WKO TRANSPORT · VERKEHR

DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**

DATEN UND FAKTEN

2019

WIR SCHAUEN AUF ÖSTERREICH

WKO WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

VORWORT

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

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. Mehr als 35.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen über 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.816 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 150 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr bzw. www.verkehrswirtschaft.at

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Branche hat sich deutlich abgeschwächt, ist aber nach wie vor im positiven Bereich, wie Umfragen der Unternehmen in der Verkehrsbranche zeigen. Gleichzeitig hat sich der Fachkräftemangel zum Geschäftshindernis Nummer Eins entwickelt. Mitverantwortlich dafür ist die überbordende Bürokratie: Die Mitarbeiter müssen permanent bürokratische Aufgaben erfüllen, sie werden auf die Sekunde kontrolliert und im Minutentakt sanktioniert – das macht die Ausübung des Berufes nicht gerade attraktiver. Die Politik ist gefordert, den Bürokratiedschungel mit Augenmaß und Toleranz zu stutzen. Auch beim Thema Alpentransit besteht Handlungsbedarf: dazu hat die Bundessparte Transport und Verkehr ein Fünf-Punkte-Programm für die Zukunft des Alpentransits entwickelt. Als betroffene Branche macht sich die Transportwirtschaft laufend Gedanken, wie man verschiedene Verkehre besser aufeinander abstimmen und die vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen kann.

Unter diesem Gesichtspunkt soll auch die vorliegende Zusammenstellung ausgewählter und regelmäßig aktualisierter Daten eine objektive Grundlage zur Versachlichung der rund um den Verkehrsbereich geführten Diskussionen bieten.

Ing. Mag. Alexander Klacska
Obmann

Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

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

ZUSAMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2018 37.629 Mitglieder in Österreich, das sind 4,9% aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammern Österreichs. Bei knapp 82% davon (30.737) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2018 kommt es insgesamt zu 2.013 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Jahr 2018 225.734 Beschäftigungsverhältnisse (mit geringfügig Beschäftigten) gezählt; ohne geringfügig Beschäftigte sind im Jahresdurchschnitt 208.027 Personen unselbstständig beschäftigt. Insgesamt stehen im Jahr 2018 2.816 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2018 12.750 Arbeitslose in Verkehrsberufen.

Die Mitgliedsunternehmen der Sparte Transport und Verkehr verzeichnen 2016 Erlöse und Erträge in der Höhe von € 44,8 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von € 14,0 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von € 4,1 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2018: 11.601), der Neugründungen (2018: 1.084), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2018: 72.597 unselbständig Beschäftigte), und des Produktionswertes (2018: 7,6 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2018: 1.364 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmanns/-frau (2018: 818 Lehrlinge).

Beim Personenverkehr kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Vergleich zum Vorjahr zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr und in der Luftfahrt ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Zu einem Rückgang der Güterbeförderungen kommt es im Schienenverkehr, in der Schifffahrt und bei den Rohrleitungen.

Der Bestand an Lkw liegt Ende 2018 bei 476.327 Fahrzeugen bzw. 6,9% gemessen am Gesamtbestand aller Kfz. Davon sind 53.582 schwere Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Der Anteil der Sattelzugfahrzeuge liegt bei 0,3% bzw. 18.904 Stück. Der Bestand an Omnibussen beträgt 10.037 Fahrzeuge.

Eine Auswertung der Lkw zeigt, dass 2018 nicht ganz die Hälfte gewerblich genutzt werden, 16,3% davon im Fuhrgewerbe und 83,7% im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die Lkw im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2018 werden 47.947 Lkw (davon 4.306 schwere Lkw), 3.898 Sattelzugfahrzeuge, 1.125 Omnibusse und 33.966 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2017 werden 44.127 Lkw (davon 3.953 schwere Lkw), 4.233 Sattelzugfahrzeuge, 1.244 Omnibusse und 33.042 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2018 bei den schweren Lkw um 8,9% über und bei den Sattelzugfahrzeugen um 7,9% unter jener des Jahres 2017.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, das ist der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen liegt im Bilanzjahr 2016/17 bei 4,6%.
Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2016/17 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit 38,3% den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 30%. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

STRUKTUR (2018)
37.629 Mitglieder (aktiv und ruhend)
2.013 Neugründungen

ARBEITSMARKT (2018)
225.734 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
2.816 Lehrlinge
12.750 Arbeitslose in Verkehrsberufen

WIRTSCHAFTSDATEN (2016, ohne Fahrschulen)
€ 44,8 Mrd. Erlöse und Erträge
€ 14,0 Mrd. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
€ 4,1 Mrd. Bruttoinvestitionen

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2018)
Straße (österr. Autobuslinien, 2017): 671,9
Schiene: 309,9
Luftfahrt: 31,7
Schifffahrt: 1,3

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2018)
Straße (österr. Unternehmen): 393.315
Schiene (europäische Unternehmen): 105.271
Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 247
Donauschifffahrt: 7.202
Rohrleitungen: 74.261

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN (2018)
Kfz-Bestand: 6,9 Mio. Kfz davon: 476.327 Lkw (422.745 leichte Lkw und 53.582 schwere Lkw), 18.904 Sattelzugfahrzeuge, 10.037 Omnibusse sowie 809.034 Anhänger
davon 37.234 Sattelanhänger
Kfz-Neuzulassungen: 444.459 Kfz (davon: 47.947 Lkw (43.641 leichte Lkw und 4.306 schwere Lkw), 3.898 Sattelzugfahrzeuge, 1.125 Omnibusse) sowie 33.966 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN (Bilanzjahr 2016/17)
Umsatzrentabilität: 4,6 % (durchschnittlich)
Eigenkapitalquote: 38,3 % (durchschnittlich)

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

07 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN
09 NEUGRÜNDUNGEN
11 INSOLVENZEN

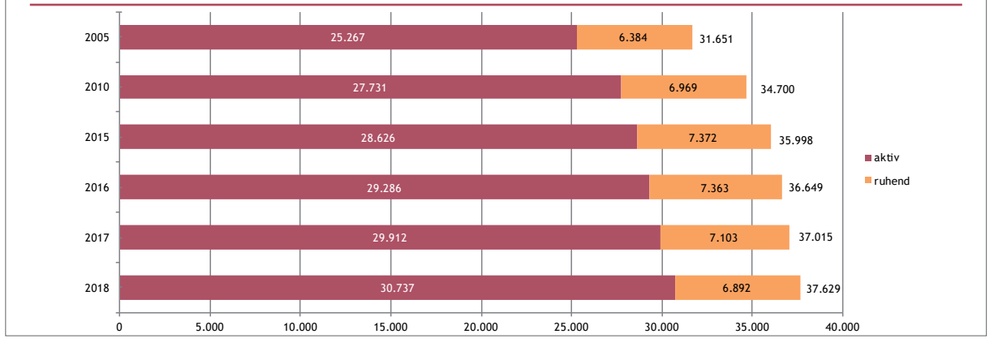
1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

Ende 2018 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 37.629 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften[1].

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern[2] erreicht Ende 2018 den Wert 30.737, das sind 81,7% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 21,6%. Im selben Vergleichszeitraum melden 8,0% der Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.

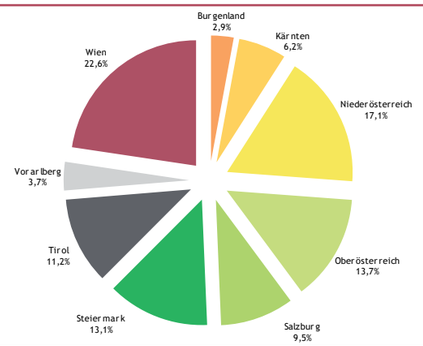
ENTWICKLUNG DER SPARTENMITGLIEDER 2005-2018, TRANSPORT UND VERKEHR



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2018 22,6% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,1% in Niederösterreich, 13,7% in Oberösterreich und 13,1% in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 2,9%.

