

Die österreichische Verkehrswirtschaft

Daten und Fakten - Ausgabe 2011



Unser Land fährt gut.



VORBEMERKUNG, INHALTSVERZEICHNIS & ZUSAMMENFASSUNG

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

Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern

Grafik, Design

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2011

BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTEIL
LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GUT
RUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • E
TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUF
UNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDE
NEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPART
UND VERKEHR • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUN
SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEH
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN
SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SE
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUS
MEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • S
NEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • S
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEP



VORBEMERKUNG

Die vorliegende Zusammenstellung „Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten“ wird seit drei Jahren im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr von der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs erstellt und bildet die Grundlage zu der Publikation „Verkehrswirtschaft in Zahlen“ der Bundessparte. Die Broschüre ist die Fortführung der von der KMU-Forschung Austria für den Zeitraum 2005-2007 erstellten gleichnamigen Publikation. Die Gestaltung der Zusammenstellung erfolgt wie die Jahre zuvor auf Wunsch des Auftraggebers in Anlehnung an die vergangenen Berichte. Das Kapitel 5 „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung und wurde wie mit dem Auftraggeber vereinbart für den Teil Kennzahlen unverändert übernommen*.

Die anschließende Aufbereitung der Daten ist eine zusammenfassende Darstellung der wichtigsten Indikatoren für die Verkehrswirtschaft. In Verbindung mit der Analyse von verkehrsspezifischen Kennzahlen wird die Bedeutung des Verkehrssektors für die gesamte österreichische Verkehrswirtschaft dargestellt.

Auf Österreichebene bezieht sich die Darstellung der Daten auf die Sparten- und Fachgruppengliederung im Sinne der Kammersystematik. Dazu gehören beispielsweise die angeführten Strukturdaten zur Anzahl der Mitglieder, Neugründungen oder die der Beschäftigten. Für den internationalen Vergleich wird aus Gründen der Vergleichbarkeit auf die auf europäischer Ebene gültige NACE-Gliederung zurückgegriffen. Bei den internationalen Daten ist von einem weiter zurückliegenden Stichtag auszugehen, die dann von einer zentralen Stelle wie Eurostat zeitverzögert publiziert werden.

* Die Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreich übernimmt keine Haftung für Schäden oder Folgeschäden die auf diese Analyse oder auf mögliche fehlerhafte Angaben zurückgehen.

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	07
1. Struktur der österreichischen Verkehrswirtschaft	10
1.1. Einleitung	12
1.2. Neugründungen	14
1.3. Insolvenzen	16
2. Der Arbeitsmarkt	18
2.1. Anzahl der Beschäftigten	20
2.2. Anzahl der Lehrlinge	22
2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen	26
2.4. Tariflöhne	27
3. Der Output	30
3.1. Umsatz	32
3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten	34
3.3. Investitionen	36
4. Verkehrsspezifische Daten	38
4.1. Verkehrswege	40
4.2. Kraftfahrzeugbestand	41
4.2.1. LKW und Sattelfahrzeuge	44
4.2.2. Anhänger	46
4.3. Neuzulassungen	47
4.4. Karten für digitale Tachografen	48
4.5. Verkehrsunfallbilanz	49
4.5.1. Straßenverkehrsunfälle	49
4.5.2. Unfälle mit schweren LKW	52
4.5.3. Internationaler Vergleich	56
4.6. Maut	58
5. Betriebswirtschaftliche Daten	62
5.1. Betriebswirtschaftliche Situation	64
5.2. Bilanz	64
5.3. Gewinn- und Verlustrechnung	66
5.4. Kennzahlen	66
5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen	66
5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen	69



5.4.3.	<i>Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität</i>	71
5.4.4.	<i>Produktivitätskennzahlen</i>	74
6.	Güterverkehr	76
6.1.	Zusammenfassender Vergleich	78
6.2.	Straße	80
6.3.	Schiene	86
6.4.	Luftfahrt	88
6.5.	Donauschifffahrt	92
	EXKURS: Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen	97
6.6.	Modal Split EU 27	97
7.	Personenverkehr	100
7.1.	Zusammenfassender Vergleich	102
7.2.	Straße (Buslinienverkehr)	102
7.3.	Schiene	104
	EXKURS: Nahverkehr	105
7.4.	Luftfahrt	106
7.5.	Schifffahrt	110
7.6.	Verkehrsmittelwahl in der EU	110

ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2010 34.700 Mitglieder in Österreich (2009: 34.072), das sind 5,4 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei 80 % davon (27.731) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2010 kommt es insgesamt zu 1.883 Neugründungen (2009: 1.549). Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch. Ende 2010 gibt es in der Sparte Transport und Verkehr 23.746 Unternehmen.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2010 190.253 Beschäftigungsverhältnisse (ohne geringfügig Beschäftigte) gezählt. Insgesamt stehen im Jahr 2010 2.724 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2010 10.599 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Jahresvergleich ist die Anzahl der Arbeitslosen gesunken.

Die Sparte Transport und Verkehr verzeichnet 2008 Erlöse und Erträge in der Höhe von €44,1 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von €13,8 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von €6,4 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2010: 11.316), der Neugründungen (2010: 1.002), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2010: 67.197 unselbständig Beschäftigte), der Erlöse und Erträge (2008: €10,2 Mrd.) sowie der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (2008: €3,9 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2010: 1.260 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2010: 773 Lehrlinge).

Der Bestand an Straßenfahrzeugen liegt Ende 2010 bei rund 6,1 Mio Kraftfahrzeugen und 661.760 Anhängern. Der Anteil der Zugmaschinen liegt bei 7,6 % gemessen am Gesamtbestand und bei 6,2 % bzw. bei 379.965 handelt es sich um Lastkraftwagen.

Eine Auswertung der LKW zeigt, dass 2010 ca. die Hälfte gewerblich genutzt werden, rund 16 % davon im Fuhrgewerbe und 84 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die LKW im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2010 werden 424.114 Kraftfahrzeuge (davon: 31.071 LKW, 12.708 Zugmaschinen, 760 Omnibusse) und 26.489 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2009 werden 414.795 Kraftfahrzeuge (davon: 28.650 LKW, 12.315 Zugmaschinen, 654 Omnibusse) und 24.114 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2010 bei den Kraftfahrzeugen um 2,2 % über der des Jahres 2009 und um 9,8 % unter jenen der Anhänger.



Die Straßenverkehrsunfallbilanz zeigt, dass PKW/Kombi jene Fahrzeugart ist, die am häufigsten an Unfällen beteiligt ist, gefolgt von LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen. Dieses Ranking ist erklärbar mit der oben angeführten Verteilung der Anzahl der Kraftfahrzeuge.

Der Anteil der Unfälle, an denen schwere LKW beteiligt sind, liegt im 1. Halbjahr 2010 bei 4,3 %, der Anteil der damit verbundenen Verunglückten bei 4,4 %. Der Anteil der durch diese Unfälle getöteten Personen steigt im Vergleich zum Vorjahr auf 21,1 %. Seit dem Jahr 1997 liegt der Anteil der Unfälle, an denen LKW über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil der dadurch Verunglückten, in etwa auf ähnlichem Niveau. Der Anteil der durch schwere LKW-Unfälle getöteten Personen ist hingegen von Jahr zu Jahr stark schwankend.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2008/09 0,2 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einem Rückgang der Ertragskraft der Betriebe.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit 27,7 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

STRUKTUR

2010: 34.700 Mitglieder (aktiv und ruhend); 2009: 34.072
2010: 23.338 Unternehmen
2010: 1.883 Neugründungen (vorläufig) ; 2009: 1.549 (endgültig)

ARBEITSMARKT

2010: 206.428 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte); 2009: 212.710
2010: 2.724 Lehrlinge; 2009: 2.590 Lehrlinge
2010: 10.599 Arbeitslose in Verkehrsberufen; 2009: 11.257

OUTPUT (2008, ohne Fahrschulen)

€44,1 Mrd Erlöse und Erträge
€13,8 Mrd Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
€6,4 Mrd Bruttoinvestitionen

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

KFZ-Bestand (2010): 6,1 Mio KFZ davon: 379.965 LKW (325.328 leichte LKW und 54.637 schwere LKW)*, 16.823 Sattelzugfahrzeuge, 9.648 Omnibusse sowie 661.760 Anhänger davon 27.765 Sattelanhänger
KFZ-Neuzulassungen (2010): 424.114 KFZ (davon: 31.071 LKW (27.991 leichte LKW und 3.080 schwere LKW)*, 2.170 Sattelzugfahrzeuge, 760 Omnibusse) sowie 26.489 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2008/09)

Umsatzrentabilität: 0,2 % (durchschnittlich)
Eigenkapitalquote: 27,7 % (durchschnittlich)

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2010)

Straße (österr. Unternehmen): 330.988
Schiene (österr. Unternehmen): 102.961
Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 246
Donauschifffahrt: 11.052
Rohrleitungen: 60.798

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2010)

Straße (österr. Autobuslinien) 2009: 562,6
Schiene (ÖBB): 210
Luftfahrt: 24,5
Schifffahrt: 1,0



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2011

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT



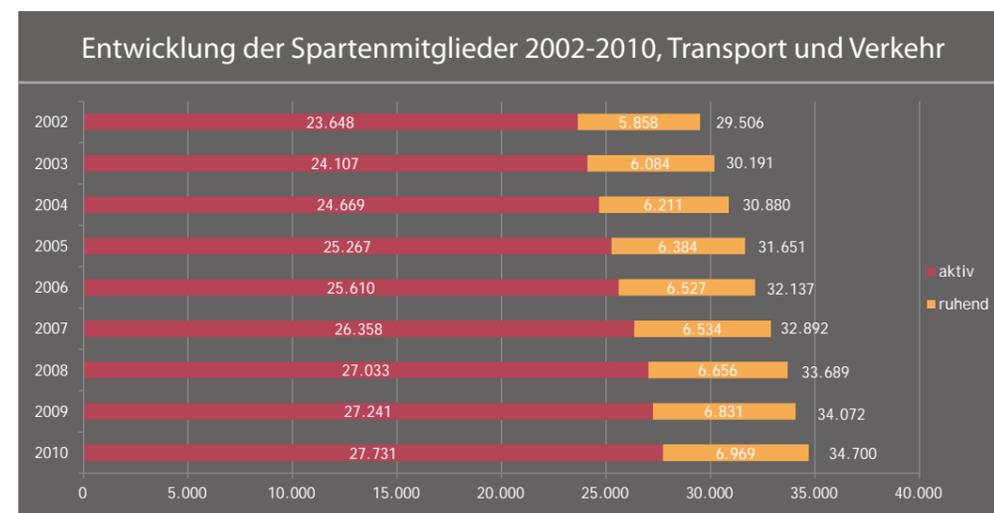
VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEIDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEIDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFORDERUN
EILEN • BINDESCADTE

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

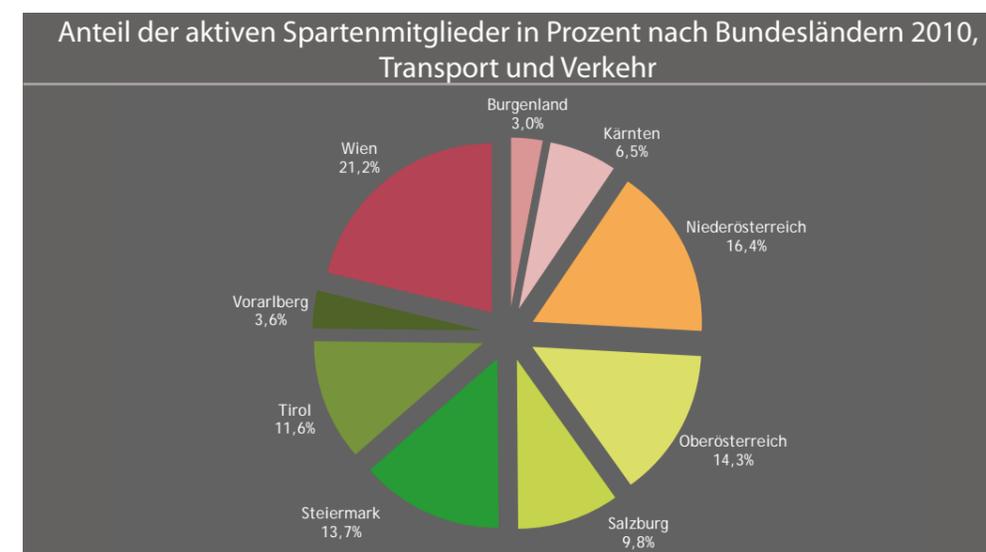
1.1. Einleitung

Ende 2010 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 34.700 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,4 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften.¹

Seit dem Jahr 2002 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2010 den Wert 27.731, das sind 80 % aller Mitglieder der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 17,3 %. Etwas mehr, nämlich 19,0 %, melden im selben Vergleichszeitraum ihre Berechtigung ruhend.



Im Bundesländervergleich haben mit Ende 2010 21,2 % der aktiven Mitglieder ihren Unternehmenssitz in Wien, 16,4 % in Niederösterreich, 14,3 % in Oberösterreich und 13,7 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Mit dem Berichtsjahr 2010 kommt die neue Fachorganisationsordnung zur Anwendung und damit folgende Änderungen: Neben der Reduktion der Anzahl der Fachgruppen auf 95 und der Verschiebung einzelner Berufsgruppen werden sowohl die meisten Fachgruppenbezeichnungen als auch die Nummerierung neu gestaltet. In der Sparte Verkehr werden 5 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 2010 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.316 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit PKW mit 10.102 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2010 verzeichnen die Spediteure, das Güterbeförderungsgewerbe und das Beförderungsgewerbe mit PKW sowie die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen Mitgliederzuwächse.

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.

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,



Anzahl der aktiven Fachgruppenmitglieder 2002-2010, Transport und Verkehr

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Schielenbahnen	69	71	71	78	75	76	77	90	89
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen*	1.815	1.841	1.844	1.887	1.855	1.859	1.889	1.910	1.867
Seilbahnen	886	868	838	832	789	790	743	722	715
Spediteure	1.262	1.278	1.280	1.350	1.372	1.429	1.461	1.495	1.501
Beförderungsgewerbe mit PKW	8.370	8.482	8.680	8.939	9.033	9.221	9.543	9.795	10.102
Güterbeförderungsgewerbe	10.189	10.517	10.697	10.835	10.935	11.268	11.492	11.249	11.316
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	725	719	742	742	755	770	780	799	806
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.094	3.184	3.315	3.424	3.569	3.708	3.830	3.950	4.049
Schiffahrtunternehmungen	362	365	363	354	360	380	390	401	neue FOO
Luftfahrtunternehmungen	274	276	282	299	298	303	319	332	(FVe
Autobusunternehmungen	1.179	1.200	1.199	1.234	1.197	1.176	1.180	1.177	wurden
Fahrschulen	336	337	344	347	341	348	349	355	zusammen
Allgemeiner Fachverband	389	382	398	395	414	422	431	444	gelegt)

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

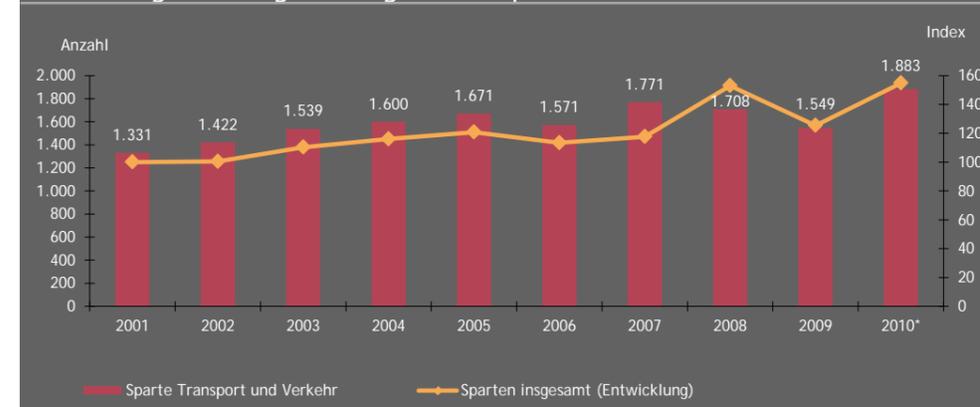
1.2. Neugründungen

Zwischen 2001 und 2010 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr im Vergleich zum Jahr 2001 zu einer Erhöhung der Neugründungen⁴ um knapp 42 %. Insgesamt werden im Jahr 2010 1.883 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,3 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit den verbleibenden Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität der Sparte in den Jahren 2001 bis 2003 wie zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen. 2008 kommt es zu einem Bruch in der Zeitreihe aufgrund geänderter rechtlicher Lage: Die Tätigkeit der selbständigen Personenbetreuung wurde im Jahr 2007 ausdrücklich in der Gewerbeordnung geregelt, dies führte zu einem sprunghaften Anstieg der Mitglieder- und Gründungszahlen im Jahr 2008.

Die Zunahme der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr zwischen dem Jahr 2009 und 2010 beträgt knapp 22 %.

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2001=100), 2001-2010



* vorläufiger Wert, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.002 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit PKW sind es 432 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 260. Im Fachverband Seilbahnen zeigt sich im Vergleich zu den Vorjahren eine stärkere Gründungsintensität.

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2010, Transport und Verkehr

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Schielenbahnen	1	2	3	2	4		1	1	5	1
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen**	34	29	42	39	49	49	38	58	33	57
Seilbahnen	20	13	19	15	11	8	5	1	6	17
Spediteure	43	51	54	52	82	58	82	59	66	58
Beförderungsgewerbe mit PKW	237	320	363	397	403	316	353	403	364	432
Güterbeförderungsgewerbe	852	841	914	905	947	923	1.035	963	844	1.002
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	43	31	44	33	46	30	25	34	38
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	121	154	159	204	197	220	274	209	229	260
Schiffahrtunternehmungen	11	5	8	6	10	14	11	10		
Luftfahrtunternehmungen	11	11	8	14	9	16	18	23		
Autobusunternehmungen	12	13	26	19	30	19	9	25		
Fahrschulen	10	17	6	12	9	8	10	5		
Allg. FV (inkl. nicht näher spezifiziert)	41	26	25	32	24	38	20	20		

* vorläufiger Wert

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungstatistik

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; dies ist insbesondere in der Sparte Handel häufig der Fall.

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.



1.3. Insolvenzen

Zwischen 1. Jänner 2010 und 31. Dezember 2010 wurden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 242 Insolvenzen eröffnet und 234 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 0,4 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 15 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2010 bzw. 1.1.2011 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen*		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge*	
	per 1.1. 2010	per 1.1. 2011	per 1.1. 2010	per 1.1. 2011
Landverkehr insgesamt	243	242	276	234
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	45	35	35	30
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	50	40	37	31
Güterbeförderung im Straßenverkehr	193	193	239	203
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	35	37	17	19
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	34	25	16	11
Tankstellen	10	8	6	7
Fahrschulen	2	3	1	1

* innerhalb der letzten 12 Monate

** Umstellung auf ÖNACE 2008, Daten mit den Jahren vor 2008 nur bedingt vergleichbar. Der Landverkehr insgesamt entspricht nicht der Summe der angeführten Unterpunkte, da die Gliederung geändert wurde und eine Summenbildung wie in der Vergangenheit zu Doppelzählungen führt.

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung



DER ARBEITSMARKT

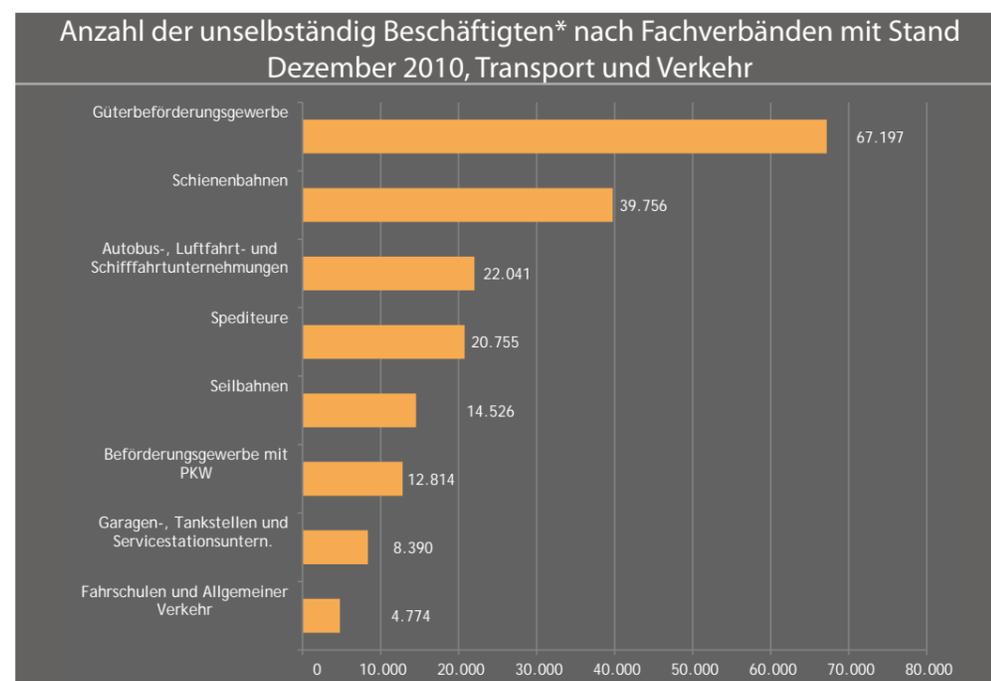


VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFÖRDERUN
EILEN • BUNDESSPÄTE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. Anzahl der Beschäftigten

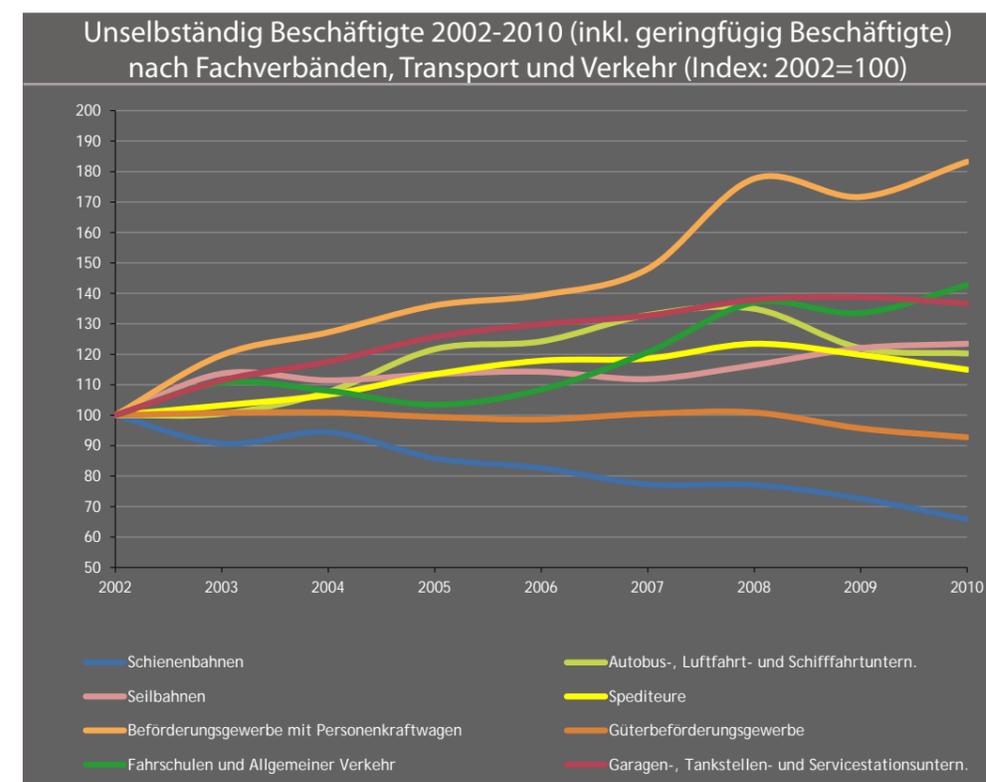
Mit Ende 2010 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 190.253 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 67.197 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 39.756 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbständigen weisen die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr mit 4.774 Beschäftigten auf.



* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst, neue FOO ab 2010, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2002 bis 2010 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es tendenziell zu einer Zunahme in der Anzahl der Beschäftigten.

Im Jahresvergleich 2010 zu 2009 verzeichnen die Schienenbahnen, die Spediteure, das Güterbeförderungsgewerbe, Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen sowie die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen Rückgänge. Zu einem Beschäftigungsaufbau kommt es im Beförderungsgewerbe mit PKW, den Seilbahnen und den Fahrschulen gemeinsam mit dem Allgemeinen Verkehr.

