



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**  
DATEN UND FAKTEN  
**2022**

---

## VORWORT

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


Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. Mehr als 40.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Personenbeförderung mit Pkw, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen über 220.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch etwa 2.800 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs bei Waren im Wert von über 165 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](http://www.wko.at/verkehr) bzw. [www.verkehrswirtschaft.at](http://www.verkehrswirtschaft.at)

Während der Krisen heuer und in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Verkehrswirtschaft auch in schwierigen und sich ständig ändernden Situationen weiterhin die Versorgung der Bevölkerung zuverlässig und gut aufrechterhält. Gleichzeitig sieht die Branche vielfältigen Hürden entgegen wie etwa die ausreichende Verfügbarkeit von Energie und deren hoher und volatiler Preis. Auch die Unterbrechung von Lieferketten und mittelfristig die Transformation zu einer dekarbonisierten Wirtschaft stellen große Herausforderungen dar. Daher ist es umso wichtiger, die Verkehrswirtschaft zu entlasten sowie stabile und planbare Rahmenbedingungen für die Zukunft zu setzen.

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



Ing. Mag. Alexander Klacska  
Obmann



Dr. Erik Wolf  
Geschäftsführer

## INHALTSVERZEICHNIS

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



# STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

## 07 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

### 09 NEUGRÜNDUNGEN

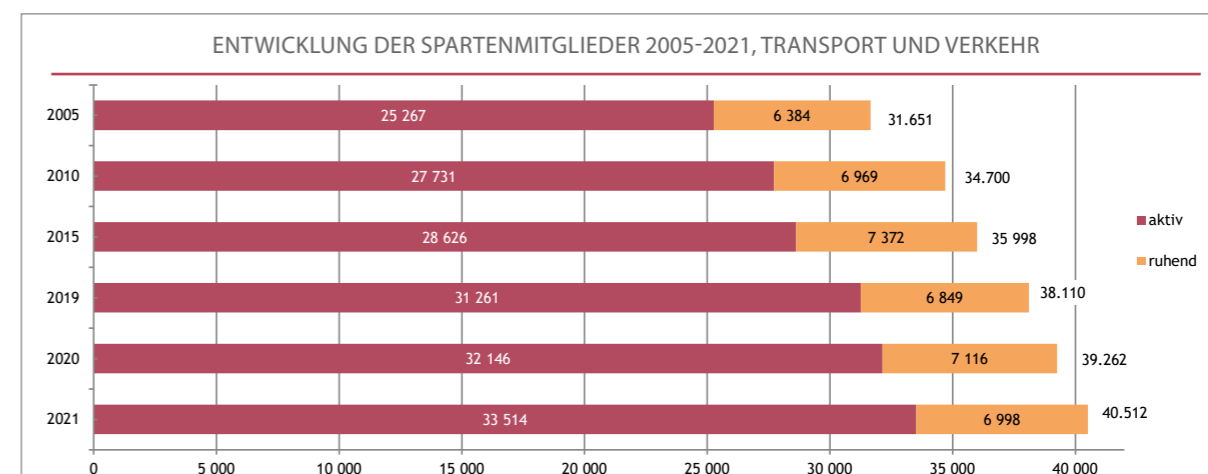
### 11 INSOLVENZEN

## 1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

### 1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

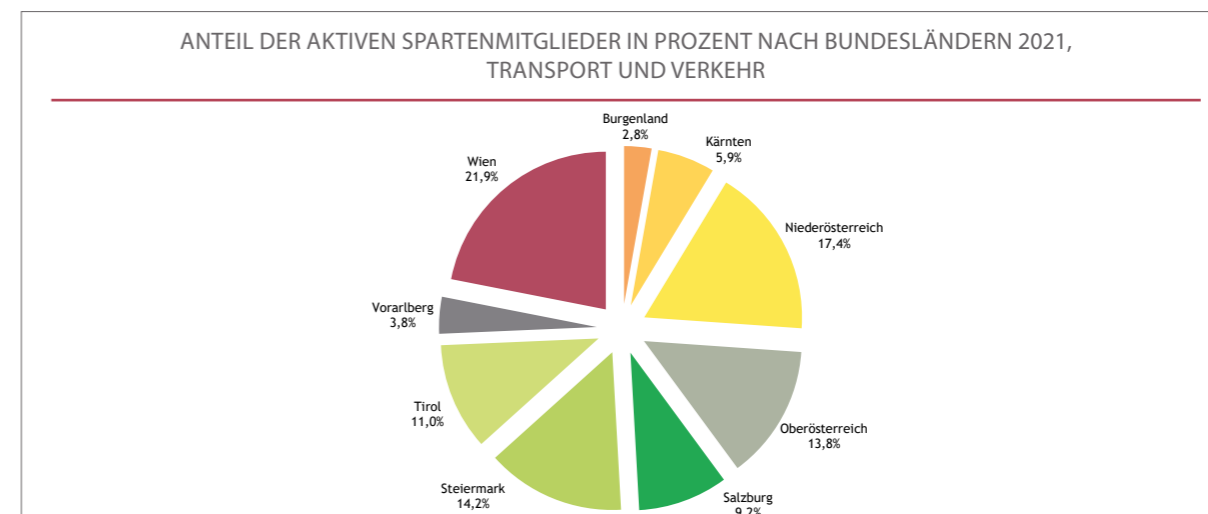
Ende 2021 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 40.512 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften<sup>1</sup>.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern<sup>2</sup> erreicht Ende 2021 den Wert 33.514, das sind 82,7% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 32,6%. Im selben Vergleichszeitraum melden 9,6% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2021 21,9% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,4% in Niederösterreich, 14,2% in der Steiermark und in Oberösterreich 13,8%. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,8%.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

<sup>1</sup> „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.

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

Die meisten Fachgruppenmitglieder<sup>3</sup> in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2021 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 13.089 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 11.474 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2021 verzeichnen alle Fachverbände bis auf die Seilbahnen und die Schienenbahnen Mitgliederzuwächse. Der größte Zuwachs findet mit 6,6% beim Fachverband Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen statt.

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021
Schienenbahnen	69	78	89	108	127	133	133
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen*	1 826	1 887	1 867	1 857	1 874	1 874	1 904
Seilbahnen	955	832	715	651	613	626	619
Spediteure	1 219	1 350	1 501	1 589	1 740	1 788	1 840
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	10 102	10 451	11 352	11 157	11 474
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 316	10 991	11 729	12 445	13 089
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	886	904	939
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	4 049	4 969	5 929	6 314	6 732
Schiffahrtunternehmungen	352	354	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmungen	277	299					
Autobusunternehmungen	1 197	1 234					
Fahrschulen	314	347					
Allgemeiner Fachverband	382	395					

\* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und 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 2010 kommen.

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

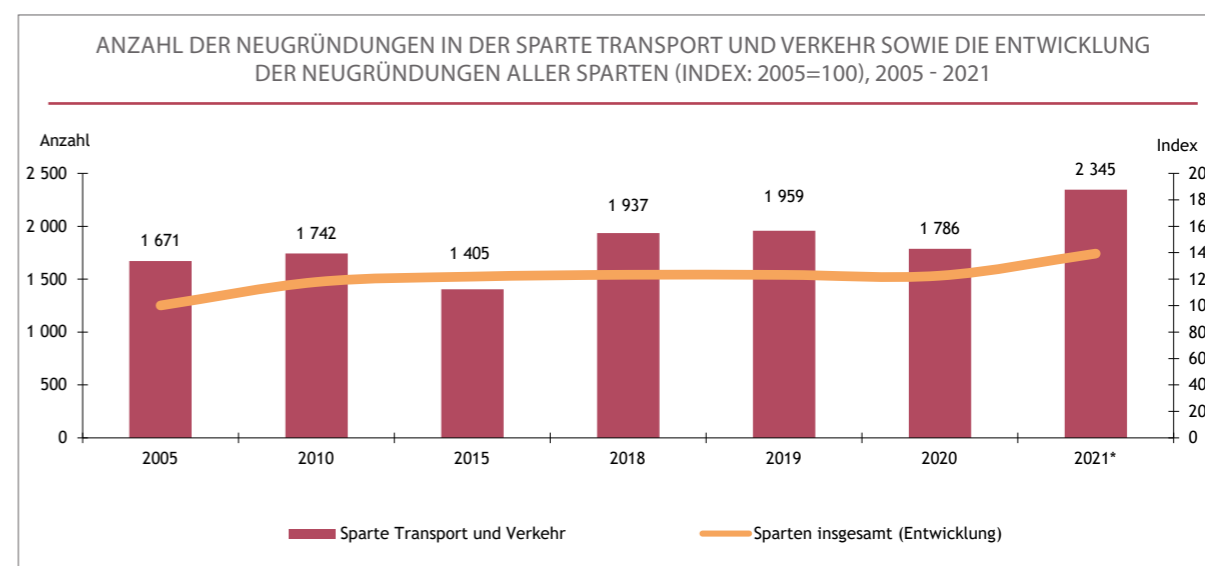
<sup>3</sup> Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben 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 2021 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen<sup>4</sup>. Insgesamt werden im Jahr 2021 2.345 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,9% der Neugründungen aller Sparten.

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

Im Berichtsjahr 2021 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr eine Zunahme an Neugründungen von 31,3% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet kommt es in diesem Zeitraum zu einer Zunahme von 13,6%.



\* Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.353 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sind es 485 Neugründungen und im Beförderungsgewerbe mit Pkw 367. In allen Fachverbänden kommt es zu einem Anstieg der Gründungsintensität.

<sup>4</sup> 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 2001-2021\*, TRANSPORT UND VERKEHR

	2001	2005	2008	2010	2015	2019	2020	2021*
Schienenbahnen	1	4	1	1	4	7	3	8
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen	34	49	58	56	39	50	46	66
Seilbahnen	20	11	1	16	5	2		3
Spediteure	43	82	59	57	54	65	48	82
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	425	256	367
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	1 032	1 013	1 353
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	46	39	58
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	391	434	485
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23					
Autobusunternehmungen	12	30	25					
Fahrschulen	10	9	5					
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spezif)	41	24	20					

\* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

### 1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2021 und 31. Dezember 2021 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 138 Insolvenzen eröffnet und 78 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöht sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 39,4% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge verringert sich um 32,8%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2022 BZW. 1.1.2021 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2022	per 1.1. 2021	per 1.1. 2022	per 1.1. 2021
<b>Landverkehr insgesamt</b>	<b>138</b>	<b>99</b>	<b>78</b>	<b>116</b>
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	62	31	40	33
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	65	36	41	33
Güterbeförderung im Straßenverkehr	73	63	37	83
<b>Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	9	5	4	1
<b>Tankstellen</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Fahrschulen</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

## DER ARBEITSMARKT

13 BESCHÄFTIGTE

14 LEHRLINGE

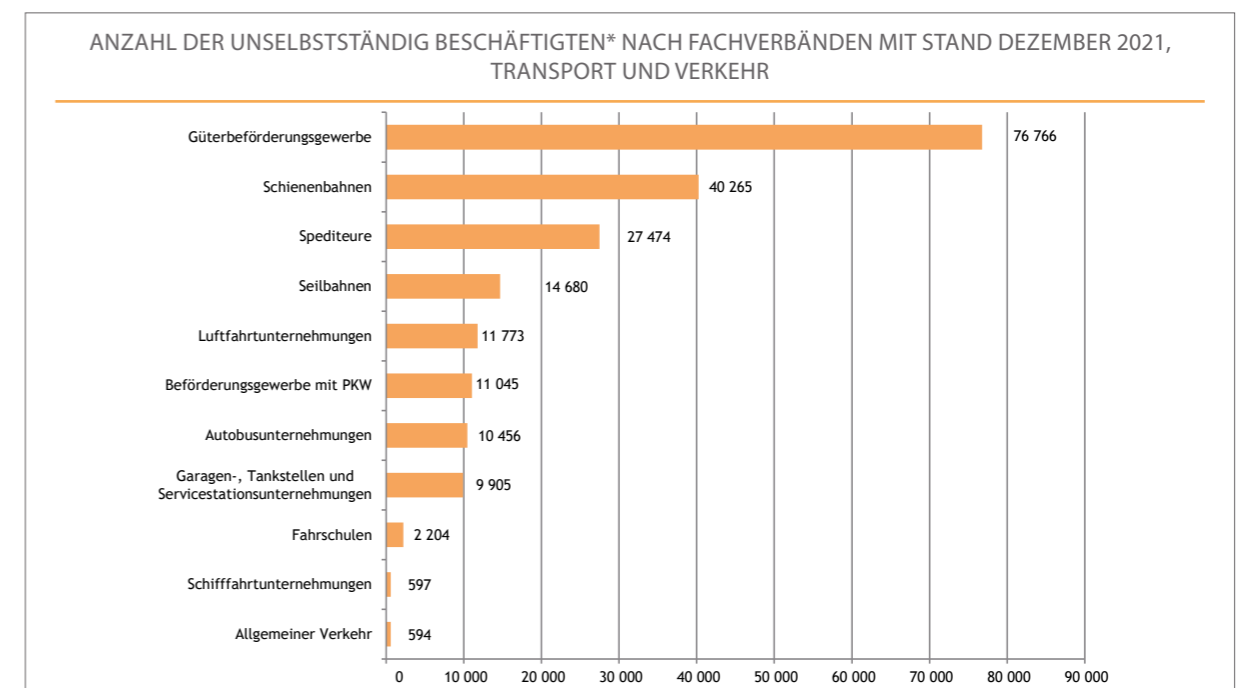
16 VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

17 TARIFLÖHNE

## 2. DER ARBEITSMARKT

### 2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2021 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 222.084 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 205.759 Arbeitnehmer/innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 76.766 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 40.265 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die geringste Anzahl an Unselbstständigen weist der Allgemeine Verkehr auf.

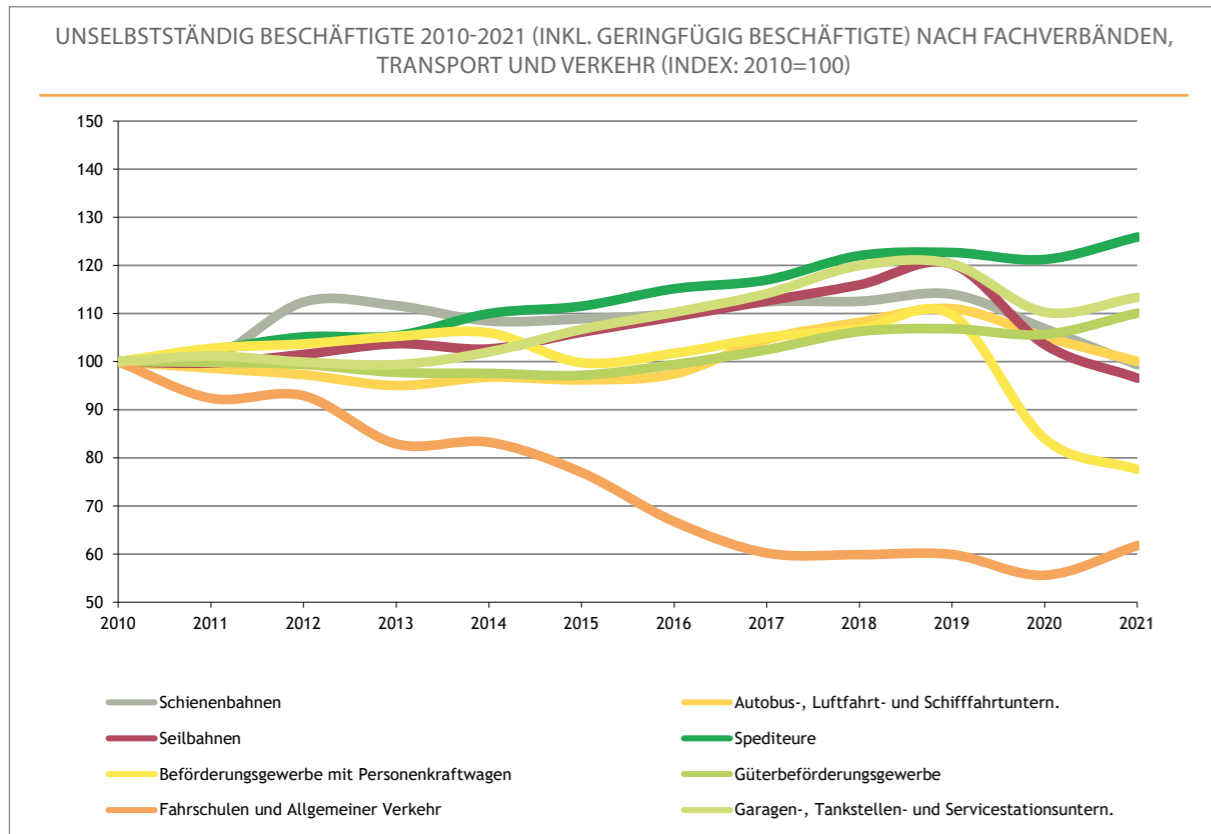


\* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2010 bis 2021 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen, den Fahrschulen und dem Allgemeinen Verkehr sowie dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich 2011 bis 2016 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es im gleichen Zeitraum tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

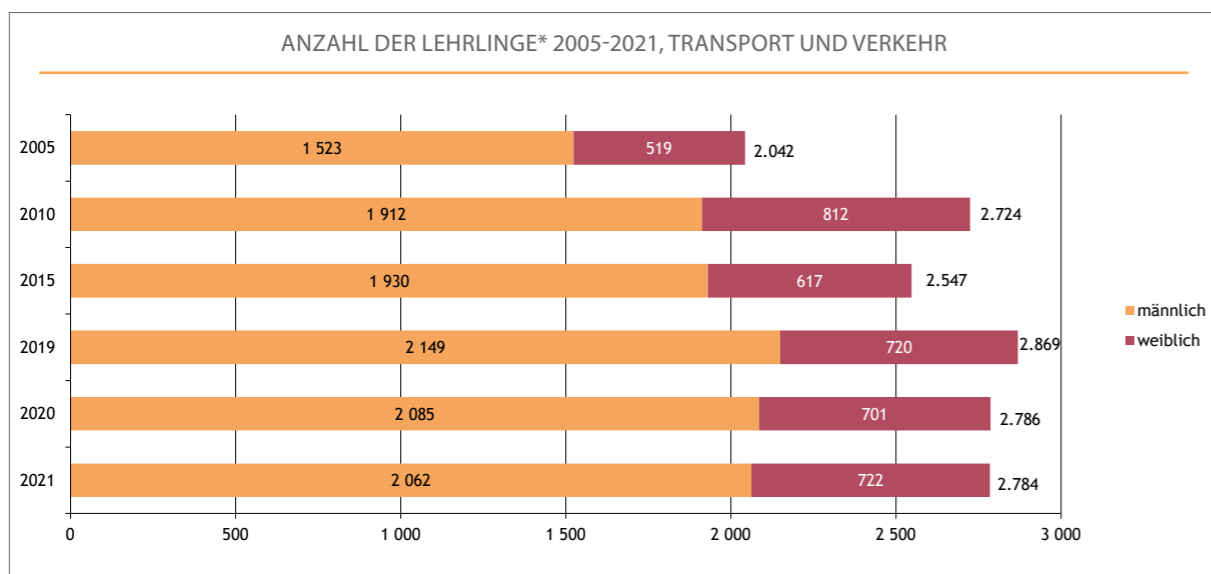
Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten. Im Jahr 2021 ist das Niveau der Beschäftigungsverhältnisse jedoch leicht angestiegen. Das Gleiche gilt für die Spediteure, dem Güterbeförderungsgewerbe und den Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen. Die Beschäftigtenzahlen der verbleibenden Fachverbände gehen 2021 im Vorjahresvergleich zurück.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

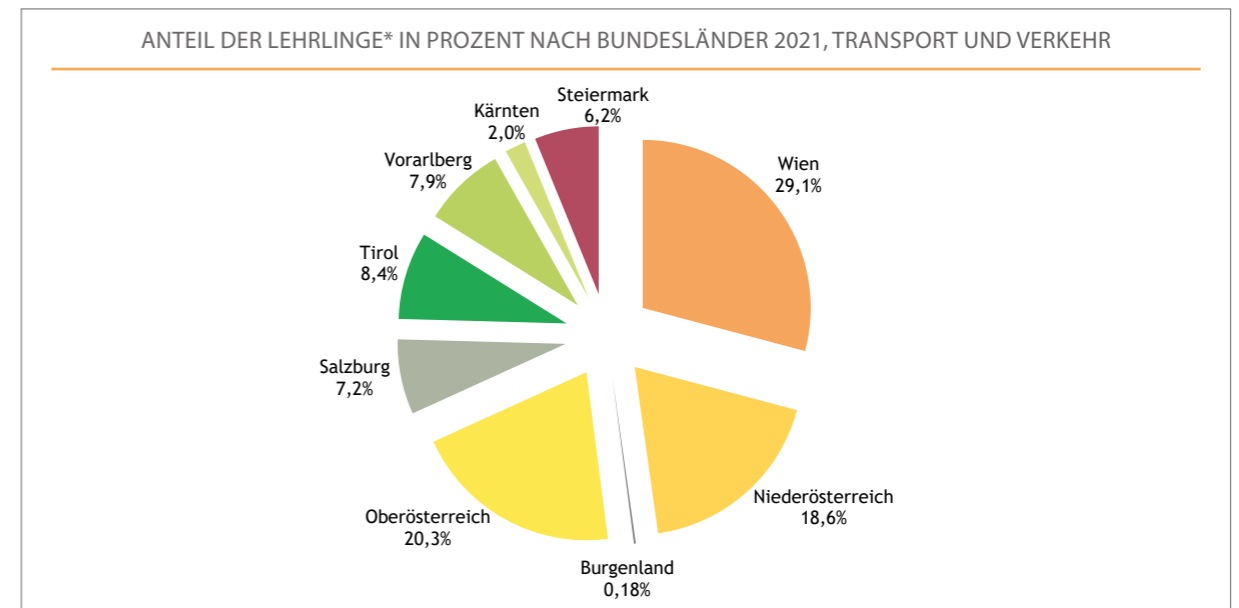
## 2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2021 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.784 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 74,1% Burschen und 25,9% 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 2021 findet ein leichter Rückgang bei den Lehrlingszahlen statt.



\* Einfach- und Mehrfachlehren  
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2021 29,1% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



\* Einfach- und Mehrfachlehren  
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.354 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2021.

ANZAHL DER LEHRLINGE\* 2000-2021, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021
Schienebahnen	1 221	985	1 280	1 297	1 376	1 356	1 354
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen <sup>1</sup>	103	64	64	53	33	27	32
Seilbahnen	4	12	109	115	198	191	187
Spediteure	651	705	918	877	1 066	1 025	1 029
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	25	18	18
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	143	145	139
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr <sup>1</sup>	29	15	38	28	10	6	10
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	18	18	15

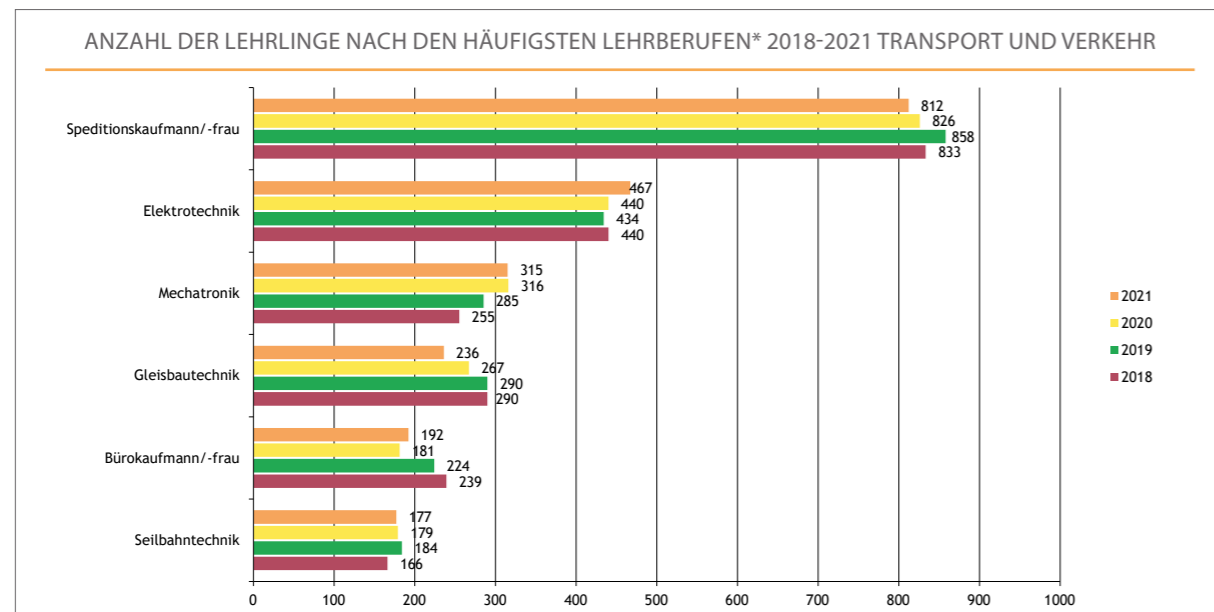
\* Lehrlinge mit Einzellehren und Doppellehren, ab 2009 inkl. Modulberufe  
\*\* ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 in einem Fachverband zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst. 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



2021 werden im Vergleich zu 2020 bei fast allen Fachverbänden mehr Lehrlinge ausgebildet. Im Fachverband Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe kommt es zu einem leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr und im Fachverband Beförderungsgewerbe mit Pkw kommt es zu keiner Veränderung.

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren jener des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2021 zählt man 812 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst 467 Lehrlinge im Jahr 2021. Danach kommt der Lehrberuf Mechatronik mit 315 Lehrlingen.

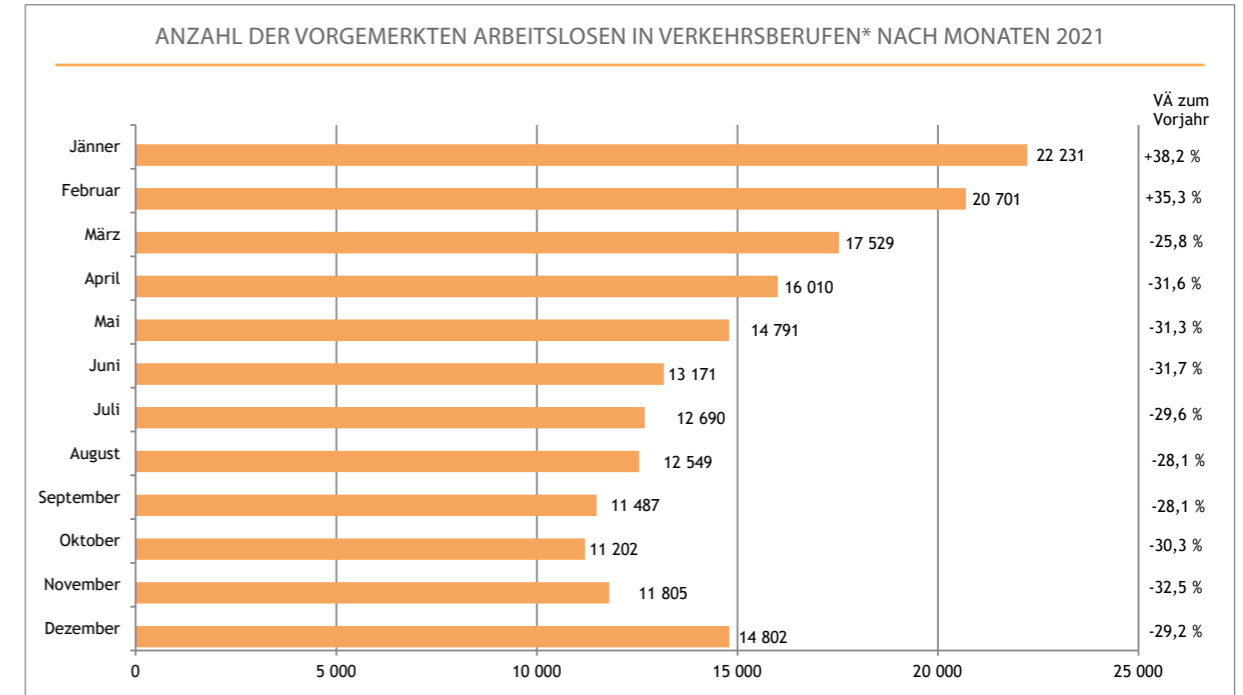


\* Einfachlehren, Doppellehren und Modulberufe  
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

### 2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

Im Jahresdurchschnitt 2021 sind 14.914 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,5% aller Arbeitssuchenden und 20,5% weniger Arbeitslose als im Jahr 2020. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es bis auf Jänner und Februar 2021 zu einem deutlichen Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Die größte Abnahme der Arbeitslosenquote findet im Monat November im Ausmaß von 32,5% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt, während im September und August der geringste Rückgang mit 28,1% zu verzeichnen ist.

