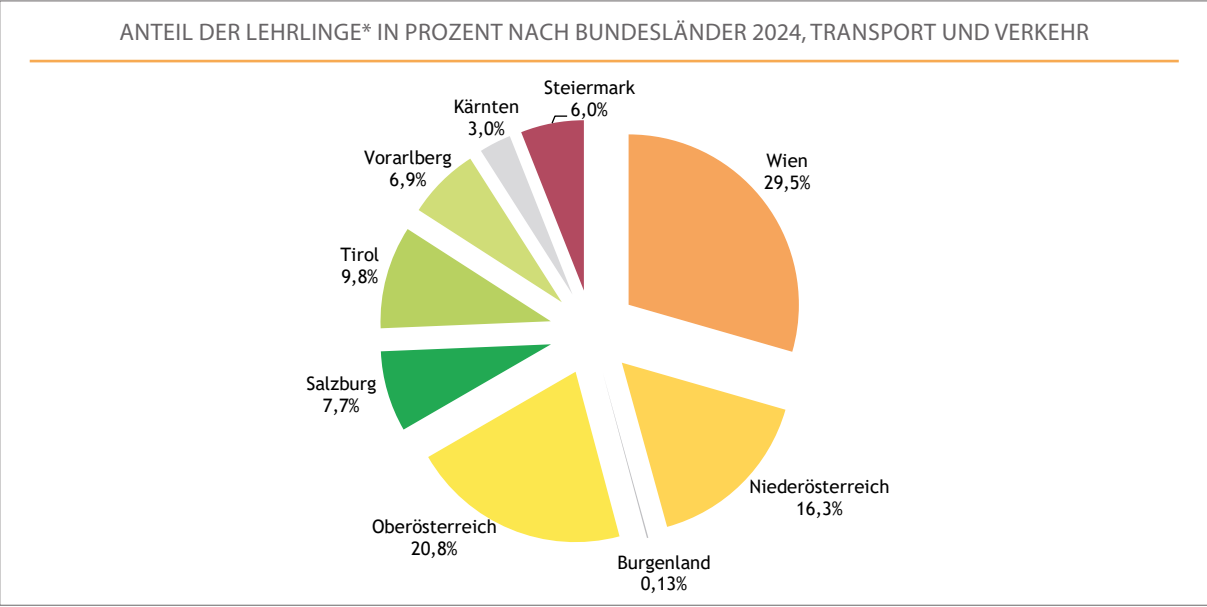
2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2024 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 3.032 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,8% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind 71,9% Burschen und 28,1% 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 2024 findet eine leichte Zunahme von 1,7% bei den Lehrlingszahlen statt.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2024 29,5% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und mehr als ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.401 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2024.

ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2024, TRANSPORT UND VERKEHR

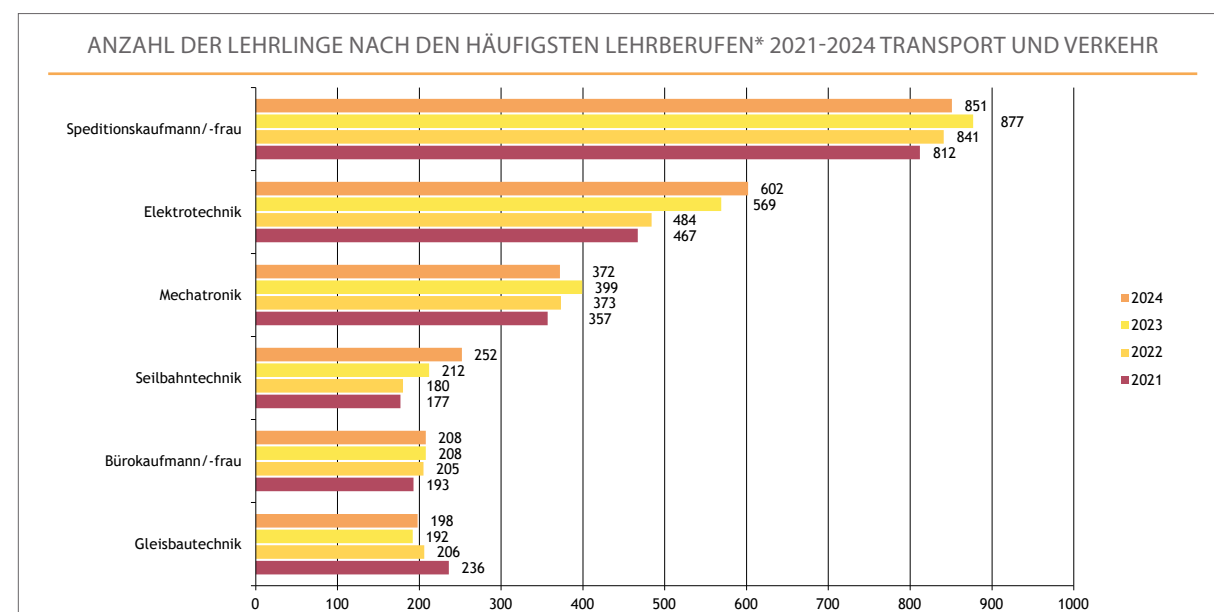
	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Schienenbahnen	1 221	985	1 280	1 297	1 356	1 354	1 317	1 382	1 401
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen**	103	64	64	53	27	32	56	53	62
Seilbahnen	4	12	109	115	191	187	193	226	267
Spediteure	651	705	918	877	1 025	1 029	1 092	1 116	1 075
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	18	18	21	22	43
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	145	139	154	158	158
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	29	15	38	28	6	10	8	12	15
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	18	15	15	12	11

* Lehrlinge mit Einzellehren und Doppellehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
** ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 in einem Fachverband zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für den Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2024 werden im Vergleich zu 2023 bei fast allen Fachverbänden mehr Lehrlinge ausgebildet. Im Fachverband Spediteure kommt es zu einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr und im Güterbeförderungsgewerbe kommt es zu keiner Veränderung.

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren jener des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2024 zählt man 851 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst 602 Lehrlinge im Jahr 2024. Danach kommt der Lehrberuf Mechatronik mit 372 Lehrlingen.



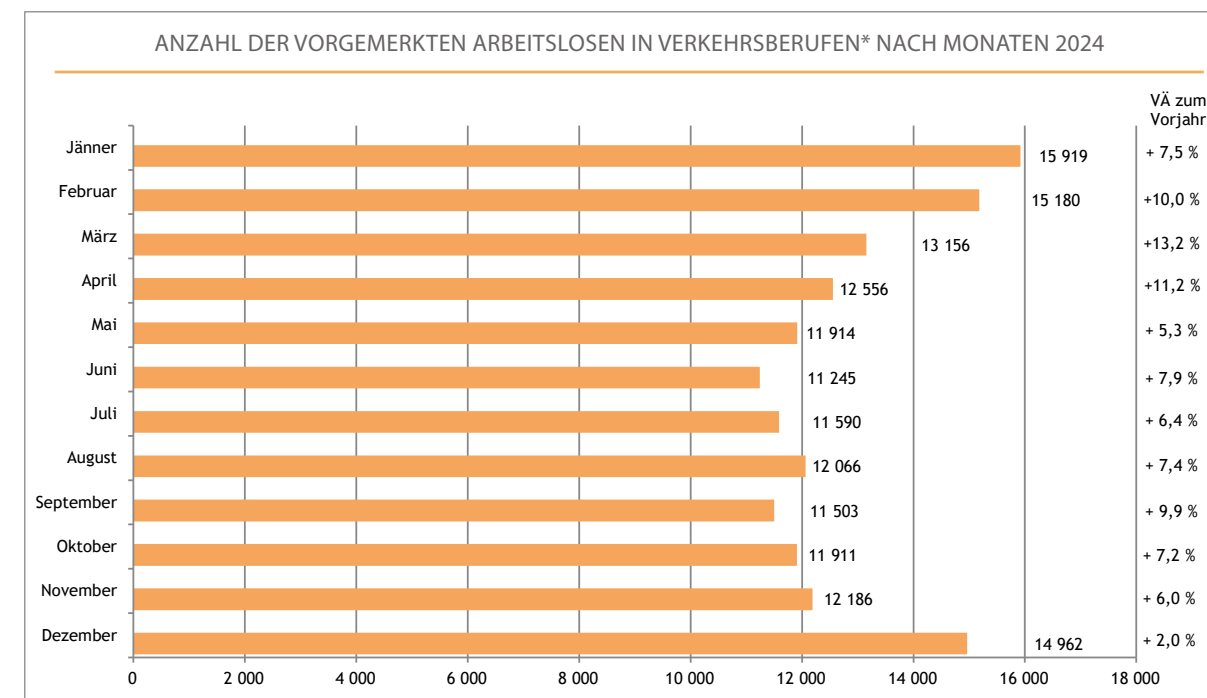
* Einfachlehren, Doppellehren und Modulberufe

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLOSE

Im Jahresdurchschnitt 2024 sind 12.849 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,3% aller Arbeitssuchenden und 7,7% mehr Arbeitslose als im Jahr 2023. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in allen Monaten zu einer Erhöhung der Arbeitslosenzahlen. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat März im Ausmaß von 13,2% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt. Im Dezember ist die geringste Zunahme mit 2,0% zu verzeichnen.

Die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen steht auch in Verbindung mit dem Arbeitskräftemangel im Verkehrsbereich: In Konjunkturbefragungen sank der Anteil der Verkehrsunternehmen mit „Mangel an Arbeitskräften“ geringfügig im Jahr 2024.

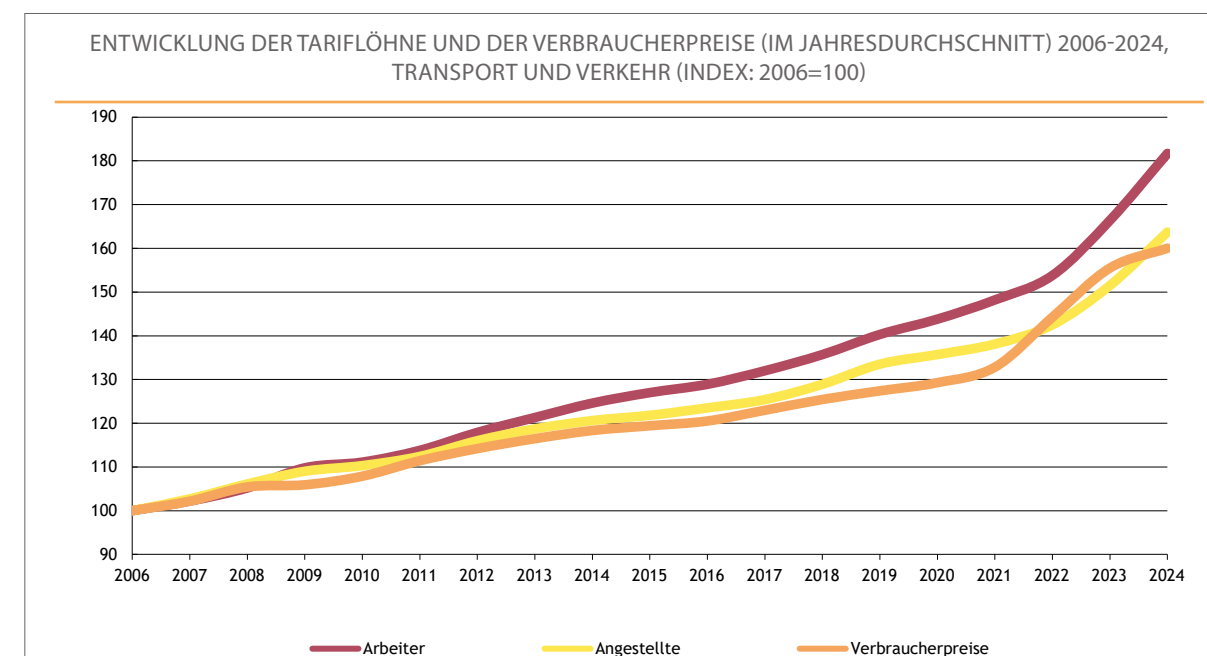


* Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

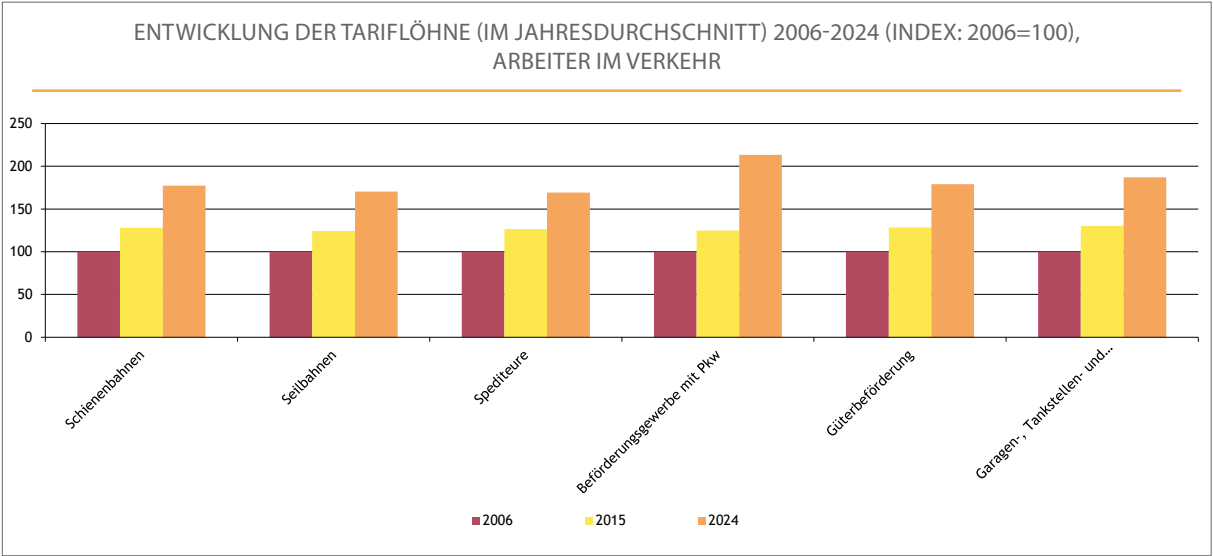
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter:innen und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 19 Jahren um 81,7% bzw. 63,7% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 60,0%. Die Veränderung zwischen 2023 und 2024 führt bei den Arbeiter:innen zu einer Erhöhung von 9,2% bzw. zu 8,1% bei den Angestellten.



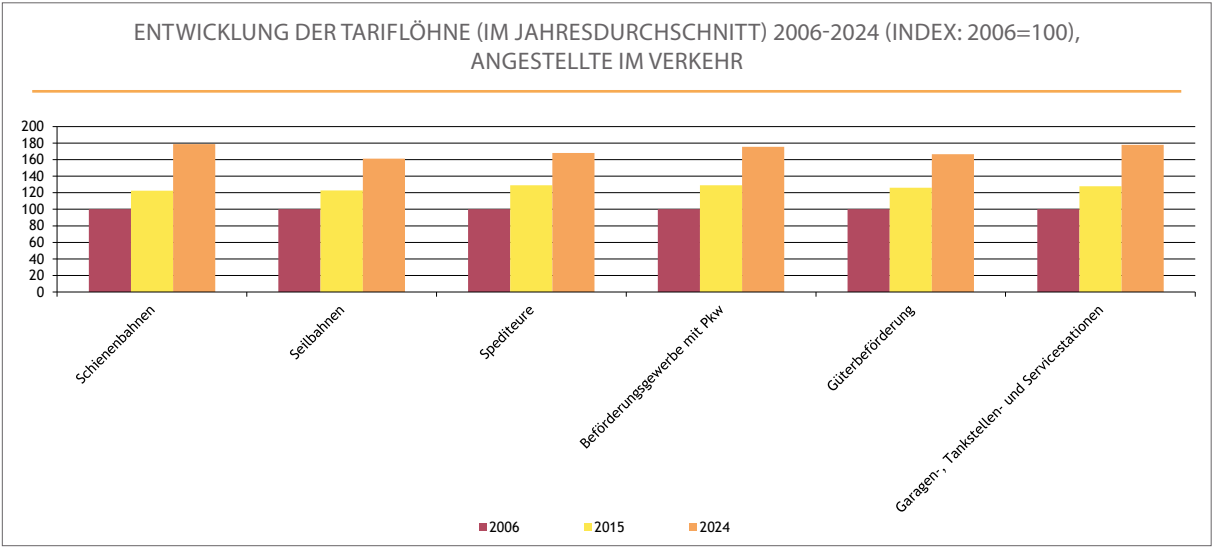
Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeiter:innen im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2024 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter:innen bei Beförderungsgewerben mit PKW sowie die Arbeiter:innen der Ga-
ragen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2024 bei Schienenbahnen am höchsten aus, bei den Seilbahnen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

WIRTSCHAFTSDATEN

20	UMSATZ
21	WERTSCHÖPFUNG
23	INVESTITIONEN
24	AUSSENHANDEL
VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN	

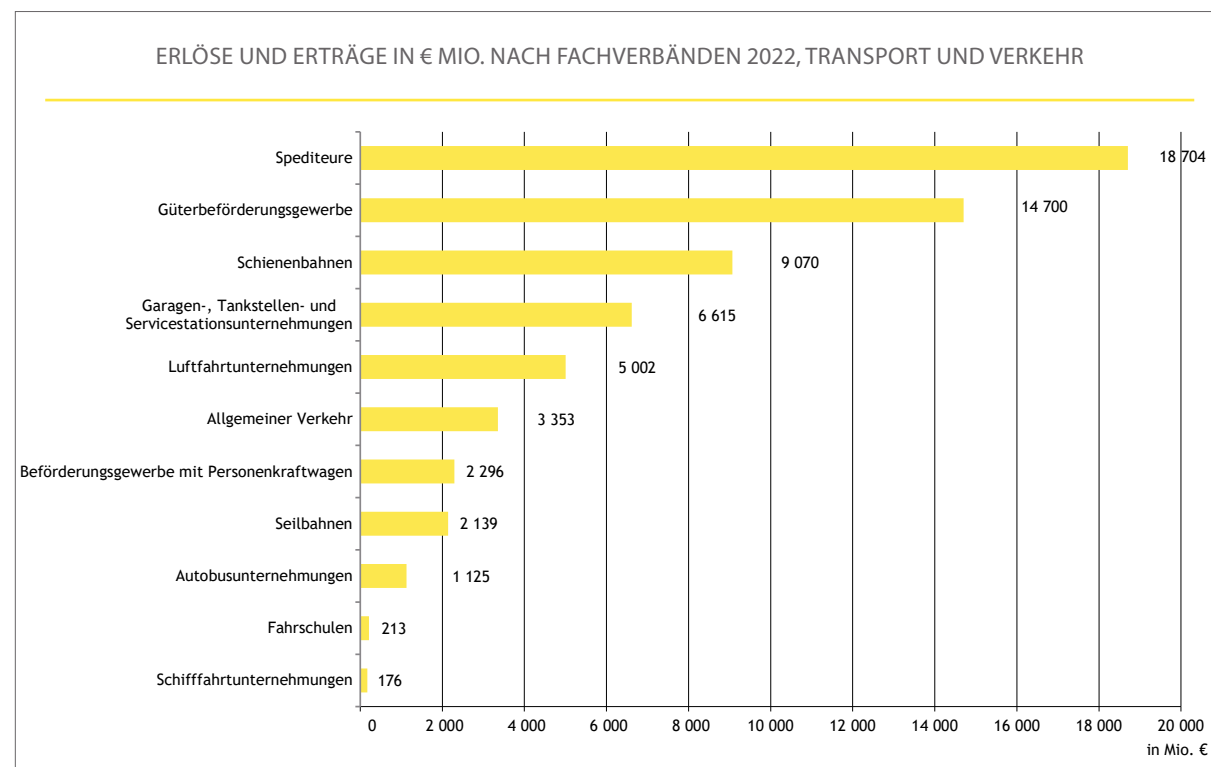
3. WIRTSCHAFTSDATEN

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 2022. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsdaten, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

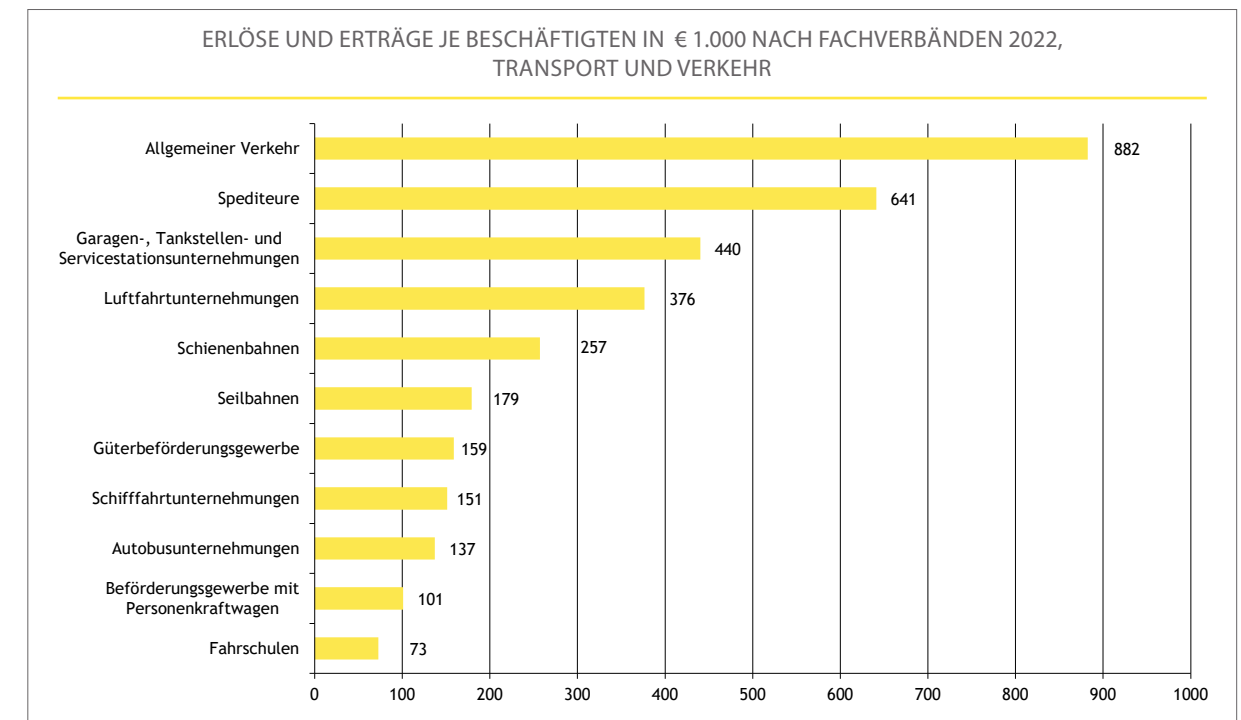
Im Zeitverlauf wurde die Methodik bei der Statistik-Erstellung adaptiert, die letzte Änderung gab es mit dem Berichtsjahr 2021. Die wesentlichsten Änderungen liegen u.a. in den Adaptierungen im Merkmalskatalog und den statistischen Einheiten sowie einer neuen Melde-Möglichkeit für die Unternehmen. Diese Änderungen, die in der Leistungs- und Strukturstatistik-Verordnung 2022 festgeschrieben sind, führen damit zu einem Zeitreihenbruch im Vergleich von 2021 zu den Vorjahren. Die Ergebnisse 2021 sind daher nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar. Die nachfolgende Darstellung erfolgt nach dem statistischen Unternehmen. Dieses ist definiert als „kleinste Kombination rechtlicher Einheiten“ mit einem „gewissen Maß an Entscheidungsfreiheit“. Im Gegensatz zum Begriff der „rechtlichen Einheit“ können demnach mehrere rechtliche Einheiten zu einer größeren Unternehmenseinheit zusammengefasst werden.

3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2022 Erlöse und Erträge im Wert von rund 63,4 Mrd. €. Die Spediteure erwirtschaften 2022 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit 18,7 Mrd. € die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt ca. 14,7 Mrd. € und die Schienenbahnen rund 9,1 Mrd. € an Erlösen und Erträgen.



Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich der Allgemeine Verkehr mit 882.000 € Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2022 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Spediteure mit 641.000 €, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (440.000 €). Die Luftfahrtunternehmen weisen 376.000 € an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



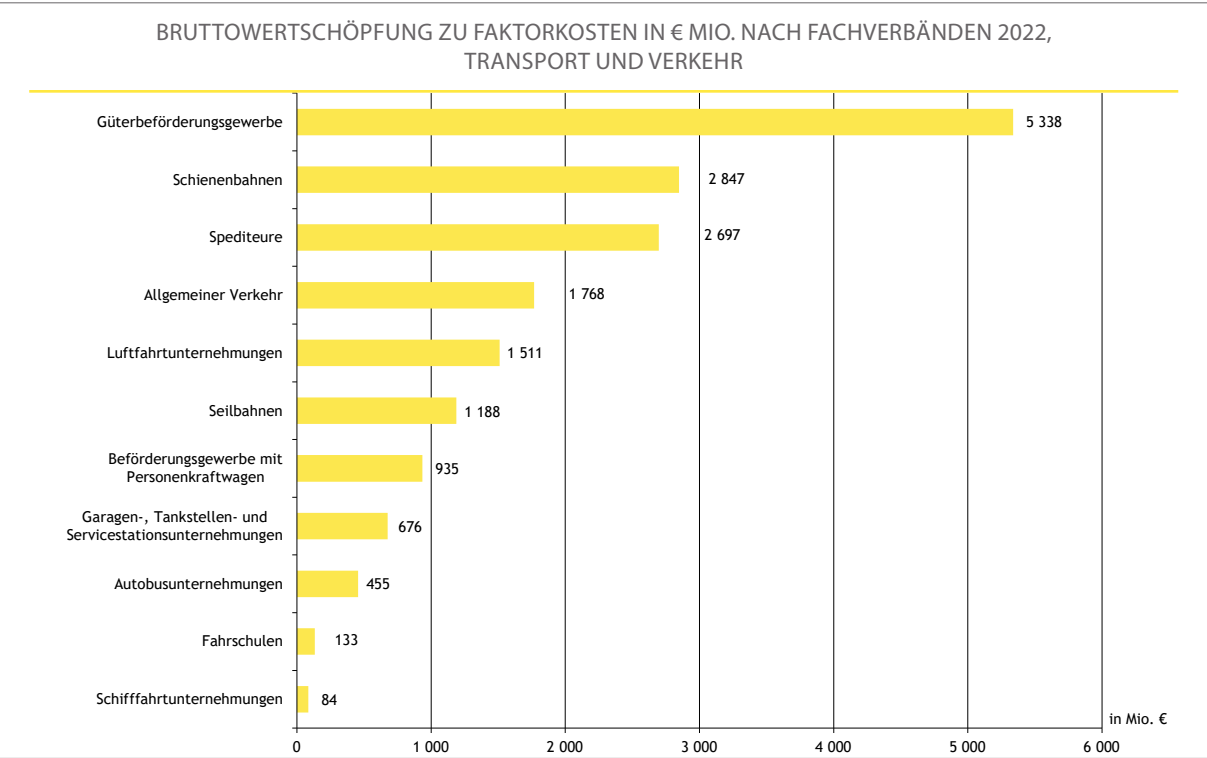
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2022 eine Wertschöpfung von rund 17,6 Milliarden €.