ANTEIL DER AKTIVEN SPARTENMITGLIEDER IN PROZENT NACH BUNDESLÄNDERN 2018, TRANSPORT UND VERKEHR



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

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

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

Die meisten Fachgruppenmitglieder[3] in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2018 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.601 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 11.235 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2018 verzeichnen alle Fachverbände bis auf die Seilbahnen und die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen Mitgliederzuwächse. Der relativ größte Zuwachs ist mit 6,1% beim Fachverband Schienenbahnen.

ANZAHL DER AKTIVEN FACHGRUPPENMITGLIEDER 2000-2018, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Schienenbahnen	69	78	89	108	109	114	121
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen*	1.826	1.887	1.867	1.857	1.876	1.888	1.884
Seilbahnen	955	832	715	651	640	637	591
Spediteure	1.219	1.350	1.501	1.589	1.645	1.659	1.712
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8.460	8.939	10.102	10.451	10.664	10.981	11.235
Güterbeförderungsgewerbe	9.643	10.835	11.316	10.991	11.082	11.275	11.601
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	867	872	870	899
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.080	3.424	4.049	4.969	5.210	5.415	5.662
Schifffahrtunternehmungen	352	354	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmungen	277	299					
Autobusunternehmungen	1.197	1.234					
Fahrschulen	314	347					
Allgemeiner Fachverband	382	395					

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

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

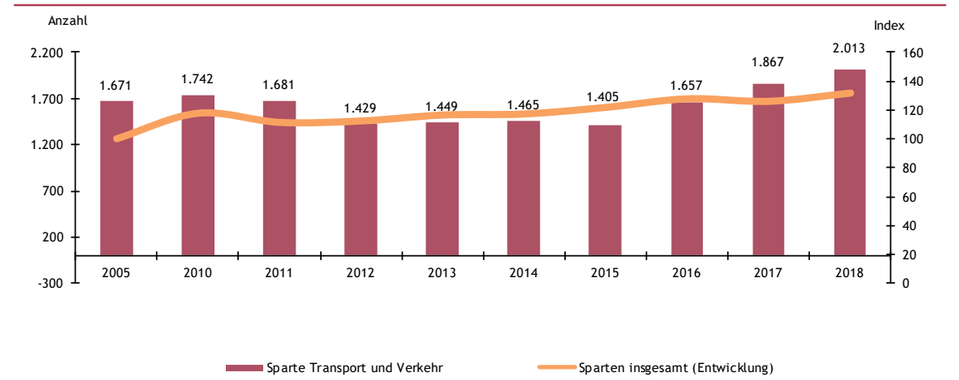
1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2018 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen[4]. Insgesamt werden im Jahr 2018 2.013 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,5% der Neugründungen aller Sparten.

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

Im Berichtsjahr 2018 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Zuwachs an Neugründungen von 7,8% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet sind dies in diesem Zeitraum 4,5%.

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN IN DER SPARTE TRANSPORT UND VERKEHR SOWIE DIE ENTWICKLUNG DER NEUGRÜNDUNGEN ALLER SPARTEN (INDEX: 2005=100), 2005 - 2018



* Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.084 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 447 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 360. In allen Fachverbänden bis auf den Fachverband der Seilbahnen und dem Beförderungsgewerbe mit Pkw kommt es zu einer Zunahme der Gründungsintensität: bei den beiden zuvor genannten kommt es zu einem Rückgang der Neugründungen.

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

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN NACH FACHVERBÄNDEN 2001-2018, TRANSPORT UND VERKEHR

	2001	2005	2008	2010	2015	2016	2017	2018*
Schienenbahnen	1	4	1	1	4	4	2	6
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	39	55	46	60
Seilbahnen	20	11	1	16	5	8	9	6
Spediteure	43	82	59	57	54	46	51	59
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	435	475	447
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	780	955	1.084
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	36	27	38
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	333	348	360
Schifffahrtunternehmungen	11	10	10					
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23					
Autobusunternehmungen	12	30	25	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Fahrschulen	10	9	5					
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spe	41	24	20					

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2018 und 31. Dezember 2018 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 205 Insolvenzen eröffnet und 153 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 2,0% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge sinkt um 5,0%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2019 BZW. 1.1.2018 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN

	Anzahl der *eröffneten Insolvenzen* *		Anzahl der *abgewiesenen Konkursanträge* *	
	per 1.1. 2019	per 1.1. 2018	per 1.1. 2019	per 1.1. 2018
Landverkehr insgesamt	**205**	**201**	**153**	**161**
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	1	0	1
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	55	60	38	27
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	60	68	40	30
Güterbeförderung im Straßenverkehr	145	133	113	131
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	**32**	**21**	**10**	**11**
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	18	10	5	5
Tankstellen	**7**	**8**	**1**	**2**
Fahrschulen	**1**	**1**	**0**	**1**

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

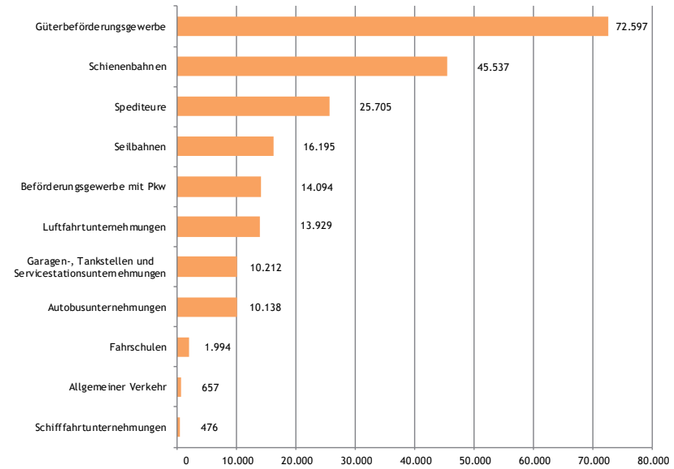
13 BESCHÄFTIGTE
14 LEHRLINGE
16 VORGEMERKTE ARBEITSLOSE
17 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2018 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen im Jahresdurchschnitt 229.799 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 211.534 Arbeitnehmer/innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 72.597 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 45.537 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die geringste Anzahl an Unselbstständigen weisen die Schifffahrtunternehmungen auf.

ANZAHL DER UNSELBSTSTÄNDIG BESCHÄFTIGTEN* NACH FACHVERBÄNDEN MIT STAND DEZEMBER 2018, TRANSPORT UND VERKEHR



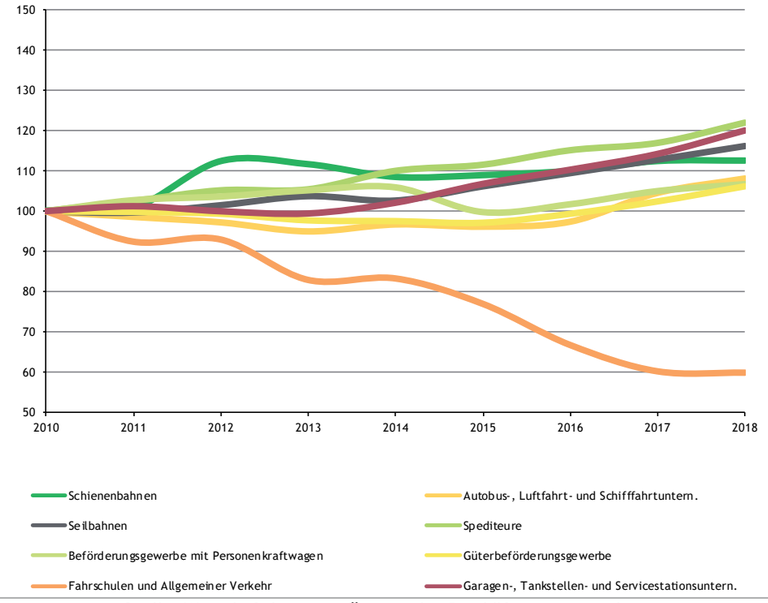
* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2010 bis 2018 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, den Fahrschulen und dem Allgemeinen Verkehr sowie dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich 2011 bis 2016 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es im gleichen Zeitraum tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

Seit 2011 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten. Im gleichen Zeitraum steigen die Beschäftigtenzahlen der Schienenbahnen, der Seilbahnen, der Spediteure, dem Beförderungsgewerbe mit Pkw und der Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

Im Jahresvergleich 2017/2018 verzeichnen alle Fachverbände einen Beschäftigungsaufbau bis auf den Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr, der auf dem Vorjahresniveau stagniert.