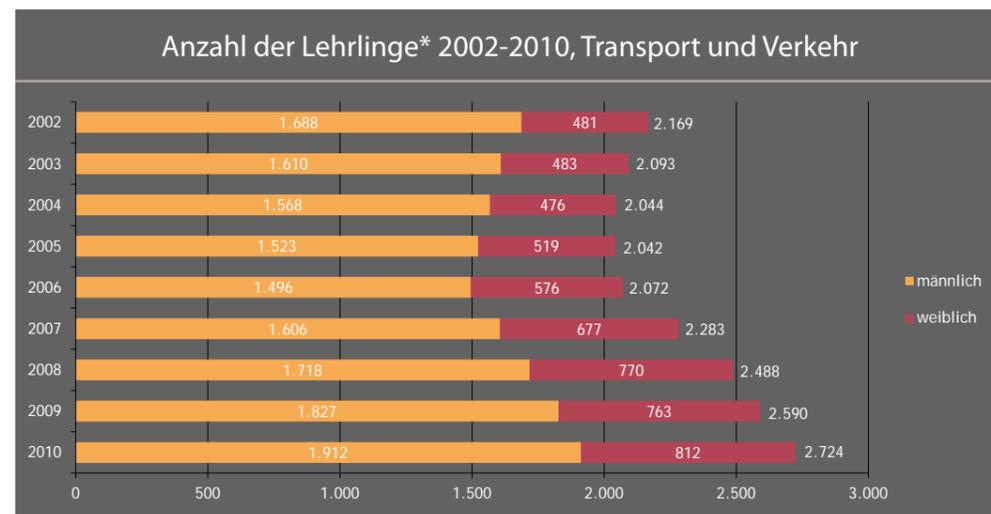


Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

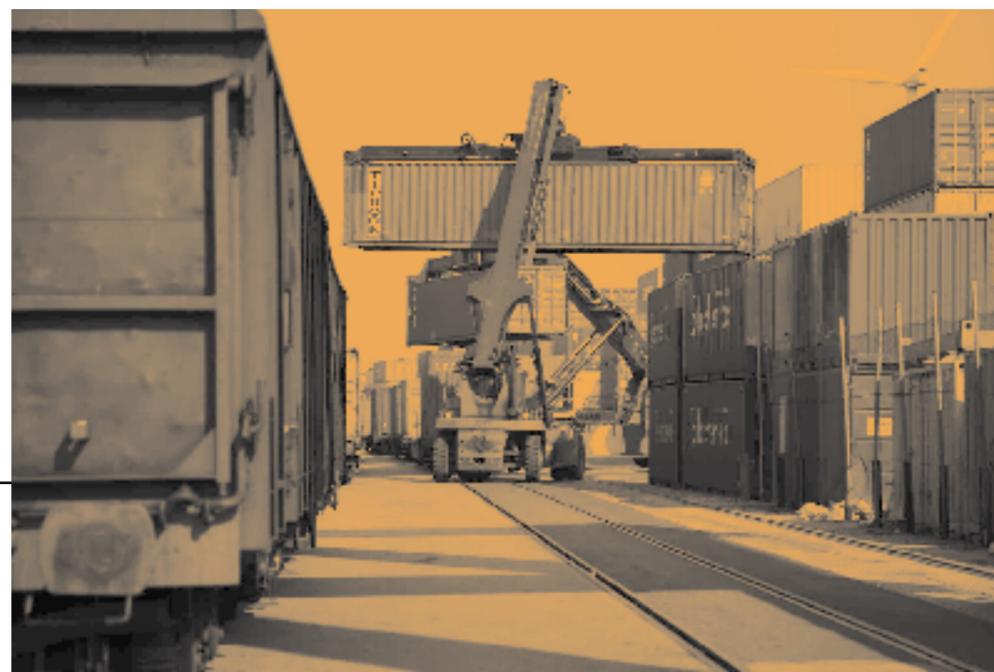


2.2. Anzahl der Lehrlinge

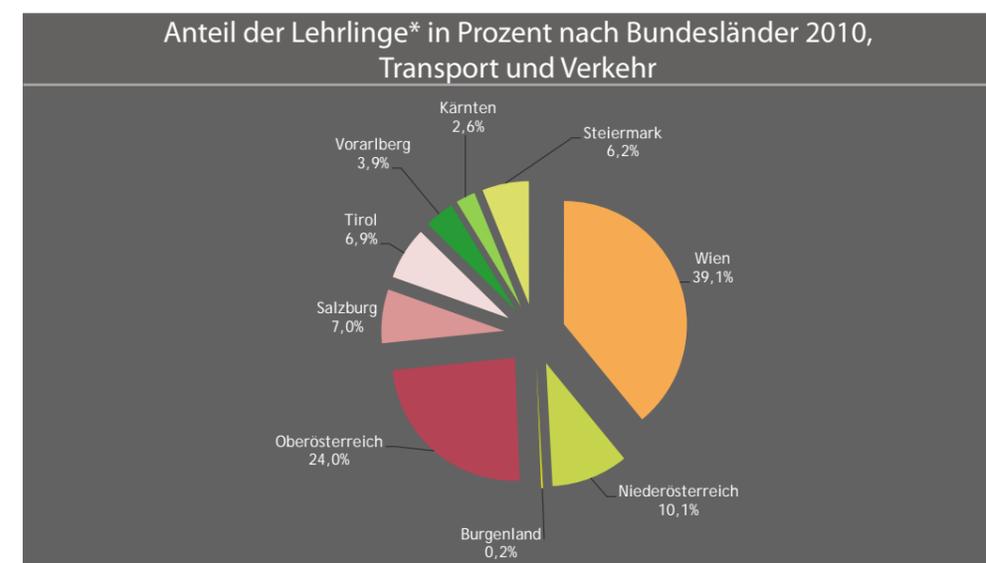
Während des Jahres 2010 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.724 Lehrlinge ausgebildet, das sind genau 2 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 70 % Burschen und 30 % Mädchen. Zwischen 2002 und 2005 kommt es zu einem stetigen Rückgang in den Lehrlingszahlen, 2006 zu einer leichten Zunahme, die sich kontinuierlich auch 2010 fortsetzt.



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



Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2010 mehr als ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und rund ein Viertel von oberösterreichischen Unternehmen.



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

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.260 Lehrlingen im Jahr 2010. Seit 2007 kommt es in dem Fachverband zu einer Zunahme bei den in Ausbildung stehenden Lehrlingen, ebenso wie bei den Seilbahnen. Im Vergleich zum Vorjahr werden weniger Lehrlinge im zusammengefassten Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmungen, im Güterbeförderungsgewerbe und in Garagen-, Tankstellen und Servicestationsunternehmungen ausgebildet. Bei den verbleibenden Fachverbänden befinden sich etwas mehr Jugendliche als im Vorjahr in einer Lehrlingsausbildung.



Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2002-2010,
Transport und Verkehr

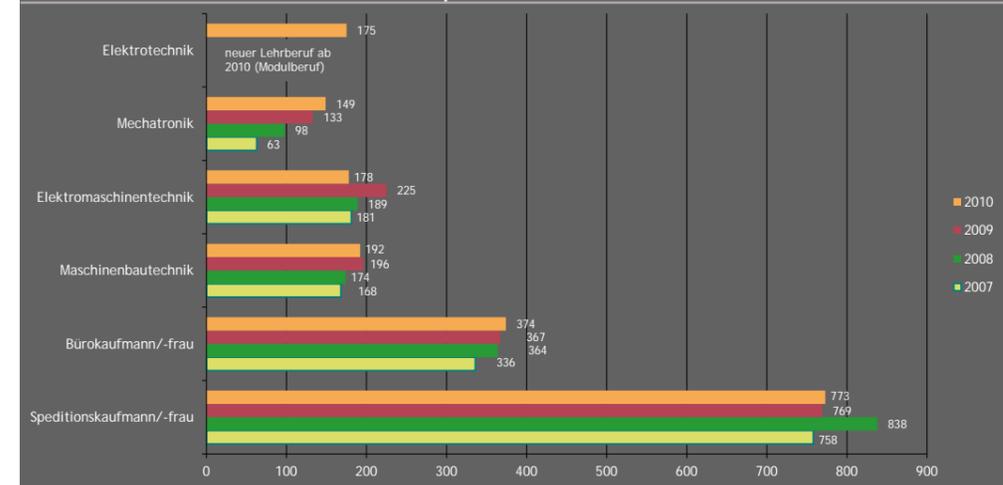
	2002*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Schienebahnen	1.114	1.113	1.052	949	880	957	1.016	1.180	1.260
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen ¹	85	51	49	55	58	50	60	61	58
Seilbahnen	8	9	8	12	14	15	36	79	107
Spediteure	682	648	644	687	736	827	936	872	896
Beförderungsgewerbe mit PKW	31	40	37	45	52	83	81	103	118
Güterbeförderungsgewerbe	175	151	138	154	193	205	214	178	166
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	13	11	19	15	22	20	19	19	20
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	9	14	24	6	23	30	32	33	26
Gesamt	2.117	2.037	1.971	1.923	1.978	2.187	2.394	2.525	2.669

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
1 ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schiffahrtsunternehmen, Autobusunternehmen und Luftfahrtunternehmen 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 die Fachgruppe 5070, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.

Anmerkung: inklusive Jugendlicher, die einen Ausbildungsplatz in der integrativen Berufsausbildung haben
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/frau. Im Jahr 2010 zählt man 773 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden, 0,5 % mehr als im vergangenen Jahr 2009. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des/der Bürokaufmanns/-frau mit 374 Lehrlingen. Neu ab dem Berichtsjahr 2010 ist der Modulberuf Elektrotechnik mit 175 Lehrlingen.

Anzahl der Lehrlinge nach den häufigsten Lehrberufen 2007-2010,
Transport und Verkehr



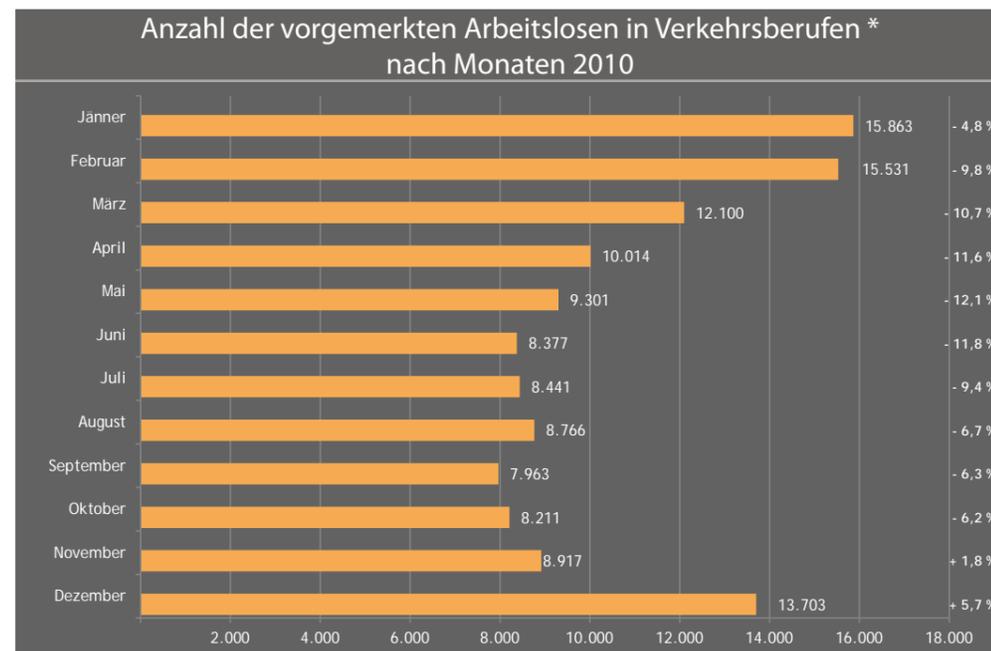
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik



2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2010 sind 10.599 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,2 % aller Arbeitssuchenden und knapp 6 % weniger Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2009. In Grafik 9 ist die saisonbedingte Arbeitslosigkeit im Zeitraum Jänner bis Februar und im Dezember am stärksten ausgeprägt.

Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es im Jänner und Februar zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. In allen anderen Monaten gehen die Arbeitslosenzahlen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Der größte Rückgang findet in den Monaten Juli, August und September statt.

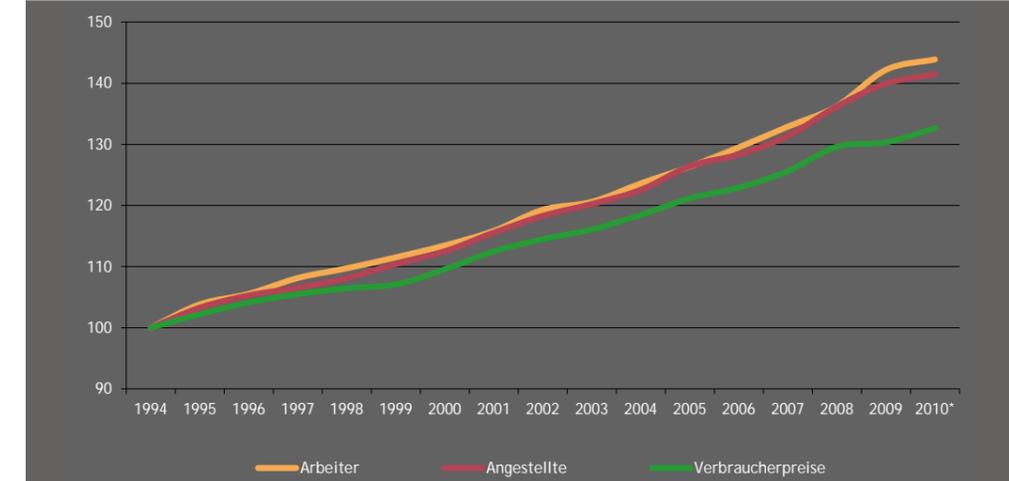


* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen. Seit 2003 werden die Nachrichtenberufe (4501-4531) und Reise-, Fremdenverkehrsfachleute (4605) heraus gerechnet, daher ist kein Zeitvergleich möglich.
Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. Tariflöhne

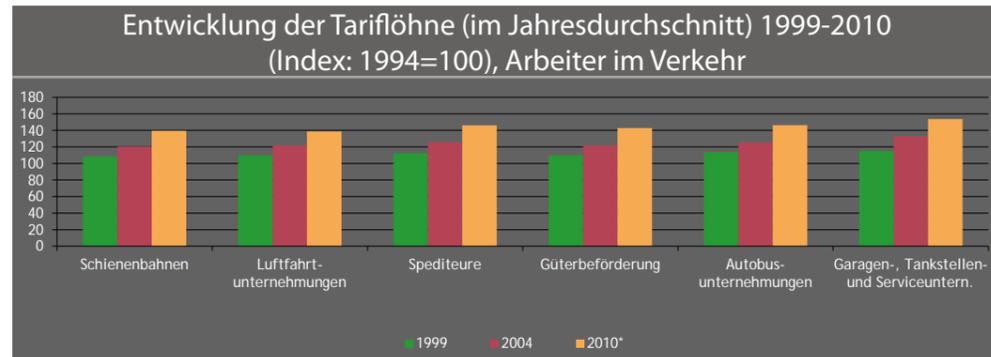
Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 16 Jahren um ca. 44 % bzw. 41 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 33 %. Die Veränderung zwischen 2009 und 2010 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 1,2 %, bei den Angestellten um 1,1 %.

Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt) 1994-2010 (Index: 1994=100)



* vorläufiger Wert
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GmbH
Quelle: Statistik Austria

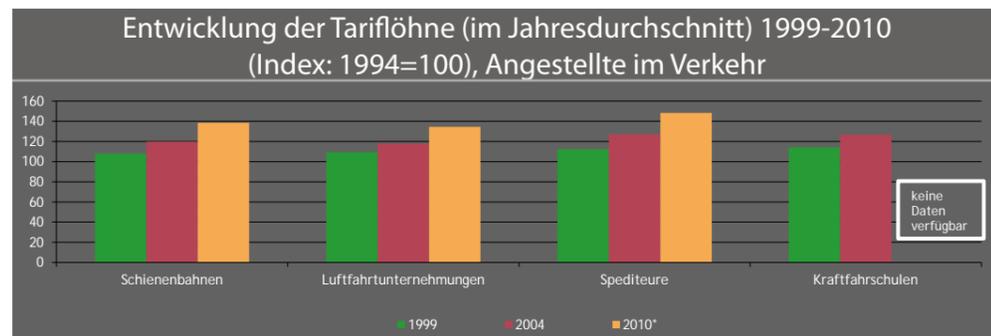
Wie in der folgenden Abbildung erkennbar kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 1999 und 2010 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen. Zu keiner kollektivvertraglichen Lohnanpassung kommt es seit 1998 bei den Schifffahrtsunternehmen (ab dem Berichtsjahr 2008 weggefallen).



* vorläufiger Wert
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Bis April 2008 wurde beim Kollektivvertrag der AUA eine Einschleifregelung, die für einen Teil der Beschäftigten gültig war, mitberücksichtigt. Dadurch kam es in dieser Indexreihe zu teilweise von den KV-Erhöhungen abweichenden Veränderungen. Seit April 2008 wurde in dieser Indexreihe keine Erhöhung auf Basis einer Einschleifregelung mehr vorgenommen.

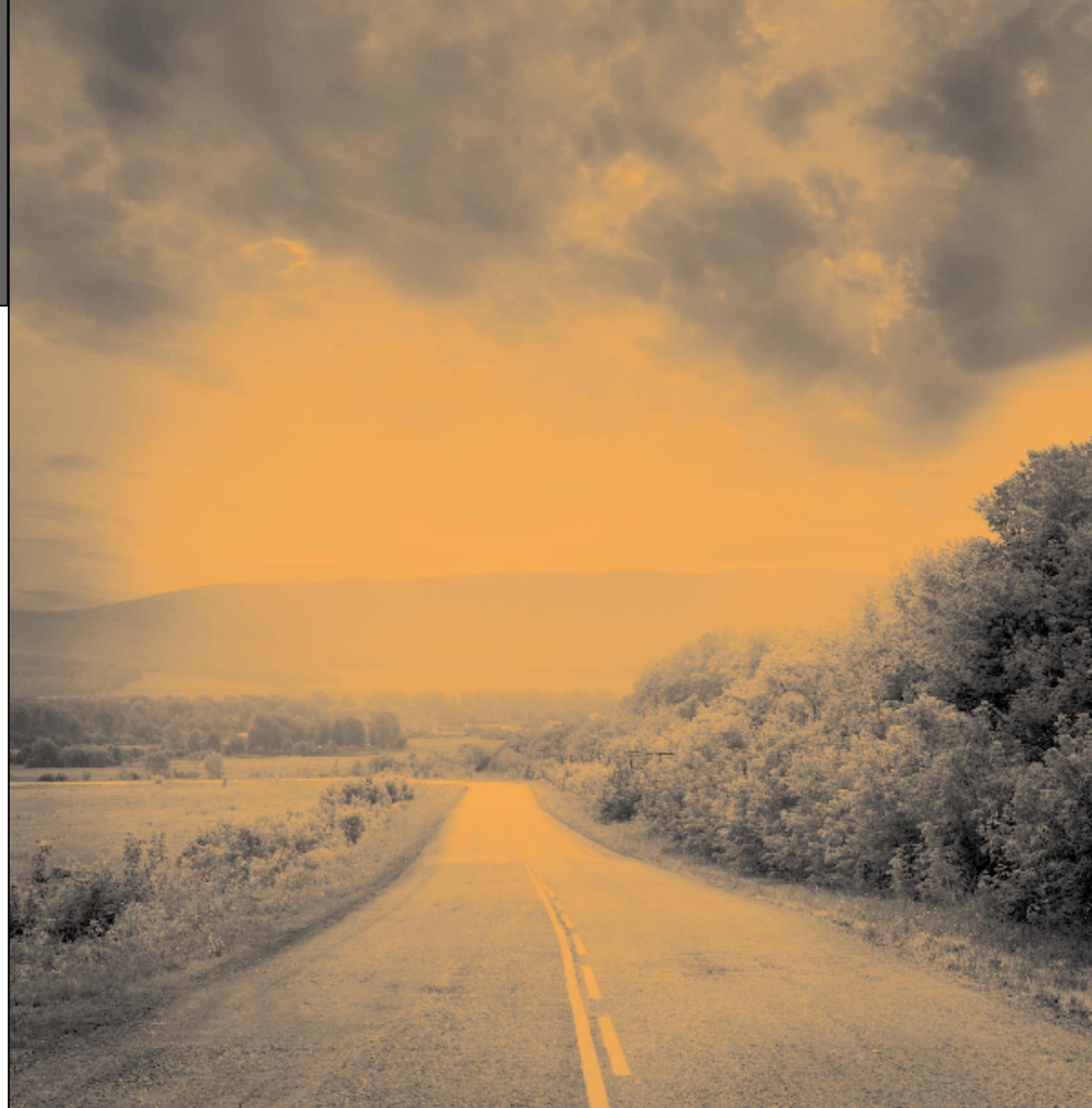
Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 1999 bis 2010 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten. Ebenso wie bei den Arbeitern kommt es bei den Angestellten in der Schifffahrt zu keinen kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen.



* vorläufiger Wert
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Bis April 2008 wurde beim Kollektivvertrag der AUA eine Einschleifregelung, die für einen Teil der Beschäftigten gültig war, mitberücksichtigt. Dadurch kam es in dieser Indexreihe zu teilweise von den KV-Erhöhungen abweichenden Veränderungen. Seit April 2008 wurde in dieser Indexreihe keine Erhöhung auf Basis einer Einschleifregelung mehr vorgenommen.

Quelle: Statistik Austria





DER OUTPUT



3. DER OUTPUT

Anmerkung: Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2008. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und die Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen. Änderungen gibt es für das Berichtsjahr 2008 aufgrund von geänderten Rechtsvorschriften auf EU-Ebene und einer neuen Branchengliederung (ÖNACE 2008 - Systematik der Wirtschaftstätigkeiten). Dies wird auch zum Anlass genommen einige kleine konzeptionelle Anpassungen vorzunehmen.

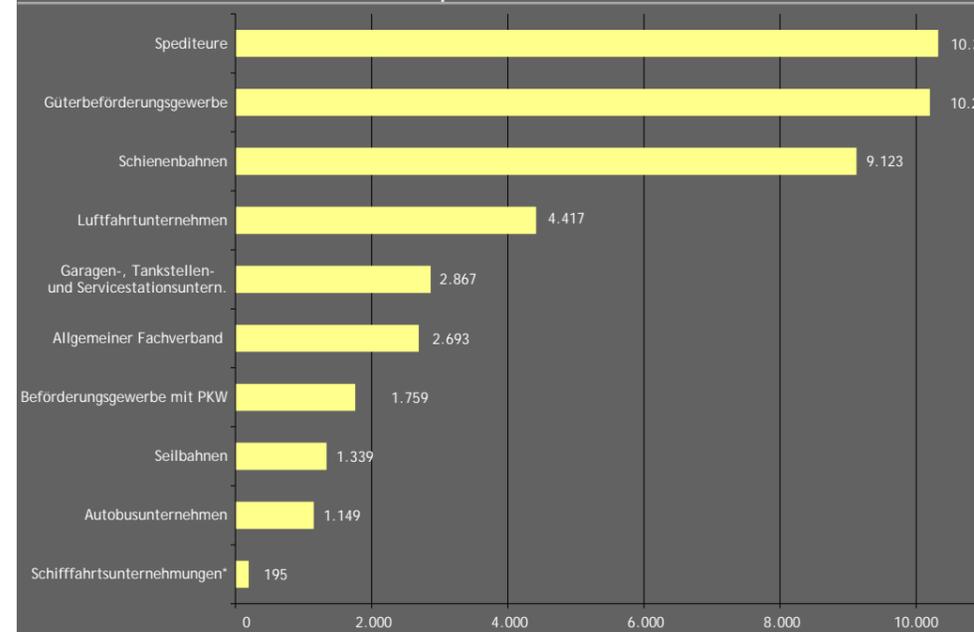
Mit der Erhebung sind rund 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (Schiffahrtsunternehmungen: 65 % der Unternehmen und 75 % der unselbständig Beschäftigten). Da ein Jahresvergleich einerseits durch die Änderung des Erhebungskonzeptes 2002 nur bedingt möglich ist und andererseits bei Fachverbänden mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienebahnen, Schiffahrt, Luftfahrt und Sonstiges) kommt es zu größeren Unregelmäßigkeiten als in vergleichbaren Branchen.