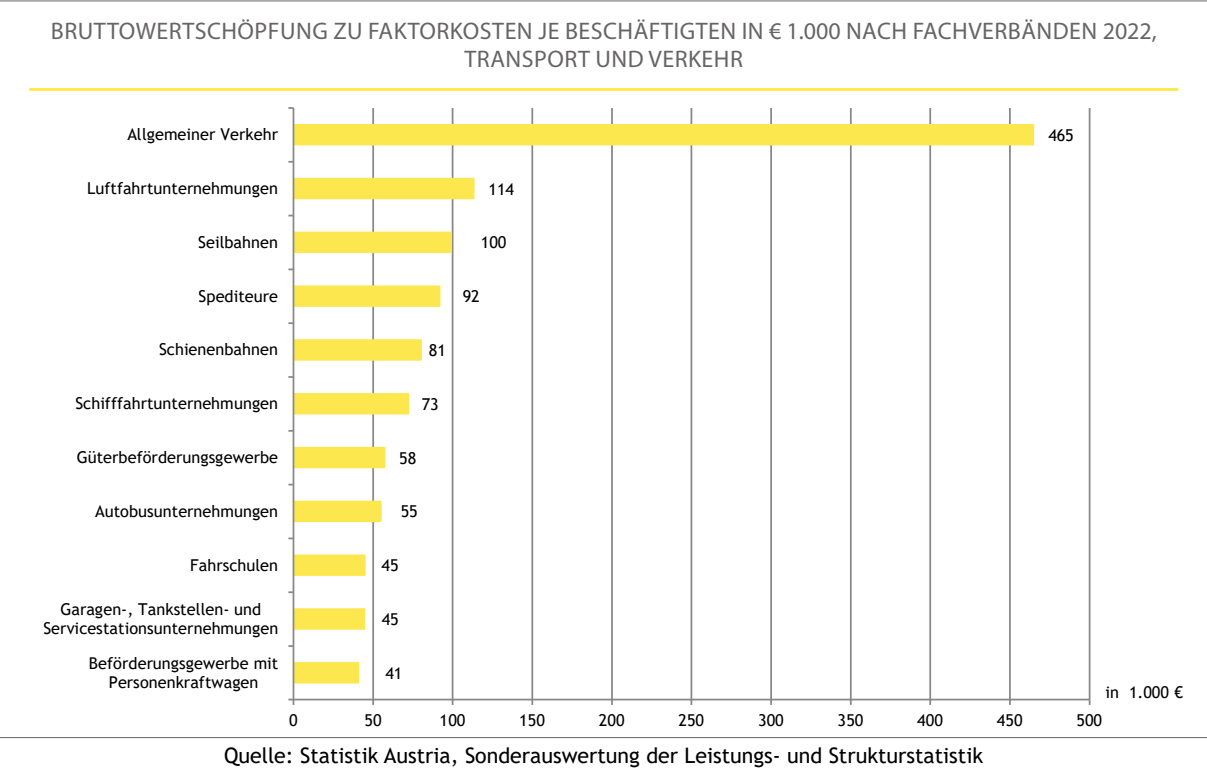
Für eine arbeitsteilige Wirtschaft ist die Verkehrswirtschaft von zentraler Bedeutung, damit verbunden sind eine Reihe von indirekten Wertschöpfungseffekten in den einzelnen österreichischen Verkehrsbranchen, die in dem oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2022 entfallen 30,3% 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 2022 bei den Schienenbahnen festzustellen.

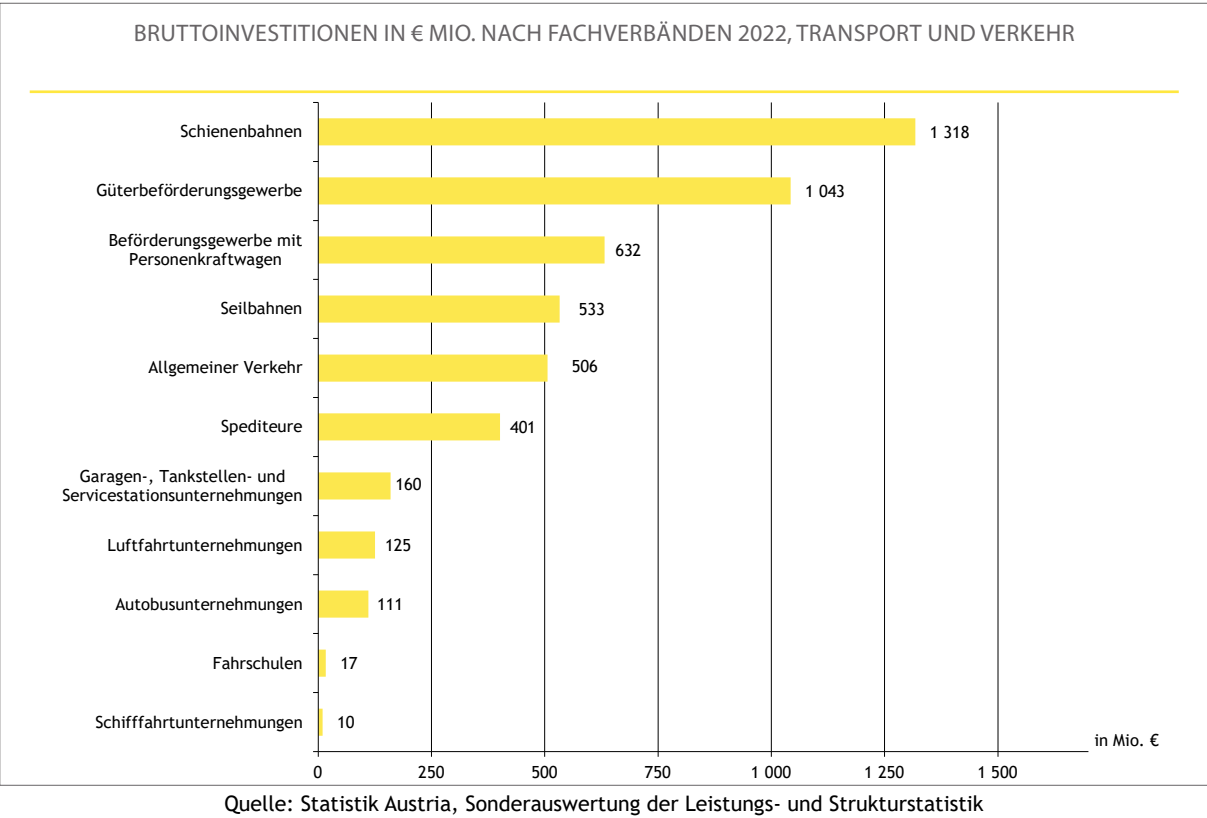


Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weist der Allgemeine Verkehr, gefolgt von Luftfahrtunternehmen und Seilbahnen, den höchsten Wert im Jahr 2022 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.

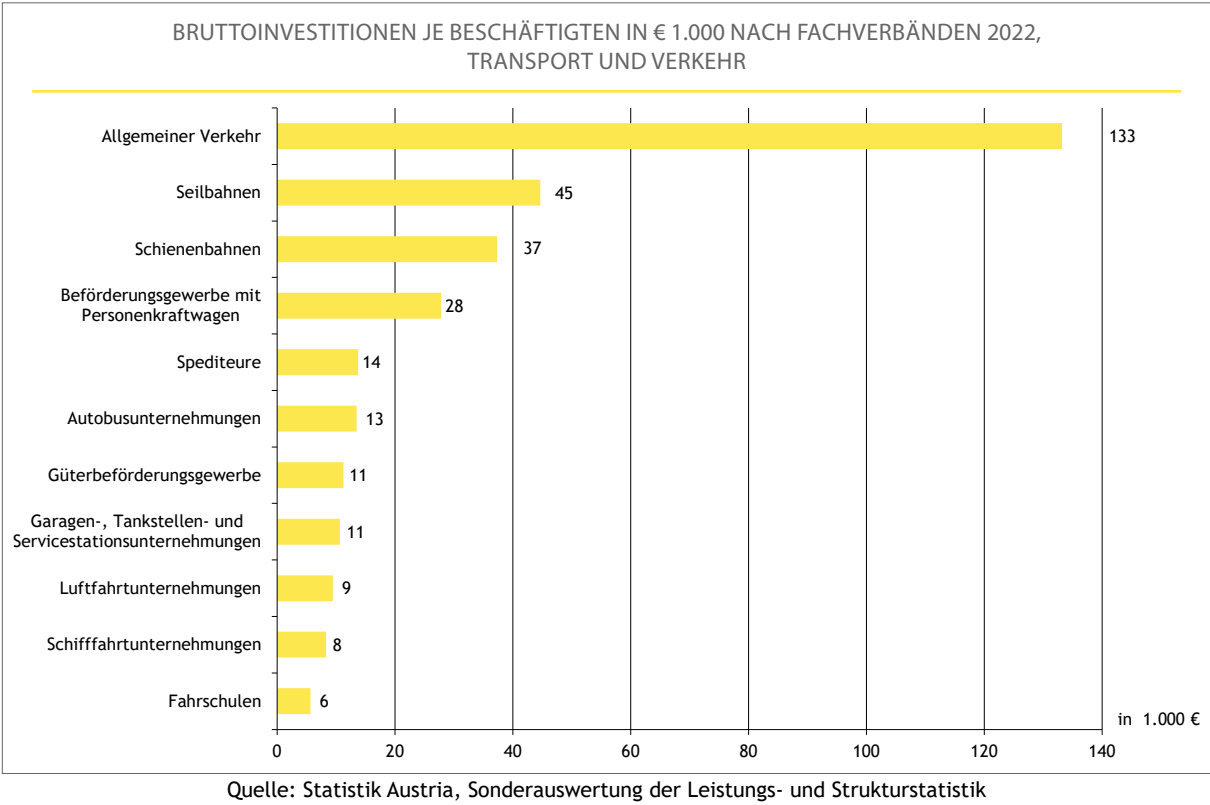


3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2022 Investitionen in der Höhe von 4,9 Mrd. €. Die höchsten Investitionen sind den Schienenbahnen mit 1.318 Mio. € zuzuschreiben. Das Güterbeförderungsgewerbe tätigt 2022 Investitionen im Ausmaß von 1.043 Mio. € und das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen € 632 Mio. €.



Die höchsten Investitionen je Beschäftigten tätigt 2022 der Allgemeine Verkehr mit 133.000 € und die Seilbahnen mit 45.000 €. Schlusslicht bilden die Fahrschulen mit 6.000 € je Beschäftigten.



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 2024 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	2 701	1 931	770
Frachten	13 379	16 231	-2 852
Transporthilfsleistungen	2 718	1 113	1 604
Post- und Kurierdienste	1 370	452	918
Transportdienstleistungen insgesamt	20 166	19 728	439
davon Transportmedien			
Seetransport	466	1 567	-1 101
Lufttransport	3 402	2 560	842
Eisenbahntransport	1 602	1 652	-51
Straßentransport	11 934	11 855	79
Transport per Binnenschifffahrt	106	257	-150
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	1 145	1 259	-114

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2024 wurden insgesamt rund 20 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert sowie importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Transporthilfsleistungen, Internationalen Personentransport sowie Post- und Kurier-Diensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei der Luftfahrt und dem Straßentransport lagen 2024 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und beim Eisenbahntransport 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 2024 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU-27	CESEE	USA	BRICS	Global
Exporte	13 851	16 100	2 401	384	248	20 166
Importe	9 866	15 262	7 981	489	925	19 728
Saldo	3 986	840	-5 582	-103	-679	439

* 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.

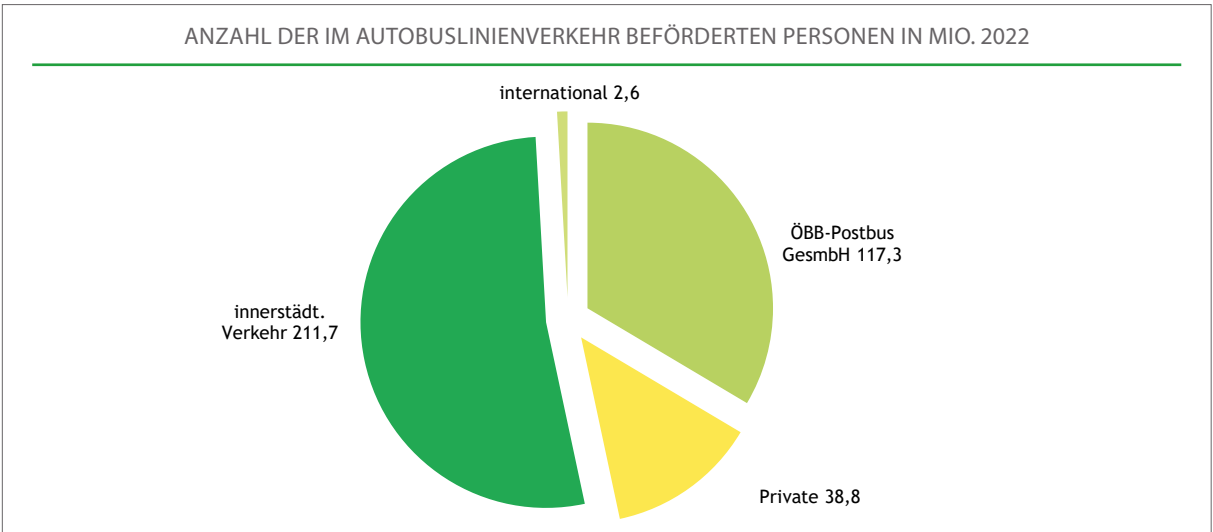
In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungszahlen im Jahr 2021 sind pandemiebedingt zurückgegangen. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen 2024 im Jahresvergleich zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2024/2025 insgesamt 556 Mio. Personen befördert bzw. 52,0 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 2024	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2022)	481,3 Mio.
Schiene	348,7 Mio.
Luftfahrt	35,5 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,1 Mio.

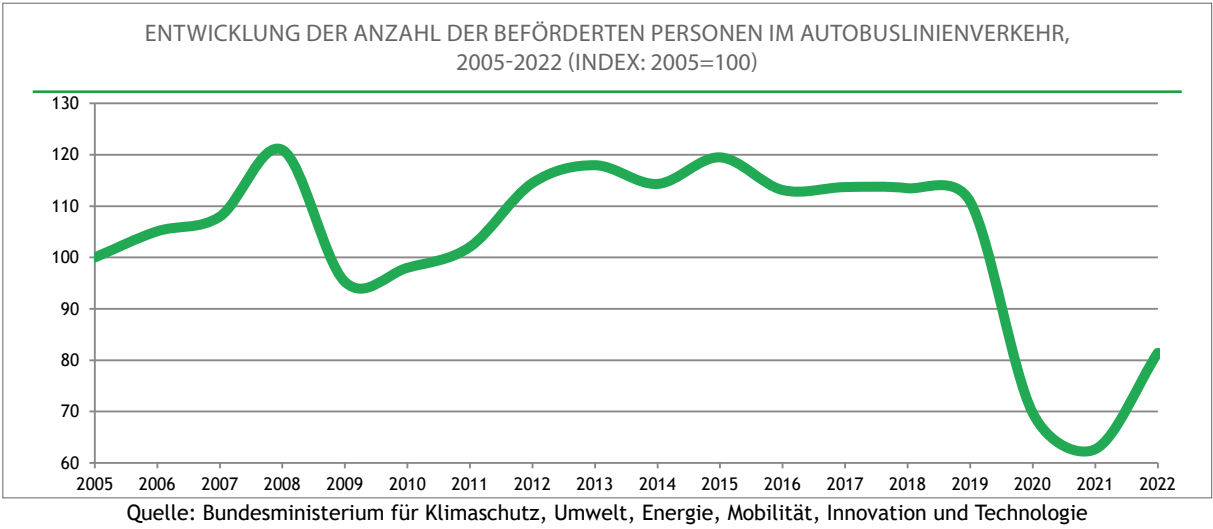
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2022 werden insgesamt 481,3 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 52,5%, auf die ÖBB-Postbusse 33,5% und auf private Anbieter 13,1%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 0,9% aus.



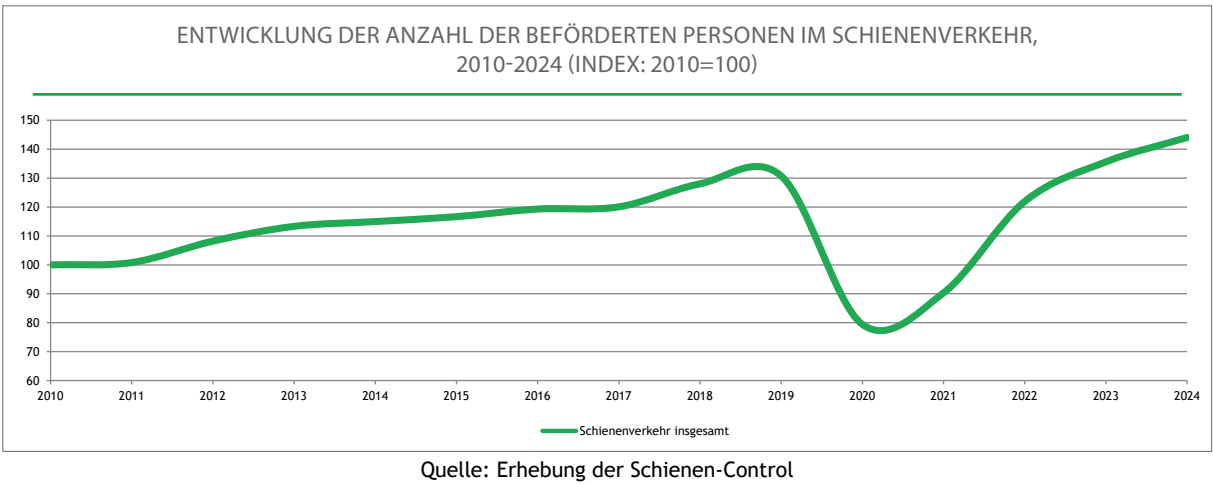
Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

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 2022 steigen die Beförderungszahlen nach dem pandemiebedingten Rückgängen 2020 und 2021 auf +29,9%.

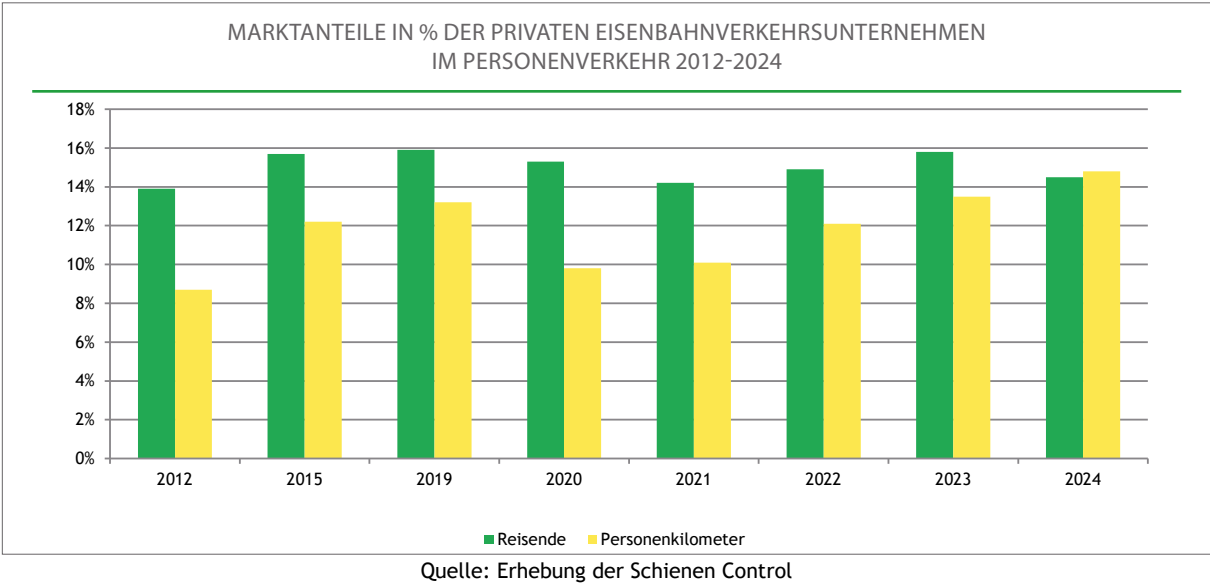


4.3. SCHIENE

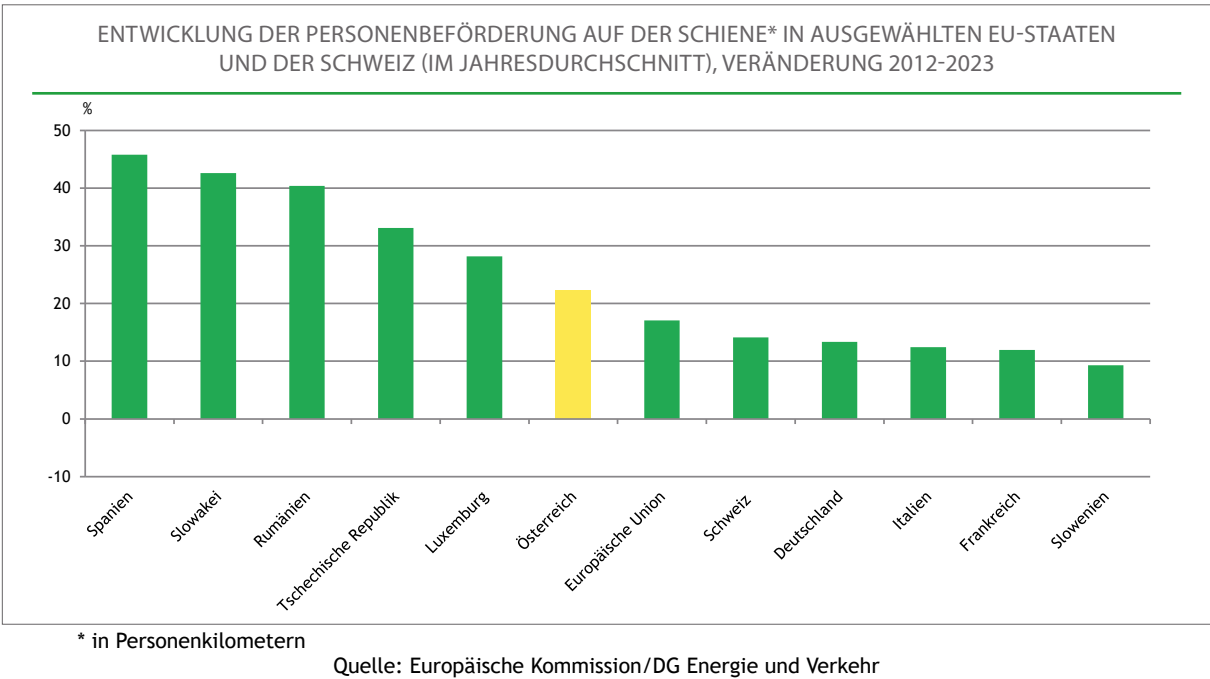
Im Jahr 2024 werden im Schienenverkehr 348,7 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Anzahl der beförderten Personen im Schienenverkehr 6,2%.



Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, bis 2019 steigt der Marktanteil leicht an und geht wieder und geht dann 2020/2021 deutlich zurück. Im Jahr 2024 sinkt der Marktanteil auf 14,5%, anders die Personenkilometer, die im Vergleich zum Vorjahr 2023 auf den Wert 14,8% steigen.