Der starke Rückgang der Arbeitslosenzahlen steht auch in Verbindung mit einem wachsenden Arbeitskräftemangel im Verkehrsbereich: In Konjunkturbefragungen stieg der Anteil der Verkehrsunternehmen mit „Mangel an Arbeitskräften“ von 11 % im 1. Quartal 2021 kontinuierlich bis auf 44 % im 4. Quartal 2021.

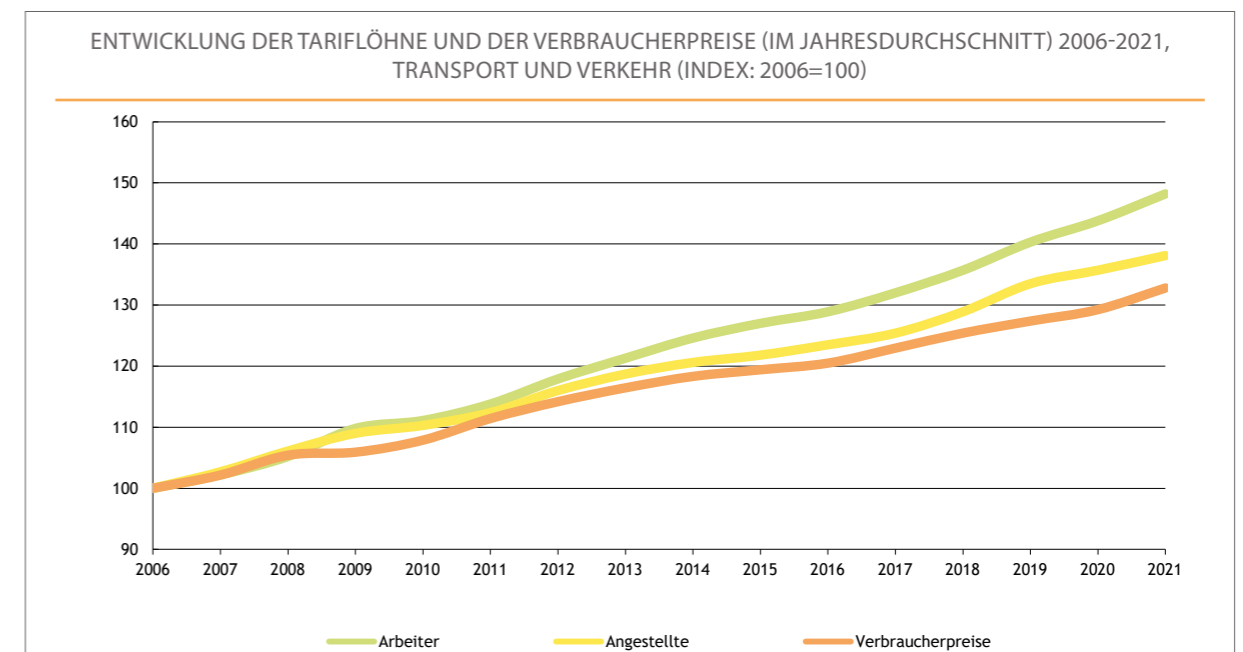


\* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

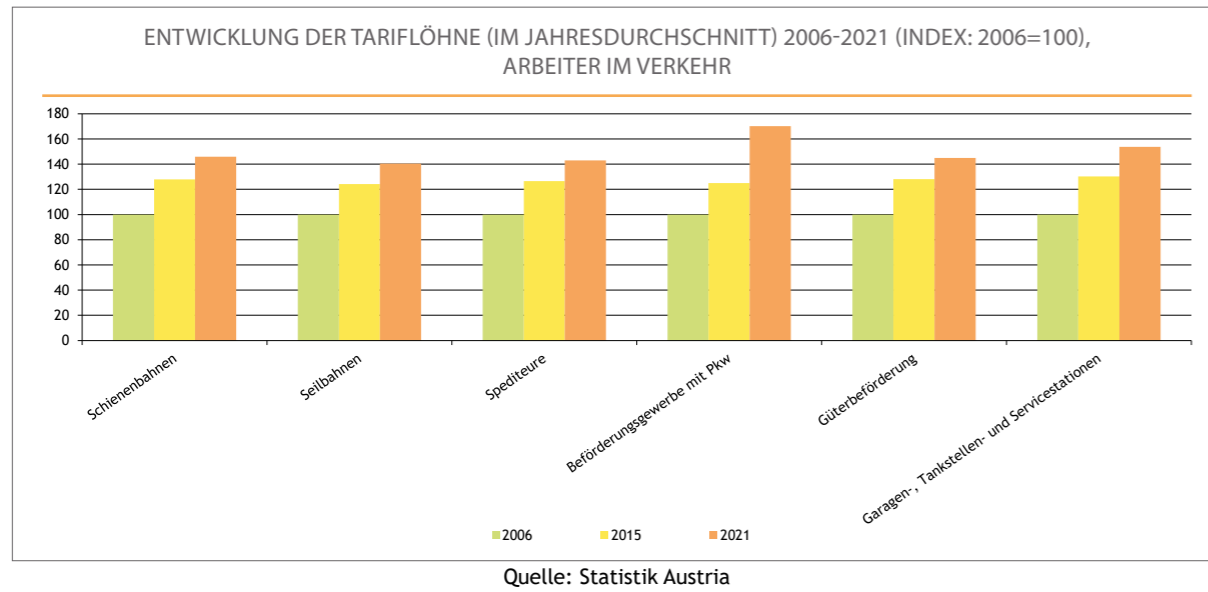
### 2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 16 Jahren um 48,2% bzw. 38,1% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 32,8%. Die Veränderung zwischen 2020 und 2021 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 3,1% bzw. zu 1,8% bei den Angestellten.

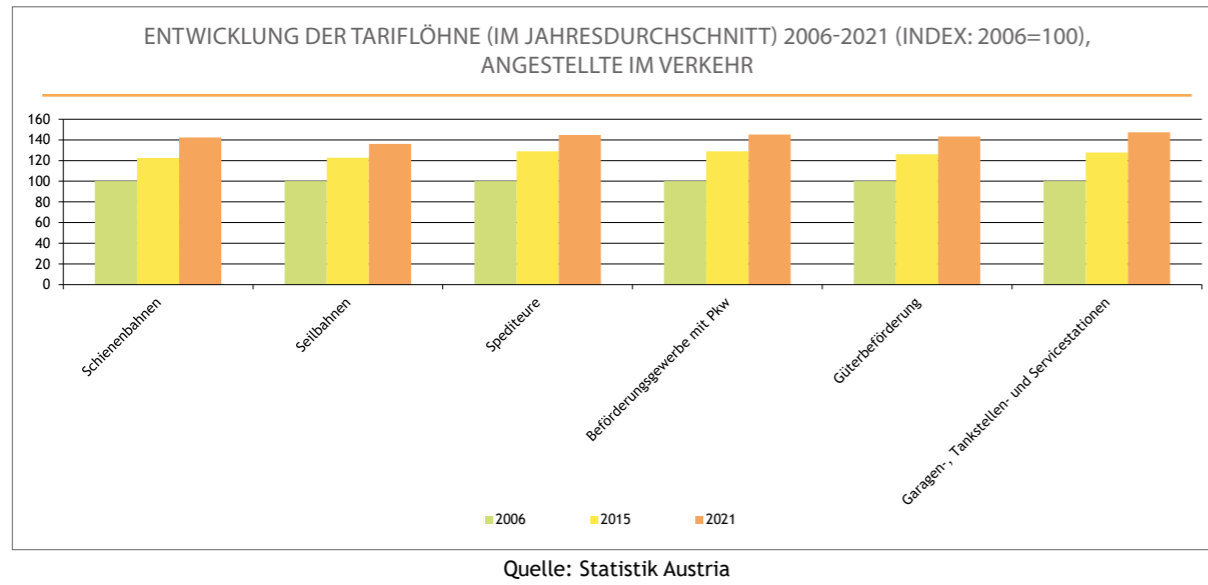


Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2021 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter bei Beförderungsgewerben mit PKW sowie die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2021 bei dem Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen am höchsten aus, bei den Seilbahnen am schwächsten.



# WIRTSCHAFTSDATEN

20 UMSATZ

21 WERTSCHÖPFUNG

23 INVESTITIONEN

24 AUSSENHANDEL  
VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

### 3. WIRTSCHAFTSDATEN

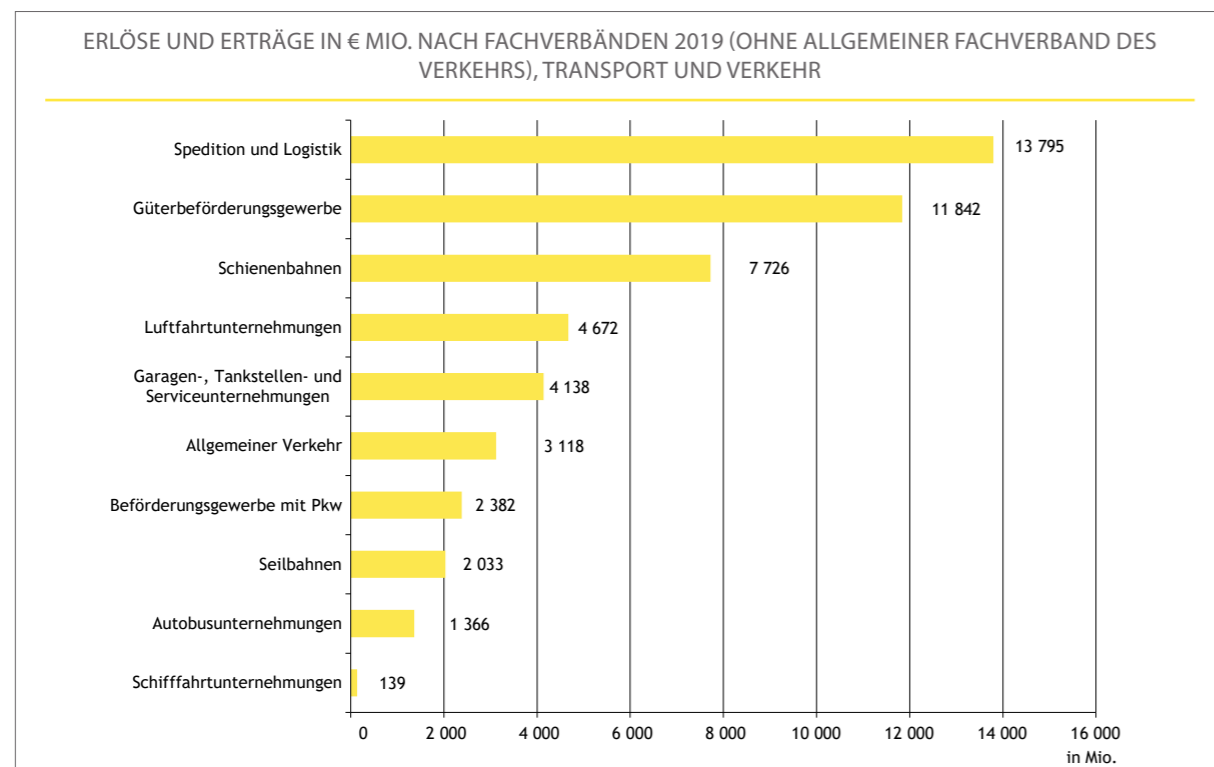
Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2019. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

Mit der Erhebung sind mind. 75% der Unternehmen und 85% der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmen: Deckung 85% der unselbständig Beschäftigten bzw. 70% der Unternehmen). Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt) kommt es zu größeren Schwankungen als in vergleichbaren Branchen.

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

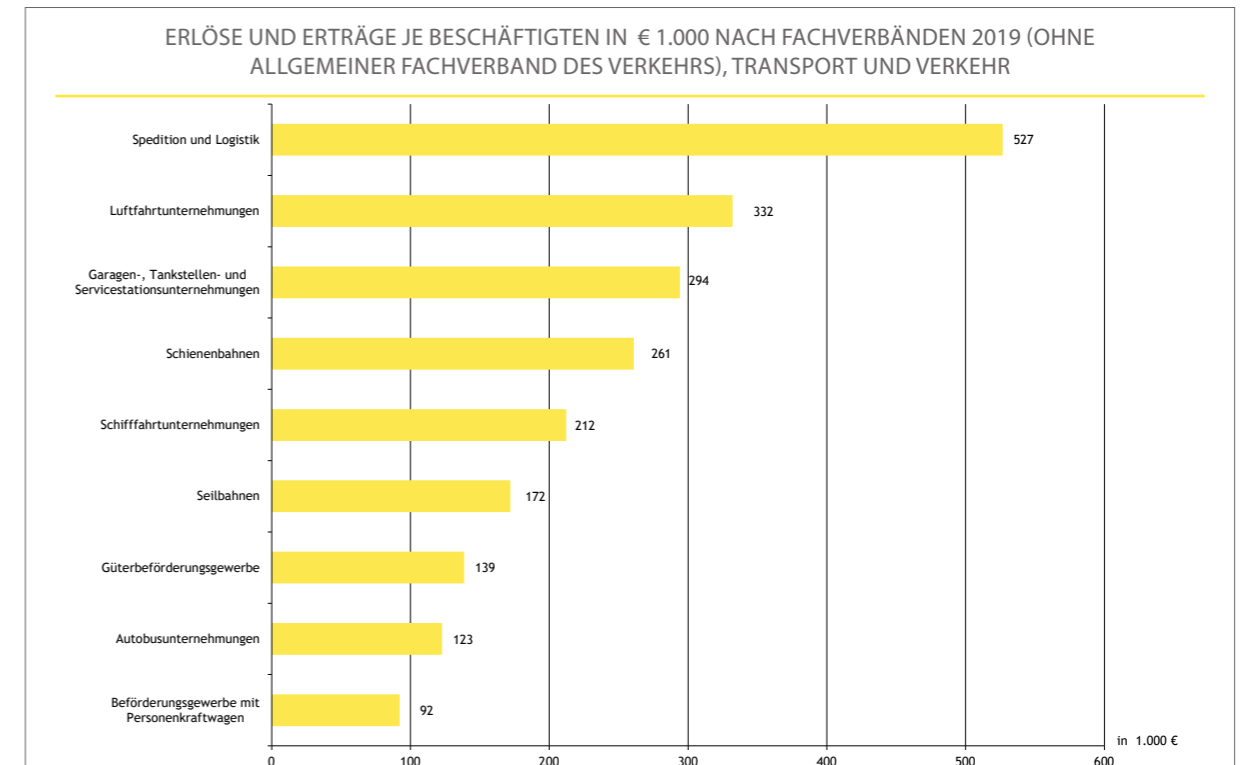
#### 3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2019 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 51,2 Mrd., das sind 2,9% mehr als im Jahr davor. Die Spediteure erwirtschaften 2019 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit knapp € 13,8 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt ca. € 11,8 Mrd. und die Schienenbahnen mehr als € 7,7 Mrd. an Erlösen und Erträgen.



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

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich die Spediteure mit € 527.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2019 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 332.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (€ 294.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 139.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



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

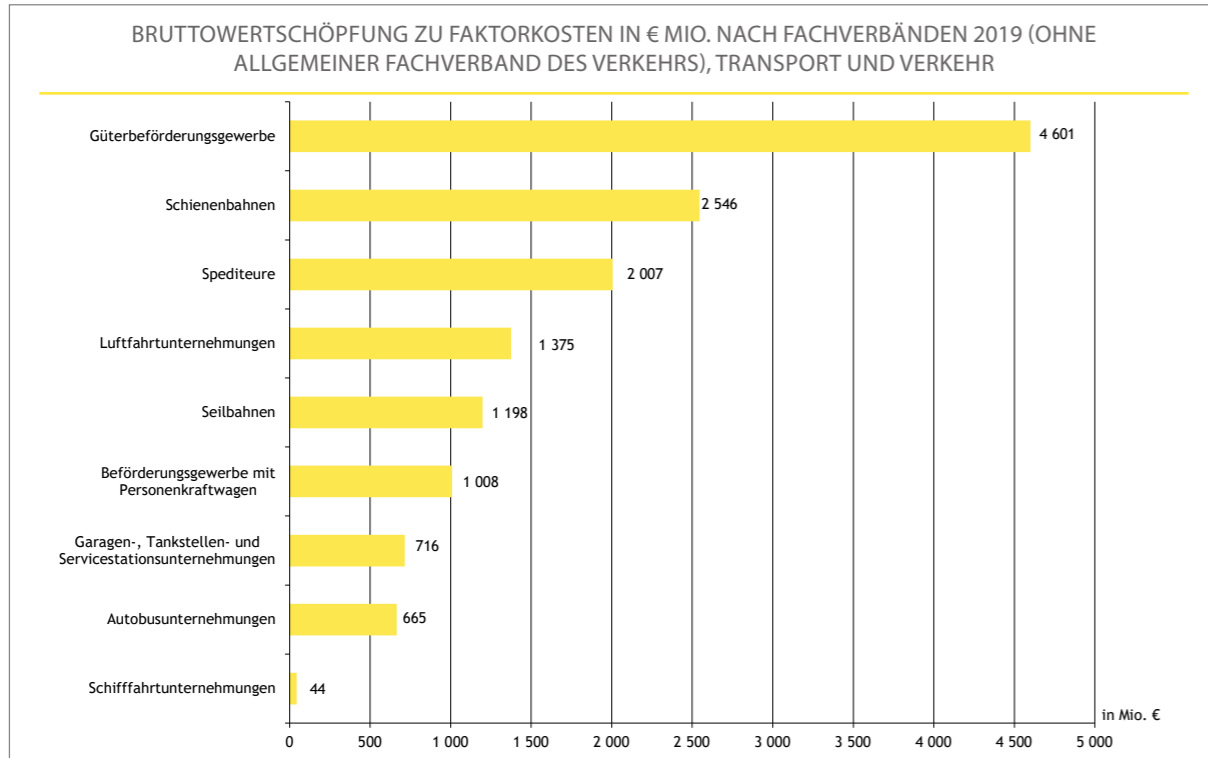
#### 3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2019 eine Wertschöpfung von € 15,6 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.

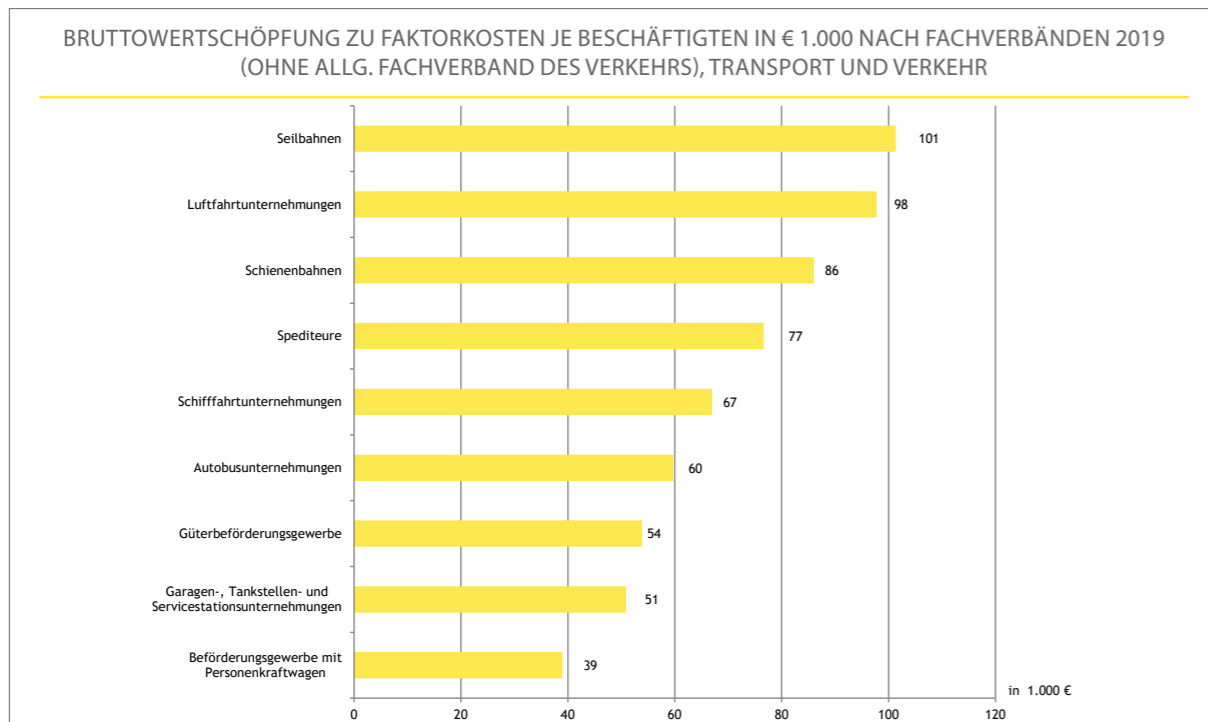
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2019 entfallen 29,4% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2019 bei den Schienenbahnen festzustellen.



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

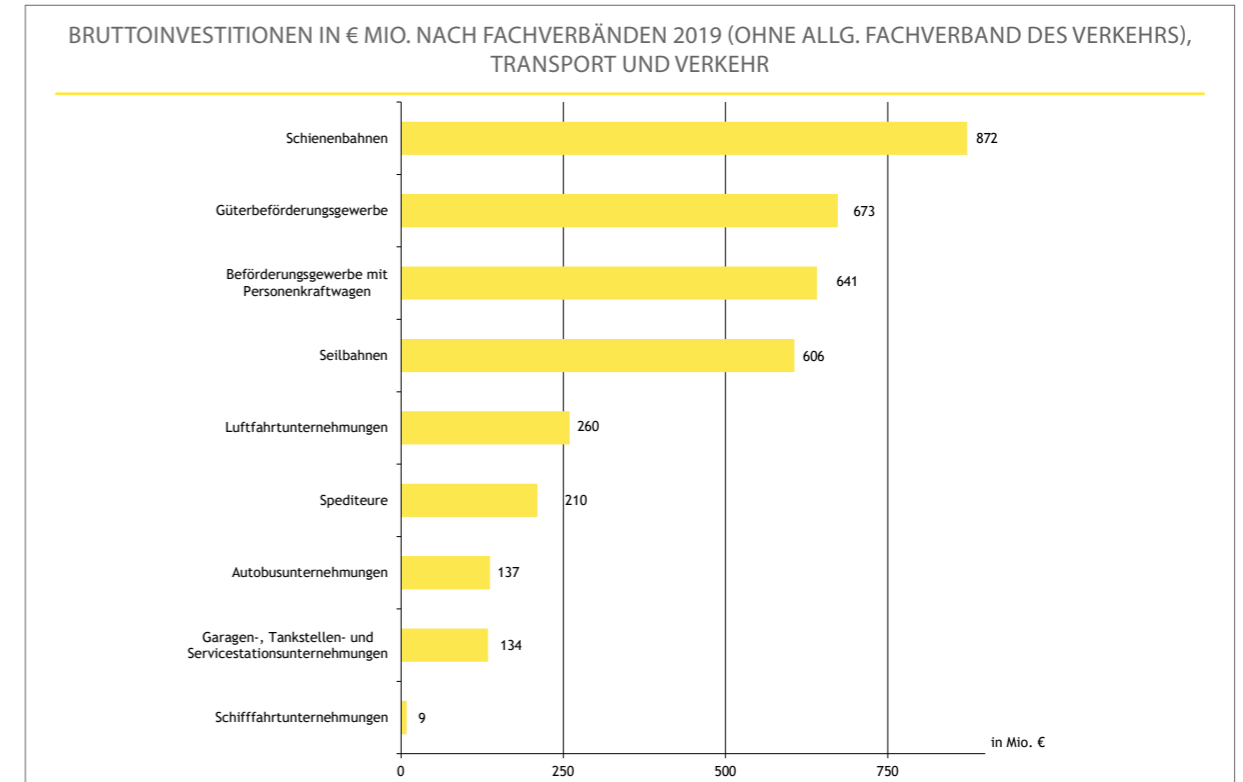
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen, gefolgt von den Luftfahrtunternehmen und den Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2019 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.



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

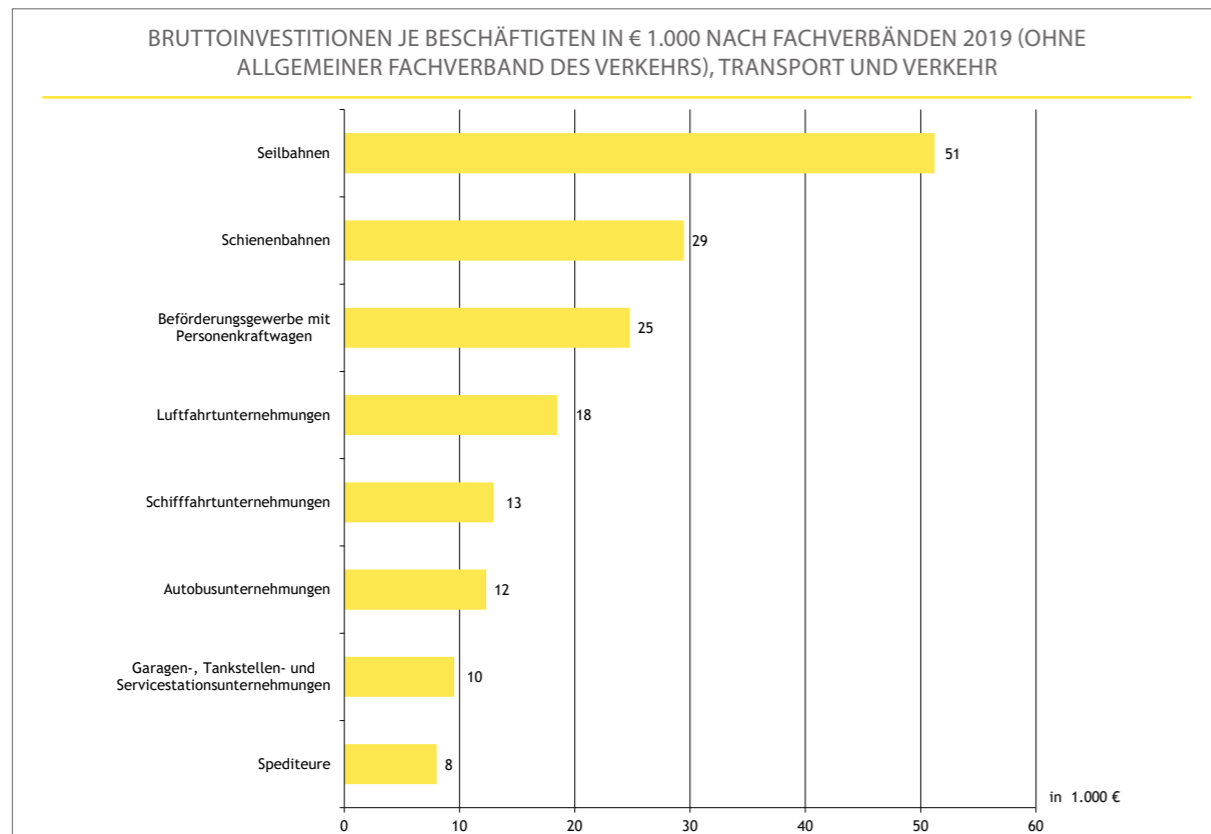
### 3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2019 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 4,1 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 872 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2019 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 641 Mio. und die Seilbahnen € 606 Mio.