UNSELBSTSTÄNDIG BESCHÄFTIGTE 2010-2018 (INKL. GERINGFÜGIG BESCHÄFTIGTE) NACH FACHVERBÄNDEN, TRANSPORT UND VERKEHR (INDEX: 2010=100)

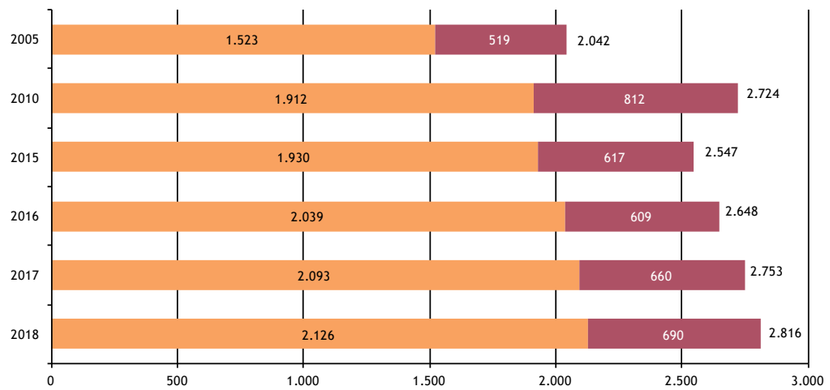


Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2018 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.816 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 75,5% Burschen und 24,5% Mädchen. Zwischen 2005 und 2010 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, 2015 sinken sie leicht. Seitdem kommt es wieder zu einer Zunahme bei den Lehrlingszahlen.

ANZAHL DER LEHRLINGE* 2005-2018, TRANSPORT UND VERKEHR

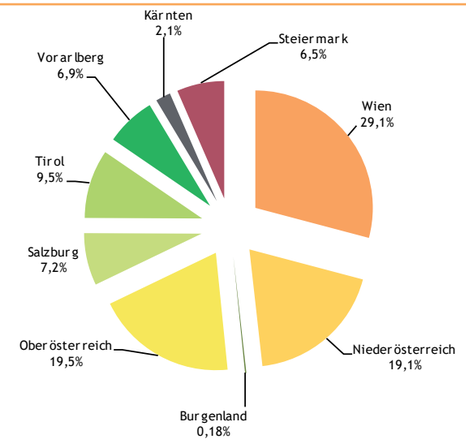


* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle:: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2018 29,1% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und knapp ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.

ANTEIL DER LEHRLINGE* IN PROZENT NACH BUNDESLÄNDER 2018, TRANSPORT UND VERKEHR



* Einfach- und Mehrfachlehren

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.364 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2018.

ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2018, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Schienenbahnen	1.221	985	1.280	1.297	1.356	1.368	1.364
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen[1]	103	64	64	53	54	42	37
Seilbahnen	4	12	109	115	157	180	183
Spediteure	651	705	918	877	909	975	1.035
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	12	12	18
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	114	140	147
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr[1]	29	15	38	28	18	14	16
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	28	22	16

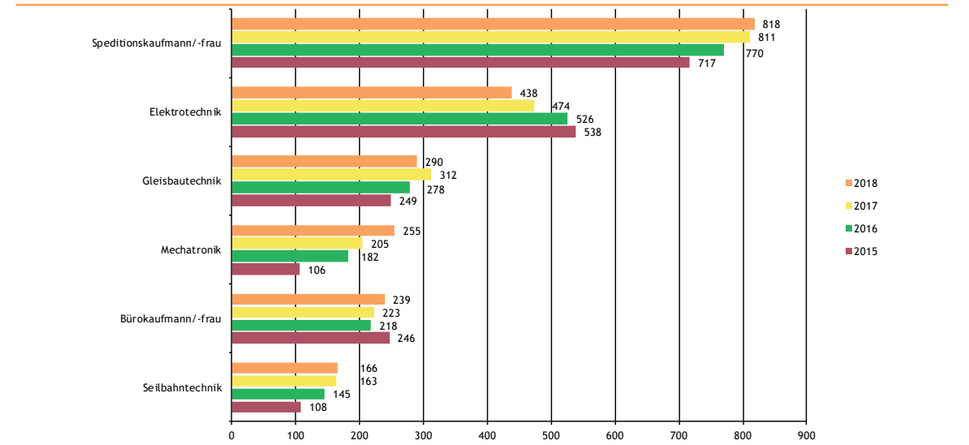
* Lehrlinge mit Einzellehren und Doppellehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 in einem Fachverband zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst.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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2018 werden im Vergleich zu 2017 bei den Seilbahnen, den Spediteuren, dem Beförderungsgewerbe mit Pkw, den Fahrschulen und allgemeinen Verkehr sowie dem Güterbeförderungsgewerbe mehr Lehrlinge ausgebildet. In den verbleibenden drei Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr.

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2018 zählt man 818 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Den zweitbeliebtesten Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser Modulberuf umfasst im Jahr 2018 438 Lehrlinge. Danach kommt der Lehrberuf Gleisbautechnik mit 290 Lehrlingen im Jahr 2018.

ANZAHL DER LEHRLINGE NACH DEN HÄUFIGSTEN LEHRBERUFEN* 2015-2018 TRANSPORT UND VERKEHR



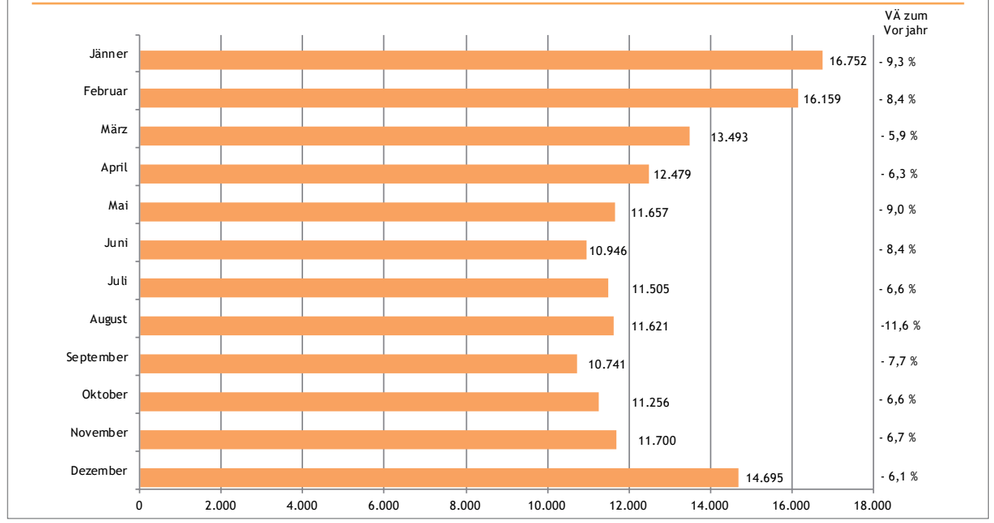
* Einfachlehren, Doppellehren und Modulberufe

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLOSE

Im Jahresdurchschnitt 2018 sind 12.750 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1% aller Arbeitssuchenden und 7,8% weniger Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2017. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es durchgehend zu einer Abnahme der Arbeitslosenzahlen. Der größte Rückgang der Arbeitslosenquote findet im Monat August im Ausmaß von 11,6% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt, während im März die kleinste Abnahme mit 5,9% zu verzeichnen ist.