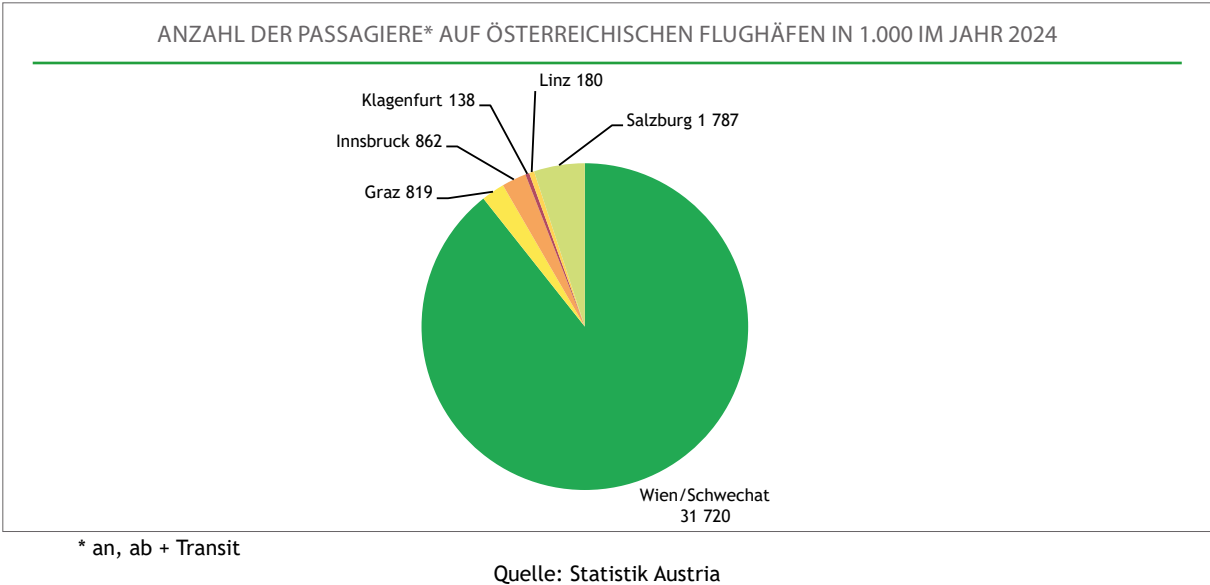


Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern nimmt in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2013 bis 2023 um 17,0% zu. In Österreich steigt die Beförderung der Personen mehr (22,3%) als im EU-Durchschnitt. Steigerungen unter dem EU-Durchschnitt weisen Deutschland, Schweiz, Italien, Frankreich und Slowenien auf, zwischen 25% und 40% steigen die Beförderungen in der Tschechischen Republik und Luxemburg. Zu über 40% mehr an Beförderungen kommt es in Rumänien, Spanien und der Slowakei.

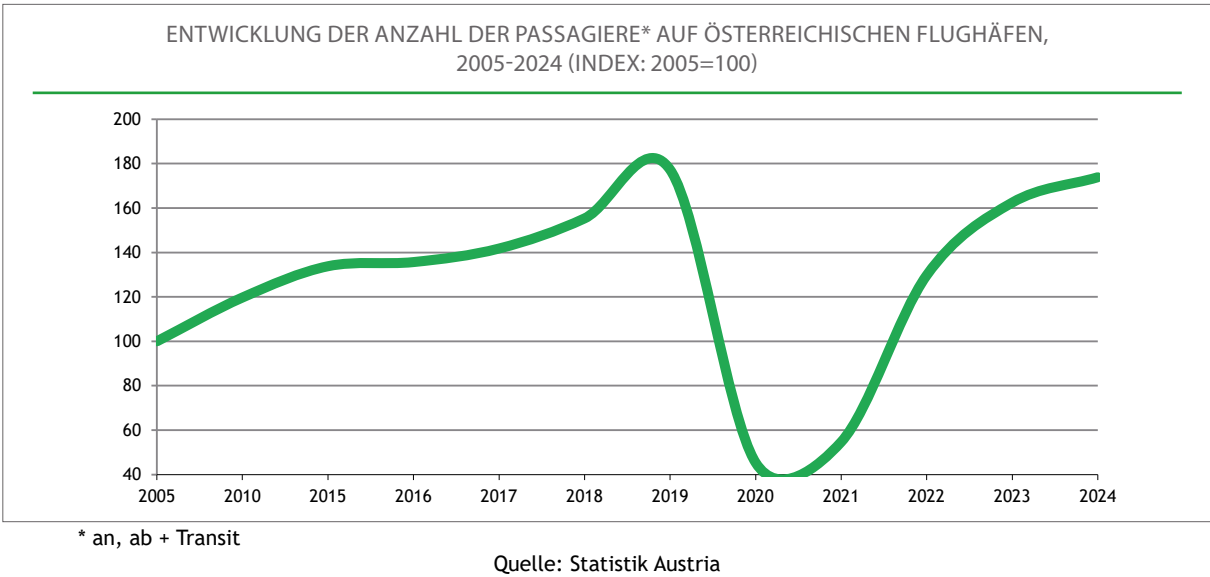


4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2024 auf den österreichischen Flughäfen über 35 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 6,7 Mio. im Jahr 2024 und stellt damit einen Anteil von 21,3% der Gesamtpassagiere in Wien dar.

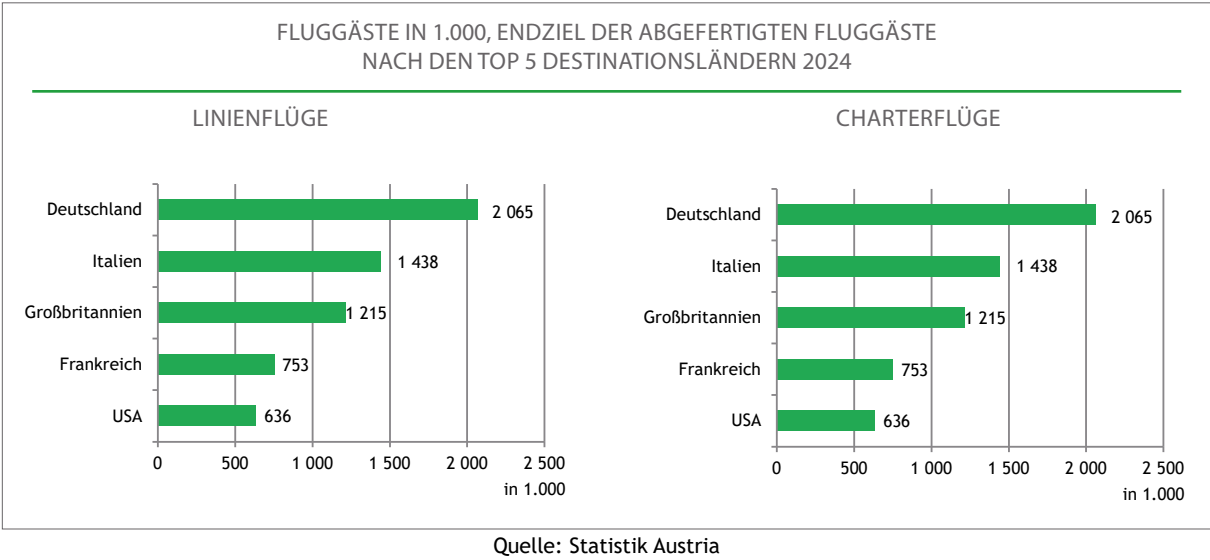


Im Zeitverlauf 2005 bis 2024 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf drei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009, 2013 und 2020 sinken die Passagierzahlen. 2024 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 7,0%. Die größte Zunahme verzeichnet der Flughafen Graz mit einem Plus von 11,7%. Bei den Flughäfen Wien und Salzburg kommt es ebenfalls zu einer Erhöhung des Passagieraufkommens.

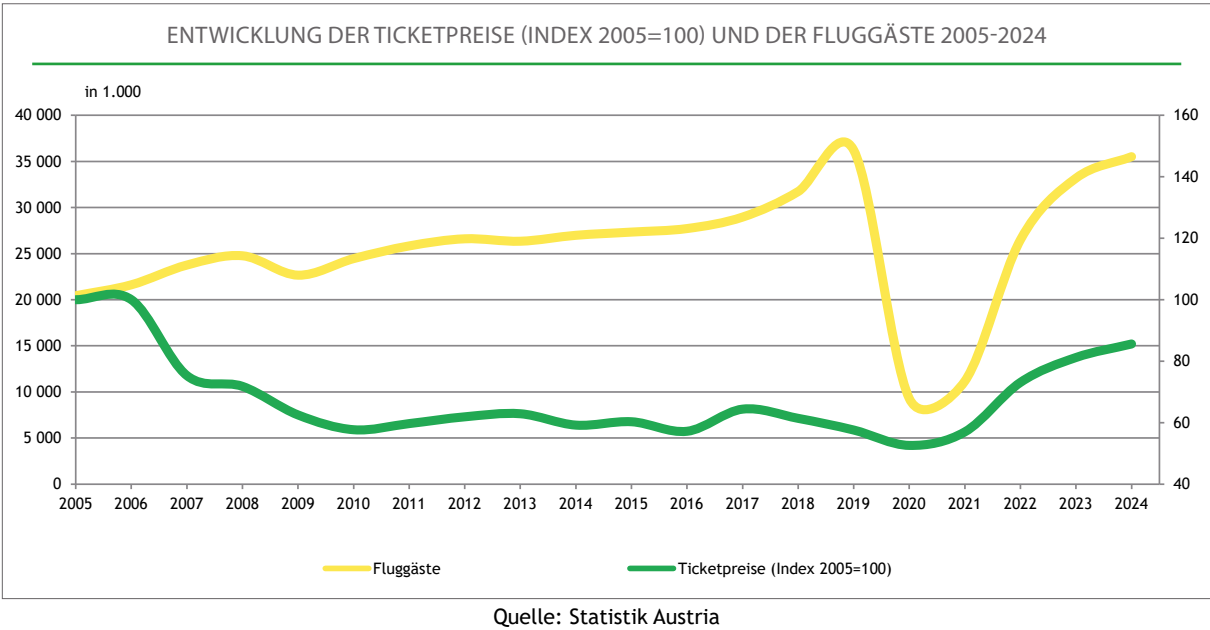


In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 2,0 Mio. Fluggästen im Jahr 2024 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Italien mit 1,4 Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2023 steigen alle Passagierzahlen.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Griechenland und Ägypten zusammen 51,9% der Fluggäste im Berichtsjahr 2024 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich steigt in Summe an. Die größte Zunahme verzeichnet Türkei mit +56,5% zum Jahr 2023. Bei den Top 5 Charterflügen kommt bei Griechenland (+3,1%) zu einer Zunahme, bei den anderen zu einer Reduzierung der Fluggäste.

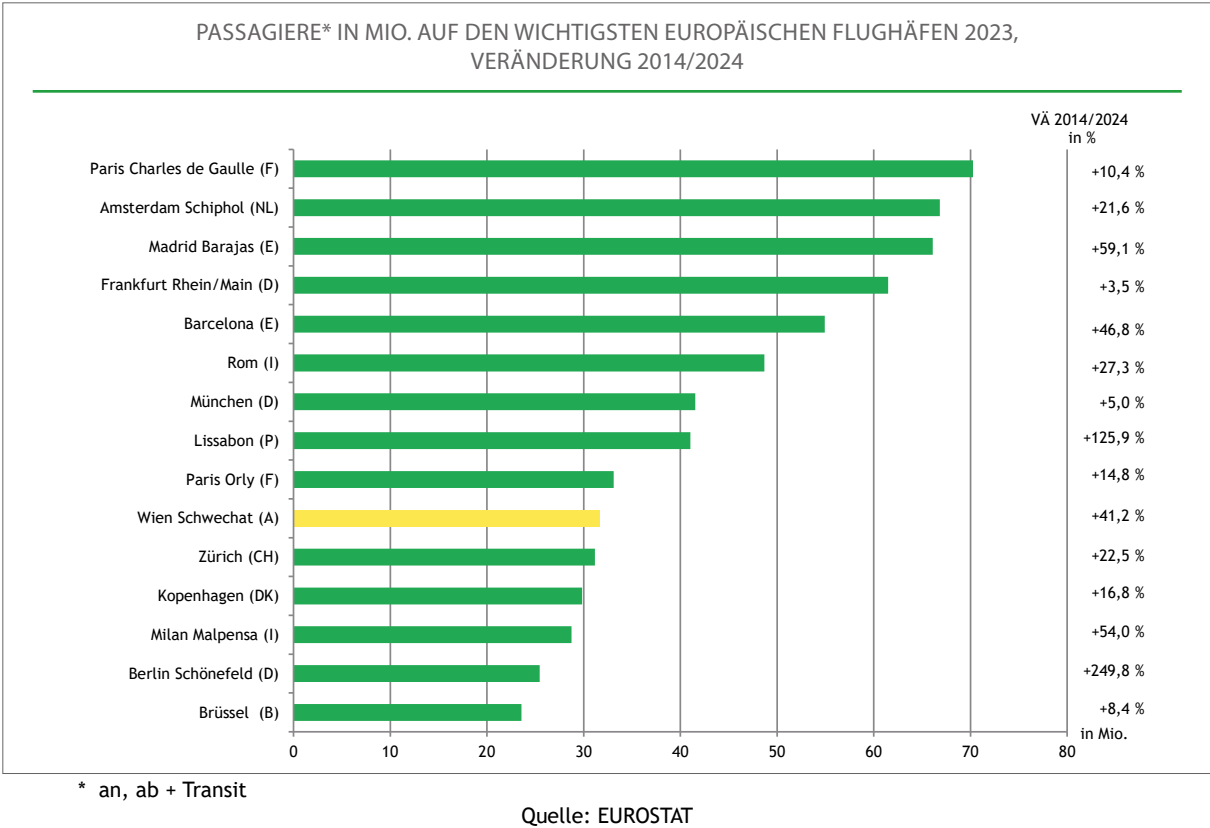


Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es generell mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Ab dem Jahr 2021 sieht dies anders aus: nach dem pandemiebedingten Absturz im Jahr 2020 steigen die Preise. Im Jahr 2024 erhöhen sich die Passagierzahlen um 7,0% und die Ticketpreise um 5,4% im Vergleich zu 2023.



Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen Paris Charles de Gaulle (2024: 70,3 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Amsterdam Schiphol werden 2024 66,8 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 31,7 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

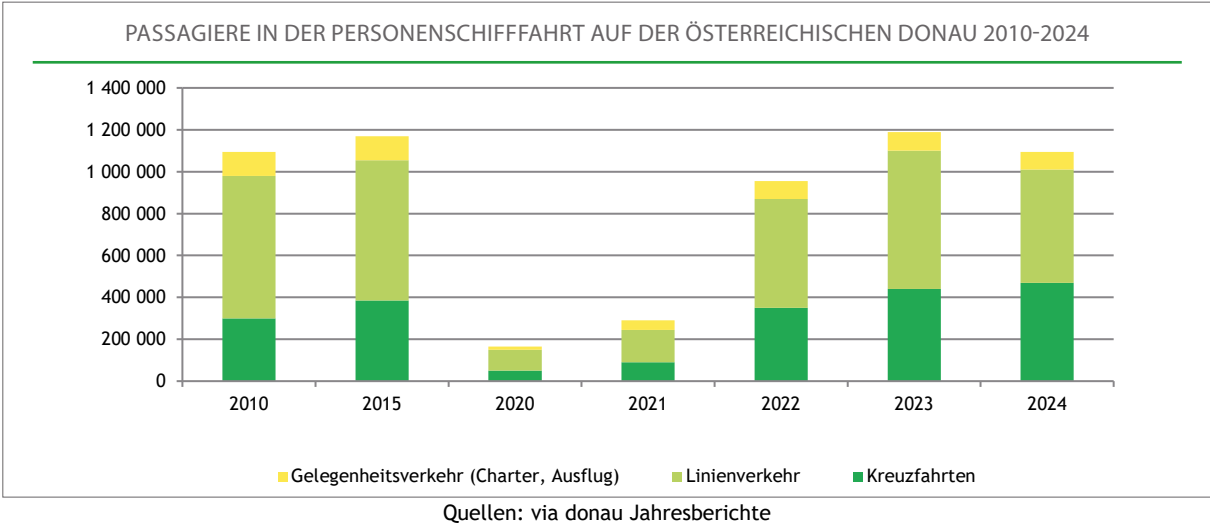
Im Zeitraum 2014 bis 2024 ist das Passagieraufkommen bei allen angeführten Flughäfen gestiegen. Die größten Zunahmen verzeichnen Berlin Schönefeld und Lissabon. Für den Flughafen London Heathrow sind ab dem Berichtsjahr 2020 keine Daten verfügbar.



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 Schiffsschleusen geschätzt.

2024 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe 1.095.000 Passagiere unterwegs (um 8% weniger als 2023). Den Großteil bilden die ca. 540.000 im Linienverkehr beförderten Personen (im Vergleich zu 2023: -18,2%). Auf Kabinenschiffen werden rund 470.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+6,8%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 85.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was eine Abnahme von 5,6% bedeutet



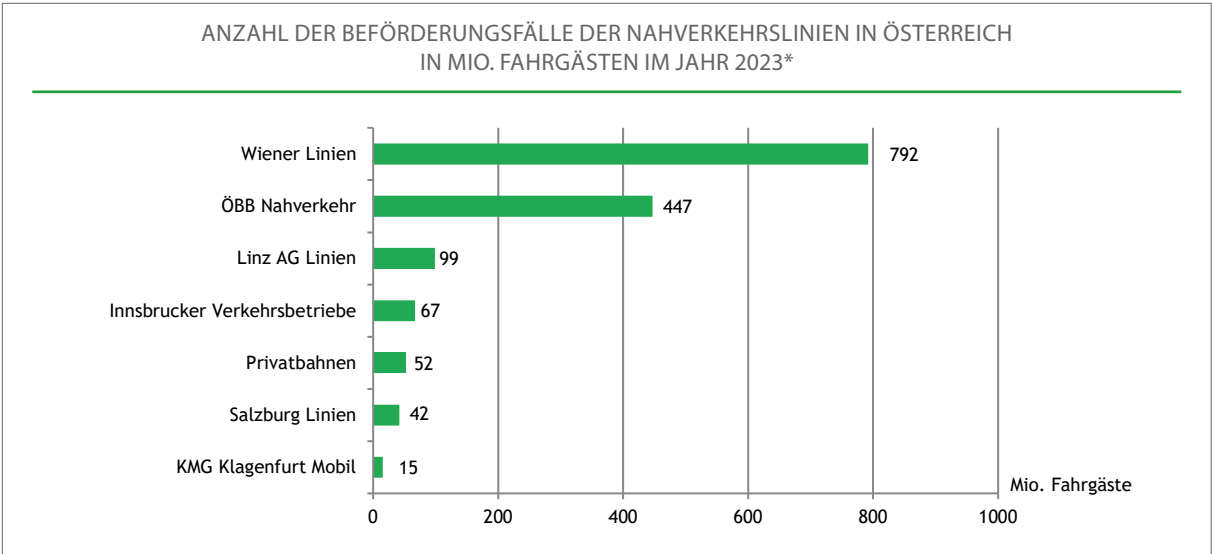
4.6. NAHVERKEHR

Österreich ist „Das Bahnland Nr. 1 in der EU“: Mit 1.597 km pro Person (Nah- und Fernverkehr - inkl. Straßenbahnen) legen die Österreicher 2023 mehr Bahnkilometer zurück als jede andere EU-Nation. Zu dieser Erfolgsgeschichte und erfreulichen Entwicklung tragen auch die städtischen Verkehrsbetriebe, wie Holding Graz kommunale Dienstleistungen GmbH, Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH, Linz AG Linien, Salzburg Linien, KMG Klagenfurt Mobil GmbH, Wiener Linien GmbH & Co KG bei.

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

Weitere für den Nahverkehr wichtige Verkehrslinienbetreiber sind die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderer, wie ÖBB, regionale Privatbahnen wie Wiener Lokalbahnen, Graz-Köflacher-Bahn, Zillertalbahn, Salzburger Lokalbahn, Linzer Lokalbahn, Stubaitalbahn, Raaberbahn, Weizer Bahn, Traunseetram, Pinzgauer Lokalbahn, NÖVOG (Mariazellerbahn, City Bahn Waidhofen), Murta-lbahn, Übelbacher Bahn, Atterseebahn, Vorchdorferbahn und Gleichenberger Bahn. Alle gemeinsam befördern im Jahr 2023 rund 1,5 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insgesamt 494 Mio. Fahrgäste, wobei 447 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Die Privatbahnen verzeichneten im Jahr 2023 rund 52 Mio. Beförderungsfälle.

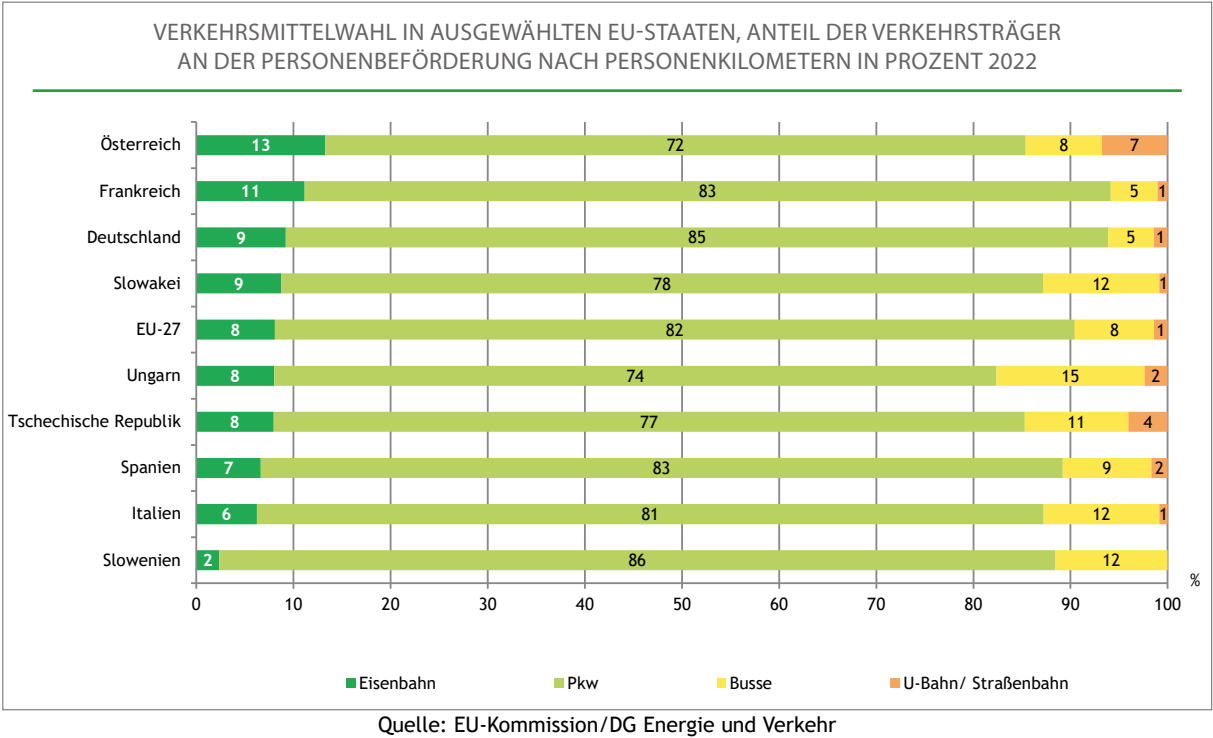
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 4.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich nicht verfügbar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



* keine Zahlen zu Fahrgästen von Holding Graz verfügbar
Quelle: Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH, Linz AG Linien, Salzburg Linien, KMG Klagenfurt Mobil GmbH, Wiener Linien GmbH & Co KG, ÖBB, 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 2022 gemessen an Personenkilometern beträgt 82%, Österreich liegt mit 72% darunter. In Deutschland liegt der Anteil bei 85% und in Slowenien bei 86%. Das zweithäufigste, gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und Italien mit 15% bzw. 12%. Der EU27 Durchschnitt liegt bei 8%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 2% z.B. in Slowenien und maximal 13% in Österreich.



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

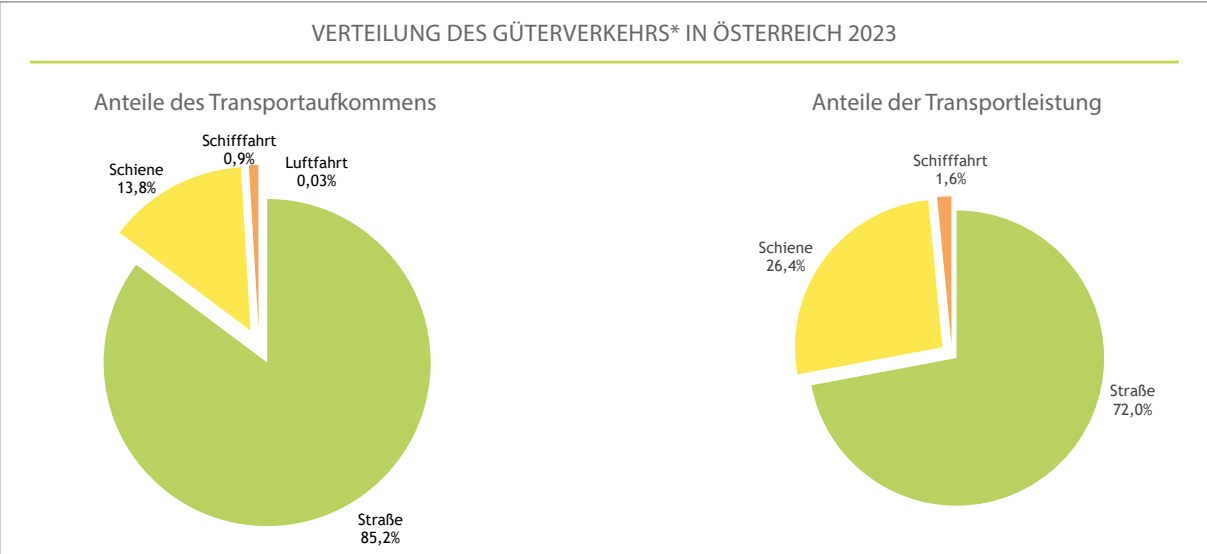
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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 größte Zunahme bei der Luftfahrt und der Donauschifffahrt festzustellen mit einem Plus von 18% bzw. 9%. Bei den anderen Verkehrsarten kommt es zu keiner oder einer leichten Erhöhung - beim Güterverkehr auf der Schiene erhöht sich das Aufkommen um 2% und auf der Straße bleibt das Aufkommen im Vorjahresvergleich unverändert.