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

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2019 die Seilbahnen mit € 51.000 und die Schienenbahnen mit € 29.000. Schlusslicht bilden die Spediteure mit € 8.000.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

### 3.4. AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

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

INTERNATIONALER DIENSTLEISTUNGSVERKEHR 2021 IN MIO. EURO\*

	Exporte	Importe	Saldo
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	1 332	653	679
Frachten	12 035	14 700	-2 665
Transporthilfsleistungen	1 733	546	1 187
Post- und Kurierdienste	1 115	473	642
<b>Transportdienstleistungen insgesamt</b>	<b>16 215</b>	<b>16 372</b>	<b>-157</b>
davon Transportmedien			
Seetransport	706	1 863	-1 157
Lufttransport	1 934	1 395	538
Eisenbahntransport	1 252	1 470	-218
Straßentransport	10 139	10 240	-101
Transport per Binnenschifffahrt	61	240	-179
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	960	655	305

\* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2021 wurden insgesamt mehr als 16,2 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Transporthilfsleistungen, Personentransport sowie Post- und Kurier-Diensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei der Luftfahrt und den Rohrfernleitungen lagen 2021 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschifffahrt die Importe über den Exporten lagen.

Nach geografischen Merkmalen stellt die EU-28 bei den Transportdienstleistungen die wichtigste Region dar. Beim 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 2021 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU-28	CESEE	USA	BRICS	Global
Exporte	10 744	13 632	2 472	302	607	16 215
Importe	7 737	12 623	7 127	354	1 341	16 372
Saldo	3 007	1 009	-4 655	-52	-734	-157

\* 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.

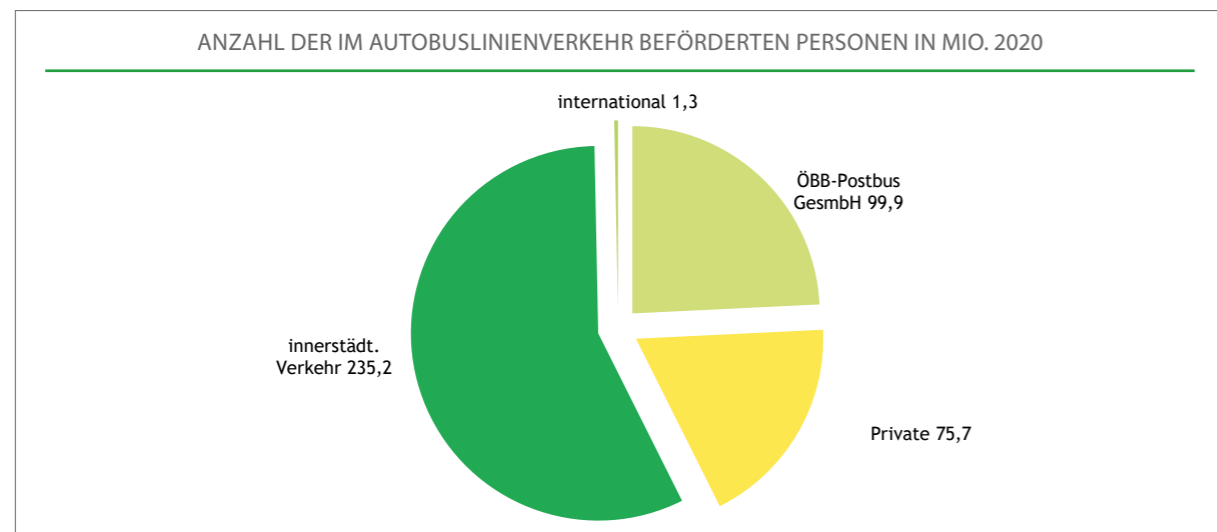
In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungszahlen im Jahr 2020 sind pandemiebedingt zurückgegangen. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen 2021 im Jahresvergleich wieder zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2021/2022 insgesamt 468,7 Mio. Personen befördert bzw. 43,6 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 2021	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2020)	412,2 Mio.
Schiene	218,7 Mio.
Luftfahrt	11,2 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	0,3 Mio.

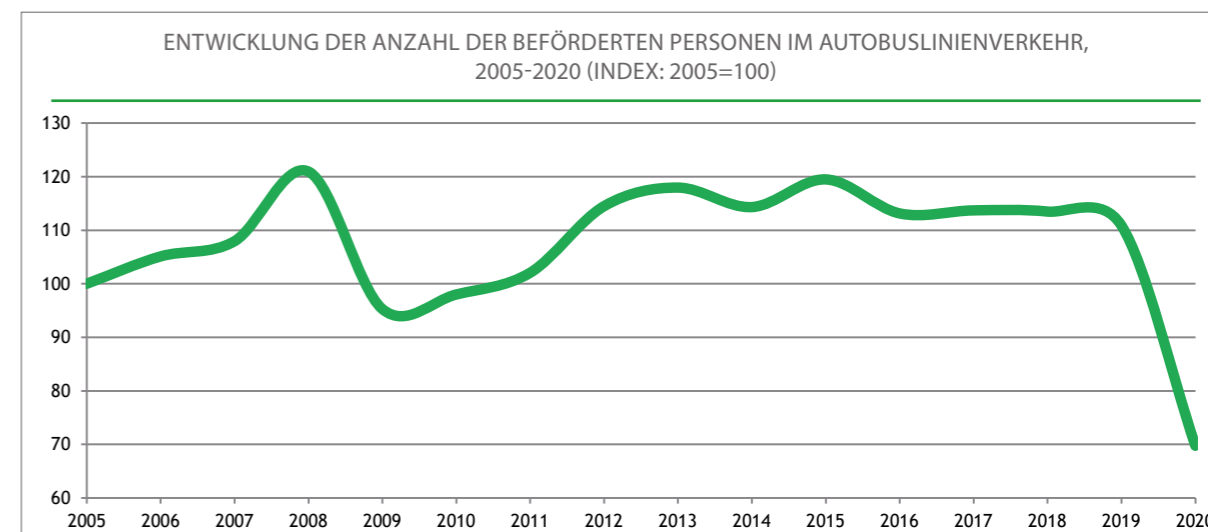
### 4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2020 werden insgesamt 412,2 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 57,1%, auf die ÖBB-Postbusse 24,2% und auf private Anbieter 18,4%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 0,3% aus.



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

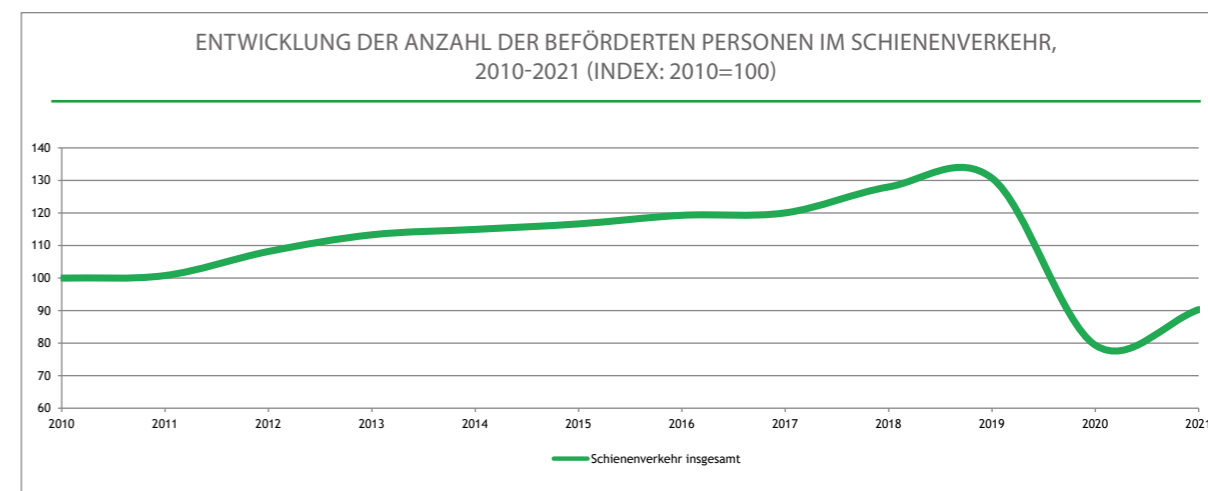
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2020 erfahren die Beförderungszahlen pandemiebedingt einen großen Rückgang von 37,1%.



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

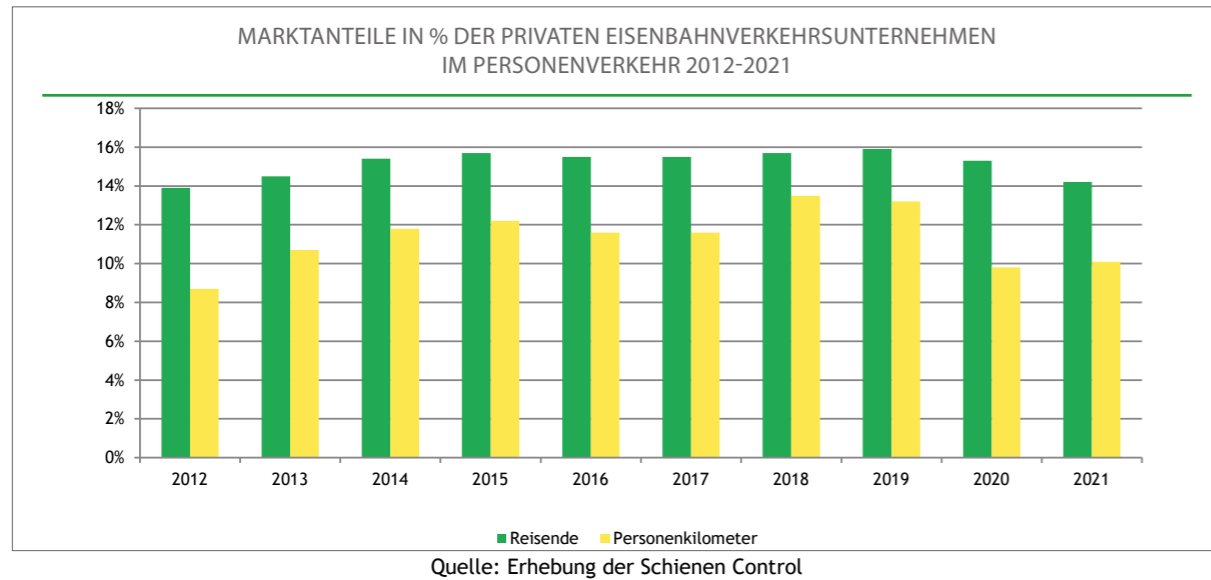
### 4.3. SCHIENE

Im Jahr 2021 werden im Schienenverkehr ca. 218,7 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Nach dem Rückgang im Jahr 2020 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Schienenverkehr wieder um 15,2%.

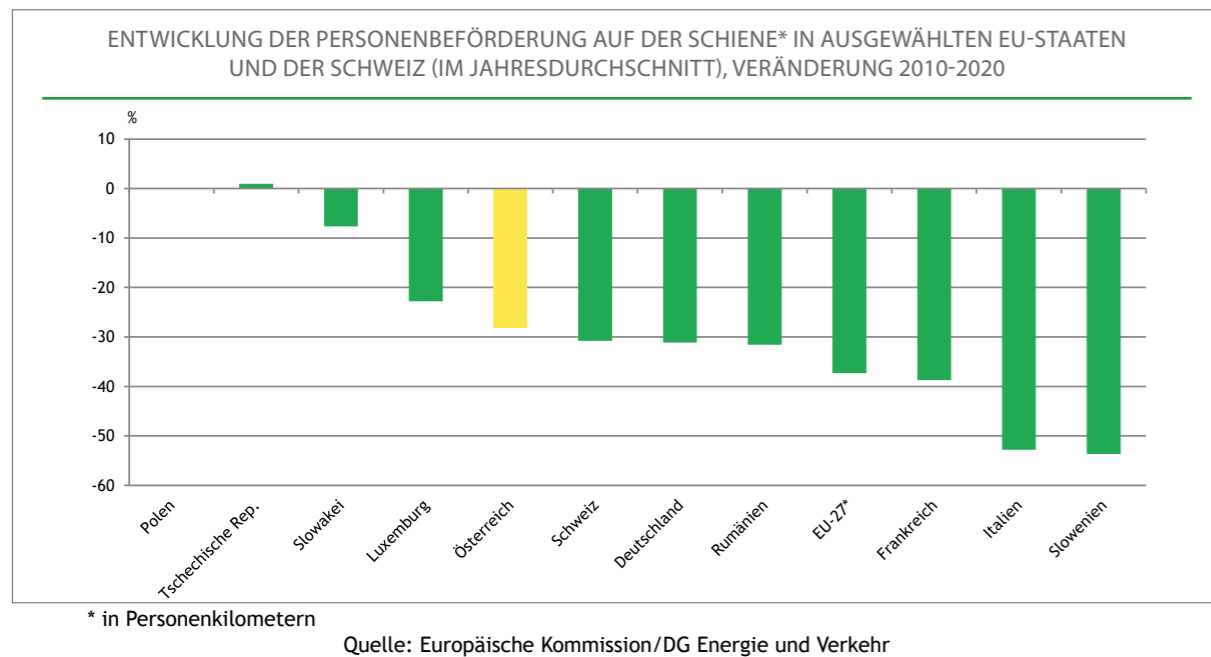


Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, im Berichtsjahr 2016 sinkt er allerdings auf 15,5% und bleibt 2017 unverändert. 2018 und 2019 steigt der Marktanteil wieder und geht 2021 auf einen Wert von 14,2% zurück. Die Anzahl der Personenkilometer erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr 2020 auf den Wert von 12,9%.

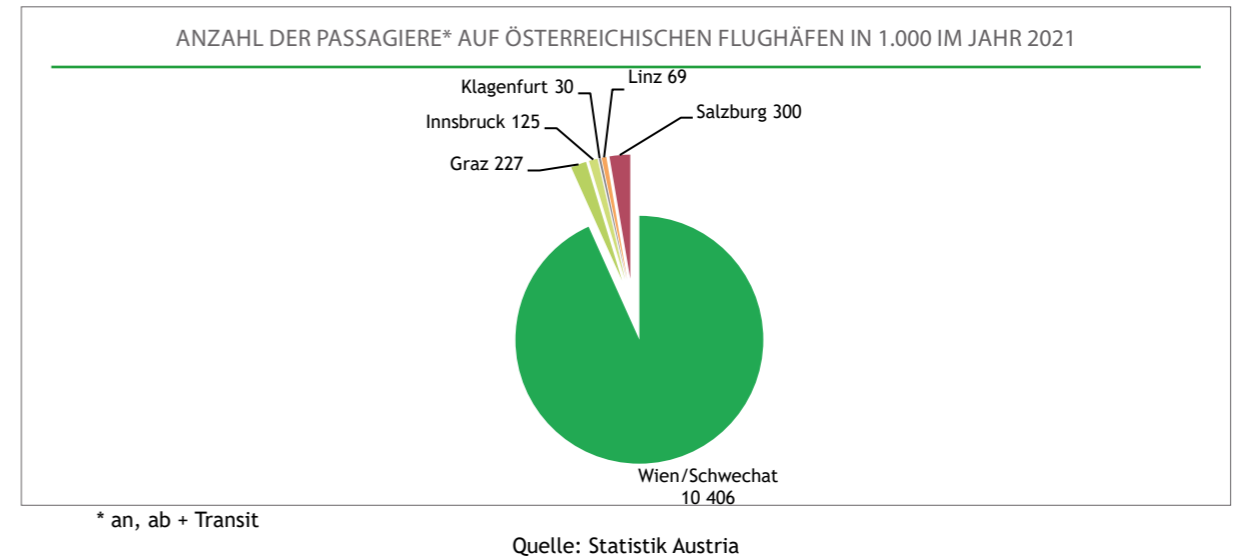


Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2010 bis 2020 durch die Corona-Krise um 37,3% abgenommen. In Österreich sinkt die Beförderung der Personen im kleineren Ausmaß (28,1%) als im EU-Durchschnitt. Große Rückgänge im Ausmaß von über 50% weist die Slowakei und Italien auf, zwischen 30% und 32% nehmen die Beförderungen in der Schweiz, Deutschland und Rumänien ab. Zu einer leichten Erhöhung kommt es in der Tschechischen Republik im Ausmaß von 1,0%.

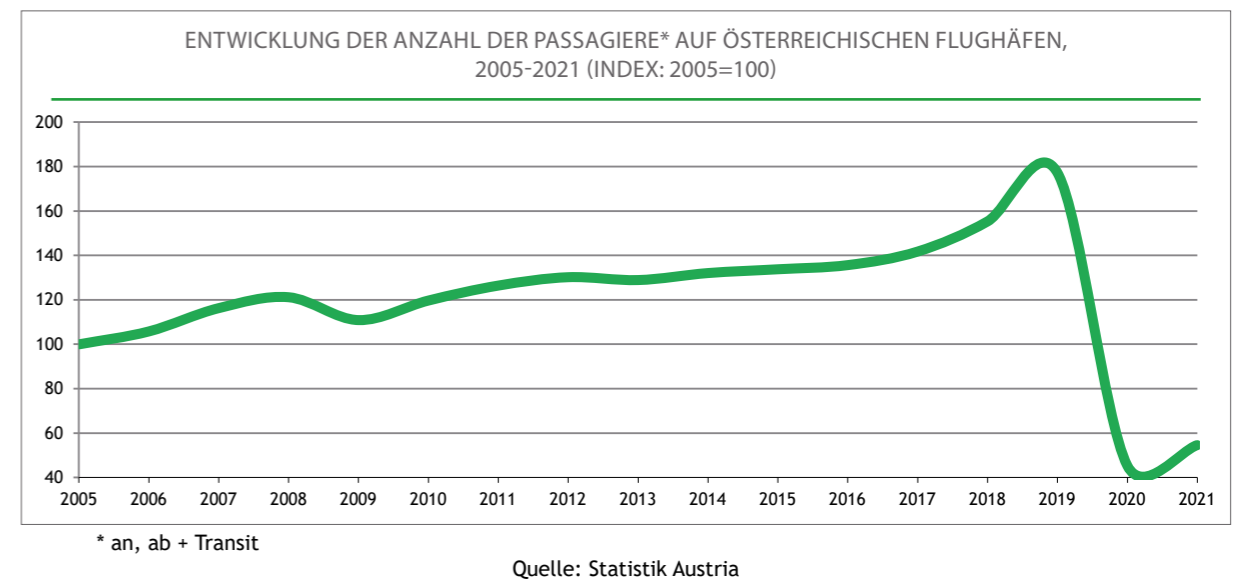


#### 4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2021 auf den österreichischen Flughäfen über 11 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 93% auf den Flughafen Wien/Schwechat und 3% auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 2,5 Mio. im Jahr 2021 und stellt damit einen Anteil von 24,2% der Gesamtpassagiere in Wien dar.



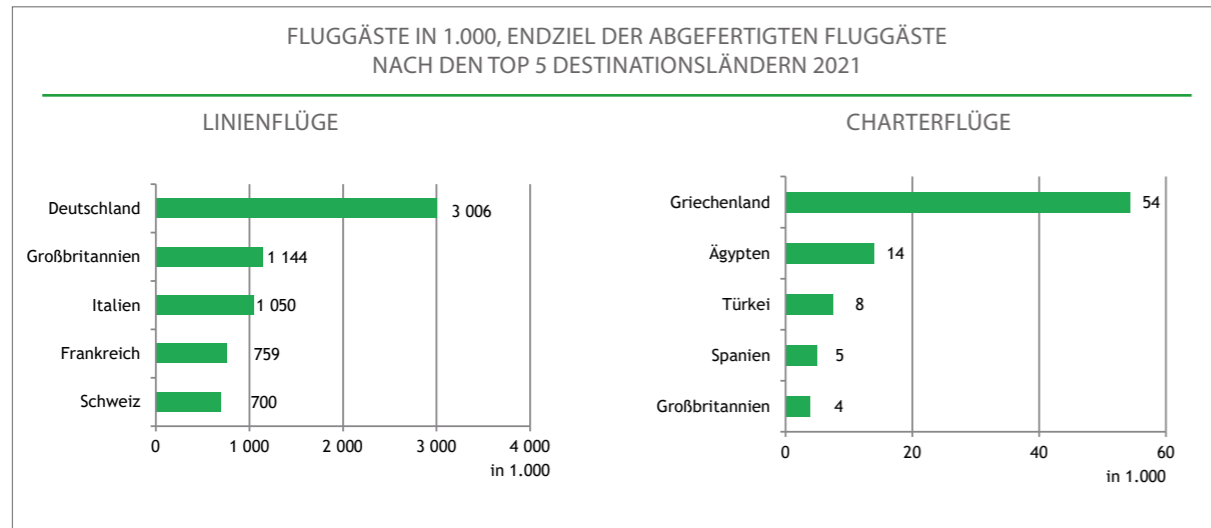
Im Zeitverlauf 2005 bis 2021 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf drei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009, 2013 und 2020 sinken die Passagierzahlen. 2021 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 20,3%. Die größte Zunahme verzeichnet der Flughafen Wien mit einem Plus von 33,2% und in Graz steigen die Passagiere um 13,6%. Bei den anderen Flughäfen Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg kommt es zu Rückgängen.



In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 3,0 Mio. Fluggästen im Jahr 2021 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit 1,1 Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2020 steigen alle Passagierzahlen.

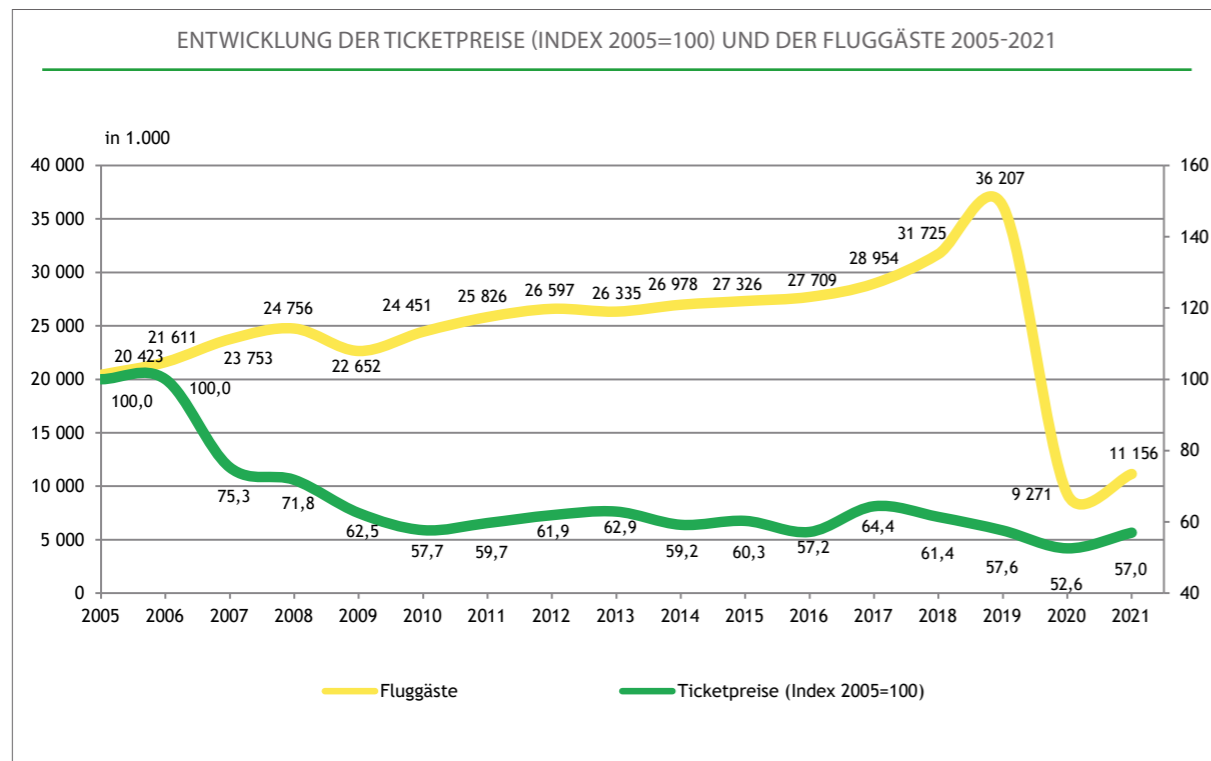
Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Griechenland und Ägypten zusammen 80,7% der Fluggäste im Berichtsjahr 2021 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich geht zurück. Den größten Rückgang verzeichnet Irland mit einem Minus von 97,0% bzw. Großbritannien und Schweden mit 92,3% weniger Passagieren. Die Charterflüge nach Spanien und Türkei erhöhen dafür sich im Vergleich zu 2020 um ein Vielfaches.





Quelle: Statistik Austria

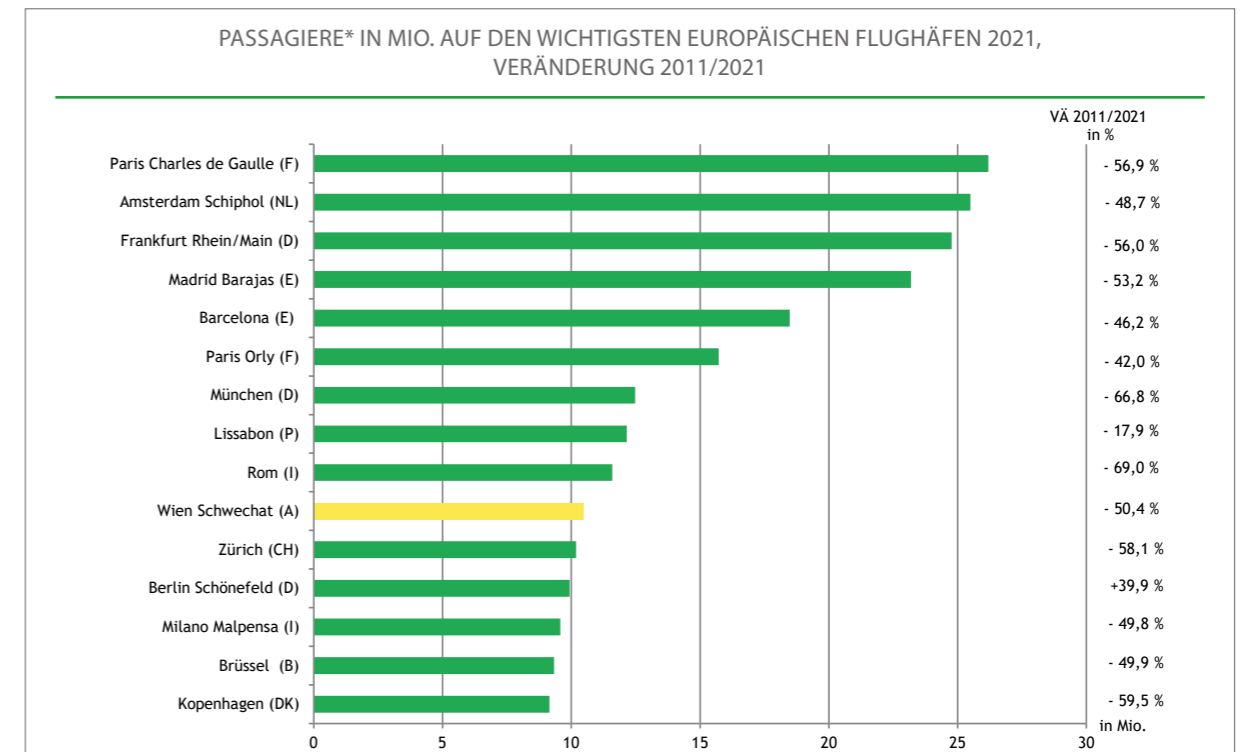
Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es generell mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Für das Jahr 2021 sieht dies anders aus: nach dem pandemiebedingten Absturz im Jahr 2020 steigen die Passagierzahlen um 20,3% und die Ticketpreise um 8,4%.



Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen Paris Charles de Gaulle (2021: 26,2 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Amsterdam Schiphol werden 2021 25,5 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 10,5 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2011 bis 2021 ist das Passagieraufkommen pandemiebedingt an allen verglichenen Flughäfen mit Ausnahme von Berlin Schönefeld gesunken. Den größten Rückgang verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Rom und München.

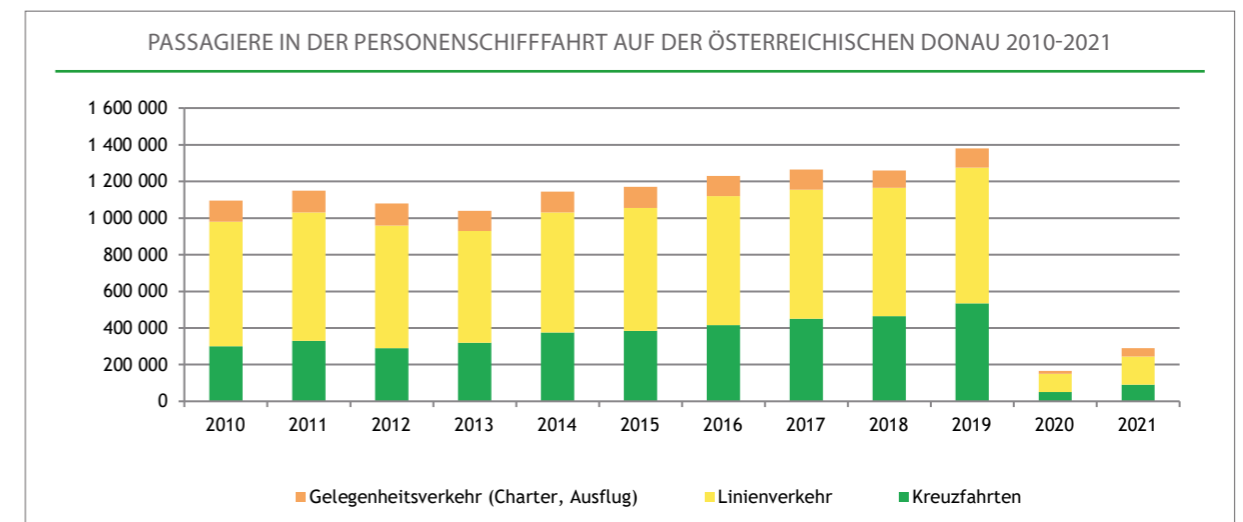


\* an, ab + Transit

Quelle: EUROSTAT

### 4.5. SCHIFFFAHRT

Bei den unten angeführten Zahlen zur Personenschifffahrt handelt es sich um Zuschätzungen - durchgeführt von via donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40% beruhen. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagierzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt. 2021 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau pandemiebedingt in Summe 290.000 Passagiere unterwegs (um 75,8% mehr als 2020). Den Großteil bilden die ca. 155.000 im Linienverkehr beförderten Personen (im Vergleich zu 2020: +55,0%). Auf Kabinenschiffen werden rund 90.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+80,0%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 45.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was eine Zunahme von 200,0% bedeutet.



Quellen: via donau Jahresberichte

### 4.6. NAHVERKEHR

Das Jahr 2021 war pandemiebedingt für alle Nahverkehrsunternehmen ein schwieriges. Die von der Regierung gesetzten Corona-Maßnahmen wirkten sich unter anderem auch auf den Betrieb der städtischen Nahverkehrsunternehmen aus und ein Rückgang der Fahrgastzahlen war die Konsequenz.

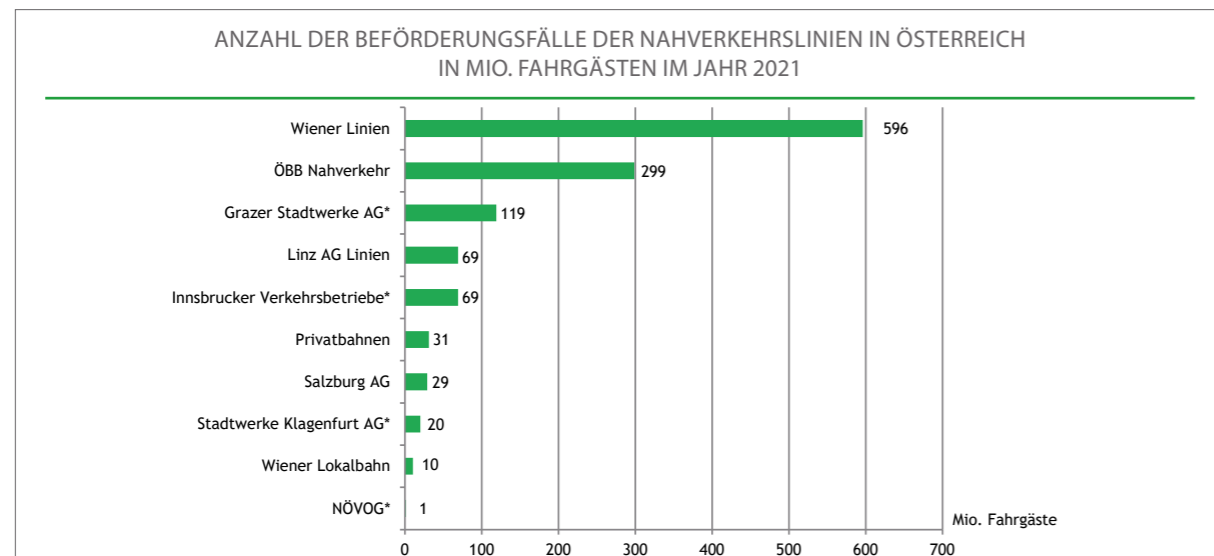
Österreich ist „Das Bahnland Nr. 1 in der EU“: Mit 2.250 km pro Person (Nah- und Fernverkehr - inkl. Straßenbahnen) legen die Österreicher mehr Bahnkilometer zurück als jede andere EU-Nation. Zu dieser Erfolgsgeschichte und erfreulichen Entwicklung tragen auch die städtischen Verkehrsbetriebe, wie Graz Linien, Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH, Linz Linien GmbH, Salzburg AG, Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien GmbH & Co KG bei.

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

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

Weitere für den Nahverkehr wichtige Verkehrslinienbetreiber sind die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderer, wie ÖBB, Privatbahnen, so auch NÖVOG und die Wiener Lokalbahnen AG. Alle gemeinsam befördern im Jahr 2021 rund 1,2 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insgesamt 323 Mio. Fahrgäste, wobei 299 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2021 rund 31 Mio. Beförderungsfälle.

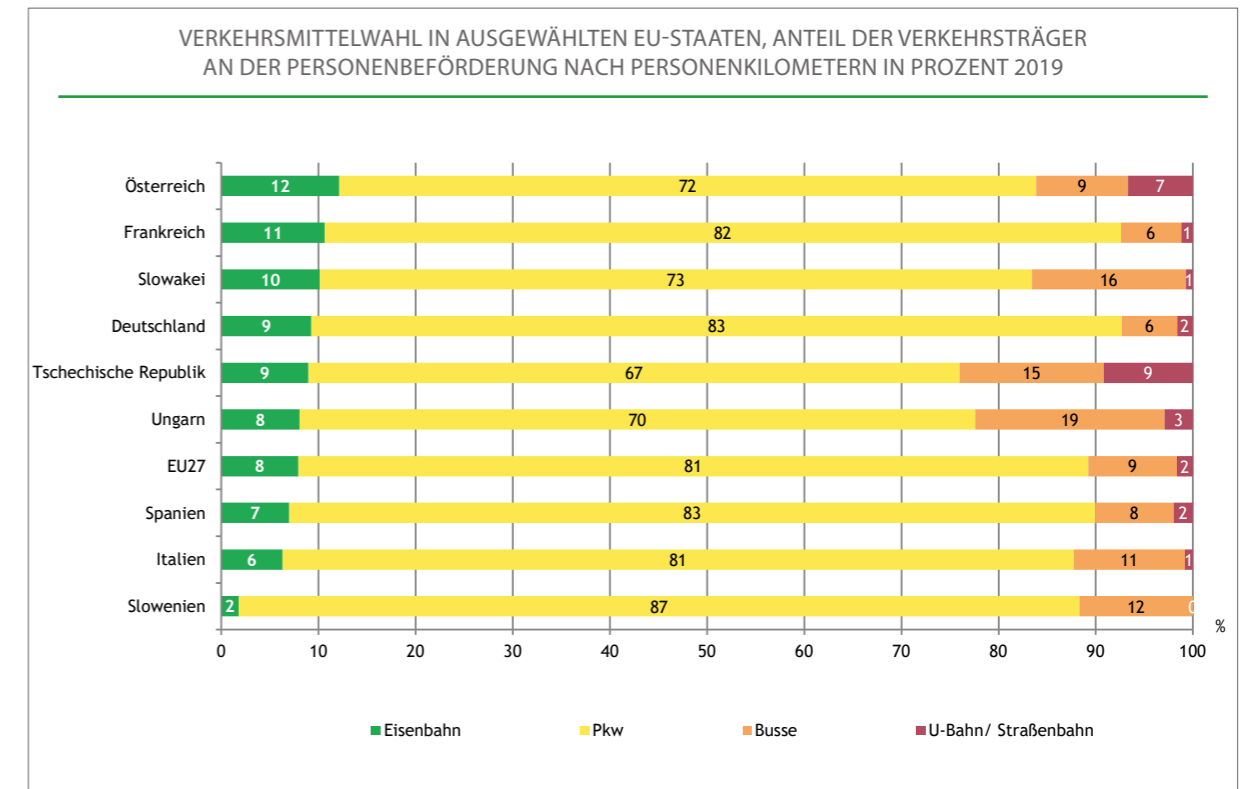
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 4.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider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



\* Werte für vergangene Jahre  
Quelle: Grazer Linien, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG (inkl. Salzburger Lokalbahnen), STW StadtWerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG, NÖVOG, Schienencontrol

### 4.7. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU27 Durchschnitt im Jahr 2019 gemessen an Personenkilometern beträgt 81%, Österreich liegt mit 72% darunter. In Deutschland und Spanien liegt der Anteil bei 83% und in Slowenien bei 87%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und der Slowakei mit 19% bzw. 16%. Der EU27 Durchschnitt liegt bei 9%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 2% z.B. in Slowenien und maximal 12% in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

# GÜTERVERKEHR

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

## 5. GÜTERVERKEHR

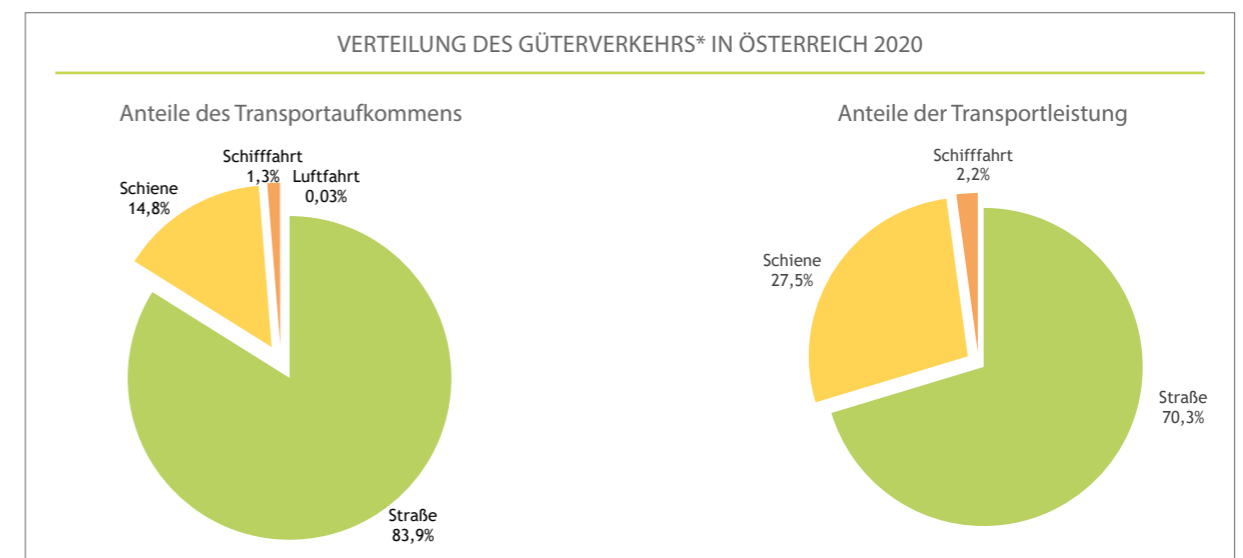
### 5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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

Beim Transportaufkommen ist im Vergleich zum Vorjahr die stärkste Veränderung in der Luftfahrt festzustellen mit einem Plus von 18%. Zunahmen finden auch bei anderen Verkehrsarten statt und belaufen sich beim Güterverkehr auf der Straße auf 7% und im Schienengüterverkehr auf 5%. In der Donauschifffahrt kommt es weder zu einer Zu- noch zu einer Abnahme und bei den Rohrleitungen geht das Aufkommen um 4% zurück.

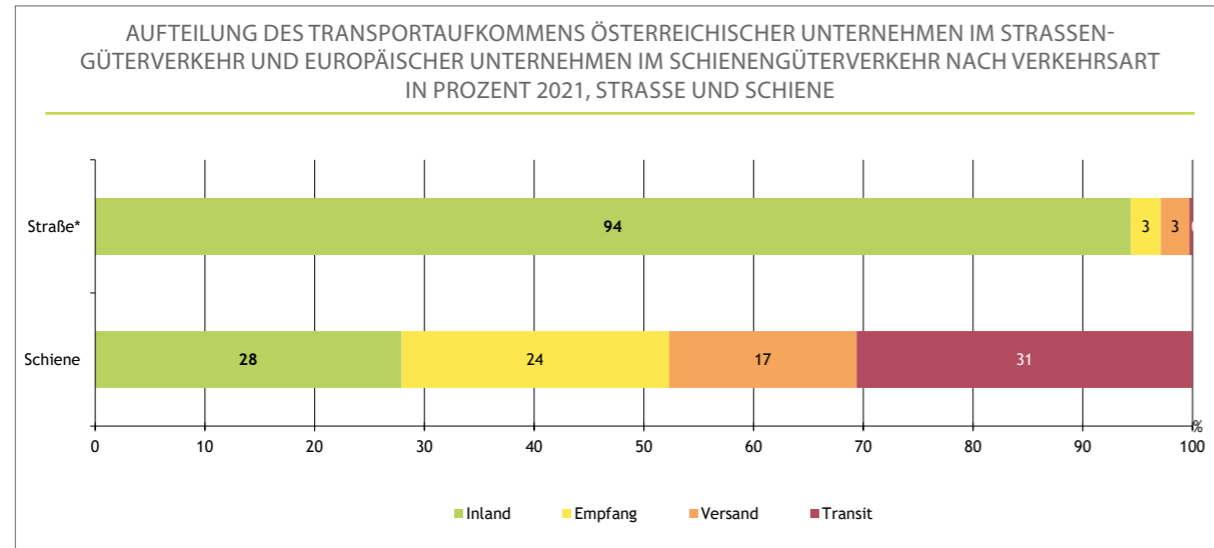
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr führend. Dieser verzeichnet eine Steigerung von 6% im Vergleich zum Jahr 2020. Im Straßengüterverkehr erhöht sich die Leistung um 4%. Bei den anderen beiden Verkehrsträgern kommt es zu einer Reduktion der Transportleistung im Inland (zwischen -1% und -6%).

BEFÖRDERTE GÜTER 2021			
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2021		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2021 im Inland
Straße (österreichische Unternehmen)	403.498	Straße (österreichische Unternehmen)	19.564
Straße (Europ. Unternehmen, 2020)	176.546	Straße (Europ. Unternehmen, 2020)	33.649
Schiene	102.233	Schiene	21.781
Luftfahrt	221	Donauschifffahrt	1.506
Donauschifffahrt	8.271		



\*Straße: österreichische und ausländische Fahrzeuge  
Quelle: Statistik Austria

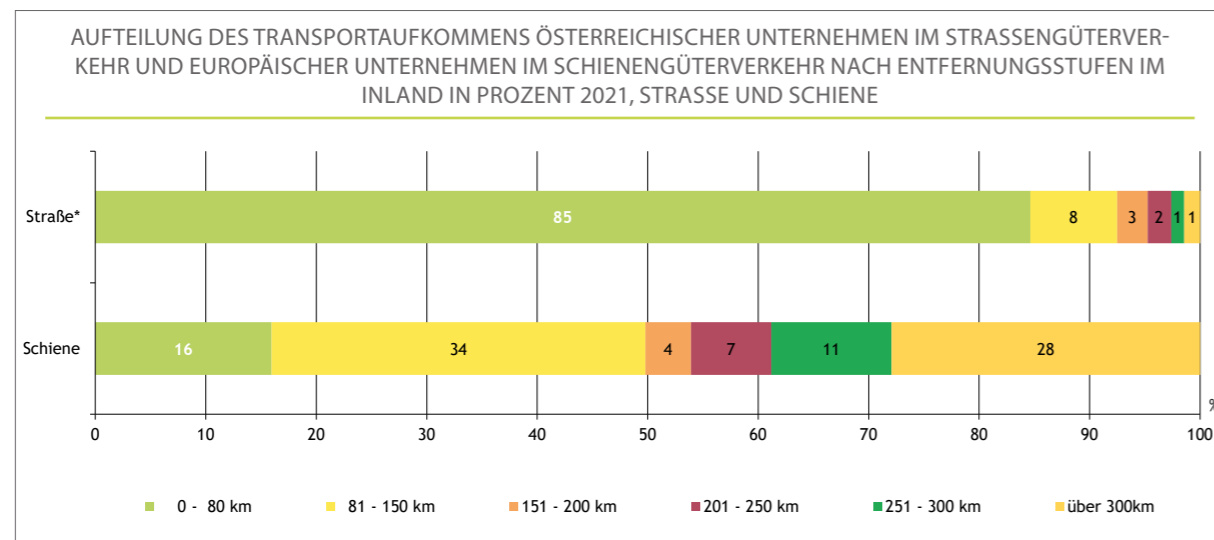
Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während sich bei der Schiene der Güterverkehr auf die Verkehrsbereiche ähnlich verteilt, wobei den größten Anteil der Transit ausmacht.



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. 34% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von 81-150 Kilometern transportiert bzw. 28% 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 2021 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 375,7 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 17,3 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 2021**

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	375 670	93,1	17 347	88,7
grenzüberschr. Empfang	10 882	2,7	985	5,0
grenzüberschr. Versand	10 317	2,6	1 076	5,5
Transit	1 161	0,3	156	0,8
sonst. Auslandsverkehr**	5 468	1,4	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>403 498</b>	<b>100,0</b>	<b>19 564</b>	<b>100,0</b>

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 2020 auf Österreichs Straßen 552,1 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung geht auf 52,4 Mrd Tonnenkilometer zurück. 66,9% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandsverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 97,5%.

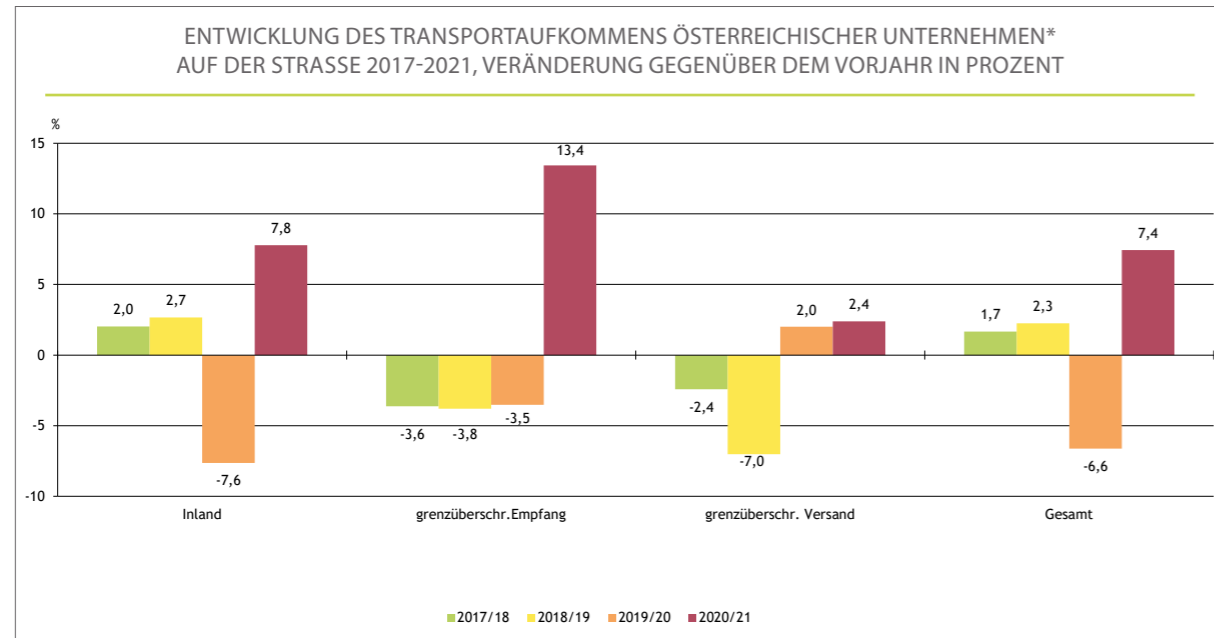
**GÜTERVERKEHR EUROPÄISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2020**

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inland	357 473	97,5	18 129	91,8
grenzüberschr. Empfang	64 648	14,8	7 948	11,6
grenzüberschr. Versand	55 826	18,0	7 926	13,0
Transit	74 151	1,6	18 379	0,7
<b>Gesamt</b>	<b>552 098</b>	<b>66,9</b>	<b>52 381</b>	<b>35,8</b>

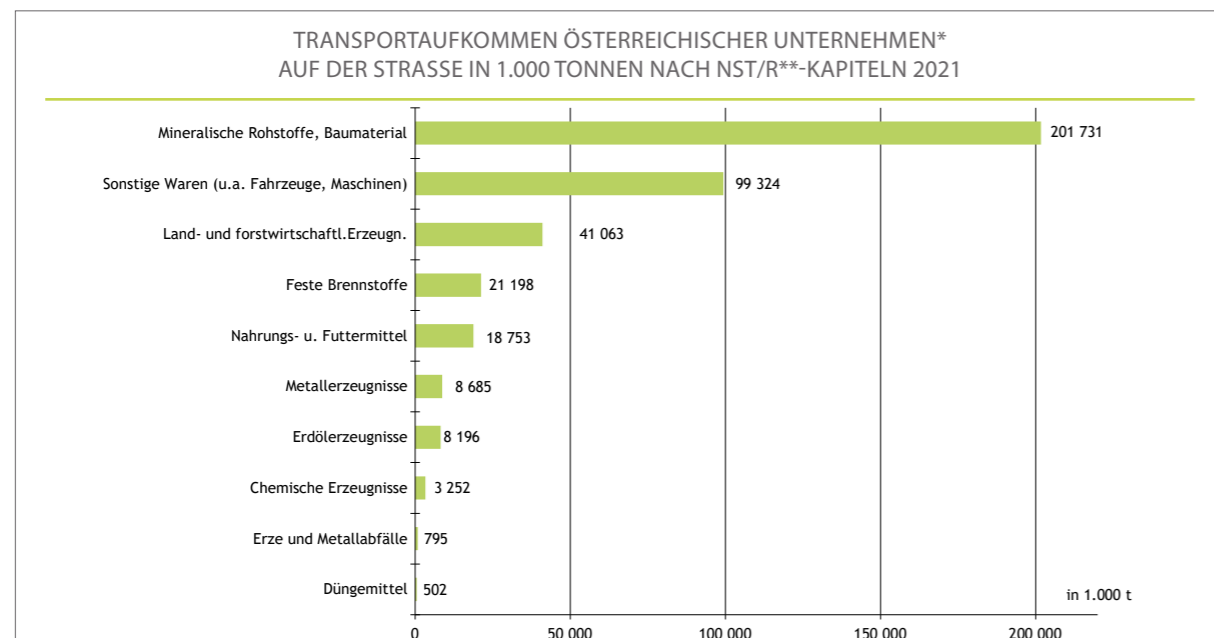
\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2021 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 403 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Zunahme von 7,4% zum Vorjahr entspricht. Die zugenommenen Verkehrsleistungen verzeichnen drei Verkehrsbereiche. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland steigt das Transportaufkommen um 7,8%, im grenzüberschreitenden Empfang um 13,4%, im grenzüberschreitenden Versand steigt es um 2,4% und im Transitbereich kommt es zu einem Rückgang von 0,4%.



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



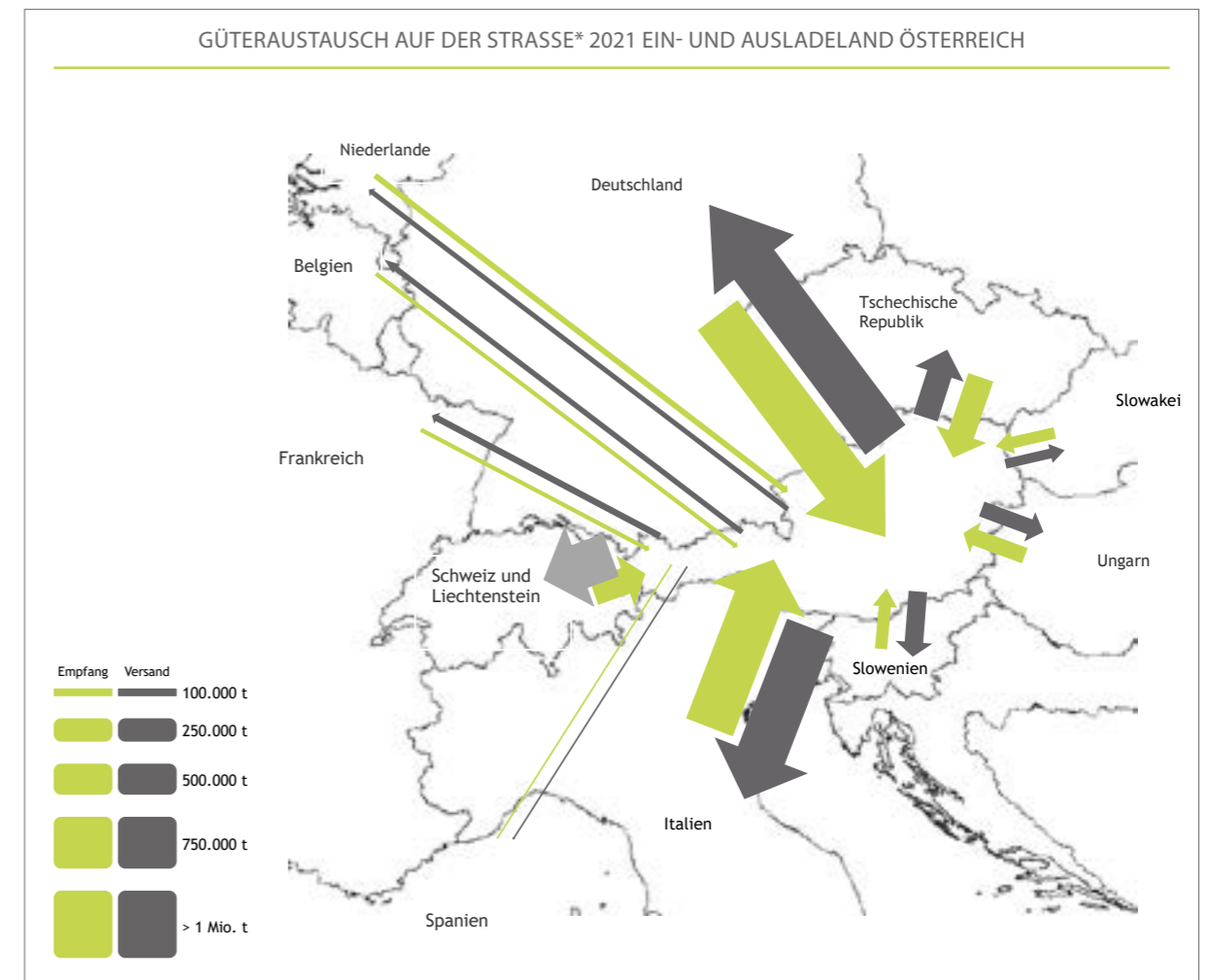
\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr  
\*\* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)  
Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2021 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen mehr ein Viertel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2021 zeigt, dass für den Gütereingang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „Steine und Erden und Baustoffe“ und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse“.