ANZAHL DER VORGEMERKTEN ARBEITSLOSEN IN VERKEHRSBERUFEN* NACH MONATEN 2018



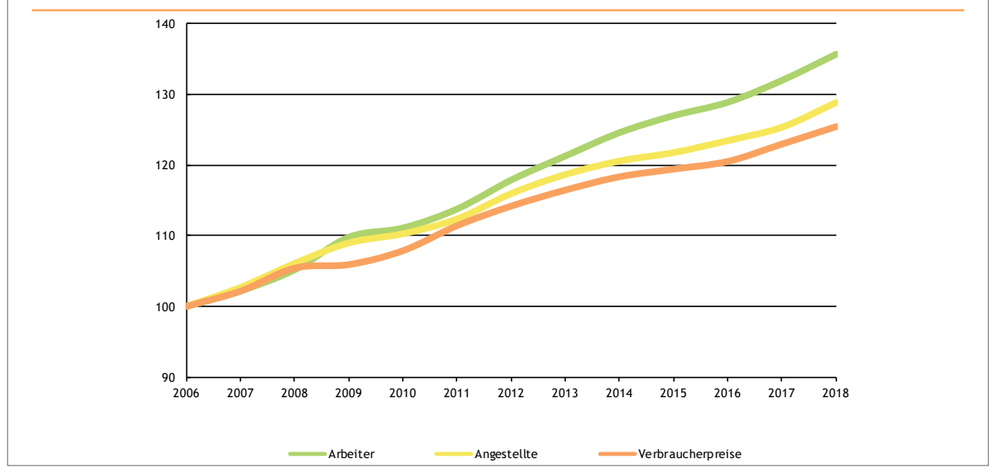
* Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. TARIFLÖHNE

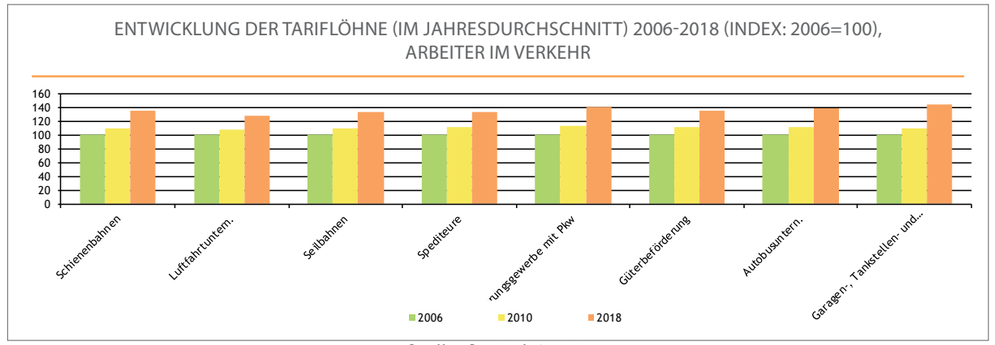
Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 12 Jahren um 35,7% bzw. 28,9% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 25,4%. Die Veränderung zwischen 2017 und 2018 führt bei den Arbeitern und den Angestellten zu einer Erhöhung von 2,8%.

ENTWICKLUNG DER TARIFLÖHNE UND DER VERBRAUCHERPREISE (IM JAHRESDURCHSCHNITT) 2006-2018, TRANSPORT UND VERKEHR (INDEX: 2006=100)



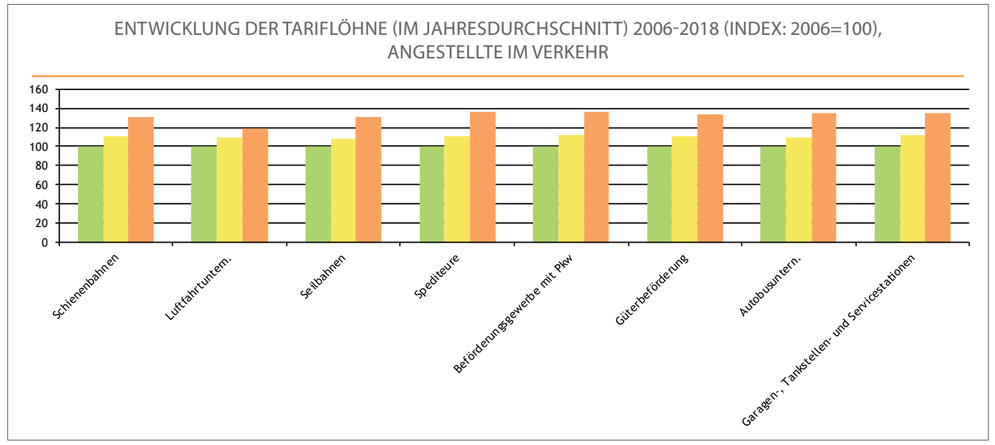
Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2018 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und die Arbeiter bei Beförderungsgewerben mit PKW.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2018 bei dem Beförderungsgewerbe mit Pkw am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmungen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

WIRTSCHAFTSDATEN

20 UMSATZ

21 WERTSCHÖPFUNG

23 INVESTITIONEN

24 AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

3. WIRTSCHAFTSDATEN

Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2016. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

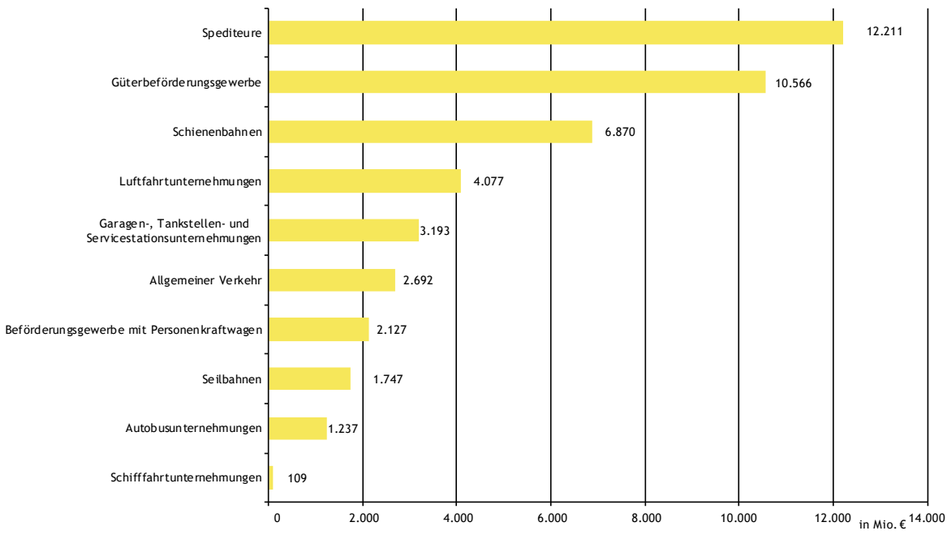
Mit der Erhebung sind mind. 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmungen: Deckung 80 % der unselbständig Beschäftigten bzw. 65% der Unternehmen). Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt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

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

3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2016 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 44,8 Mrd., das sind 3,3% mehr als im Vorjahr. Die Spediteure erwirtschaften 2016 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit € 12,2 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt rund € 10,6 Mrd. und die Schienenbahnen € 6,9 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

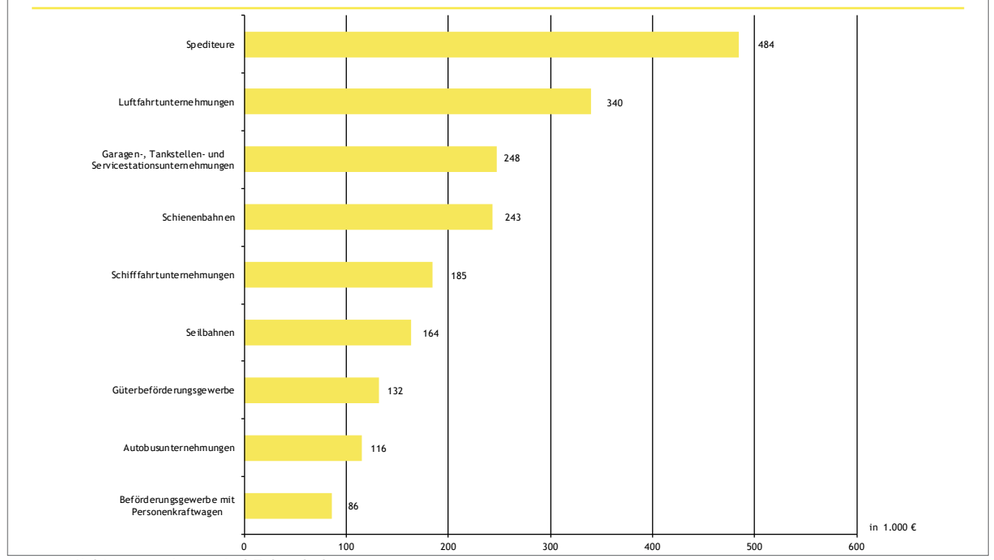
ERLÖSE UND ERTRÄGE IN € MIO. NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLGEMEINER FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR



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

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich die Spediteure mit € 484.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2016 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 340.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen (€ 248.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 132.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.

