



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**
DATEN UND FAKTEN
2020

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 35.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen über 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.869 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 150 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr bzw. www.verkehrswirtschaft.at

In der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass die Verkehrswirtschaft weiterhin die Versorgung der Bevölkerung gut aufrechterhält. Dies passierte auch unter schwierigen Bedingungen wie zB Grenzschließungen und sich ständig ändernder und divergierender Vorschriften. Der Bogen spannt sich dabei beispielsweise von Nahrungsmitteltransporten, Einfliegen von dringend benötigten medizinischem Bedarf über Sicherstellung der persönlichen Mobilität, Zustellung der gesteigerten Anzahl von Paketen oder Versorgung mit Lebensmitteln und Kraftstoffen auf Tankstellen.

Die Corona-Krise und der Lockdown haben aber auch die Verkehrswirtschaft stark getroffen. In einigen Teilbranchen sind Rückgänge bis 80 % und auch Totalausfälle zu verzeichnen. Die Auswirkungen sind sehr unterschiedlich. Daher steht fest, dass zielgerichtete Maßnahmen für die einzelnen Branchen nötig sind.

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



Ing. Mag. Alexander Klacsa
Obmann



Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

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

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

07 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

09 NEUGRÜNDUNGEN

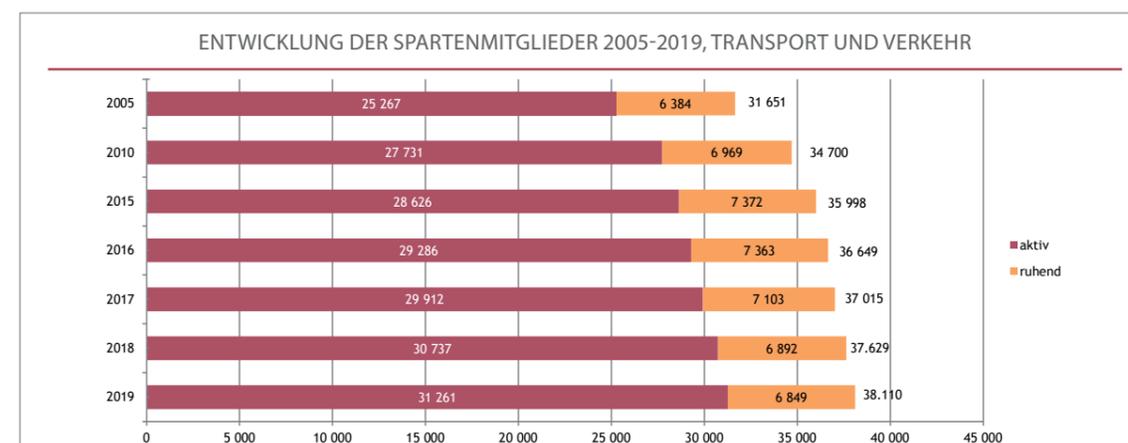
11 INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

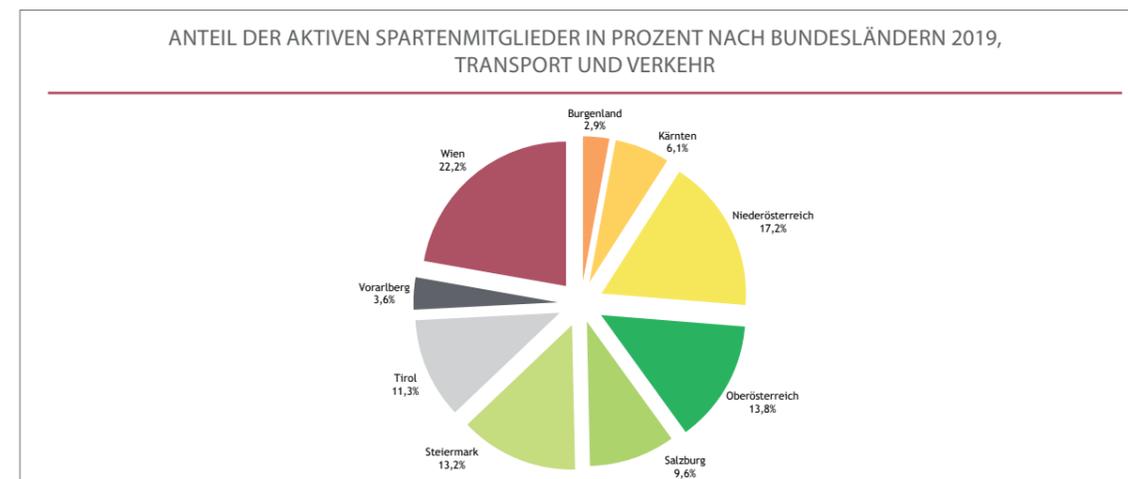
Ende 2019 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 38.110 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2019 den Wert 31.261, das sind 82,0% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 23,7%. Im selben Vergleichszeitraum melden 7,3% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2019 22,2% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,2% in Niederösterreich, 13,8% in Oberösterreich und 13,2% in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,9%.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

¹ „Mitglied“ einer Sparte sind alle Besitzer von Berechtigungen, die in die Wirkungsbereiche der in dieser Sparte zusammengefassten Fachgruppen fallen. Für die Zugehörigkeit zur Sparte sind Anzahl und Ausübung der sie begründenden Berechtigungen belanglos, es gibt nur eine einfache Mitgliedschaft. Gleichlautende Berechtigungen für mehrere Bundesländer führen jedoch zur Mitgliedschaft bei den betreffenden Sparten aller zuständigen Wirtschaftskammern.
² Die aktive Mitgliedschaft durch den Besitz bzw. der Zuerkennung einer Gewerbeberechtigung bedingt nicht gleichzeitig die tatsächliche Ausübung des Gewerbes.

Mit dem Berichtsjahr 2010 kommt die neue Fachorganisationsordnung zur Anwendung und damit folgende Änderungen: In der Sparte Verkehr werden fünf Fachverbände zu zwei zusammengelegt. Dabei handelt es sich um die Fachverbände Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie die Fahrschulen und der allgemeine Verkehr.

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2019 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.729 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 11.352 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2019 verzeichnen alle Fachverbände bis auf die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie den Fahrschulen und dem allgemeinen Verkehr Mitgliederzuwächse. Der relativ größte Zuwachs ist mit 5,0% beim Fachverband Schienenbahnen.

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Schienenbahnen	69	78	89	108	109	114	121	127
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen*	1826	1887	1867	1857	1876	1888	1884	1874
Seilbahnen	955	832	715	651	640	637	591	613
Spediteure	1219	1350	1501	1589	1645	1659	1712	1740
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	10 102	10 451	10 664	10 981	11 235	11 352
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 316	10 991	11 082	11 275	11 601	11 729
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	872	870	899	886
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	4 049	4 969	5 210	5 415	5 662	5 929
Schifffahrtunternehmungen	352	354						
Luftfahrtunternehmungen	277	299						
Autobusunternehmungen	1 197	1 234	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)					
Fahrschulen	314	347						
Allgemeiner Fachverband	382	395						

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

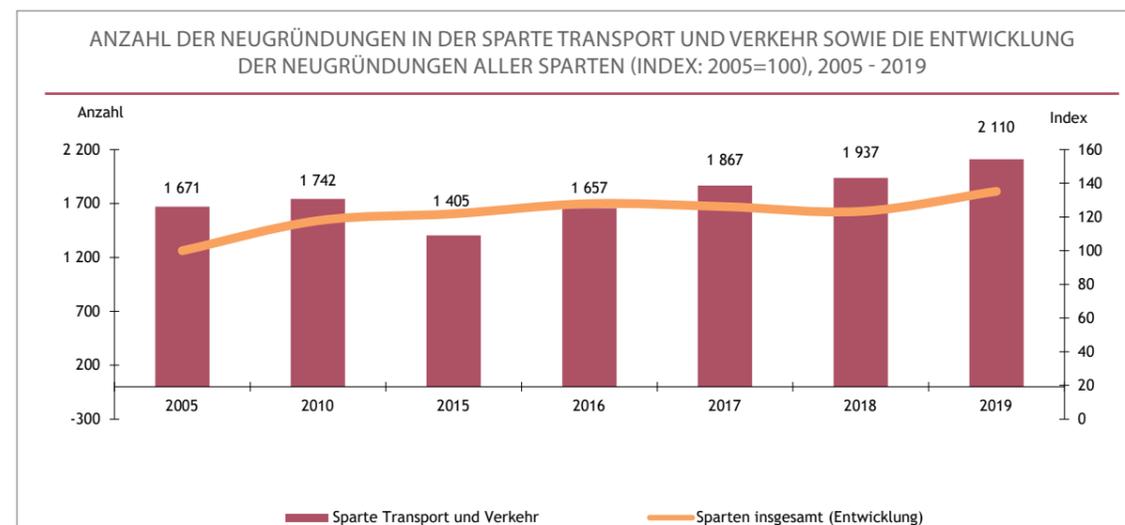
³ Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei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

1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2019 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2019 2.110 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,6% 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 intensive Gründungsintensivität in der Sparte. 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 2019 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Zuwachs an Neugründungen von 8,9% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet sind dies in diesem Zeitraum 9,6%.



* Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.130 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 441 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 422. In allen Fachverbänden bis auf den Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, der Seilbahnen und dem Beförderungsgewerbe mit Pkw kommt es zu einer Zunahme der Gründungsintensität: bei den zuvor genannten kommt es zu einem Rückgang der Neugründungen.

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

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN NACH FACHVERBÄNDEN 2001-2019, TRANSPORT UND VERKEHR									
	2001	2005	2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019*
Schienebahnen	1	4	1	1	4	4	2	6	7
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	39	55	46	61	56
Seilbahnen	20	11	1	16	5	8	9	6	2
Spediteure	43	82	59	57	54	46	51	59	67
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	435	475	493	441
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	780	955	991	1130
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	36	27	32	46
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	333	348	338	422
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 spez.)	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 2019 und 31. Dezember 2019 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 250 Insolvenzen eröffnet und 209 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 22,0% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 36,6%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2020 BZW. 1.1.2019 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN				
	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2020	per 1.1. 2019	per 1.1. 2020	per 1.1. 2019
Landverkehr insgesamt	250	205	209	153
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	71	55	58	38
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	77	60	62	40
Güterbeförderung im Straßenverkehr	173	145	147	113
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	17	32	4	10
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	17	18	3	5
Tankstellen	6	7	1	1
Fahrschulen	2	1	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

13 BESCHÄFTIGTE

14 LEHRLINGE

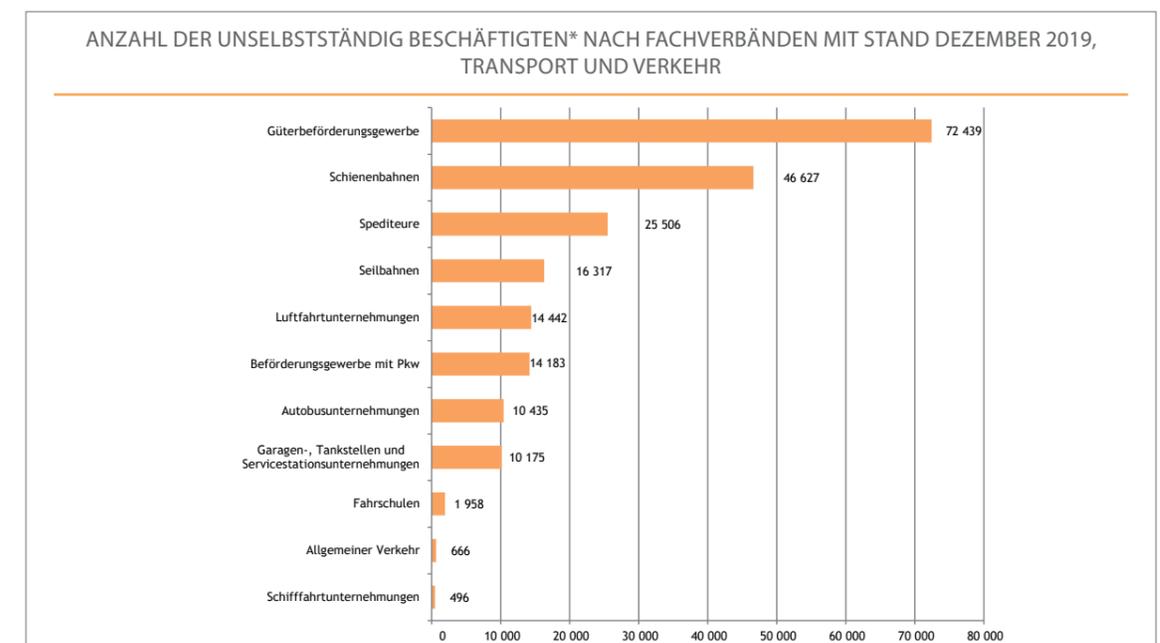
16 VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

17 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2019 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 231.811 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 213.244 Arbeitnehmer/innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 72.439 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 46.627 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die geringste Anzahl an Unselbstständigen weisen die Schifffahrtunternehmen auf.



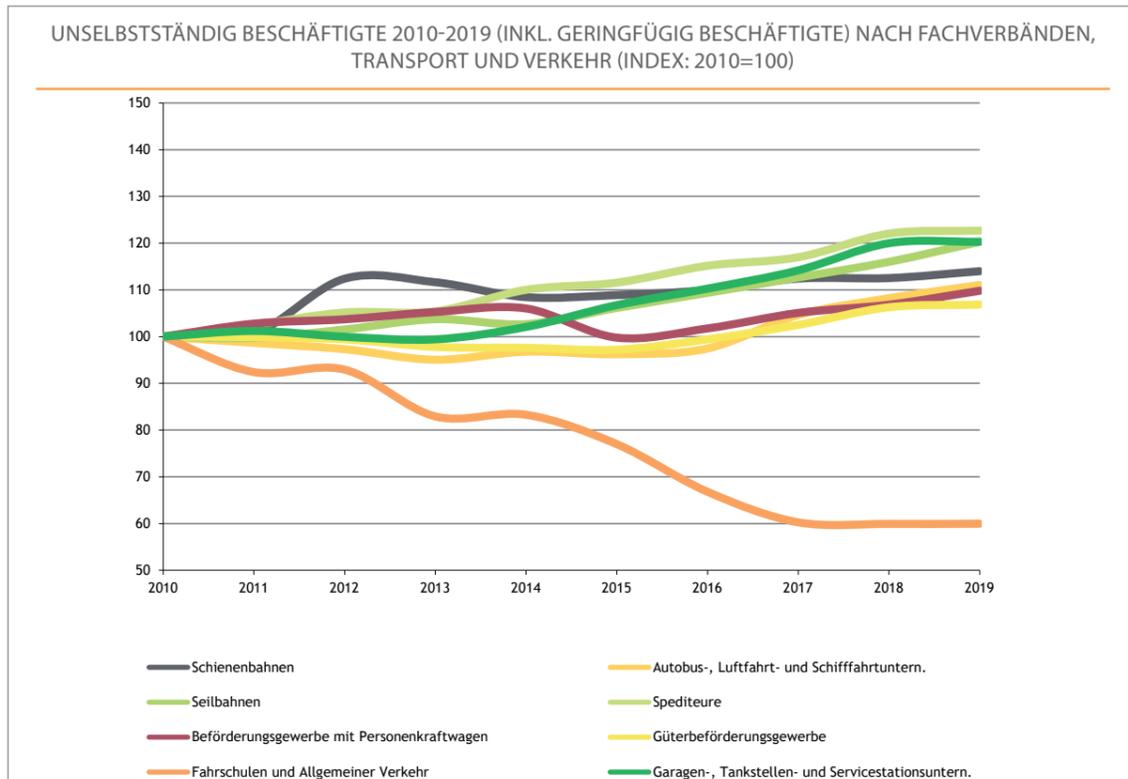
* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2010 bis 2019 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, den Fahrschulen und dem Allgemeinen Verkehr sowie dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich 2011 bis 2016 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es im gleichen Zeitraum tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

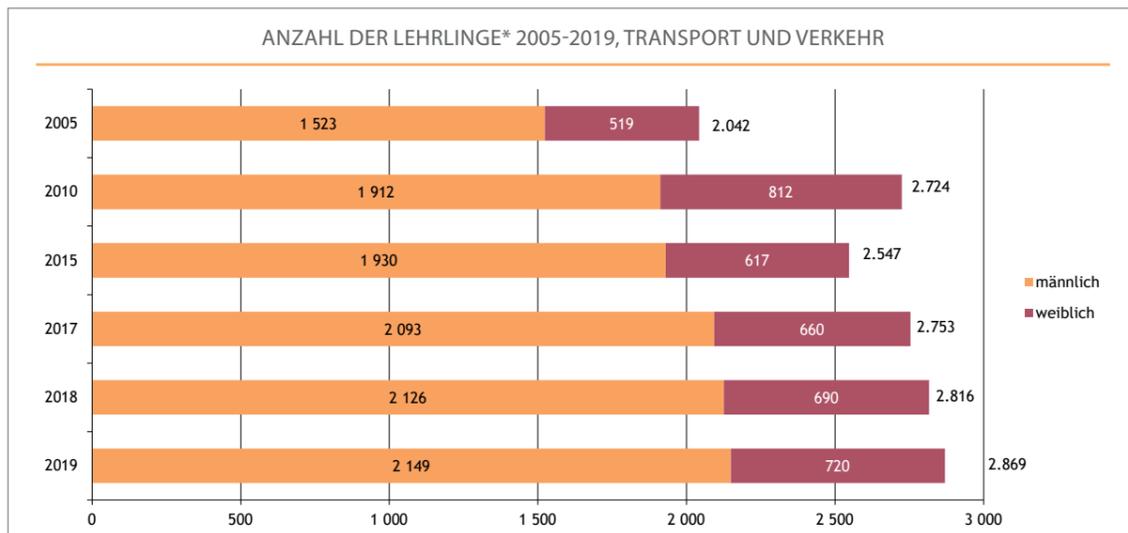
Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten. In den letzten 3 Jahren ist das Niveau der Beschäftigungsverhältnisse nahezu unverändert. Im gleichen Zeitraum steigen die Beschäftigtenzahlen der anderen Fachverbände mit Ausnahme des Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

Im Jahresvergleich 2018/2019 verzeichnen alle Fachverbände einen Beschäftigungsaufbau bis auf den Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr sowie der Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen, die auf dem Vorjahresniveau stagnieren.

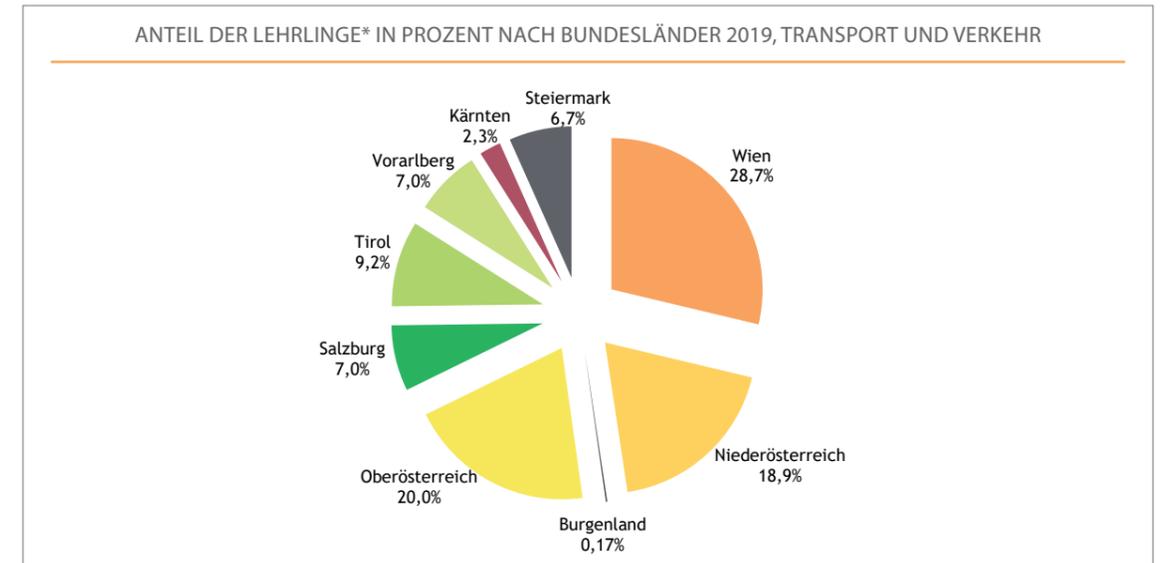


2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2019 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.869 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 74,9% Burschen und 25,1% Mädchen. Zwischen 2005 und 2010 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, 2015 sinken sie leicht. Seitdem kommt es wieder zu einer Zunahme bei den Lehrlingszahlen.



Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2019 28,7% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



Mit insgesamt 1.376 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2019.

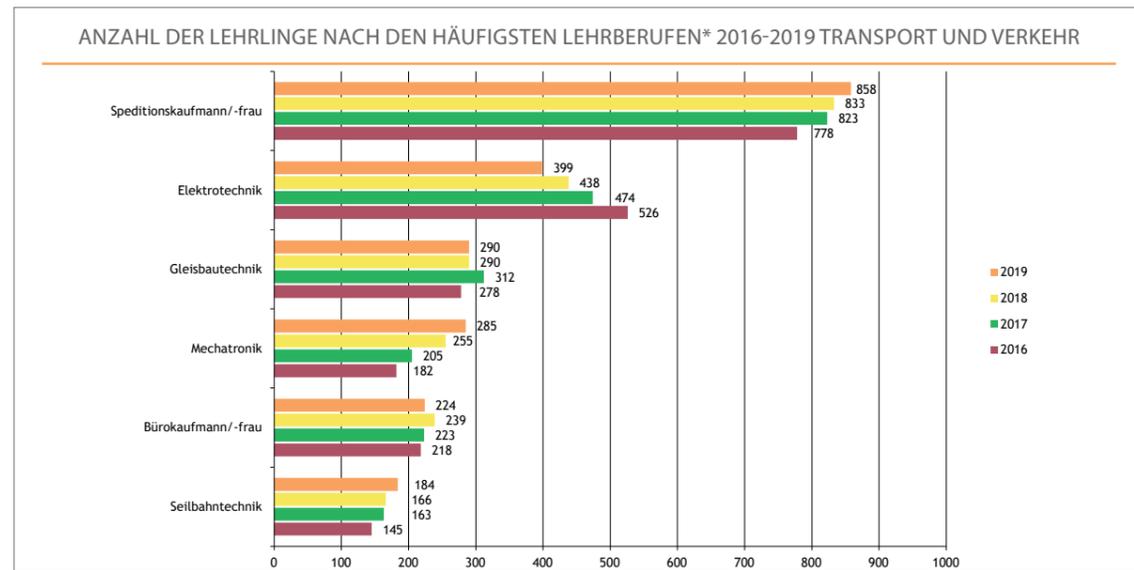
ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2019, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Schienenbahnen	1221	985	1280	1297	1356	1368	1364	1376
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen ¹	103	64	64	53	54	42	37	33
Seilbahnen	4	12	109	115	157	180	183	198
Spediteure	651	705	918	877	909	975	1035	1066
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	12	12	18	25
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	114	140	147	143
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	29	15	38	28	18	14	16	10
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	28	22	16	18

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

2019 werden im Vergleich zu 2018 bei fast allen Fachverbänden mehr Lehrlinge ausgebildet. In den Fachverbänden Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, Güterbeförderungsgewerbe, den Fahrschulen und allgemeinen Verkehr kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr.

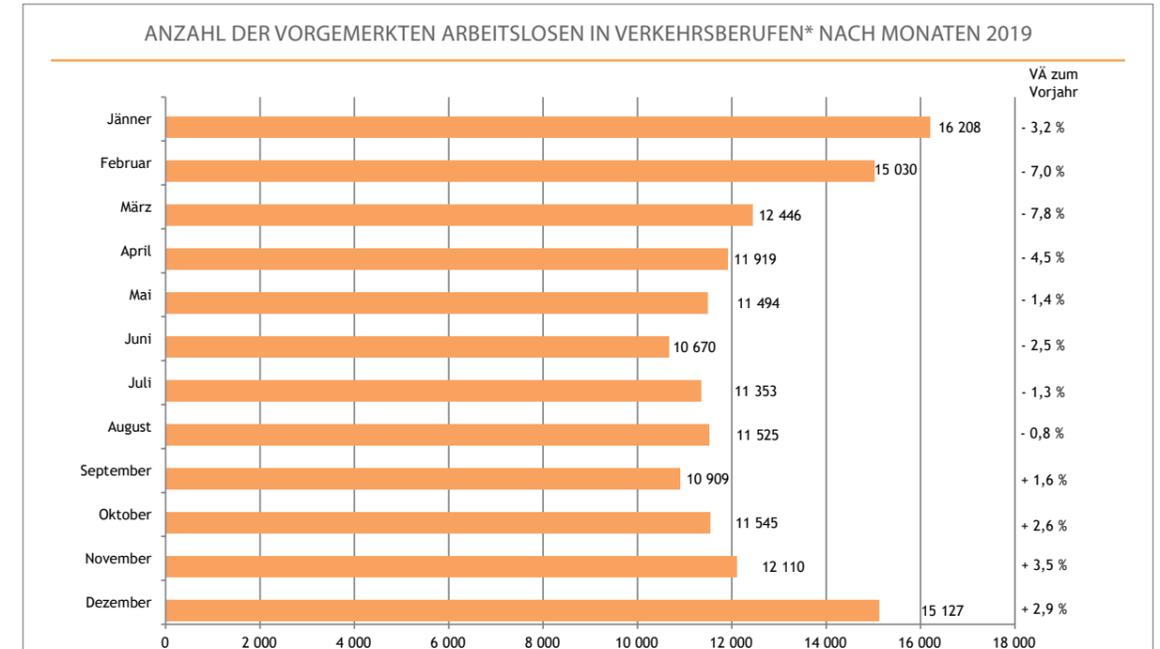
Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2019 zählt man 858 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst im Jahr 2019 399 Lehrlinge. Danach kommt der Lehrberuf Gleisbautechnik mit 290 Lehrlingen.