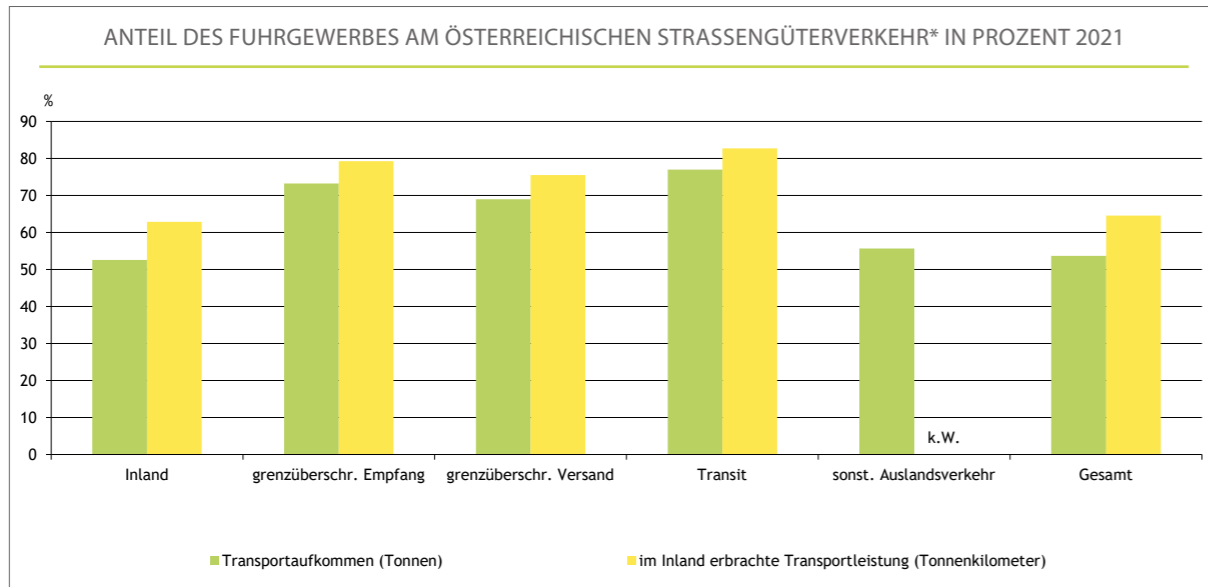
Eine weitere wichtige Ausladeregion für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ haben.

Als Einladeregion ist Tschechien bedeutend, wo „Steine und Erden und Baustoffe“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ die wichtigsten Gütergruppen sind. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen in die Schweiz und Lichtenstein und nach Ungarn sowie Slowenien transportiert. Die stärksten Gütergruppen dieser Länder sind „Steine, Erden und Baustoffe“ und „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 2021 entfallen 54% des Transportaufkommens und 65% der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden als im Werkverkehr.

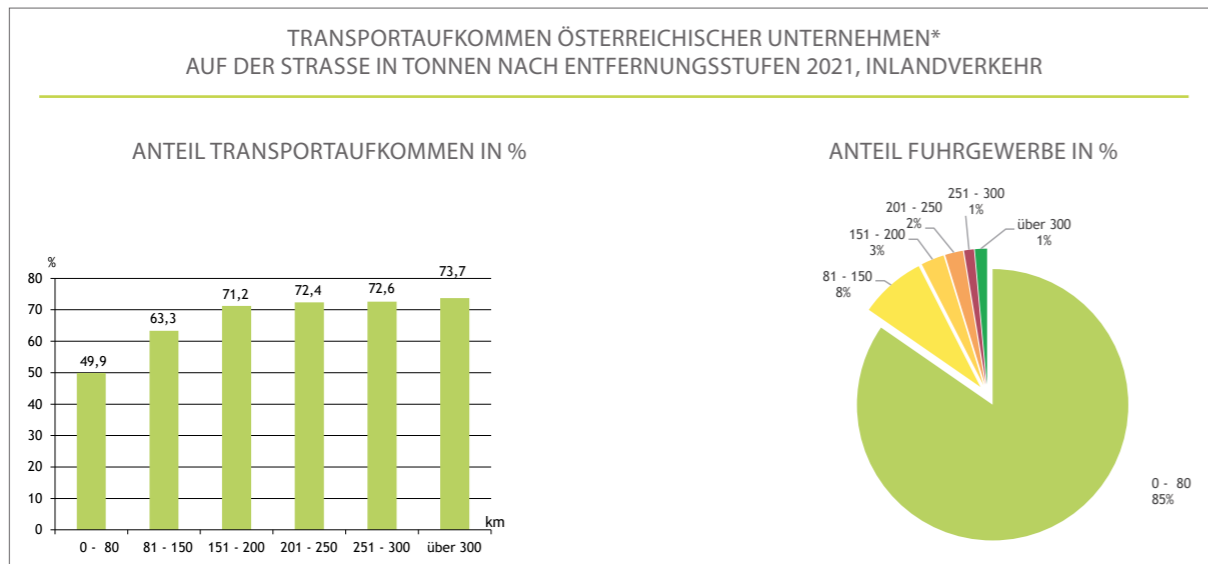


Anmerkung: Im Fuhrgewerbe werden zwar nur 20 % der Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) bzw. rund 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

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

Quelle: Statistik Austria

84,6% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung auf 73,7% bei über 300 Kilometer. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bei allen Entfernungsstufen zu einem Rückgang gekommen. Der größte Rückgang von 2,7 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 251-300 Kilometer und über 300 Kilometer statt. Der geringste bei einer Entfernungsstufe von 0-80 Kilometern mit 0,1%.

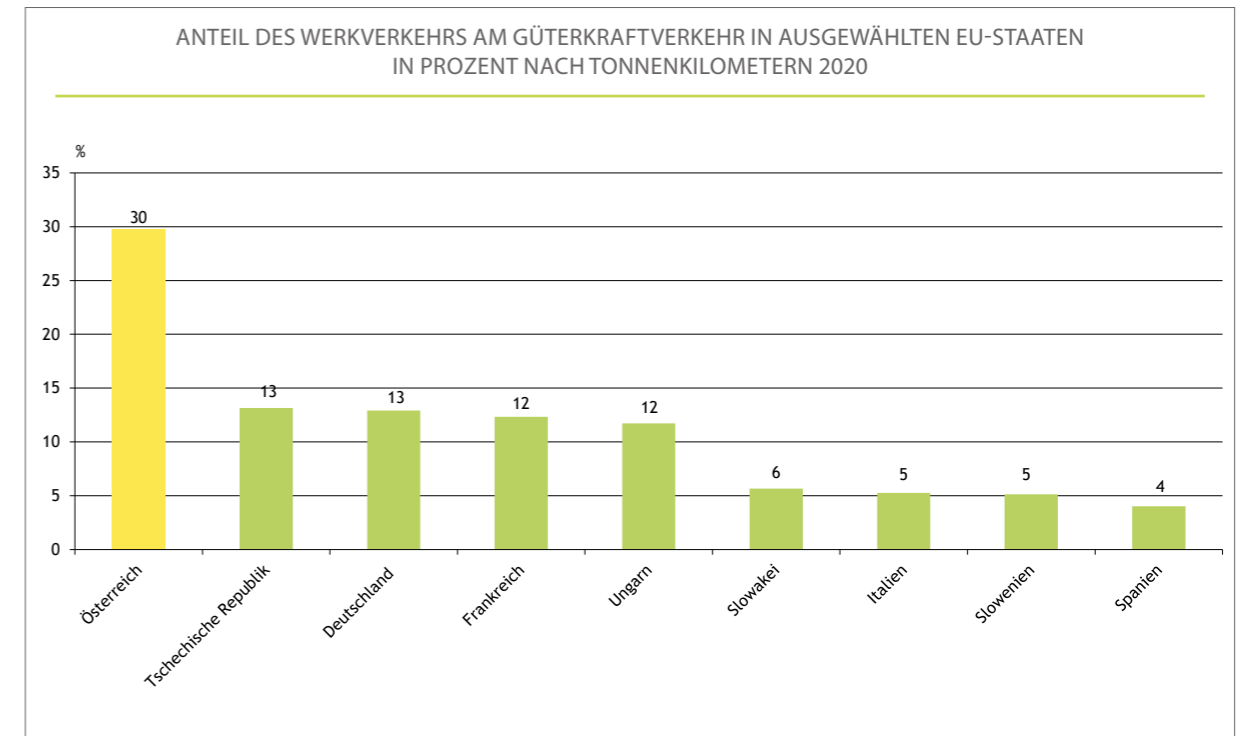


\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria

Aus der unten abgebildeten Grafik ist die unterschiedliche Bedeutung des Werkverkehrs innerhalb der EU27 erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2020 bei 29,8% und sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte. Positive Zuwachsraten sind in Deutschland, Ungarn und in Italien zu beobachten. Bei allen anderen kommt es zu einem Rückgang wie zum Beispiel in der Tschechischen Republik um 2,1 Prozentpunkte oder in Slowenien mit 0,4 Prozentpunkten.



Quelle: EUROSTAT

### 5.3. SCHIENE

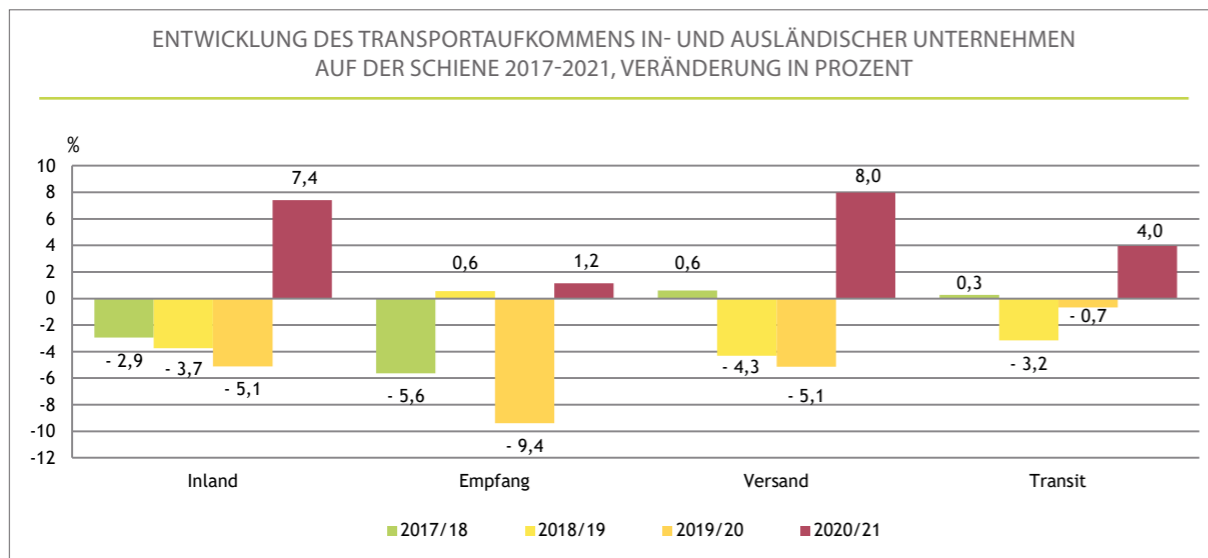
Insgesamt werden 2021 102,2 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 4,8% mehr als im Jahr 2020. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Güterempfang. Fast 23,1 Mio. Tonnen bzw. 73,9% (2020: 75,1%) des dem Transitverkehr zugerechneten Transportaufkommens entfielen 2021 auf das Ein- und Ausland Deutschland. 8,5 Mio. Tonnen davon wurden in Deutschland ein- und in Italien ausgeladen, 7,2 Mio. Tonnen nahmen den Weg in umgekehrter Richtung. Damit entfielen zusammen 50,3% (Anteil 2020: 48,9%) der gesamten im Transit beförderten Tonnage auf dieses Länderpaar.

**GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2021**

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	28 538	27,9	4 337	19,9
Empfang	24 936	24,4	5 560	25,5
Versand	17 467	17,1	3 953	18,1
Transit	31 292	30,6	7 930	36,4
<b>Gesamt</b>	<b>102 233</b>	<b>100,0</b>	<b>21 781</b>	<b>100,0</b>

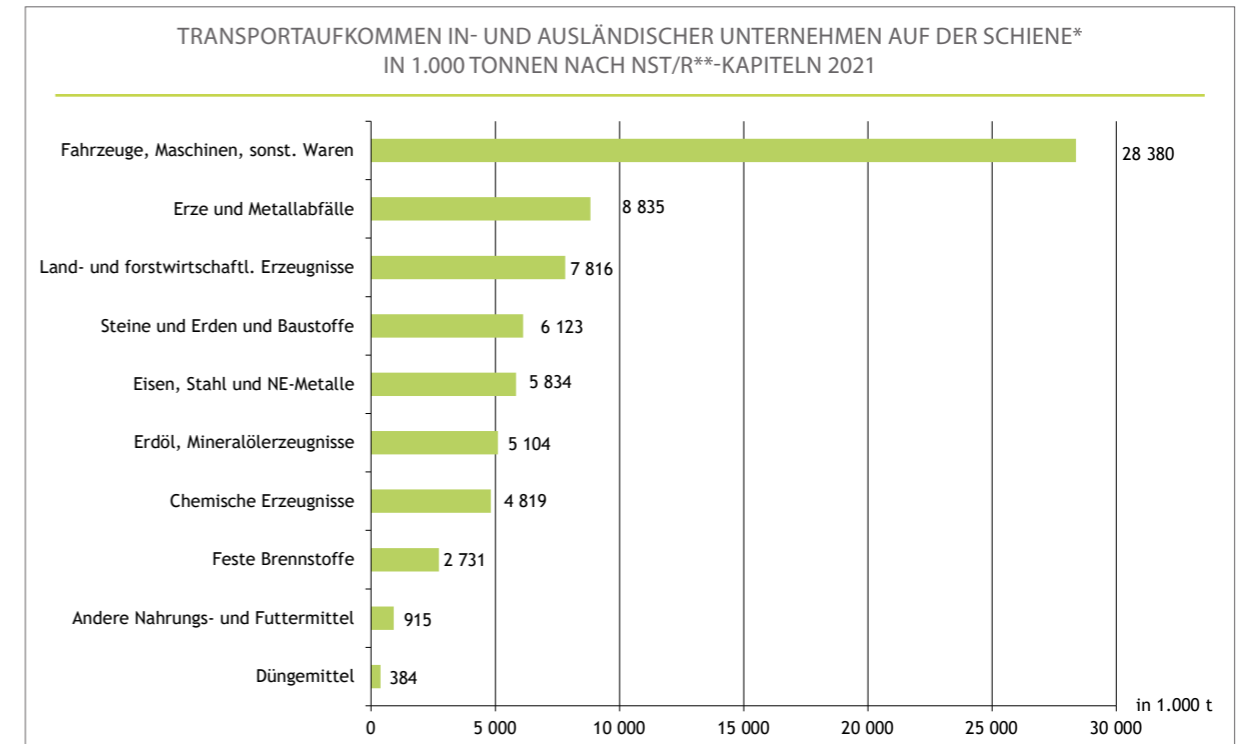
\* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer  
Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen in- und ausländischer Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. 2021 kommt es in allen Verkehrsbereichen zu Zunahmen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail steigt der Gütertransport im grenzüberschreitenden Empfang um 1,2%. Im grenzüberschreitenden Versand kommt es zu einer Erhöhung um 8,0%, beim Transitverkehr sind es um 4,0% mehr und im Inland werden um 7,4% mehr an Gütern auf der Schiene transportiert.



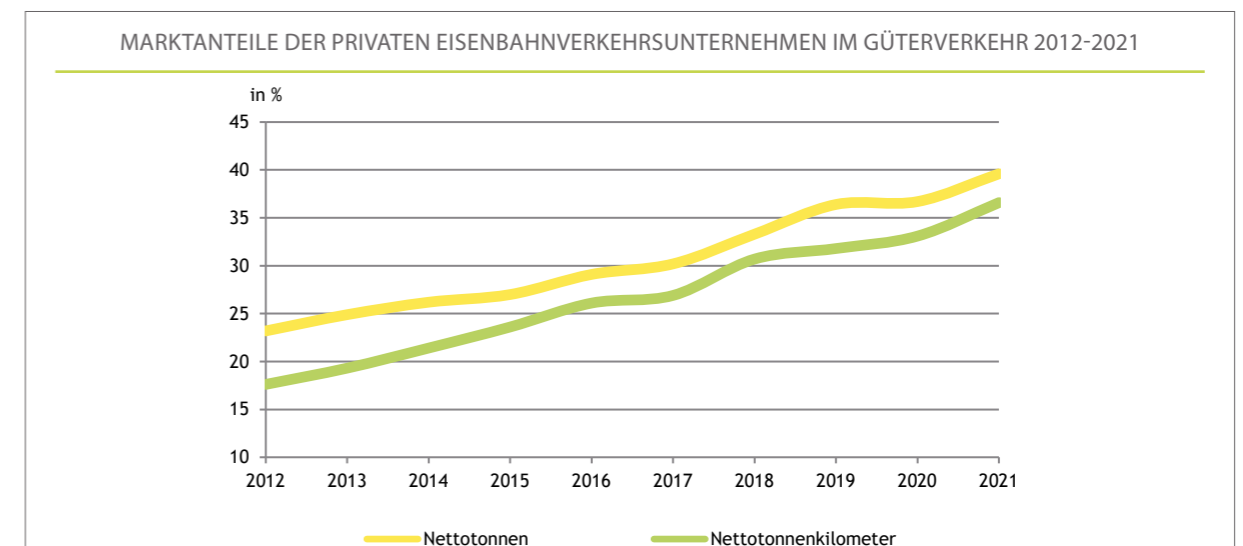
Quelle: Statistik Austria

Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 28,4 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 11,0% oder 6,1 Mio. Tonnen handelt es sich um Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere. Auf die NST/R-Gruppe Erze und Metallabfälle entfallen 12,5% bzw. 8,8 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,5% bzw. 384 Mio. Tonnen.



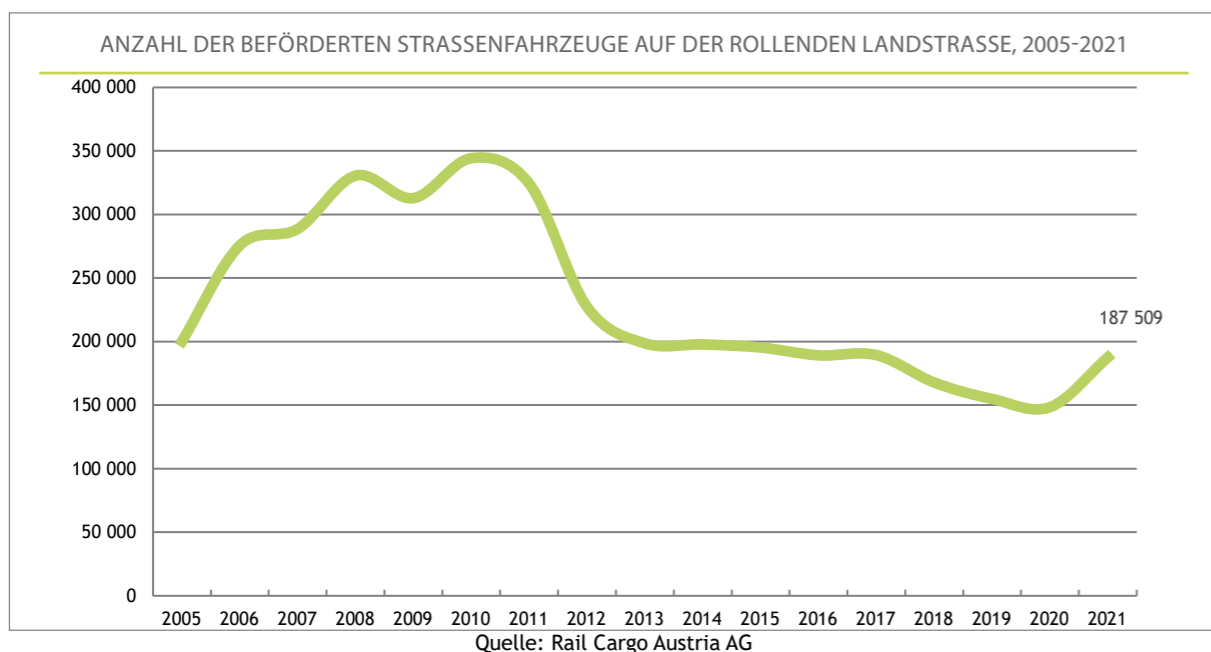
\* ohne Transit  
\*\* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)  
Quelle: Statistik Austria

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2021 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2021 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 2,9 und bei der Nettoverkehrsleistung um 3,5 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.



Quelle: Schienen-Control

Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72,0%. In den Jahren 2011 bis 2020 zeigt sich eine gegenläufige Tendenz. Im vergangenen Jahr 2021 steigt die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Straße auf 187.509 bzw. um 26,4%.



#### 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 2021 sank die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr erneut. Insgesamt wurden 536 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, im Jahr 2020 waren es mit 547 noch einige mehr. Mit 1,30 Millionen (2020: 1,21 Millionen) Wagen wurden 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund sieben Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

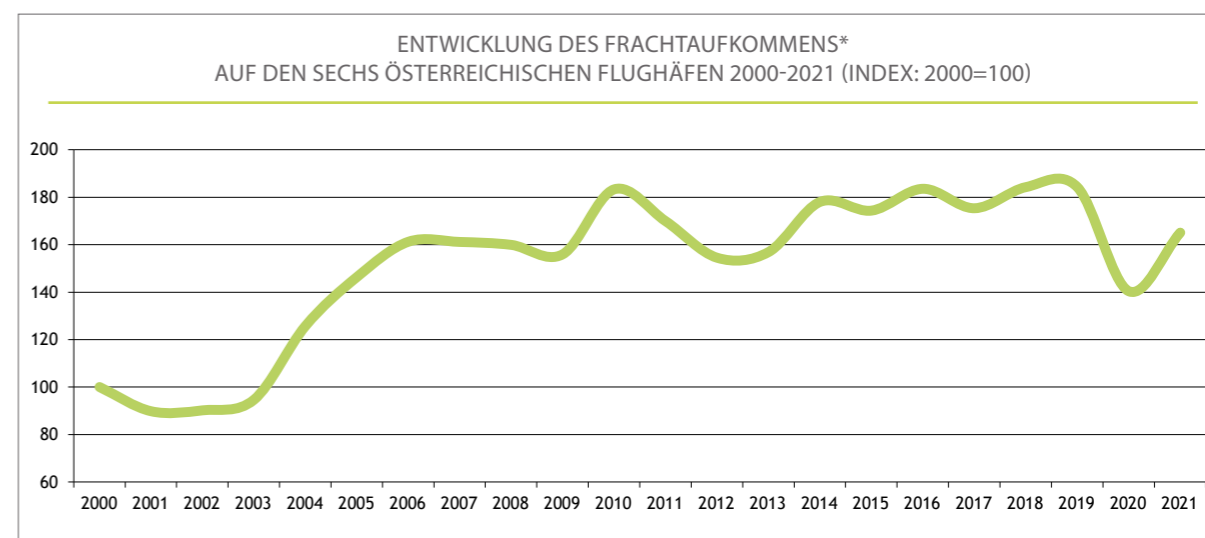
### 5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2021 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 202.003 Tonnen, das sind um 17,6% mehr als im Jahr 2020. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 91,2%. Das Postaufkommen sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 2,9% auf 6.412 Tonnen und wird größtenteils über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	6	6	0	0	0	0	11
Empfang	110 432	2 282	0	0	7 129	64	119 907
Versand	59 385	28	0	0	9 138	21	68 572
Transit	32 180	0	0	0	789	0	32 970
Frachtaufkommen in Tonnen	202 003	2 315	0	0	17 056	85	221 460
Anteil in %	91,2	1,0	0,0	0,0	7,7	0,0	100,0

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

Die folgende Grafik zeigt von 2003 bis 2006 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang steht. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es 2021 zu einer Erhöhung des Frachtaufkommens.



\* an, ab + Transit  
Quelle: Statistik Austria

Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2021 96,8% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 96,3% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 4.614 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 637 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 65,0 % am gesamten Luftfrachtaufkommen und reduziert sich um 0,4 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2020.

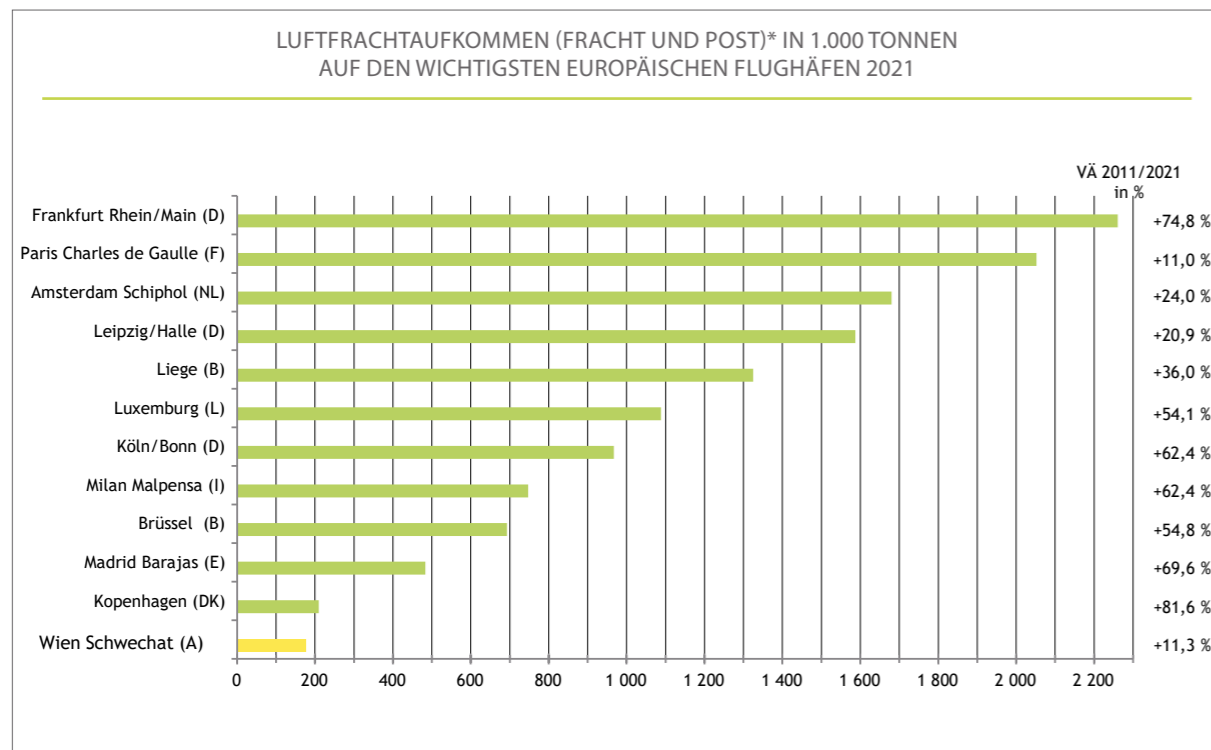


**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT  
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R\*-KAPITELN 2021**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	140	498	637
Andere Nahrungs- und Futtermittel	339	248	587
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölzeugnisse	6	3	9
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	19	170	189
Steine, Erden und Baustoffe		1	2
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	1 405	3 210	4 614
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	57 480	106 305	163 785

\* = 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 2021 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,26 Mio. Tonnen und Paris Charles de Gaulle mit 2,05 Mio. Tonnen und Amsterdam Schipol mit 1,68 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



\* Empfang, Versand und Transit

Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2011 und 2021 zeigt, dass es bei den europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 11,3% in den vergangenen zehn Jahren.