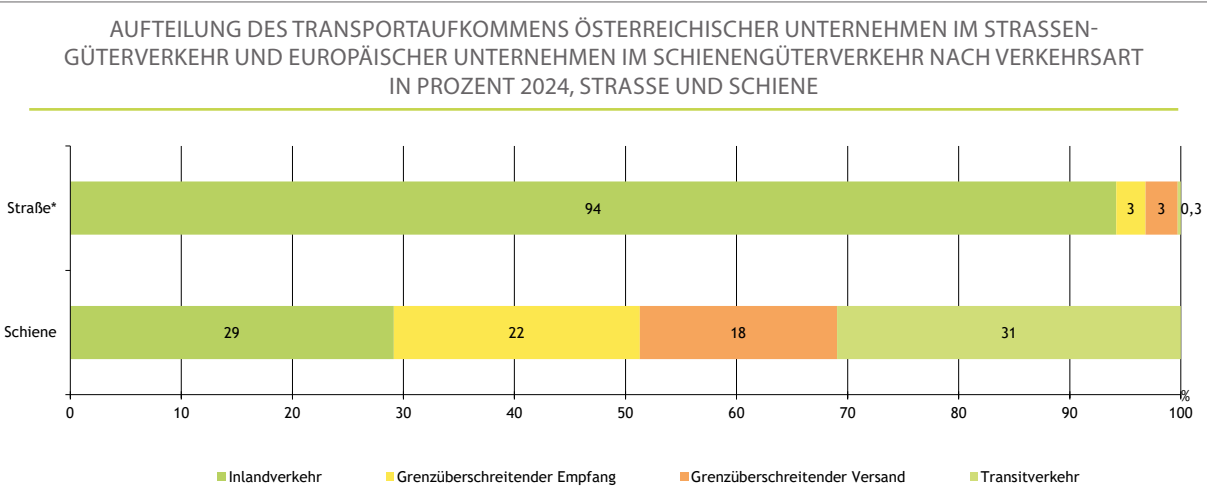
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr führend. Dieser verzeichnet eine Steigerung von 4% im Vergleich zum Jahr 2023. Im Straßengüterverkehr bleibt die Leistung unverändert. Bei der Donauschifffahrt kommt es zu einer Erhöhung der Transportleistung im Inland um 10%.

BEFÖRDERTE GÜTER 2024			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2024		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2024 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	366.640	Straße (österreichische Unternehmen)	18.701
Straße (Europ. Unternehmen, 2023)	202.529	Straße (Europ. Unternehmen, 2023)	36.395
Schiene	94.431	Schiene	20.997
Luftfahrt	258	Donauschifffahrt	1.301
Donauschifffahrt	6.579		



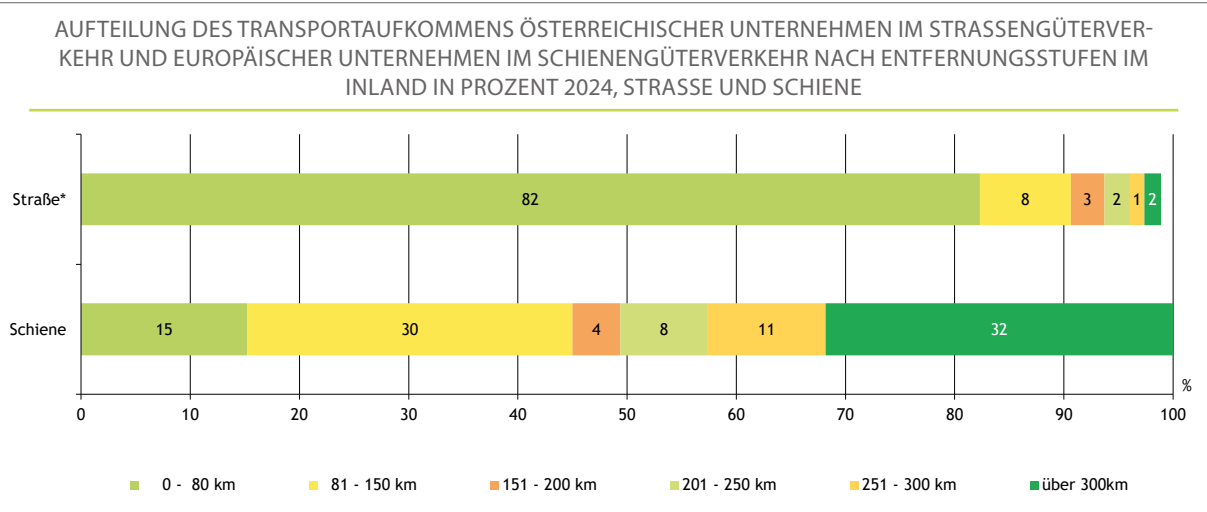
*Straße: österreichische und ausländische Fahrzeuge
Quelle: Statistik Austria

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. 30% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von 81-150 Kilometern transportiert bzw. 32% 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 2024 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 341,2 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 16,5 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 2024

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inlandverkehr	341 192	93,1	16 534	88,4
grenzüberschr. Empfang	9 598	2,6	946	5,1
grenzüberschr. Versand	10 438	2,8	1 077	5,8
Transit	1 038	0,3	143	0,8
sonst. Auslandsverkehr**	4 374	1,2	-	-
Gesamt	366 640	100,0	18 701	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

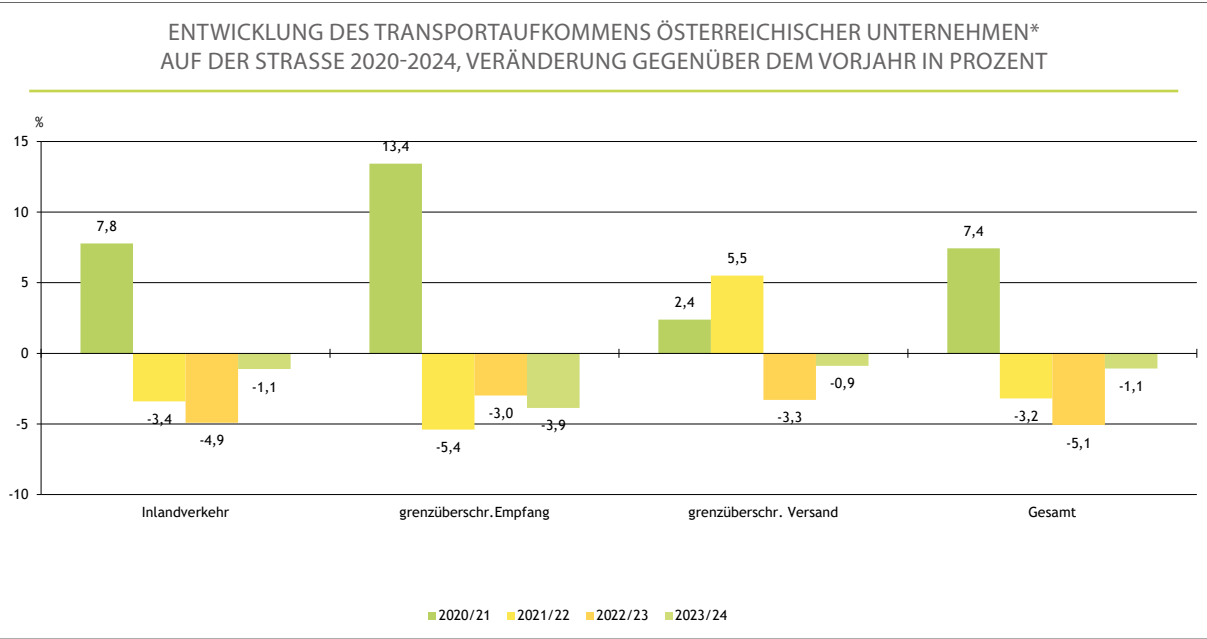
Das Transportaufkommen von österreichischen und ausländischen Unternehmen beträgt im Jahr 2023 auf Österreichs Straßen 569,0 Mio. Tonnen bzw. die Transportleistung geht auf 55,1 Mrd. Tonnenkilometer zurück. 64,4% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 97,4%.

GÜTERVERKEHR EUROPÄISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2023

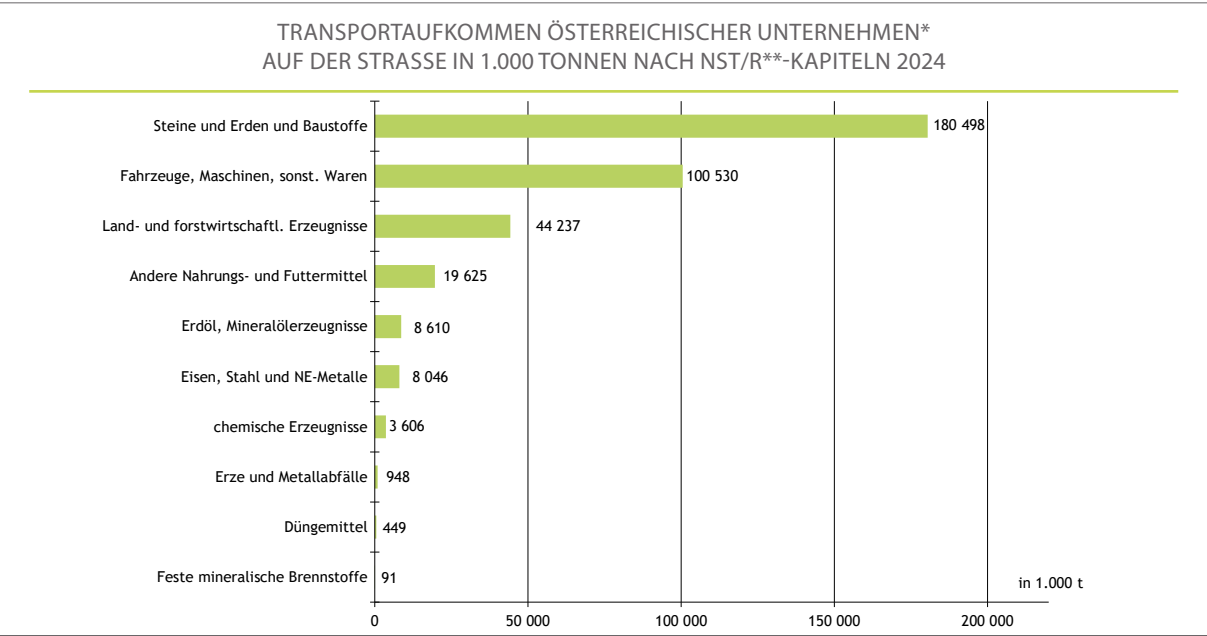
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inlandverkehr	354 357	97,4	18 034	91,8
grenzüberschr. Empfang	68 348	14,6	8 726	11,4
grenzüberschr. Versand	62 773	16,8	8 615	12,3
Transit	83 538	1,1	19 754	0,7
Gesamt	569 016	64,4	55 128	34,0

* 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 2024 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 367 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Abnahme von 1,1% zum Vorjahr entspricht. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inlandverkehr verringert sich das Transportaufkommen um 1,1%, im grenzüberschreitenden Empfang um 3,9%, im grenzüberschreitenden Versand um 0,9% und im Transitbereich kommt es zu einer Zunahme von 6,5%.



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



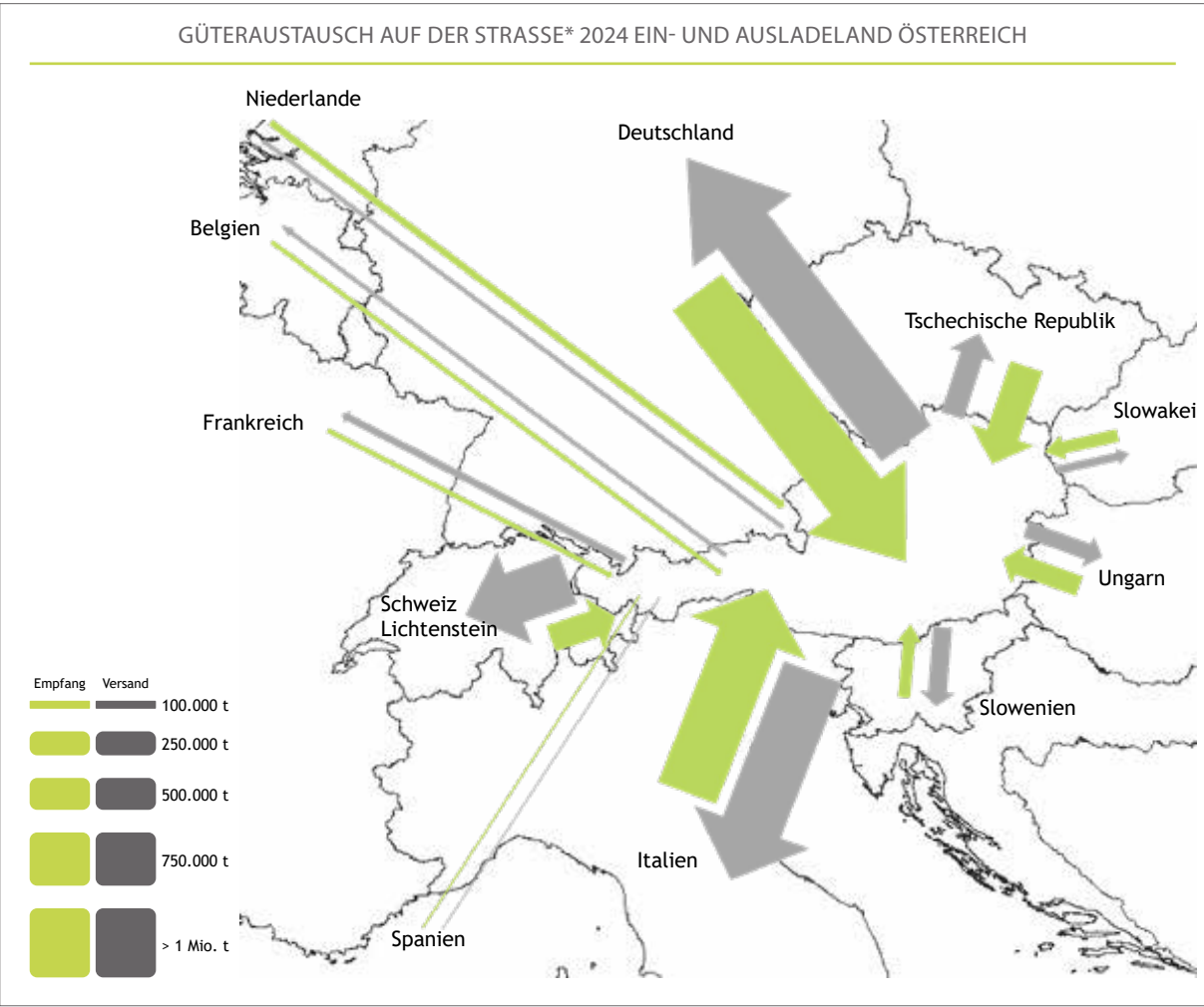
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2024 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Steine und Erden und Baustoffe“. „Sonstige Waren“ (inkl. Fahrzeuge und Maschinen) machen mehr als 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 2024 zeigt, dass für den Güterempfang 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“, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie „Steine und Erden und Baustoffe“.

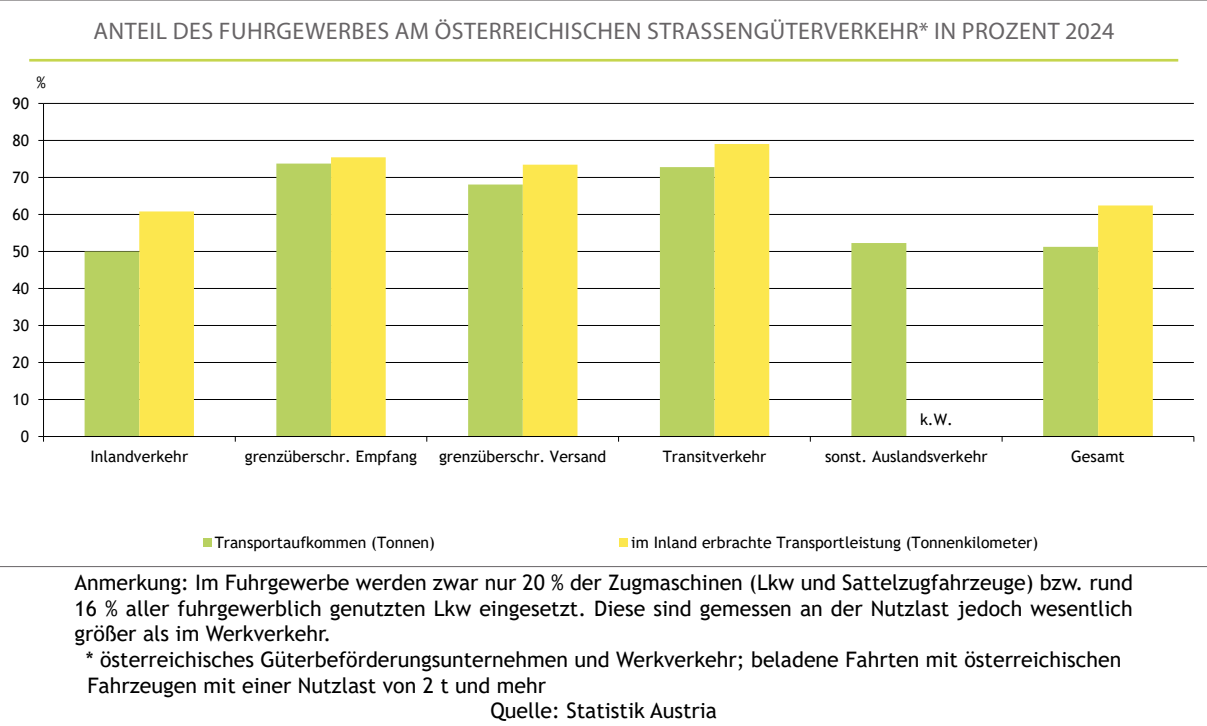
Eine wichtige Ausladeregion für den Güterkraftverkehr ist Italien, das seinen Schwerpunkt in der Kategorie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ hat. Die Schweiz und Liechtenstein sind wichtige Empfangsländer in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Steine und Erden und Baustoffe“.

Als weitere Einladeregion ist Tschechien bedeutend, wo „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ die wichtigsten Gütergruppen sind. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach Ungarn und Slowakei transportiert. Die größte Gütergruppe dieser Länder umfasst „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“.

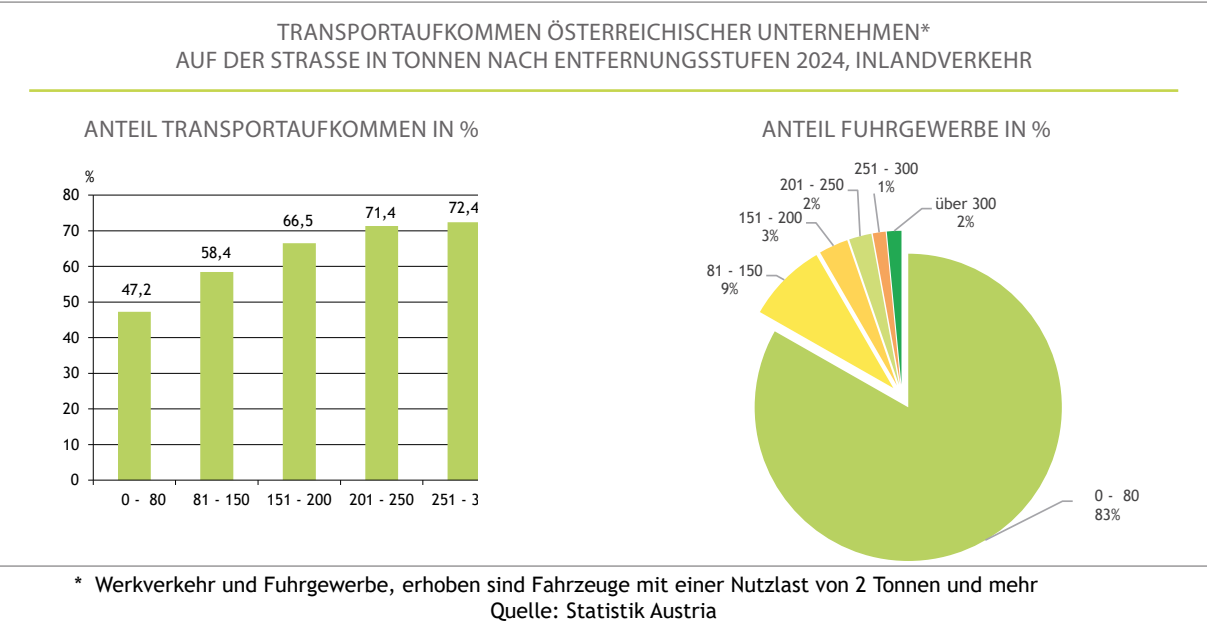


* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2024 entfallen 50% des Transportaufkommens und 61% 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.

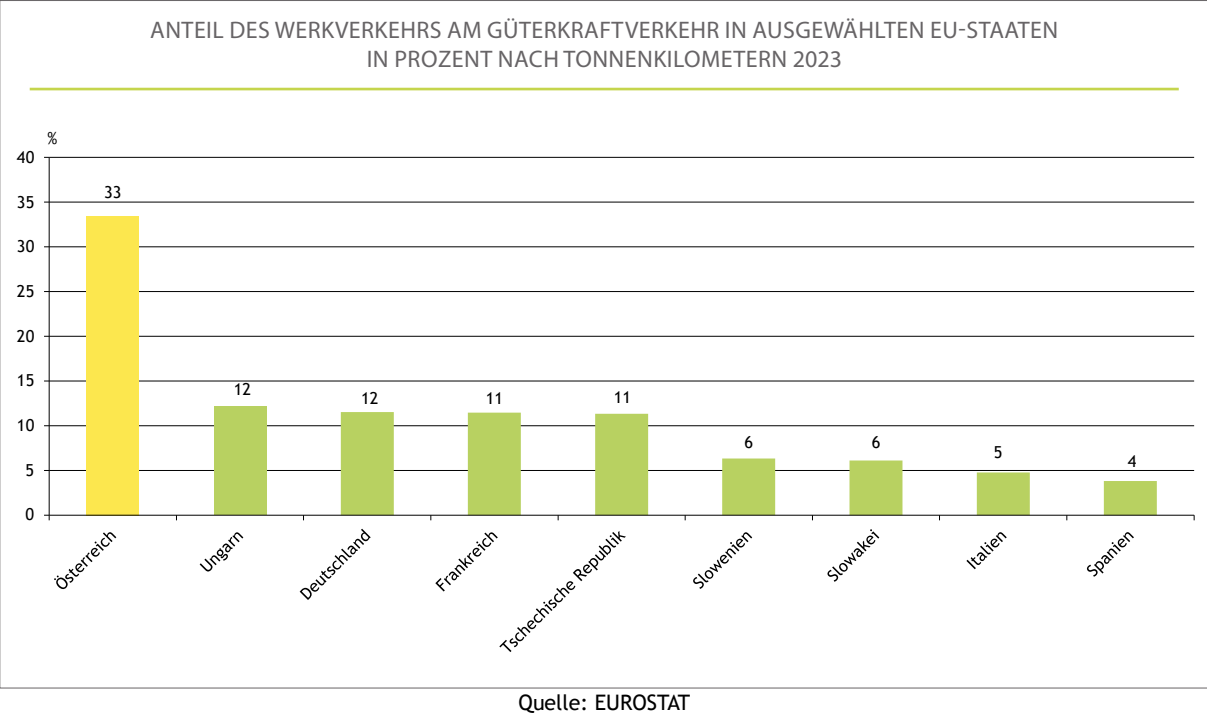


83,2% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung auf 71,5% bei über 300 Kilometer. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bei fast allen Entfernungsstufen zu einem Rückgang gekommen. Der größte Rückgang von 1,6 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 81-150 Kilometer und 151-200 Kilometer statt. Die größte Zunahme erfolgt in der Entfernungsstufe 200-250 Kilometer mit 1,6 Prozentpunkten mehr an Transportaufkommen.



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 2023 bei 33,4% und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 Prozentpunkte. In Tschechien und Frankreich kommt es zu einem Rückgang. Bei allen anderen kommt es zu einer Zunahme wie zum Beispiel in Ungarn und Slowakei um 1,5 Prozentpunkte oder in Deutschland mit 0,1 Prozentpunkten.



5.3. SCHIENE

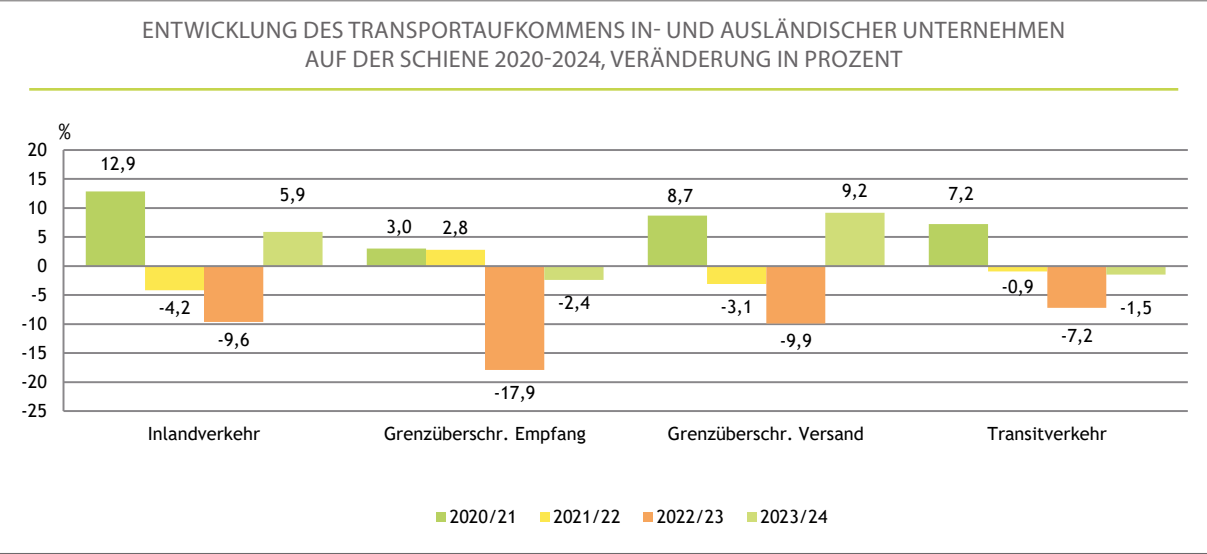
Insgesamt werden 2024 94,4 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 2,2% mehr als im Jahr 2023. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Güterermpfang. Die Abnahmen betreffen alle Verkehrsbereiche.