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

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

Im Jahresdurchschnitt 2019 sind 12.528 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,2% aller Arbeitssuchenden und 1,7% weniger Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2018. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es bis August 2019 zu einer Abnahme der Arbeitslosenzahlen. Der größte Rückgang der Arbeitslosenquote findet im Monat März im Ausmaß von 7,8% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt, während im August die kleinste Abnahme mit 0,8% zu verzeichnen ist.

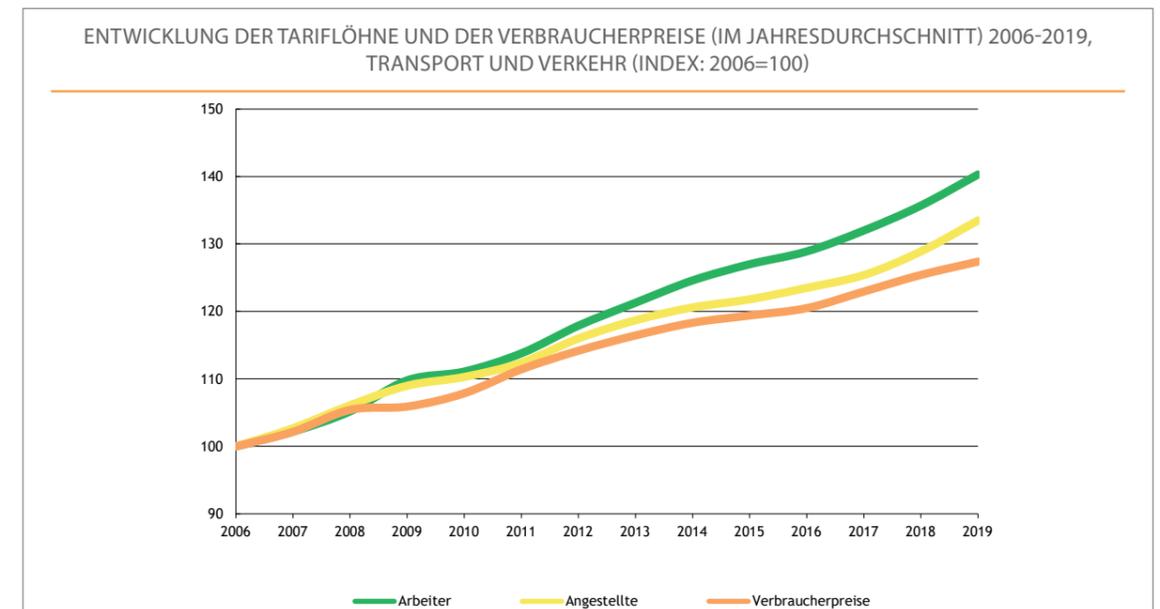


* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

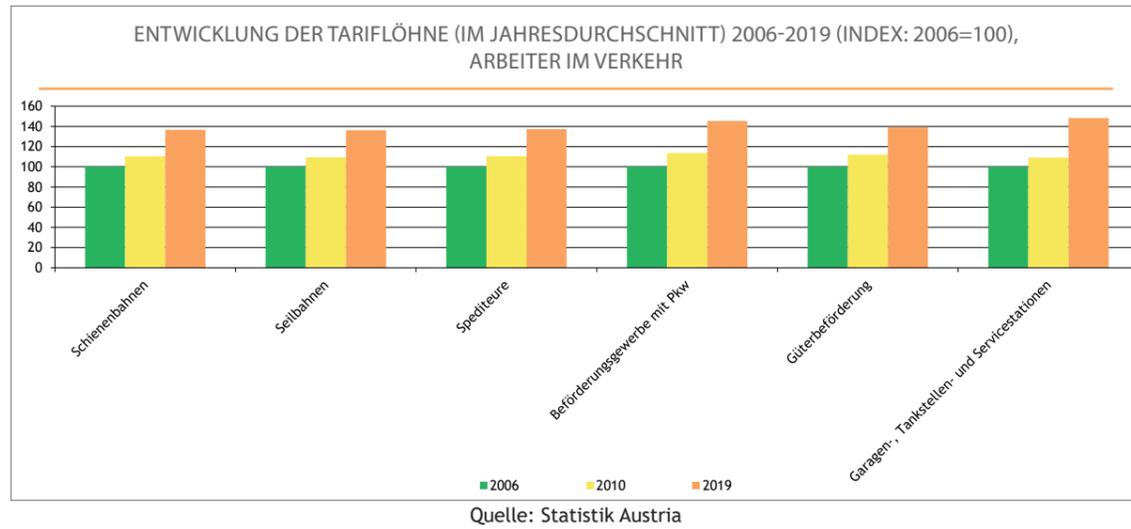
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 12 Jahren um 40,3% bzw. 33,5% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 27,4%. Die Veränderung zwischen 2018 und 2019 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 3,4% bzw. zu 3,6% bei den Angestellten.

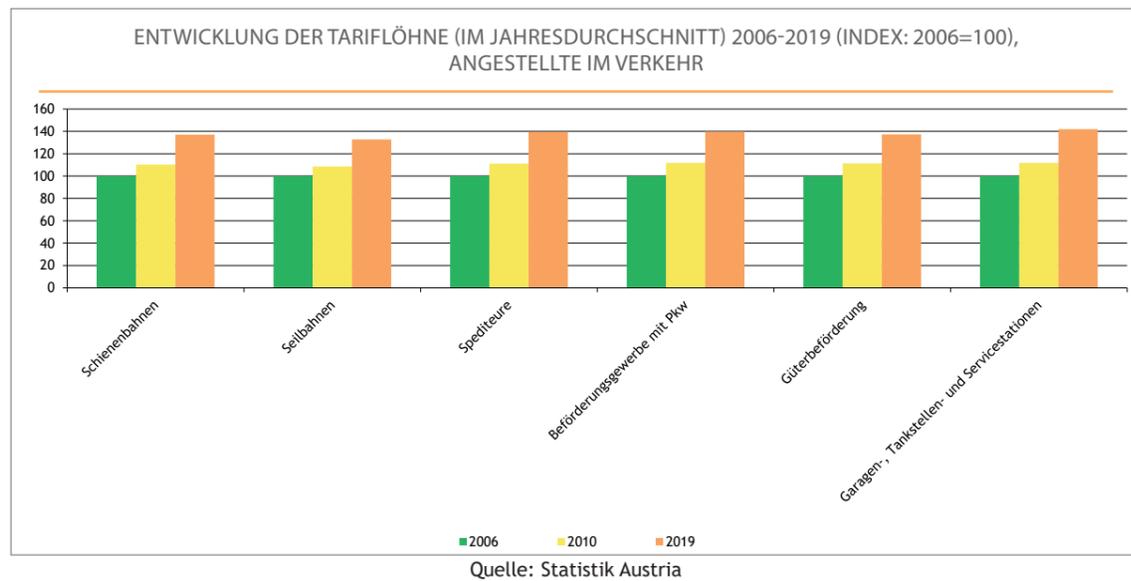


Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2019 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und die Arbeiter bei Beförderungsgewerben mit PKW.



Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2019 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

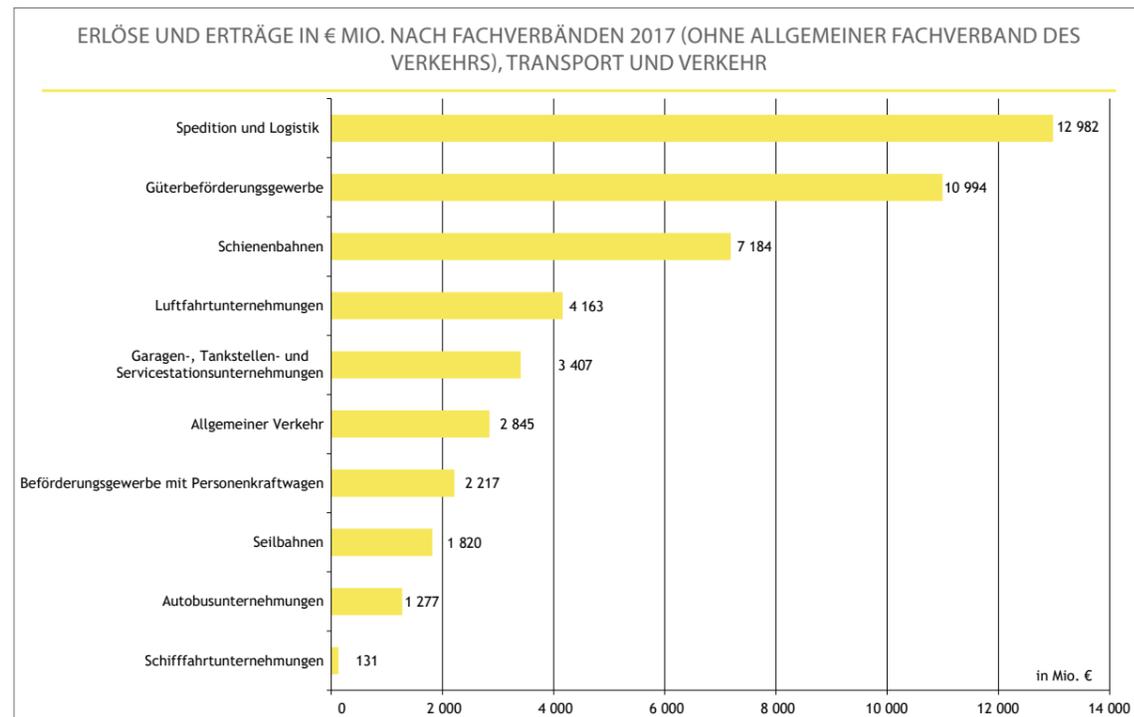
Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2017. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

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

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

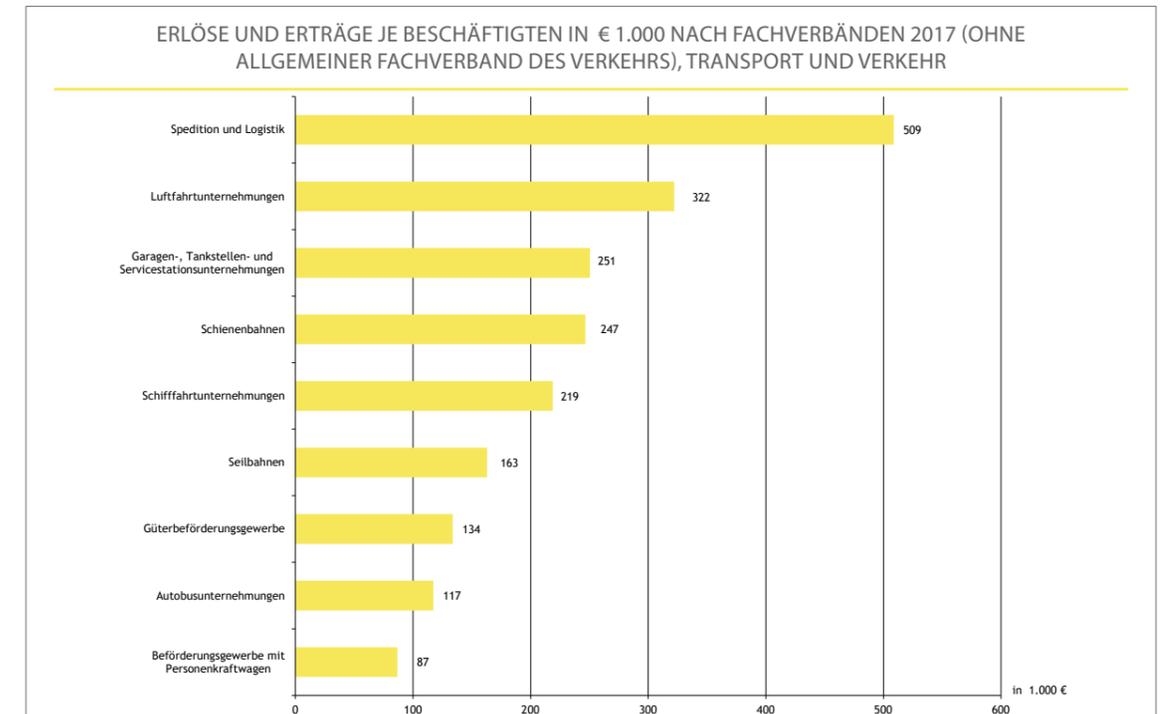
3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2017 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 47,0 Mrd., das sind 5,0% mehr als im Jahr davor. Die Spediteure erwirtschaften 2017 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit mehr als € 12,9 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt rund € 11,0 Mrd. und die Schienenbahnen € 7,2 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 € 509.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2017 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 322.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (€ 251.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 134.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



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

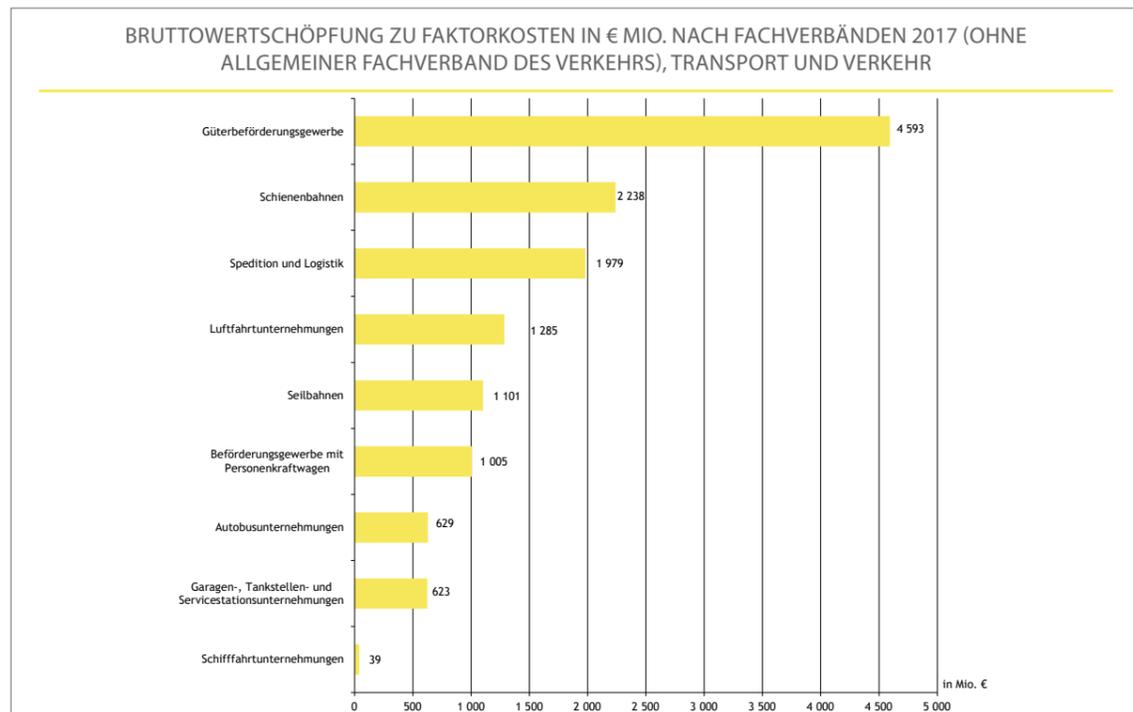
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2017 eine Wertschöpfung von € 14,8 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.

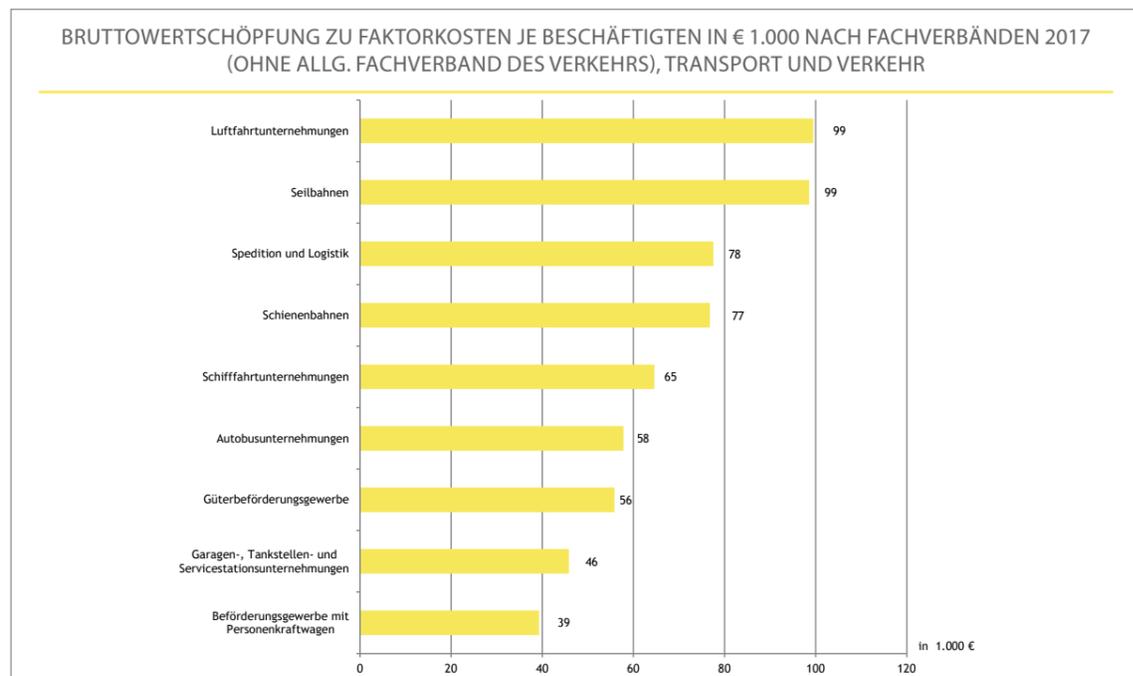
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2017 entfallen 31,0% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2017 bei den Schienenbahnen festzustellen.



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

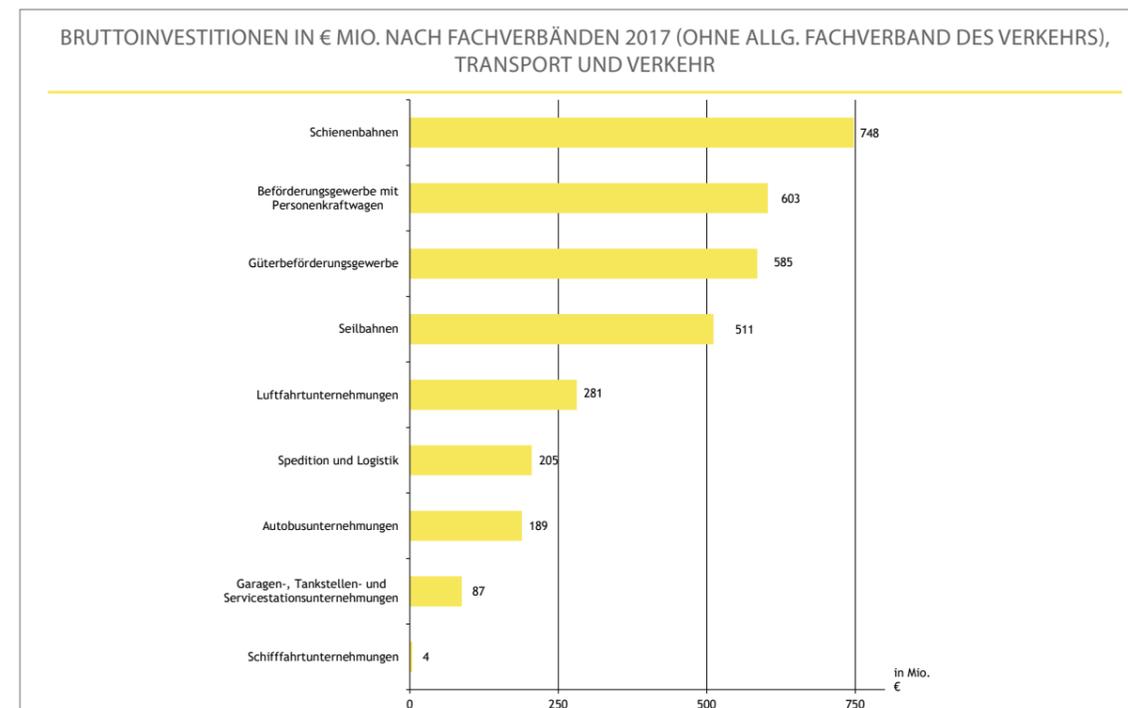
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Luftfahrtunternehmen, gefolgt von den Seilbahnen und den Spediteuren, die höchsten Werte im Jahr 2017 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.



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

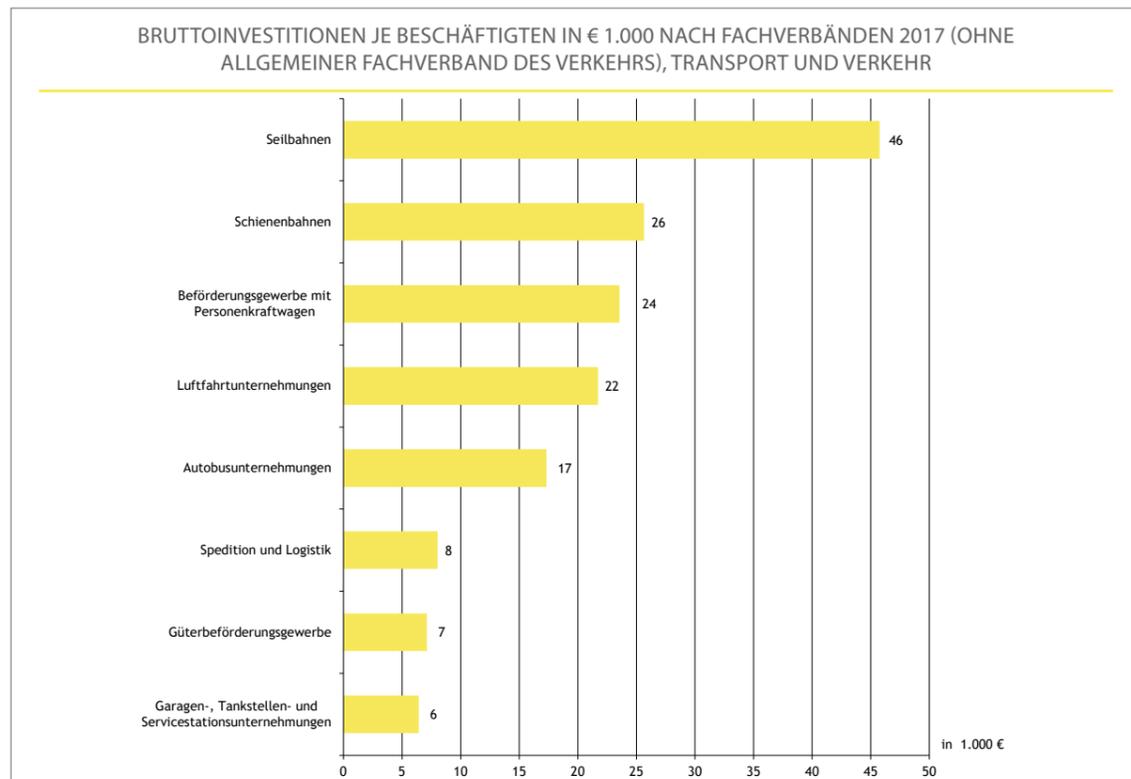
3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2017 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 3,7 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 748 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2017 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 603 Mio. und das Güterbeförderungsgewerbe € 511 Mio.



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

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2017 die Seilbahnen mit € 46.000 und die Schienenbahnen mit € 26.000. Schlusslicht bilden die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 6.000.



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 2019 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo (Netto)
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	2 060	2 081	-21
Frachten	10 682	12 378	-1 696
Transporthilfsleistungen	1 847	1 463	384
Post- und Kurierdienste	860	401	459
Transportdienstleistungen insgesamt	15 449	16 323	- 874
davon Transportmedien			
Seetransport	468	1 280	-812
Luftransport	2 718	3 330	-612
Eisenbahntransport	1 282	1 276	5
Straßentransport	9 153	9 141	12
Transport per Binnenschifffahrt	110	227	-118
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	773	608	164

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2019 wurden insgesamt über 15 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und mehr als 16 Milliarden Euro importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Personentransporten, Transporthilfsleistungen sowie Post- und Kurier-Diensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei Straßen- und Schienentransporten sowie Rohrfernleitungen lagen 2019 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Luftfahrt und Binnenschifffahrt die Importe über den Exporten lagen.