3.1. Umsatz

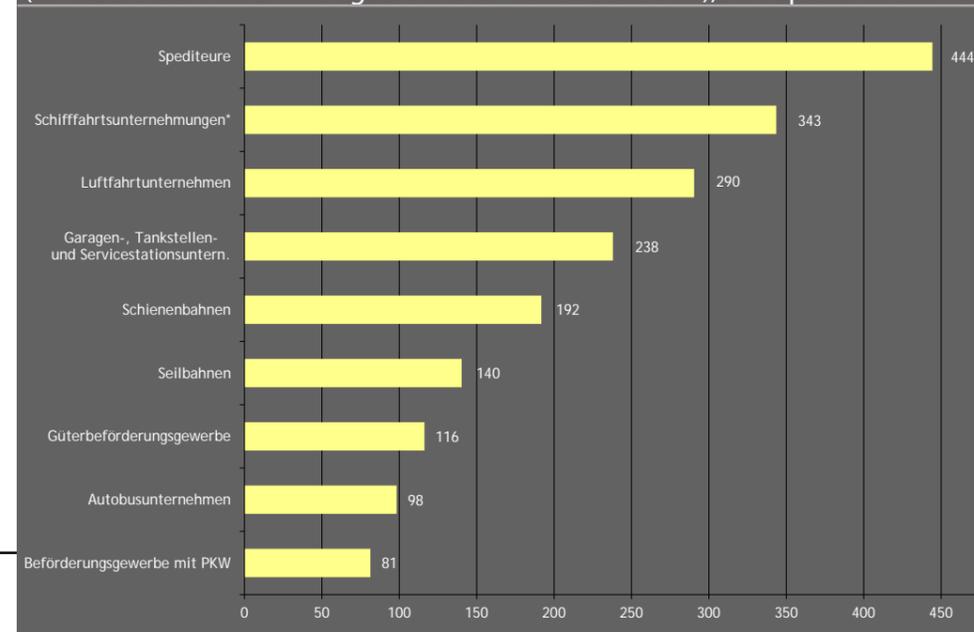
Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2008 Erlöse und Erträge im Wert von rund €44,1 Mrd, das sind um 5,1 % mehr als im vorhergehenden Jahr 2007. Die Spediteure erwirtschaften 2008 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit €10,3 Mrd die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt €10,2 Mrd und die Schienenbahnen €9,1 Mrd an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit € 444.000,- Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2008 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Schiffahrtsunternehmungen mit €343.000,-, gefolgt von den Luftfahrtunternehmen (rund €290.000,-). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 116.000,- an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.

Erlöse und Erträge in € Mio nach Fachverbänden 2008 (ohne Fahrschulen), Transport und Verkehr

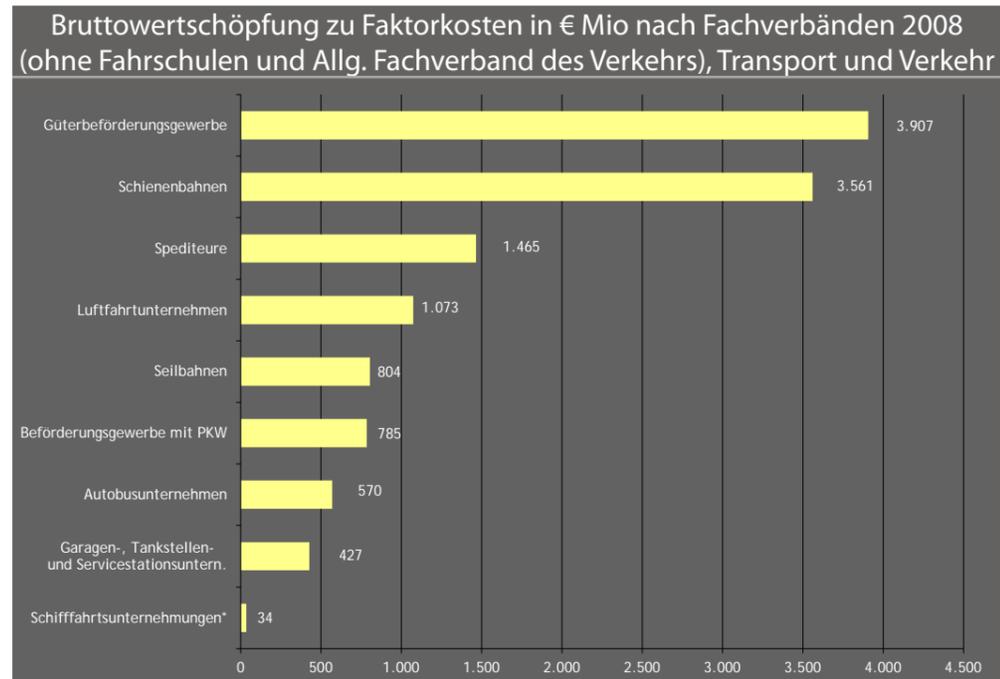


Erlöse und Erträge je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2008 (ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



* Abdeckung lt. Unternehmensregister: 75% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 65% der Unternehmen des Fachverbandes

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2008



* Abdeckung lt. Unternehmensregister: 75% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 65% der Unternehmen des Fachverbandes

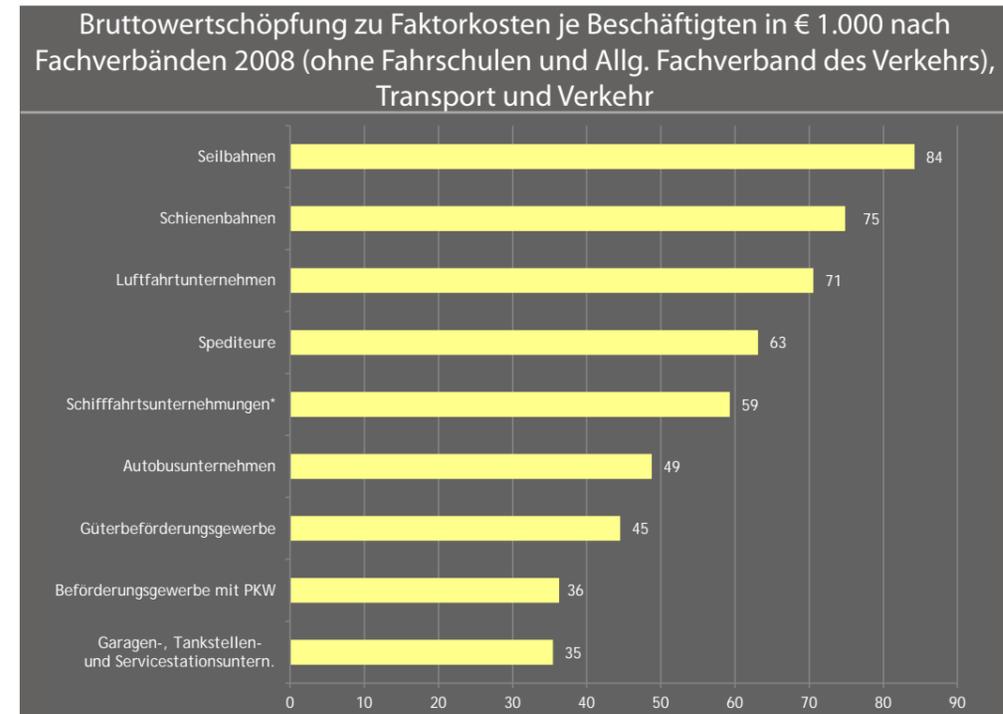
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2008

3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus den Vorleistungen und den Steuern und Abgaben zuzüglich der Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2008 eine Wertschöpfung von € 13,8 Mrd, verglichen mit dem Vorjahr eine Steigerung um mehr als 5 %.

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 den oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

Das Güterbeförderungsgewerbe stellt gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen (siehe Grafik 15) die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2008 entfällt nicht ganz ein Drittel der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung der Schienebahnen fällt deutlich höher aus,



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2008

als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.

Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen und die Schienebahnen die höchsten Werte im Jahr 2008 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen und das Beförderungsgewerbe mit PKW.





3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2008 Bruttoinvestitionen in der Höhe von €6,4 Mrd, was einen Rückgang um 8,2 % verglichen mit dem Vorjahr bedeutet. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 3,1 Mrd zuzuschreiben.



* Abdeckung lt. Unternehmensregister: 75% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 65% der Unternehmen des Fachverbandes

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2008

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2008 die Schienenbahnen mit rund €65.000,- und das Beförderungsgewerbe mit PKW mit rund €56.000,-.



* Abdeckung lt. Unternehmensregister: 75% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 65% der Unternehmen des Fachverbandes

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2008

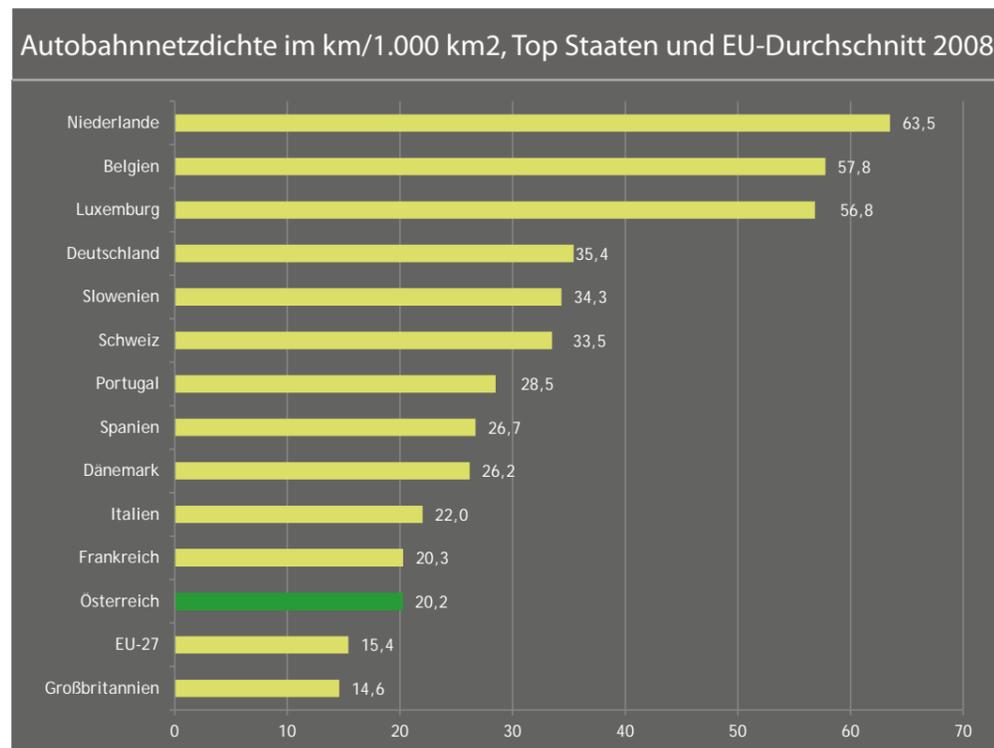


VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEIDITEUR
JSUNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEIDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFORDERUN
EILEN • BINDESCADTE

4. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

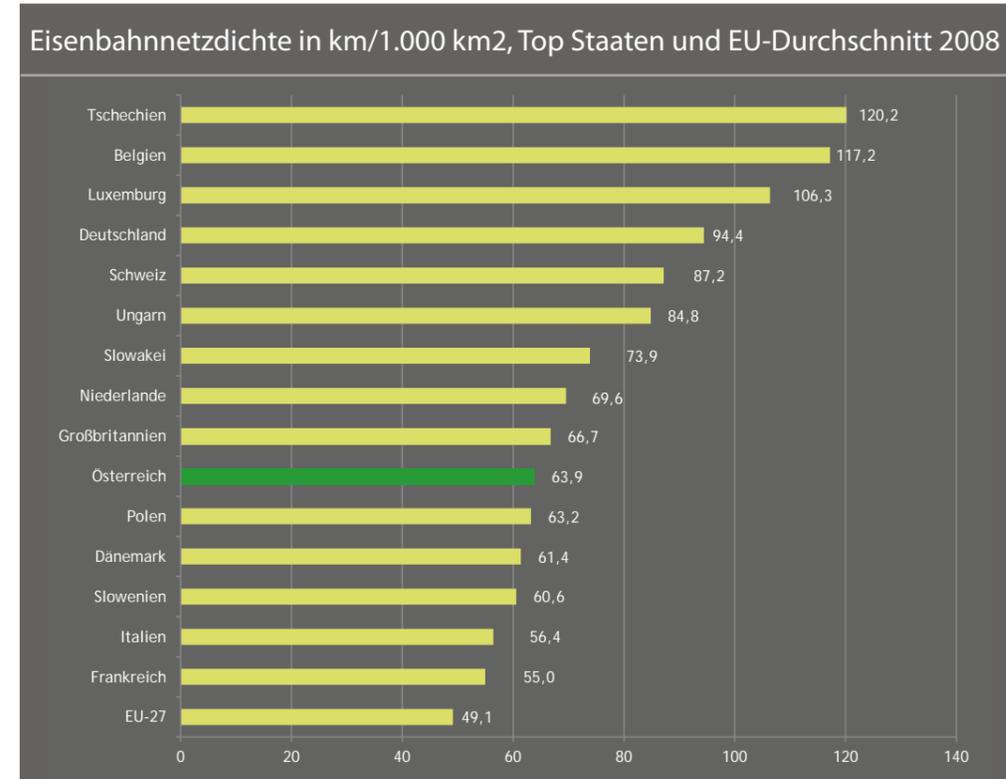
4.1. Verkehrswege

Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2008 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (63,5 km pro 1000 km²) am höchsten und in Belgien und Luxemburg (um 57 km pro 1.000 km²) fast unverändert geblieben. Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdicke von 20 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 15,4 km pro 1.000 km².



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: Inhouse GmBH der Wirtschaftskammern Österreichs
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die höchste Eisenbahndichte findet sich innerhalb der EU in der Tschechischen Republik (120,2 km pro 1.000 km²) und Belgien (117,2 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 49,1 km pro 1.000 km². Österreich weist eine Eisenbahndichte von 63,9 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: Inhouse GmBH der Wirtschaftskammern Österreichs
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

4.2. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2010 sind rund 6,1 Mio Kraftfahrzeuge sowie rund 662.000 Anhänger angemeldet. Nicht ganz 8 % der KFZ bzw. 460.755 entfallen auf Zugmaschinen. Bei 6 % bzw. 379.965 handelt es sich um Lastkraftwagen. Der Anteil der PKW liegt bei 73 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei knapp 12 % oder 727.852 Fahrzeugen.

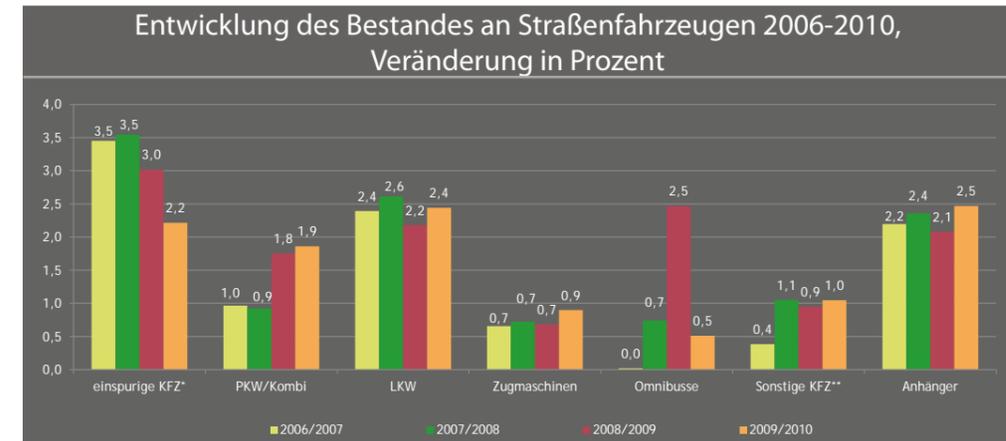


Bestand an Kraftfahrzeugen 2010		
	2010	Anteil in %
Einspurige KFZ*	727.852	11,9
PKW/Kombi	4.441.027	72,9
LKW	379.965	6,2
davon: leichte LKW (< 3,5 Tonnen)	325.328	5,3
schwere LKW (> 3,5 Tonnen)	54.637	0,9
Zugmaschinen	460.755	7,6
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.823	0,3
Omnibusse	9.648	0,2
Sonstige KFZ**	72.634	1,2
Kraftfahrzeuge	6.091.881	100,0
Anhänger	661.760	

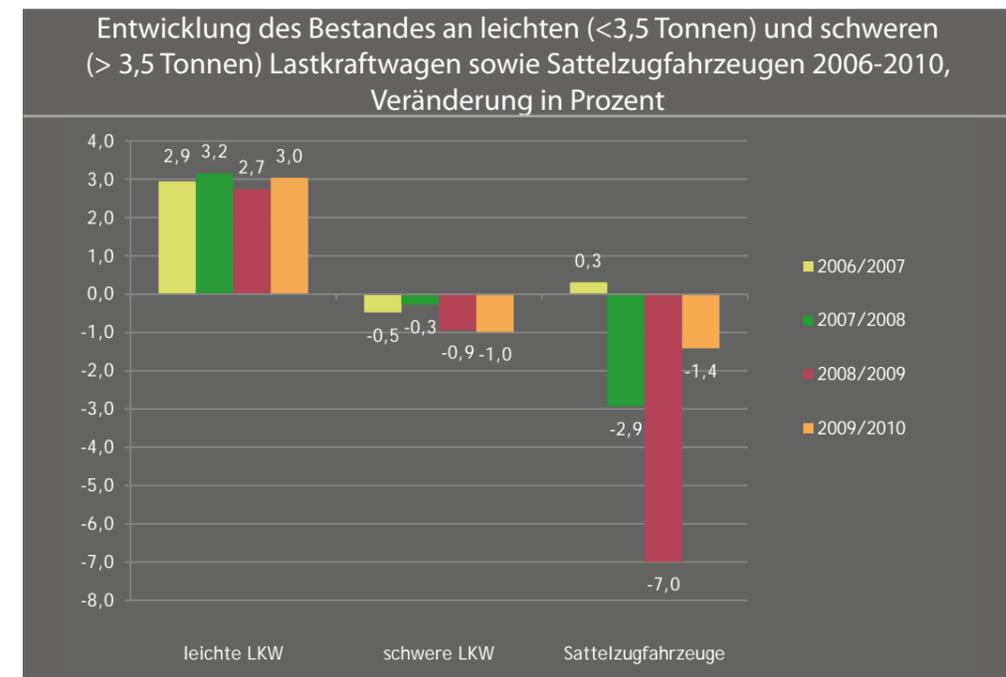
* Motor- und Motorfahräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige KFZ
Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2006 bis 2010 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der PKW steigt in den letzten zwei Jahren jährlich um mindestens 1,8 % an. Die Anzahl der LKW hat sich in der Zeit 2006 bis 2010 durchschnittlich um mehr als 2 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht.

Die Zugmaschinen verzeichnen 2009/10 eine Erhöhung von 0,9 %. Die Anzahl der Omnibusse ist zwischen 2009 und 2010 um 0,5 % leicht gestiegen. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2006/07 jährlich um mehr als 2 % gestiegen.



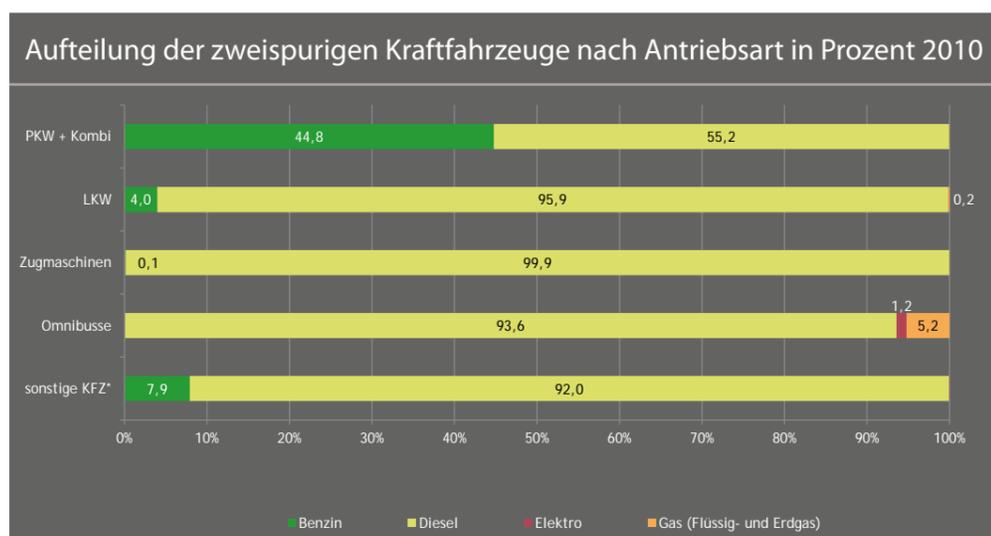
** Motor- und Motorfahräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige KFZ
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



Rund 96 % der mit Ende 2010 zum Verkehr zugelassenen LKW hat Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen und den Omnibussen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2010 bei den PKWs wieder leicht gestiegen. Bei den Omnibussen handelt es sich bei rund 94 % um Dieselfahrzeuge, 1,2 % sind Elektrofahrzeuge und mehr als 5 % werden mit Gas betrieben.



* selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Quelle: Statistik Austria

4.2.1. LKW und Sattelfahrzeuge

Im Jahr 2010 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 207.208 Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, das sind um 1,6 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,7 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97 % größtenteils LKW in Verwendung, verglichen mit dem Fuhrgewerbe mit einem Anteil an LKWs von rund 71 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten LKW zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr erhöht sich der Bestand um 0,8 % und im Fuhrgewerbe kommt es zu einem Rückgang von 2,2%.

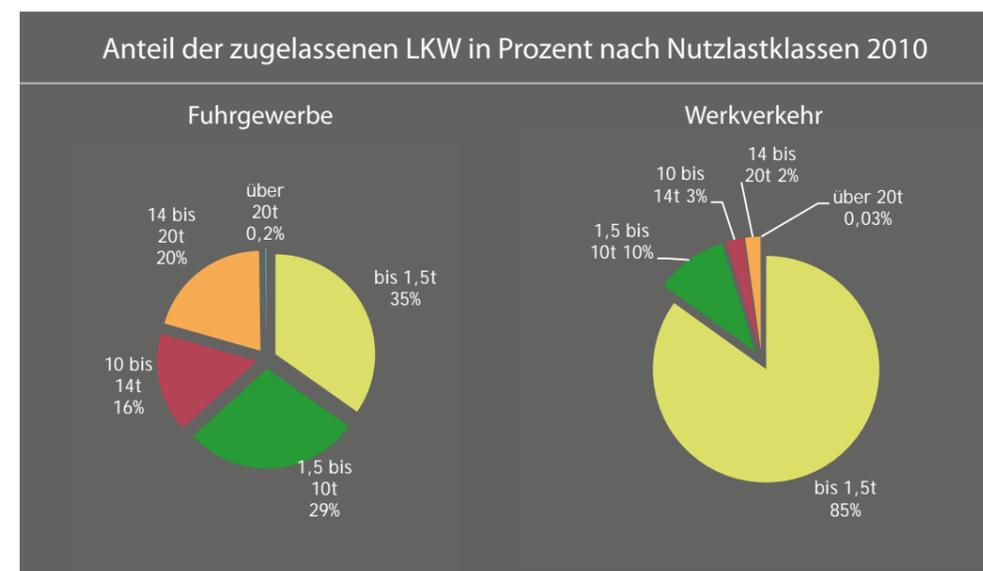
Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2010

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	30.366	1,5	160.019	1,9	190.385	1,8
davon leichte LKW	10.677	5,6	138.992	2,3	149.669	2,5
schwere LKW	19.689	- 0,6	21.027	- 0,7	40.716	- 0,6
Sattelfahrzeug	12.599	- 2,2	4.224	0,8	16.823	- 1,4
Gesamt	42.965	0,4	164.243	1,9	207.208	1,6

VÄ = Veränderung
leichte LKW = unter 3,5 Tonnen
schwere LKW = über 3,5 Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Der LKW-Bestand beläuft sich 2010 auf insgesamt 379.345 Fahrzeuge, von denen 190.385 gewerblich genutzt werden. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 42 %, auf den Handel 43 % und auf das Fuhrgewerbe 16 %. Es werden demnach mehr LKWs im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der LKW nach Nutzlastklassen, sind die eingesetzten LKW-Nutzlastklassen im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 85 % aller LKW im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 35 % zu.