### 5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau<sup>5</sup> spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 3,9 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 3,8 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2020 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 9,1% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

**GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2021**

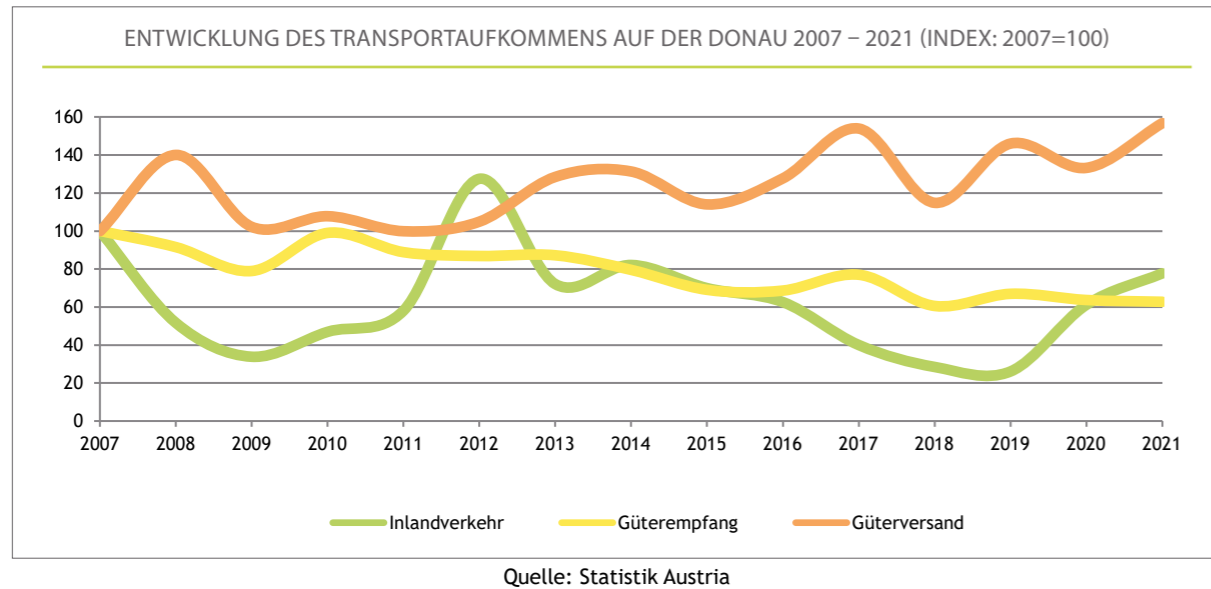
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im Inland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	756	23,7	44	56,3
Empfang	3 931	11,4	734	12,9
Versand	2 425	23,6	338	26,6
Transit*	1 159	1,9	389	1,9
Gesamt	8 271	14,8	1 506	14,4

\* Werte hochgewichtet

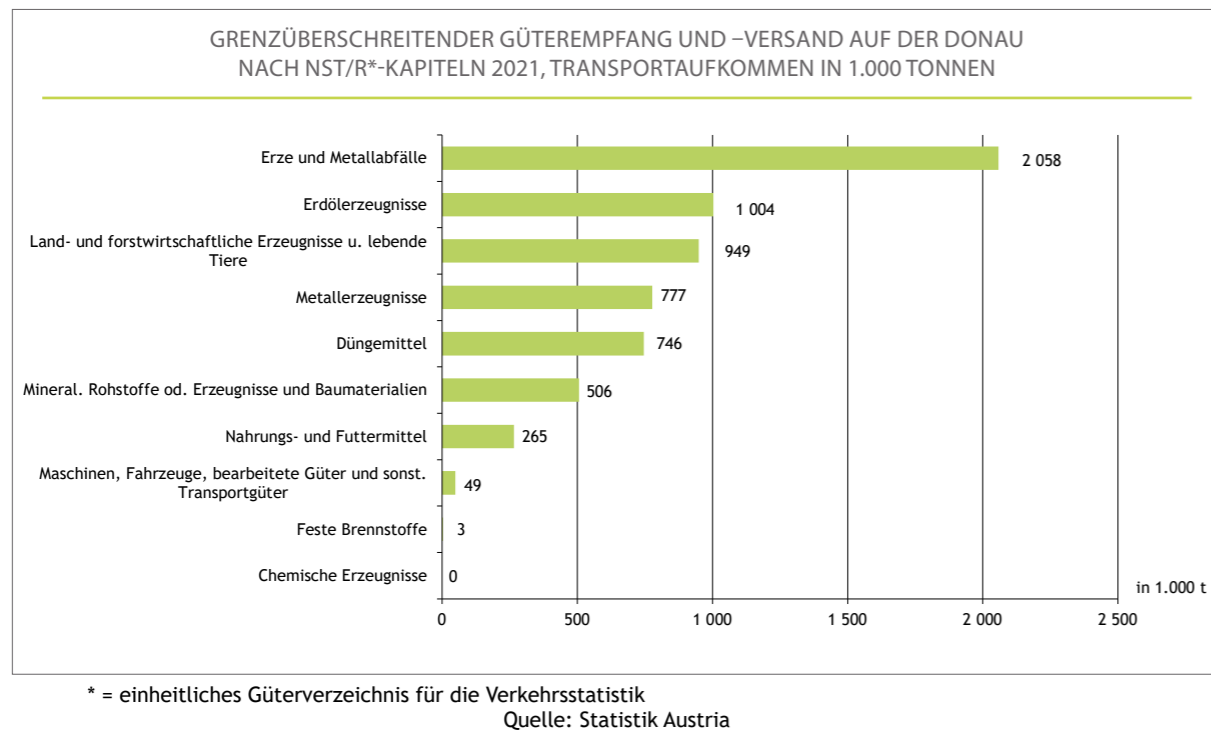
\*\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer  
Quelle: Statistik Austria

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2020 steigt der Inlandverkehr um 27,1%, der Gütereingang sinkt um 1,5% und der Güterversand steigt um 17,7%.

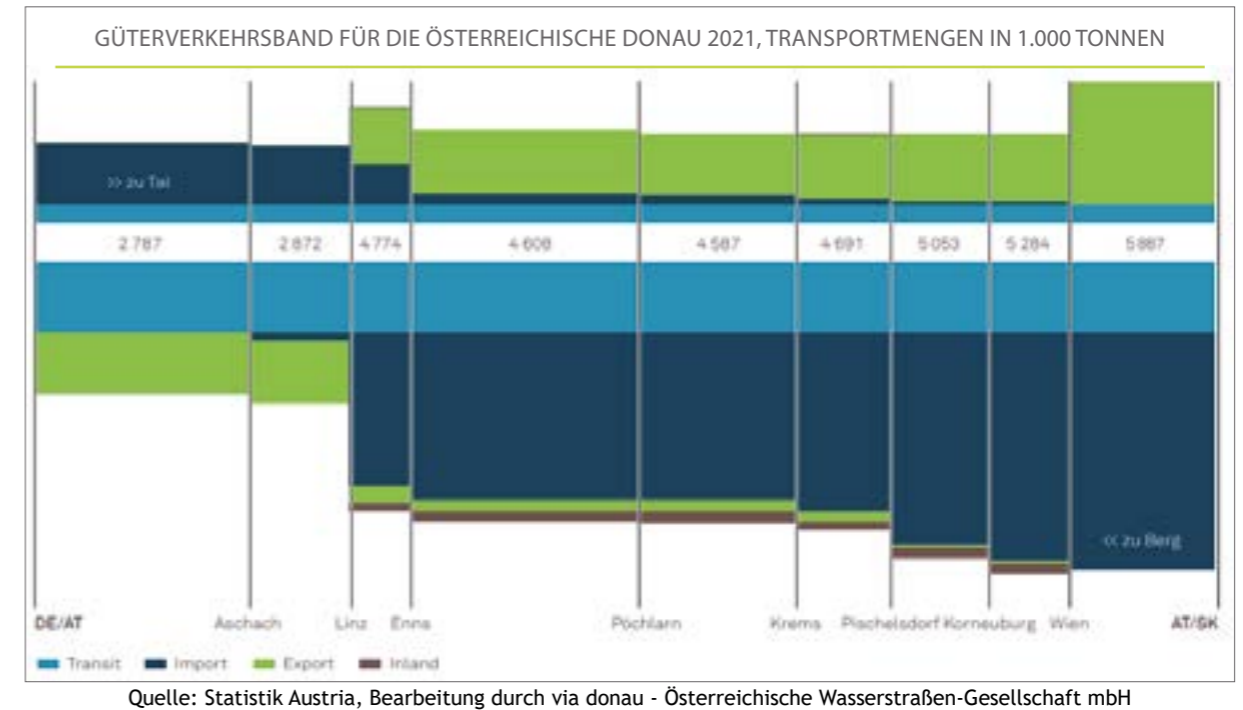
<sup>5</sup> Methodische Anmerkung: Der Transitverkehr wird seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse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



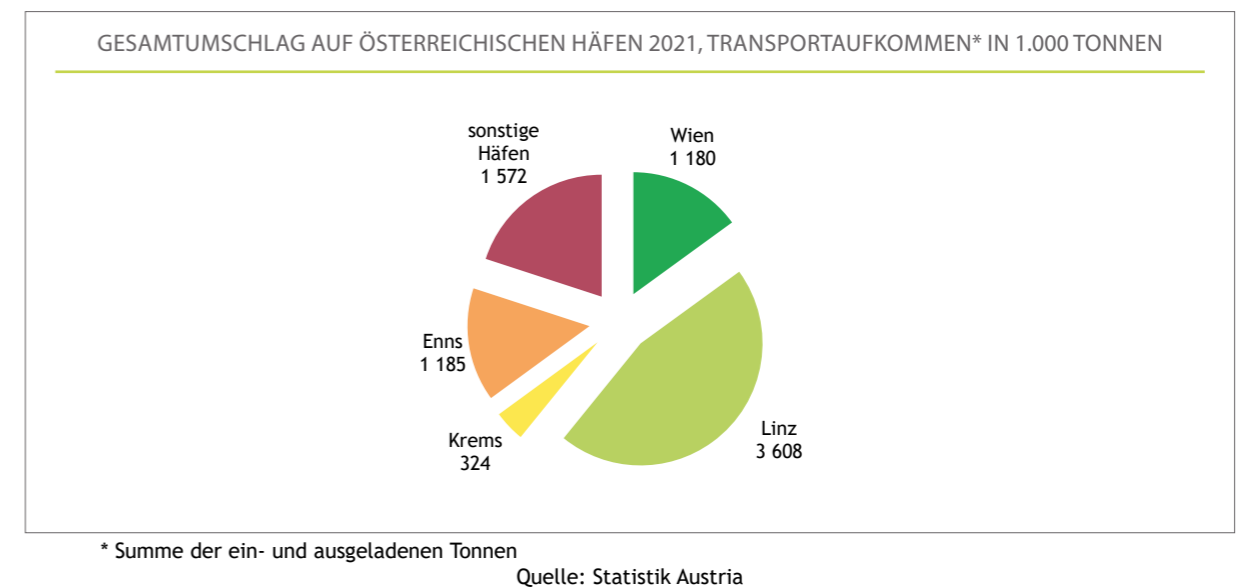
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Gütereingang und Gütersend im Jahr 2021 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 2,1 Mio. Tonnen bzw. 32,4% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ werden insgesamt 1,0 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



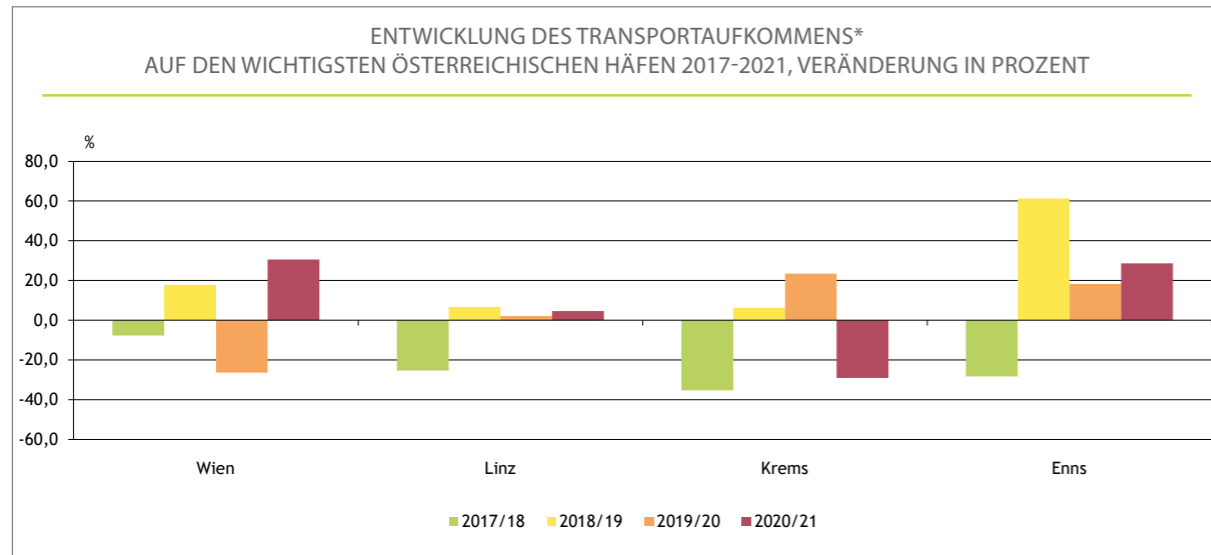
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtete stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2021 werden im Transitverkehr fast 4-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2021 ist Linz mit 3,6 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 45,9% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,2 Mio. Tonnen einen Anteil von 15,0% auf.



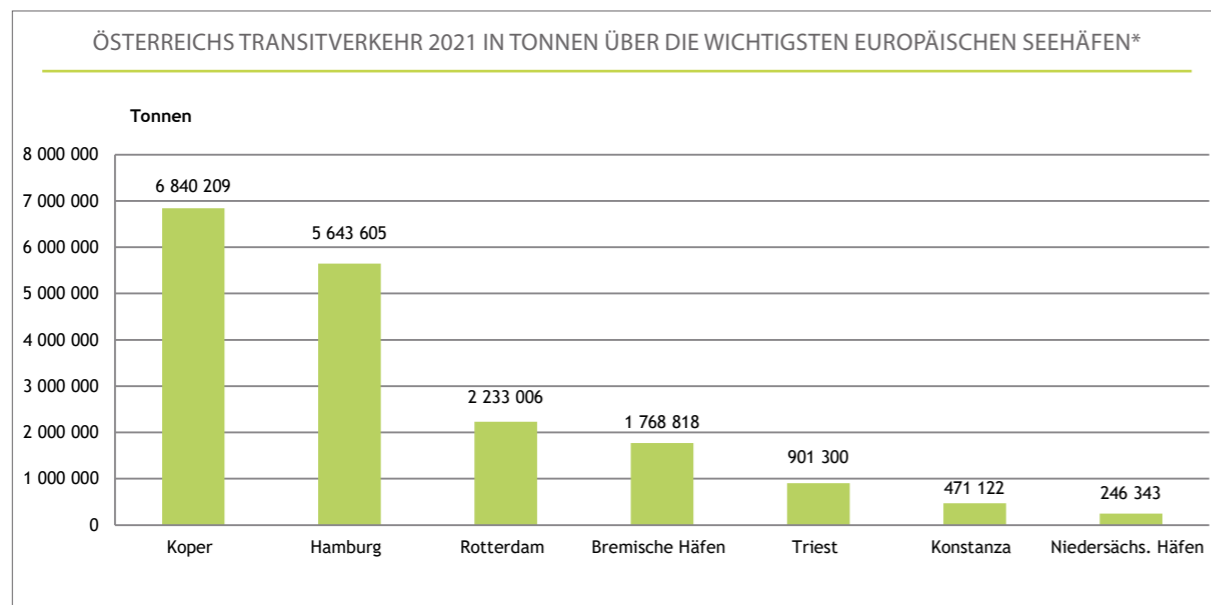
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2017 bis 2021 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Die größte Zunahme im Transportaufkommen von 2020 auf 2021 verzeichnet der Hafen Wien mit einem Plus von 30,6%.



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

### 5.6. Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

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



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

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den acht wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 18,1 Mio. Tonnen im Jahr 2021. Der Hafen Koper ist mit 6,8 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 5,6 Mio. an Umschlagsvolumen.

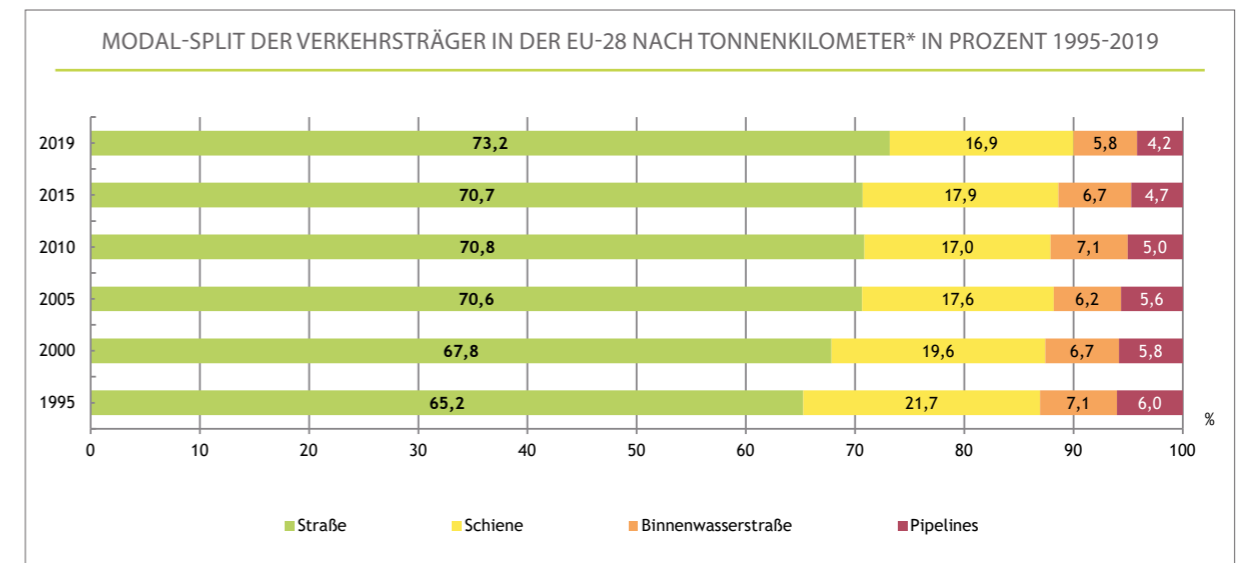
In Hamburg und Koper werden 2021 die meisten Container im österreichischen Transitverkehr verschifft. In Hamburg bedeutet das im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme 6,5% und in Koper von 3,1% an umgeschlagenen Zwanzig-Fuß-Standardcontainern.

Hafen	Export- und Import in TEU	VÄ 2021/2020 in %
1. Hamburg	320 776	6,5%
2. Koper	232 000	3,1%
3. Bremische Häfen	142 747	18,5%
4. Rotterdam	74 078	13,0%
5. Triest	51 000	20,7%

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

### 5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

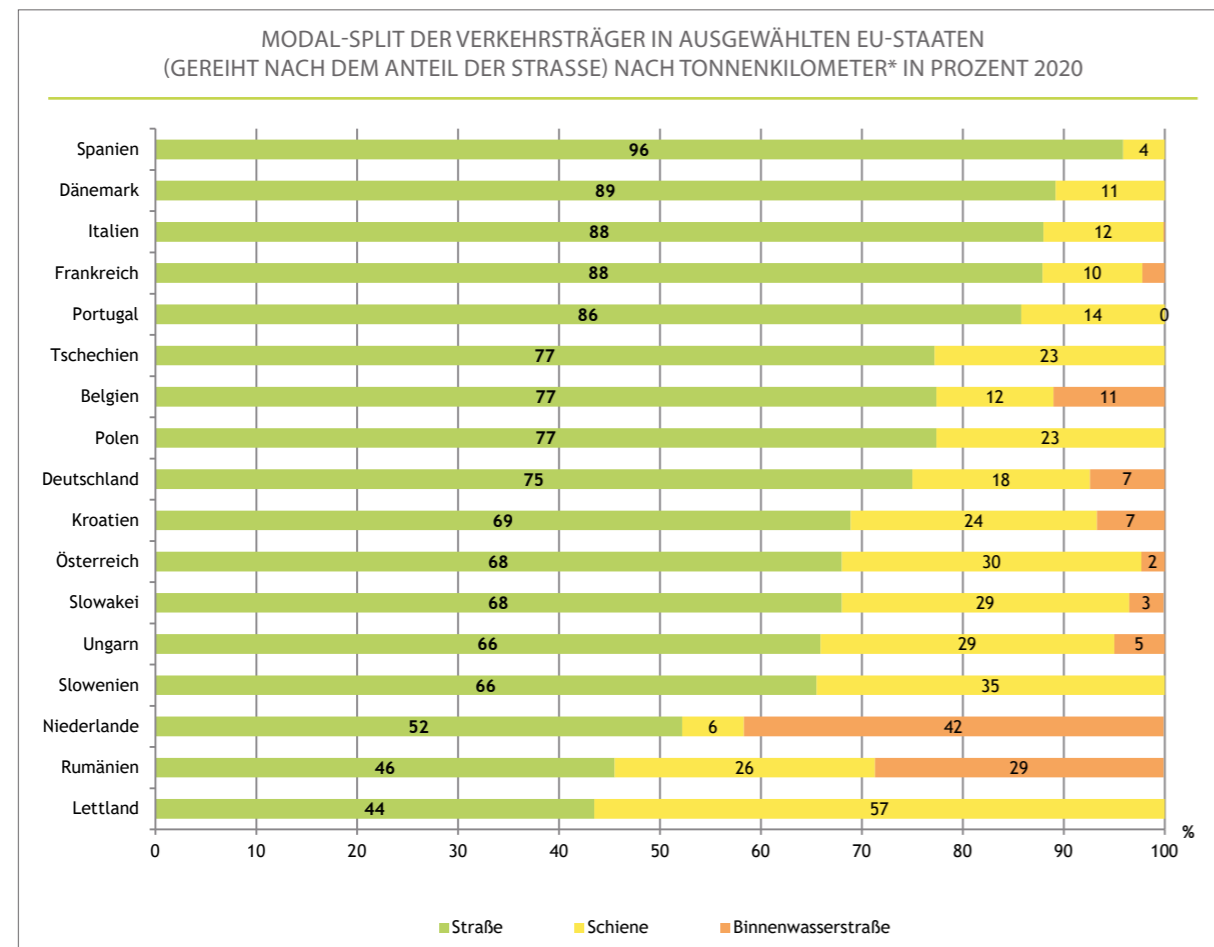
Im Jahr 2019 werden 73,2% der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen sowie der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum leicht zurück.



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

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Italien, Frankreich und Portugal die Straße im Jahr 2020 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 68%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 57%, 29% bzw. 35% der Transportleistung). In Österreich, Rumänien, Ungarn und Tschechien wird mehr als ein Fünftel der Transportleistung durch die Schiene abgedeckt.

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 42% bzw. 29% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



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

## VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

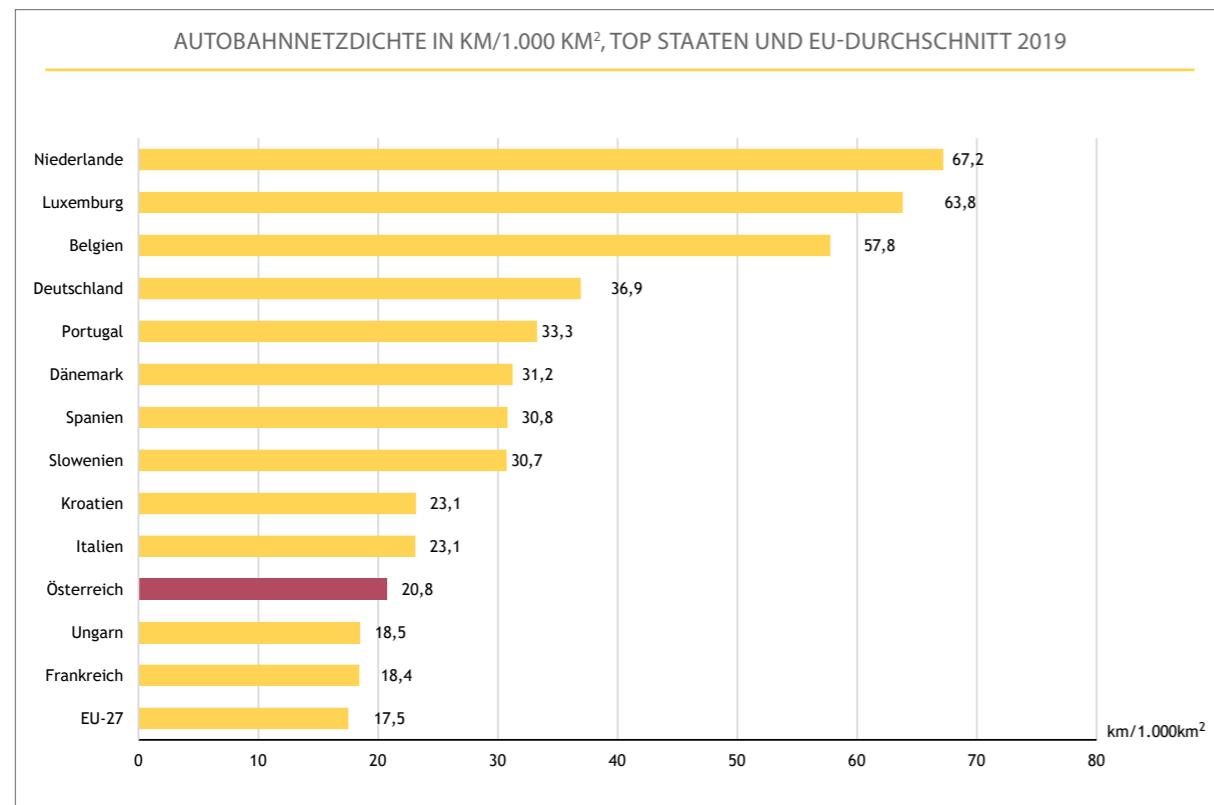
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHRSSUNFALLBILANZ

## 6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

### 6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2022 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.258 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2019 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (67,2 km pro 1000 km<sup>2</sup>) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 63,8 km bzw. 57,8 km pro 1.000 km<sup>2</sup>. Österreich verfügt 2019 über eine Autobahnnetzdicke von 20,8 km pro 1.000 km<sup>2</sup> und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,5 km pro 1.000 km<sup>2</sup>.