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

AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN NACH REGIONEN 2019 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU-28	CESEE	USA	BRICS	Global
Exporte	10 083	12 508	2 398	362	592	15 449
Importe	8 290	13 005	6 665	374	897	16 323
Saldo (Netto)	1 793	- 497	- 4 267	- 12	- 304	- 874

* 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.

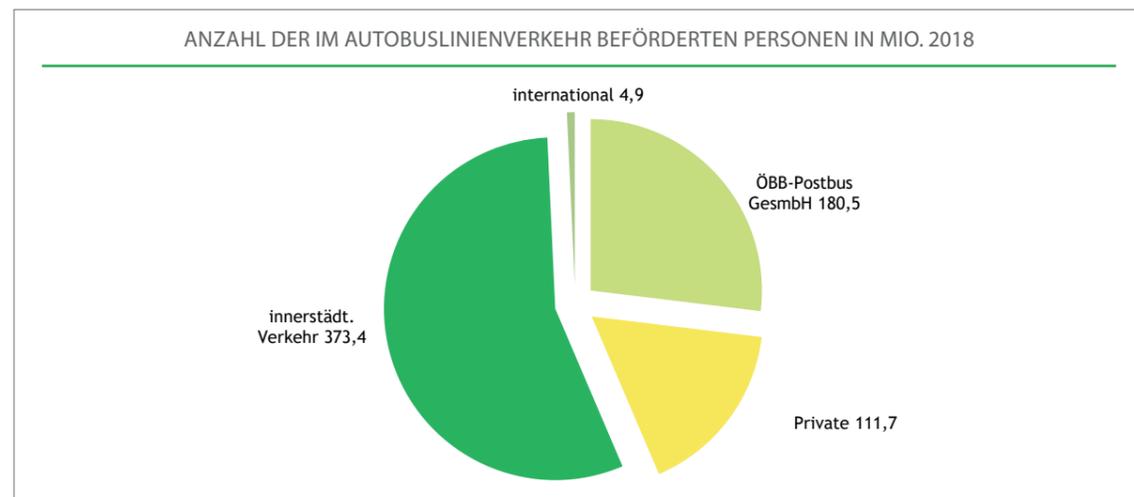
In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, wobei die Beförderungszahlen im Jahr 2018 nach einem Anstieg im Jahr davor wieder zurückgegangen sind. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Vergleich weiter zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2018/19 insgesamt 590 Mio. Personen befördert bzw. 54,2 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 2019	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2018)	670,5 Mio.
Schiene	316,4 Mio.
Luftfahrt	36,2 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,4 Mio.

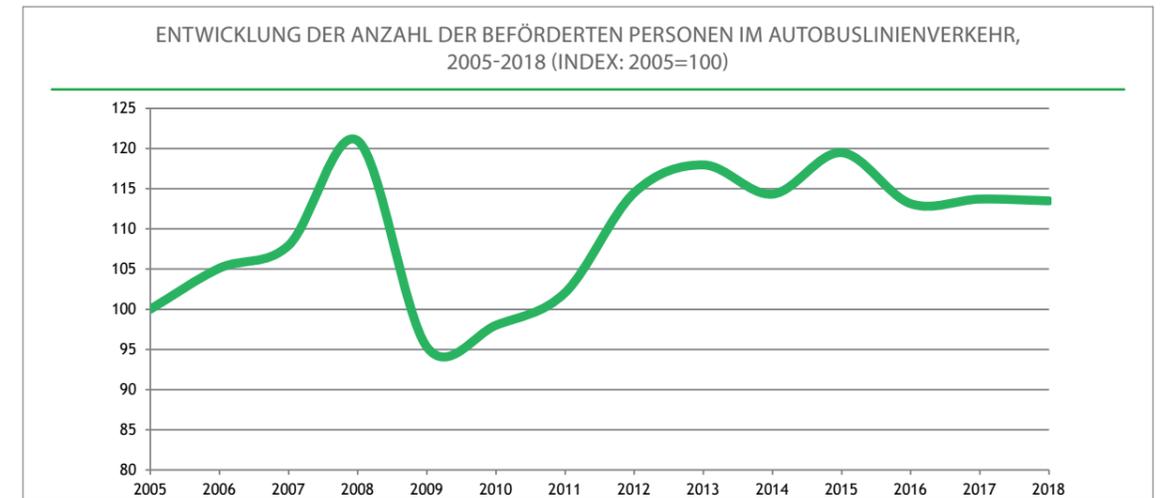
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2018 werden insgesamt 670,5 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 55,7%, auf die ÖBB-Postbusse 26,9% und auf private Anbieter 16,7%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 0,7% aus.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

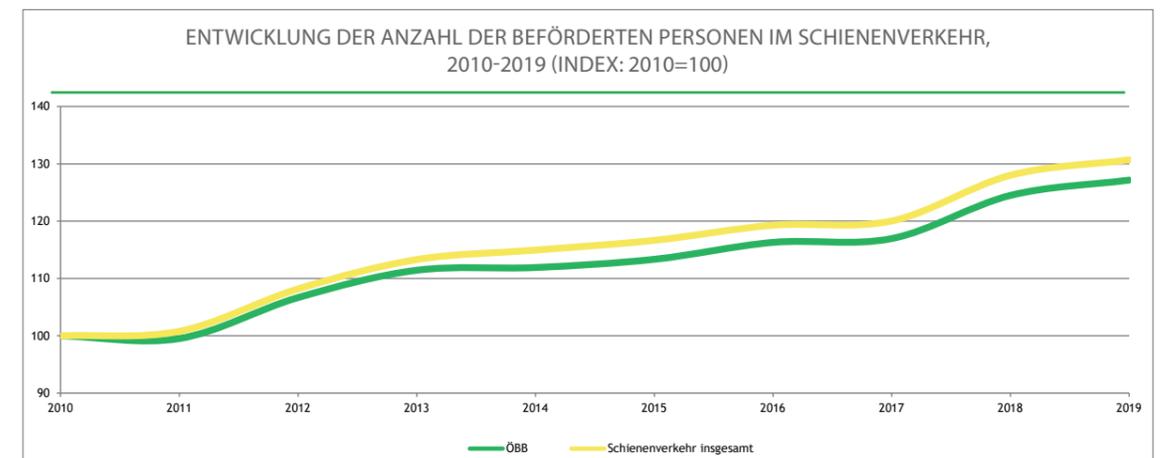
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2018 erfahren die Beförderungszahlen einen leichten Rückgang von 0,2%.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

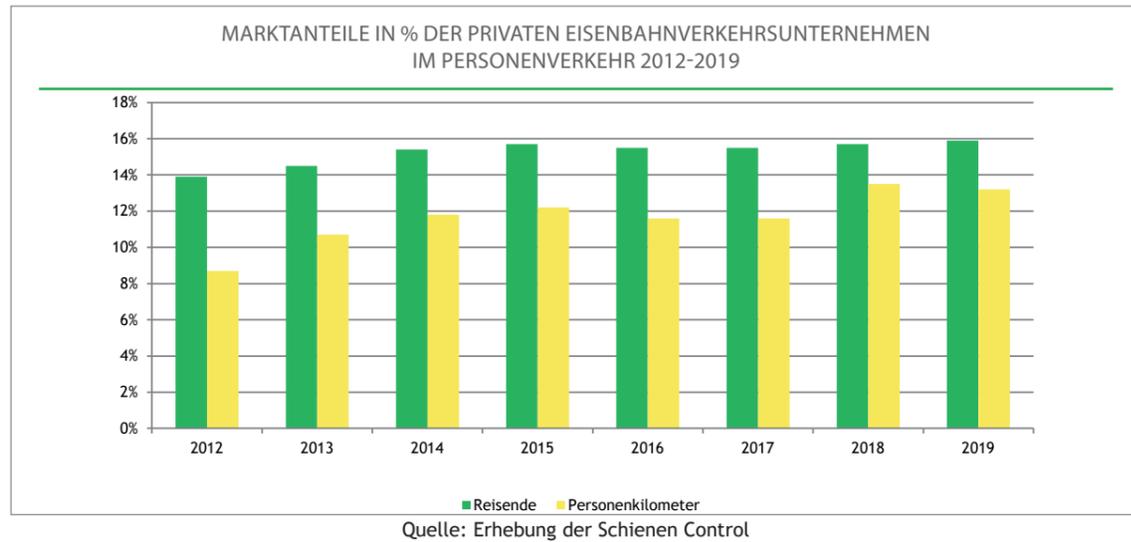
4.3. SCHIENE

Im Jahr 2019 werden im Schienenverkehr ca. 316,4 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2019 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2018 um 2,1%.

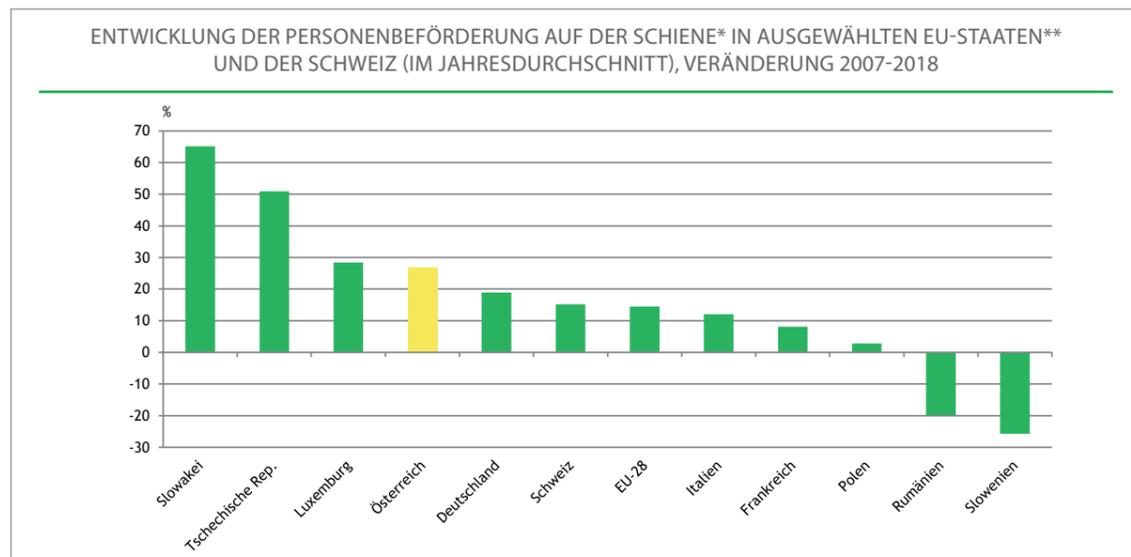


Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, im Berichtsjahr 2016 sinkt er allerdings auf 15,5% und bleibt 2017 unverändert. Ab dem Jahr 2018 steigt der Marktanteil und erreicht 2019 einen Wert von 15,9%. Die Anzahl der Personenkilometer geht auf den Wert von 13,2% zurück.



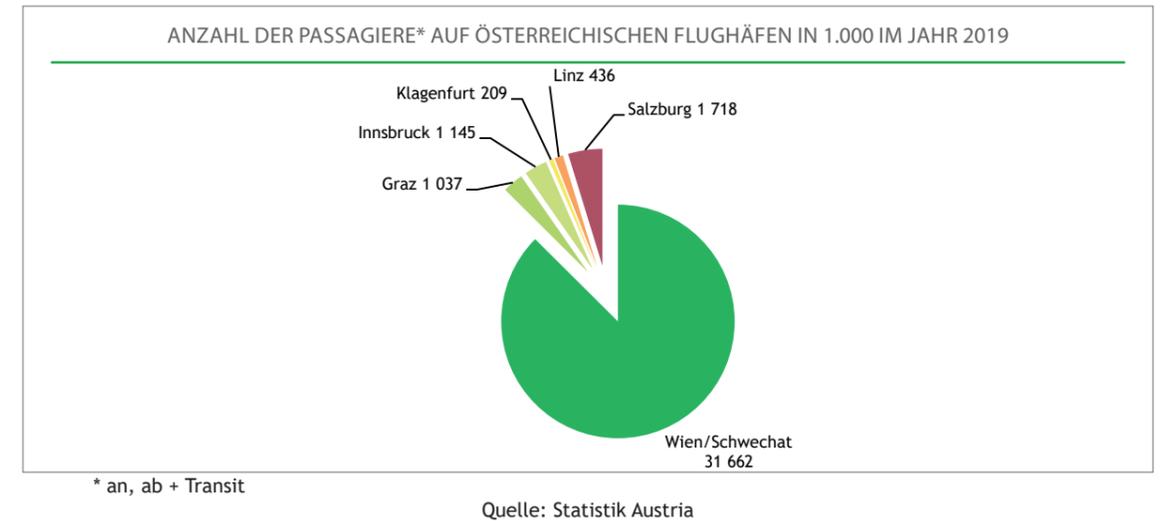
Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2008 bis 2018 um 14,5% zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen in stärkerem Ausmaß (26,6%) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen im Ausmaß von über 50% weist die Slowakei und die Tschechische Republik auf, zwischen 10% und 40% nehmen die Beförderungen in Luxemburg, Österreich, Schweiz, Deutschland und Italien zu. Zu einem Rückgang kommt es in Rumänien sowie in Slowenien im Ausmaß von 25,8%.



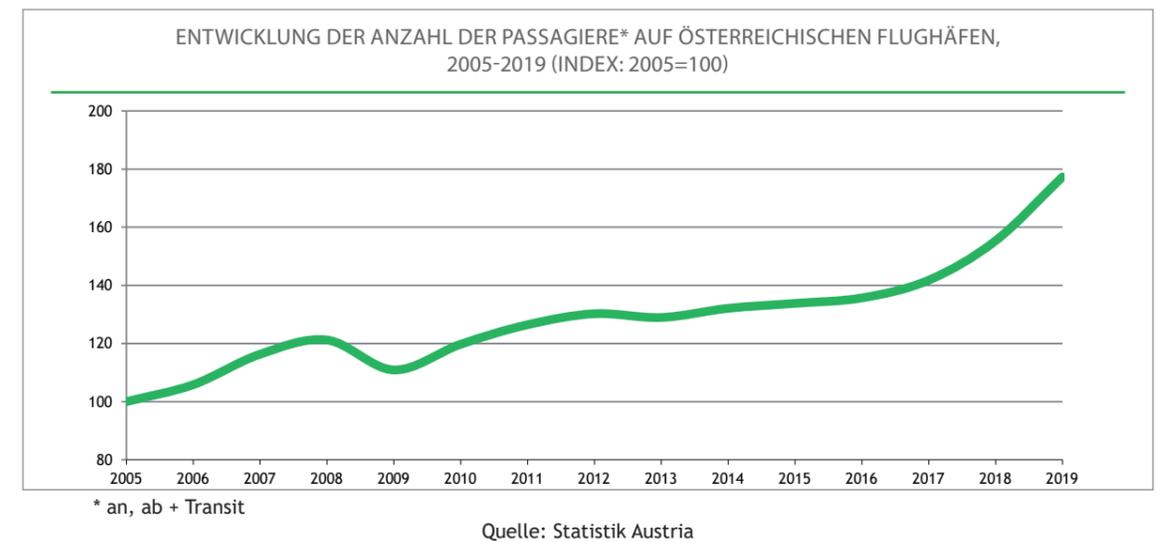
* in Personenkilometern
 ** EU-28, Schweiz: Daten von 2016
 Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2019 auf den österreichischen Flughäfen über 36 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 87% auf den Flughafen Wien/Schwechat und 5% auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 7,2 Mio. im Jahr 2019 und stellt damit einen Anteil von 22,7% der Gesamtpassagiere in Wien dar.

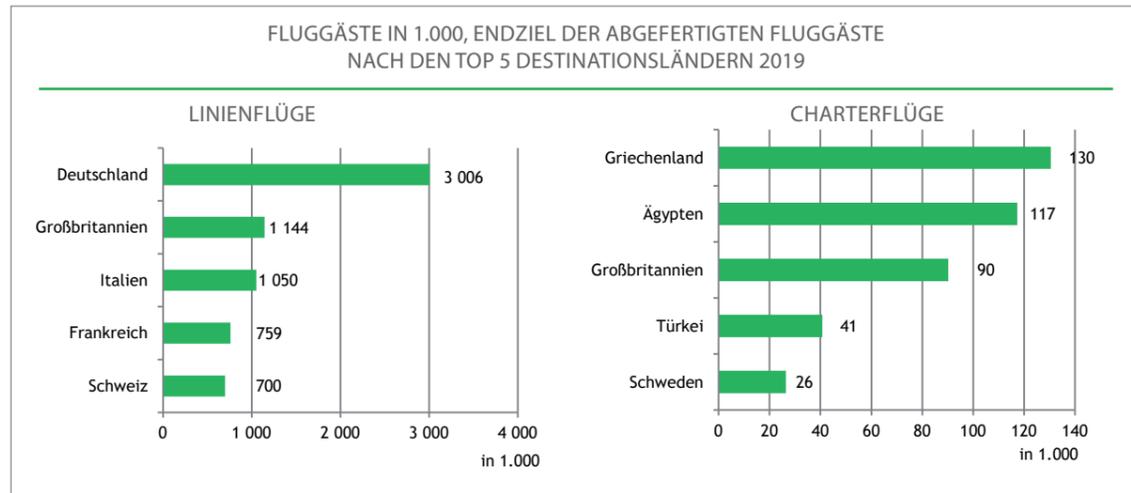


Im Zeitverlauf 2005 bis 2019 wächst die Gesamtpassagierzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf zwei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009 und 2013 sinken die Passagierzahlen. 2019 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 14,1%. Die stärksten Veränderungen zum Jahr 2018 zeigen die Passagierzahlen in Wien mit einem Plus von 17,1% und die Passagierzahl in Klagenfurt mit einem Minus von 8,3%.



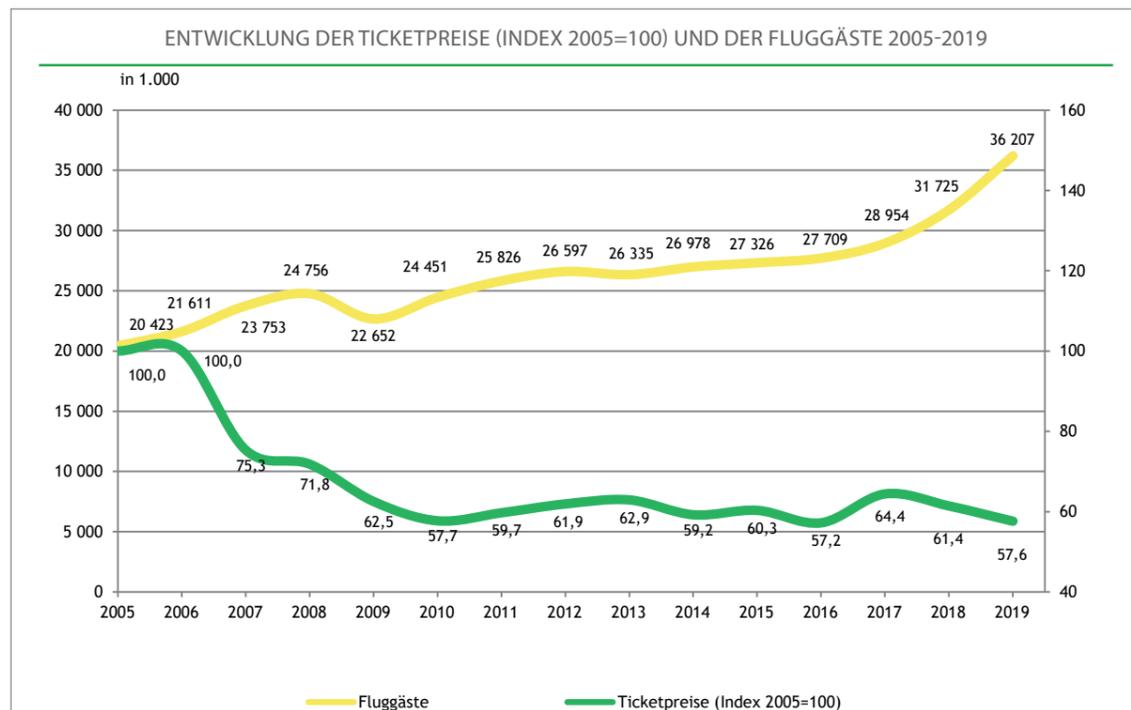
In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 3,0 Mio. Fluggästen im Jahr 2019 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit mehr als einer Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2018 steigen die Passagierzahlen nach Italien um mehr als 31%. Frankreich verzeichnet eine Erhöhung von über 16% und die Schweiz eine leichte Steigerung.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Griechenland und Ägypten zusammen 61,2% der Fluggäste im Berichtsjahr 2019 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich erhöht sich nach Ägypten, Griechenland, Irland, Portugal, Türkei und Tunesien. Nach Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Schweden und Spanien fliegen im Charterverkehr weniger Personen als im Vorjahr 2018.



Quelle: Statistik Austria

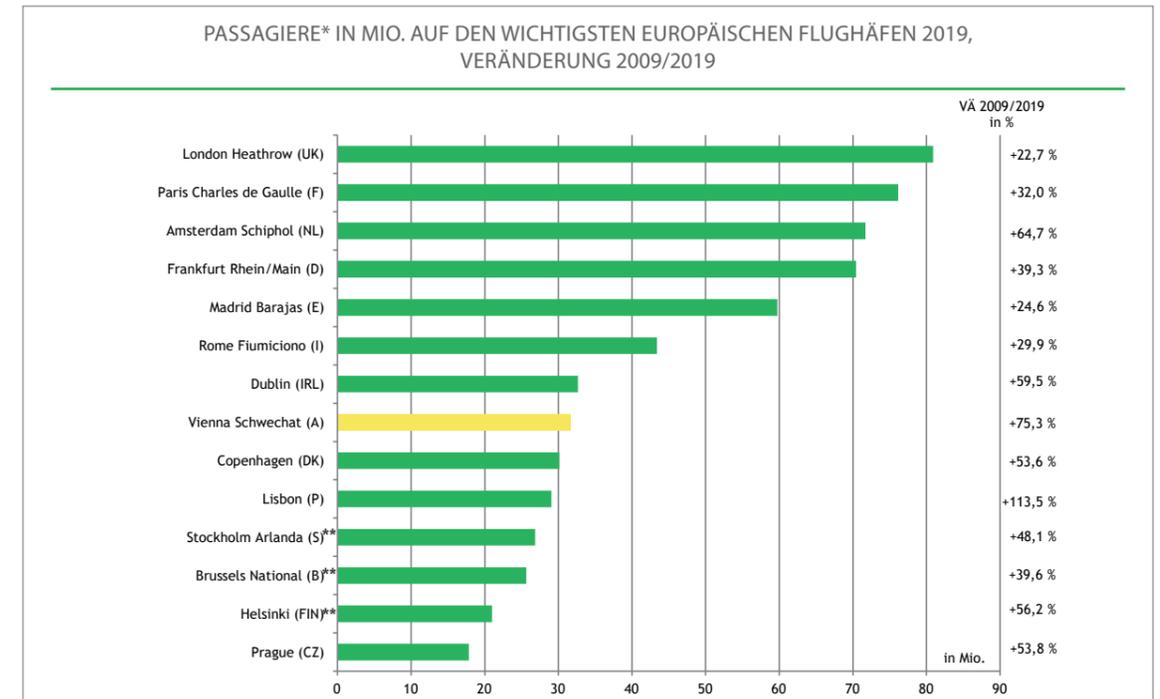
Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 und 2010 mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen 2019 die Passagierzahlen (+14,1%) und die Ticketpreise sinken (-6,2%).



Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen London Heathrow (2019: 80,9 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle werden 2019 76,1 Mio. und in Amsterdam Schiphol 71,7 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 31,6 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2009 bis 2019 ist das Passagieraufkommen an allen verglichenen Flughäfen gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Lissabon und Wien/Schwechat.



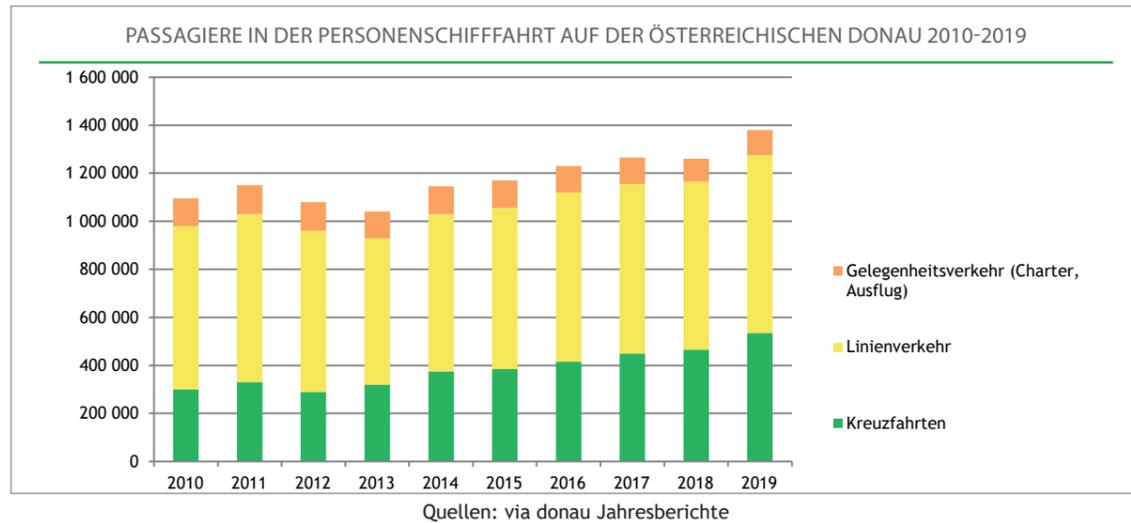
* an, ab + Transit
** Werte 2018

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.