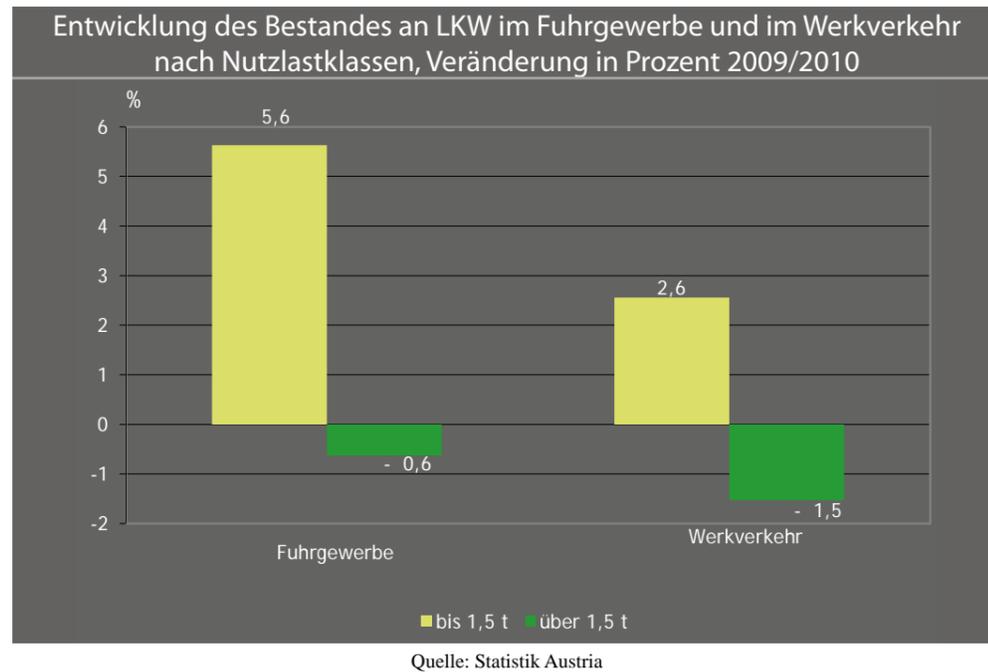


Quelle: Statistik Austria



VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEIDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEIDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFORDERUN
ELLEN • BINDESCAPTE

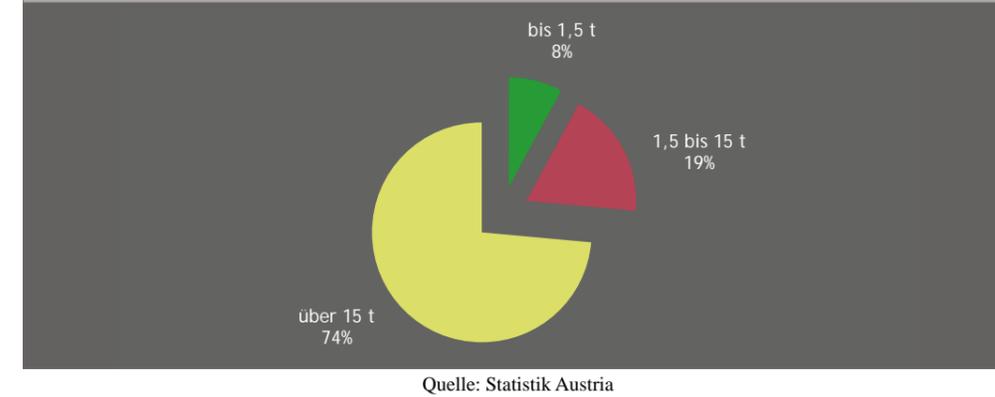
Zwischen 2009 und 2010 ist die Anzahl der „kleinen“ LKW (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr gestiegen. Jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen sind im Fuhrgewerbe und Werkverkehr leicht zurückgegangen.



4.2.2. Anhänger

Im Jahr 2010 werden 33.689 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,1 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 74 %). Verglichen mit dem Vorjahr ist insgesamt eine leichte Zunahme zu verzeichnen (2,9 %). Die Zunahme in der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) beträgt 2,0 %, der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 2,5 % und der der schweren um 3,1 %.

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent nach Nutzlastklassen 2010



4.3. Neuzulassungen

Im Jahr 2010 werden 424.114 Kraftfahrzeuge (davon: 31.071 LKW, 10.251 Zugmaschinen und 760 Omnibusse) und 26.489 Anhänger neu zugelassen, d.s. 2,2 % mehr an KFZ bzw. um 9,8 % mehr Anhänger als im Jahr 2009.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2009 und 2010

	2009	2010
einspurige KFZ*	53.773	51.012
PKW/Kombi	319.403	328.563
LKW	28.650	31.071
davon: leichte LKW (< 3,5 Tonnen)	25.567	27.991
schwere LKW (> 3,5 Tonnen)	3.083	3.080
Zugmaschinen	9.638	10.251
davon: Sattelzugfahrzeuge	1.722	2.170
Omnibusse	654	760
sonstige KFZ**	2.677	2.457
Gesamt	414.795	424.114
Anhänger	24.114	26.489

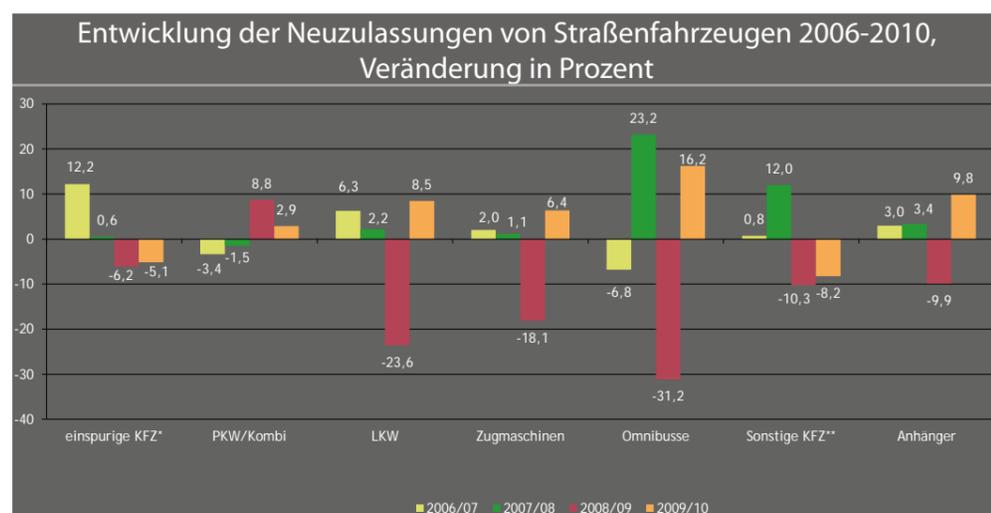
** inklusive Motor- und Motorfahrräder

** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria



Bei den Neuzulassungen kommt es in dem Zeitraum 2009/2010 bei fast allen Fahrzeugen zu einer Zunahme, ausgenommen sind die einspurigen und sonstigen KFZ. Die größte Zunahme verzeichnen die Omnibusse mit 16,2 %. Im Zeitraum 2008/2009 gehen die Neuzulassungen bei allen Fahrzeugen, ausgenommen PKW/Kombi zurück. Den größten Schwankungen unterliegen die Omnibusse, die aber nur einen Anteil von nicht ganz 0,2 % an allen Nutzfahrzeugen haben.



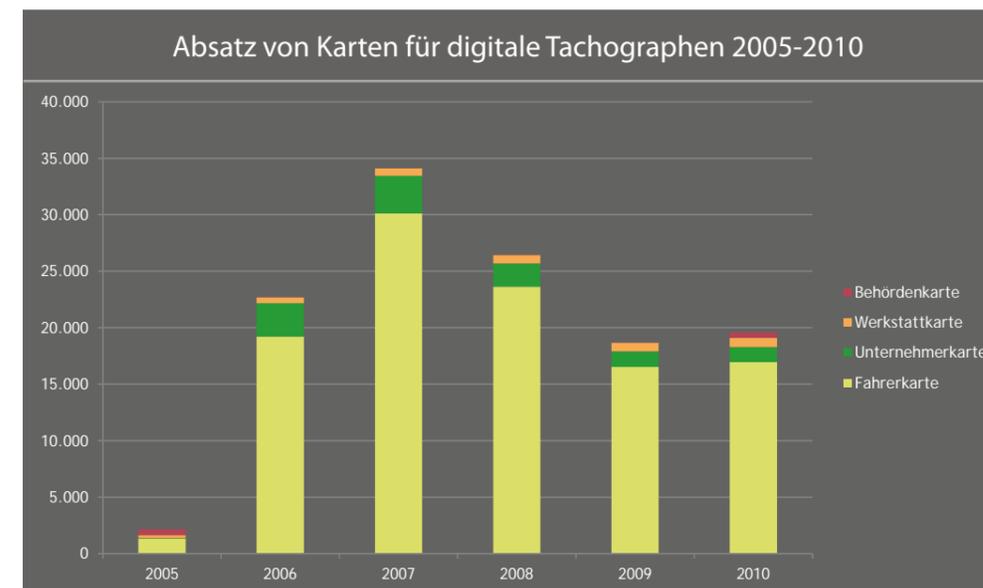
* inklusive Motor- und Motorfahrräder

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

4.4. Karten für digitale Tachografen

Seit dem 1. Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge ab einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5t und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen mit einem digitalen Tachographen 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 2010 wurden 4,8 % mehr Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre wird eine steigende Anzahl an Ersatzkarten erwartet. Der Gesamtbestand an ausgegebenen Karten (ohne Ersatzkarten) betrug mit 31. Dezember 2010 insgesamt 118.604 Stück.



Quelle: ASFINAG

4.5. Verkehrsunfallbilanz

4.5.1. Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2010 sind 42.740 PKW und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 27.062 Personen verunglücken. 292 davon sterben bei dem Unfall. Bei LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen sind 3.639 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt 1.051 Verunglückte, darunter 17 Tote.





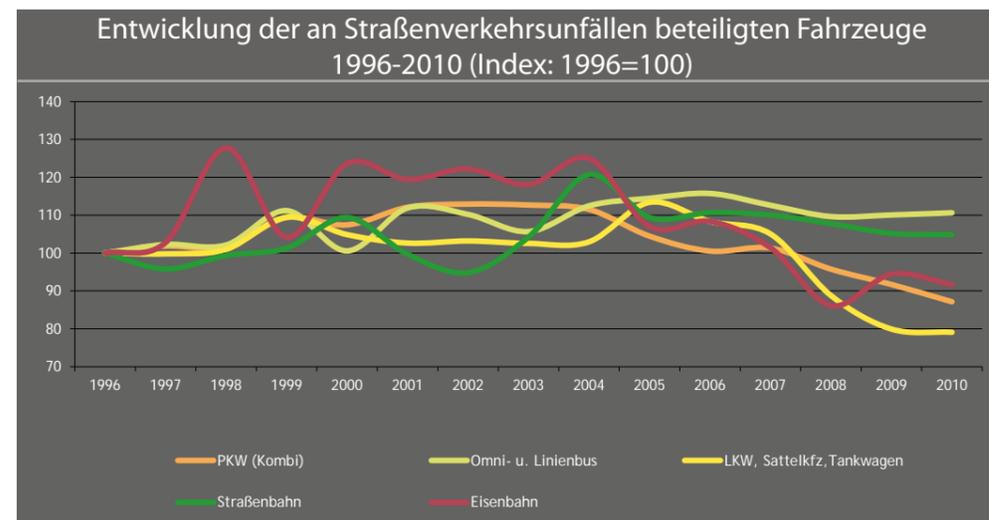
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
PKW/Kombi	42.740	27.062	292
Omni- u. Linienbus	781	714	8
LKW, Sattelfahrzeug, Tankwagen	3.639	1.051	17
Straßenbahn	324	186	0
Eisenbahn	66	8	0

* 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)

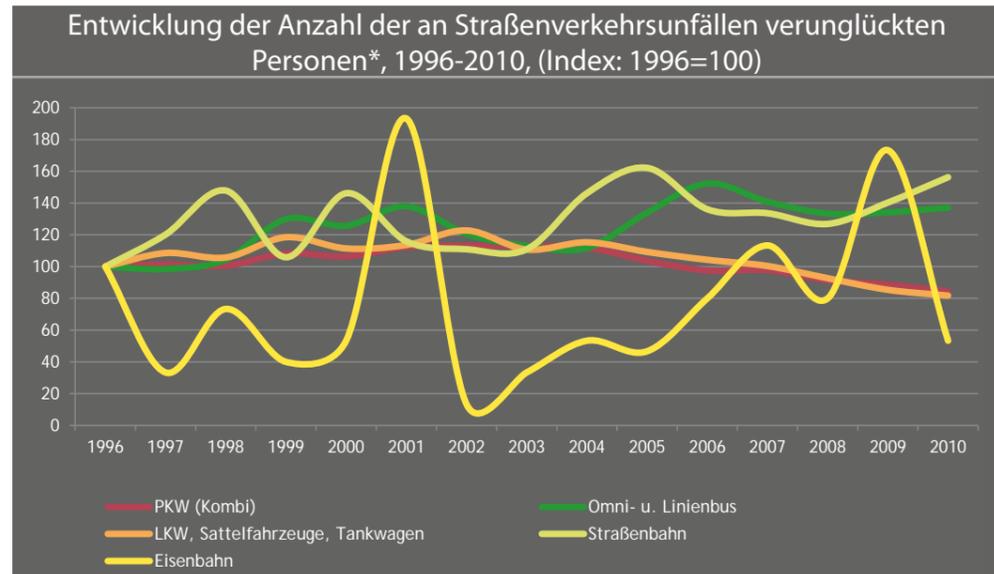
Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie aus der Zeitreihe ablesbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge bis 2004 oberhalb des Niveaus von 1996. Die Anzahl der LKW-Unfälle fällt 2008 unter das Ausgangsniveau 1996, genauso wie die der PKW (Kombi) und der Eisenbahn. Zu einer leichten Erhöhung der Unfälle kommt es 2010 bei den Omni- und Linienbussen, alle anderen folgen dem rückläufigen Trend.



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Bei der Eisenbahn ist 2010 im Vergleich zum Vorjahr eine große Abnahme zu erkennen, leicht erhöht verläuft das Niveau bei den Straßenbahnen sowie den Omni- und Linienbussen. Bei den anderen kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu Rückgängen. Die verunglückten Personen bei PKW/Kombi, LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen liegen unter den Ausgangswerten im Jahr 1996.



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

Quelle: Statistik Austria

4.5.2. Unfälle mit schweren LKW

Im Jahr 2010 kommt es insgesamt zu 1.511 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere LKW (LKW über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglückten 2.046 Personen, 101 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 347 Unfällen mit 540 Verunglückten und 21 Toten. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es insgesamt bei den Unfällen mit schweren LKW und den Verunglückten zu Rückgängen. Die Anzahl der Unfälle, der Verunglückten und Getöteten auf den Autobahnen nimmt im Vergleich zum Jahr 2009 zu.



Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit LKW über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** 2010

	insgesamt	VÄ zum Vorjahr 2010 in %	davon auf Autobahn	VÄ zum Vorjahr 2010 in %
Unfälle	1.511	- 2,3	347	15,7
Verunglückte	2.046	- 4,9	540	4,2
Tote	101	23,2	21	5,0

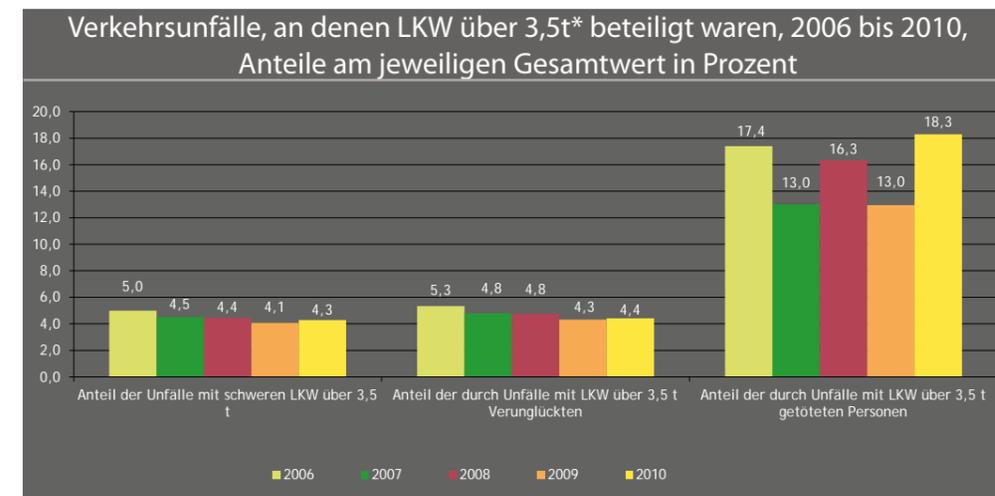
VÄ = Veränderung

* inkl. Sattelfahrzeuge 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 2010 bei 4,3 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren LKW Verunglückten bei 4,4 %. Der Anteil der durch Unfälle mit LKW über 3,5 t getöteten Personen ist im Vergleich zum Vorjahr mit 18,3 % gestiegen.

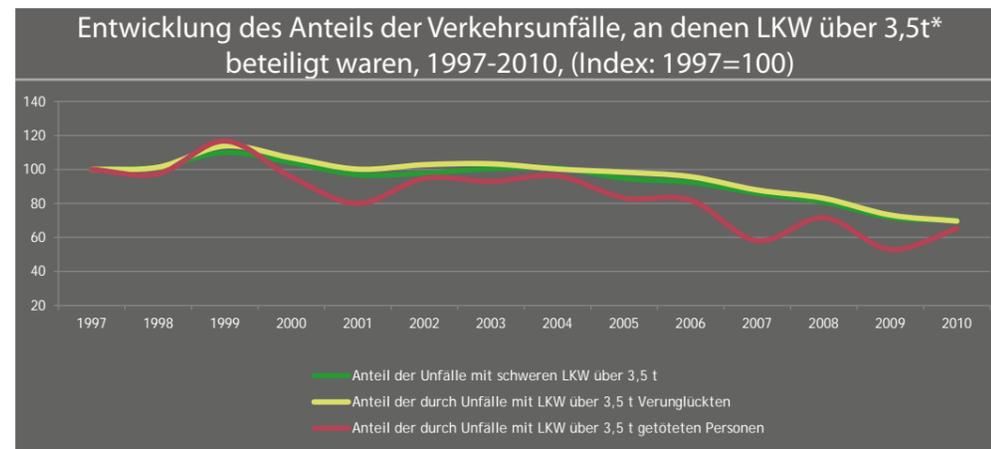


*inkl. Sattelfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria



Der Anteil der Unfälle, an denen LKW über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil, der dadurch Verunglückten, steigt zwischen 1997 und 1999. Nach der rückläufigen Entwicklung bis 2001 kommt es bis 2004 zu einem Wiederanstieg. In den letzten Jahren ist ein Rückgang bei den Unfällen mit schweren LKW und den Verunglückten zu erkennen. In der Kategorie der getöteten Personen bei Unfällen mit schweren LKW ist es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Erhöhung gekommen.



*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2010 der Anteil der schweren LKW an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Salzburg am höchsten und in Wien am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren LKW liegt in Wien auf dem Wert von 24,1 % und 23,8 % in Kärnten. Im Burgenland fällt der Anteil der Todesopfer mit 5,0 % am geringsten aus.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren LKW (über 3,5t*)
nach Bundesländern 2010, Anteile in Prozent

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	4,2	- 0,1	5,0	-24,2
Kärnten	3,8	0,5	23,8	11,3
Niederösterreich	4,6	- 0,4	16,6	0,7
Oberösterreich	5,4	1,0	18,8	7,3
Salzburg	4,7	0,5	19,5	8,2
Steiermark	4,1	0,1	21,5	10,5
Tirol	3,6	- 0,2	12,8	8,3
Vorarlberg	3,8	1,3	18,2	7,8
Wien	3,1	- 0,4	24,1	11,6
Osterreich	4,3	0,2	18,3	5,3

VÄ = Veränderung

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

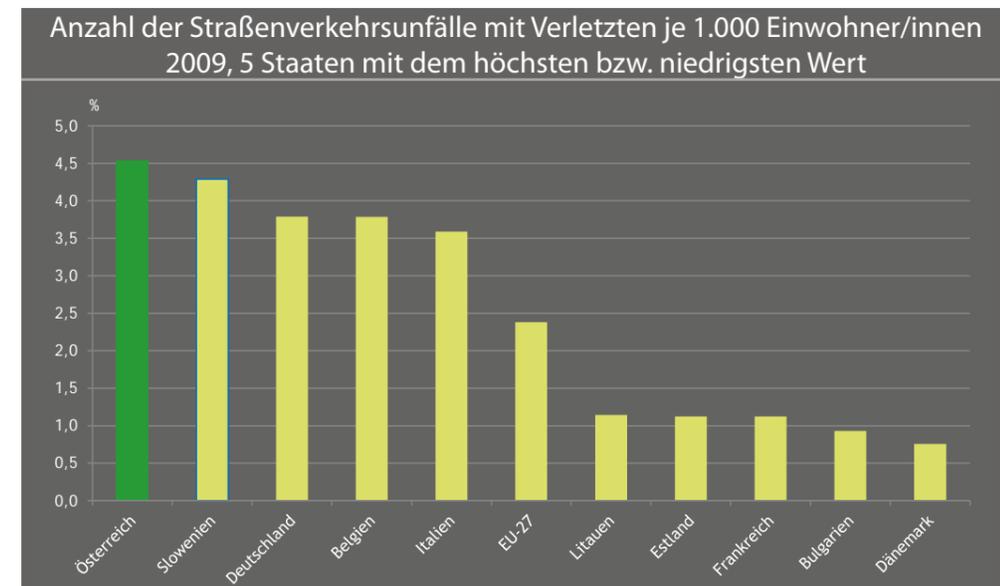
Quelle: Statistik Austria





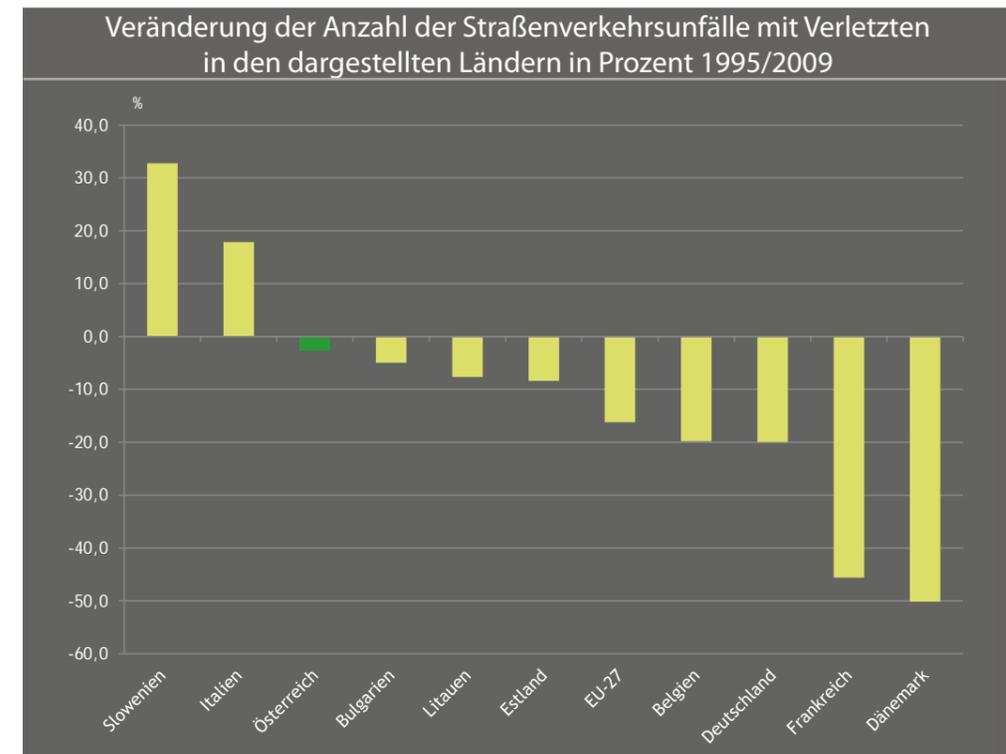
4.5.3. Internationaler Vergleich

Der internationale Vergleich zeigt, dass sich im Jahr 2009 in Slowenien und in Österreich die meisten Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten ereignet haben. Zum Vorjahr sind die Werte für Österreich und Slowenien zurückgegangen. Der EU-27-Durchschnitt ist ebenso leicht gesunken.



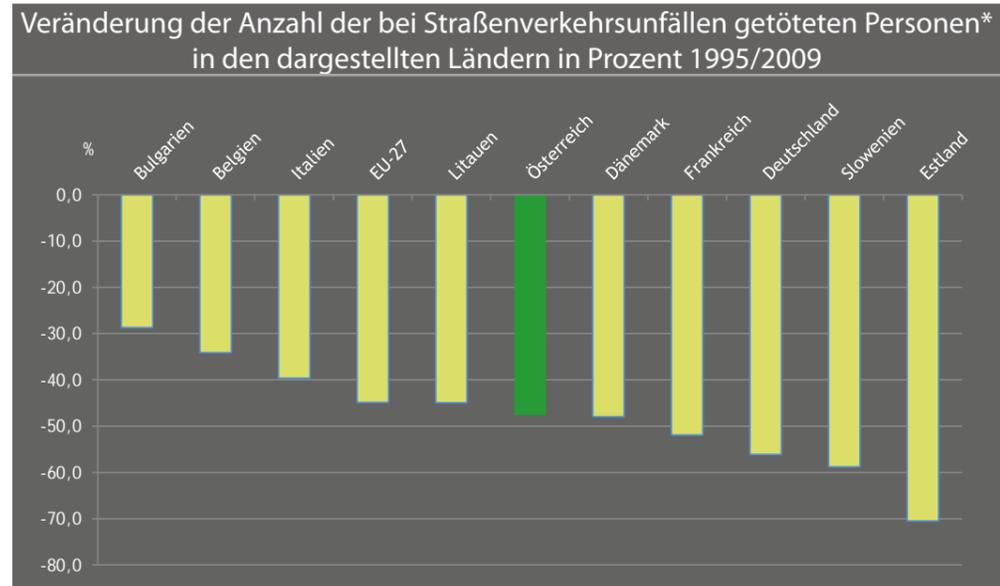
Berechnungen der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

In dem Zeitraum 1995 und 2009 kommt es in Slowenien zu der stärksten Zunahme an Straßenverkehrsunfällen mit Verletzten, gefolgt von Italien. In Österreich verringern sich die Straßenverkehrsunfälle im Vergleich um 2,6 % zu 1995. In allen anderen angeführten Staaten nehmen die Unfälle ab, am stärksten in Dänemark.