ERLÖSE UND ERTRÄGE JE BESCHÄFTIGTEN IN € 1.000 NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLGEMEINER FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR



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

3.2. WERTSCHÖPFUNG

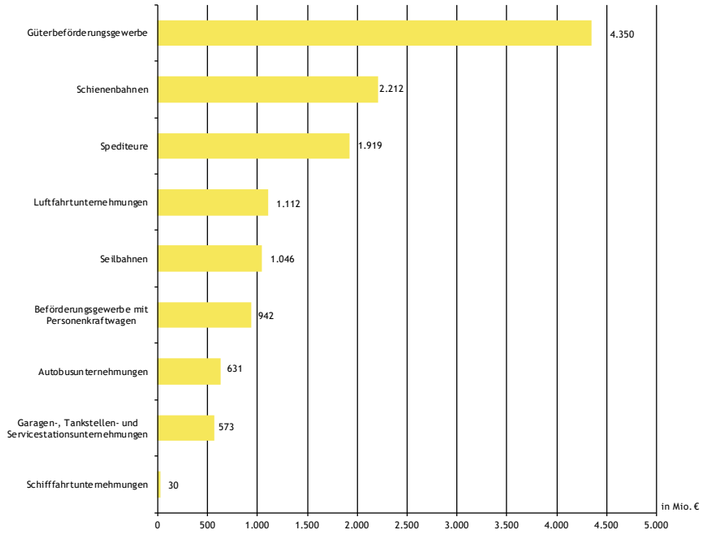
Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2016 eine Wertschöpfung von € 14,0 Milliarden.

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

Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2016 entfallen 31,0% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2016 bei den Schienenbahnen festzustellen.

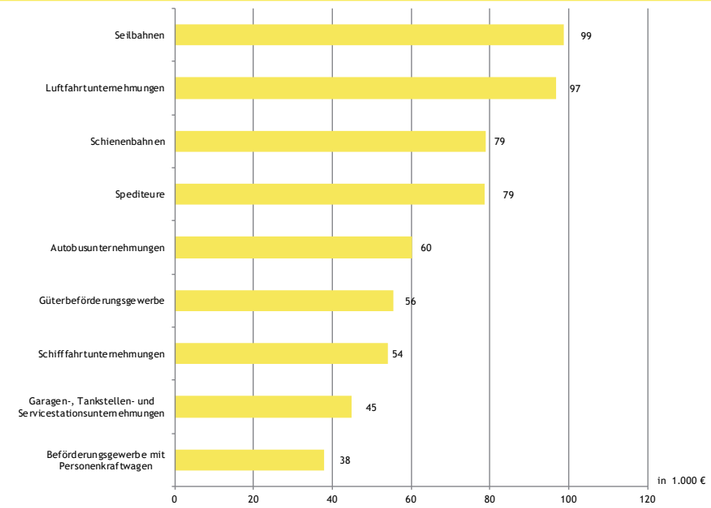
BRUTTOWERTSCHÖPFUNG ZU FAKTORKOSTEN IN € MIO. NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLGEMEINER FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR



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

Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen, gefolgt von den Luftfahrtunternehmungen und Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2016 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG ZU FAKTORKOSTEN JE BESCHÄFTIGTEN IN € 1.000 NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLG. FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR

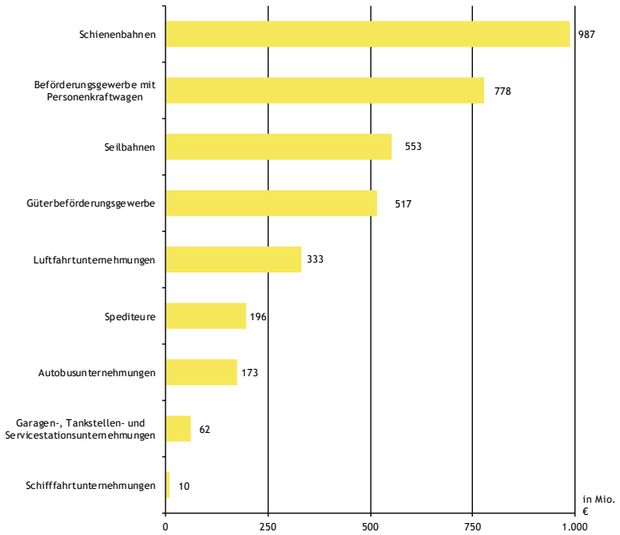


Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2016 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 4,1 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 987 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2016 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 778 Mio. und die Seilbahnen € 553 Mio.

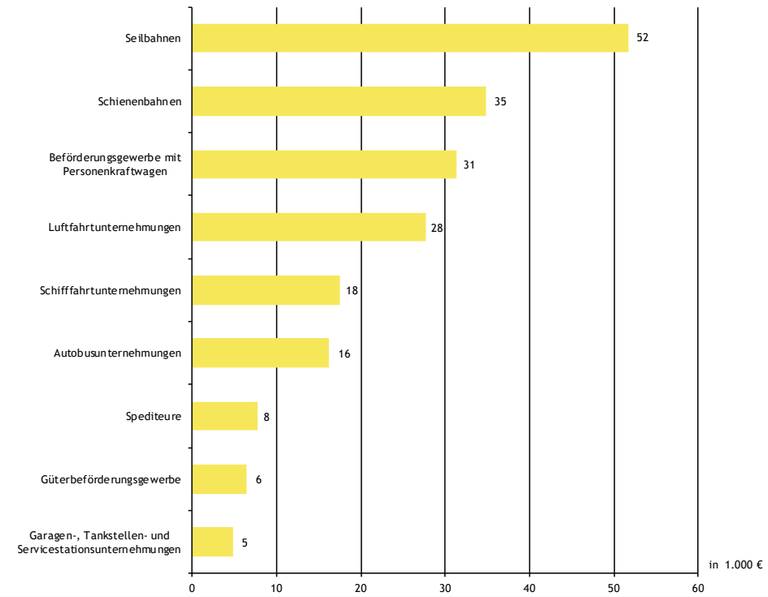
BRUTTOINVESTITIONEN IN € MIO. NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLG. FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR



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

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2016 die Seilbahnen mit € 52.000 und die Schienenbahnen mit € 35.000. Schlusslicht bilden die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen mit € 5.000.

BRUTTOINVESTITIONEN JE BESCHÄFTIGTEN IN € 1.000 NACH FACHVERBÄNDEN 2016 (OHNE ALLGEMEINER FACHVERBAND DES VERKEHRS), TRANSPORT UND VERKEHR



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

3.4. AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

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

INTERNATIONALER DIENSTLEISTUNGSVERKEHR 2018 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo (Netto)
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	1.849	1.905	-56
Frachten	10.342	11.809	-1.467
Transporthilfsleistungen	1.739	849	890
Post- und Kurierdienste	699	339	360
Transportdienstleistungen insgesamt	**14.629**	**14.903**	**-273**
davon Transportmedien			
Seetransport	410	1.157	-747
Lufttransport	2.492	2.601	-108
Eisenbahntransport	1.225	1.192	34
Straßentransport	8.729	8.692	36
Transport per Binnenschifffahrt	107	221	-114
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	894	652	242

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2018 wurden insgesamt über 14 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und geringfügig mehr importiert. Dabei haben die Frachten – also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Personentransporten, Transporthilfsleistungen sowie Post- und Kurier-Diensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei Straßen- und Schienentransporten sowie Rohrfernleitungen lagen 2018 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Luftfahrt und Binnenschifffahrt die Importe über den Exporten lagen.