2019 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe knapp 1,4 Millionen Passagiere unterwegs (um 9,5% mehr als 2018). Den Großteil bilden die ca. 740.000 im Linienverkehr beförderten Personen, mehr als 2018 (+5,7%). Auf Kabinenschiffen werden rund 535.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+15,1%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 105.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was eine Zunahme von 10,5% bedeutet.



4.6. NAHVERKEHR

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

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

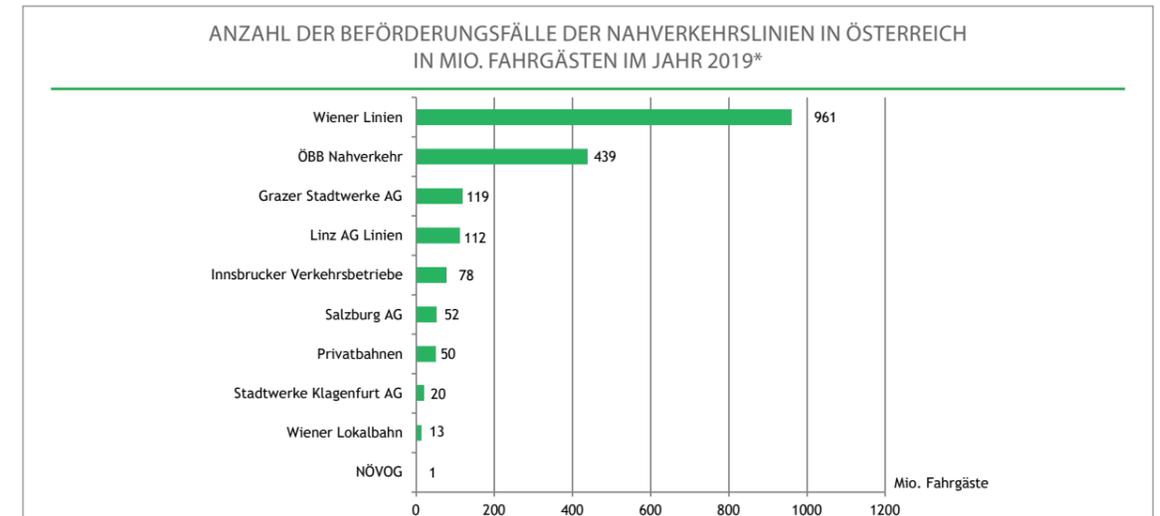
Graz Linien: 60 km	Innsbrucker Verkehrsbetriebe: 80 km
Linz Linien: 53 km	(IVB-Liniennetz gesamt ca. 341 km)
Stadtwerke Klagenfurt: 4 km	Salzburger Verkehrsbetriebe: 214 km
	Wiener Linien: 308 km

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

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

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

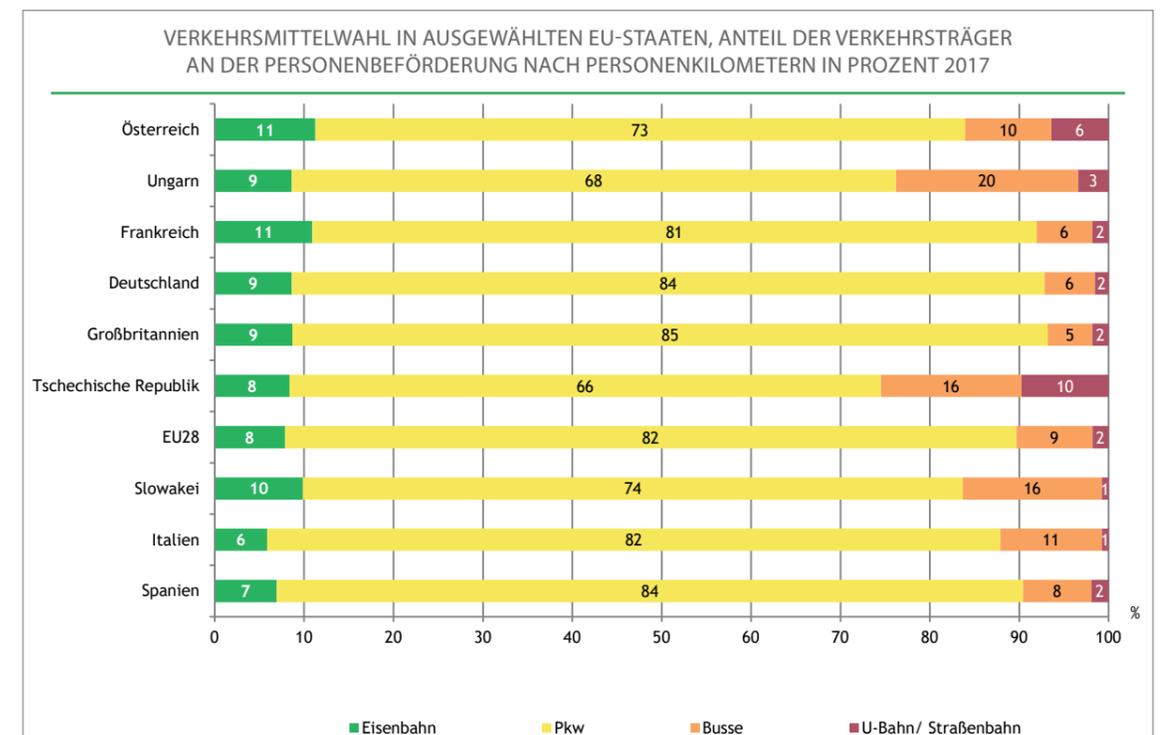
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 4.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider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



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

4.7. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-28 Durchschnitt im Jahr 2017 gemessen an Personenkilometern beträgt 82%, Österreich liegt mit 73% darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 84% bzw. 85%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 20% bzw. 16%. Der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6% z.B. in Italien und maximal 11% in Österreich und in Frankreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

GÜTERVERKEHR

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

5. GÜTERVERKEHR

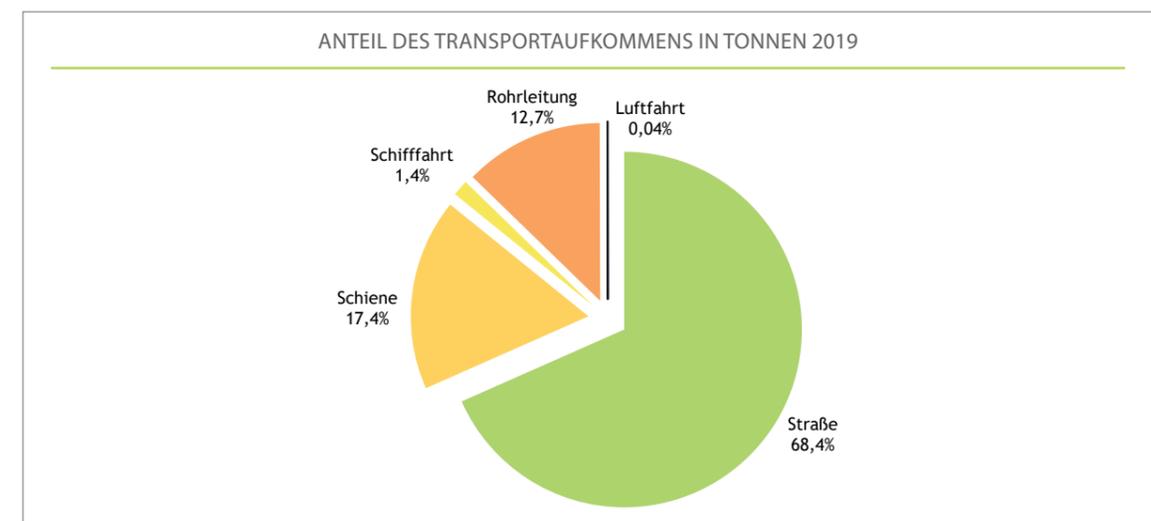
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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

Beim Transportaufkommen ist im Vergleich zum Vorjahr die stärkste Veränderung in der Donauschifffahrt festzustellen mit einem Plus von 18%. Zuwächse sind auch beim Güterverkehr auf der Straße (2%) und den Rohrleitungen (1%) zu verzeichnen. Im Schienengüterverkehr kommt es zu einem Rückgang von 3% im Vergleich zum Vorjahr und in der Luftfahrt werden ähnlich viele Güter transportiert.

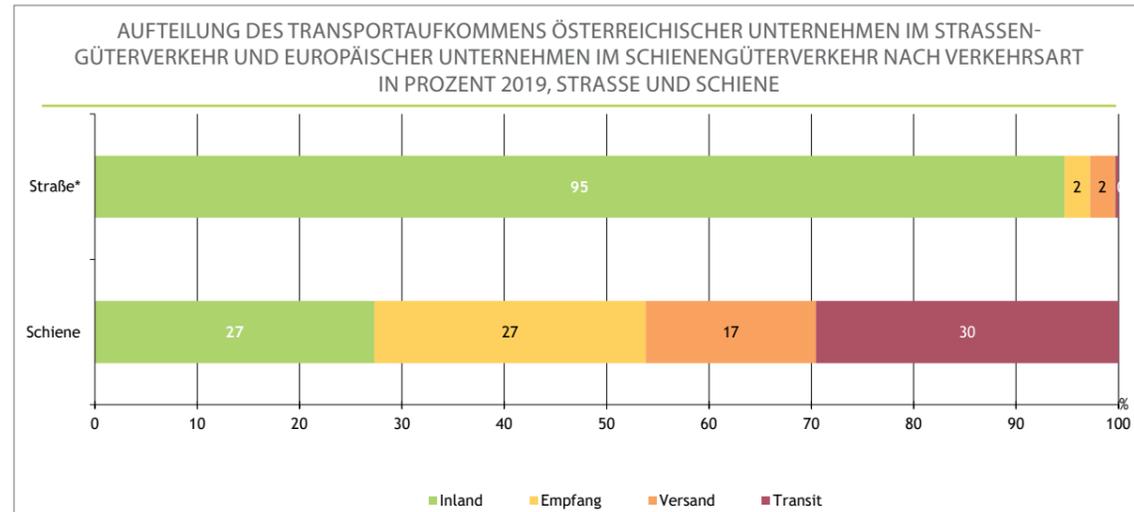
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr führend. Dieser verzeichnet einen Rückgang von 1% im Vergleich zum Jahr 2018. Bei allen anderen Verkehrsträgern kommt es zu einer Erhöhung bzw. Gleichbleiben der Transportleistung im Inland (zwischen 0% und 18%).

BEFÖRDERTE GÜTER 2019			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2019		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2019 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	402.188	Straße (österreichische Unternehmen)	18.905
Schiene	102.575	Schiene	21.736
Luftfahrt	247	Donauschifffahrt	1.715
Donauschifffahrt	8.512	Rohrleitungen	17.591
Rohrleitungen	74.673		



Quelle: Statistik Austria

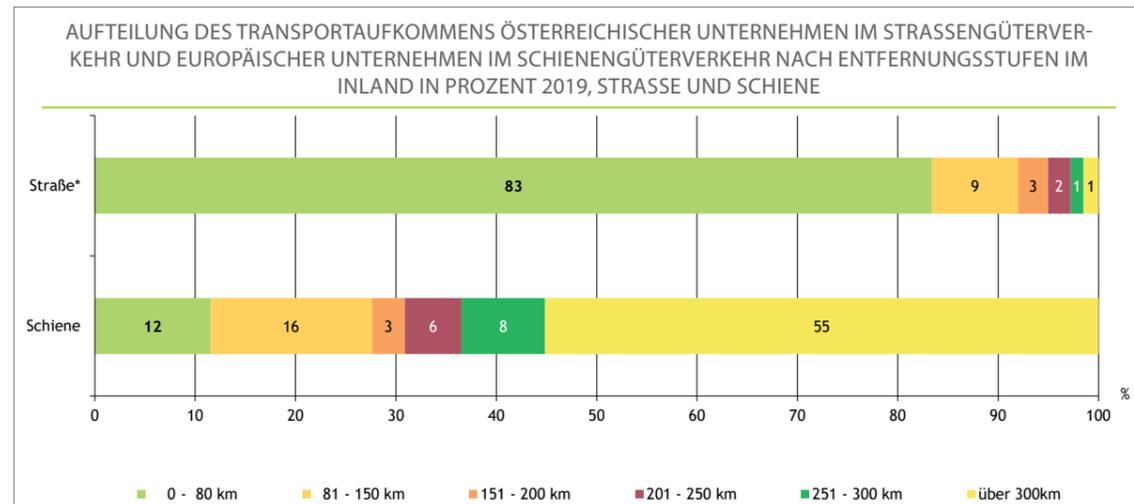
Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während sich bei der Schiene der Güterverkehr auf die Verkehrsbereiche ähnlich verteilt, wobei den größten Anteil der Transit ausmacht.



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. 55% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



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

Quelle: Statistik Austria

5.2. STRASSE

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert 2019 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 377,3 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 16,7 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.

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	377 350	93,8	16 693	88,3
grenzüberschr. Empfang	9 943	2,5	1 000	5,3
grenzüberschr. Versand	9 879	2,5	1 064	5,6
Transit	1 204	0,3	148	0,8
sonst. Auslandsverkehr**	3 813	0,9	-	-
Gesamt	402 188	100,0	18 905	100,0

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

* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

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

Quelle: Statistik Austria

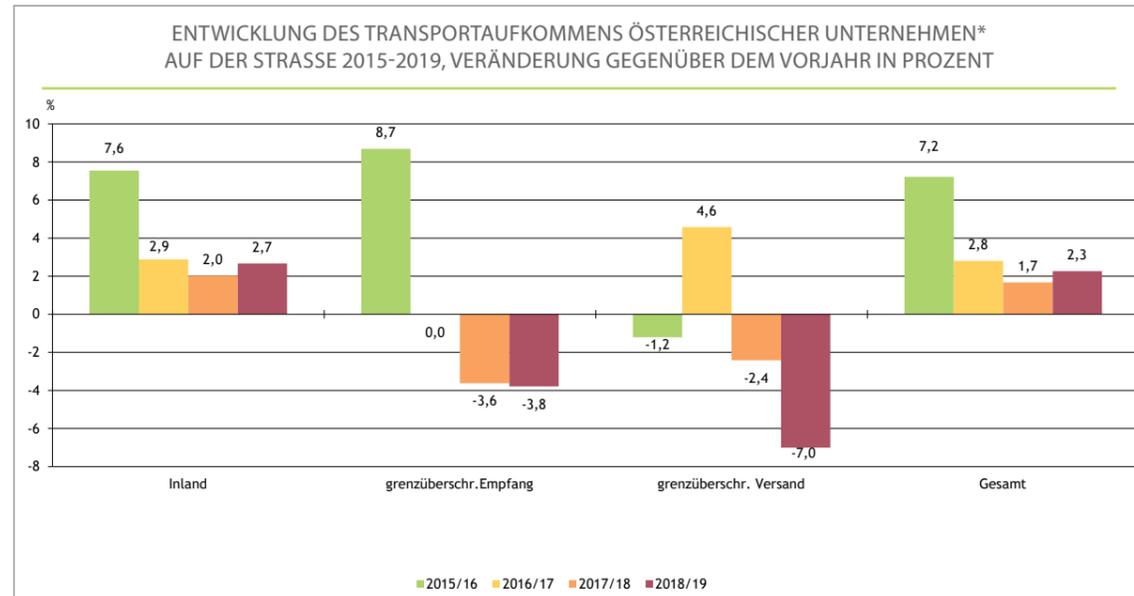
Das Transportaufkommen von österreichischen und ausländischen Unternehmen beträgt im Jahr 2018 auf Österreichs Straßen 574,0 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung erhöht sich auf 51,9 Mrd Tonnenkilometer. 67,9% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandsverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 97,5%.

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inland	377 021	97,5	17 761	92,3
grenzüberschr. Empfang	66 464	15,6	8 581	11,3
grenzüberschr. Versand	57 226	18,6	7 540	14,9
Transit	73 281	1,3	17 985	0,6
Gesamt	573 992	67,9	51 867	35,8

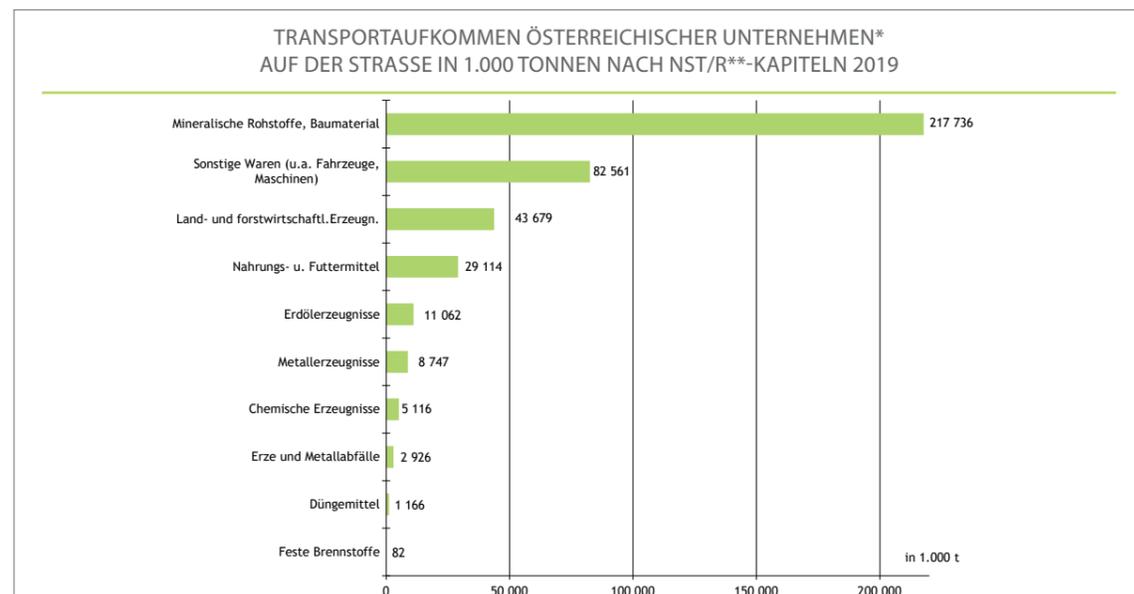
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2019 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 402 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 2,3% zum Vorjahr entspricht. Erhöhte Verkehrsleistungen verzeichnet der Inlandverkehr. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 2,7%, im grenzüberschreitenden Empfang reduziert es sich um 3,8%, im grenzüberschreitenden Versand geht es um 7,0% zurück und im Transitbereich kommt es zu einer Erhöhung von 23,1%.



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

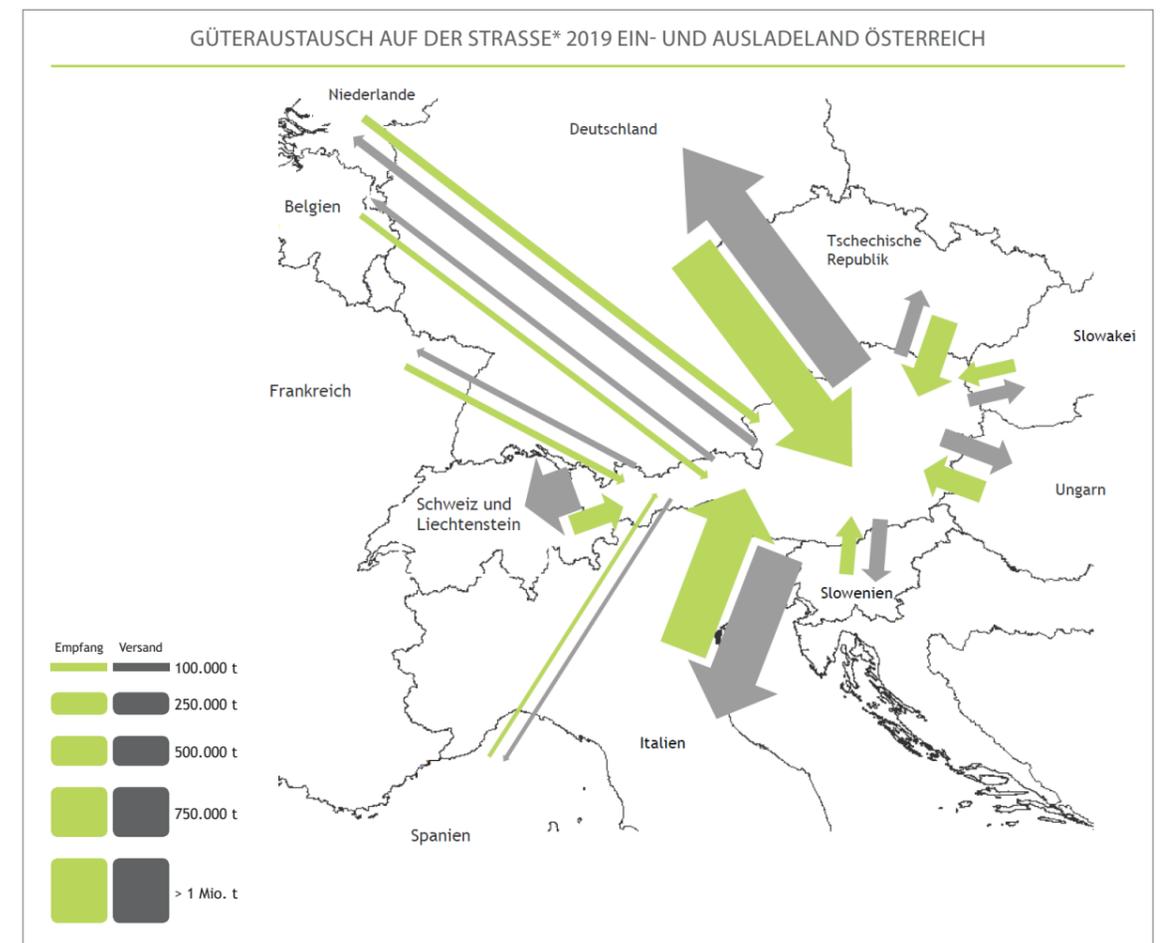


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2019 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen ein Fünftel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

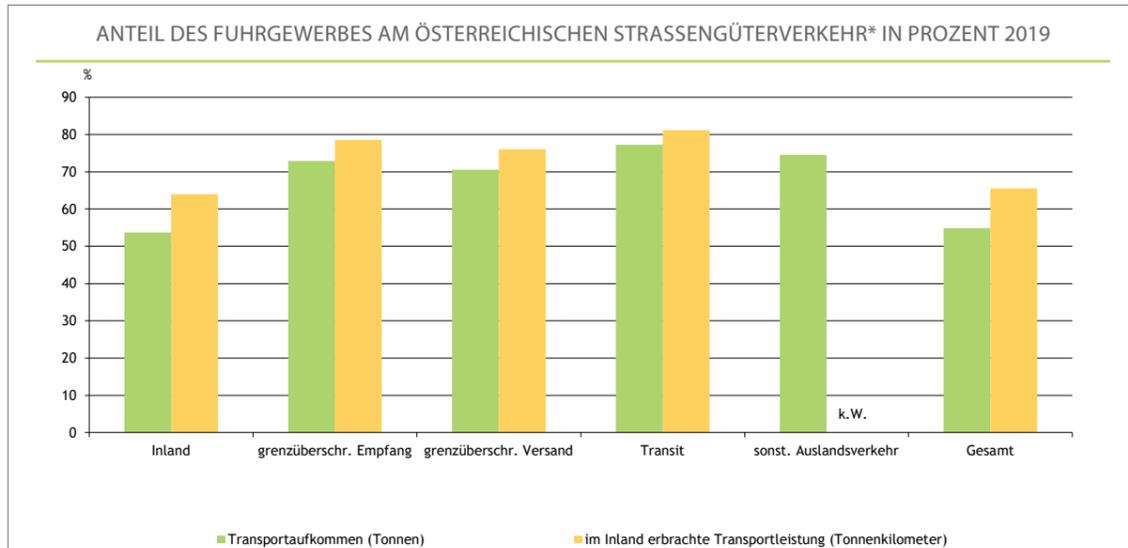
Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2019 zeigt, dass für den Gütereingang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „Steine und Erden und Baustoffe“ (Deutschland) und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (Italien).