Berechnungen der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Der Vergleich zwischen 1995 und 2009 zeigt, dass die Anzahl der getöteten Personen bei Straßenverkehrsunfällen in allen angeführten EU-Ländern zurückgeht. In Österreich ist der Rückgang mit 47,7 % größer als im EU-Durchschnitt. In Deutschland liegt der Rückgang über 50 %.



* 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache); Italien 7 Tage; Frankreich 6 Tage
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

4.6. Maut

In den Ländern der Europäischen Union bestehen verschiedene Mautsysteme. Durch die Novellierung der Wegkostenrichtlinie kommt es zu einer Neuordnung und 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 3,5 t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5 t 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 1.1.2010 die

EURO-Emissionsklasse entscheidend.

Die Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2010 in Österreich auf rd. €1.512 Mio. Davon entfallen €1.031 Mio. (entspricht knapp 70 %) auf LKW. Die Vignettenerlöse liegen bei €357 Mio. (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2010 durch LKW (über 3,5 Tonnen) mehr als €171 Mio eingenommen. Die LKW-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 59 % aus. Mehr als 5,7 Mio LKW überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (ca. 34 %).

Zwischen 2002 und 2010 steigen die Mauteinnahmen mit LKW um mehr als 8 %, die LKW-Frequenz um 4 %.

Mauteinnahmen und Frequenzstatistik 2010,
österreichische Sondermautstellen

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in € 1.000	
	PKW	LKW > 3,5 t	PKW-Abfertigung	LKW-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	19.935	20.844	6.654	1.093
A 9 Bosrucktunnel	10.456	8.080	3.969	980
A 10 Tauernautobahn	30.116	29.744	5.313	1.046
A 11 Karawankenautobahn	5.727	3.479	1.114	194
A 13 Brenner Autobahn	44.659	100.993	14.772	1.953
S 16 Arlberg Straßentunnel	13.162	6.879	2.411	402
B 108 Felbertauernstraße*	5.439	1.942	1.067	111
Gesamt	129.494	171.960	35.300	5.780

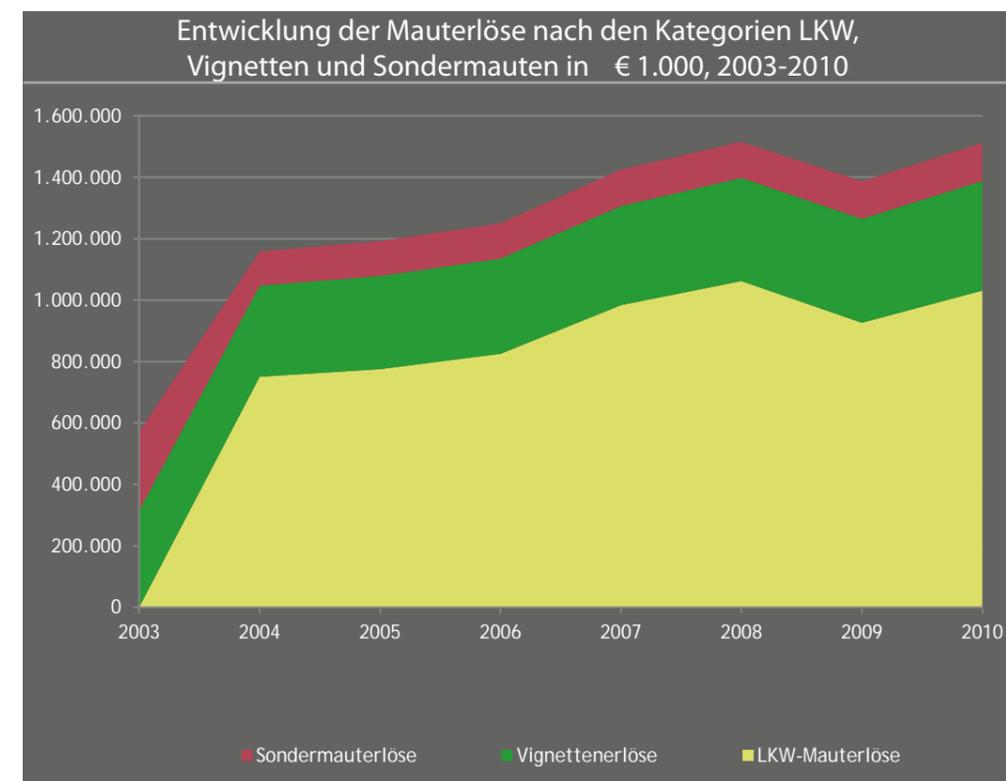
* Stand 2009

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße





Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2003 bis 2010 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Sondermauterlösen ist eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die LKW-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich im darauffolgenden Jahr um 11 % - sie liegen damit aber noch unter dem Niveau von 2008.





Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2011

**BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE
DATEN**



5. BETRIEBSWIRTSCHAFT- LICHE DATEN⁵

Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung und wurde wie mit dem Auftraggeber vereinbart für den Teil Kennzahlen größtenteils unverändert übernommen.⁶

5.1. Betriebswirtschaftliche Situation

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich als äußerst angespannt heraus: während 12 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigt nicht ganz ein Viertel (24 %) massive Attraktivitäts- (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Fast jedes dritte Unternehmen (31 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 9 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

5.2. 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.

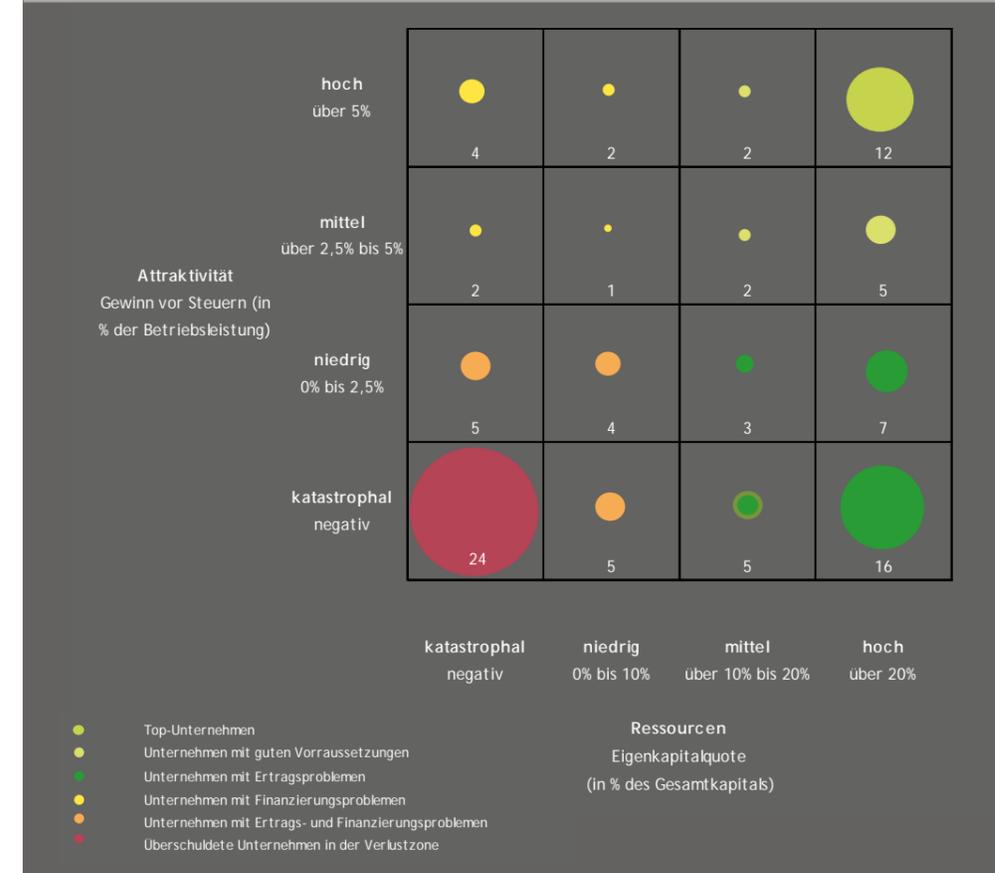
Aktiva		Passiva	
Anlagevermögen	70,50	Eigenkapital	27,66
Umlaufvermögen	28,89	Sozialkapital	2,20
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,61	Fremdkapital	69,46
Gesamtvermögen	100,00	Passive Rechnungsabgrenzung	0,69
		Gesamtkapital	100,00

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

⁵ Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

⁶ Die Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreich übernimmt keine Haftung für Schäden oder Folgeschäden die auf diese Analyse oder auf mögliche fehlerhafte Angaben zurückgehen.

Betriebswirtschaftliche Situation nach Attraktivität und Ressourcen in %, Bilanzbranchenbild 2008/09*



* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 5.270 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft.

Gegenüber der Vorperiode zeigt sich auf der Aktiv-Seite eine Verschiebung zum Anlagevermögen vom Umlaufvermögen. Auf der Passivseite ist der Anteil des Sozialkapitals annähernd gleich geblieben. Das Eigenkapital ist angestiegen und im Gegenzug dazu ist das Fremdkapital gesunken.

Deutlich zeigt sich, dass sowohl die Vermögensratio (Anlagen- zu Umlaufvermögen) als auch



die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass jene Unternehmen mit den geringsten Umsätzen (bis 1 Million Euro Jahresumsatz) durchschnittlich über kein bis wenig Eigenkapital verfügen. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Umsatzstärke auf bis zu 32,8 % bei den Mittelbetrieben an.

5.3. Gewinn- und Verlustrechnung

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

Materialaufwand	44,46	Umsatzerlöse	100,40
Personalkosten	21,26	Bestandsveränderungen	0,06
Sonstige Aufwendungen	35,46	Sonstige Erlöse	4,74
Finanzierungskosten	4,42	Finanzerträge	1,05
Gewinn	0,19	Verlust	-0,45
Summe Aufwendungen	105,79	Summe Erträge	105,80

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2008/09 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 0,19 % (vgl. Vorperiode: 1,08 %). Die erfolgreichsten Unternehmen (oberes Quartil) weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 9,80 % der Betriebsleistung auf, während die weniger erfolgreichen Unternehmen (unteres Quartil) Verluste in der Höhe von 13,66 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (7,88 %). Die durchschnittliche Gewinnsituation zeigt jedoch auch bei den größten Unternehmen kein zufriedenstellendes Bild (Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro: Gewinne von 0,57 % der Betriebsleistung).

5.4. Kennzahlen

5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft 2008/09 im Gesamtdurchschnitt einen Wert von

1,1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1,1 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurden.

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

Der KMU-Gesamtdurchschnitt lag mit einem Kapitalumschlag von 1,1 über dem der Großbetriebe. Die Kleinstbetriebe erzielten einen überdurchschnittlich hohen Kapitalumschlag von 1,7 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.

Das obere Quartil liegt bei 0,8 und das untere bei 0,5. Der Kapitalumschlag der Branchen beträgt von rd. 0,3 bei den Schienen- und Seilbahnen bis rd. 2,3 bei den Garagen- und Tankstellenunternehmen. Dieser Unterschied ist weniger als Erfolgs- oder Misserfolgsmerkmal zu werten, sondern vielmehr auf die unterschiedlichen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten zurückzuführen, was die Investitionen betrifft.

Eine Verbesserung des Kapitalumschlages kann einerseits durch den Abbau nicht betriebsnotwendigen Vermögens und die Reduktion von Kundenforderungen (Funktionalität des Mahnwesens) 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.

Im KMU-Durchschnitt der Verkehrsunternehmen betrug die Umsatzrentabilität 2008/09 0,2 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 0,2 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Auch die Großbetriebe erreichten im Durchschnitt nur marginale Gewinne (0,1 %). Während die KMU des oberen Quartils im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von rd. 10 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der Unternehmen des unteren Quartils durchschnittlich 13,7 % der Betriebsleistung.

Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der erfolglosen Unternehmen.



Im Branchenvergleich erwirtschaften die Fahrschulen mit 3 % die höchste Umsatzrentabilität. Die Seilbahnen, die Luftfahrtunternehmen sowie das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen befinden sich hingegen im Branchendurchschnitt in der Verlustzone.

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

Die Kennzahl Return on Investment (ROI, Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten) 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 erreichten die österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft 2008/09 eine Gesamtkapitalrentabilität von 4,8 %. Der ROI der Großunternehmen lag mit 5,1 % auf einem etwas höheren Niveau.

Respektable Renditen wurden hingegen von den erfolgreichen österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft (oberes Quartil) erwirtschaftet. Die Kapitalverzinsung lag bei rd. 12 %. Bei den Betrieben des unteren Quartils war die Gesamtkapitalrentabilität hingegen negativ (-1,8 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren.

Der Return on Investment ist bei den Fahrschulen am höchsten. Die geringste Gesamtkapitalrentabilität weisen die Luftfahrtunternehmen auf.

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

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 Einzelunternehmen bzw. Personengesellschaften) ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt berücksichtigt wird, um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen.

Die KMU der Verkehrswirtschaft erzielen im Durchschnitt einen korrigierten Cash flow von rd. 10 % der Betriebsleistung. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft weisen die Mittelbetriebe aus.

Die Unternehmen des oberen Quartils erzielen einen beachtlichen Cash flow von rd. 24 % der Betriebsleistung – im Gegensatz dazu verfügen die Unternehmen des unteren Quartils nur über einem Cash flow von rd. 6 %.

Den mit Abstand höchsten durchschnittlichen Cash flow erzielen im Branchenranking die Seilbahnen, gefolgt von den Schienenbahnen und dem Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen.

5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen

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

Diese Kennzahl lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu⁷.

Im Durchschnitt weist die österreichische Verkehrswirtschaft eine Sachanlagenintensität von rd. 61 % auf, d. h., dass rd. 61 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen entfallen.

Eine geringere Sachanlagenintensität weisen die Großbetriebe (rd. 54 %) auf.

⁷ Diese Aussage betrifft Investitionen ins Anlagevermögen, die eigen- oder fremdfinanziert wurden und in der Bilanz erfasst werden. Dies umfasst nicht die Leasingfinanzierung.



Die Unternehmen des unteren Quartils weisen gegenüber dem KMU-Durchschnitt eine überdurchschnittliche Sachanlagenintensität auf.

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

$$\text{Investitionen (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Diese Kennzahl dient zur Beurteilung des Investitionsvolumens. Nachdem Investitionen das Potenzial für zukünftige Leistungserstellungen schaffen, gibt die Kennzahl – besonders im Zeitvergleich - Aufschluss über Wachstumsbestrebungen.

Im Durchschnitt werden in den österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft rund 9 % der Betriebsleistung wieder investiert. Die Großbetriebe weisen einen höheren Anteil an Investitionen auf.

Eine besonders hohe Investitionstätigkeit verzeichnen die Schienenbahnen, die Investitionen im Ausmaß von rd. 31 % der Betriebsleistung tätigen. Weniger als 5 % der Betriebsleistung wird hingegen von den Luftfahrtunternehmungen, den Spediteuren und den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen investiert. Es können hier unterschiedliche Reinvestitionsphasen auftreten.

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

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 ≥ 100).

Die österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft investieren im Durchschnitt das 1,2-fache der Abschreibungen. Die Kleinstbetriebe liegen mit einer durchschnittlichen Investitionsdeckung von rd. 126 % über dem österreichischen Gesamtdurchschnitt.

Eine geringere Investitionsdeckung kann auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein – d. h., dass trotz gleich bleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind. Der Wert von 100 % wird in allen Bereichen überschritten – dies

bedeutet, dass die Unternehmen in der Lage sind, die gegebenen Kapazitäten aufrecht zu erhalten und sogar zu erweitern.

5.4.3. Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität

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

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 20 % des Betriebsvermögens betragen.

Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen⁸.

Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt rd. 28 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Besorgniserregend ist der geringe Eigenkapitalanteil (rd. 13 %) bei den Kleinstbetrieben.

Im Durchschnitt erreicht die Hälfte der zehn ausgewerteten Branchen den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Werte größer als 0 weisen im Durchschnitt alle Branchen auf.

Knapp zwei Drittel der KMU der österreichischen Verkehrswirtschaft verfügten 2008/09 über ein positives Eigenkapital, wobei rd. 41 % den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 20 % überschreiten konnten. Ein gutes Drittel der Betriebe wies jedoch ein negatives Eigenkapital auf, wobei 23 % deutlich überschuldet waren (Eigenkapitalquote von -20 % und weniger).

$$\text{Bankverschuldung (in \% des Gesamtkapitals)} = \frac{\text{Summe Bankverbindlichkeiten}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Diese Kennzahl drückt das Ausmaß der Bankverschuldung (die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung) aus, unabhängig von der Fristigkeit der Bankverbindlichkeiten; d. h. sowohl kurz-

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



fristige (z. B. Kontokorrentkredit) wie auch langfristige Bankverbindlichkeiten (z. B. Darlehen) sind hier berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind Eventualverbindlichkeiten (z. B. Leasingfinanzierung bzw. Bankgarantierahmen).

Im Durchschnitt entfallen 38 % des Fremdkapitals der KMU der Verkehrswirtschaft auf Bankverbindlichkeiten. Während die Kleinstbetriebe rd. 46 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanzieren, sind es bei den Großunternehmen nur rd. 15 %.

Innerhalb der Branchen variiert die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung. Während bei den Spediteuren nur rund 20 % des Fremdkapitals auf Bankverbindlichkeiten entfallen, finanzieren die Fahrschulen mehr als die Hälfte des Betriebsvermögens mit Bankkrediten.

Eine Verringerung des Verschuldungsgrades gelingt (wie die Erhöhung der Eigenkapitalquote) durch die Zuführung von Eigenmitteln und die Verbesserung der Betriebsergebnisse durch den Verkauf nicht betriebsnotwendigen Anlagevermögens bzw. den Abbau von Forderungen.

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

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

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

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die KMU durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Auch die Großbetriebe erreichen die 100 % nicht. Das bedeutet, dass das Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folge dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Im Branchenvergleich zeigt sich, dass Spediteure Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. Alle anderen Branchen finanzieren im Durchschnitt Teile des Anlagevermögens mit kurzfristigem Kapital. Somit sind viele Branchen – von der Fristigkeit – falsch finanziert.



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

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 – gleich bleibende Ertragskraft und ausschließliche Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung – benötigt der Gesamtdurchschnitt der Klein- und Mittelbetriebe 6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals. Während die Unternehmen des unteren Quartils rd. 23 Jahre für die Schuldentilgung benötigen, gelingt es den erfolgreichsten Unternehmen in nur rd. 3 Jahren.

Schiffahrtunternehmungen schaffen die Schuldentilgung in knapp 4 Jahren, Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen benötigen hingegen knapp 12 Jahre.

5.4.4. Produktivitätskennzahlen

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

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

Durchschnittlich werden in den österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft je Euro Personalkosten rd. €4,7 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von €5,7.

Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

Branchenspezifische Unterschiede sind – anders als bei der Nettoproduktivität – weniger auf tatsächlich produktiveres bzw. unproduktiveres Arbeiten zurückzuführen, da in der Betriebsleistung auch die Materialanteile inklusive Fremdleistungen enthalten sind.

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

Bei der Kennzahl Nettoproduktivität wird der Rohertrag den Personalkosten gegenübergestellt.

Dies verhindert, dass unterschiedliche Leistungsschwerpunkte die Beurteilung der Produktivität verzerren.

Die Nettoproduktivität des Gesamtdurchschnittes der kleinen und mittleren Unternehmen beträgt rd. 2,6. Das bedeutet, dass je eingesetzten Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,6 erzielt wird. Die Nettoproduktivität nimmt mit zunehmender Betriebsgröße ab: Erwirtschaften die Kleinstbetriebe noch eine Nettoproduktivität von 2,9 erzielen die Großbetriebe nur mehr einen Wert von 2,1.

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.

Im Branchenvergleich können die Schienenbahnen und Seilbahnen eine überdurchschnittlich hohe Nettoproduktivität verzeichnen. Mit einer Nettoproduktivität von rd. 1,8 erzielen die Fahrschulen im Durchschnitt das geringste Ergebnis.



GÜTERVERKEHR





6. GÜTERVERKEHR

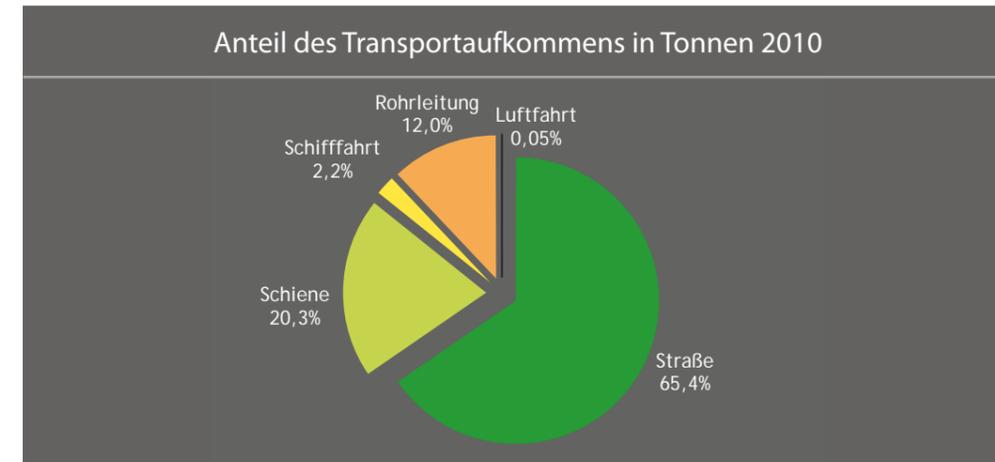
6.1. Zusammenfassender Vergleich

In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der überwiegende Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für fast zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben sind auch die Schiene und die Rohrleitungen von großer Bedeutung. Die Schifffahrt (inkl. Transit, eventuelle Untererfassung bei Interpretation berücksichtigen) und insbesondere der Luftverkehr spielen hingegen eine untergeordnete Rolle.

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2010		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2010 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	330.988	Straße (österreichische Unternehmen)	16.539
Schiene (österreichische Unternehmen)	102.961	Schiene (österreichische Unternehmen)	19.161
Luftfahrt	245	Donauschifffahrt	2.375
Donauschifffahrt	11.052	Rohrleitungen	14.542
Rohrleitungen	60.798		

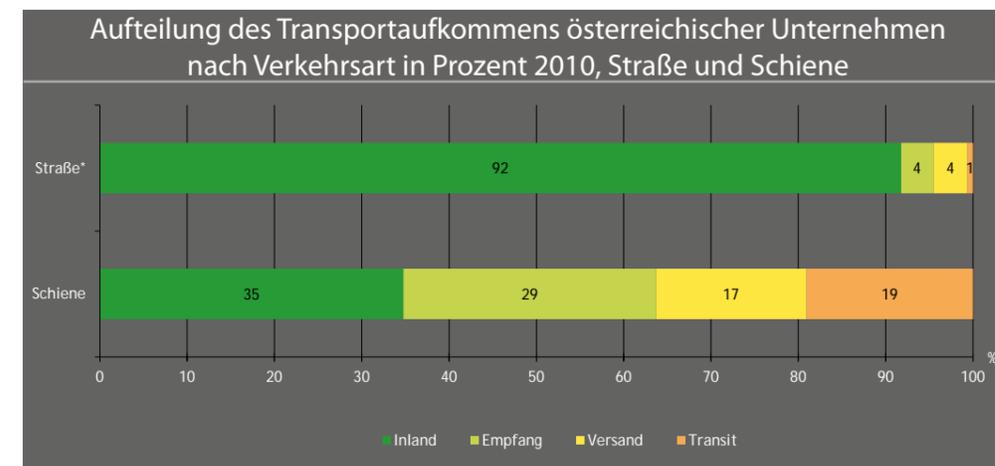
Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr und mittels Rohrleitungen ist im Vergleich zum Vorjahr zurück gegangen. Die Güterbeförderungen im Schienenverkehr, auf der Donau und in der Luftfahrt sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gestiegen.

Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr federführend, gefolgt vom Transport auf der Straße. Hier kommt es bei allen Verkehrsträgern bis auf den Güterverkehr mittels Rohrleitungen zu einer Erhöhung in der Transportleistung im Inland im Vergleich zum Vorjahr.



* Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg
Quelle: Statistik Austria

Der Vergleich der beiden bedeutendsten Verkehrsträger im österreichischen Güterverkehr zeigt, dass auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene der Schwerpunkt auf zwei Verkehrsbereiche - den Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Güterempfang - liegt.

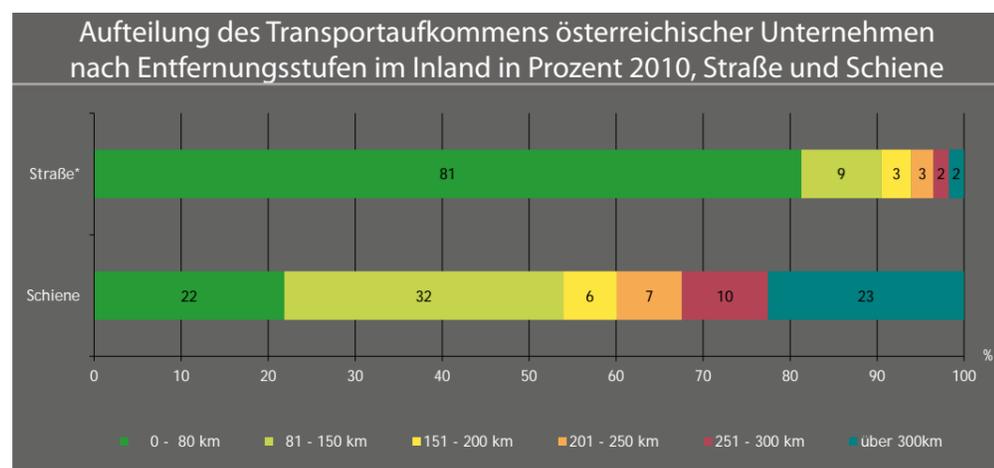


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

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. Fast ein Viertel wird auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria

6.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2010 dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 299,9 Mio Tonnen bzw. einer Transportleistung von 13,3 Mrd Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen wesentlich 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.