Die Transportleistung im Inland steigt im Vorjahresvergleich um 3,9% auf 21,0 Milliarden Tonnenkilometer (Mrd. tkm). Der grenzüberschreitende Versand weist mit 3,8 Mrd. tkm und einem Plus von 7,7% gegenüber 2023 den größten relativen Zuwachs auf, knapp gefolgt vom Inlandverkehr mit 4,2 Mrd. tkm und +7,6%. Der grenzüberschreitende Empfang steigt um 3,1% auf 5,1 Mrd. tkm und der Transit um 0,9% auf 7,9 Mrd. tkm.

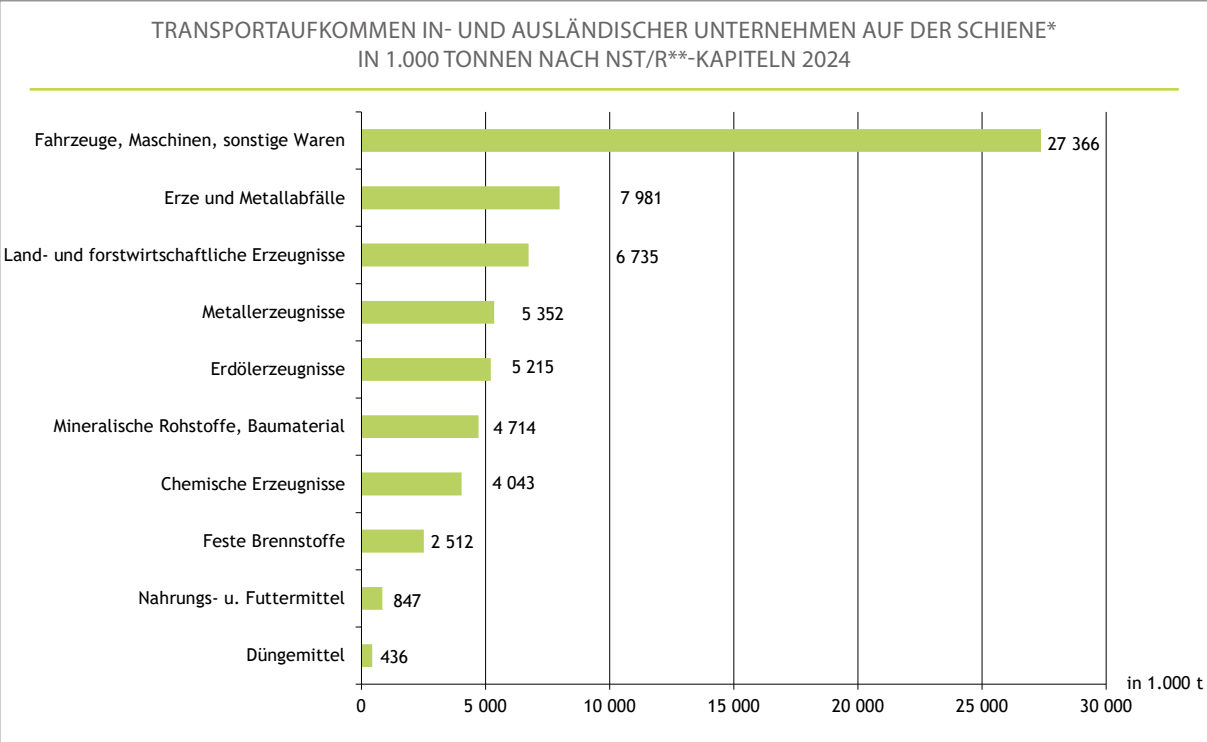
GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2024				
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inlandverkehr	27 511	29,1	4 247	20,2
Grenzüberschr. Empfang	20 928	22,2	5 073	24,2
Grenzüberschr. Versand	16 762	17,8	3 788	18,0
Transitverkehr	29 230	31,0	7 889	37,6
Gesamt	94 431	100,0	20 997	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. 2023 kommt es im grenzüberschreitenden Empfang (21,0 Mio. t) und im Transit-verkehr (29,2 Mio. t) zu Rückgängen, -2,4% bzw. -1,5%, im Vergleich zum Vorjahr. Im Inlandverkehr (27,5 Mio. t) und im grenzüberschreitenden Versand (16,8 Mio. t) erhöhen sich die beförderten Gütermengen um 5,9% bzw. 9,2%.

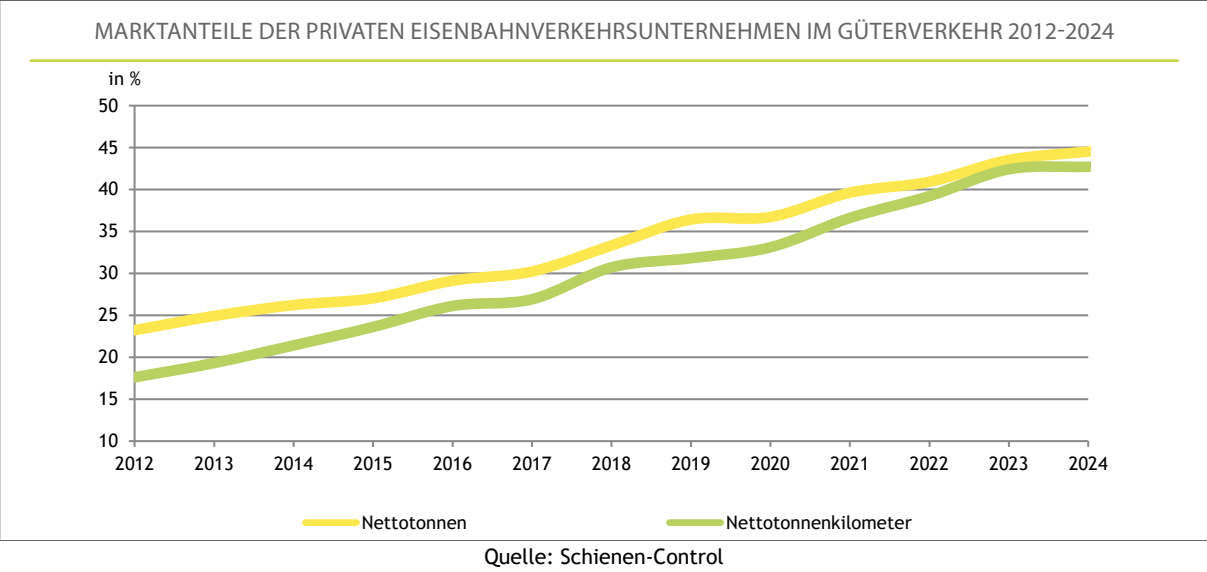


Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 27,4 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 12,2% oder 8,0 Mio. Tonnen handelt es sich um Erze und Metallabfälle. Auf die NST/R-Gruppe land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse entfallen 10,3% bzw. 6,7 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,7% bzw. 436 Mio. Tonnen.

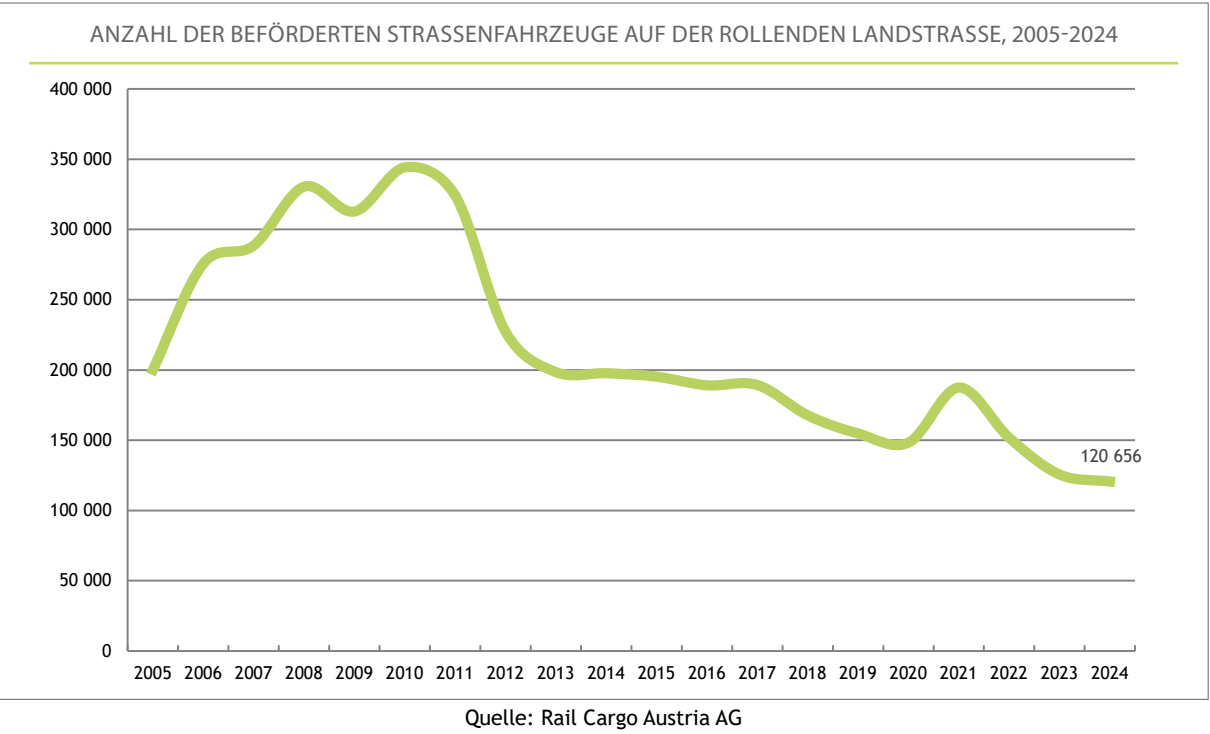


* ohne Transit
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2024 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2024 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 1,0 und bei der Nettoverkehrsleistung um 0,3 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Ecco-Rail, Lokomotion, ČD Cargo, Cargo Service und TX Logistik Transalpine.



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 2024, ausgenommen im Jahr 2021, zeigt sich ein gegenläufiger Trend. Im vergangenen Jahr 2024 sinkt die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Straße auf 120.656 bzw. um 3,9%.



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 2024 nahm die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen erneut leicht ab. Insgesamt wurden 494 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient.

Mit 1,17 Millionen (2023: 1,14 Millionen) Wagen wurden 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,9 Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

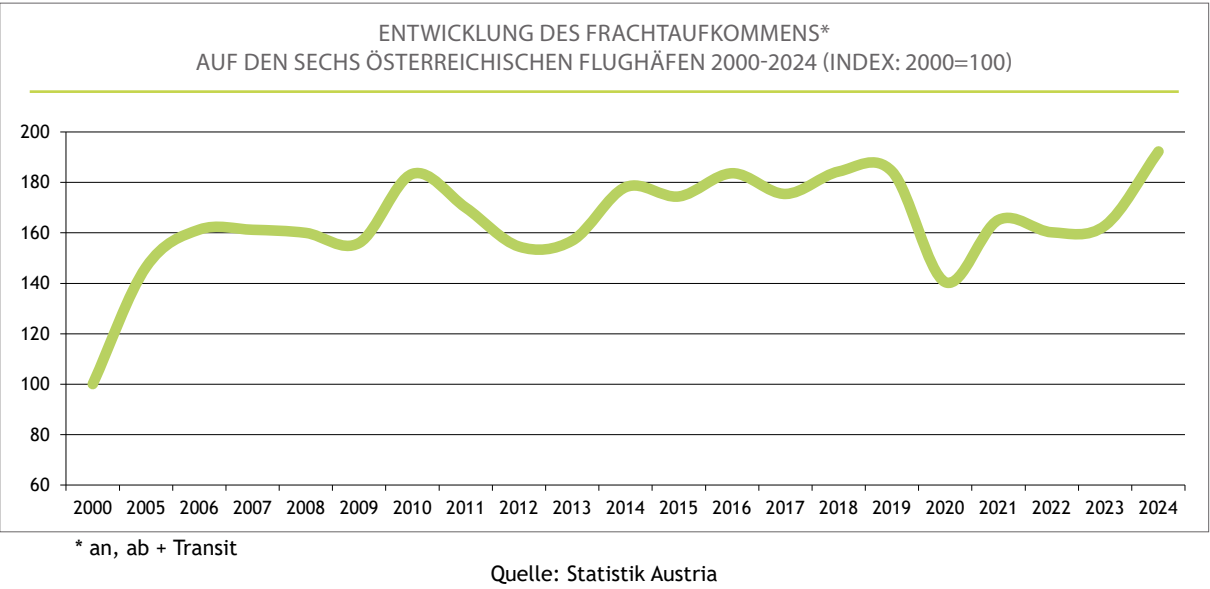
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2024 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 257.849 Tonnen, das sind um 18,0% mehr als im Jahr 2023. Das größte Aufkommen verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 94,0%. Der Postanteil sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 13,1% auf 5.391 Tonnen und wird über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

FRACHTAUFKOMMEN* NACH VERKEHRSART AUF DEN SECHS ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN 2024							
	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	23	4	0	0	0	0	27
Empfang	127 931	8	0	0	4 211	45	132 195
Versand	79 792	7	0	0	10 390	116	90 305
Transit	34 658	0	0	0	663	0	35 322
Frachtaufkommen in Tonnen	242 404	19	0	0	15 265	162	257 849
Anteil in %	94,0	0,01	0,0	0,0	5,9	0,1	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 2024 zu einer Zunahme des Frachtaufkommens.

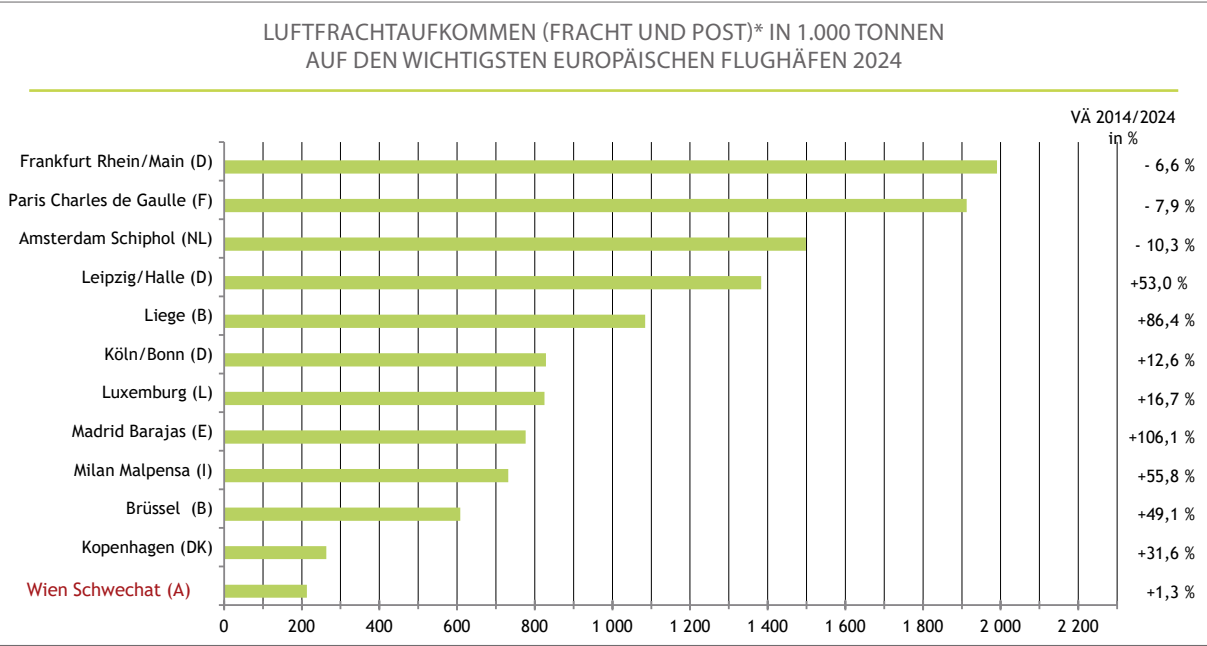


Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2024 97,1% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 98,0% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 2.541 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 998 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 61,6% am gesamten Luftfrachtaufkommen und erhöht sich um 0,3 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2023.

LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2024			
	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	453	545	998
Andere Nahrungs- und Futtermittel	498	416	914
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2	1	3
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	75	405	480
Steine, Erden und Baustoffe			
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	1 295	1 246	2 541
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	77 491	125 318	202 809

* = 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 2024 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 1,99 Mio. Tonnen, Paris Charles de Gaulle mit 1,91 Mio. Tonnen und Amsterdam Schiphol mit 1,50 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit
Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2014 und 2024 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet eine Zunahme von 1,3% in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

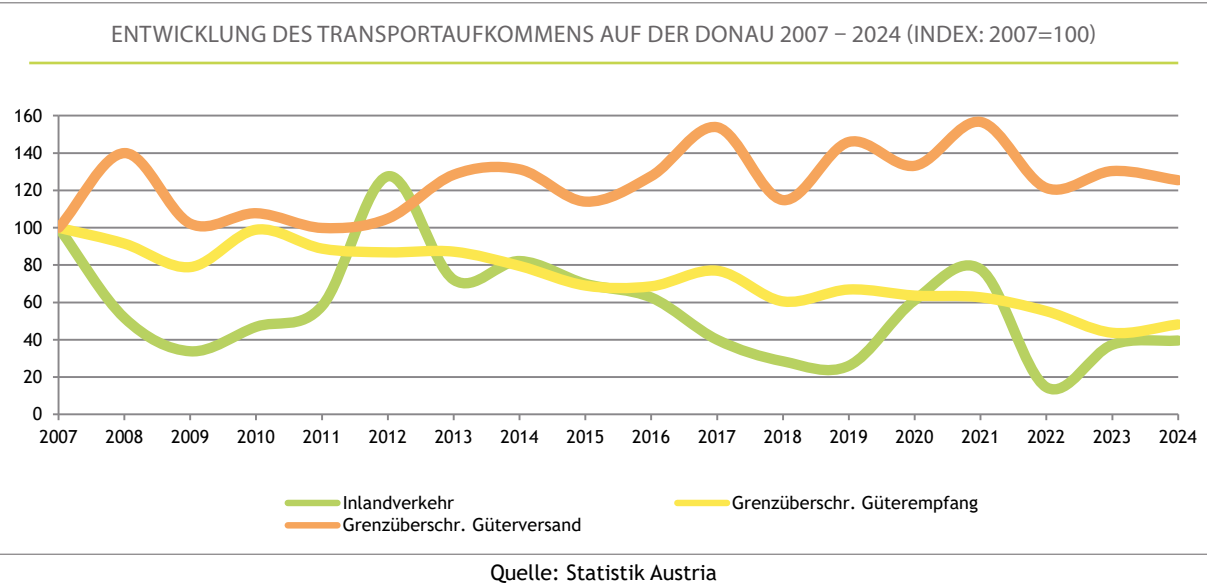
Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 3,0 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 0,6 Mrd. Tonnenkilometern im Inland im Jahr 2024 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 5,9% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2024				
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im Inland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inlandverkehr	385	67,0	44	70,9
Grenzüberschr. Empfang	3 023	12,8	563	15,1
Grenzüberschr. Versand	1 942	26,1	281	27,5
Transitverkehr*	1 230	1,0	413	3,1
Gesamt	6 579	17,7	1 301	15,8

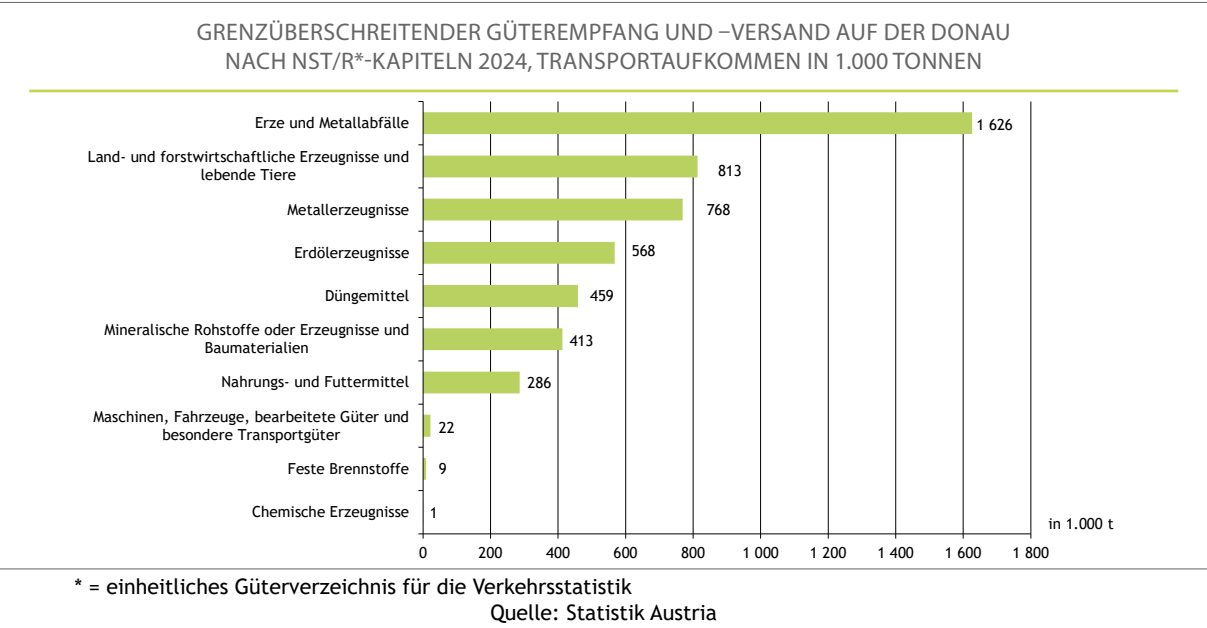
* Werte hochgewichtet
** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt die Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Güterempfang. Danach entwickeln sich diese beiden Verkehrsbereiche unterschiedlich: der Güterversand steigt tendenziell, während der Güterempfang langfristig abnimmt. 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 2023 steigt der Inlandverkehr um 6,1%, der Güterempfang um 10,2% und der Güterversand sinkt um 3,8%.

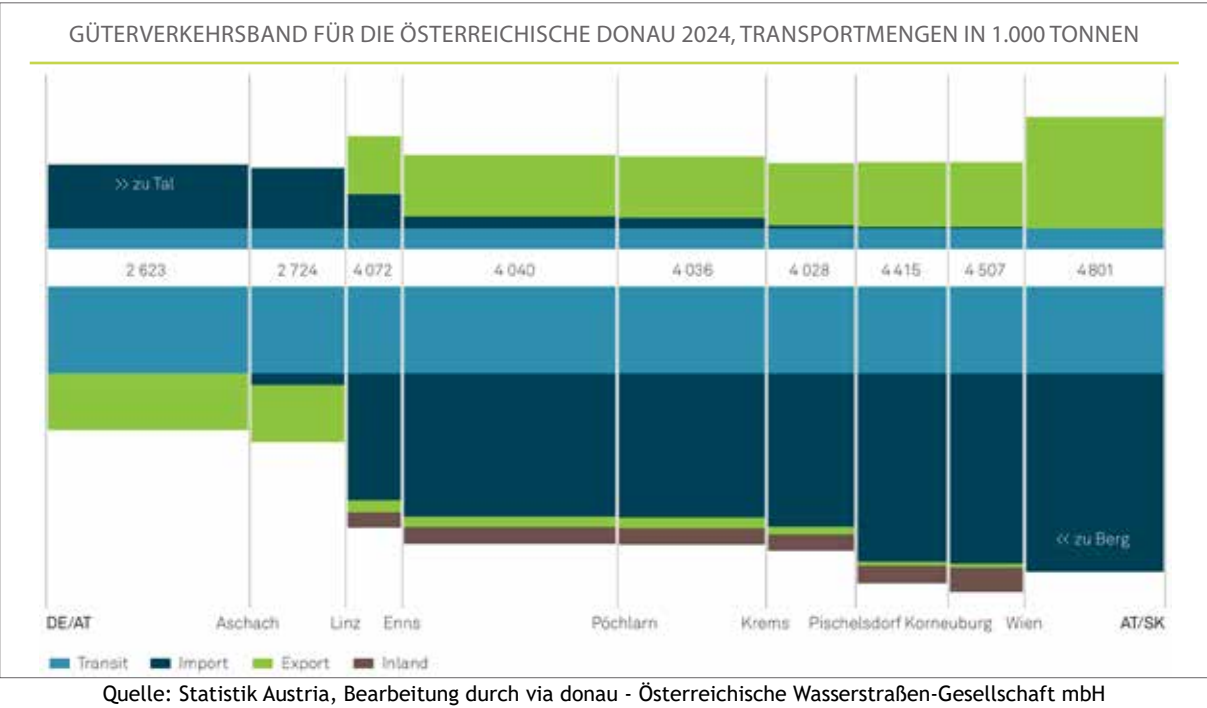
5 Methodische Anmerkung: Der Transitverkehr wird seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.