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



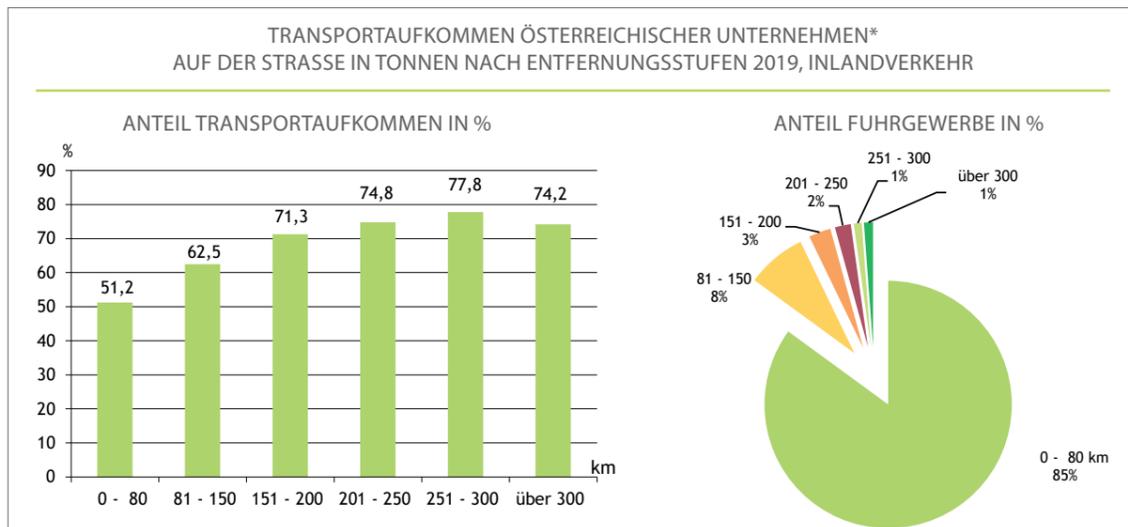
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2019 entfallen 55% des Transportaufkommens und 64% 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

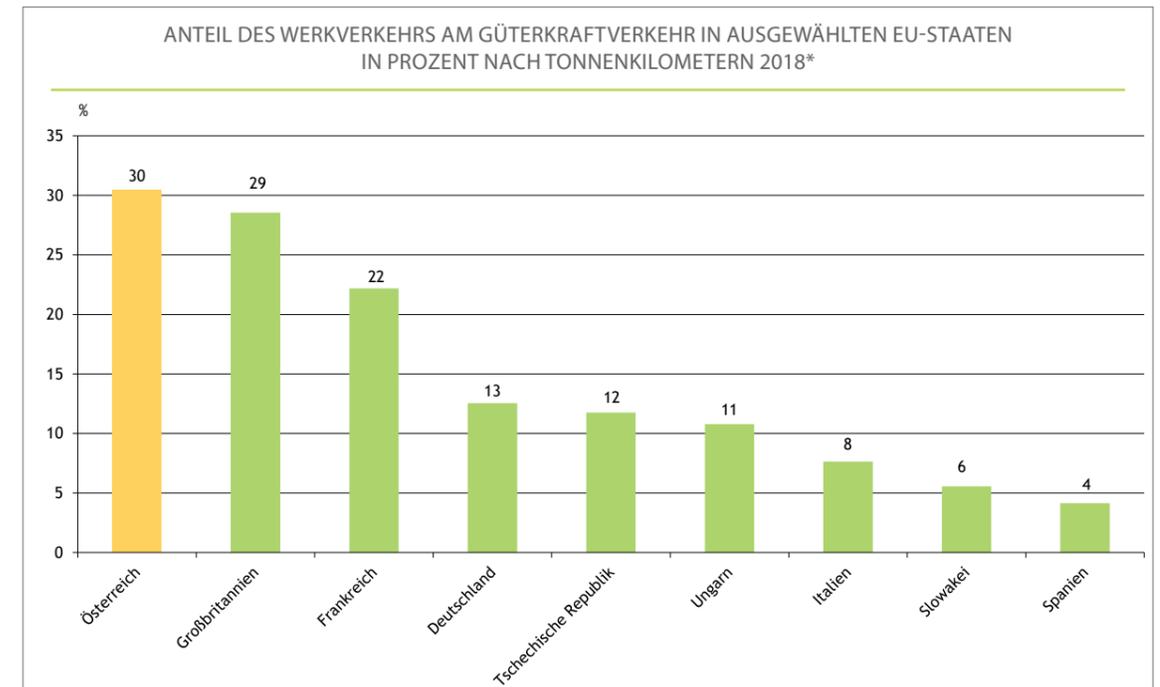
85,0% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung bis zu einer Entfernung von 300 km auf 77,8 und sinkt dann auf 74,2% über 300 Kilometer. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bis auf die Entfernungsstufe 0-80 Kilometer und 81-150 Kilometer zu einer Erhöhung gekommen. Der größte Rückgang von 0,9 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 81-150 Kilometer statt. Die stärkste Erhöhung von 4,4 Prozentpunkten ist in der Entfernungsstufe von 251-300 Kilometer zu beobachten.



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

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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2018 bei 30,4% und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte. Positive Zuwachsraten sind auch in Ungarn zu beobachten. Bei allen anderen kommt es zu einem Rückgang wie zum Beispiel bei Großbritannien mit -4,1 Prozentpunkten oder Deutschland mit -0,1 Prozentpunkten.



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

5.3. SCHIENE

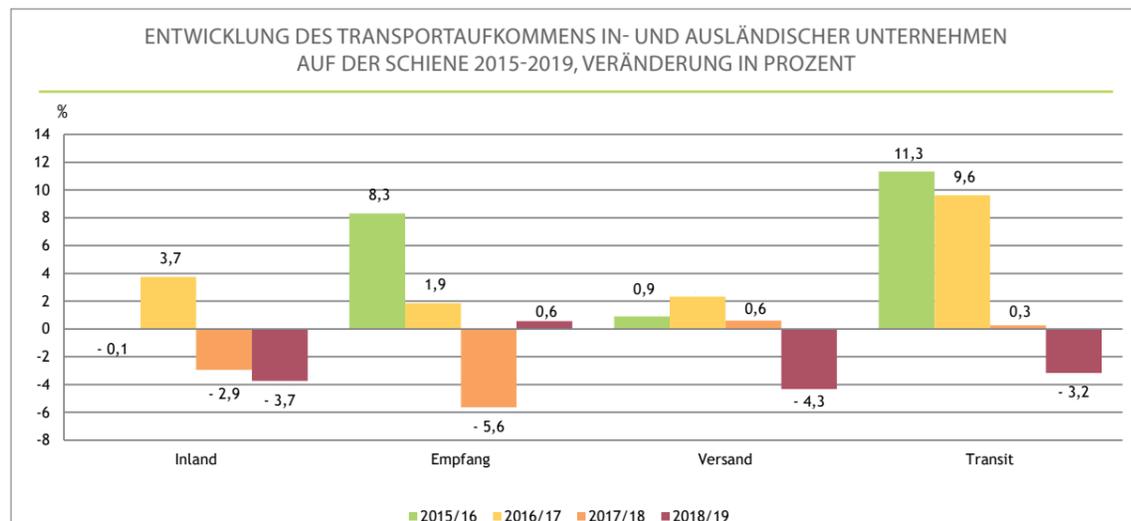
Insgesamt werden 2019 102,6 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 2,6% weniger als im Jahr 2018. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Gütereinfahrt. Von den 30,3 Mio. Tonnen der von den Unternehmen im Transitverkehr beförderten Güter werden 7,7 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und in Italien ausgeladen. 5,8 Mio. Tonnen nehmen 2019 den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfallen damit 44,4% (2018: 46,5%) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2019

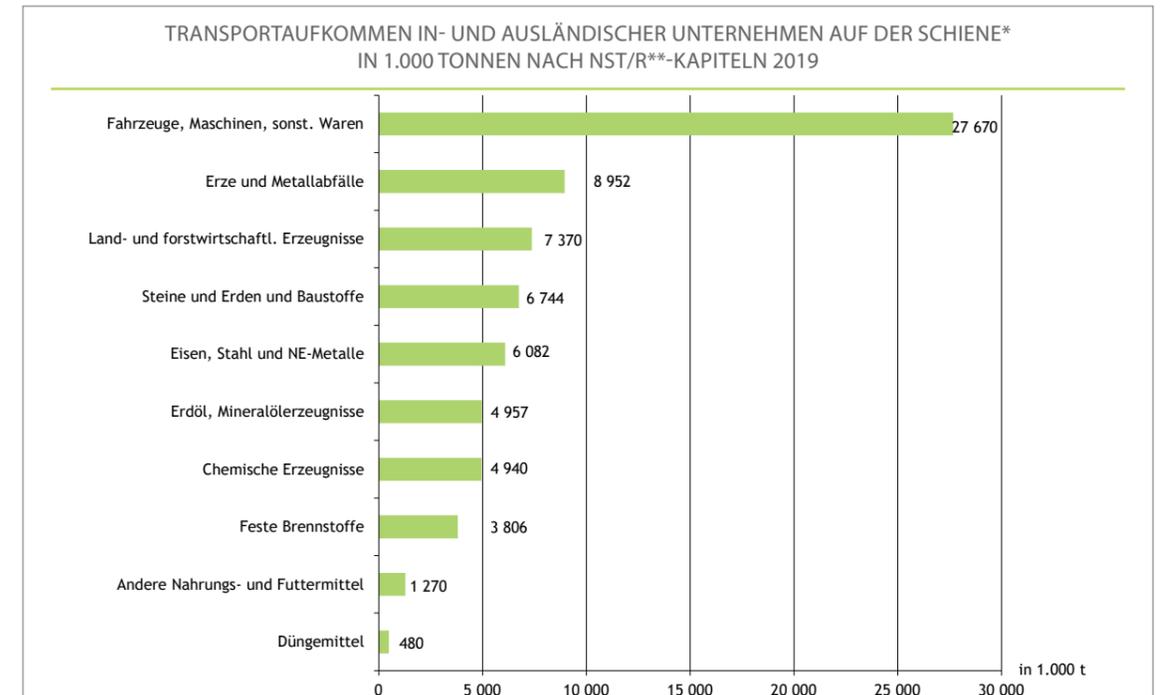
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	28 013	27,3	4 416	20,3
Empfang	27 206	26,5	5 770	26,5
Versand	17 054	16,6	4 027	18,5
Transit	30 302	29,5	7 523	34,6
Gesamt	102 575	100,0	21 736	100,0

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

Das Transportaufkommen in- und ausländischer Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. 2019 kommt es im Verkehrsbereich Empfang zu einer leichten Zunahme im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail erhöht sich der Gütertransport im grenzüberschreitenden Empfang um 0,6%. Im grenzüberschreitenden Versand kommt es zu einem Rückgang um 4,3%, beim Transitverkehr sind es um 3,2% weniger und im Inland werden 3,7% weniger Güter auf der Schiene transportiert.

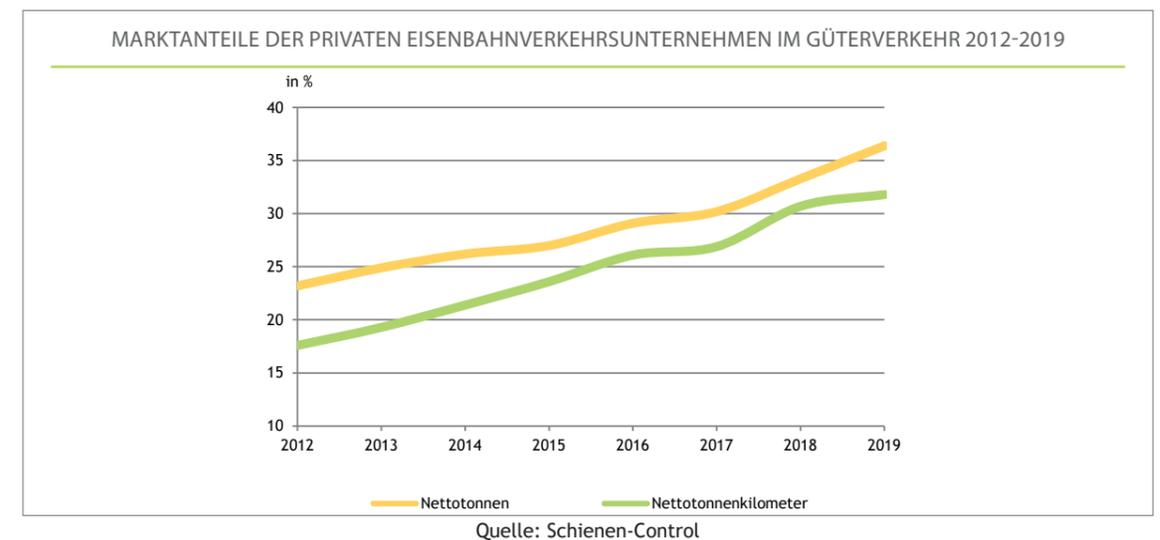


Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 27,7 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 10,2% oder 7,4 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere. Auf die NST/R-Gruppe Erze und Metallabfälle entfallen 12,4% bzw. 8,9 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,7% bzw. 480 Mio. Tonnen.

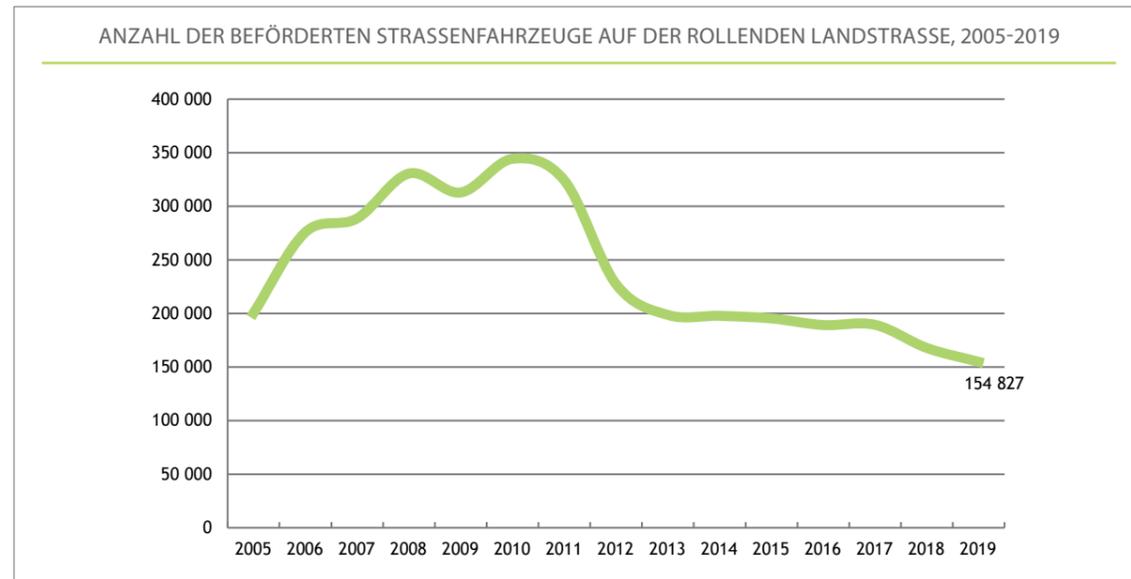


* ohne Transit
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2019 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2019 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 3,1 und bei der Nettoverkehrsleistung um 1,1 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, LogServ/CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.



Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72,0%. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2016 anhält. Von 2016 auf 2017 steigt die Beförderungszahl erstmals wieder um 0,1% leicht an. Zwischen dem Jahr 2017 und 2019 kommt es zu einem Rückgang bei den beförderten Straßenfahrzeugen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 7,7% weniger Straßenfahrzeug auf der rollenden Straße transportiert.



Quelle: Rail Cargo Austria AG

Anschlussbahnen

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird. Im Jahr 2019 erhöhte sich die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden 579 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz serviert, im Jahr 2018 waren es mit 571 geringfügig weniger. Im Netz der ÖBB-Infrastruktur wurden mit 553 Anschlussbahnen um acht mehr bedient als im Jahr zuvor. Im gleichen Zeitraum ist das Aufkommen gleich geblieben: mit 1,36 Millionen (2018: 1,35 Millionen) Wagen wurden 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

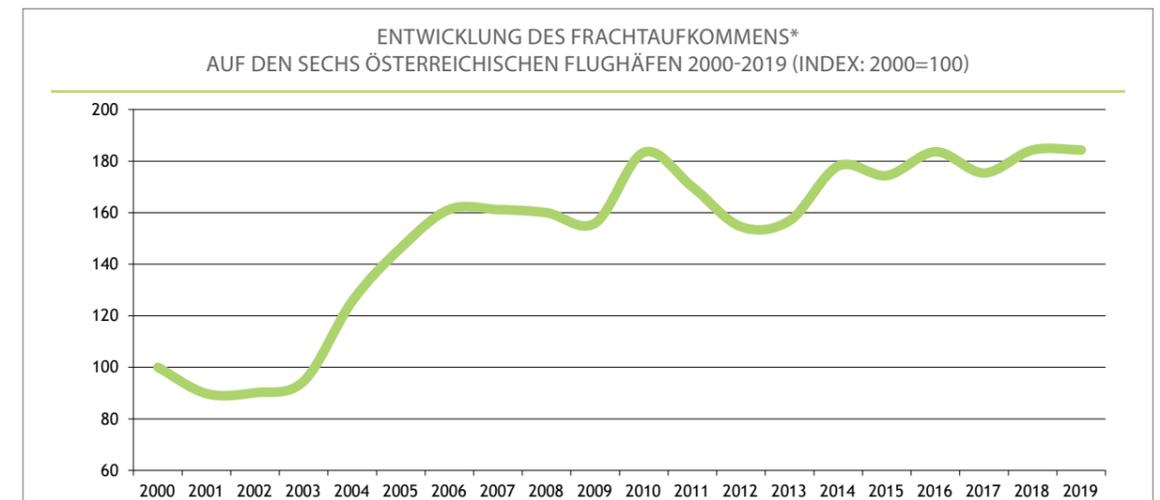
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2019 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 247.200 Tonnen und somit fast unverändert wie im Jahr 2018. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 96,6%. Das Postaufkommen erhöht sich im Vergleich zu 2018 um 19,1% auf 16.521 Tonnen und wird ausschließlich über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	23	9	4	0	0	10	45
Empfang	110 382	53	0	0	2 558	37	113 031
Versand	94 328	76	1	0	4 626	55	99 086
Transit	34 103	0	0	0	935	0	35 038
Frachtaufkommen in Tonnen	238 837	137	5	0	8 119	102	247 200
Anteil in %	96,6	0,1	0,0	0,0	3,3	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 2019 zu keiner Veränderung des Frachtaufkommens.



* an, ab + Transit
 Quelle: Statistik Austria

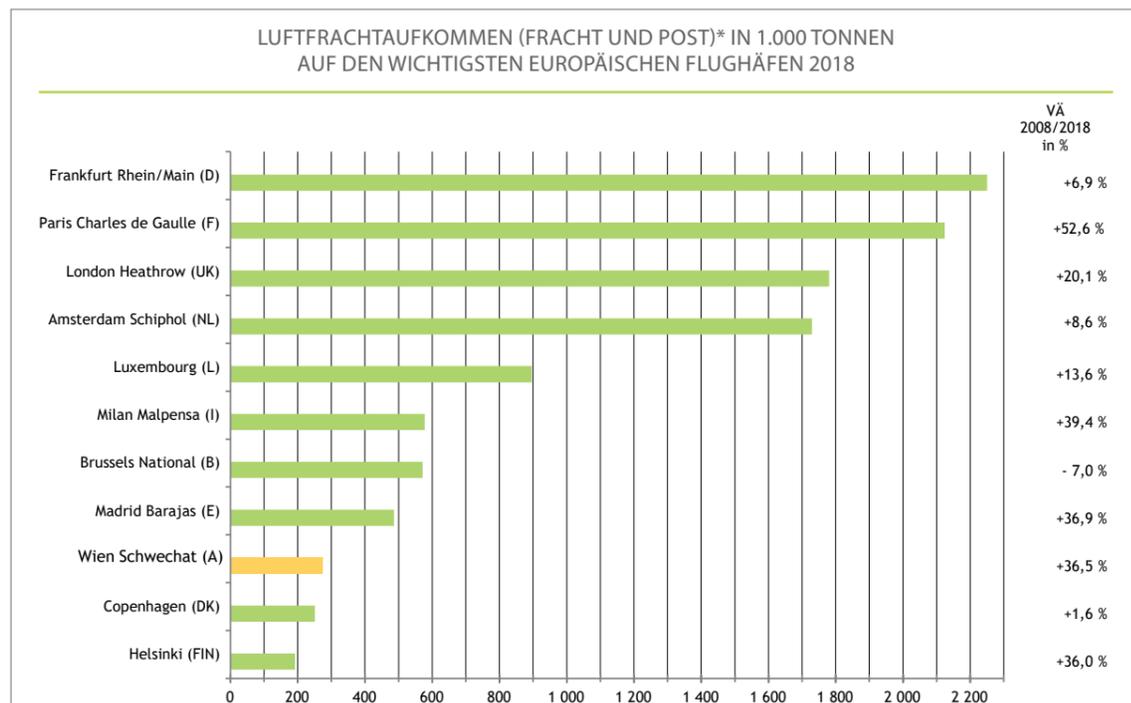
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2019 92,3% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,9% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 6.513 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 2.586 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 53,9% am gesamten Luftfrachtaufkommen und erhöht sich um 1,1 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2019.

**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2019**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	1 117	1 469	2 586
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 281	852	2 133
Feste mineralische Brennstoffe	-	-	-
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	45	10	55
Erze und Metallabfälle	2	6	8
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	221	258	478
Steine, Erden und Baustoffe	6	10	16
Düngemittel	1	1	2
Chemische Erzeugnisse	4 609	1 904	6 513
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	87 065	105 877	192 942

* = 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 2018 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,25 Mio. Tonnen, Paris Charles de Gaulle mit 2,12 Mio. Tonnen und London Heathrow mit 1,78 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit

Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2008 und 2018 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 36,5% in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau⁵ spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 4,2 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 4,0 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2019 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 3,0% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2019

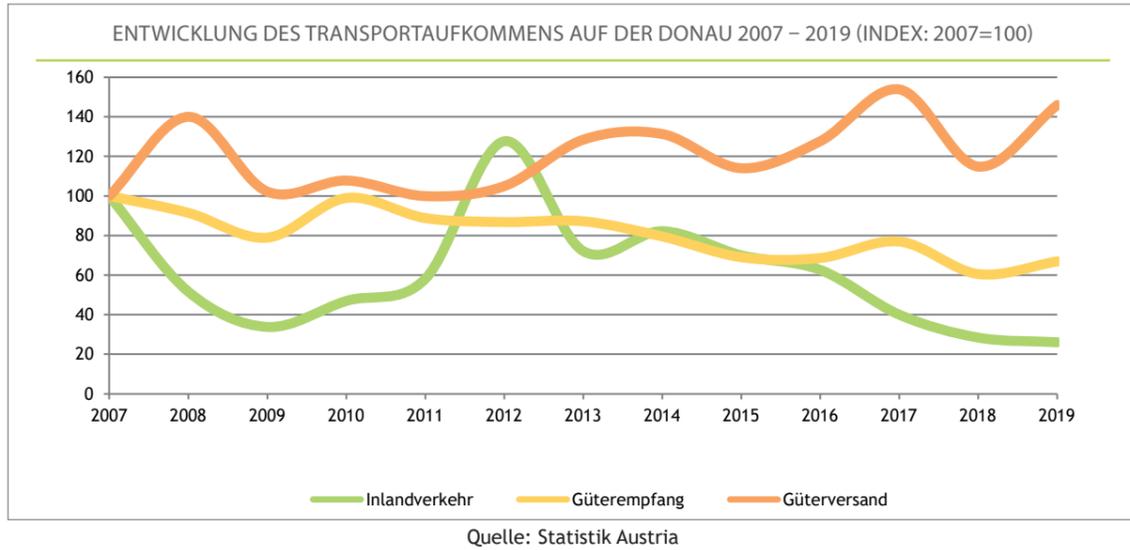
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometer** im Inland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	254	62,4	22	79,9
Empfang	4 193	16,2	764	17,3
Versand	2 259	26,0	323	24,6
Transit*	1 806	2,2	606	2,2
Gesamt	8 512	17,2	1 715	14,1

* Werte hochgewichtet

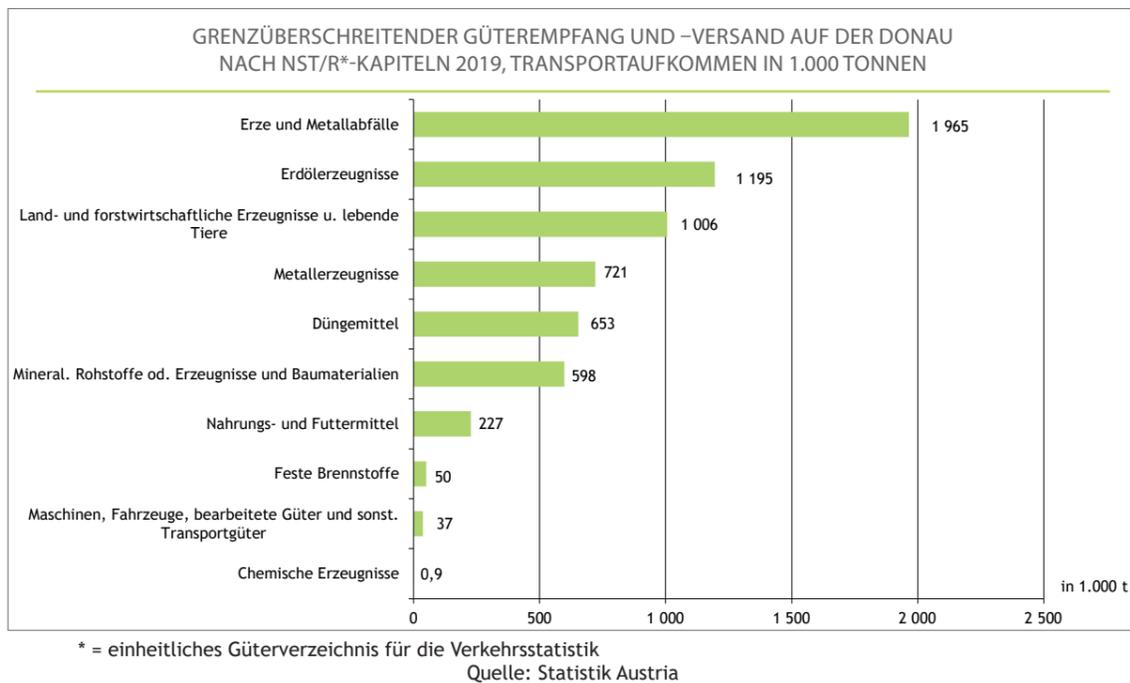
** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2018 sinkt der Inlandverkehr um 8,3%, der Gütereingang steigt um 10,5% und der Güterversand um 27,1%.