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den vergangenen Jahren ist von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2010 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 331,0 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Abnahme von 1,7 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen gehen 2010 in den Verkehrsbereichen Inland, grenzüberschreitender Empfang und Versand zurück.

Im Detail verteilt sich der Rückgang des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland geht das Transportaufkommen um 1,0 % zurück, im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu einer

Verringerung um 4,7 % und im grenzüberschreitenden Versand reduziert sich das Güterverkehrsaufkommen um 11,5 %.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen* auf der Straße** 2010

	Transportaufkommen		Transportleistung***	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern****	Anteil in %
Inland	299.944	90,6	13.337	80,6
grenzüberschr. Empfang	12.163	3,7	1.385	8,4
grenzüberschr. Versand	12.675	3,8	1.537	9,3
Transit	2.070	0,6	280	1,7
sonst. Auslandsverkehr*****	4.136	1,2	-	-
Gesamt	330.988	100,0	16.539	100,0

* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

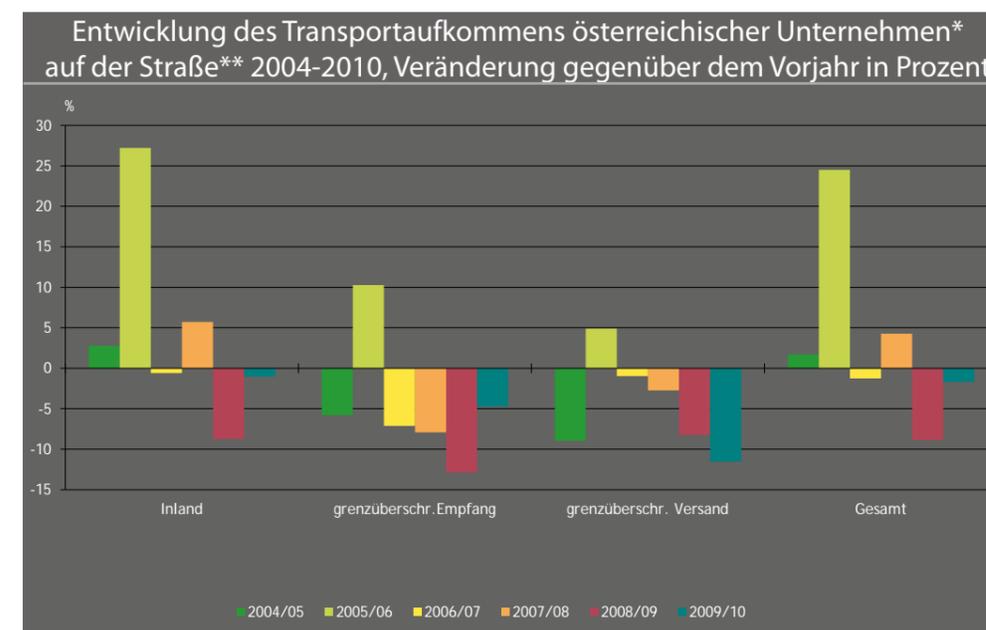
** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

*** im Inland erbrachte Transportleistung

**** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

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

Quelle: Statistik Austria



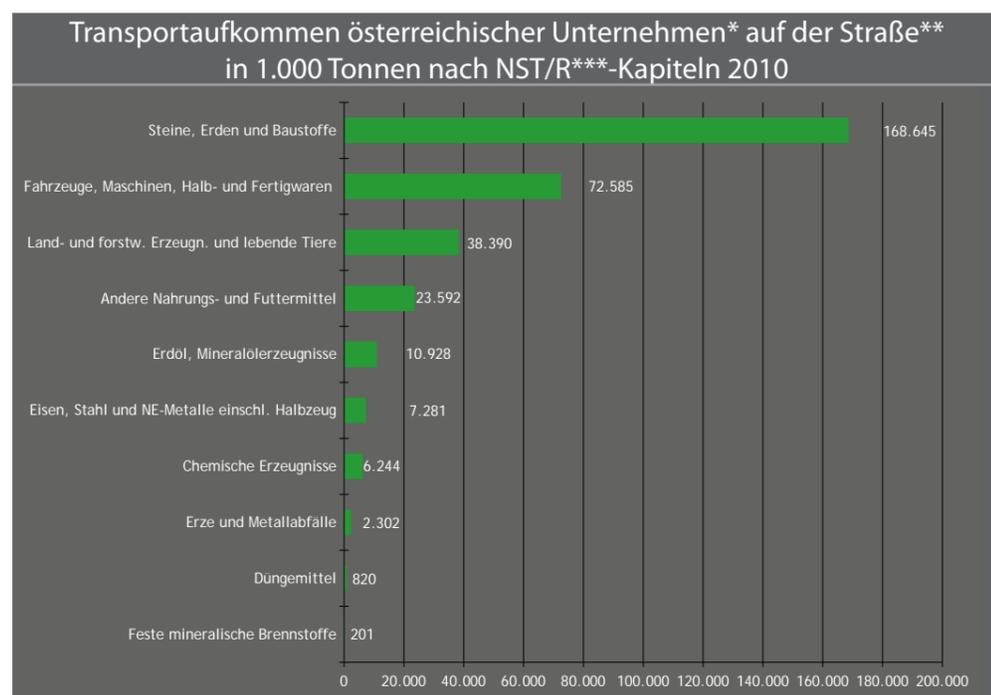
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit etwas mehr als der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2010 auf die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe und etwas mehr als ein Fünftel auf Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.



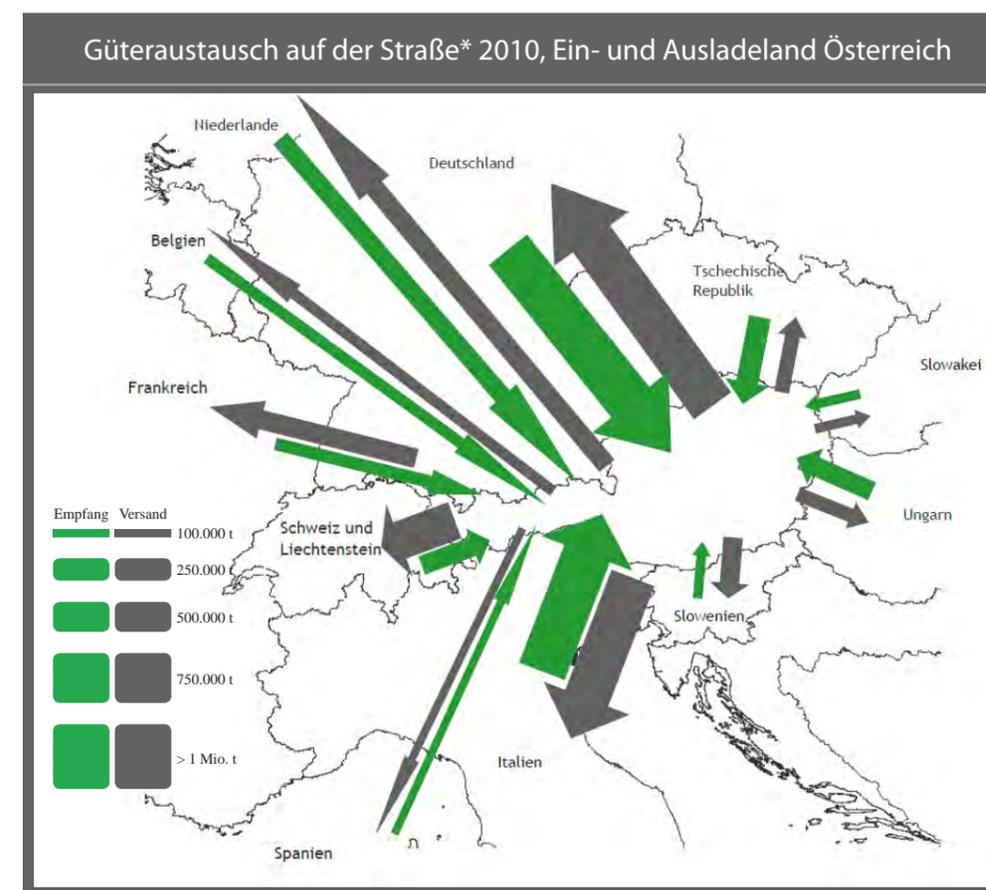
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe
** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
*** Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revicé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße zeigt, dass für den Güterempfang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Zu den wichtigsten Gütergruppen in beiden Ländern gehören Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.

Weitere wichtige Einladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Tschechische Republik und Ungarn, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen land- und forstwirtschaftliche Erzeug-

nisse und lebende Tiere sowie Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Slowenien, Frankreich, Niederlande, Schweiz und Liechtenstein sowie Slowakei transportiert, wobei der größte Transportanteil in die Gruppe der Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren fällt.



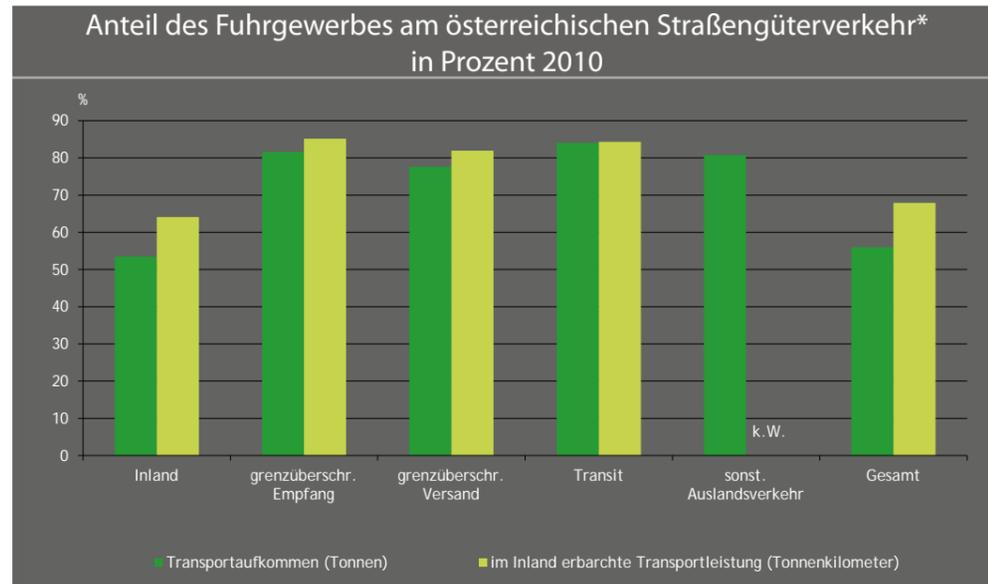
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria





Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2010 entfielen 54 % 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 wurden zwar nur rund 21 % der Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) bzw. rund 15 % aller fuhrgewerblich genutzten LKW eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

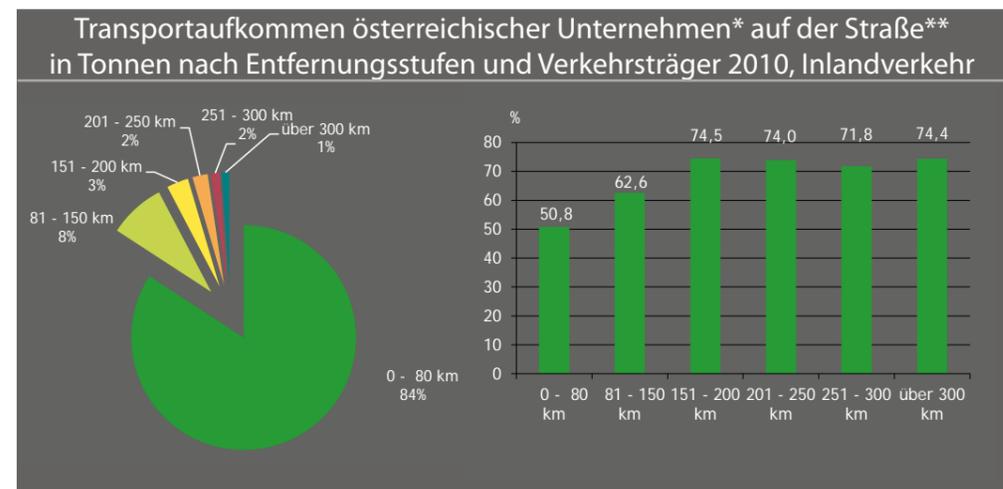
k.W. = kein Wert verfügbar

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

Quelle: Statistik Austria

84 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewebes steigt kontinuierlich bis zu einem Anteil von 74,5 % bei Entfernungen von bis 200 km an, zeigt dann einen Rückgang im Anteil des Fuhrgewebes auf 71,8 % bei Entfernungen bis 300 km und steigt dann auf einen Anteil von 74,4 % bei Entfernungen von über 300 km an.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Verringerung um 2,4 % in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2009: 76,2 %).



* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

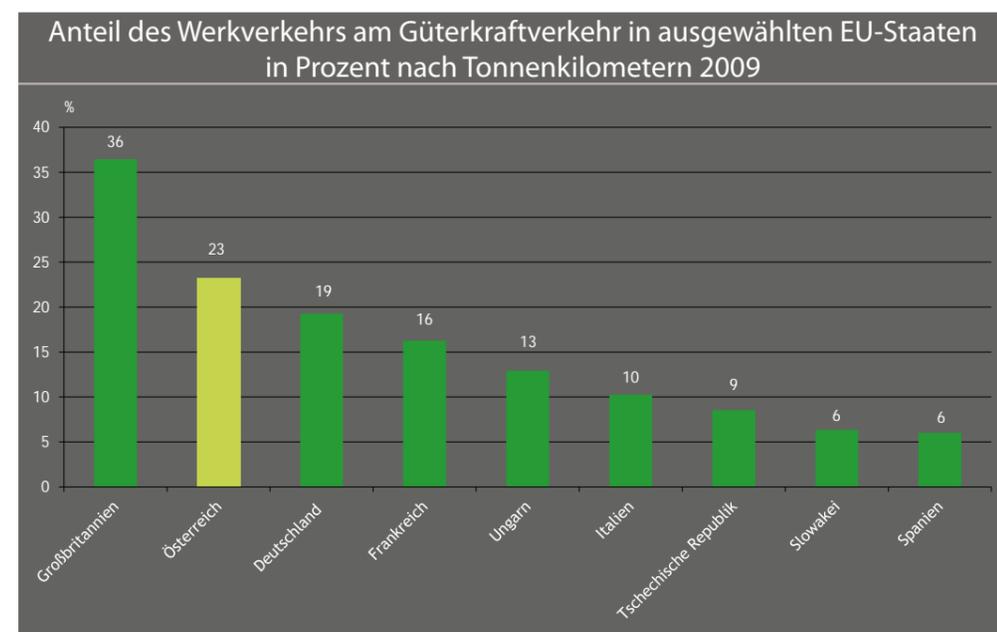
** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Aus der unten abgebildeten Grafik ist die unterschiedliche Bedeutung des Werkverkehrs im EU-Vergleich erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2009 bei 23,2 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland bleibt gleich, in Ungarn und in Frankreich erhöht sich der Anteil ebenfalls im Vergleichszeitraum. In Großbritannien kommt es auch zu einer Erhöhung des Werkverkehrsanteils auf 36,5 %.



Quelle: EUROSTAT

6.3. Schiene

Nicht ganz ein Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung der österreichischen Güterbeförderer auf der Schiene entfällt 2010 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Slowenien, Polen und die Slowakei.

Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine

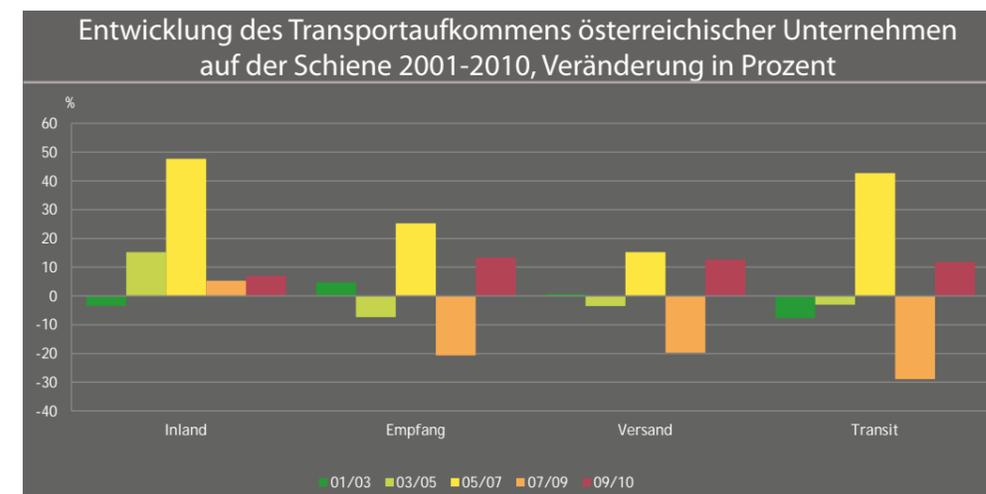
wichtige Rolle. Im grenzüberschreitenden Versand wird der größte Anteil der beförderten Mengen nach Deutschland, Italien, Ungarn und nach Slowenien befördert.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen auf der Schiene 2010

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	37.442	36,4	5.846.298	30,5
Empfang	31.149	30,3	5.502.461	28,7
Versand	18.543	18,0	4.069.004	21,2
Transit	15.826	15,4	3.743.427	19,5
Gesamt	102.961	100,0	19.161.189	100,0

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

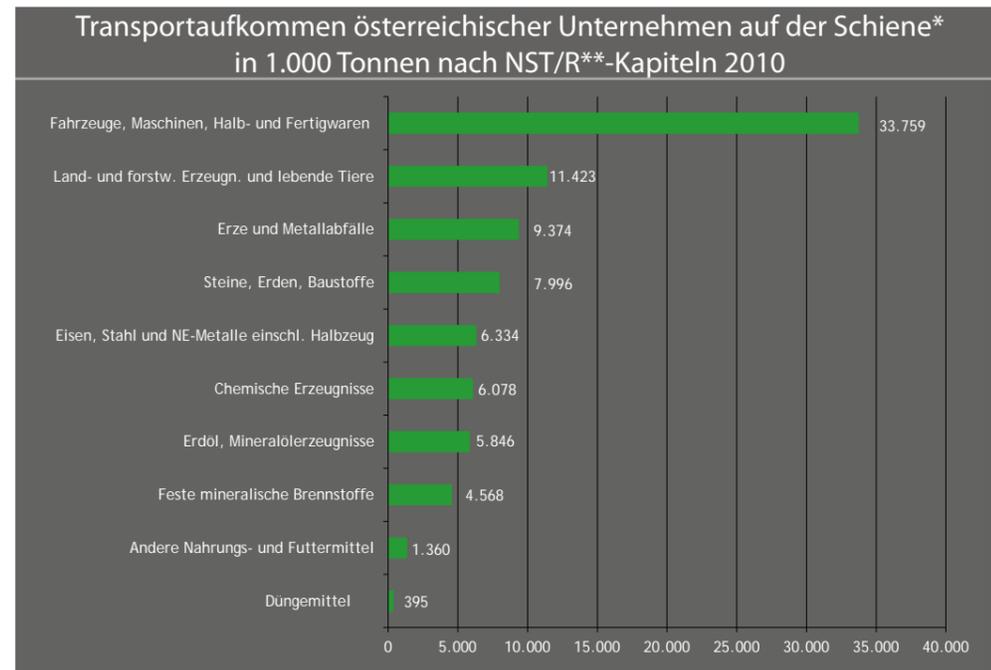
Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2010 zu einer Zunahme nach der Krise, getragen von einer Steigerung in allen Verkehrsbereichen.



Quelle: Statistik Austria



Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 33,8 Mio Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,1 % oder 11,4 Mio Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.



* ohne Transit
** Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revicé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

6.4. Luftfahrt

Im Jahr 2010 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 245.944 Tonnen. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 97,0 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2009 um 1,6 % auf 12.495 Tonnen gesunken und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

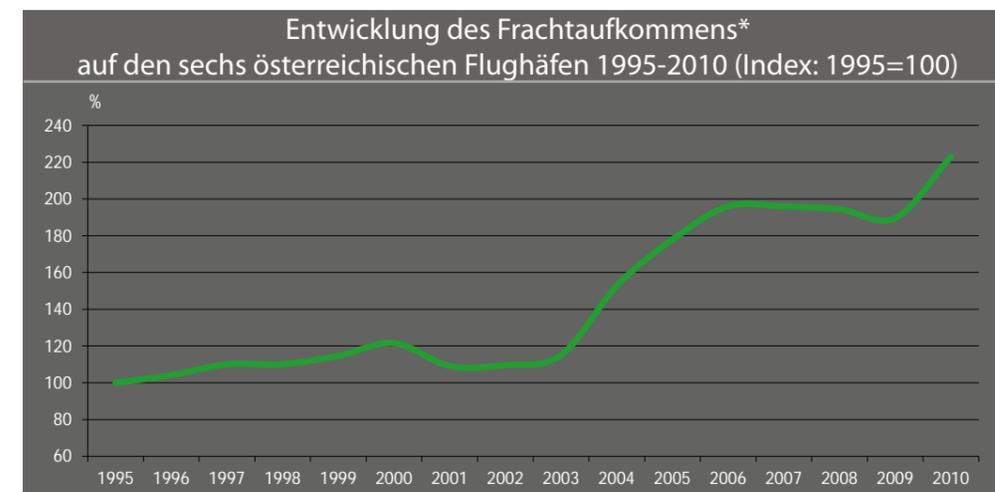
Frachtaufkommen* nach Verkehrsart
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2010

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	697	58	346	13	123	106	1.343
Empfang	142.585	93	8	0	2.200	12	144.898
Versand	76.052	34	10	0	2.512	35	78.643
Transit	19.338	0	0	0	1.722	0	21.060
Frachtaufkommen in Tonnen	238.672	184	363	13	6.558	154	245.944
Anteil in %	97,0	0,1	0,1	0,0	2,7	0,1	100,0

* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Die Grafik zeigt bis auf einen Einbruch 2001 (aufgrund der Terroranschläge in New York) und 2008/2009 (aufgrund der Wirtschaftskrise) eine kontinuierliche Steigerung des Luftfrachtaufkommens seit dem Jahr 1995. Seit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen. Im vergangenen Jahr ist es zu einem starken Anstieg, verglichen mit dem Vorjahr gekommen.



* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria



Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2010 88,7 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 94,9 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem kommen mehr als 9.000 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und mehr als 3.000 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, die per Luftfracht versendet bzw. empfangen werden. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 65,1 % am gesamten Luftfrachtaufkommen.

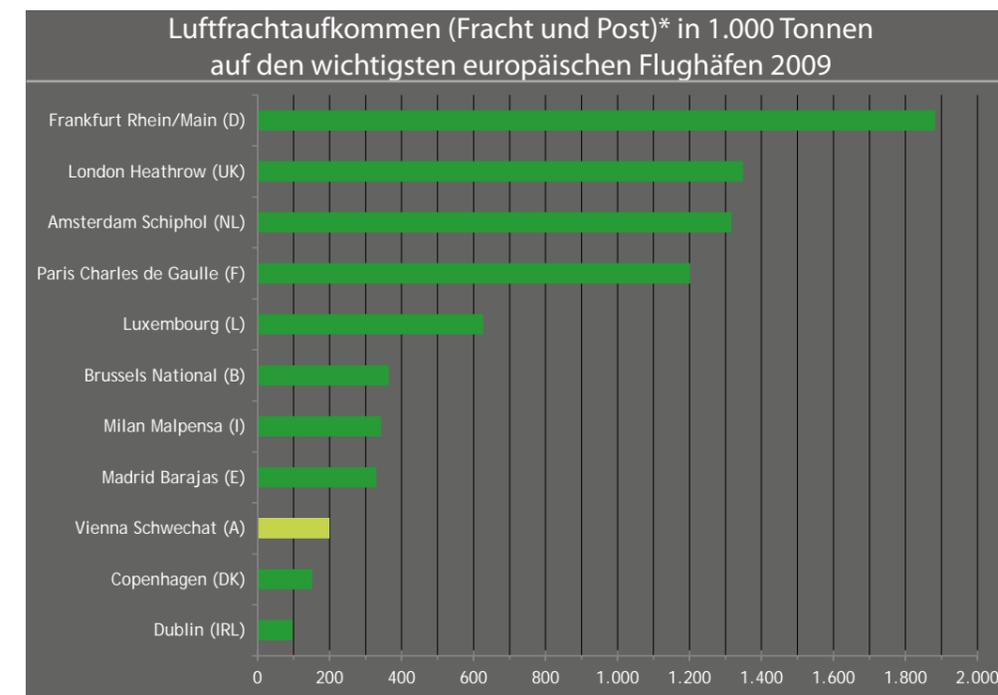
Insgesamt kommt es zu einer Erhöhung des gesamten Luftfrachtaufkommens um 18,1 % im Jahr 2010.