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

AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN NACH REGIONEN 2018 IN MIO. EURO*

	Euroraum 19	EU-28	MOEL	USA	BRICS	Global
Exporte	9.524	11.840	2.277	342	568	14.629
Importe	7.338	11.911	6.470	337	824	14.903
Saldo (Netto)	**2.186**	**-71**	**-4.193**	**5**	**-257**	**-273**

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

PERSONENVERKEHR

28 ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH
28 BUSLINIENVERKEHR
29 SCHIENE
30 LUFTFAHRT
33 SCHIFFFAHRT
34 NAHVERKEHR
35 VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

4. PERSONENVERKEHR

4.1. ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH

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

In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, wobei die Beförderungszahlen im Jahr 2017 nach einem Rückgang im Jahr davor wieder angestiegen sind. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Vergleich weiter zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2017/18 insgesamt 599 Mio. Personen befördert bzw. 54,6 Mio. Skier Days verzeichnet. Unter Skier Days versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d. h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skier Day berechnet.

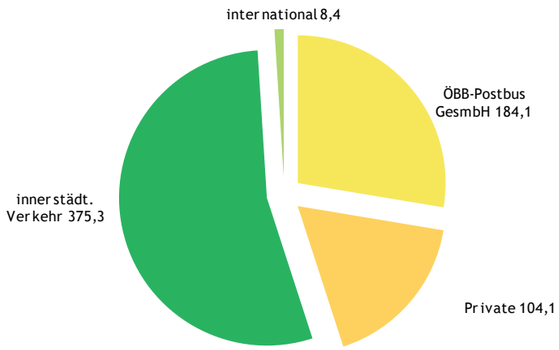
ANZAHL DER BEFÖRDERTEN PERSONEN 2018

Straße (österreichische Autobuslinien, 2017)	671,9 Mio.
Schiene (ÖBB)	309,9 Mio.
Luftfahrt	31,7 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,3 Mio.

4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2017 werden insgesamt 671,9 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 55,9%, auf die ÖBB-Postbusse 27,4% und auf private Anbieter 15,5%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 1,3% aus.

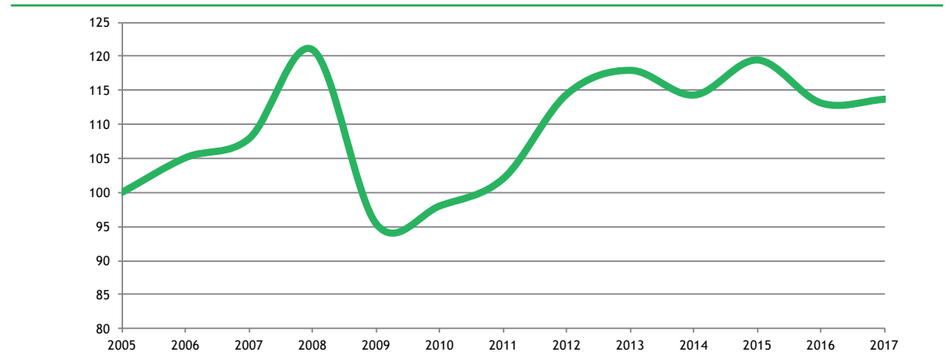
ANZAHL DER IM AUTOBUSLINIENVERKEHR BEFÖRDERTEN PERSONEN IN MIO. 2017



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2017 erfahren die Beförderungszahlen eine leichte Zunahme von 0,5%.

ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER BEFÖRDERTEN PERSONEN IM AUTOBUSLINIENVERKEHR, 2005-2017 (INDEX: 2005=100)

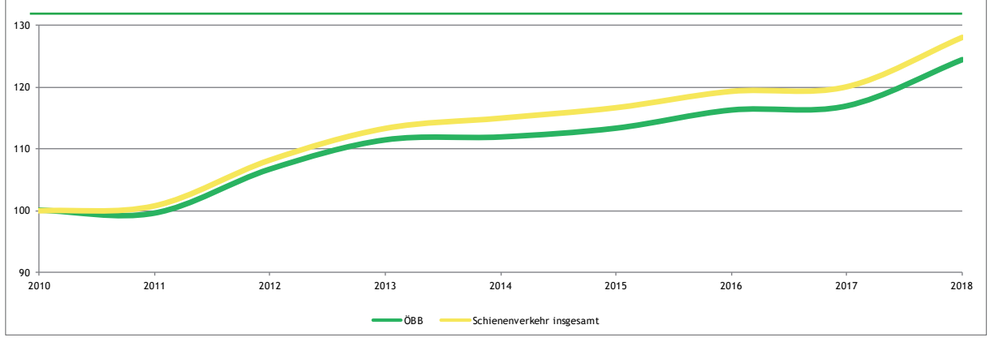


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

4.3. SCHIENE

Im Jahr 2018 werden im Schienenverkehr ca. 309,9 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2018 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2017 um 6,6%.

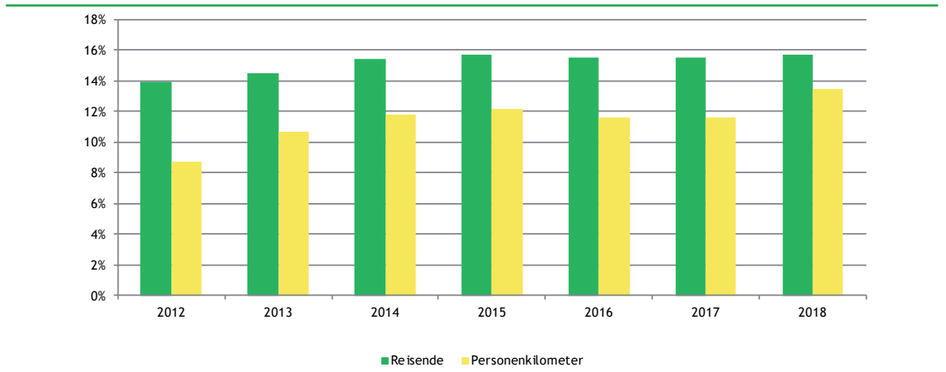
ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER BEFÖRDERTEN PERSONEN IM SCHIENENVERKEHR, 2010-2018 (INDEX: 2010=100)



Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, im Berichtsjahr 2016 sinkt er allerdings auf 15,5% und bleibt 2017 unverändert. Im Jahr 2018 steigt der Marktanteil wieder auf 15,7%. Die Anzahl der Personenkilometer erhöht sich ebenfalls und erreicht einen Wert von 13,5%.

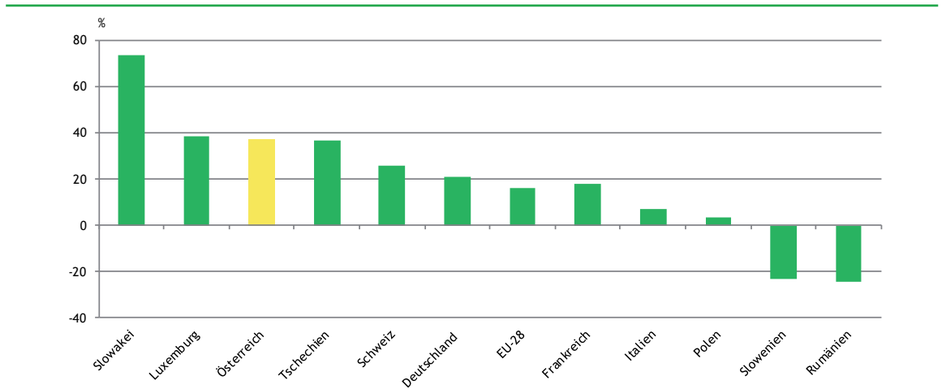
MARKTANTEILE IN % DER PRIVATEN EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN IM PERSONENVERKEHR 2012-2018



Quelle: Erhebung der Schienen Control

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2007 bis 2017 um 16,1% zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen in stärkerem Ausmaß (37,0%) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen im Ausmaß von über 50% weist die Slowakei auf, zwischen 20% und 40% nehmen die Beförderungen in Luxemburg, der Tschechischen Republik, Schweiz, Deutschland und Österreich zu. Zu einem Rückgang kommt es u.a. in Slowenien sowie in Rumänien im Ausmaß von 24,3%.