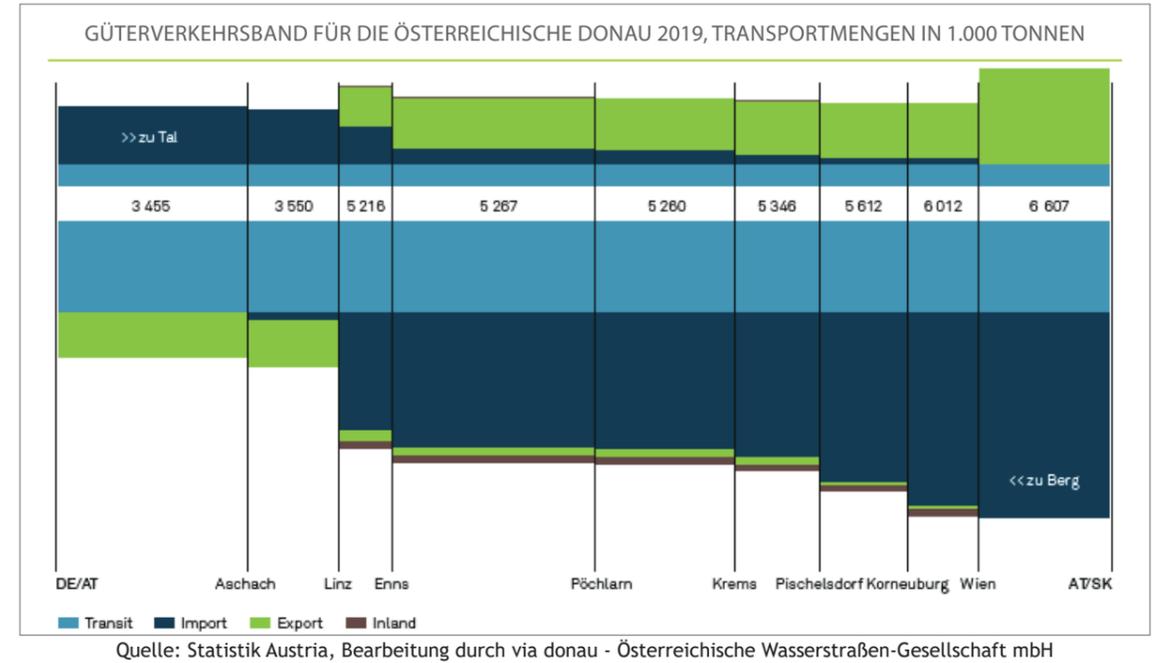
⁵ Methodische Anmerkung: Der Transitverkehr wird seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.



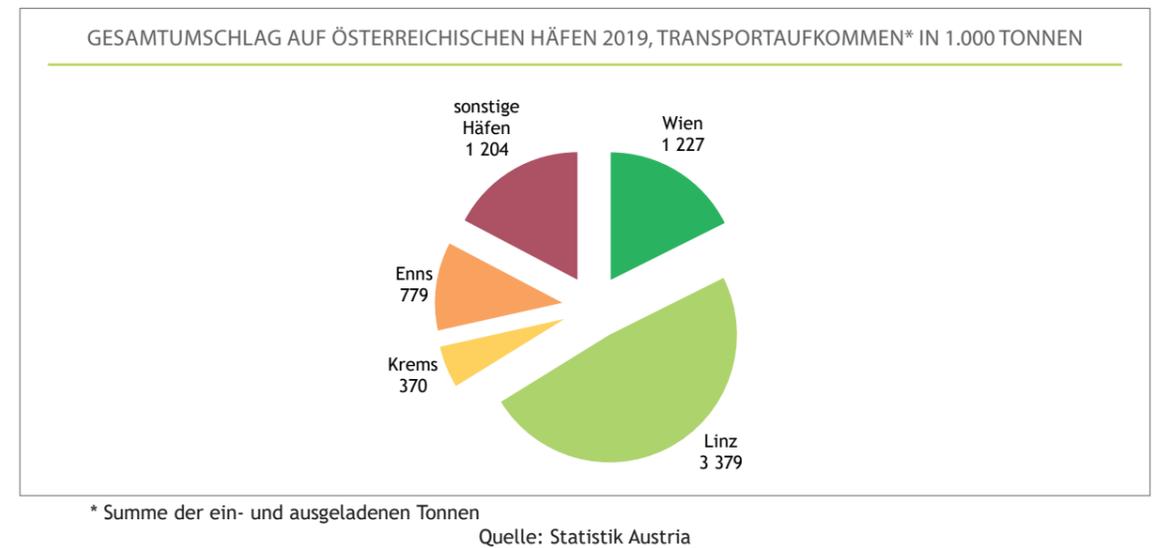
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2019 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 2,0 Mio. Tonnen bzw. 30,5% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ werden insgesamt 1,2 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



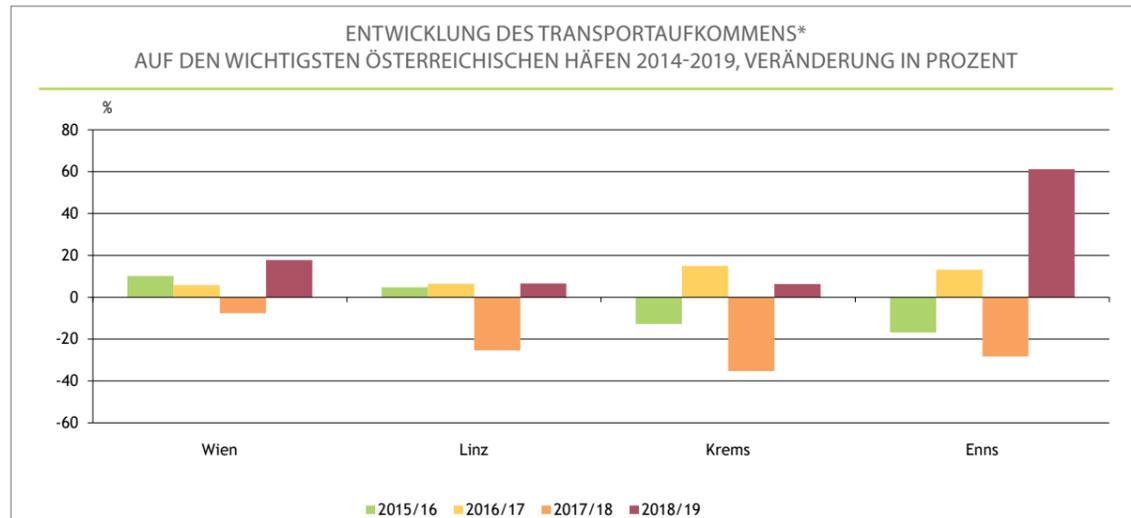
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2018 werden im Transitverkehr 4,5-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2019 ist Linz mit 3,4 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 48,6% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,2 Mio. Tonnen einen Anteil von 17,6% auf.



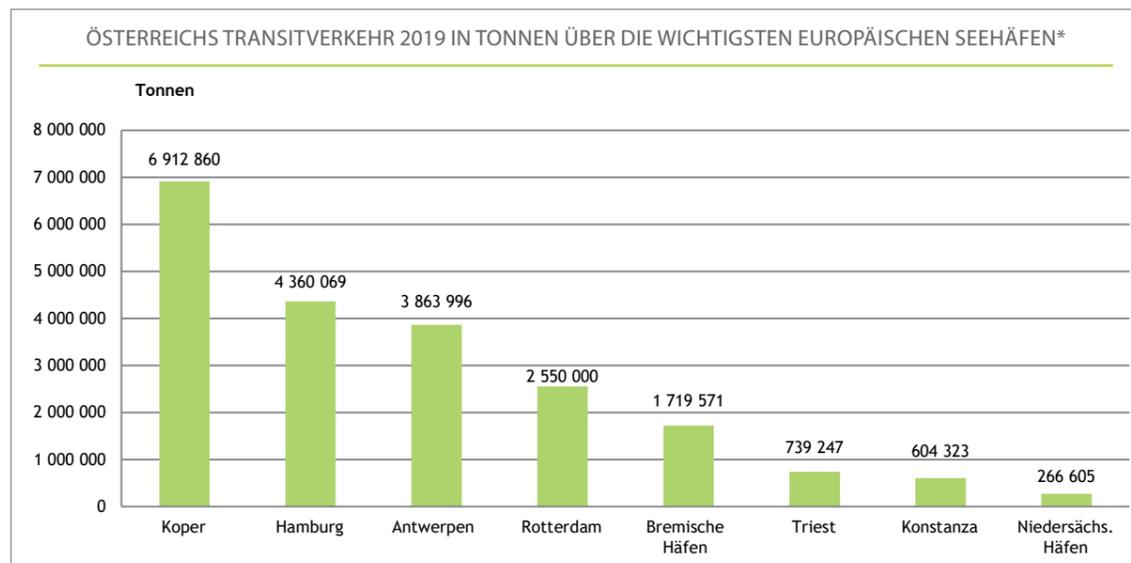
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2015 bis 2019 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Die größte Zunahme im Transportaufkommen von 2018 auf 2019 verzeichnet der Hafen Enns mit einem Plus von 61,2%.



* 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.

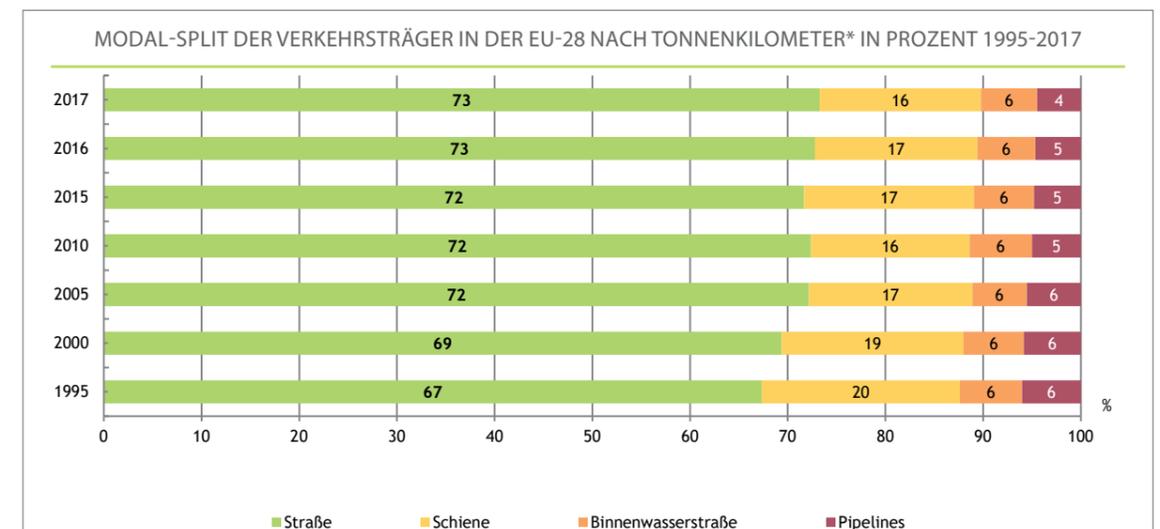


* ohne Rijeka: keine Daten verfügbar
Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den acht wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 21,0 Mio. Tonnen im Jahr 2019. Der Hafen Koper ist mit 6,9 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 4,4 Mio. an Umschlagsvolumen.

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

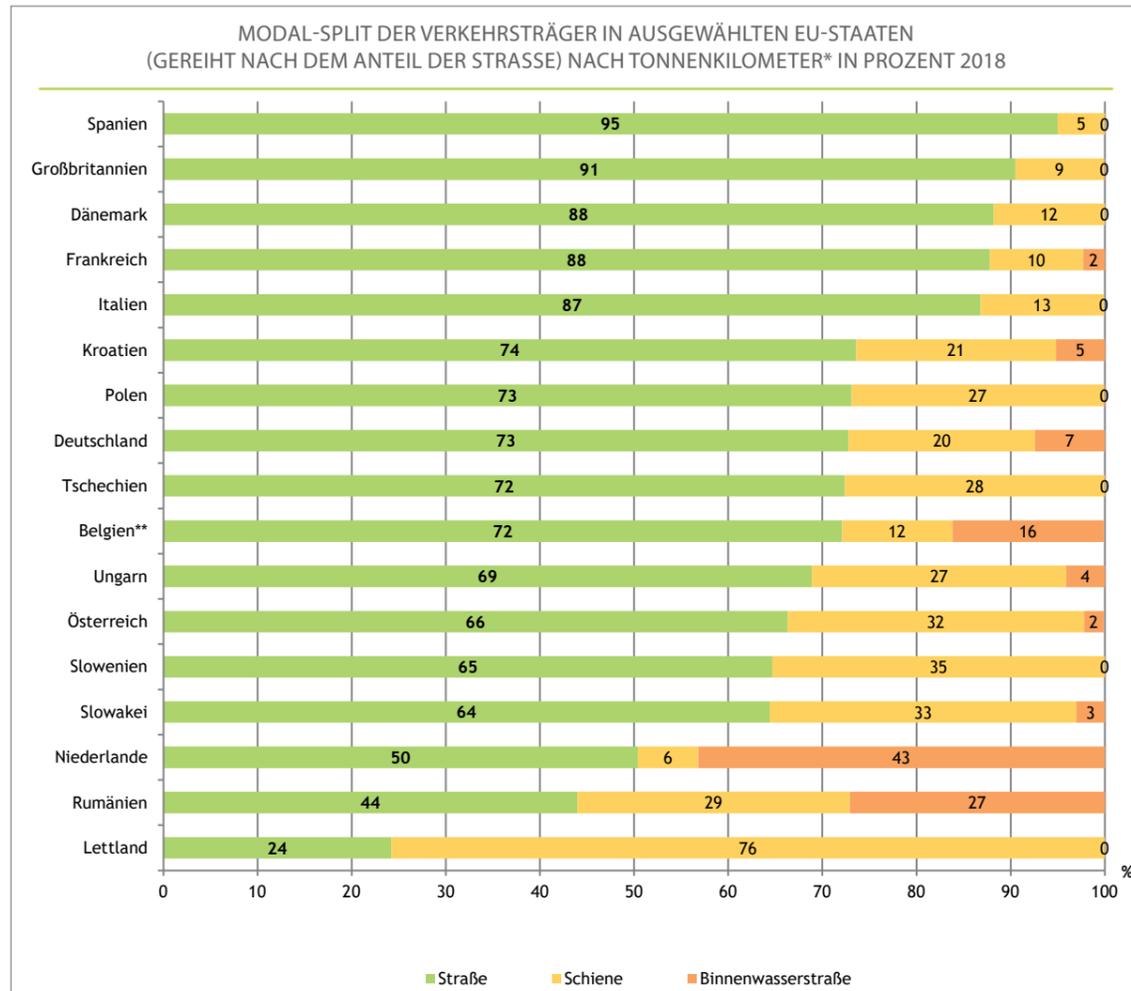
Im Jahr 2017 werden 73,3% der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen bleibt annähernd gleich und der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum zurück.



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

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Großbritannien, Dänemark, Italien und Frankreich die Straße im Jahr 2018 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 66%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 76%, 33% bzw. 35% der Transportleistung), in Österreich, Rumänien, Ungarn und der Tschechischen Republik ein wichtiger Verkehrsträger (mit jeweils über einem Viertel der Transportleistung).

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 43% bzw. 27% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

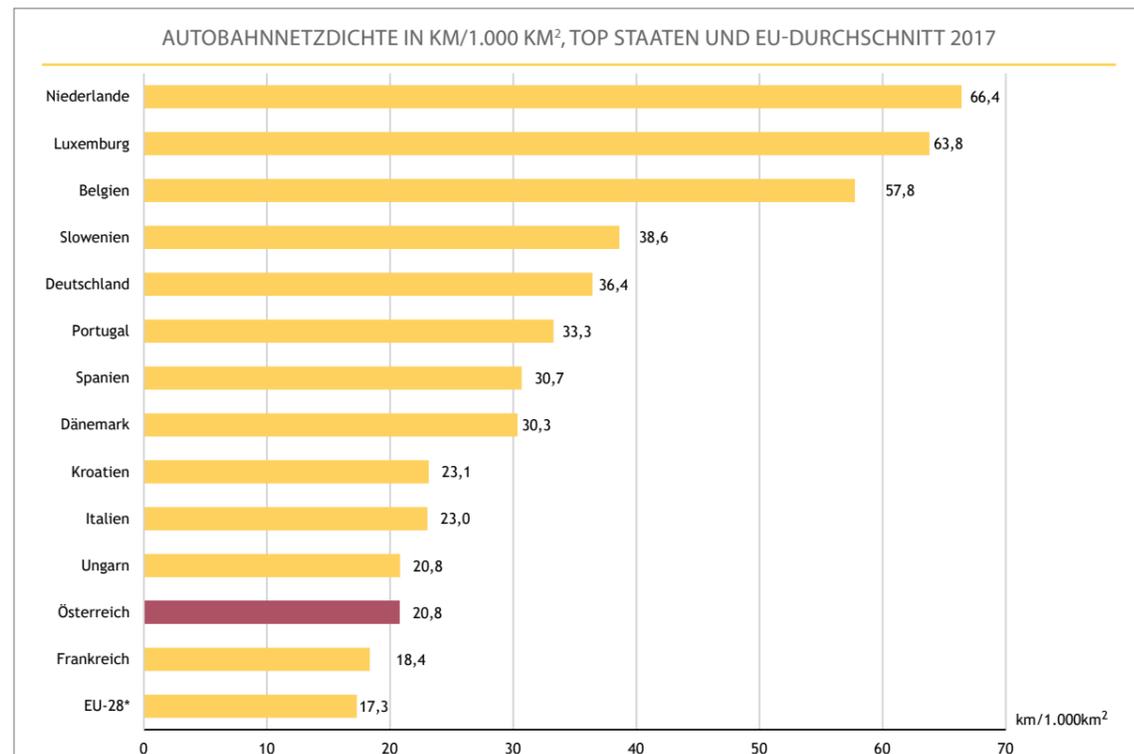
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHR SUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2020 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.242 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2017 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (66,4 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 63,8 km bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2017 über eine Autobahnnetzdicke von 20,8 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,3 km pro 1.000 km².



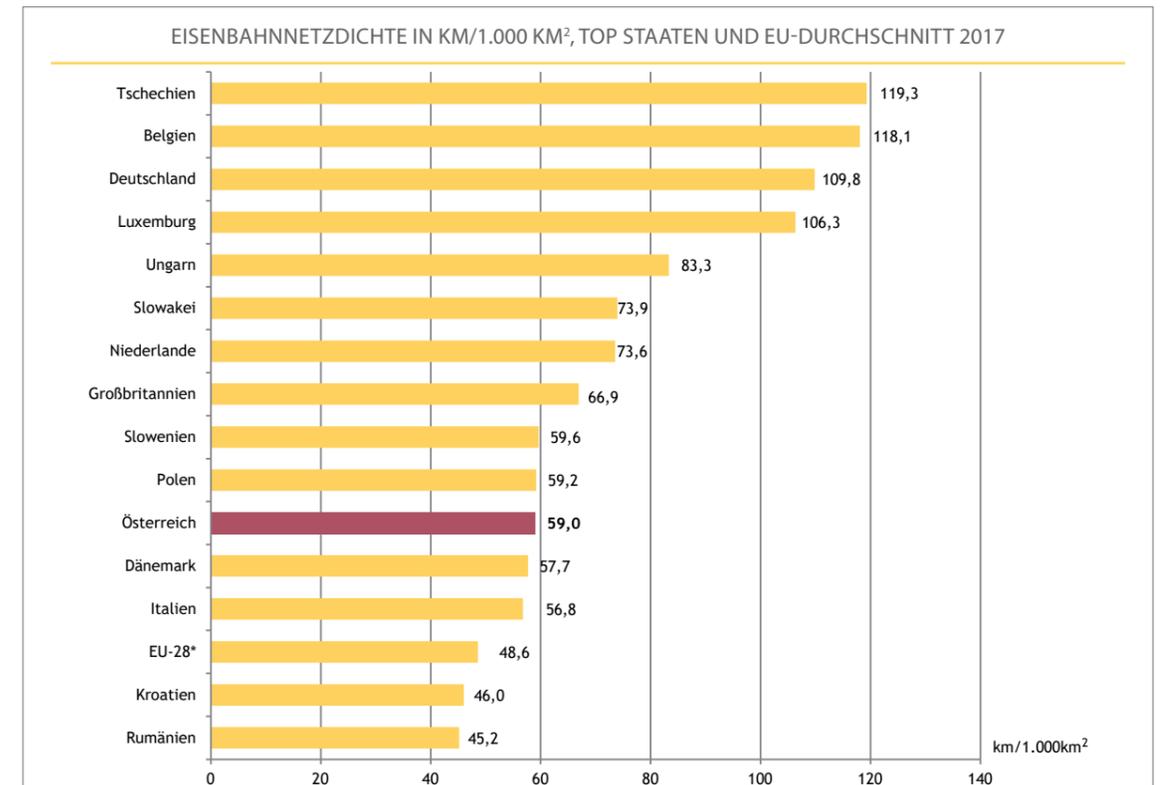
* EU-28 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.650 km im Jahr 2019.

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2019
Gesamtlänge	5 650
eingleisig	3 448
zweingleisig	2 202
Normalspur (1.435mm)	5 341
Schmalspur	309
elektrifiziert	4 008
nicht elektrifiziert	1 642

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2017 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,3 km pro 1.000 km²) und Belgien (118,1 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 48,6 km pro 1.000 km². Österreich weist 2017 eine Eisenbahndichte von 59,0 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



* EU-28 ohne Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

6.2. MAUT

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

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

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

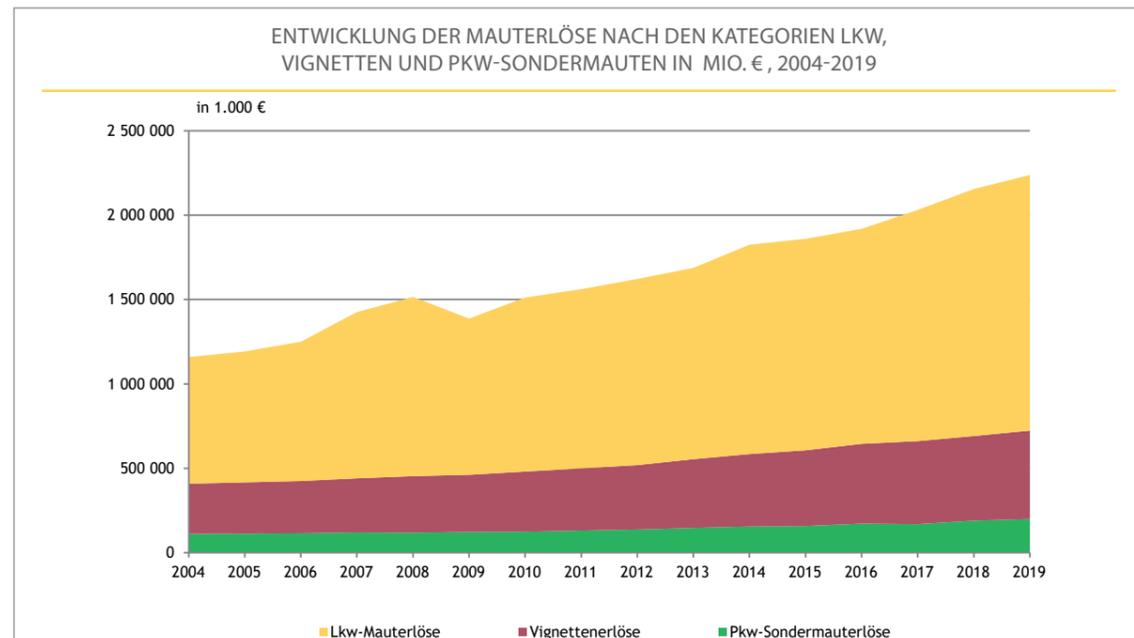
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2019 in Österreich auf rd. € 2.238,6 Mio. Davon entfallen € 1.515,2 Mio. (entspricht 67,7%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 723,4 Mio. (davon € 523,6 Mio. Vignetten und 199,8 Mio. Pkw-Sondermaturen).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2019 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 227,1 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 55,0% aus. Circa 8,0 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (34,5%). Zwischen 2009 und 2019 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 47,0%, die Lkw-Frequenz um 51,1% (beides ohne Felbertauernstraße). Im Vergleich zum Jahr 2018 steigt die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 3,6% und die Lkw-Mauteinnahmen erhöhen sich um 5,7%.