Luftfrachtaufkommen in Tonnen auf dem Flughafen Wien/Schwechat nach ausgewählten NST/R*-Kapiteln 2010			
	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	969	2.413	3.383
Anderer Nahrungs- und Futtermittel	1.001	695	1.696
Erdöl, Mineralerzeugnisse	161	33	194
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	337	303	640
Steine, Erden und Baustoffe	29	7	37
Düngemittel	1	0	2
Chemische Erzeugnisse	6.105	3.874	9.978
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	67.846	135.558	203.404
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	1.206	942	2.148
Landmaschinen	9	14	23
Anderer Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	23.564	98.813	122.378
Metallwaren	476	606	1.081
Glas, Glaswaren, keramische u. and. mineral. Erzeugnisse	646	140	786
Leder- u. Textilwaren	2.251	4.647	6.898
Sonstige Waren	12.187	7.913	20.100
Besondere Transportgüter	27.507	22.483	49.990

* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revieé = 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 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 1,9 Mio Tonnen, London Heathrow und Amsterdam mit 1,3 Mio Tonnen sowie Paris Charles de Gaulle mit rund 1,2 Mio Tonnen an Frachtaufkommen.

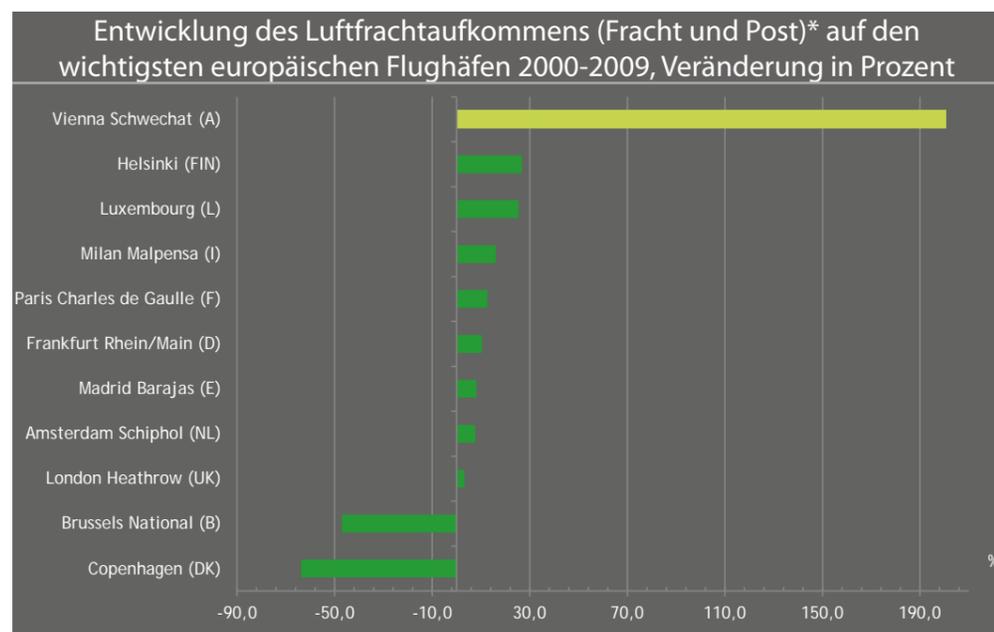


* Empfang, Versand und Transit

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr



Ein Vergleich in der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2000 und 2009 zeigt, dass es bei fast allen oben angeführten Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei die größte Zunahme in den vergangenen 9 Jahren.



* Empfang, Versand und Transit

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

6.5. Donauschifffahrt

Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1.Mai 2004 kann aufgrund der Schließung des Zollamtes Praterkai der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage wird der Transitverkehr seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise, basierend auf den von der Schleuse Aschach gemeldeten Schleusungen abzüglich der Fahrten in Empfang zu Tal und Versand zu Berg, 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.

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 6,2 Mio Tonnen und einer Transportleistung von 6,3 Mrd Tonnenkilometern im Jahr 2010 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 4 % des gesamten

Transportaufkommens auf der Donau.

Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen und ausländischen Schiffen 2010

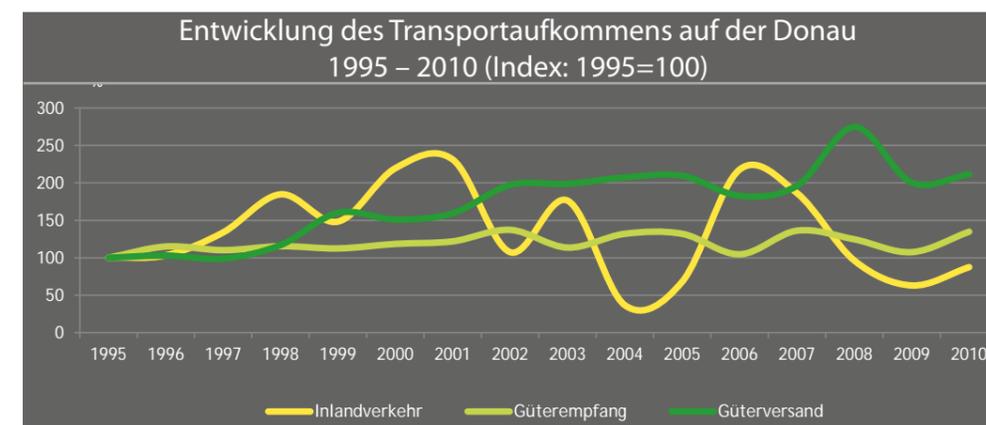
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer* im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	457	68,0	73	73,8
Empfang	6.200	22,5	6.271	15,3
Versand	1.668	11,7	1.229	5,6
Transit*	2.728	5,3	3.877	5,8
Gesamt	11.052	18,5	11.451	11,4

* Werte hochgewichtet

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

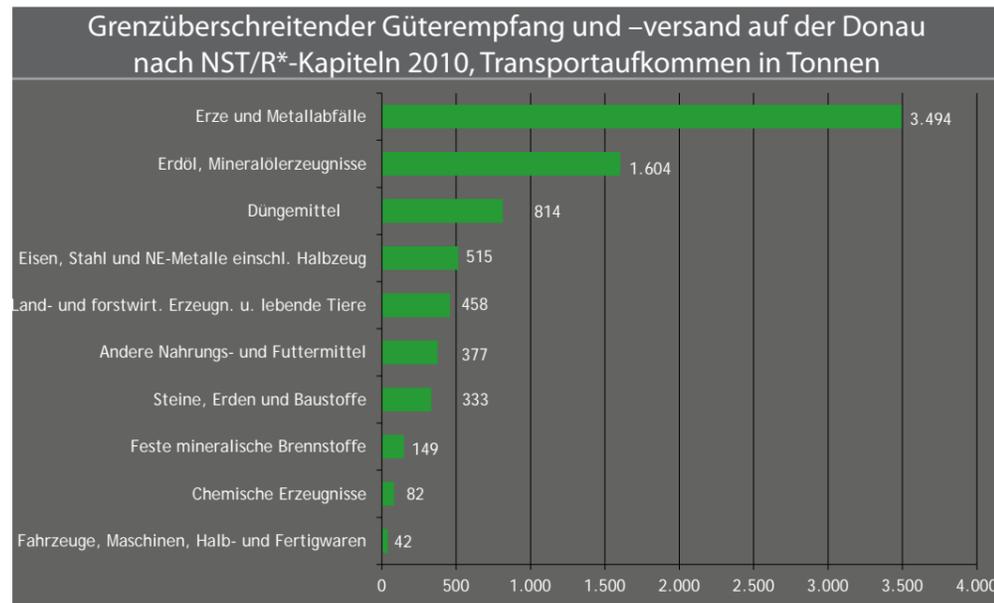
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine dynamische Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen.



Quelle: Statistik Austria



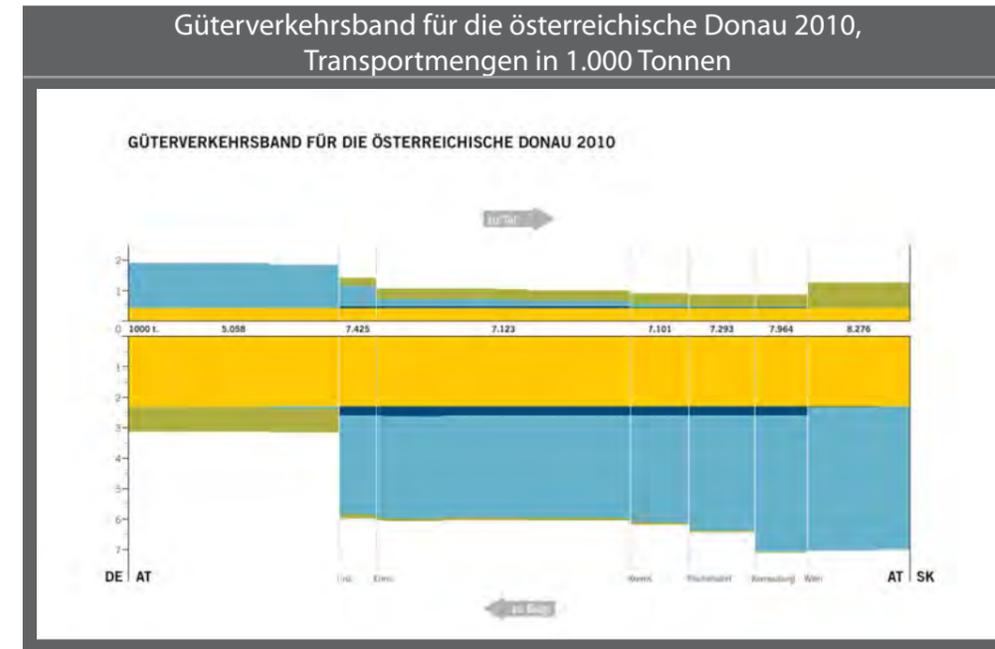
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Gütereingang und Gütersend im Jahr 2010 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 3,4 Mio Tonnen bzw. 44 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdöl und Mineralerzeugnisse“ wurden insgesamt 1,6 Mio Tonnen empfangen bzw. versendet.



* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

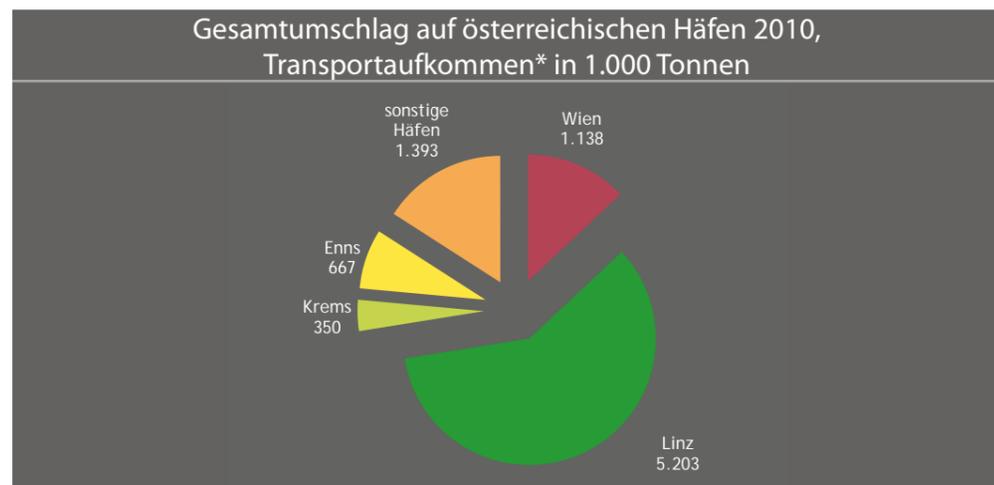
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen werden, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Im Jahr 2010 werden im Transitverkehr 5,3 mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Der wichtigste Hafen auf der Donau im Bezug auf das Transportaufkommen im Jahr 2010 ist Linz mit 5,2 Mio Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 60 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 13 % mit rund 1,1 Mio Tonnen auf.

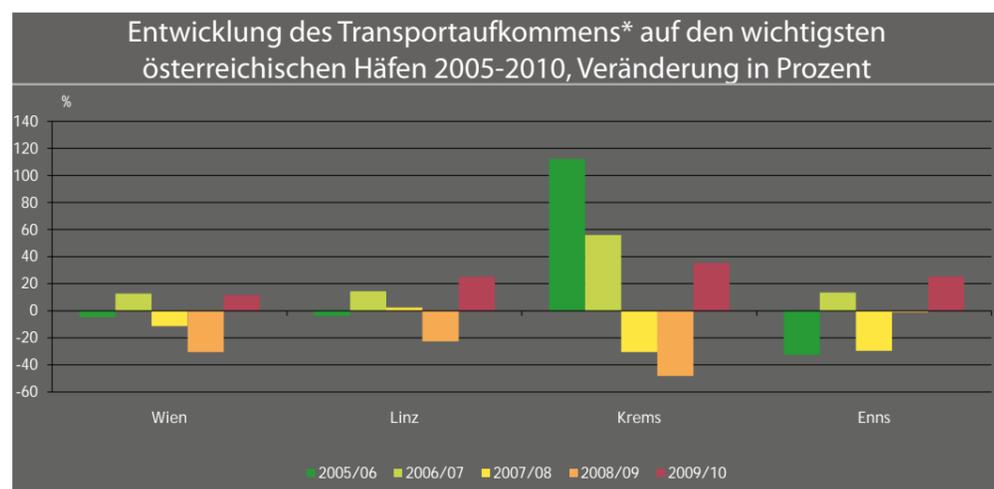




* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2005 bis 2010 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.



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

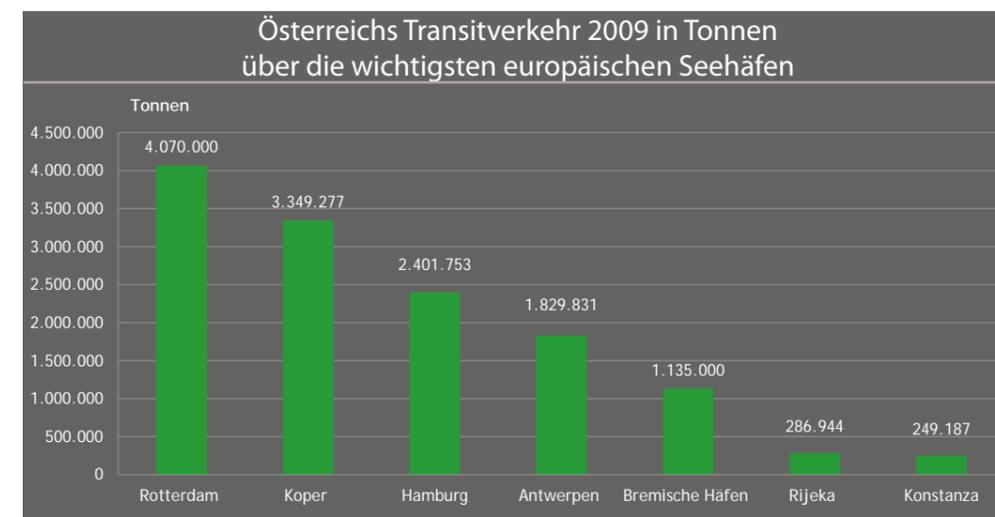
Quelle: Statistik Austria

EXKURS

Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen

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

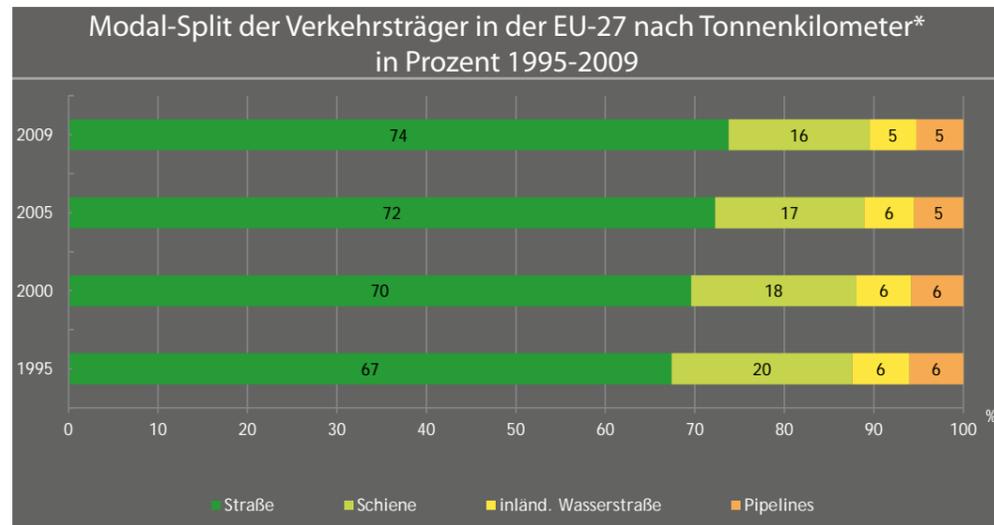
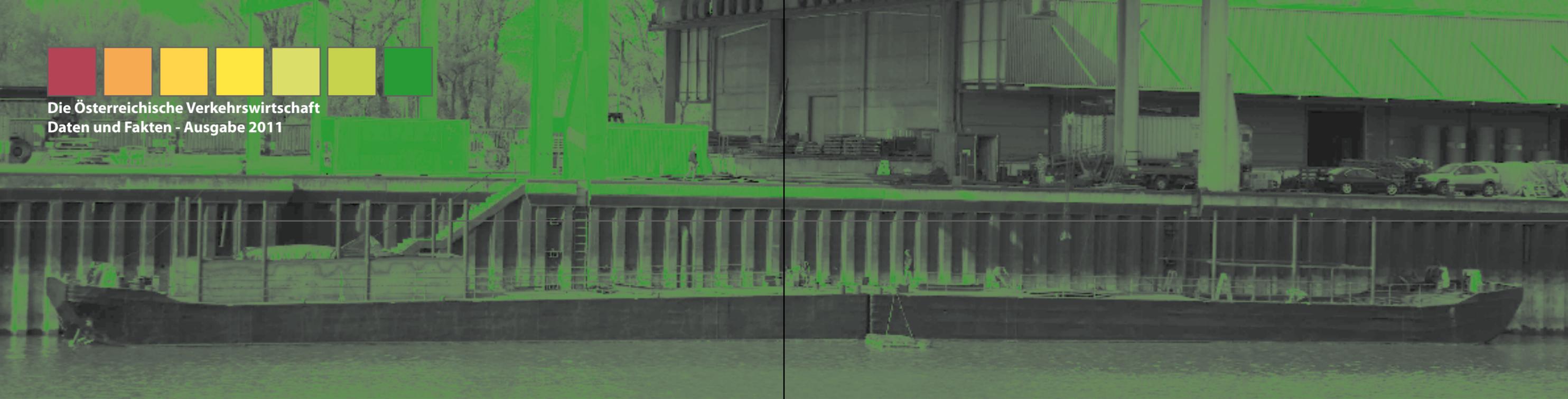
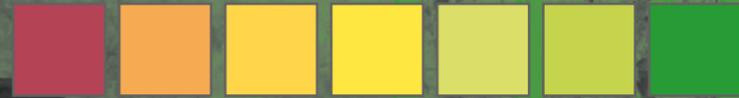
Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den 7 wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt über 13 Mio. Tonnen im Jahr 2009. Das entspricht einem Rückgang von 19 % im Vergleich zu 2008. Im Jahr 2009 ist der Hafen Rotterdam mit rund 4,1 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, knapp gefolgt vom Hafen Koper.



Quelle: Wochenzeitung Verkehr

6.6. Modal Split EU 27

Im Jahr 2009 werden 74 % der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum leicht zurückgegangen.

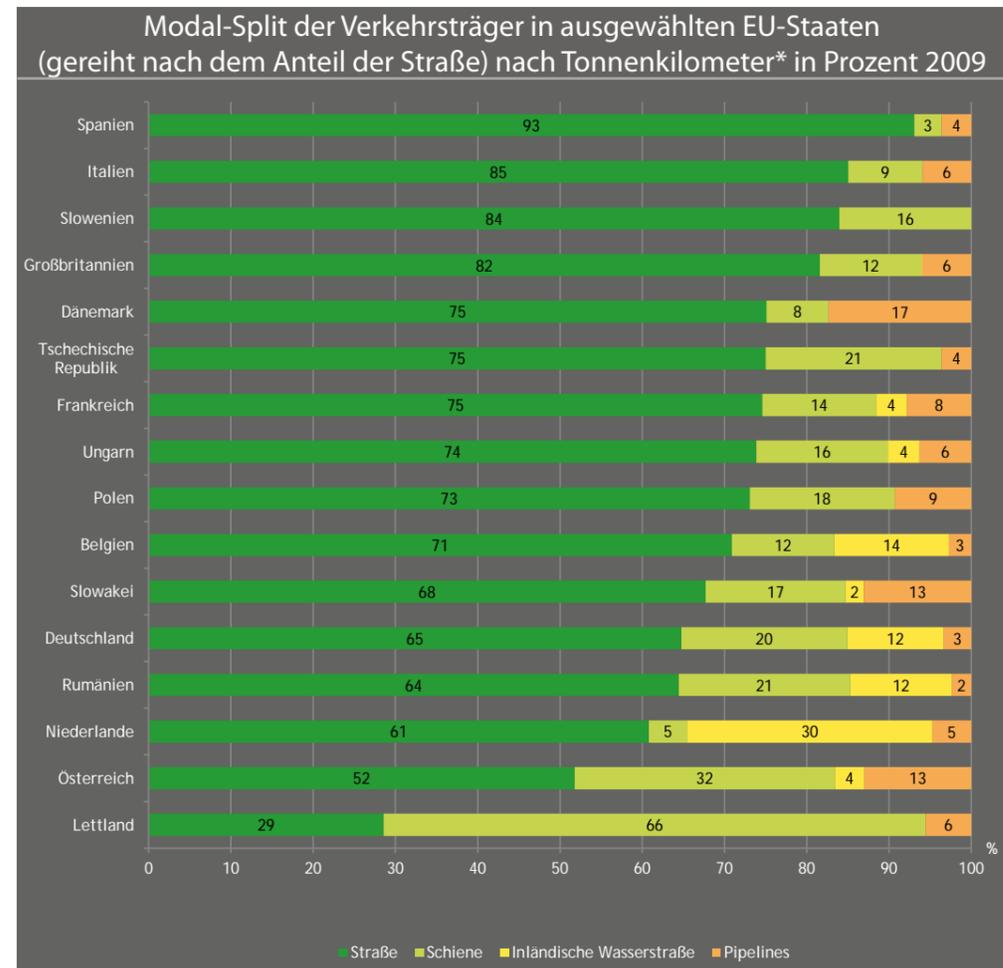


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Italien und Großbritannien die Straße im Jahr 2009 für mehr als 80 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 52 %.

Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, der Tschechischen Republik, Deutschland und Rumänien ein wichtiger Verkehrsträger. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen inländische Wasserstraßen und Pipelines nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland, Rumänien und den Niederlanden ein Anteil zwischen 12 % und 30 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt.

In Österreich fällt auf die Pipelines ein Anteil von 13 % der Transportleistung.



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



PERSONENVERKEHR





7. PERSONENVERKEHR

7.1. Zusammenfassender Vergleich

Der österreichische Personenverkehr wird mengenmäßig vom Autobuslinienverkehr angeführt und in weiterer Folge vom ÖBB-Schienenbetrieb. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt befördern im Vergleich dazu weniger Personen.

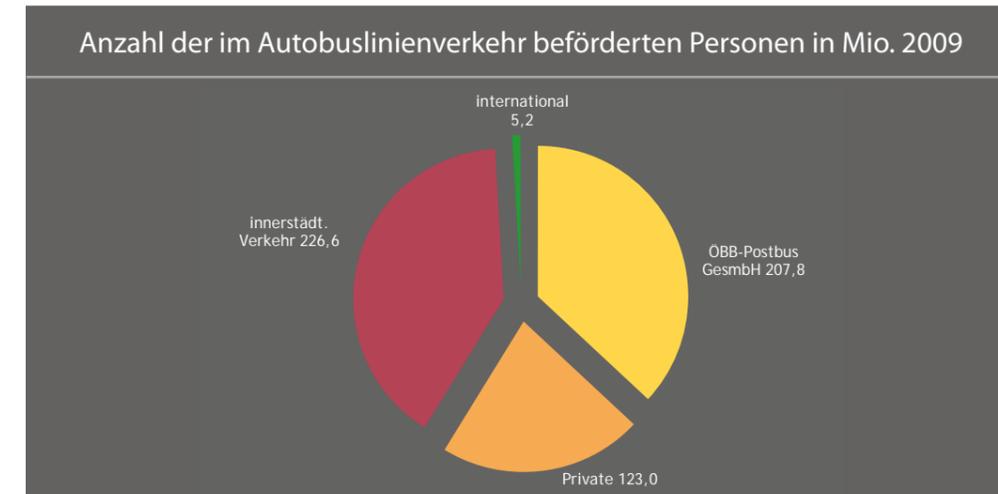
Bis auf das Jahr 2009 kommt es in den vergangenen Jahren zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, ebenso nehmen die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb zu. Der Personenverkehr in der Luftfahrt setzt die dynamische Entwicklung wie in den vergangenen Jahren fort.