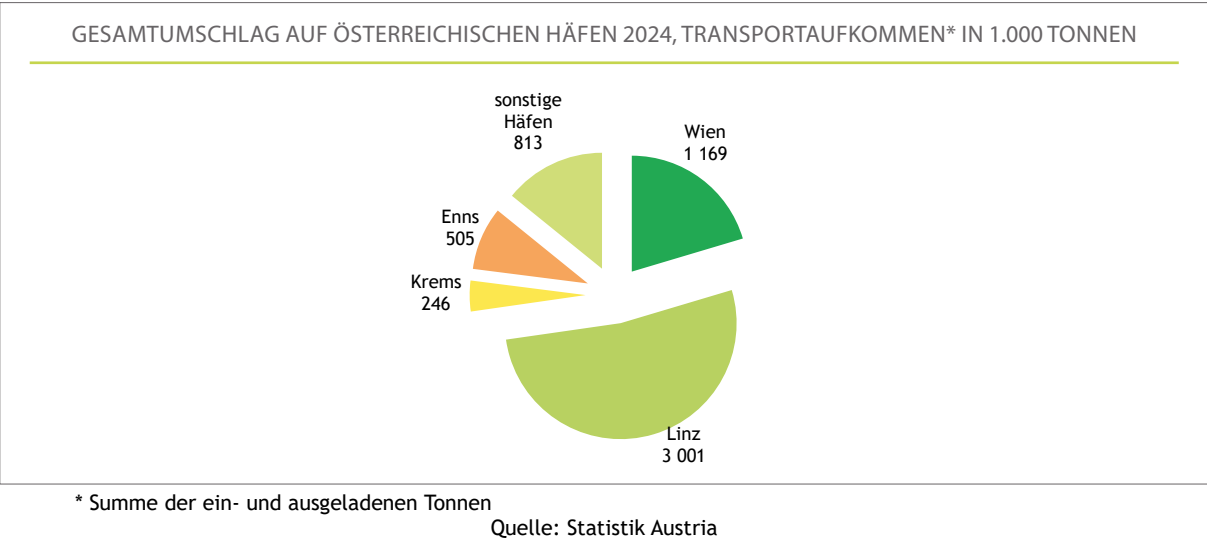
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2024 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von 1,6 Mio. Tonnen bzw. 32,8% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Metallerzeugnisse“ werden insgesamt 0,8 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



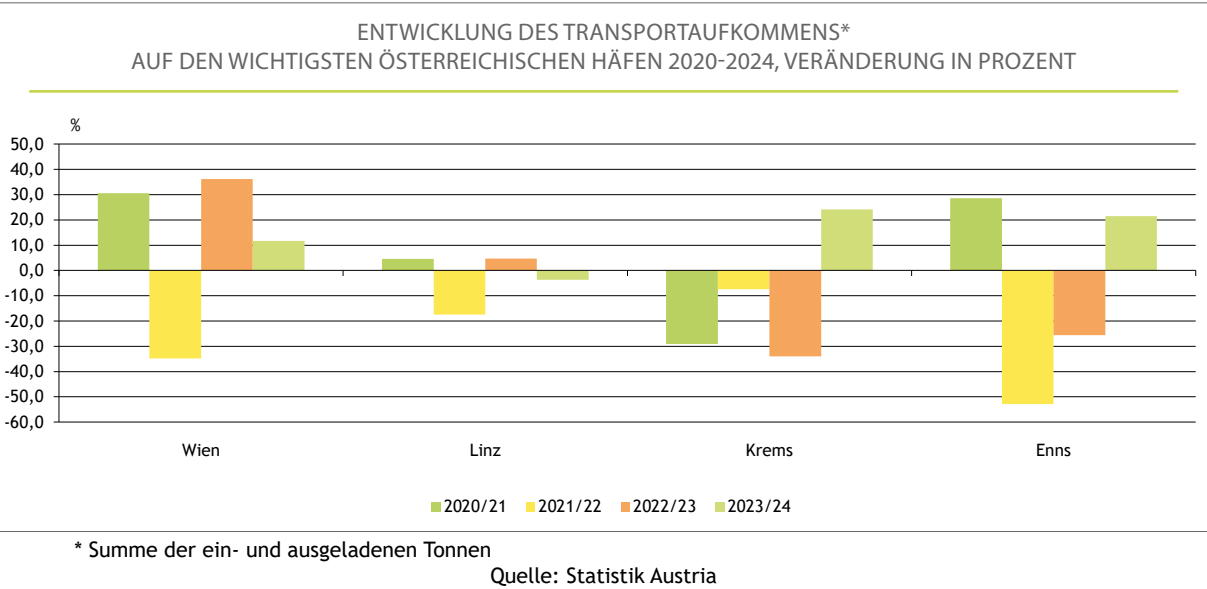
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2024 werden im Transitverkehr mehr als 4-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2024 ist Linz mit 3,0 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 52,3% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,2 Mio. Tonnen einen Anteil von 20,4% auf.

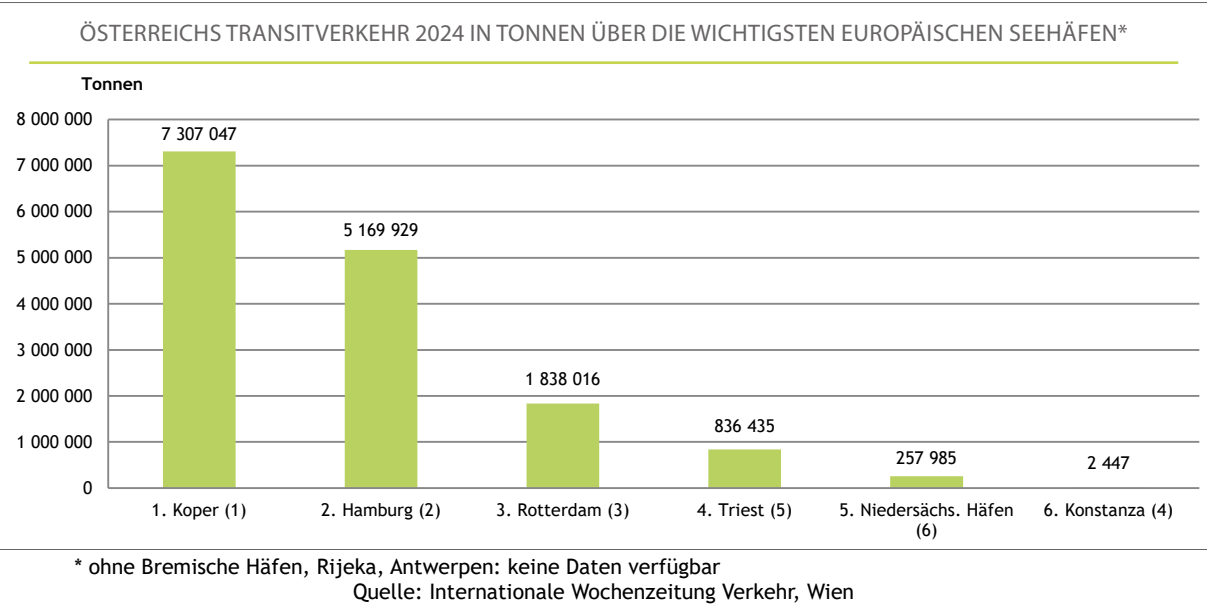


Ein Vergleich im Zeitverlauf 2020 bis 2024 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Die größte Abnahme im Transportaufkommen von 2023 auf 2024 verzeichnet der Hafen Linz mit einem Minus von 3,7%.



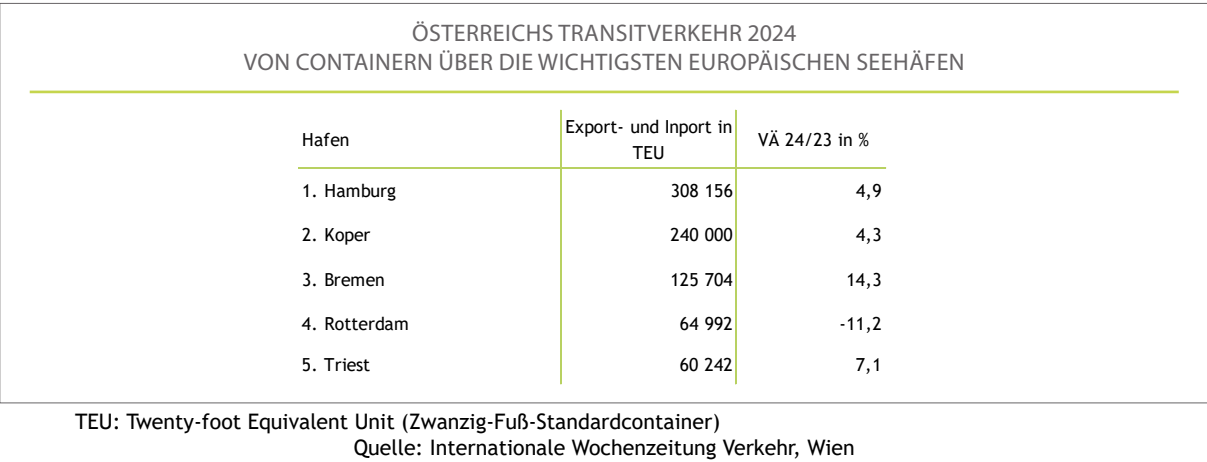
5.6. Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR
ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

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.



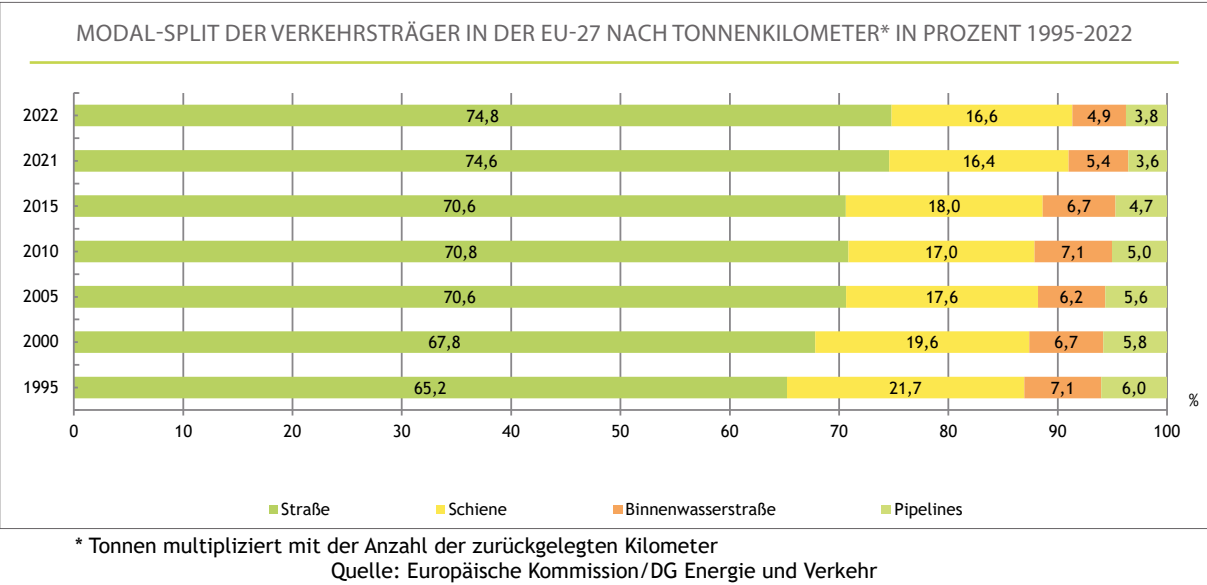
Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den neun wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 15,4 Mio. Tonnen im Jahr 2024. Der Hafen Koper ist mit 7,3 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 5,2 Mio. an Umschlagsvolumen.

In Hamburg und Koper werden 2024 die meisten Container im österreichischen Transitverkehr verschifft. In Hamburg werden 4,9% und in Koper 4,3% mehr als im Vorjahr 2023 an Zwanzig-Fuß-Standardcontainer umgeschlagen.



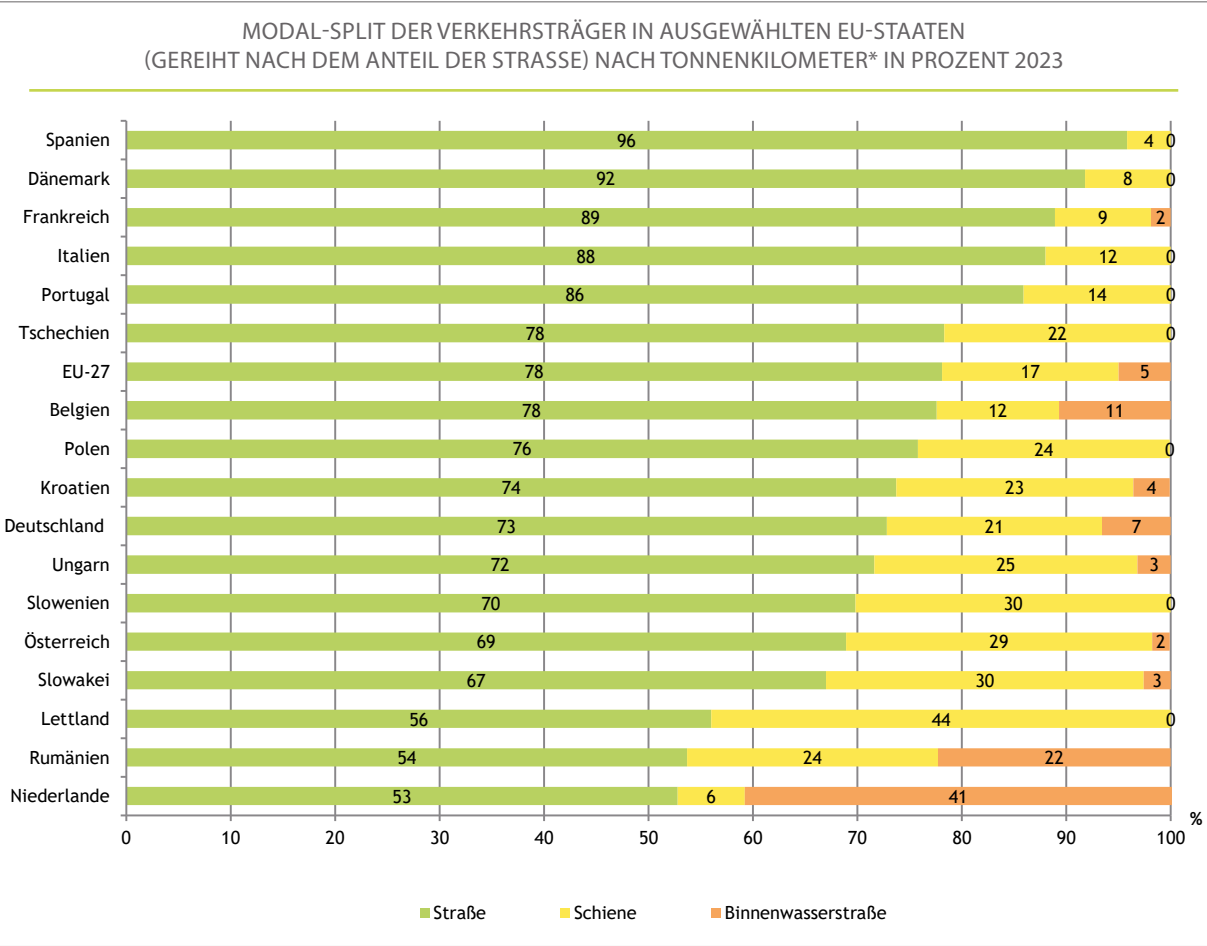
5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

Im Jahr 2022 werden 74,8% 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.



Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Portugal, Italien und Frankreich die Straße im Jahr 2023 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 69%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 44%, 30% der Transportleistung). In Österreich und Ungarn wird mehr als ein Viertel der Transportleistung durch die Schiene abgedeckt.

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 41% bzw. 22% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



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

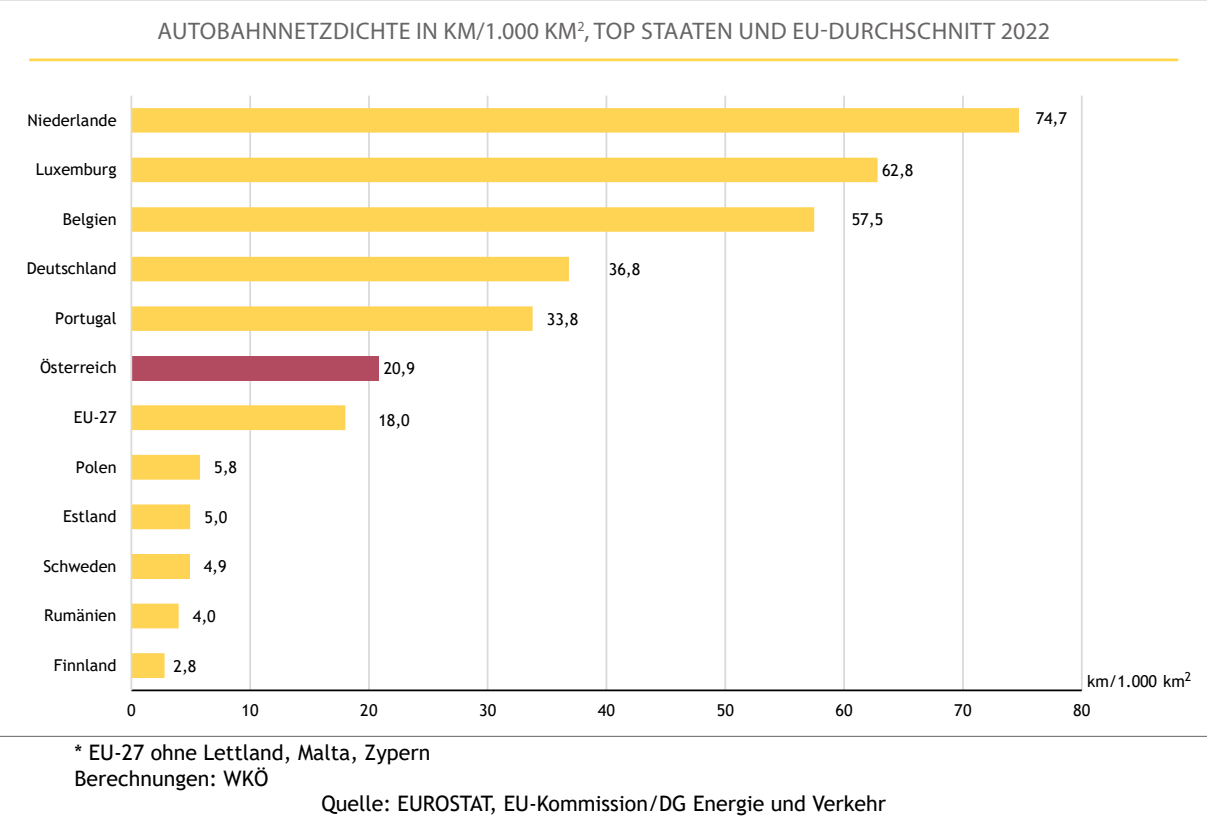
VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56	VERKEHRSWEGE
57	MAUT
59	FAHRZEUGBESTAND
63	NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN
65	KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN
65	VERKEHRSUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 31.12.2024 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.266 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2022 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (74,7 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 62,8 km bzw. 57,5 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2022 über eine Autobahnnetzdicke von 20,9 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 18,0 km pro 1.000 km².



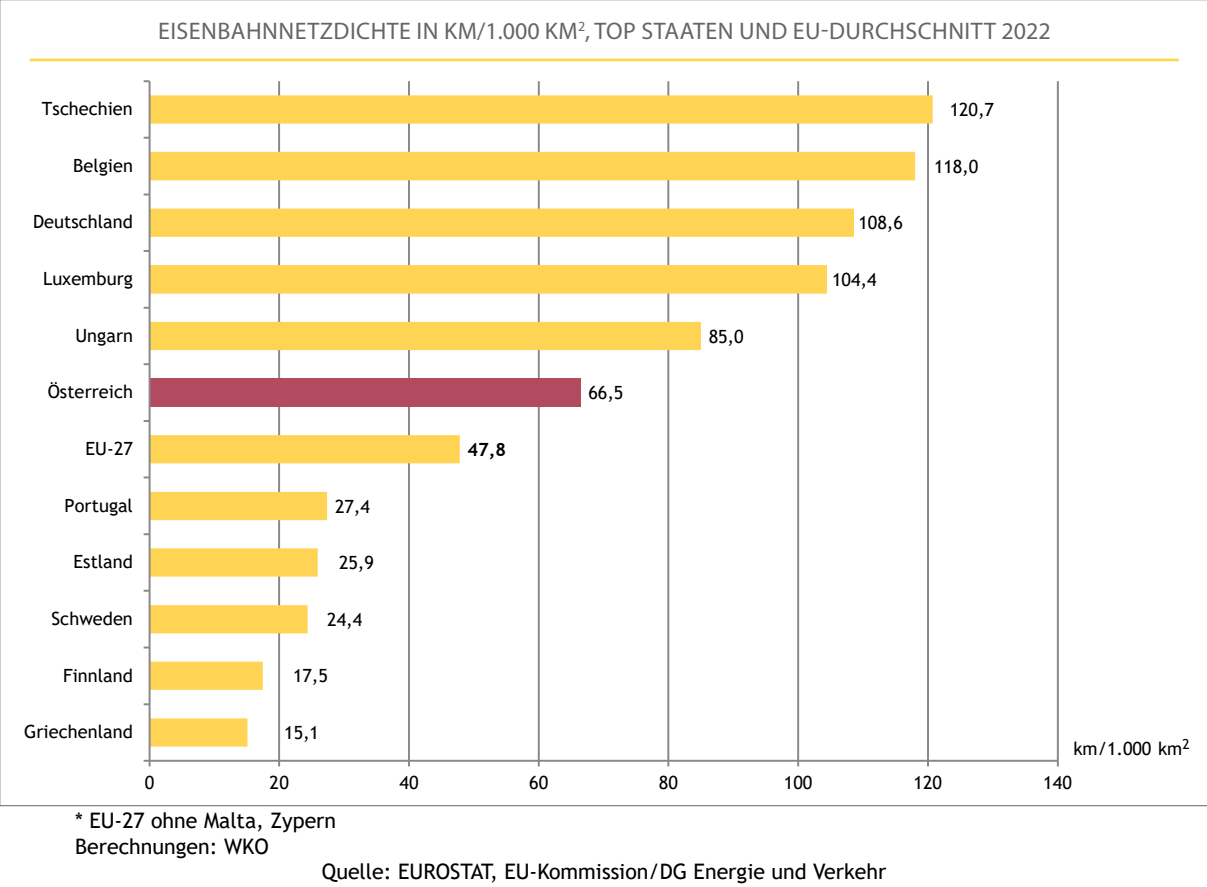
Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.686 km im Jahr 2024, davon verlaufen 3.389 km eingleisig und 2.297 km zweigleisig. Mehr als 70% (4.185 km) des gesamten Schienenverkehrsnetzes sind elektrifiziert.

GESAMTLÄNGE DES ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHRSNETZES 2024

Streckenlängen in km nach Gleisart/Spurweite	2024
Gesamtlänge	5 686
eingleisig	3 389
zweigleisig	2 297
Normalspur (1.435mm)	5 300
Schmalspur	386
elektrifiziert	4 185
nicht elektrifiziert	1 501

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2022 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (120,7 km pro 1.000 km²) und Belgien (118,0 km pro 1.000 km²). Der EU-Durchschnitt liegt bei 47,8 km pro 1.000 km². Österreich weist 2022 eine Eisenbahndichte von 66,5 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



6.2. MAUT

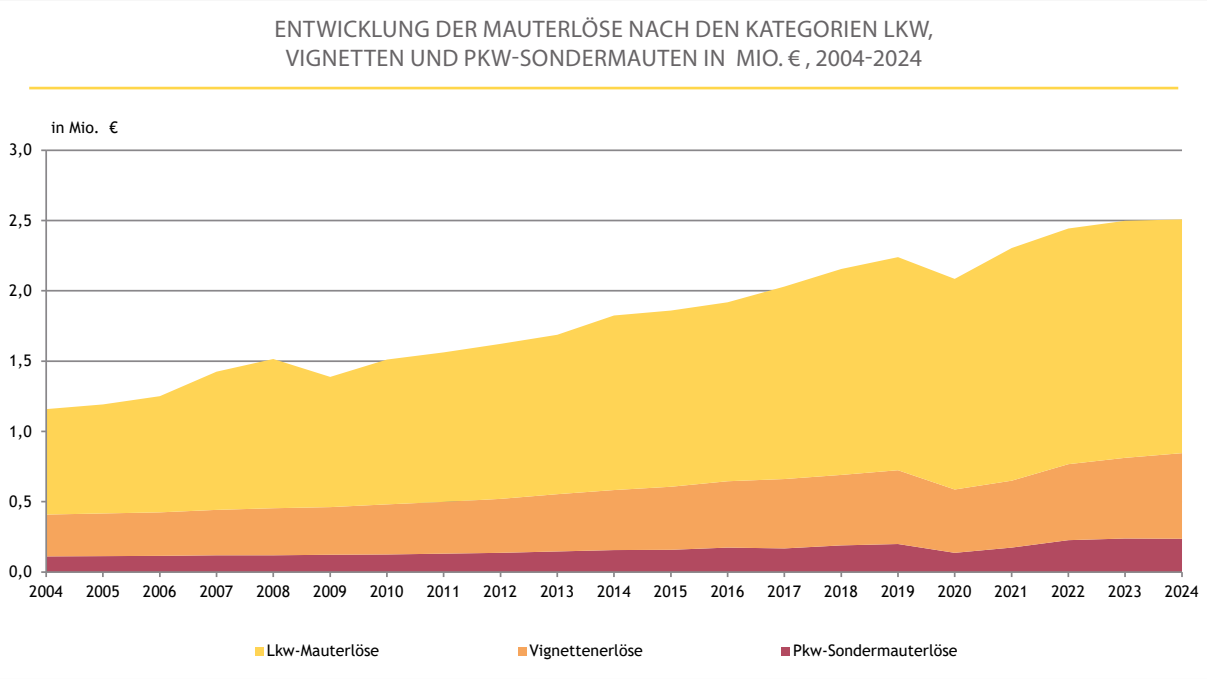
In den Ländern der Europäischen Union bestehen verschiedene Mautsysteme. Durch die Wegekostenrichtlinie kommt es zu einer Standardisierung der gesetzlichen Grundlagen der Mauterhebung. Dennoch werden die unterschiedlichen Mautsysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterhin bestehen bleiben.

- Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:
- dem zeitabhängigen System (Vignette, Eurovignette, City-Maut) und
 - dem fahrleistungsabhängigen System (Mautstationen, Mikrowellen- oder Satellitensystem).