ENTWICKLUNG DER PERSONENBEFÖRDERUNG AUF DER SCHIENE* IN AUSGEWÄHLTEN EU-STAATEN** UND DER SCHWEIZ (IM JAHRESDURCHSCHNITT), VERÄNDERUNG 2007-2017



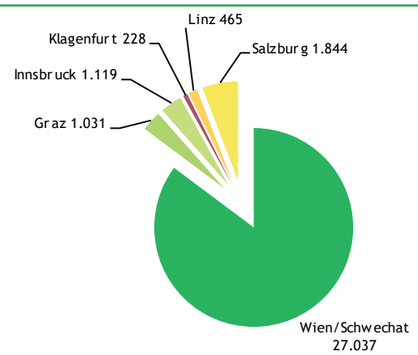
* in Personenkilometern
** EU-28, Schweiz: Daten von 2016

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2018 auf den österreichischen Flughäfen knapp 32 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 85% auf den Flughafen Wien/Schwechat und 6% auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,7 Mio. im Jahr 2018 und stellt damit einen Anteil von 24,7% der Gesamtpassagiere in Wien dar.

ANZAHL DER PASSAGIERE* AUF ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN IN 1.000 IM JAHR 2018

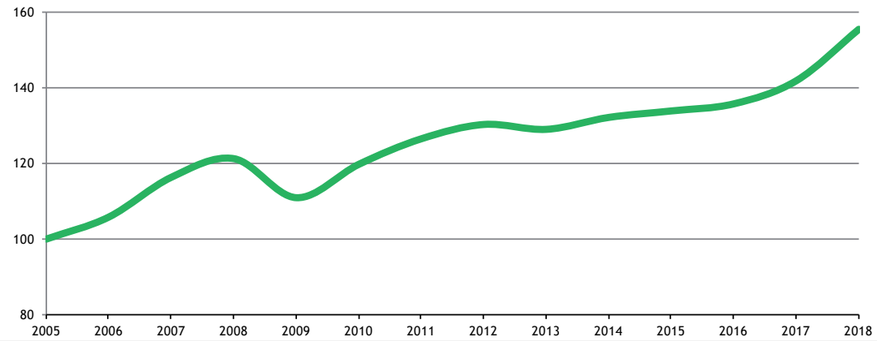


* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Im Zeitverlauf 2005 bis 2018 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf zwei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009 und 2013 sinken die Passagierzahlen. 2018 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 9,6%. Die stärksten Veränderungen zum Jahr 2017 zeigen die Passagierzahlen in Linz mit einem Plus von 15,6% und die Passagieranzahl in Salzburg mit einem Minus von 2,4%.

ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER PASSAGIERE* AUF ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN, 2005-2018 (INDEX: 2005=100)



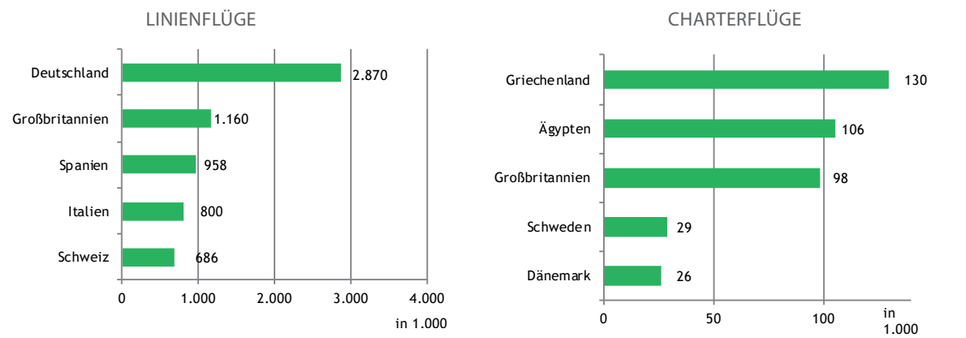
* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit knapp 2,9 Mio. Fluggästen im Jahr 2018 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit mehr als einer Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2017 steigen die Passagierzahlen nach Spanien um mehr als 24%. Italien verzeichnet eine große Erhöhung von knapp 29% und die Schweiz eine leichte Steigerung im Jahresvergleich.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Griechenland und Ägypten zusammen 60,6% der Fluggäste im Berichtsjahr 2018 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich erhöht sich, bis auf Großbritannien mit einem kleinen Rückgang von mehr als 2%. Die Passagierzahlen nach Griechenland steigen um fast 100% und nach Ägypten um etwas mehr als 33%.

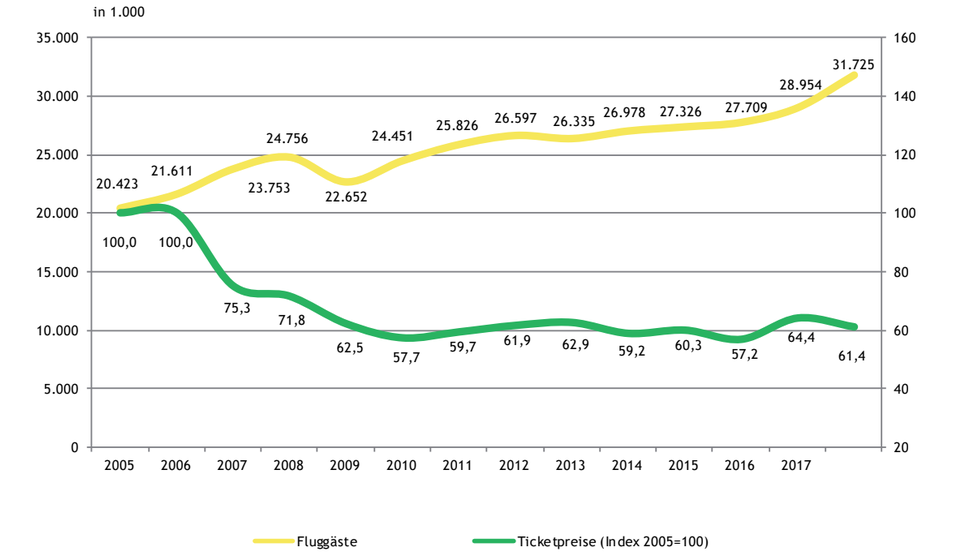
FLUGGÄSTE IN 1.000, ENDZIEL DER ABGEFERTIGTEN FLUGGÄSTE
NACH DEN TOP 5 DESTINATIONSLÄNDERN 2018



Quelle: Statistik Austria

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 und 2010 mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen 2018 die Passagierzahlen (+9,6%) und die Ticketpreise sinken (-4,7%).

ENTWICKLUNG DER TICKETPREISE (INDEX 2005=100) UND DER FLUGGÄSTE 2005-2018

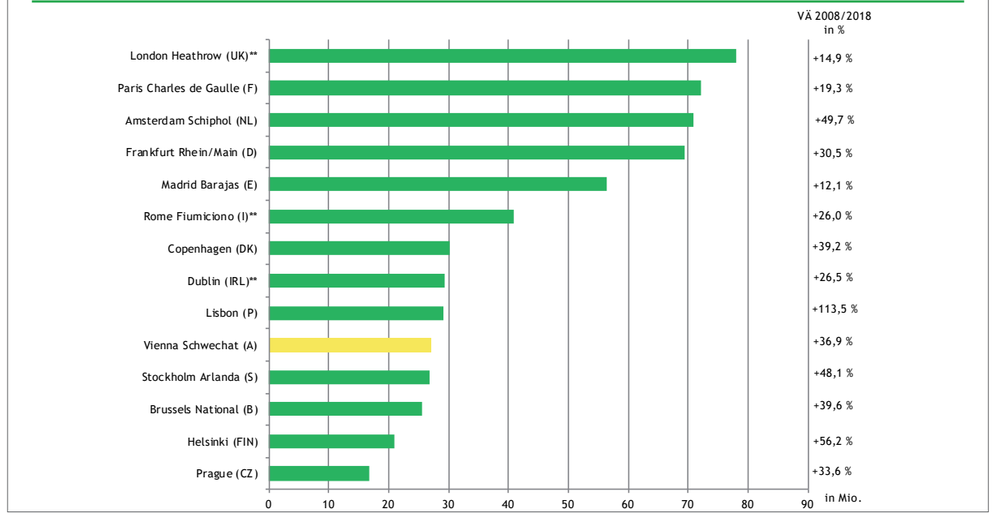


Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2017: 78,0 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle werden 2018 72,2 Mio. und in Amsterdam Schiphol 71,0 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 27,0 Mio. Fluggäste und spielt im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2008 bis 2018 ist das Passagieraufkommen an allen verglichenen Flughäfen gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Lissabon und Helsinki.