Anzahl der beförderten Personen 2010	
Straße (österreichische Autobuslinien 2009)	563,0 Mio.
Schiene (ÖBB)	210,0 Mio.
Luftfahrt	24,5 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von viaDonau)	1,0 Mio.

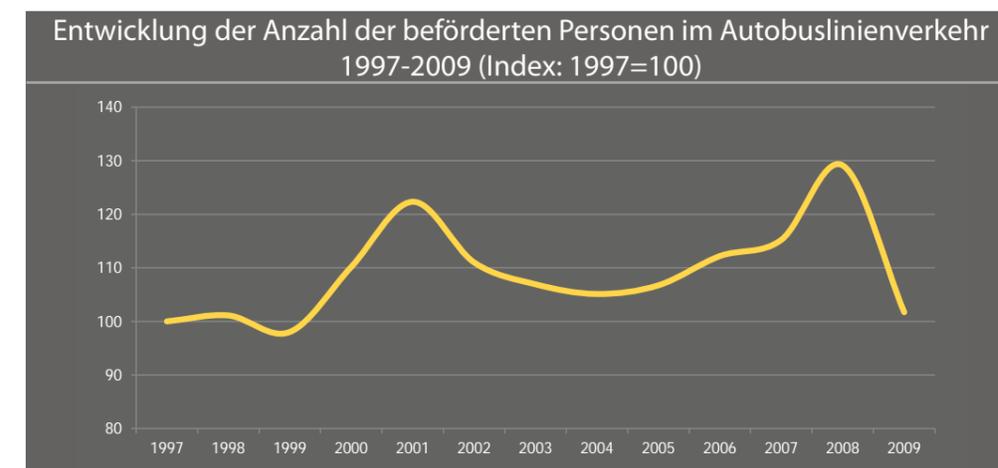
7.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2009 werden insgesamt 563 Mio Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 40,3 %, auf die ÖBB-Postbusse mehr als ein Drittel und mehr als ein Fünftel auf private Anbieter.

In den Jahren 1999 bis 2001 ist die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr angestiegen. Bis 2004 kommt es zu einem Rückgang, der von einer Zunahme bis 2008 abgelöst wird. Im Jahr 2009 kommt es zu einer Abnahme in der Anzahl der beförderten Personen von 21 % im Vergleich zu 2008.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

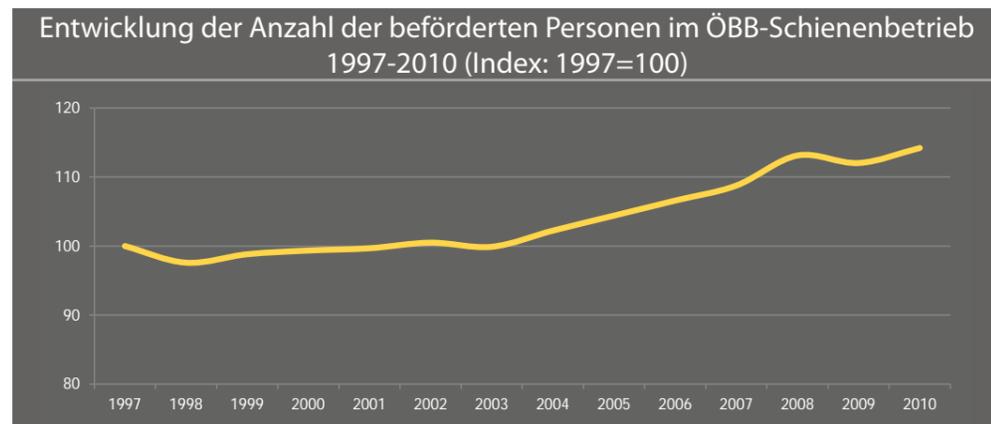


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



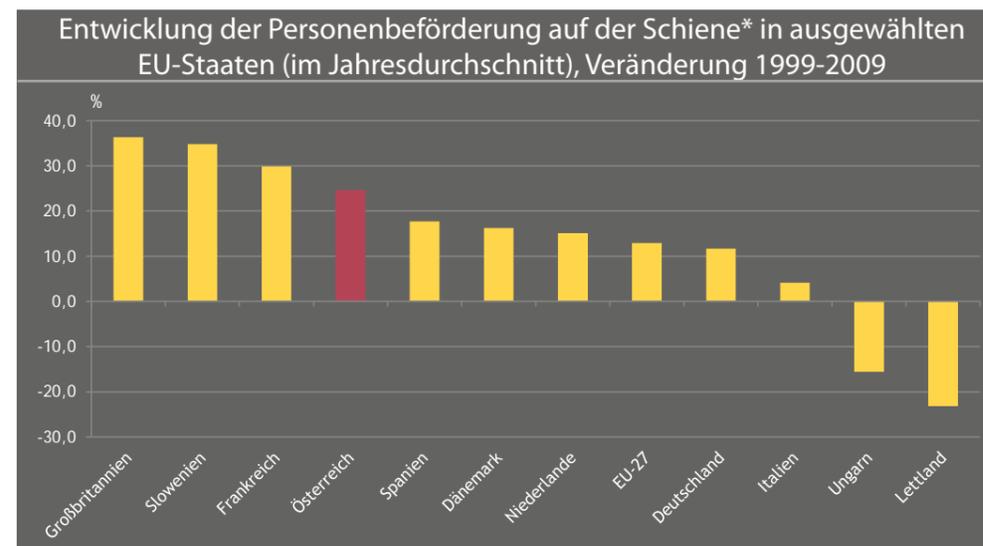
7.3. Schiene

Im Jahr 2010 werden von der ÖBB ca. 210 Mio Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf leichte Einbrüche 1998, 2003 und 2009 eine kontinuierliche Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.



Quelle: ÖBB

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den 27 EU Mitgliedstaaten im Zeitraum 1999 und 2009 um 12,9 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im stärkeren Ausmaß als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Slowenien, Frankreich und Großbritannien auf. Lettland verzeichnet einen Rückgang von 23,2 % und Ungarn von 15,6 %.



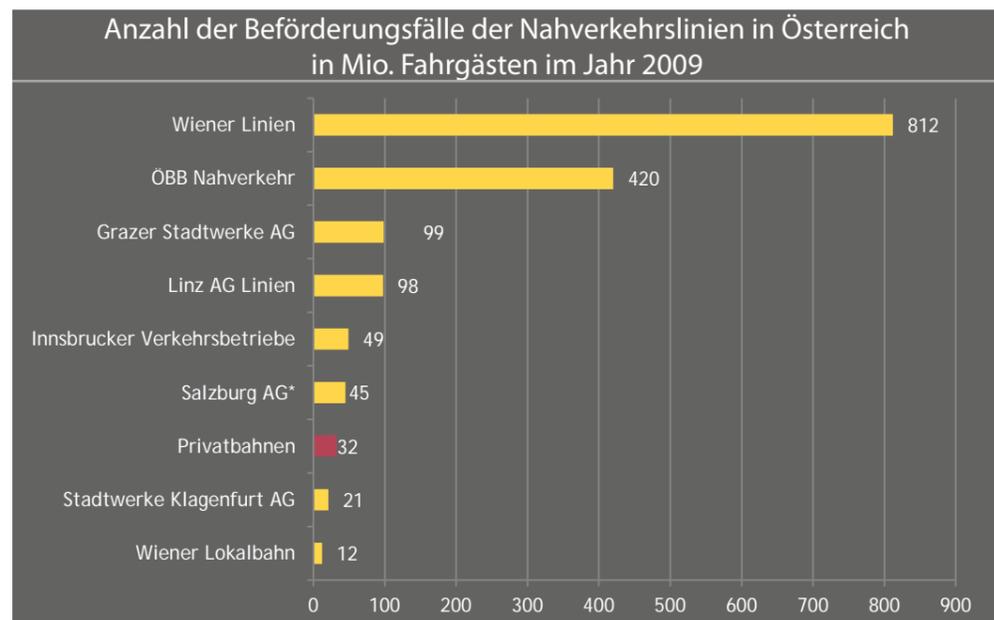
* in Personenkilometern

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

EXKURS Nahverkehr

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienebetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2009 in Summe rund 1,2 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt 1,6 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2009 insgesamt 453 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 420 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2009 rund 32 Mio. Beförderungsfälle.

Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 7.6) 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.



* inklusive Salzburger Lokalbahnen
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW StadtWerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

7.4. Luftfahrt

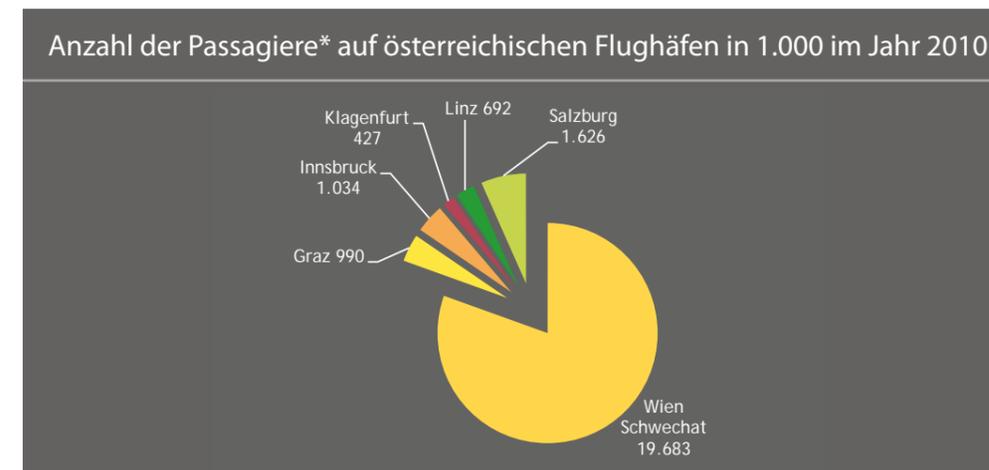
Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2010 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 24,5 Mio Passagiere abgefertigt. Rund 80 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und nicht ganz ein Zehntel auf Salzburg. Die Anzahl der Transfer Passagiere am Flughafen Wien beträgt 5,92 Mio im Jahr 2010 und stellt damit einen Anteil von 30 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

Im Zeitverlauf 1994 bis 2008 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen kontinuierlich. Im Jahr 2009 kommt es zu einem Rückgang der Fluggäste. Nach diesem kommt es im darauffolgenden Jahr 2010 zu einer Erhöhung der abgefertigten Passagiere um 7,9 %.

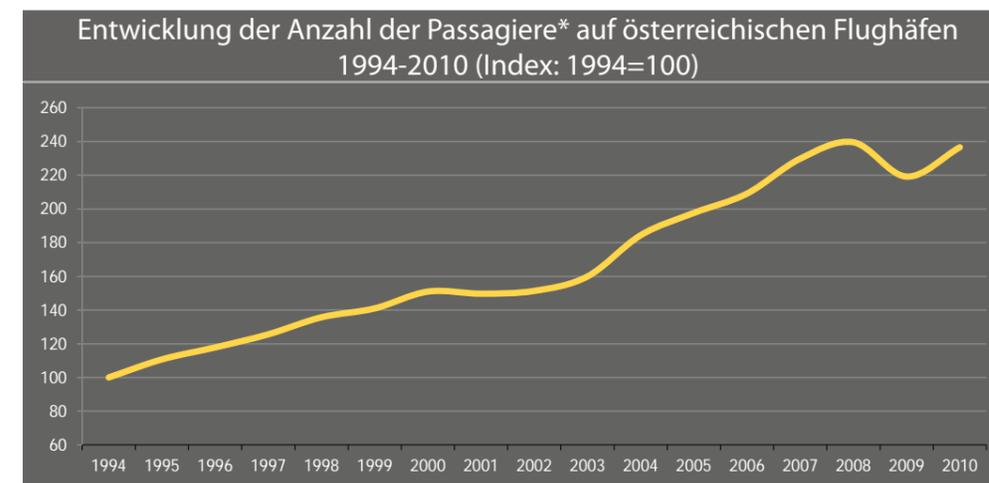
In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2 Mio. Fluggästen im Jahr 2009 an erster Stelle.

Im Charterflugverkehr verzeichnen die Türkei und Griechenland als Sommerurlaubsländer die meisten Fluggäste im Berichtsjahr 2009. Die Anzahl der Fluggäste nach Griechenland und nach

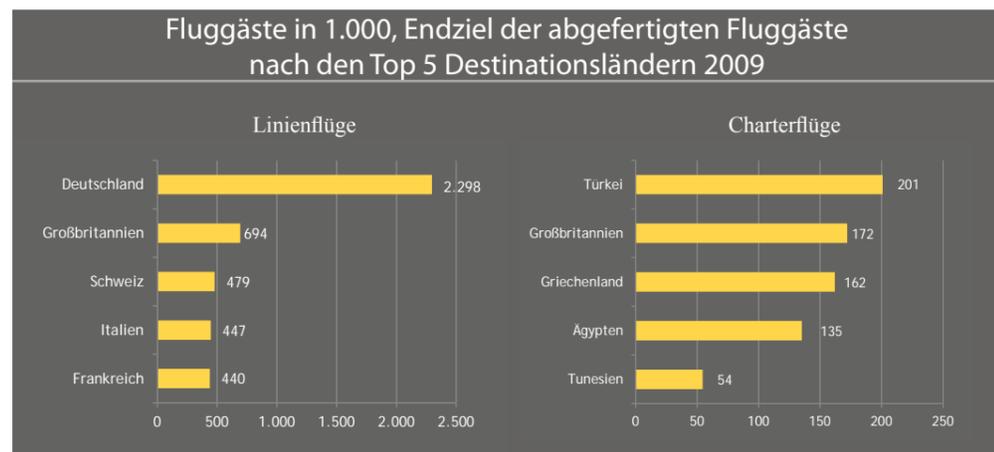
Tunesien reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der abgefertigten Fluggäste bei Flügen nach Großbritannien und in die Türkei ist zu 2008 angestiegen. Die Anzahl der Fluggäste nach Ägypten bleibt unverändert.



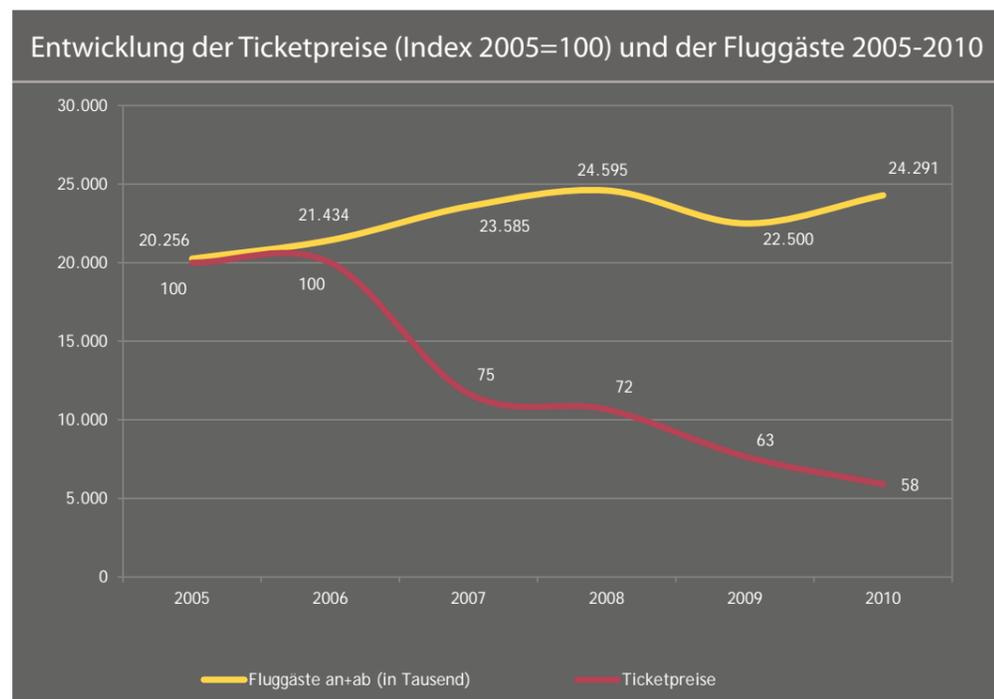
*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



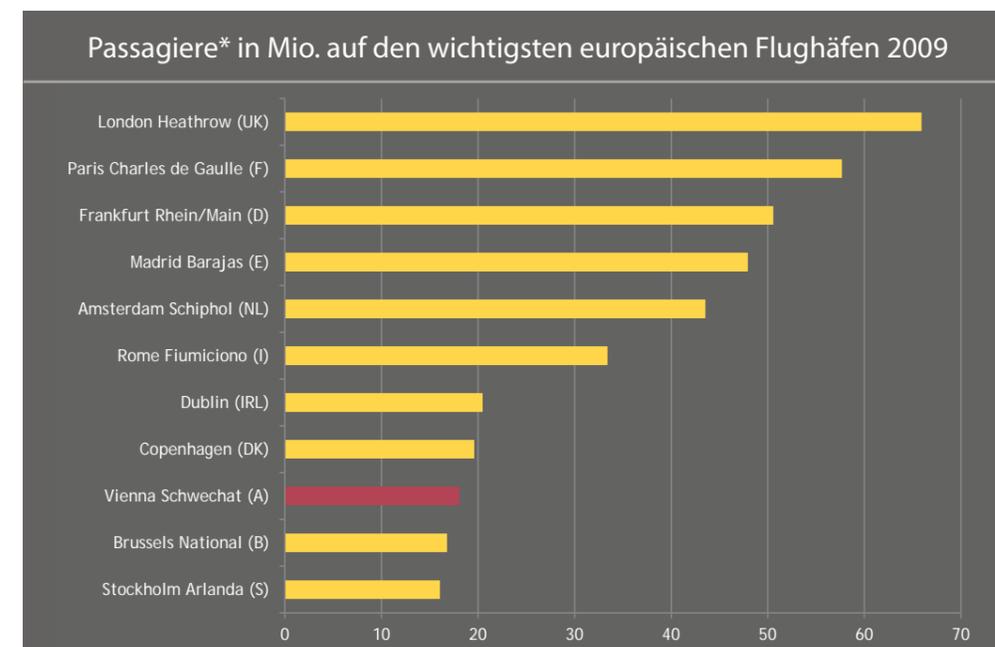
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 bis 2010 mit dem Ansteigen der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt.

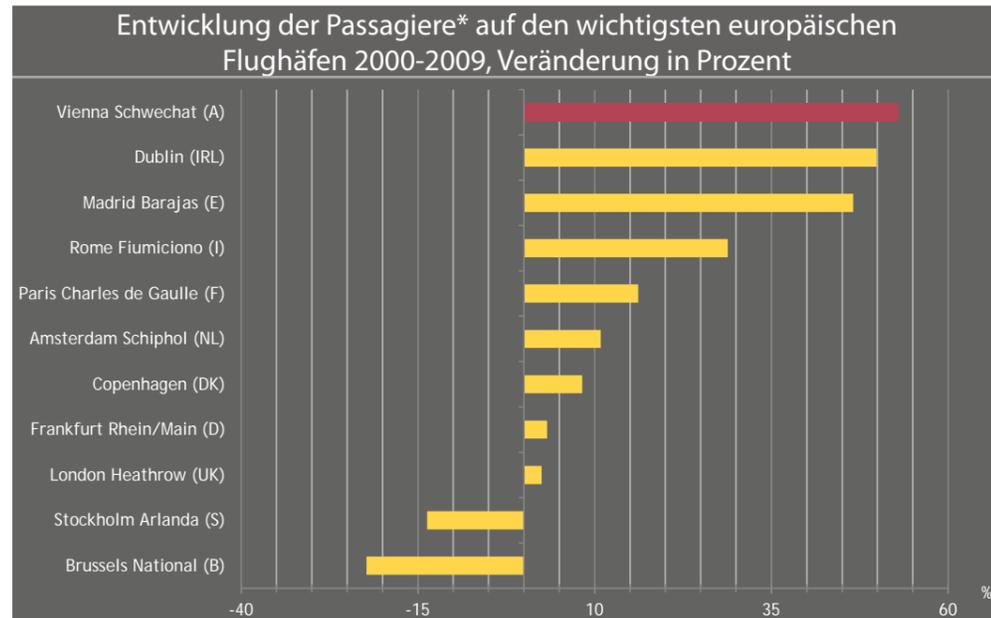
Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2009: 65,9 Mio Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2009 mehr als 50 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 18,0 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.



*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Zeitraum 2000 und 2009 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen in Dublin und Wien/Schwechat.



*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

7.5. Schifffahrt

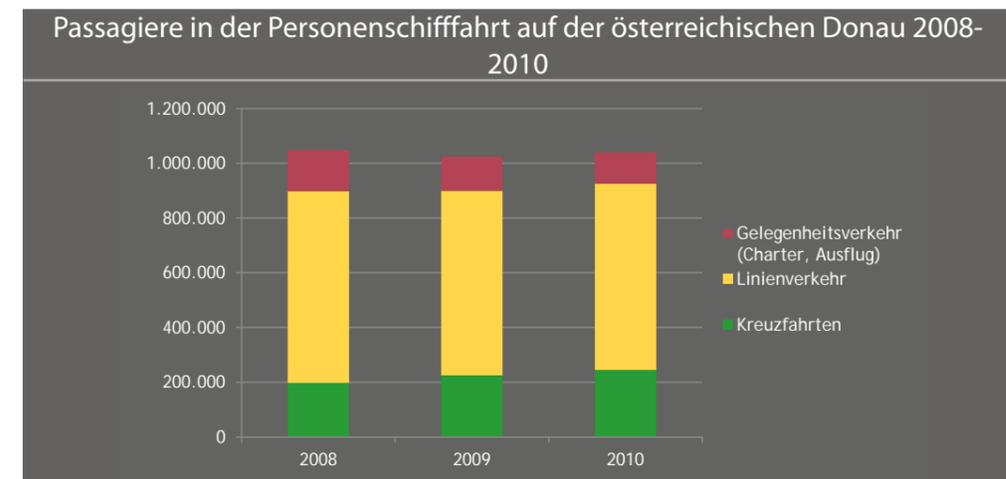
Mit dem Jahr 2003 kommt es zu einer Änderung der Rechtsgrundlagen betreffend die Erhebung des Personenverkehrs auf der Donau mit der Folge, dass dieser nicht mehr von Statistik Austria erhoben wird. Bei den unten angeführten Zahlen handelt es sich daher um Zuschätzungen – durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruhen.

Wie in den beiden Vorjahren sind auch 2010 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als eine Million Passagiere unterwegs. Den Großteil bilden die ca. 680.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+1,4 % gegenüber 2009). Auf Kabinenschiffen werden rund 245.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert (+8,9 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 115.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (-8,0 %).

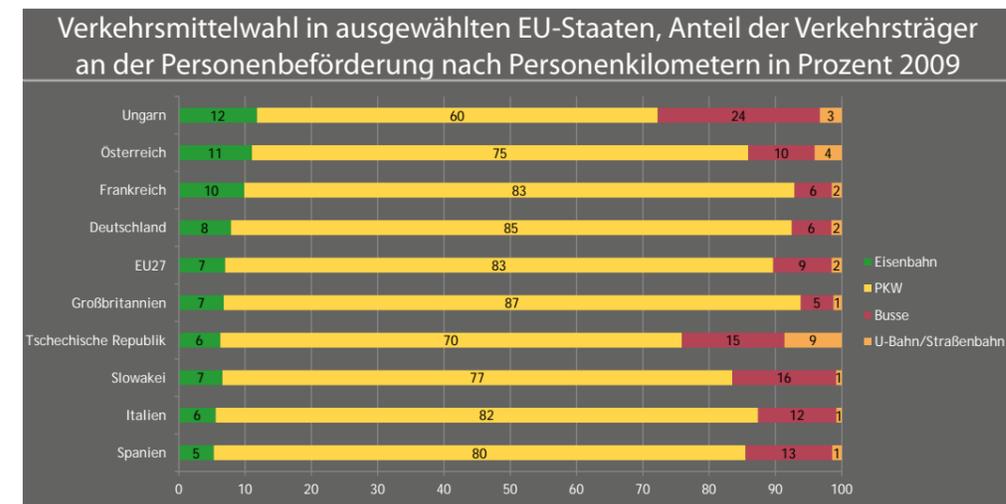
7.6. Verkehrsmittelwahl in der EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-27 Durchschnitt im Jahr 2009 gemessen an Personenkilometern beträgt 83

%, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Frankreich liegt der Anteil bei 85 % bzw. 83 % und in Großbritannien sogar bei 87 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Slowakei mit 24 % bzw. 16 %, der EU-27 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 5 % z.B. in Spanien und maximal 12 % in Ungarn.



Quellen: via Donau Jahresberichte



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