	Mauteinnahmen in 1.000 Euro		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw - Abfertigungen	Lkw - Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	25 524	27 049	7 119	1 369
A 9 Bosrucktunnel	20 687	12 164	5 340	1 471
A 10 Tauernautobahn	59 601	45 920	8 056	1 297
A 11 Karawankenautobahn	11 461	9 461	1 918	622
A 13 Brenner Autobahn	63 092	124 900	16 829	2 768
S 16 Arlberg Straßentunnel	19 044	7 642	2 870	507
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten
Gesamt	199 409	227 136	42 132	8 034

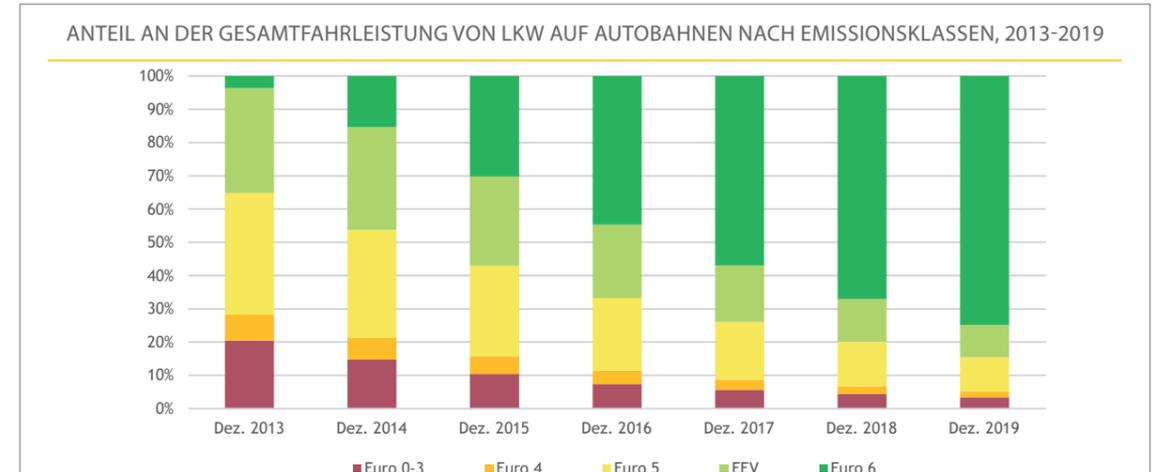
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2019, ausgenommen das Jahr 2009, einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Pkw-Sondermauterlöse gehen 2017 das erste Mal seit 2004 leicht zurück. Im Jahresvergleich 2018/2019 kommt es zu einer Erhöhung von 5,6%. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2018 und 2019 um 3,4%.



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 Fahrzeuge die ältesten und Euro 6 Fahrzeuge die modernsten. Aus der Grafik ist deutlich ersichtlich, dass der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge stark zunimmt und bereits fast drei Viertel der Fahrleistung Ende 2019 ausmachen: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2019 sind rund 7,0 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 827.927 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 54.003, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 19.334 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.148 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,0% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,3% oder 860.758 Fahrzeugen.

	2019	Anteil in %
Einspurige Kfz	860 758	12,3
Pkw/Kombi	5 039 548	72,0
Lkw	494 585	7,1
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	440 582	6,3
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	54 003	0,8
Zugmaschinen	499 846	7,1
davon: Sattelzugfahrzeuge	19 334	0,3
Omnibusse	10 148	0,1
Sonstige Kfz*	91 337	1,3
Kraftfahrzeuge	6 996 222	100,0
Anhänger	827 927	

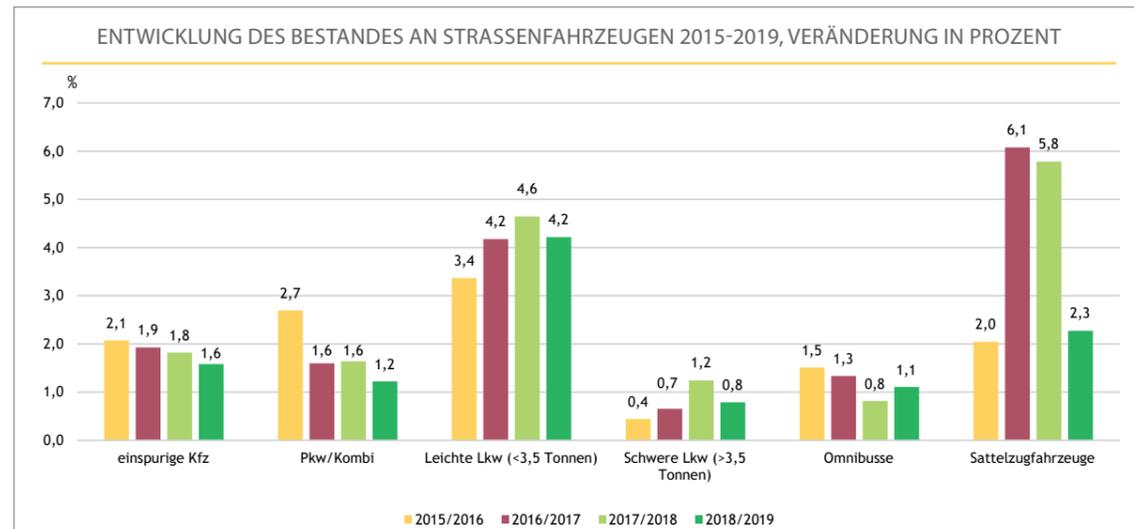
* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz
Quelle: Statistik Austria

	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	373 517	548 036	1 096 011	1 482 798	1 539 186
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	20 492	29 004	76 963	127 849	186 274
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3 935	4 590	11 291	14 724	19 463
Sattelzugfahrzeuge	279	576	1 850	4 896	11 733
Omnibusse	315	434	1 476	2 646	5 277

Quelle: Statistik Austria

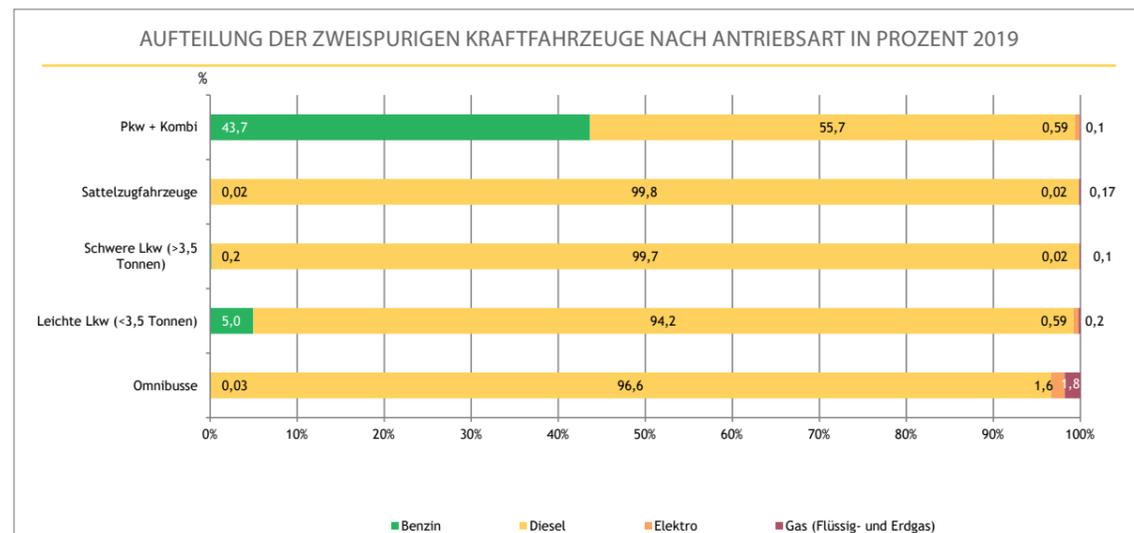
Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2019 bis zu 5 Jahre alt. Bei den Pkw ist der Anteil der Fahrzeuge, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind, ähnlich hoch, wie der Anteil der bis zu 5 Jahre alten Pkws. Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 60,7% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2015 bis 2019 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,2% an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2019 um 4,2% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) steigt um 0,8% an. Die Anzahl der Omnibusse steigt zwischen 2018 und 2019 um 1,1%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2015 Zunahmen von mindestens 2,0% (im Vergleich zum Vorjahr sind es 2,3%).



Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2019 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 94,2% der leichten Lkw und 99,7% der schweren Lkw fahren mit Dieselmotoren. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2019 bei den Pkw zugunsten der Benzinfahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 96,6% um Dieselfahrzeuge, 1,6% sind Elektrofahrzeuge und 1,8% werden mit Gas betrieben.



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2019 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 243.172 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 2,4% mehr als im vergangenen Jahr. 21,0% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,5% größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe 71,1%.

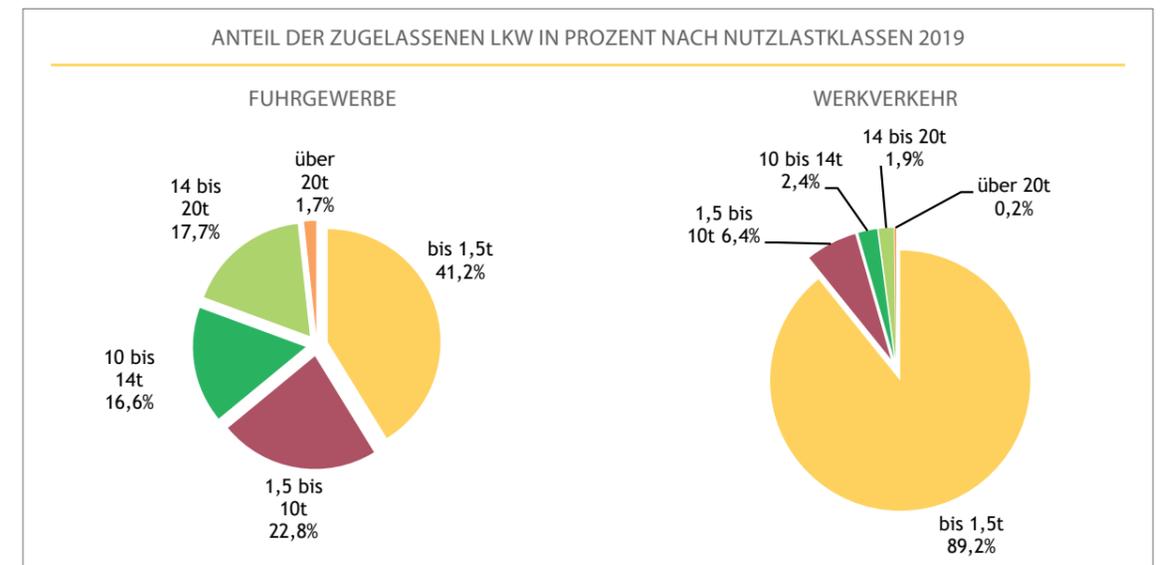
Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den schweren Lkw zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 2,2% und im Werkverkehr um 2,4%.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	35 702	0,4	188 136	2,8	223 838	2,4
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	14 779	- 0,4	168 987	3,2	183 766	2,9
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	20 923	1,0	19 149	0,1	40 072	0,6
Sattelzugfahrzeug	14 510	2,2	4 824	2,4	19 334	2,3
Gesamt	50 212	0,9	192 960	2,8	243 172	2,4

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2019 auf insgesamt 494.585 Fahrzeuge, von denen 223.838 gewerblich genutzt werden⁶. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 42,9%, auf den Handel 41,2% und auf das Fuhrgewerbe 15,9%. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 89,2% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 41,2% zu.

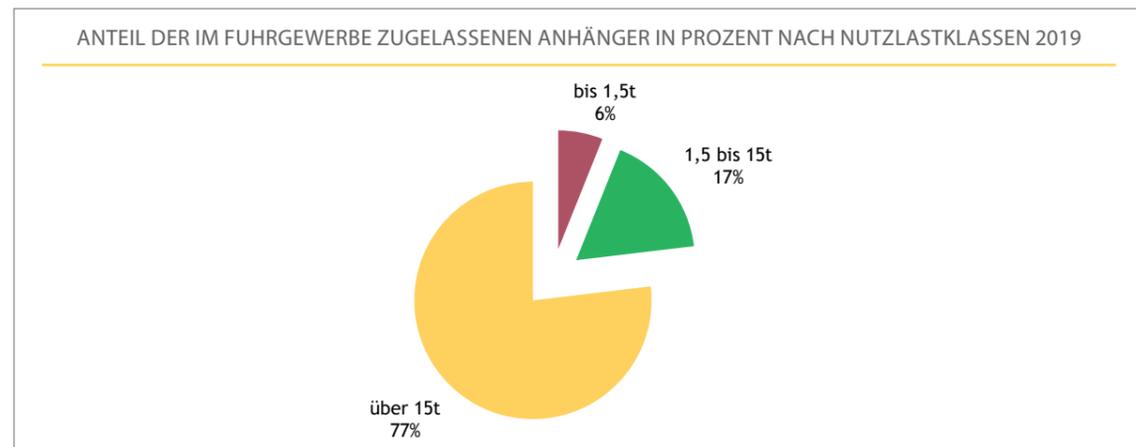


Quelle: Statistik Austria

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

Anhänger

Im Jahr 2019 werden 40.442 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 5,3% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 76,9%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 0,6% und jener der schweren um 0,5%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 6,5%. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Abnahme von 0,9% zu verzeichnen.



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2019 gibt es 1.216 Lokomotiven und 723 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 69% der Lokomotiven und 73% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 2.315 Personenwagen stehen 17.895 Güterwagen gegenüber.

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	836	368	12	1 216
Triebwagen	527	196	-	723
Personenwagen				2 315
Güterwagen				17 895
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				3 802

Quelle: Statistik Austria/Schiene-Control GmbH

6.3.3. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2019 mit 72,2% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 12,3% bzw. 9,4%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 2,3%.

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	Anzahl
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	806
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	474
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	4
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	219
Ultraleichtflugzeuge	84
Motorsegler	167
Motorluftfahrzeuge des Bundes	20
Gesamt	1 774

Quelle: Statistik Austria

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

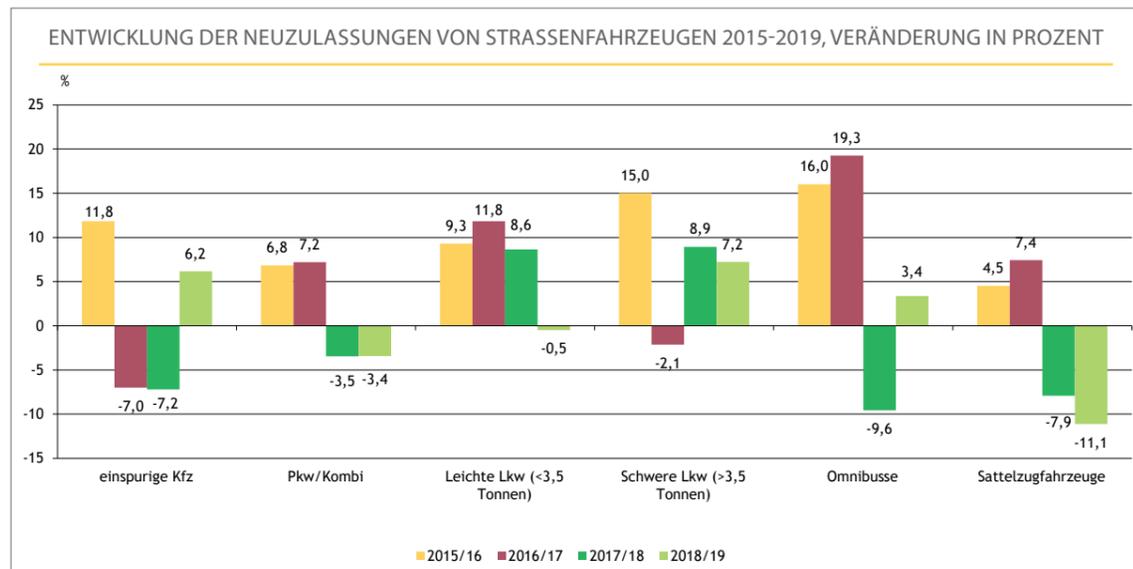
	2018	2019
einspurige Kfz	40 417	42 903
Pkw/Kombi	341 068	329 363
Lkw	47 947	48 042
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	43 641	43 425
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4 306	4 617
Zugmaschinen	9 441	9 615
davon: Sattelzugfahrzeuge	3 898	3 465
Omnibusse	1 125	1 163
sonstige Kfz*	4 461	5 174
Gesamt	444 459	436 260
Anhänger	33 966	33 143

* selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria

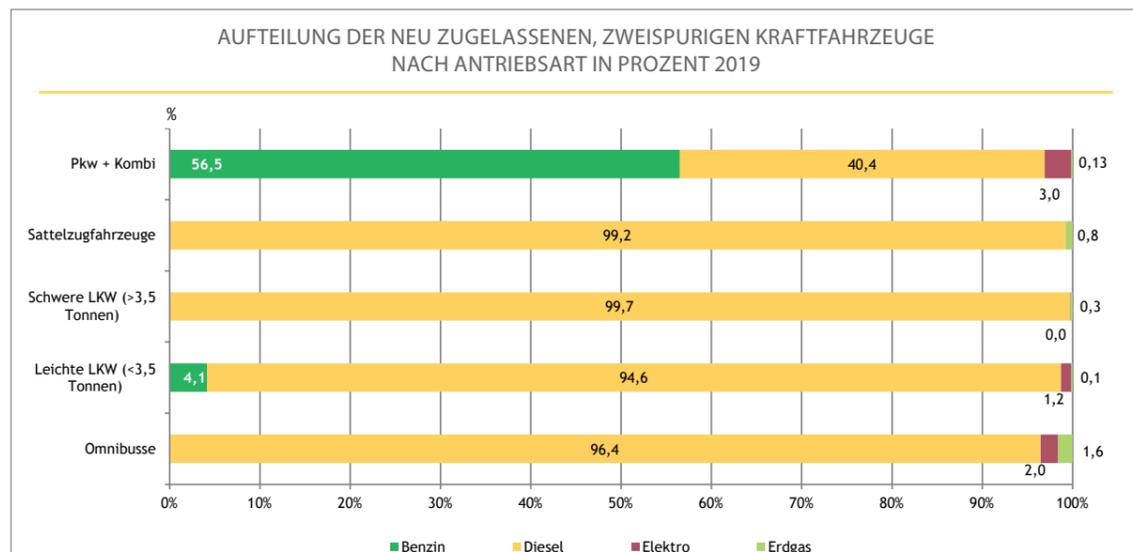
Im Jahr 2019 werden 436.260 Kraftfahrzeuge (davon: 48.042 Lkw, 9.615 Zugmaschinen und 1.163 Omnibusse) und 33.143 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 2,4% weniger Kfz bzw. um 2,4% weniger Anhänger als im Jahr 2018. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) mit einem Plus von 7,2%.

Im Zeitraum 2018/2019 kommt es bei sehr vielen in Grafik 63 angeführten Fahrzeugarten zu einer Zunahme der Neuzulassungen, die größte findet bei den schweren Lkw mit 7,2% statt. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind Pkw, leichte Lkw und Sattelzugfahrzeuge, diese verzeichnen eine Abnahme der Neuzulassungen. Der größte Rückgang findet bei den Sattelzugfahrzeugen mit -11,1% statt, die Neuzulassungen von leichten Lkw sinken um -0,5%.



Quelle: Statistik Austria

56,5% der 2019 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb und 40,4% Dieselantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw, obwohl der Anteil der mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf 3,0% angestiegen ist. Im Jahr 2019 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,2%), bei schweren Lkw sind es 99,7% und bei leichten Lkw 94,6%. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 96,4% und 1,6% sind elektrobetrieben.



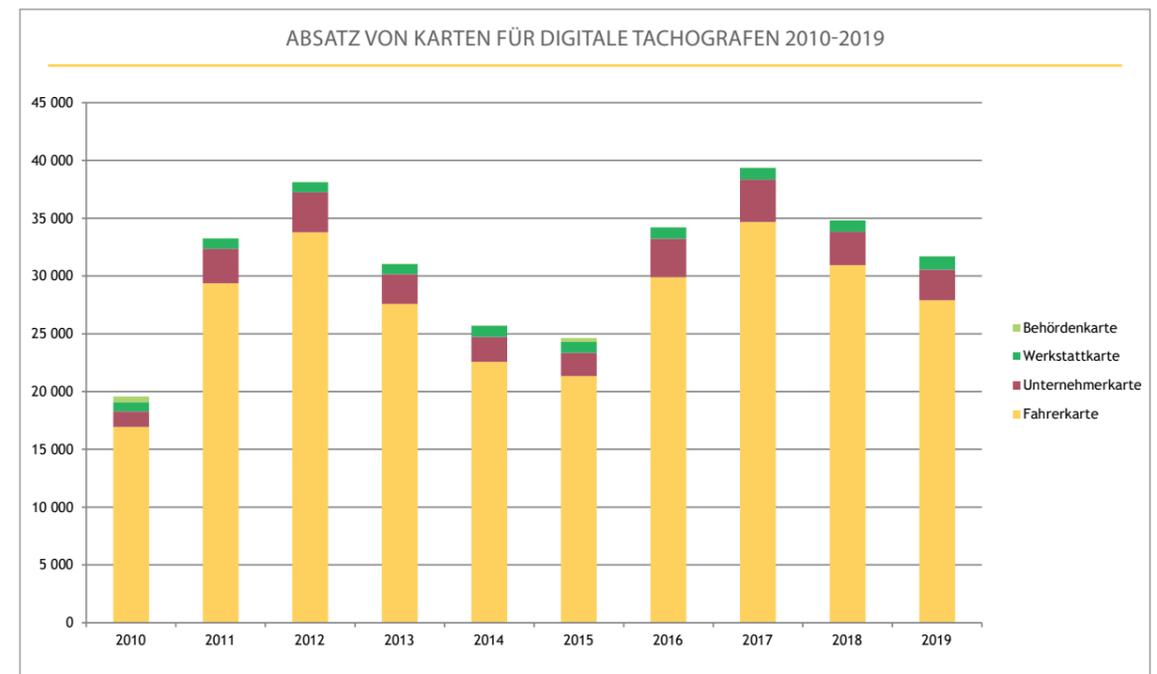
Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.

Quelle: Statistik Austria

6.5. KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

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

Im Jahr 2019 werden um 8,9% weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte Anstieg zeigt sich mit 425 Stück absolut bei Ersatzkarten (+10,0%). Die Werkstattkarten verzeichnen ebenfalls eine Zunahme von 179 Stück (+18,3%). Bei allen anderen Karten kommt es zu einem Absatzrückgang, die größte prozentuelle Abnahme findet bei den Behördenkarten mit 31,0% statt (bzw. 9 Karten weniger).