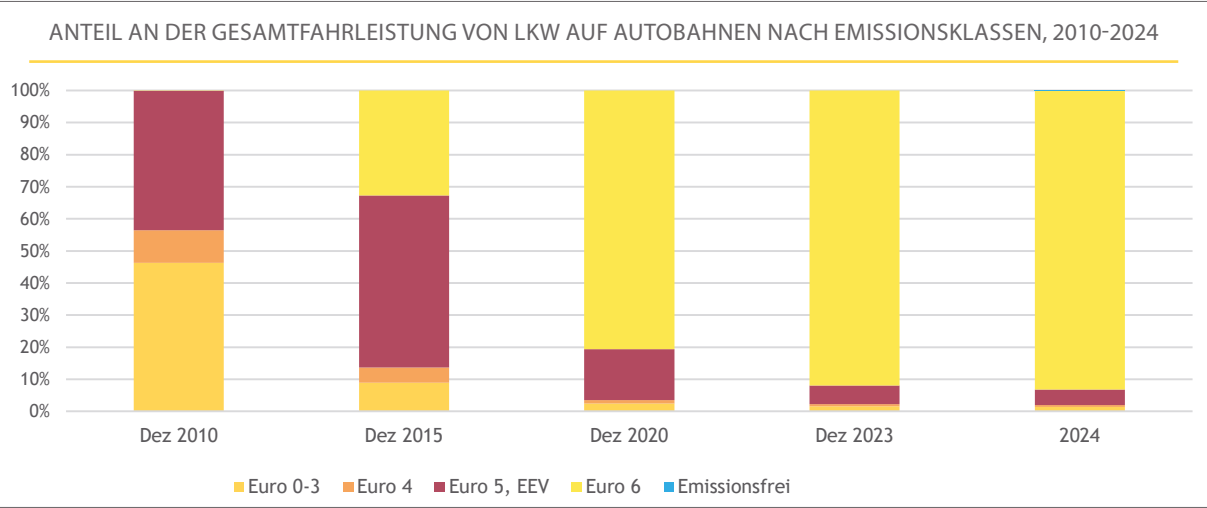
In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5t hzG muss eine fahrleistungsabhängige 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 2024 in Österreich auf rd. € 2.507,8 Mio. Davon entfallen € 1.662,9 Mio. (entspricht 66,3%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 844,9 Mio. (davon € 609,1 Mio. Vignetten und 235,8 Mio. Streckenmauterlöse).

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2024, ausgenommen das Jahr 2009, 2020 und 2024, 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 2023/2024 kommt es in dieser Kategorie zu einem Rückgang von 0,9%. Die Lkw-Mauterlöse sinken zwischen 2023 und 2024 um 1,4%.



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 sowie emissionsfreie Fahrzeuge die modernsten. Aus der Grafik ist deutlich ersichtlich, dass der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge stark zunimmt und mehr als 90% der Fahrleistung im Jahr 2024 ausmacht: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.



An den österreichischen Sondermautstellen werden 2024 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 239,0 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 54,5% aus. Circa 7,9 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (33,8%). Zwischen 2014 und 2024 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 18,7%, die Lkw-Frequenz um 25,2% (beides ohne Felbertauernstraße). Im Vergleich zum Jahr 2023

vermindert sich die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 2,6% und die Lkw-Mauteinnahmen um 2,4%.

MAUTEINNAHMEN UND FREQUENZSTATISTIK 2024, ÖSTERREICHISCHE SONDERMAUTSTELLEN				
	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	27 333	30 909	7 952	1 427
A 9 Bosrucktunnel	35 748	14 034	6 257	1 553
A 10 Tauernautobahn	71 948	50 384	8 518	1 317
A 11 Karawankenautobahn	14 909	10 129	2 218	611
A 13 Brenner Autobahn	76 728	130 265	16 980	2 677
S 16 Arlberg Straßentunnel	9 098	3 246	1 180	194
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1 347	132
Gesamt	235 765	238 966	44 452	7 911

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2024 sind 7,4 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 920.802 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,7% der Kfz bzw. 54.600, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 20.050 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.734 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 70,5% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 13,0% oder 968.051 Fahrzeugen.

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN 2024		
	2024	Anteil in %
Einspurige Kfz	968 051	13,0
Pkw/Kombi	5 231 893	70,5
Lkw	571 852	7,7
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	517 252	7,0
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	54 600	0,7
Zugmaschinen	525 797	7,1
davon: Sattelzugfahrzeuge	20 050	0,3
Omnibusse	10 734	0,1
Sonstige Kfz*	116 613	1,6
Kraftfahrzeuge	7 424 940	100,0
Anhänger	920 802	

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

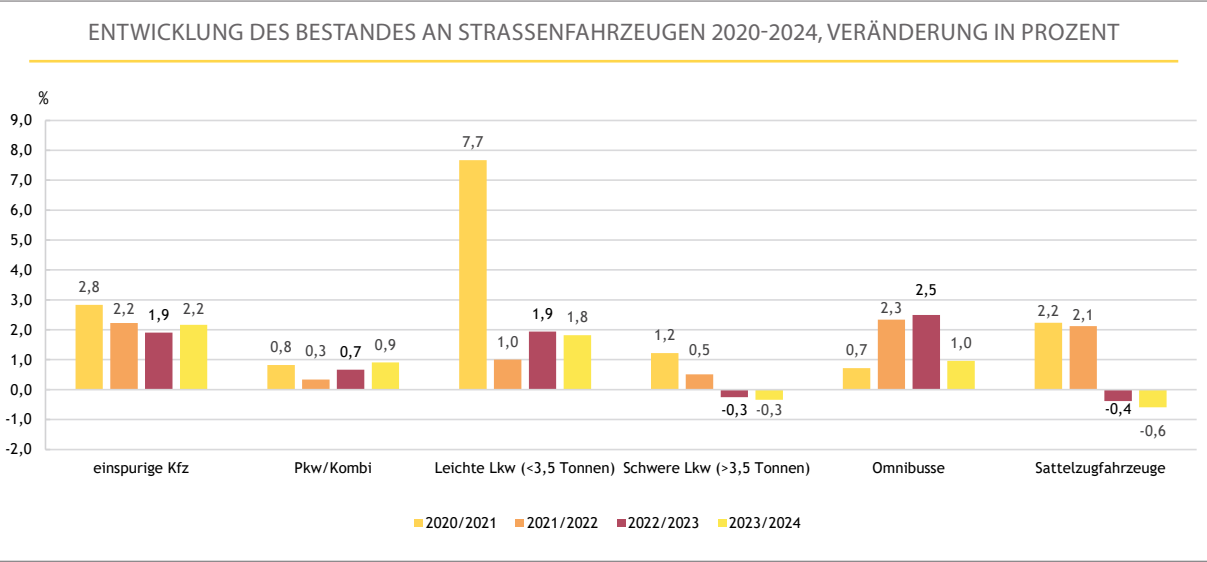
BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN NACH ALTER (PER 31.12.2024)					
	älter als 20 Jahre	zw. 15 und 20 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
Pkw/Kombi	551 342	676 401	1 233 327	1 617 688	1 153 135
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	30 569	46 396	95 451	170 991	173 845
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 755	5 855	8 977	17 037	17 976
Sattelzugfahrzeuge	502	808	1 637	6 413	10 690
Omnibusse	335	453	1 124	3 977	4 845

Quelle: Statistik Austria

Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2024 zwischen 5 und 10 Jahre alt. Bei den Pkw ist dieser Anteil der Fahrzeuge, 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 2020 bis 2024 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 2024 um 1,8% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) geht um 0,3% zurück.

Die Anzahl der bestehenden Omnibusse steigt um 1,0%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2015 Zunahmen, im Vergleich zum Vorjahr nimmt der Bestand jedoch um 0,6% ab.



Die per Ende 2024 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 91,9% der leichten Lkw und 99,1% der schweren Lkw fahren mit Dieseldieselkraftstoff. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2024 bei den Pkw zugunsten der Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 92,8% um Dieselfahrzeuge, 3,2% sind Elektrofahrzeuge und 0,7% werden mit Gas betrieben.

AUFTEILUNG DER ZWEISPURIGEN KRAFTFAHRZEUGE NACH ANTRIEBSART IN PROZENT 2023

Fahrzeugart	Diesel	Benzin	Hybrid	Elektro	Wasserstoff	Gas	Sonstige	Gesamt
Omnibusse	92,8	0,0	3,1	3,2	0,07	0,7	0,00	100,0
Leichte Lkw (<3,5 Tonnen)	91,9	5,1	0,2	2,5	0,00	0,3	0,00	100,0
Schwere Lkw (>3,5 Tonnen)	99,1	0,2	0,00	0,5	0,00	0,2	0,00	100,0
Sattelzugfahrzeuge	99,4	0,02	0,00	0,26	0,00	0,3	0,00	100,0
Pkw+Kombi	48,0	41,7	6,3	3,8	0,00	0,1	0,07	100,0

Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2024 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 254.265 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 1,3% weniger als im vergangenen Jahr. 18,5% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,1% größtenteils Lkw in Verwendung, der Anteil im Fuhrgewerbe beträgt 70,4%.

Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandsabnahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Werkverkehr um 10,3% und im Fuhrgewerbe reduziert sich dieser um 4,7%.

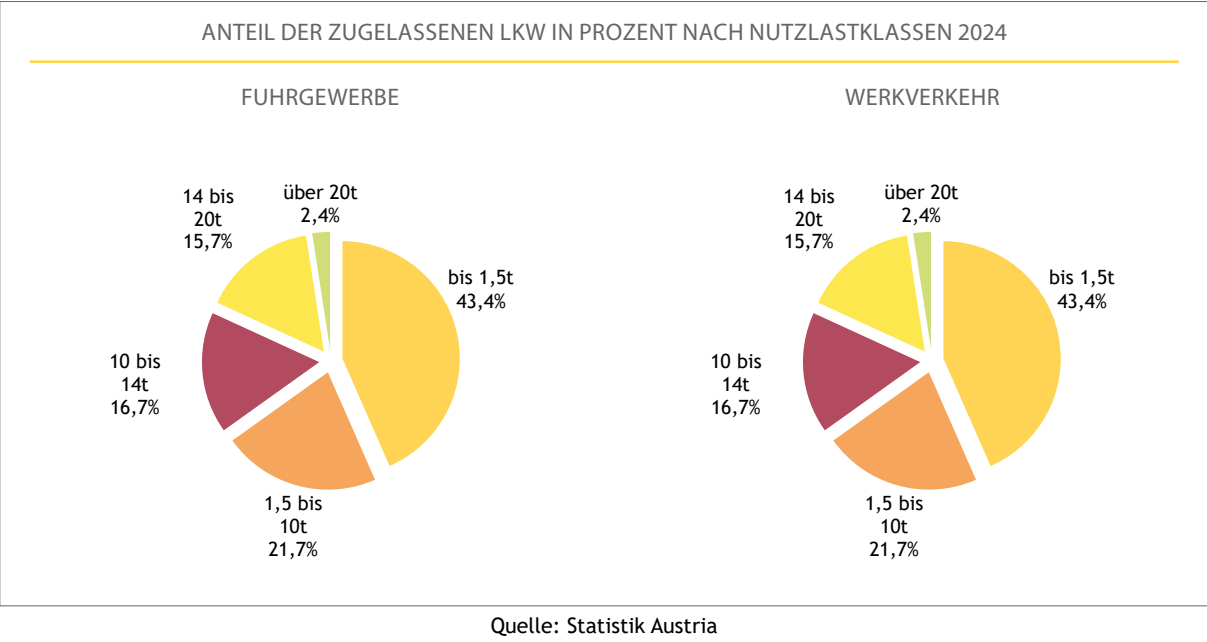
ANZAHL DER GEWERBLICH GENUTZTEN ZUGMASCHINEN NACH VERWENDUNGSZWECK 2024

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	33 195	- 8,9	201 020	0,0	234 215	- 1,4
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	14 406	- 9,1	182 118	- 0,2	196 524	- 0,9
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	18 789	- 8,8	18 902	2,4	37 691	- 3,5
Sattelzugfahrzeug	13 947	- 4,7	6 103	10,3	20 050	- 0,6
Gesamt	47 142	- 7,7	207 123	0,3	254 265	- 1,3

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2024 auf insgesamt 515.710 Fahrzeuge, von denen 234.215 gewerblich genutzt werden. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 48,5%, auf den Handel 37,3% und auf das Fuhrgewerbe 14,2%. 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 43,4% zu.



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

Zwischen 2023 und 2024 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 weniger eingesetzt und im Werkverkehr kommt es zu einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Ein Rückgang ist bei Lkw mit einer Nutzlast über 20 Tonnen im Fuhrgewerbe (-6,8%) und im Werkverkehr (-0,6%) zu verzeichnen.

Anhänger

Im Jahr 2024 werden 35.818 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 4,3% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 78,8%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 9,9%. Bei den schweren Anhängern (über 15 Tonnen) kommt es ebenfalls zu einer Abnahme im Ausmaß von 7,9%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 11,0%. Im Vergleich zum Vorjahr ist beim Gesamtbestand eine Reduzierung von 8,4% zu verzeichnen.

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2024 gibt es 1.262 Lokomotiven und 813 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 73% der Lokomotiven und 77% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 1.852 Personenwagen stehen 16.923 Güterwagen gegenüber.

BESTAND AN SCHIENENFAHRZEUGEN 2024				
	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	925	328	9	1 262
Triebwagen und Triebzüge	622	191	-	813
Personenwagen				1 852
Güterwagen				16 923
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				4 475

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

6.3.3. BESTAND DONAUFLOTTE

Die österreichische Donauflotte umfasst im Jahr 2024 insgesamt 290 Fahrzeuge. Die meisten Fahrzeuge entfallen in die Kategorie Güterkähne und -leichter (142 Fahrzeuge), gefolgt von Arbeitsfahrzeugen (45) sowie Passagierschiffen und Schubschiffen (je 30).

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE NACH FAHRZEUGTYP 2024	
Fahrzeugtyp	
Güterkähne und -leichter	142
Arbeitsfahrzeuge	45
Passagierschiffe	30
Schubschiffe	30
Gütermotorschiffe	14
Tankkähne & -leichter	13
Sonstige Fahrzeuge	9
Tankmotorschiffe und Bunkerboote	7
Gesamt	290

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 2024 mit 71,6% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 13,5% bzw. 9,0%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 1,16%.

BESTAND AN LUFTFAHRZEUGEN 2024	
Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	915
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	454
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	1
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	259
Ultraleichtflugzeuge	93
Motorsegler	172
Motorluftfahrzeuge des Bundes	18
Gesamt	1 912

Quelle: Statistik Austria

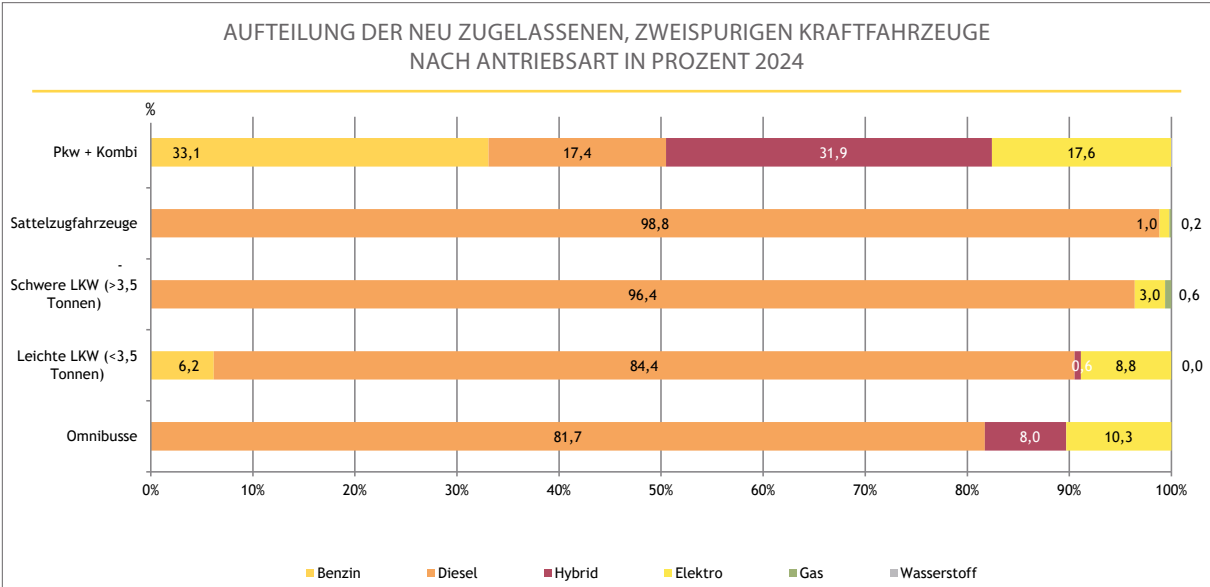
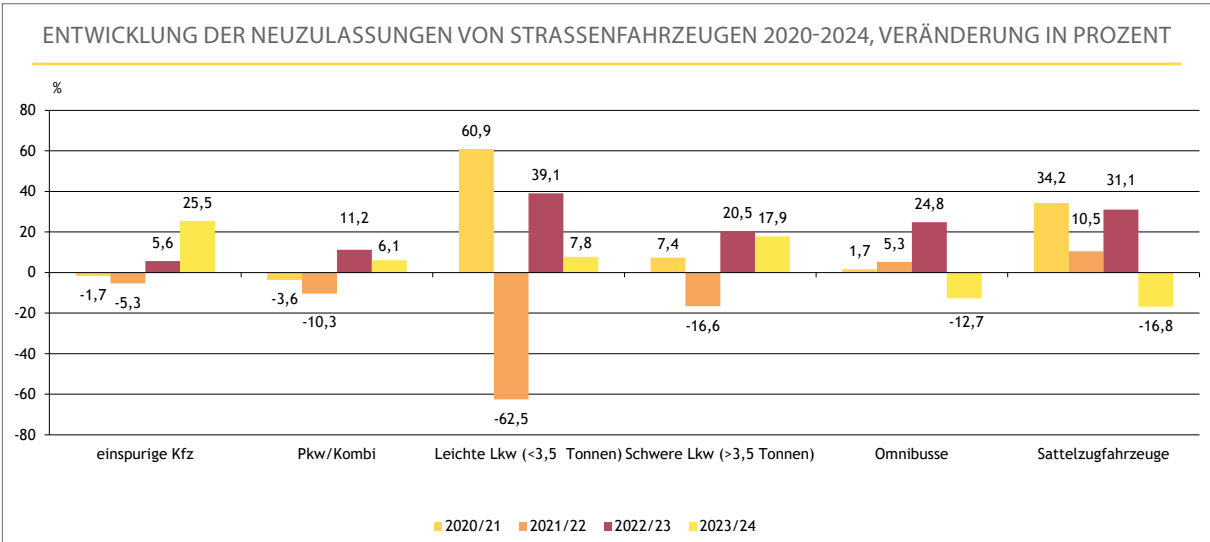
6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

Im Jahr 2024 werden 369.246 Kraftfahrzeuge (davon: 37.535 Lkw, 10.278 Zugmaschinen und 1.018 Omnibusse) und 27.488 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 8,2% mehr Kfz bzw. um 1,6% weniger Anhänger als im Jahr 2023. Einen Anstieg von Neuzulassungen verzeichnen fast alle Fahrzeugkategorien bis auf Zugmaschinen (-9,5%), Omnibusse (-12,7%) und sonstige Kfz (-10,6%).

Im Zeitraum 2023/2024 kommt es bei fast allen in Grafik 61 angeführten Fahrzeugarten zu einer Zunahme der Neuzulassungen, die größten findet bei den einspurigen Kfz mit einem Plus von 25,5% und bei schweren Lkws mit 17,9% statt. Bei Sattelzugfahrzeugen werden 16,8% weniger Fahrzeuge angemeldet und bei Omnibussen 12,7%. Die geringste Zunahme findet bei Pkw mit 6,1% statt, die Neuzulassungen bei leichten Lkw steigen um 7,8% im Vergleich zum Vorjahr 2023.

ANZAHL DER NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN 2023 UND 2024		
	2023	2024
Motorräder	47 764	59 925
Pkw/Kombi	239 150	253 789
Lkw	34 474	37 535
davon: leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	30 702	33 088
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3 772	4 447
Zugmaschinen	11 363	10 278
davon: Sattelzugfahrzeuge	4 236	3 523
Omnibusse	1 166	1 018
sonstige Kfz*	7 492	6 701
Gesamt	341 409	369 246
Anhänger	27 921	27 488

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

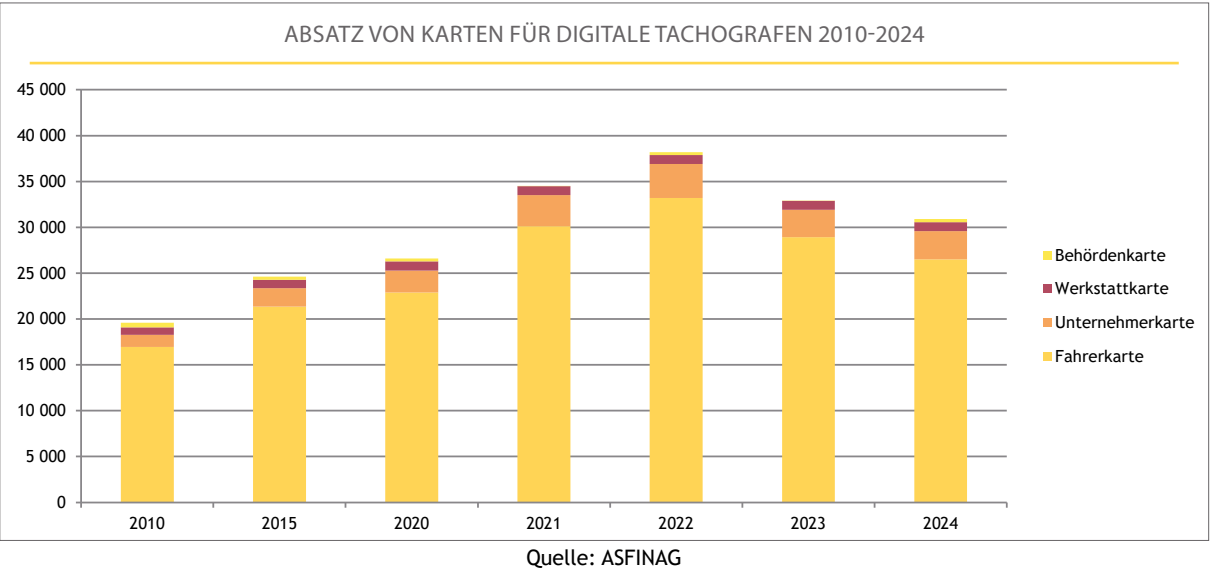


33,1% der 2024 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb, 17,4% Dieselantrieb, 31,9% Hybridantrieb und bei 17,6% handelt es sich um Elektro-Pkws. Im Jahr 2024 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (98,8%), 1,0% sind Elektrofahrzeuge und 0,2% fahren mit Gas. Bei schweren Lkw handelt es sich bei 96,4% um Dieselfahrzeuge und bei leichten Lkw 84,4%. Bei Letzteren verfügen 8,8% über einen Elektroantrieb. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 81,7%, der Elektroanteil 10,3% und 8,0% 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 2024 werden um 6,1% weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte prozentuelle Rückgang zeigt sich mit 238 Stück (-10,3%) weniger bei Ersatzkarten. Weiters reduzieren sich die Fahrerkarten um 2.416 Stück (-8,4%). Bei den Werkstattkarten (+1,4%) und Unternehmerkarten (+2,6%) kommt es zu einer Erhöhung, ebenso bei den Behördenkarten auf 338 Stück.



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.

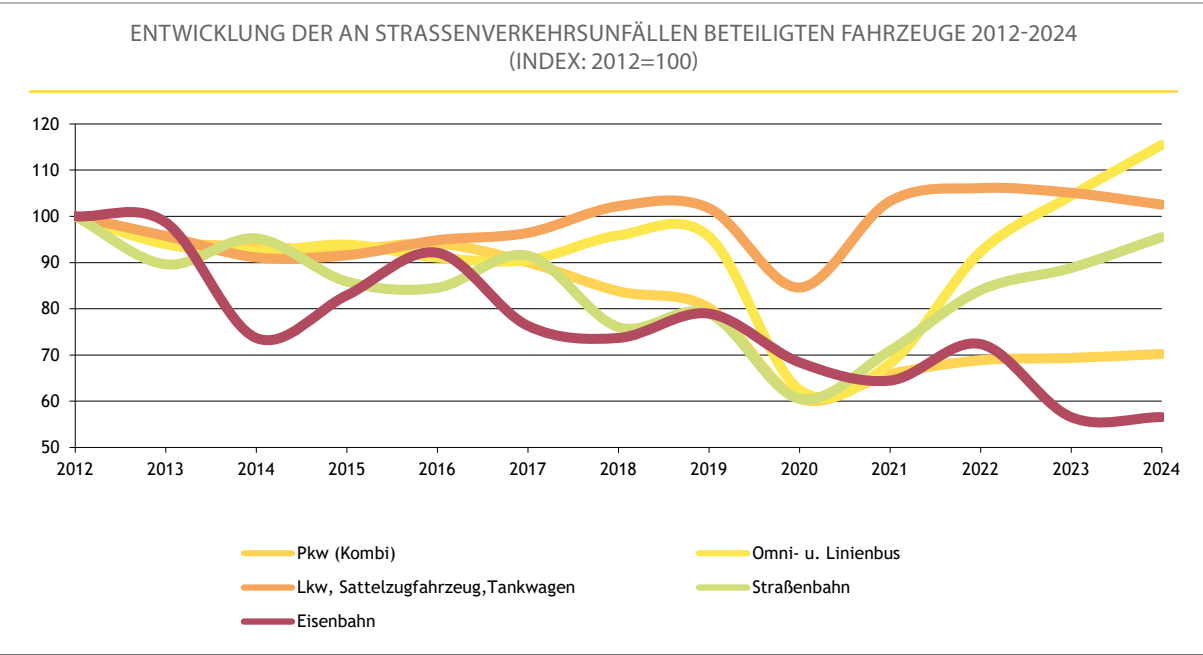
6.6.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

Im Jahr 2024 sind 32.419 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 19.940 Personen verunglücken. 147 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 4.017 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.302 Verunglückte, darunter 21 Tote.

STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE NACH BETEILIGUNGSART 2024			
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	32 419	19 940	147
Omni- u. Linienbus	1 037	1 042	0
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	4 017	1 302	21
Straßenbahn	358	236	0
Eisenbahn	43	7	0

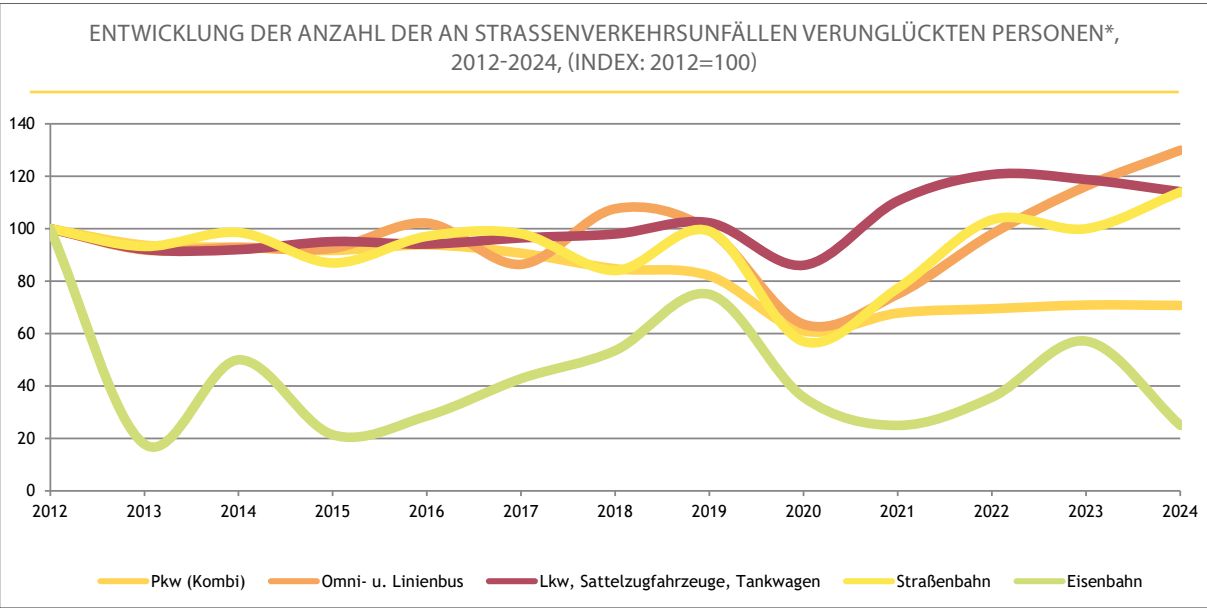
* Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart
** 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache)
Quelle: Statistik Austria

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 sind Anstiege über das Ausgangsniveau bei Lkw-Unfällen in den Jahren 2018, 2019 und ab 2021 sowie Omni- und Linienbusunfälle ab dem Jahr 2023. Im vergangenen Jahr erhöhen sich Unfälle bei fast allen Beteiligungsarten, ausgenommen sind Unfälle mit Sattelzugfahrzeugen und Eisenbahnen.



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2024 liegen die Verunglücktenzahlen bei fast allen beteiligten Fahrzeugen (ausgenommen Pkw und Eisenbahn) über den Ausgangswerten des Jahres 2012.



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

Quelle: Statistik Austria

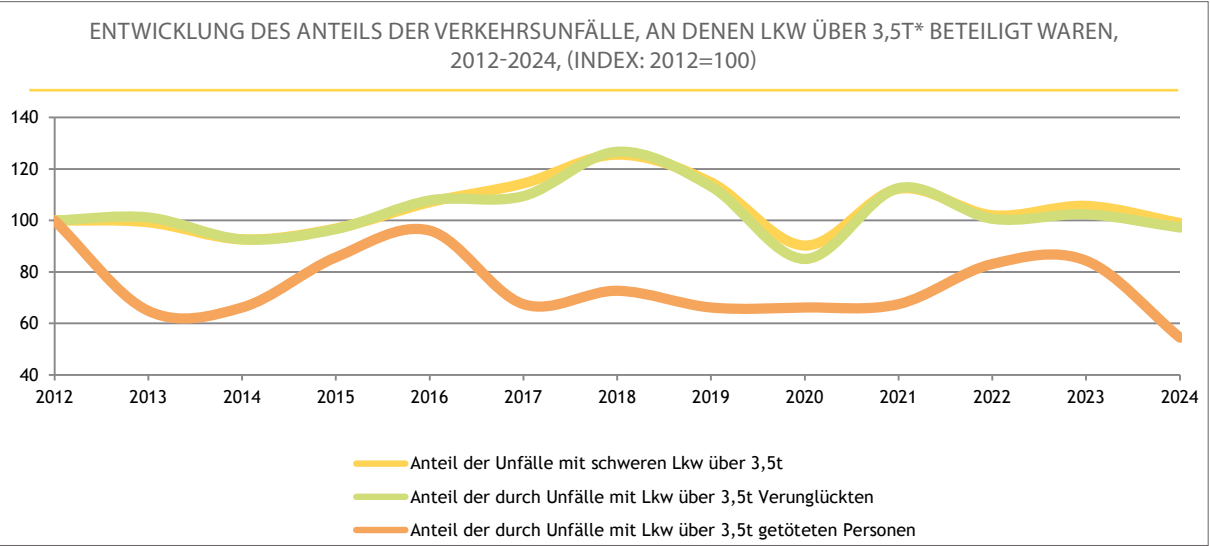
6.6.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

Im Jahr 2024 kommt es insgesamt zu 1.194 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.572 Personen und 42 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 351 Unfällen mit 478 Verunglückten, davon 9 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 29,2%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 30,4%.

ANZAHL DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN MIT LKW ÜBER 3,5T* UND DER DABEI VERUNGLÜCKTEN UND TOTEN** 2024			
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1 194	351	29,4
Verunglückte	1 572	478	30,4
davon Tote	42	9	21,4

* 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 2024 bei 3,2% und der Anteil bei Unfällen mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,4%. Der Anteil dabei getöteter Personen liegt bei 12,0%. Im Vergleich zum Vorjahr sinkt der Anteil der Lkw-Unfälle, der Anteil der Verunglückten bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Lkw sowie der Anteil der dabei getöteter Personen.



Quelle: Statistik Austria

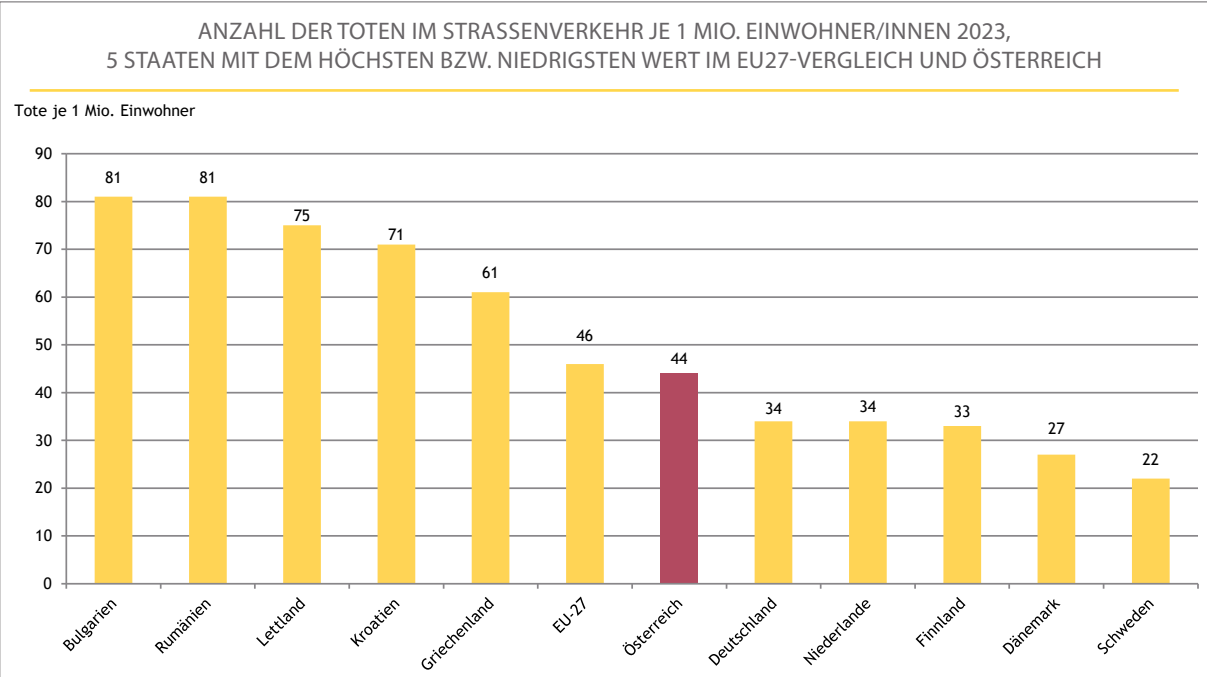
Auf Bundesländerebene ist 2024 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und Kärnten am höchsten und in Wien und Vorarlberg am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt im Burgenland auf dem Wert von 20,0% und in Oberösterreich auf 19,4%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Vorarlberg mit 0% am geringsten.

VERKEHRSUNFÄLLE MIT BETEILIGUNG VON SCHWEREN LKW (ÜBER 3,5T*) NACH BUNDESLÄNDERN 2024, ANTEILE IN PROZENT				
	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	2,8	0,3	20,0	15,2
Kärnten	3,4	0,7	16,7	0,0
Niederösterreich	3,8	- 0,3	11,9	- 8,1
Oberösterreich	4,2	- 0,4	19,4	- 1,9
Salzburg	2,9	- 0,8	7,1	- 12,9
Steiermark	2,9	- 0,9	6,3	- 6,0
Tirol	2,9	- 0,4	9,4	- 2,1
Vorarlberg	1,9	- 0,6	0,0	- 7,7
Wien	2,5	- 0,1	5,0	- 3,3
Österreich	3,2	- 0,3	12,0	- 4,2

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

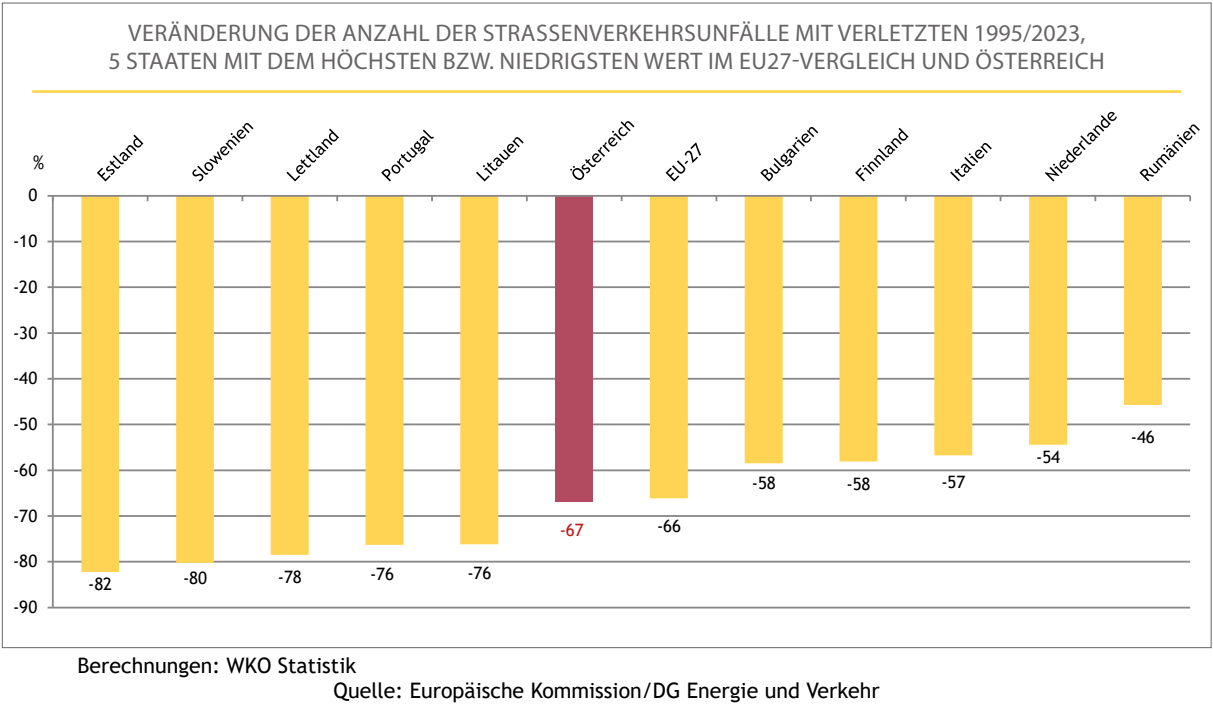
6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2023 in den Ländern Rumänien, Bulgarien, Kroatien, Griechenland und Lettland die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Dänemark, Finnland, Niederlande und Deutschland. Österreich liegt unter dem EU-27 Durchschnitt und damit im unteren Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2023 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Lettland, Litauen, Slowenien und Portugal. Österreich liegt mit einem Rückgang von 67% über dem EU-27 Durchschnitt. Der kleinste Rückgang findet in Rumänien statt. Unter dem EU-27 Durchschnitt liegen außerdem Bulgarien, Finnland, Italien und Niederlande.



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

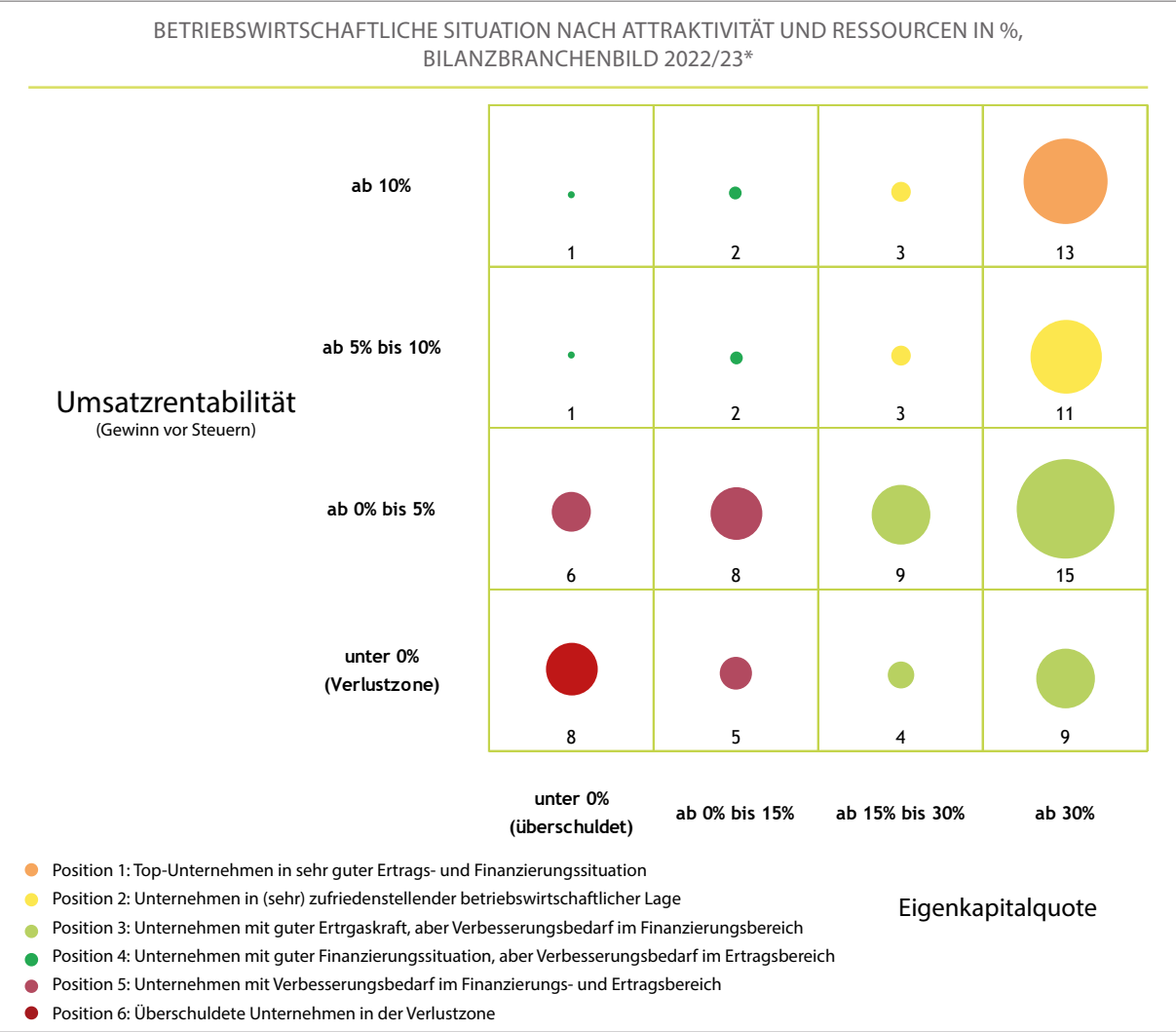
7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

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 13% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 10% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 8% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Drittel der Unternehmen (37%) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 6% der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 5% der Betriebsleistung).

Die betriebswirtschaftliche Position der österreichischen Verkehrsunternehmen verbesserte sich im Langzeitvergleich (2018/19 bis 2022/23). Der Anteil der Top-Betriebe (mit einer Eigenkapitalquote von über 30% und Gewinnen von über 10%) stieg von 12% auf 13%. 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 11% auf 8%.



* 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 2022/23			
Anlagevermögen	64,5	Eigenkapital	39,9
		Sozialkapital	2,4
Umlaufvermögen	34,7	Fremdkapital	57,4
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,8	Passive Rechnungsabgrenzung	0,3
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.

Sowohl die ergebnisstarken als auch die ergebnisschwachen Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2022/23 eine Eigenkapitalquote über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus.

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

- Mit zunehmender Betriebsgröße steigt die Anlagenintensität, während der Anteil des Umlaufvermögens sinkt.
- Die Kundenforderungen sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Der Anteil der liquiden Mittel ist bei den Kleinstbetrieben vergleichsweise hoch.
- Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Die Kleinstbetriebe erreichen den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% im Durchschnitt nicht.
- Der Anteil des Sozialkapitals steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Die finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Mit einem Anteil von 37,9% des Gesamtkapitals weisen die Kleinstbetriebe im Mittel das höchste kurzfristige Fremdkapital auf.
- Mit einem Anteil von 37,1% des Gesamtkapitals haben die Kleinstbetriebe den höchsten durchschnittlichen Wert für das kurzfristige Fremdkapital

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 5,6% der Betriebsleistung.

Die ergebnisstarken Unternehmen erreichten durchschnittlich einen Betriebserfolg von 17,6% der Betriebsleistung. Demgegenüber gelang es dem Durchschnitt der ergebnisschwachen Unternehmen nicht, alle Kosten zu decken, sie mussten einen negativen Betriebserfolg von -4,8% hinnehmen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2022/23			
Materialaufwand	46,63	Umsatzerlöse	100,07
Personalkosten	24,20	Bestandsveränderungen	0,13
Sonstige Aufwendungen	28,60	Sonstige Erlöse	5,06
Finanzierungskosten	1,46	Finanzerträge	0,53
Gewinn	4,71	Erlösschmälerungen	-0,20
Summe Aufwendungen	105,60	Summe Erträge	105,59

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2022/23 im Durchschnitt einen Wert von 1,0. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital € 1,0 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

Die Kleinstbetriebe erzielten den höchsten Kapitalumschlag von 1,6 und schufen 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. Sowohl für ergebnisstarke als auch für ergebnisschwache Unternehmen war der Kapitalumschlag in der betrachteten Periode gleich hoch.

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,3) aus, die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen hingegen den höchsten (2,8). 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 2022/23 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 4,7%. D. h., dass auf Basis des Ergebnisses vor Steuern ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 4,7% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis vor Steuern von 16,4% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -6,7% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen markanten Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragsschwachen Unternehmen.

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

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2022/23 nicht alle Branchen im Durchschnitt eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Schifffahrtunternehmen und Seilbahnen erwirtschafteten mit durchschnittlich 9,2% bzw. 8,9% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis). Die Schienenbahnen mussten ein negatives Ergebnis verbuchen.

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass die Unternehmen in allen Größenklassen im Durchschnitt in der Gewinnzone sind. Die höchste Umsatzrentabilität in Höhe von 5,59% weisen die Unternehmen der Umsatzklasse € 7 bis € 50 Millionen auf.

73% der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2022/23 die Gewinnzone, 27% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 10% der Unternehmen geringe Verluste (bis -2,5%) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5% wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen mit hoher Umsatzrentabilität tendenziell 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 2022/23 eine Gesamtkapitalrentabilität von 6,2%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von 11,1%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-2,8%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Fahrschulen 2022/23 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 13,8% auf. Autobus- und Luftfahrtunternehmen und Seilbahnen erzielten jeweils einen zum Teil weit unterdurchschnittlichen ROI. Schienenbahnen erzielten einen negativen Wert von -2,5%.

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

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 Cashflow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2022/23 11,8%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cashflow von 27,9% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cashflow von 4,8%.

Die Innenfinanzierungskraft ist bei den Kleinstbetrieben am geringsten und bei den Großbetrieben am höchsten. Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 31,9% den mit Abstand höchsten Cashflow erzielten, während die Schienenbahnen den niedrigsten Cashflow (2,3%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungsniveau.

Die Innenfinanzierungskraft war bei Unternehmen der kleinsten Umsatzgrößenklasse bis € 300.000,- am höchsten, gefolgt von Unternehmen mit € 0,3 bis € 0,5 Millionen und € 7 bis € 50 Millionen Umsatz. Die anderen Betriebsgrößen wiesen ein durchschnittliches Niveau auf. Am geringsten war der Cashflow 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. 57,9% 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. 77,2%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 20,8% 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 2022/23 durchschnittlich 9,7% der Betriebsleistung. Die niedrigste Investitionsquote hatten die Kleinstbetriebe.

Im Bilanzjahr 2022/23 wies die Branche Schienenbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen die Fachgruppen Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen und Spediteure auf.

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

Im Jahr 2022/23 tätigten insgesamt 90% der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 50% der Unternehmen betrugen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 13% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10 % der Betriebsleistung und bei 14% 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 2022/23 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 163,8% auf, wobei die Kennzahl zwischen ergebnisschwachen und -starken Unternehmen variiert. Die Investitionsdeckung stieg bei den ergebnisschwachen Unternehmensklassen und bei den Mittelbetrieben im Vergleich zum Vorjahr.

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 2022/23 im Durchschnitt bei 39,9% und überstieg somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert.

Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 45,8% eine hohe Eigenkapitalquote aus. Die ergebnisschwachen Betriebe lagen mit 37,9% ebenfalls noch über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert. Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Bei den Kleinstunternehmen besteht mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von 29% allerdings weiterhin Aufholbedarf.

Im Branchenvergleich hatten die Schifffahrtsunternehmen die höchste Eigenkapitalquote. Die niedrigste Eigenkapitalquote wiesen im Durchschnitt die Fahrschulen auf.

Über vier Fünftel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2022/23 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 47% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 16% 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 2022/23 24,6%. Die Bankverschuldung lag mit 26,2% bei den ergebnisstarken Betrieben über dem Durchschnitt, während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine gering niedrigere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sanken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 31,3% aus, bei Großbetrieben waren 18% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schifffahrtsunternehmen und Schienenbahnen sehr gering war, während Fahrschulen 37,8% ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

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

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

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

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

Im Gesamtdurchschnitt sank die Anlagendeckung im Vergleich zum Vorjahr und lag im Bilanzjahr 2022/23 durchschnittlich bei 100,1%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen sowie bei den Mittelbetrieben lag die Anlagendeckung unter dem Wert von 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkredite bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wurde. Mögliche Folgen dieses Vorgehens sind Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Verkehrsbranchen konnten 2022/23 im Großteil neben dem Anlagevermögen auch Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden (Anlagendeckung > 100%). Liegt die Anlagendeckung < 100%, 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. Knapp 63% der österreichischen Verkehrsunternehmen verfügte im Bilanzjahr 2022/23 über eine Anlagendeckung von über 100%, 37% der Unternehmen hatten eine Anlagendeckung von über 150%.

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

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-flows zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen 16,6 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in 2,5 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schifffahrtsunternehmen im Bilanzjahr 2022/23 mehr liquide Mittel als Schulden aufweisen, die Schienenbahnen hingegen durchschnittlich 24,4 Jahre zur Tilgung ihrer Schulden brauchen.

10% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2022/23 eine negative Schuldentilgungsdauer aus - das bedeutet, dass diese Unternehmen einen negativen Cashflow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden konnte.

Eine Schuldentilgungsdauer von bis zu 10 Jahren hatten 75% der österreichischen Verkehrsbetriebe.

5% 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 4,10-Fache an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2022/23 eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von 5,50. Es zeigt sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Im Branchenvergleich erzielten die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit 8,8 die höchste Bruttoproduktivität, während Autobusunternehmen nur einen Wert von 2,0 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder über 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 2022/23 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von 2,20 aus. Das bedeutet, dass je eingesetztem Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,20 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 Autobusunternehmen mit einer Nettoproduktivität von 1,50 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 der Reduzierung der Materialkosten.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

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

Corporate Design

Bundessparte Transport und Verkehr in der
Wirtschaftskammer Österreich

Hinweis

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

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKO

Herstellung

BMLV / Heeresdruckzentrum
Kaserne Arsenal, Kelsenstraße 4,
1030 Wien

Grafik, Design, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2025



AT/028/048



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