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

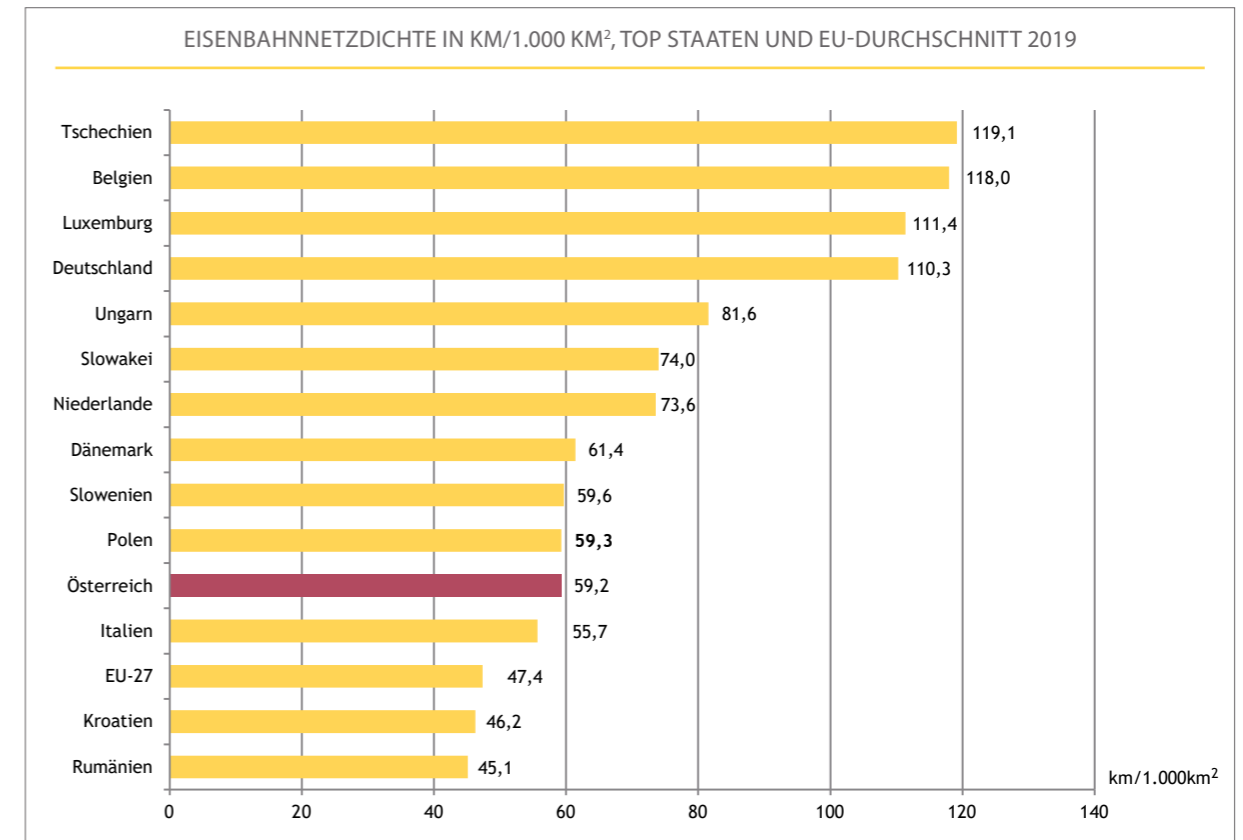
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.724 km im Jahr 2021, davon verlaufen 3.474 km eingleisig und 2.250 km zweigleisig. Mehr als 70% (4.061 km) des gesamten Schienenverkehrsnetzes sind elektrifiziert.

Streckenlängen in km nach Gleisart/Spurweite	2021
Gesamtlänge	5 724
eingleisig	3 474
zweigleisig	2 250
Normalspur (1.435mm)	5 344
Schmalspur	380
elektrifiziert	4 061
nicht elektrifiziert	1 663

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2019 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,1 km pro 1.000 km<sup>2</sup>) und Belgien (118,0 km pro 1.000 km<sup>2</sup>). Der EU-Durchschnitt liegt bei 47,4 km pro 1.000 km<sup>2</sup>. Österreich weist 2019 eine Eisenbahndichte von 59,2 km pro 1.000 km<sup>2</sup> auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



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

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

### 6.2. MAUT

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

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

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

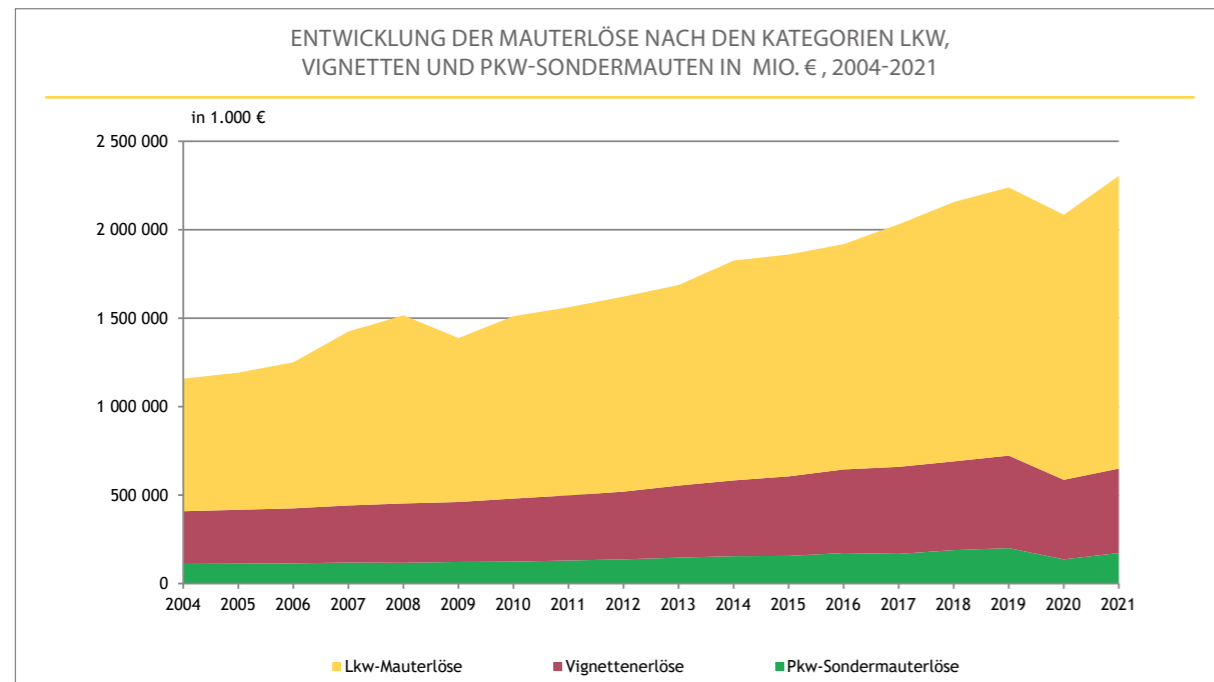
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2021 in Österreich auf rd. € 2.304,3 Mio. Davon entfallen € 1.654,6 Mio. (entspricht 71,8%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 649,7 Mio. (davon € 476,6 Mio. Vignetten und 173,1 Mio. Streckenmauterlöse).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2021 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 237,5 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 51,6% aus. Circa 8,4 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (31,3%). Zwischen 2011 und 2021 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 37,1%, die Lkw-Frequenz um 41,1% (beides ohne Felbertauernstraße). Im Vergleich zum Jahr 2020 erhöht sich die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 9,5% und die Lkw-Mauteinnahmen steigen um 8,8%.

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	23 922	31 301	7 149	1 516
A 9 Bosrucktunnel	24 636	13 810	4 891	1 603
A 10 Tauernautobahn	55 698	51 027	7 214	1 372
A 11 Karawankenautobahn	10 009	10 097	1 615	622
A 13 Brenner Autobahn	48 863	122 645	14 131	2 633
S 16 Arlberg Straßentunnel	12 607	8 616	1 989	536
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1 091	129
Gesamt	175 736	237 496	38 080	8 410

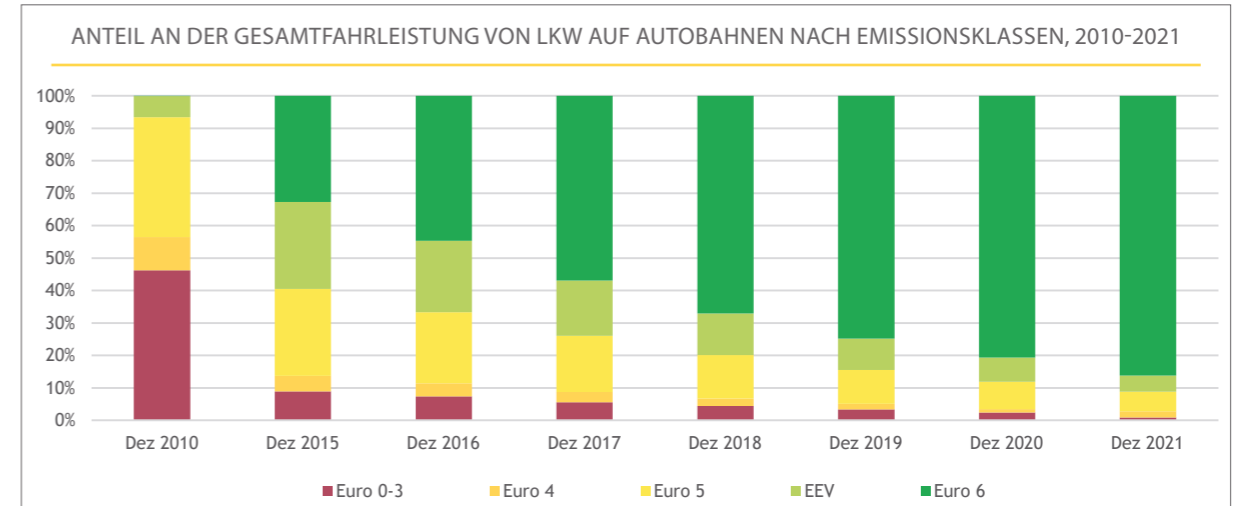
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2021, ausgenommen das Jahr 2009 und 2020, einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar, ausgenommen ist hier auch wieder das Jahr 2020. Die Pkw-Sondermauterlöse gehen 2017 das erste Mal seit 2004 leicht zurück. Im Jahresvergleich 2020/2021 kommt es zu einer Erhöhung von 26,2%. Die Lkw-Mauterlöse steigen zwischen 2020 und 2021 um 10,4%.



Quelle: ASFINAG

Die folgende Grafik bietet einen Überblick über die Anteile der Gesamtfahrleistung von Lkw und weiteren Fahrzeugen über 3,5t nach Euro-Emissionsklassen. Dabei sind Euro 0-3 Fahrzeuge die ältesten und Euro 6 Fahrzeuge die modernsten. Aus der Grafik ist deutlich ersichtlich, dass der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge stark zunimmt und bereits über drei Viertel der Fahrleistung Ende 2021 ausmachen: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.



Quelle: ASFINAG

### 6.3. FAHRZEUGBESTAND

#### 6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2021 sind 7,2 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 873.221 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 54.646, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 19.827 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.136 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 71,2% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,6% oder 909.542 Fahrzeugen.

	2021	Anteil in %
Einspurige Kfz	909 542	12,6
Pkw/Kombi	5 133 836	71,2
Lkw	548 033	7,6
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	493 387	6,8
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	54 646	0,8
Zugmaschinen	511 106	7,1
davon: Sattelzugfahrzeuge	19 827	0,3
Omnibusse	10 136	0,1
Sonstige Kfz*	102 317	1,4
<b>Kraftfahrzeuge</b>	<b>7 214 970</b>	<b>100,0</b>
Anhänger	873 221	

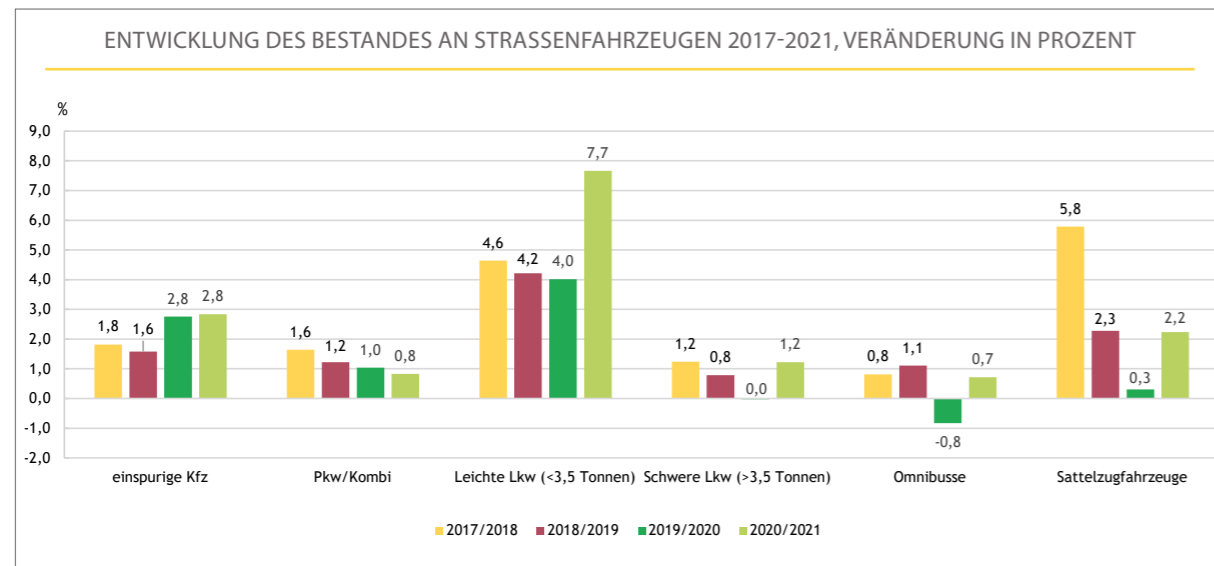
\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz  
Quelle: Statistik Austria

	älter als 20 Jahre	zw. 15 und 20 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
Pkw/Kombi	432 914	589 321	1 160 726	1 494 266	1 456 609
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	23 445	35 377	83 039	136 283	215 243
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 192	5 331	10 307	15 361	19 455
Sattelzugfahrzeuge	336	823	1 688	5 801	11 179
Omnibusse	295	461	1 228	3 126	5 026

Quelle: Statistik Austria

Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2021 bis zu 5 Jahre alt. Bei den Pkw ist der Anteil der Fahrzeuge, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind, höher als der Anteil der bis zu 5 Jahre alten Pkws. Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 56,4% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2017 bis 2021 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 0,8% an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2021 um 7,7% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) um 1,2%. Die Anzahl der bestehenden Omnibusse steigt um 0,7%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2015 Zunahmen, im Vergleich zum Vorjahr nimmt der Bestand um 2,2% zu.



Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2021 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 93,9% der leichten Lkw und 99,6% der schweren Lkw fahren mit Dieselmotoren. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2021 bei den Pkw zugunsten der Elektrofahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 96,8% um Dieselfahrzeuge, 1,7% sind Elektrofahrzeuge und 1,4% werden mit Gas betrieben.

Fahrzeugart	Diesel	Benzin	Hybrid	Elektro	Wasserstoff	Gas	Sonstige	Gesamt
Omnibusse	95,0	0,0	1,8	1,7	0,01	1,4	0,00	100,0
Leichte Lkw (<3,5 Tonnen)	93,9	4,8	0,1	1,1	0,00	0,2	0,00	100,0
Schwere Lkw (>3,5 Tonnen)	99,6	0,1	0,01	0,1	0,00	0,2	0,00	100,0
Sattelzugfahrzeuge	99,7	0,02	0,00	0,02	0,00	0,3	0,00	100,0
Pkw + Kombi	52,9	42,7	2,7	1,5	0,00	0,1	0,10	100,0

Quelle: Statistik Austria

### Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2021 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 260.458 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 5,5% mehr als im vergangenen Jahr. 20,2% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,6% größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe 72,0%.

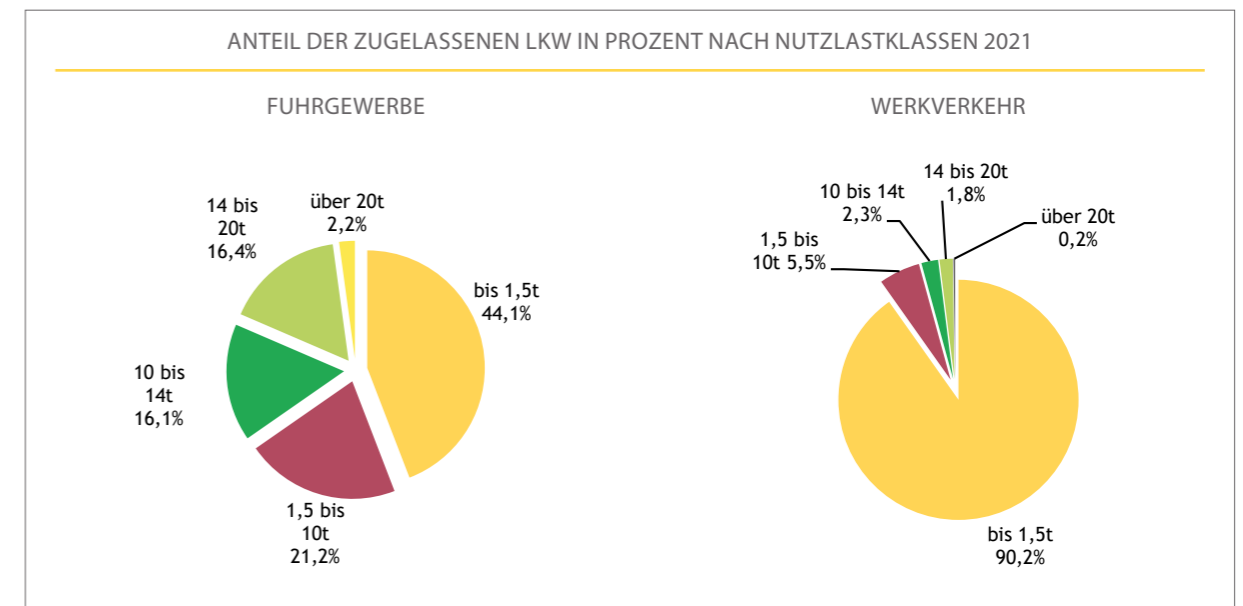
Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den schweren Lkw zu einer leichten Bestandszunahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 1,5% und im Werkverkehr um 4,5%.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	37 932	4,1	202 699	6,1	240 631	5,8
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	16 778	9,0	183 693	6,8	200 471	7,0
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	21 154	0,6	19 006	0,3	40 160	0,5
Sattelzugfahrzeug	14 753	1,5	5 074	4,5	19 827	2,2
Gesamt	52 685	3,4	207 773	6,1	260 458	5,5

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2021 auf insgesamt 548.033 Fahrzeuge, von denen 240.631 gewerblich genutzt werden<sup>6</sup>. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 44,7%, auf den Handel 39,5% und auf das Fuhrgewerbe 15,8%. 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 90,2% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 44,1% zu.



Quelle: Statistik Austria

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

Zwischen 2020 und 2021 erhöht sich die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr. Lkw zwischen 1,5 und 10 Tonnen werden im Fuhrgewerbe und Werkverkehr weniger eingesetzt als im Vorjahr. Eine leichte Erhöhung ist bei Lkw mit einer Nutzlast zwischen 10 und 14 Tonnen im Werkverkehr zu beobachten. Die Anzahl schwerer Lkw über 20 Tonnen erhöht sich sowohl im Fuhrgewerbe (+15,2%) als auch im Werkverkehr (+8,7%).

**Anhänger**

Im Jahr 2021 werden 39.811 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 5,0% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 77,5%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 0,4%. Bei den schweren Anhängern (über 15 Tonnen) kommt es zu einer Erhöhung um 0,9%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 6,4%. Im Vergleich zum Vorjahr ist beim Gesamtbestand eine leichte Steigerung von 0,3% zu verzeichnen.

**6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND**

2021 gibt es 1.238 Lokomotiven und 725 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 71% der Lokomotiven und 73% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 2.334 Personenwagen stehen 17.510 Güterwagen gegenüber.

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	876	350	12	1 238
Triebwagen	528	197	-	725
Personenwagen				2 334
Güterwagen				17 510
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				3 919

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

**6.3.3. BESTAND DONAUFLOTTE**

Die österreichische Donauflotte umfasst insgesamt 288 Fahrzeuge. Die meisten Fahrzeuge entfallen in die Kategorie Güterkähne und -leichter (141 Fahrzeuge), gefolgt von Arbeitsfahrzeugen (45) und Passagierschiffen (32).

Fahrzeugtyp	Anzahl
Güterkähne und -leichter	141
Arbeitsfahrzeuge	45
Passagierschiffe	32
Schubschiffe	29
Gütermotorschiffe	14
Tankkähne & -leichter	11
Sonstige Fahrzeuge	9
Tankmotorschiffe und Bunkerboote	7
<b>Gesamt</b>	<b>288</b>

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 2021 mit 73,2% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 12,3% bzw. 8,6%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 4,4%.

Kategorie	Anzahl
Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	833
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	569
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	4
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	235
Ultraleichtflugzeuge	90
Motorsegler	165
Motorluftfahrzeuge des Bundes	20
<b>Gesamt</b>	<b>1 916</b>

Quelle: Statistik Austria

**6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN**

Im Jahr 2021 werden 371.252 Kraftfahrzeuge (davon: 62.561 Lkw, 11.623 Zugmaschinen und 887 Omnibusse) und 37.900 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 5,1% mehr Kfz bzw. um 13,9% mehr Anhänger als im Jahr 2020. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von leichten Lkw mit einem Plus von 60,9%.

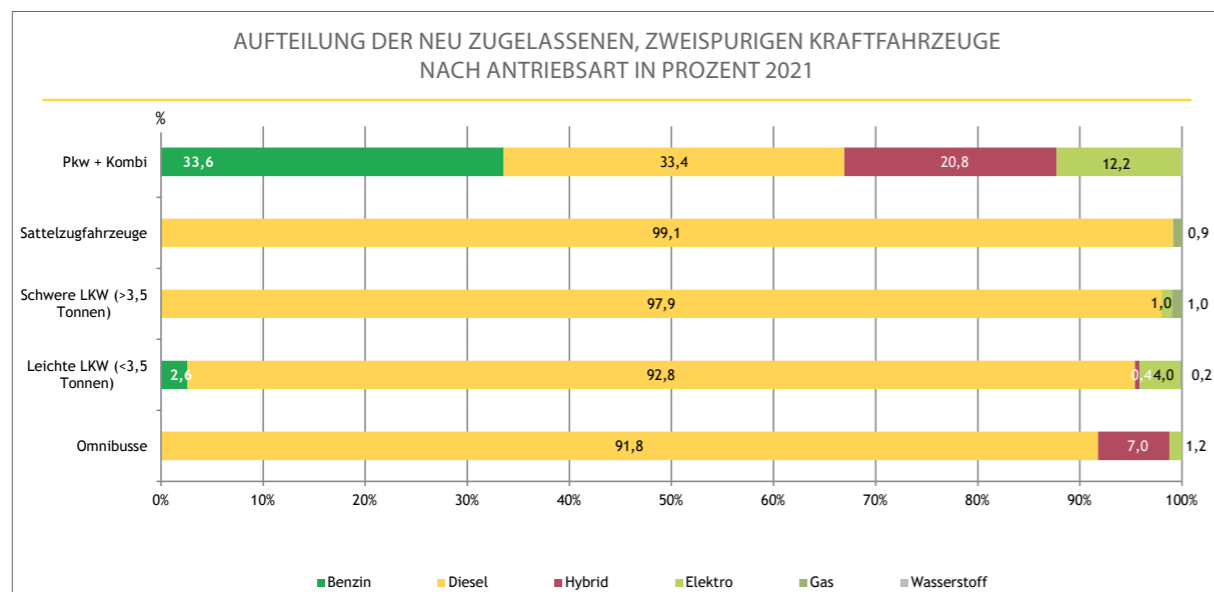
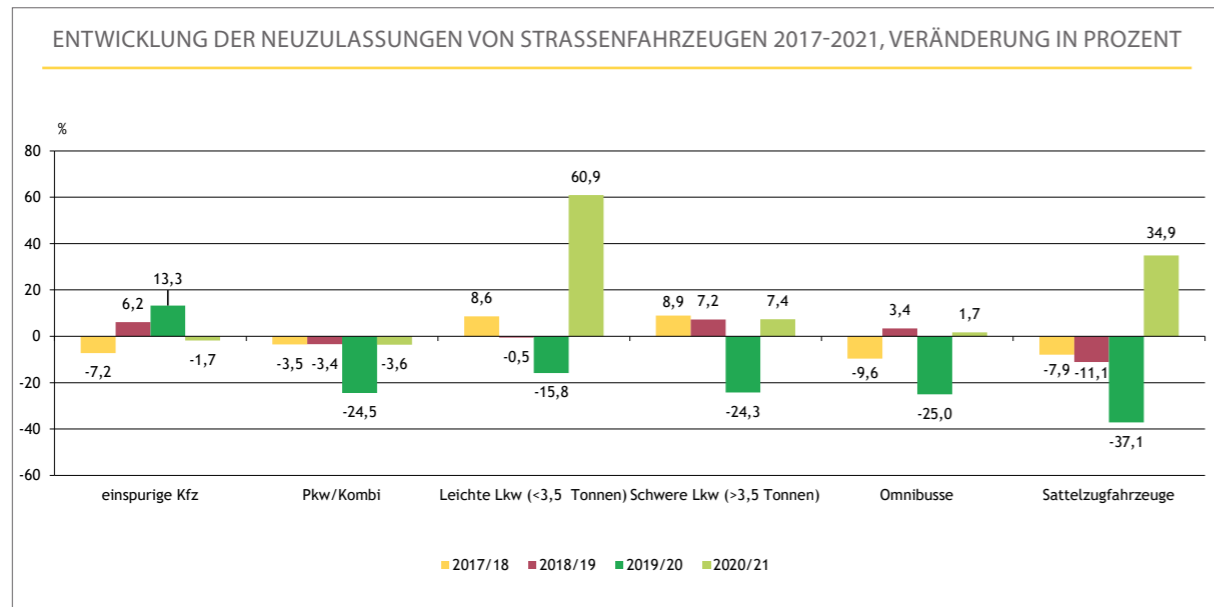
Im Zeitraum 2020/2021 kommt es bei fast allen in Grafik 61 angeführten Fahrzeugarten zu einer Zunahme der Neuzulassungen, die größte findet bei den leichten Lkw mit einem Plus von 60,9% statt. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind die einspurigen Fahrzeuge und Pkw/Kombis. Die geringste Erhöhung findet bei den Omnibussen mit 1,7% statt, die Neuzulassungen von Pkw/Kombis sinken um 3,6%.



ANZAHL DER NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN 2020 UND 2021

	2020	2021
einspurige Kfz	48 615	47 765
Pkw/Kombi	248 740	239 803
Lkw	40 042	62 561
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	36 545	58 806
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3 497	3 755
Zugmaschinen	8 776	11 623
davon: Sattelzugfahrzeuge	2 179	2 939
Omnibusse	872	887
sonstige Kfz*	6 134	8 613
Gesamt	353 179	371 252
Anhänger	33 277	37 900

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

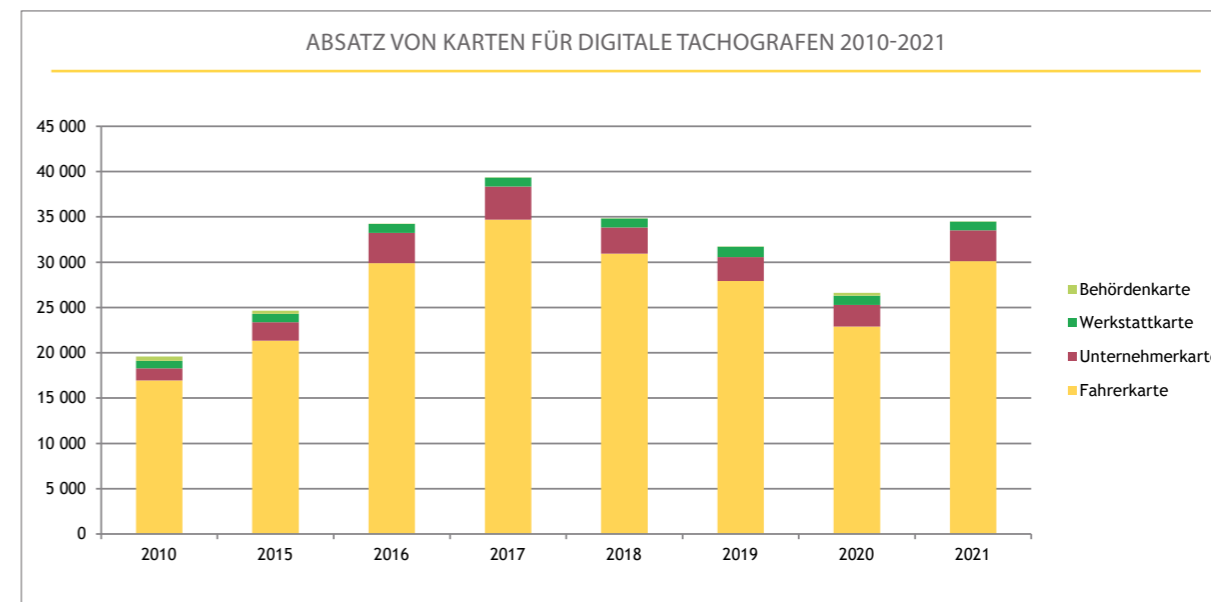


33,6% der 2021 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb, 33,4% Dieselantrieb, 20,8% Hybridantrieb und bei 12,2% handelt es sich um Elektro-Pkws. Im Jahr 2021 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,1%), die verbleibenden 0,9% fahren mit Gas. Bei schweren Lkw handelt es sich bei 97,9% um Dieselfahrzeuge und bei leichten Lkw 92,8%. Bei Letzteren verfügen 4,0% über einen Elektroantrieb. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 91,8% und 7,0% 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 2021 werden um 29,6% mehr Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte Anstieg zeigt sich mit 7.234 Stück absolut bei Fahrerkarten. Weiters steigen die Unternehmerkarten um 986 Stück an. Bei den anderen Karten kommt es zu einem Absatzzrückgang, die größte prozentuelle Abnahme findet bei den Behördenkarten mit 99,4% statt (bzw. 314 Karten weniger).