Quelle: ASFINAG

6.6. VERKEHRsunfallbilanz

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

6.6.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

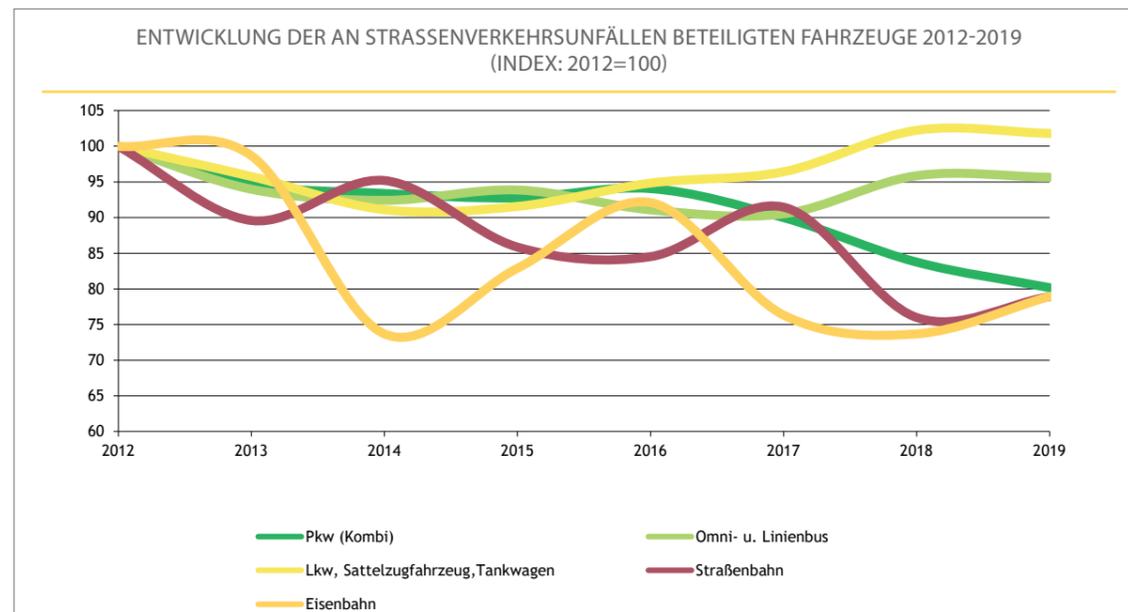
Im Jahr 2019 sind 37.027 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 23.128 Personen verunglücken. 200 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.987 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.167 Verunglückte, darunter 12 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	37 027	23 128	200
Omni- u. Linienbus	859	797	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3 987	1 167	12
Straßenbahn	296	205	0
Eisenbahn	60	21	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)

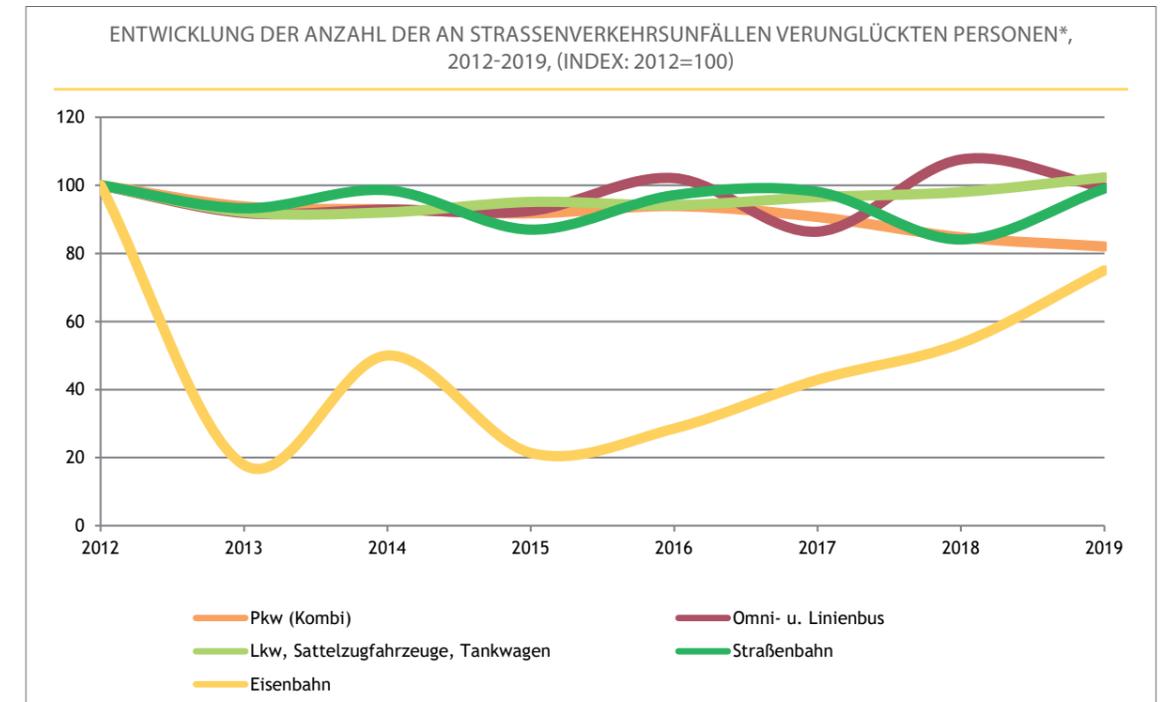
Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegt sich die Anzahl fast aller an Unfällen beteiligten Fahrzeugarten bis 2017 unterhalb den Niveaus von 2012, ausgenommen sind die Lkw-Unfälle - diese steigen 2018 erstmals über das Ausgangsniveau und bleiben 2019 auf diesem. Bis auf die Anzahl der Unfälle Straßenbahnen und Eisenbahnen reduzieren die Straßenverkehrsunfälle 2019 bzw. bleiben auf dem Vorjahresniveau von 2018. Zwar kommt es bei den Unfällen mit Straßen- und Eisenbahnen zu einer Erhöhung, diese liegt aber unter dem Niveau von 2012.



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2019 liegen die Verunglücktenzahlen bis auf 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 2019 kommt es insgesamt zu 1.384 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.830 Personen und 51 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 350 Unfällen mit 485 Verunglückten, davon 10 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 25,3%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 26,5%.

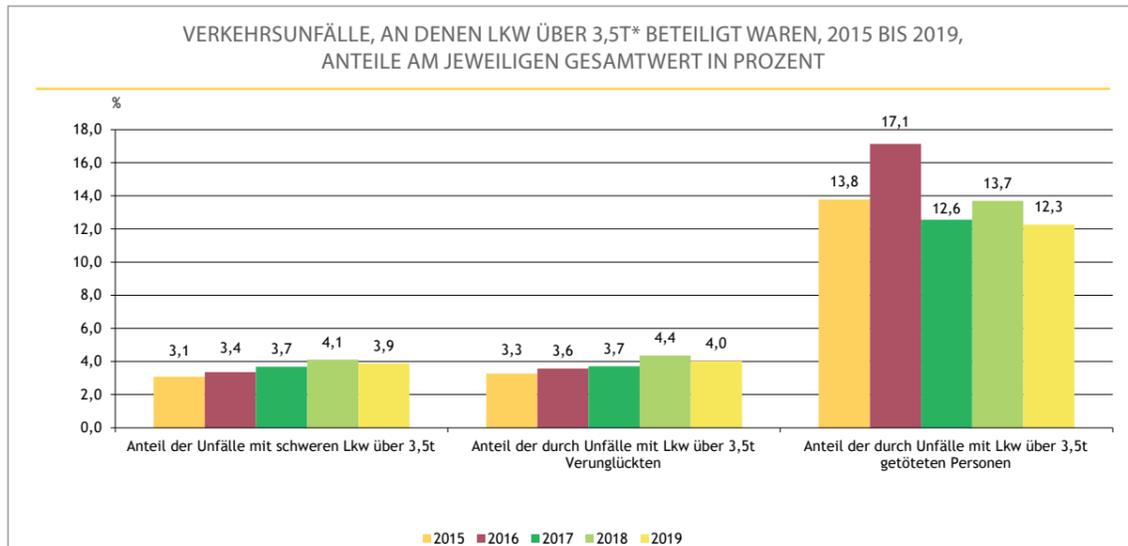
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1 384	350	25,3
Verunglückte	1 830	485	26,5
davon Tote	51	10	19,6

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

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

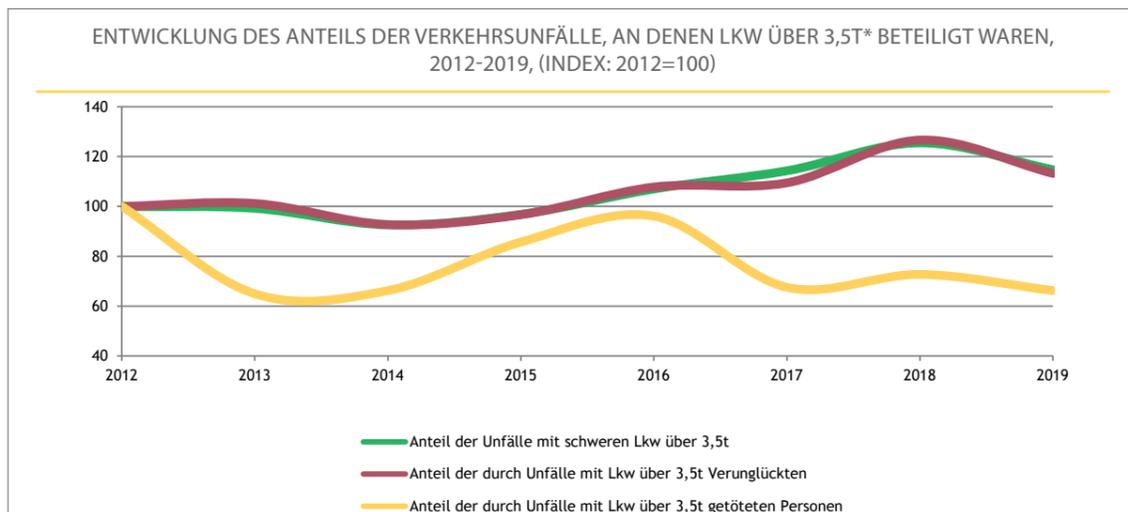
Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2019 bei 3,9% und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 4,0%. Der Anteil dabei getöteter Personen reduziert sich auf 12,3%.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

Seit dem Jahr 2012 ist bei dem Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind sowie dem Anteil der dadurch Verunglückten insgesamt eine Zunahme zu erkennen, während der Anteil der dadurch getöteten Personen abnimmt. 2019 sinkt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw, genauso wie jener der Verunglückten und der Anteil der getöteten Personen.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

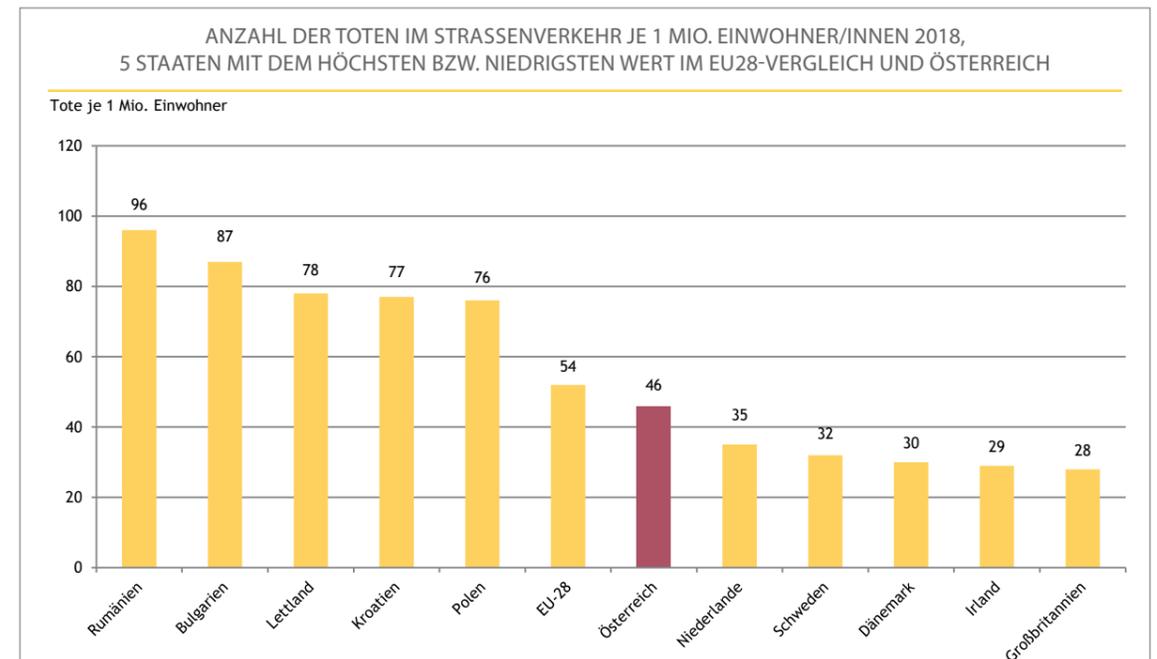
Auf Bundesländerebene ist 2019 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark am höchsten und in Wien und Vorarlberg am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Tirol auf dem Wert von 18,9% und im Burgenland auf 15,6%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Kärnten mit 3,4% am geringsten.

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	3,2	0,2	15,6	7,9
Kärnten	3,2	- 0,4	3,4	- 23,2
Niederösterreich	4,1	- 0,4	9,9	3,1
Oberösterreich	5,2	0,1	12,6	1,2
Salzburg	3,7	- 0,9	9,7	- 16,2
Steiermark	4,1	- 0,6	15,3	- 3,6
Tirol	3,6	0,3	18,9	5,0
Vorarlberg	3,0	0,5	13,3	1,6
Wien	2,8	- 0,4	8,3	- 2,8
Österreich	3,9	- 0,2	12,3	- 1,4

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

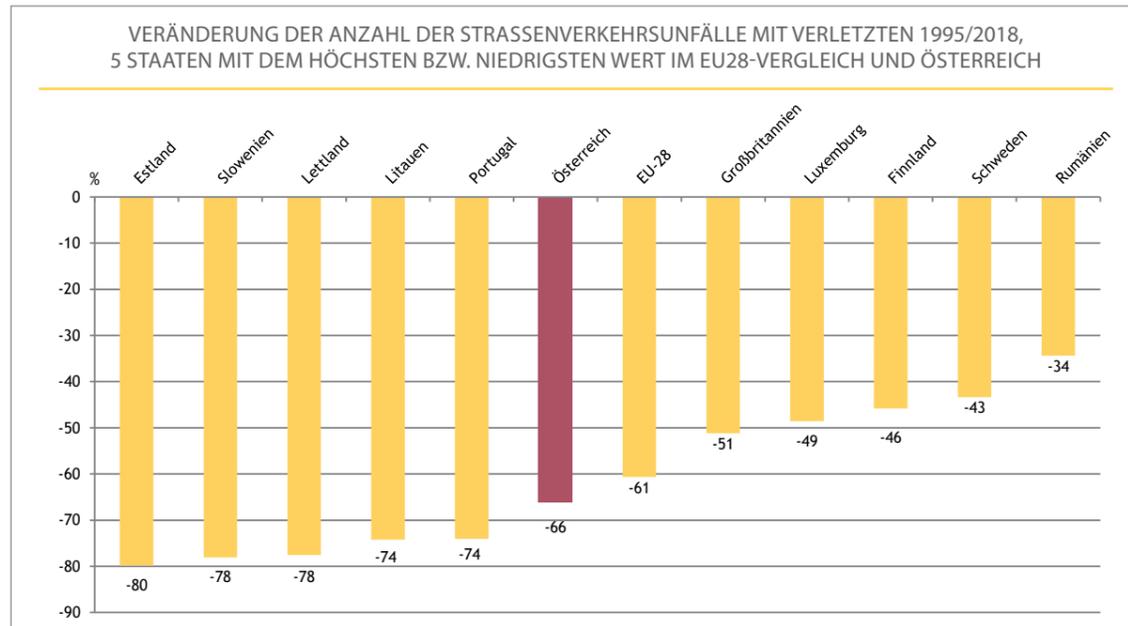
6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2018 in den Ländern Rumänien, Bulgarien, Lettland, Kroatien und Polen die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Großbritannien auf, gefolgt von Irland, Dänemark, Schweden und Niederlande. Österreich liegt unter dem EU28-Durchschnitt und damit im oberen Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2018 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Lettland, Portugal, Slowenien und Litauen. Österreich liegt mit einem Rückgang von 66% über dem EU28-Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU28-Durchschnitt liegen außerdem Großbritannien, Luxemburg, Finnland und Schweden.



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

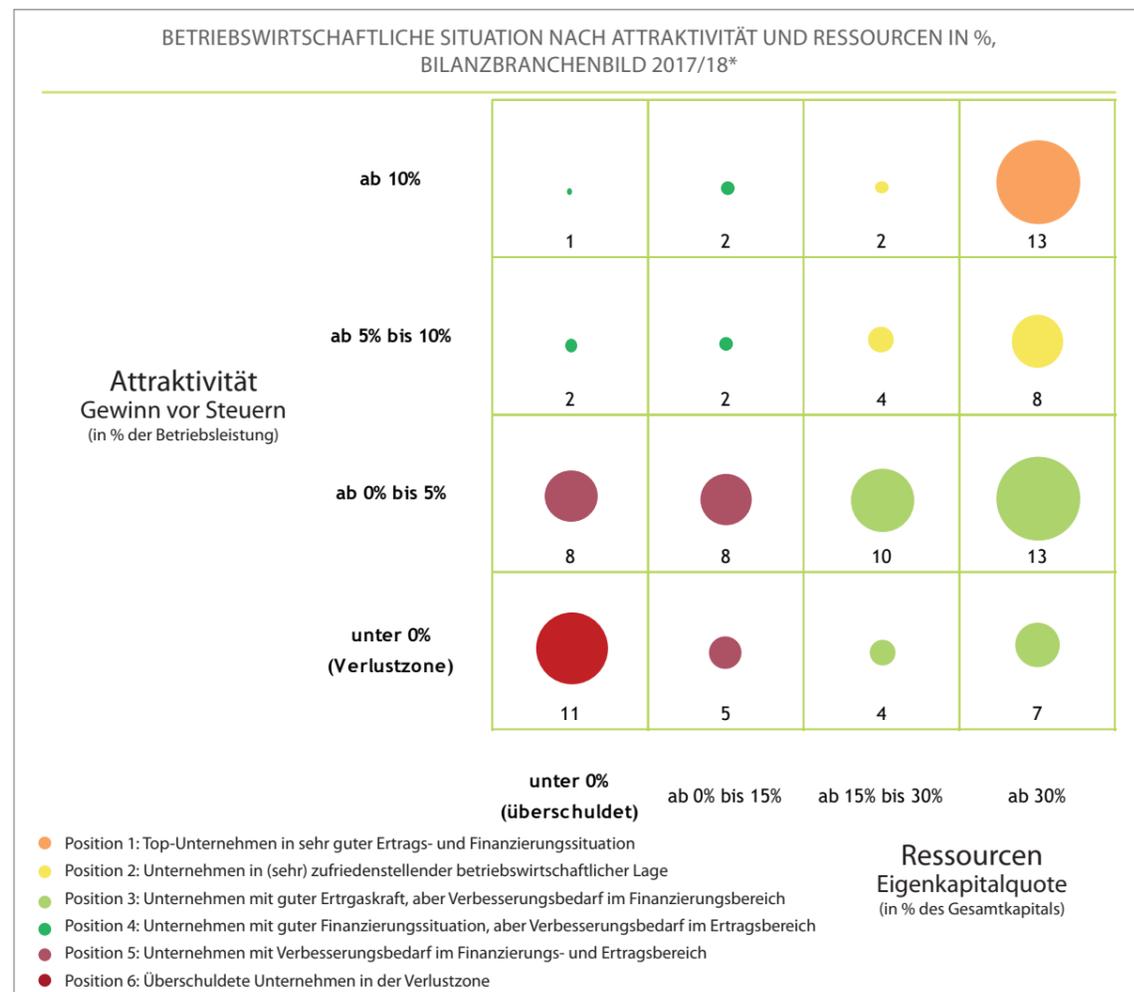
7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

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 13% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 10% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 11% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Drittel der Unternehmen (34 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 7% der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 5% der Betriebsleistung).

Die Lage der österreichischen Verkehrsunternehmen verbessert sich im Langzeitvergleich (2013/14 bis 2017/18). Der Anteil der Top-Betriebe (mit einer Eigenkapitalquote von über 30% und Gewinnen von über 10%) stieg von 9% auf 13%. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Eigenkapitalquote zumindest 30% betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit eines Unternehmens. Der Anteil der überschuldeten Betriebe sank in der Verlustzone von 15% auf 11%.



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

7.2. BILANZ

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

BILANZSTRUKTUR, BILANZBRANCHENBILD 2017/18

Anlagevermögen	67,9	Eigenkapital	37,8
Umlaufvermögen	31,3	Sozialkapital	2,6
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,8	Fremdkapital	59,0
Gesamtvermögen	100,0	Passive Rechnungsabgrenzung	0,5
		Gesamtkapital	100,0

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

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2017/18 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus.

Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 32,7% ebenfalls. Mit Bankverbindlichkeiten von 29,6% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen etwas mehr als die ergebnisstarken Betriebe durch Bankkredite.

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

- Die Anlagenintensität steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Der Anteil des Umlaufvermögens sinkt mit steigender Betriebsgröße.
- 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 43,5% des Gesamtkapitals nehmen die Kleinstbetriebe das meiste kurzfristige Fremdkapital in Anspruch.

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2017/18 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 16% der Betriebsleistung, während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -5% hinnehmen mussten. Nach Größenklassen betrachtet zeigt sich, dass durchwegs ein positives Ergebnis vor Finanzerfolg (Betriebserfolg) von über 4,5% erreicht wurde. Im Vergleich zum Vorjahr zeichnet sich ein leichter Rückgang des Betriebserfolgs bei Mittel- und Großbetrieben ab. Die Kleinbetriebe weisen keine Veränderung hinsichtlich ihres Betriebserfolgs, während die Kleinstbetriebe eine Verbesserung verzeichnen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2017/18

Materialaufwand	43,84	Umsatzerlöse	100,44
Personalkosten	23,74	Bestandsveränderungen	-0,22
Sonstige Aufwendungen	31,93	Sonstige Erlöse	4,50
Finanzierungskosten	1,18	Finanzerträge	0,49
Gewinn	4,30	Erlösschmälerungen	-0,22
Summe Aufwendungen	104,99	Summe Erträge	104,99

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

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

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

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

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,3) und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den höchsten (2,6) 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.

Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis vor Steuern von 16,0% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -5,4% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen markanten Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragsschwachen Unternehmen.

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

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2017/18 wieder alle Branchen im Durchschnitt eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Seilbahnen und Fahrschulen erwirtschafteten mit durchschnittlich 9,9% bzw. 7,4% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass unabhängig von der Unternehmensgröße alle Unternehmen im Durchschnitt in der Gewinnzone sind. Die höchste Umsatzrentabilität in Höhe von 5,3% weisen die Unternehmen der Umsatzklasse zwischen € 7 bis € 50 Millionen auf.

Knapp drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2017/18 die Gewinnzone, 27% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 11% 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 2017/18 eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,6%.

Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 9,9%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,3%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Fahrschulen 2017/18 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit rd. 12% auf. Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, Seilbahnen, Autobusunternehmen, Luftfahrtunternehmen sowie Schienenbahnen erzielten jeweils einen 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 2017/18 11,7%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 28,9% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 3,0%.

Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittel- und Großbetriebe aus. Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 31,9% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den niedrigsten Cash Flow (4,4%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungs-niveau.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe war bei jenen zwischen € 7 bis € 50 Millionen Umsatz am höchsten, gefolgt von Unternehmen der Umsatzgrößenklassen zwischen € 300.000,- und € 500.000,- und der kleinsten Klasse. Die anderen Betriebsgrößen wiesen ein durchschnittliches Niveau auf. Die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse stellt hier mit einem unterdurchschnittlichen Wert eine Ausnahme dar.

7.5. KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

Die Sachanlagenintensität lässt Rückschlüsse auf die Kapitalintensität zu⁷.

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

Im Durchschnitt wiesen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von rd. 61% auf. Das heißt, es entfallen rd. 61% 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. 24% 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 2017/18 durchschnittlich 10,9% der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2017/18 wies wie im Vorjahr die Branche Seilbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen die Fachgruppen Spediteure und Schienenbahnen 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 2017/18 tätigten insgesamt 89 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 49% 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 2017/18 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 164,9% auf.

Die Investitionsdeckung stieg ebenso wie die Investitionen in Prozent der Betriebsleistung mit wachsender Betriebsgröße. Die Großbetriebe weisen wie im Vorjahr eine stark geringere Investitionsquote auf.

7.6. KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

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

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

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2017/18 im Durchschnitt bei 37,8% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 47% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Auch die ergebnisschwachen Betriebe lagen mit 32,7% über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert.

Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 24%, besteht Aufholbedarf.

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

Über drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2017/18 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 41% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 22% 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 2017/18 28,1% und verhielt sich somit auf dem Vorjahresniveau. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (28,9%), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine leicht höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 34,7% aus, bei Großbetrieben waren 20,8% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen sehr gering war, während Fahrschulen 39,5% 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 2017/18 durchschnittlich über eine Anlagendeckung von über 100%. Sowohl im Gesamtdurchschnitt als auch bei den Mittel- und Großbetrieben lag die Anlagendeckung teils weit unter 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme. Differenziert nach Branchen konnten 2017/18 im Großteil der Branchen des Verkehrs Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden.

Bei den Autobusunternehmen, Seilbahnen, Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sowie den Fahrschulen war dies im Durchschnitt nicht der Fall. Diese Branchen sind - von der Fristigkeit her - falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Mehr als die Hälfte der österreichischen Verkehrsunternehmen wies im Bilanzjahr 2017/18 über eine Anlagendeckung von über 100%, 32% der Unternehmen hatten eine Anlagendeckung von über 150%.

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

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

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

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

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schienenbahnen im Bilanzjahr 2017/18 mit 1,2 Jahren die mit Abstand niedrigste Schuldentilgungsdauer aufwiesen - unter der Prämisse der gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung.

10% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2017/18 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 72% der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

Wie im Vorjahr wiesen 7% der Betriebe eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Fremdkapitalgebern und Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten, auf Grund einer Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren, auf.

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 2017/18 eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,40.

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

Im Branchenvergleich erzielten die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 9,70 die höchste Bruttoproduktivität, während Fahrschulen nur € 2,10 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2017/18 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,40 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,40 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 und Luftfahrtunternehmen einen überdurchschnittlich hohen Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Autobusunternehmen und die Fahrschulen mit einer Nettoproduktivität von € 1,80 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
W <http://wko.at/bstv>

Corporate Design

Bundessparte Transport und Verkehr in der
Wirtschaftskammer Österreich

Hinweis

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

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKO

Herstellung

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

Grafik, Design, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2020



AT/028/048



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