### 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

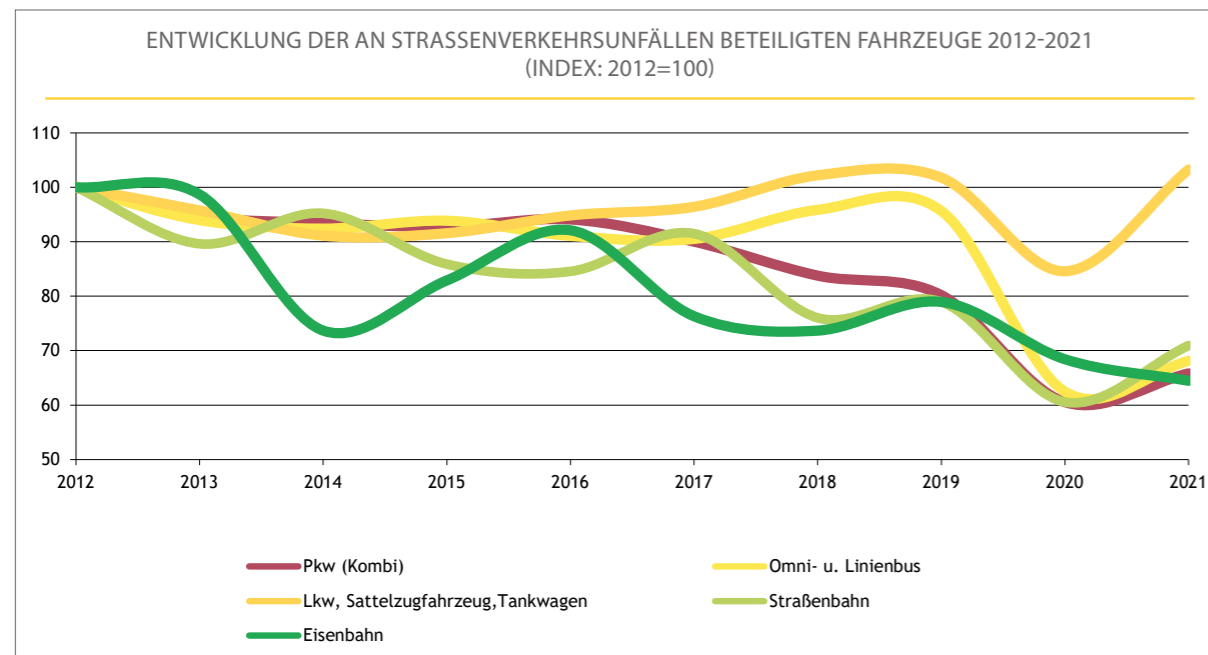
Im Jahr 2021 sind 30.397 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 19.111 Personen verunglücken. 161 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 4.046 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.262 Verunglückte, darunter 19 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	30 397	19 111	161
Omni- u. Linienbus	612	602	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	4 046	1 262	19
Straßenbahn	266	160	0
Eisenbahn	49	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)

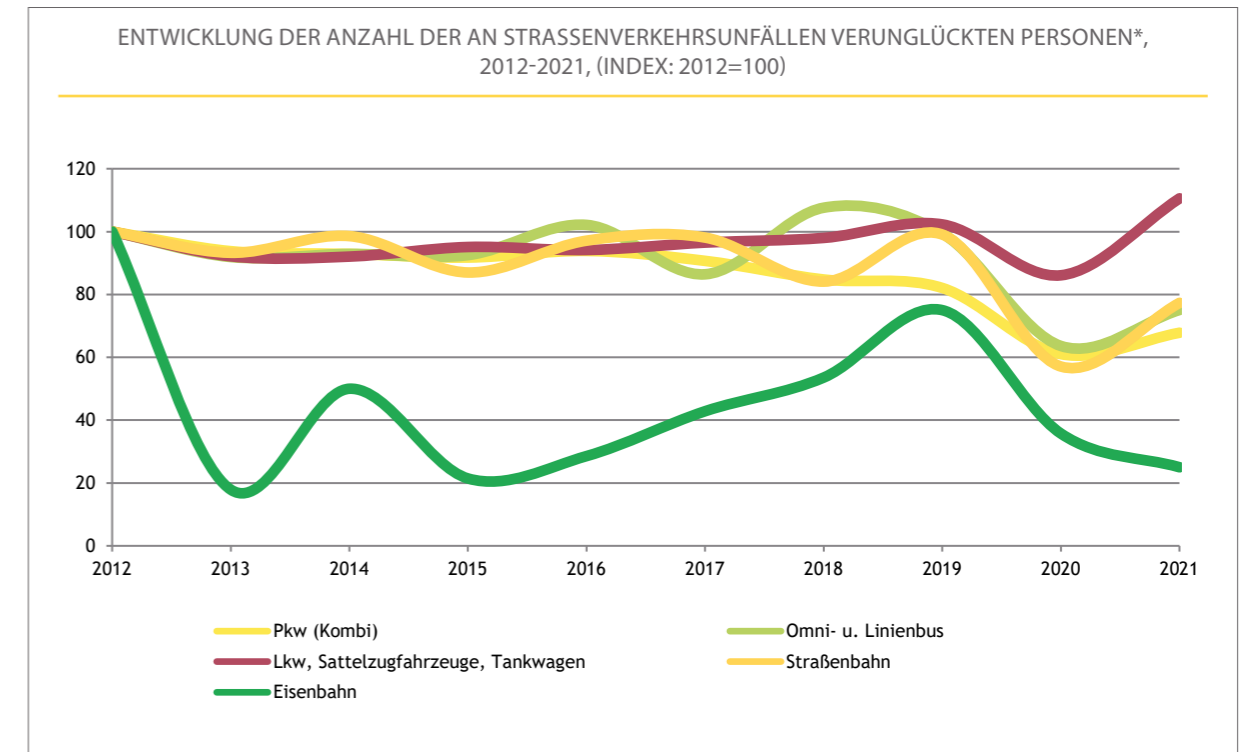
Quelle: Statistik Austria

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



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2021 liegen die Verunglücktenzahlen bei fast allen beteiligten Fahrzeugen (ausgenommen Lkw, Sattelzugfahrzeuge und Tankwagen) unter den Ausgangswerten des Jahres 2012.



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

Quelle: Statistik Austria

### 6.6.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

Im Jahr 2021 kommt es insgesamt zu 1.354 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.819 Personen und 52 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 361 Unfällen mit 553 Verunglückten, davon 10 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 26,7%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 30,4%.

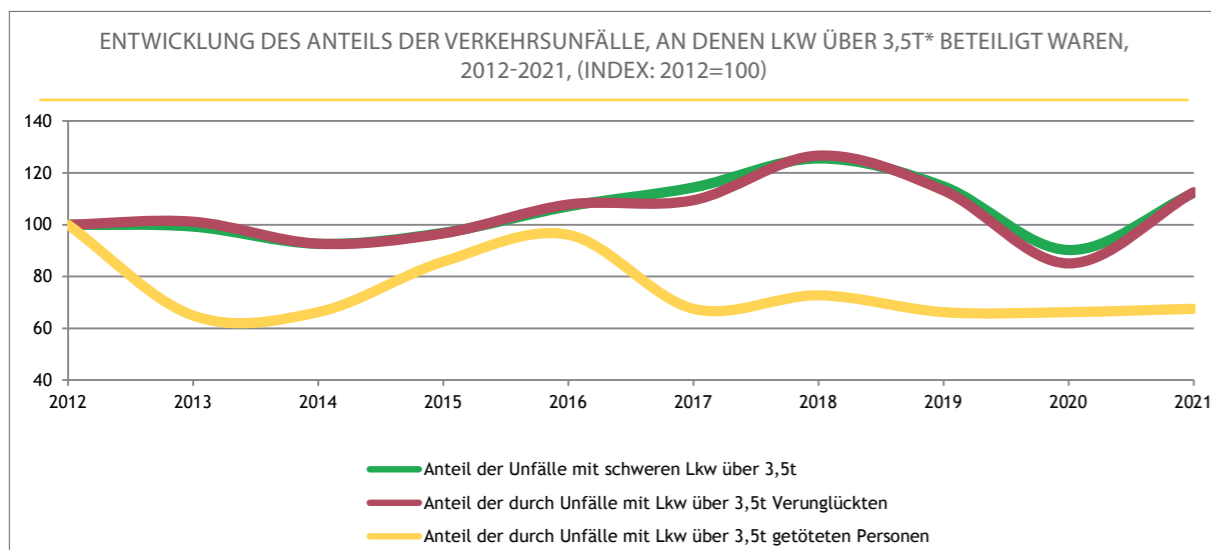
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1 354	361	26,7
Verunglückte	1 819	553	30,4
davon Tote	52	10	19,2

\* 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 2021 bei 4,1% und der Anteil bei Unfällen mit schweren Lkw Verunglückten bei 4,4%. Der Anteil dabei getöteter Personen liegt bei 14,4%. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhen sich die Anteile der Unfälle sowie die Verunglückten bei Unfällen mit Beteiligung von schweren Lkw. Der Anteil dabei getöteter Personen geht im Vergleich zum Vorjahr zurück.



\* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen  
Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2021 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark am höchsten und in Wien und Burgenland am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Vorarlberg auf dem Wert von 53,8% und im Burgenland auf 37,5%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Niederösterreich mit 9,8% am geringsten.

VERKEHRСУNFÄLLE MIT BETEILIGUNG VON SCHWEREN LKW (ÜBER 3,5T\*) NACH BUNDESLÄNDERN 2021, ANTEILE IN PROZENT

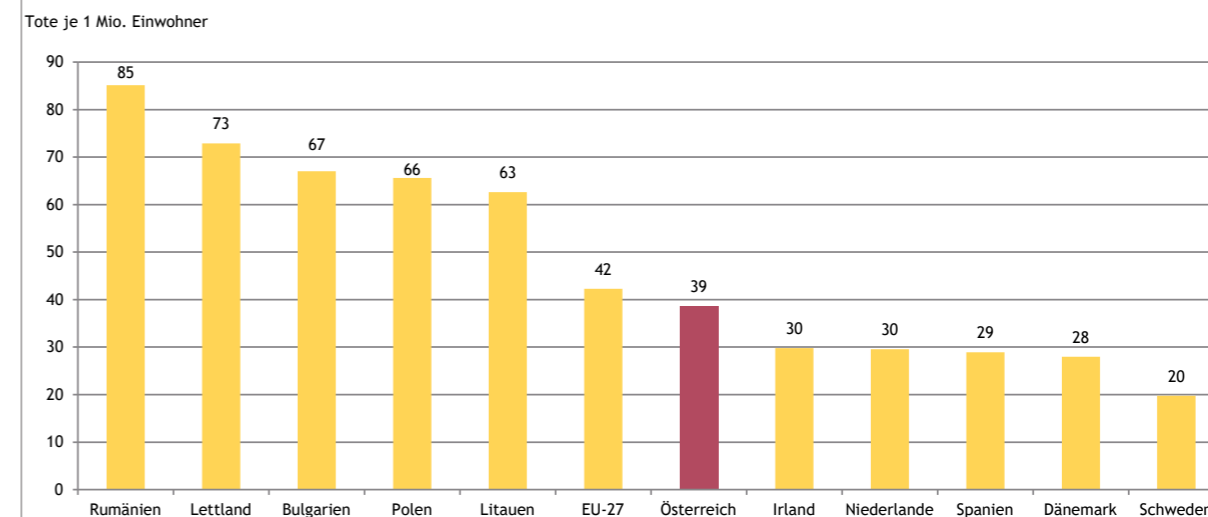
Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	2,9	- 0,7	37,5	20,8
Kärnten	3,6	0,4	10,5	- 3,8
Niederösterreich	4,4	0,6	9,8	- 2,4
Oberösterreich	5,7	0,5	10,9	- 10,0
Salzburg	4,0	0,9	16,7	9,5
Steiermark	4,2	0,3	14,0	- 5,2
Tirol	3,5	0,5	17,2	9,5
Vorarlberg	3,3	1,0	53,8	41,3
Wien	3,1	0,9	18,8	2,1
Österreich	4,1	0,6	14,4	- 0,5

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

### 6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

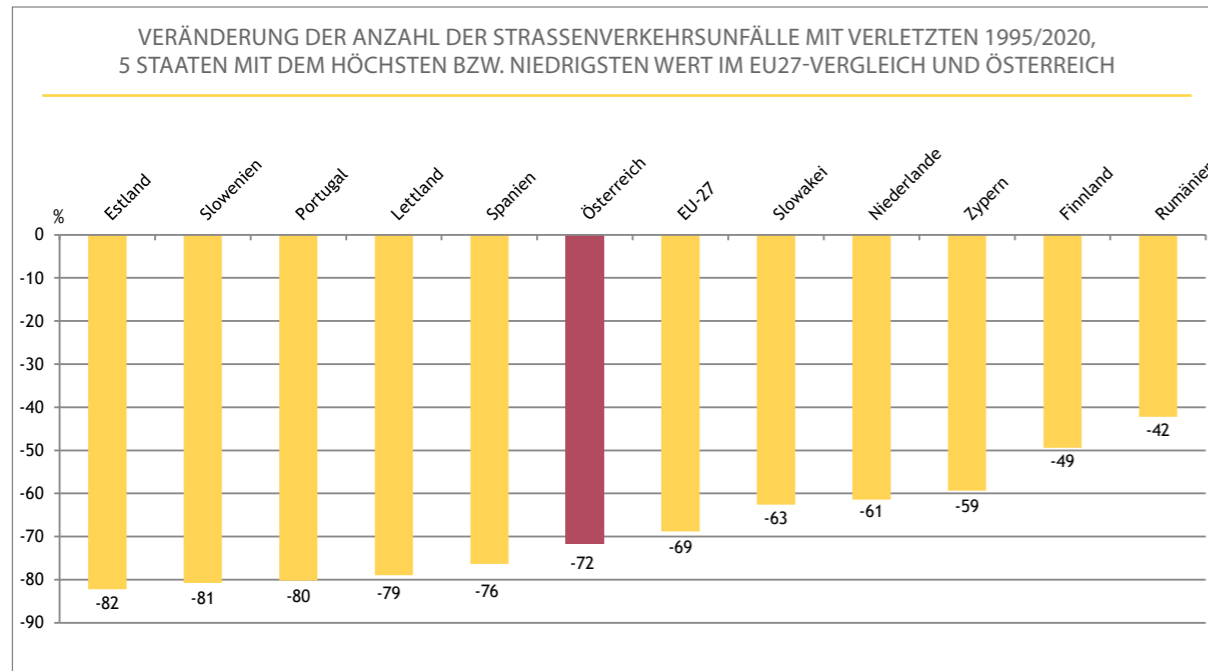
Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2020 in den Ländern Rumänien, Lettland, Bulgarien, Polen und Litauen die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Dänemark, Spanien, Niederlanden und Irland. Österreich liegt unter dem EU-27 Durchschnitt und damit im oberen Mittelfeld.

ANZAHL DER TOTEN IM STRASSENVERKEHR JE 1 MIO. EINWOHNER/INNEN 2020, 5 STAATEN MIT DEM HÖCHSTEN BZW. NIEDRIGSTEN WERT IM EU27-VERGLEICH UND ÖSTERREICH



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2020 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Slowenien, Portugal, Lettland und Spanien. Österreich liegt mit einem Rückgang von 72% über dem EU-27 Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU-27 Durchschnitt liegen außerdem Slowakei, Niederlande, Zypern, Finnland und Rumänien.



Berechnungen: WKO Statistik

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

## BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

72 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

73 BILANZ

73 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

74 ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

76 KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

77 KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

79 PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

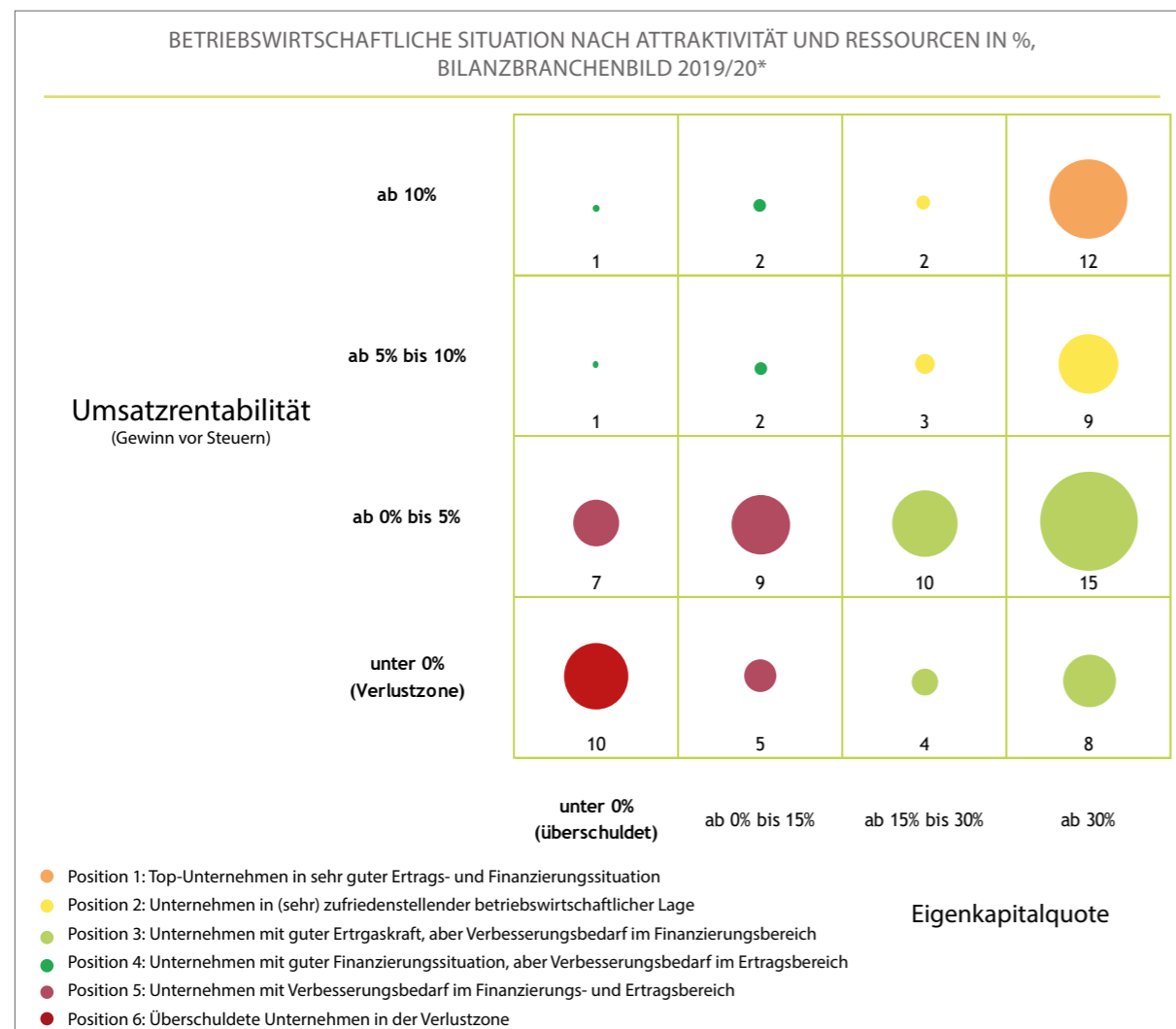
## 7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

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

### 7.1. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 12% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 10% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 10% 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 ist im Langzeitvergleich (2015/16 bis 2019/20) stabil. Der Anteil der Top-Betriebe (mit einer Eigenkapitalquote von über 30% und Gewinnen von über 10%) liegt bei 12%. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Eigenkapitalquote zumindest 30% betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit eines Unternehmens. Der Anteil der überschuldeten Betriebe in der Verlustzone sank von 12% auf 10%.



\* 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 2019/20

Anlagevermögen	67,3	Eigenkapital	39,4
		Sozialkapital	2,9
Umlaufvermögen	31,8	Fremdkapital	57,2
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,9	Passive Rechnungsabgrenzung	0,5
Gesamtvermögen	100,0	Gesamtkapital	100,0

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

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2019/20 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus. Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 31,2% ebenfalls. Mit Bankverbindlichkeiten von 32,7% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen mehr als die ergebnisstarken Betriebe durch Bankkredite.

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

- Mit zunehmender Betriebsgröße steigt die Anlagenintensität und der Anteil des Umlaufvermögens sinkt.
- Die Kleinst- und Kleinbetriebe weisen die niedrigste Anlagenintensität und den höchsten Anteil des Umlaufvermögens auf.
- Das Anlagevermögen ist bei den Mittelbetrieben am höchsten.
- Der Anteil der liquiden Mittel und insbesondere der Kundenforderungen ist bei den Kleinstbetrieben vergleichsweise hoch.
- Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Die Kleinstbetriebe erreichen den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% im Durchschnitt nicht.
- Der Anteil des Sozialkapitals steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Die finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Mit einem Anteil von 39,4% des Gesamtkapitals nehmen die Kleinstbetriebe das meiste kurzfristige Fremdkapital in Anspruch

### 7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Im Gesamtdurchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Verkehrsunternehmen einen Betriebserfolg in der Höhe von 4,4% der Betriebsleistung. Die ergebnisstarken Unternehmen erreichten durchschnittlich einen Betriebserfolg von 16,1% der Betriebsleistung. Demgegenüber gelang es dem Durchschnitt der ergebnisschwachen Unternehmen nicht, alle Kosten zu decken, sie mussten einen negativen Betriebserfolg von -4,0% hinnehmen.

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2019/20

Materialaufwand	45,42	Umsatzerlöse	100,07
Personalkosten	23,82	Bestandsveränderungen	0,16
Sonstige Aufwendungen	30,33	Sonstige Erlöse	4,00
Finanzierungskosten	0,87	Finanzerträge	0,43
Gewinn	4,01	Erlösschmälerungen	-0,23
Summe Aufwendungen	104,45	Summe Erträge	104,43

#### 7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2019/20 durchschnittlich einen Wert von 1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

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

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,3) und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den höchsten (3,1) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen und deren Kapitalbindungsdauer zurückzuführen.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2019/20 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 4,0%. D. h., dass auf Basis des Ergebnisses vor Steuern nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 4,0% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis vor Steuern von 15,7% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -4,9% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen markanten Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragschwachen Unternehmen.

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

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2019/20 alle Branchen im Durchschnitt eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Seilbahnen und Fahrschulen erwirtschafteten mit durchschnittlich 9,9% bzw. 7,8% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass unabhängig von der Unternehmensgröße alle Unternehmen im Durchschnitt in der Gewinnzone sind. Die höchste Umsatzrentabilität in Höhe von 4,7% weisen die Unternehmen der Umsatzklasse zwischen € 7 bis € 50 Millionen auf.

72% der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2019/20 die Gewinnzone, 28% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 12% der Unternehmen geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5% wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen ab.

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

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

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2019/20 eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,3%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 9,6%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,2%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 2019/20 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 10,0% auf. Autobusunternehmen, Seil- und Schienenbahnen sowie das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen erzielten jeweils einen zum Teil weit unterdurchschnittlichen ROI.

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

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

Der durchschnittliche Cash Flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2019/20 10,6%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 27,4% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 3,4%. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittelbetriebe aus.

Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 31,1% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den niedrigsten Cash Flow (4,0%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungs-niveau.

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

## 7.5. KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

Die Sachanlagenintensität lässt Rückschlüsse auf die Kapitalintensität zu<sup>7</sup>.

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

Im Durchschnitt wiesen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von rd. 60,4% auf. Das heißt, es entfallen rd. 60,4% des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen.

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

Die Seilbahnen hatten wie im Vorjahr die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 79%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 20% 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 2019/20 durchschnittlich 9,3% der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2019/20 wies wie im Vorjahr die Branche Seilbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen die Fachgruppen Spediteure und Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen auf.

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

Im Jahr 2019/20 tätigten insgesamt 89 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 50% der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 13% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10% der Betriebsleistung und bei 13% der Betriebe lag die Investitionsquote bei über 20% der Betriebsleistung.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2019/20 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 148,7% auf.

Die Investitionsdeckung sank außer bei Großbetrieben und erfolgsschwachen Unternehmen 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 berücksichtigen<sup>8</sup>.

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

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2019/20 im Durchschnitt bei 39,4% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 49% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Auch die ergebnisschwachen Betriebe erreichten mit rd. 31% gerade den betriebswirtschaftlichen Richtwert.

Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 26,3%, besteht Aufholbedarf.

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

Über drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2019/20 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 43% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 20% 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 2019/20 27,4%. Die Bankverschuldung lag mit 26,1 % bei den ergebnisstarken Betrieben knapp unter dem Durchschnitt, während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sanken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 32,4 % aus, bei Großbetrieben waren 14,4 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

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

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

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

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

Die Kleinst- und Kleinunternehmen verfügten im Bilanzjahr 2019/20 durchschnittlich über eine Anlagendeckung von über 100%. Sowohl im Gesamtdurchschnitt als auch bei den Mittel- und Großbetrieben lag die Anlagendeckung unter 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkredite bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wurde. Mögliche Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2019/20 im Großteil der Branchen des Verkehrs neben dem Anlagevermögen auch Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden (Anlagendeckung > 100%). Bei den Seilbahnen und Autobusunternehmen, die einen durchschnittlichen Anlagendeckungsgrad von < 100% aufweisen, 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. Mehr als die Hälfte der österreichischen Verkehrsunternehmen verfügte im Bilanzjahr 2019/20 über eine Anlagendeckung von über 100%, 34% 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 Flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4,2 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen 19,8 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in 2,4 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schifffahrtsunternehmen im Bilanzjahr 2019/20 mit 0,8 Jahren die mit Abstand niedrigste Schuldentilgungsdauer im Mittel aufwiesen - unter der Prämisse der gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung.

13% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2019/20 eine negative Schuldentilgungsdauer aus - das bedeutet, dass diese Unternehmen einen negativen Cash Flow haben und

daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden konnte.

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

7% der Betriebe wiesen mit einer Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Fremdkapitalgebern auf. Dies führt in weiterer Folge zu einer Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten.

## 7.7. PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

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

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

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft wurden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,20 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2019/20 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 € 7,80 die höchste Bruttoproduktivität, während Autobusunternehmen nur € 2,00 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2019/20 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,30 erzielt wurde.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von € 2,90 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von € 1,80.

Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität ebenso wie die Bruttoproduktivität ab. Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen einen überdurchschnittlich hohen Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Autobusunternehmen und die Fahrschulen mit einer Nettoproduktivität von € 1,60 bzw. € 1,90 aus.

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



# IMPRESSUM

## *Medieninhaber und Herausgeber*

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

## *Corporate Design*

Bundessparte Transport und Verkehr in der  
Wirtschaftskammer Österreich

## *Hinweis*

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

## *Autor*

Stabsabteilung Statistik der WKO

## *Herstellung*

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

## *Grafik, Design, Fotocredits*

[www.designAS.at](http://www.designAS.at)

## *Erscheinungsjahr*

2022



AT/028/048



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