PASSAGIERE* IN MIO. AUF DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN 2018,
VERÄNDERUNG 2008/2018



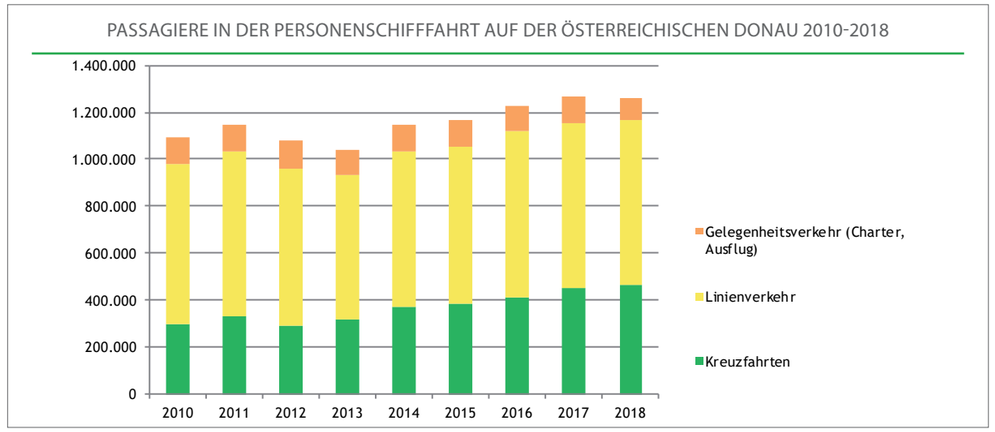
* an, ab + Transit
** Werte 2017

Quelle: EUROSTAT

4.5. SCHIFFFAHRT

Bei den unten angeführten Zahlen zur Personenschifffahrt handelt es sich um Zuschätzungen – durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40% beruhen. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagieranzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt.

2018 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als 1,2 Millionen Passagiere unterwegs (um 0,4% weniger als 2017). Den Großteil bilden die ca. 700.000 im Linienverkehr beförderten Personen, etwas weniger als 2017 (-0,7%). Auf Kabinenschiffen werden rund 465.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+3,3%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 95.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was einen Rückgang von 13,6% bedeutet.



Quellen: via donau Jahresberichte

4.6. NAHVERKEHR

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

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

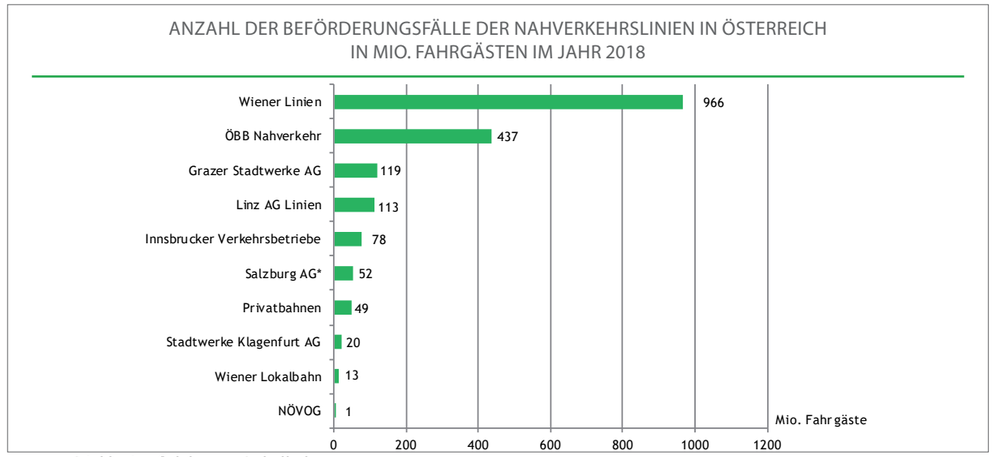
Graz Linien: 60 km
Linz Linien: 53 km
Stadtwerke Klagenfurt: 4 km
Innsbrucker Verkehrsbetriebe: 80 km
Salzburger Verkehrsbetriebe: 214 km
Wiener Linien: 308 km

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

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

Weitere für den Nahverkehr wichtige Verkehrslinienbetreiber sind die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderer, wie ÖBB, Privatbahnen, so auch NÖVOG und die Wiener Lokalbahnen AG. Alle gemeinsam befördern im Jahr 2018 rund 1,85 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insg. 474 Mio. Fahrgäste, wobei 437 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2018 rund 49 Mio. Beförderungsfälle.

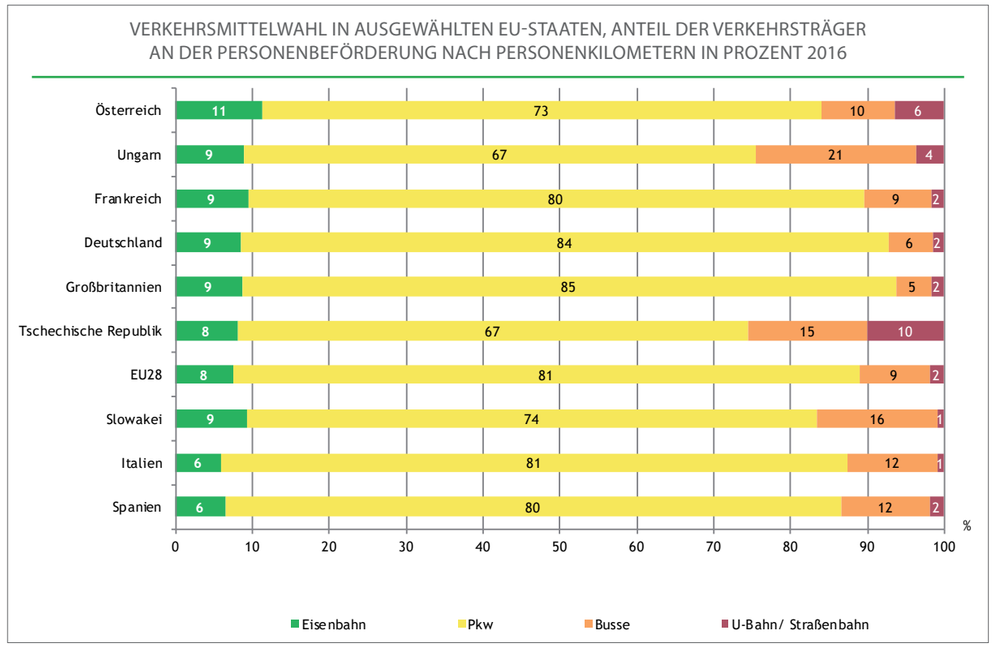
Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 4.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht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



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

4.7. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-28 Durchschnitt im Jahr 2016 gemessen an Personenkilometern beträgt 81%, Österreich liegt mit 73% darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 84% bzw. 85%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist dessen Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 21% bzw. 15%. Der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6% z.B. in Italien und maximal 11% in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

GÜTERVERKEHR

37 ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH
39 STRASSE
43 SCHIENE
46 LUFTFAHRT
49 DONAUSCHIFFFAHRT
52 Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN
53 MODAL SPLIT IN DER EU

5. GÜTERVERKEHR

5.1. ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH

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

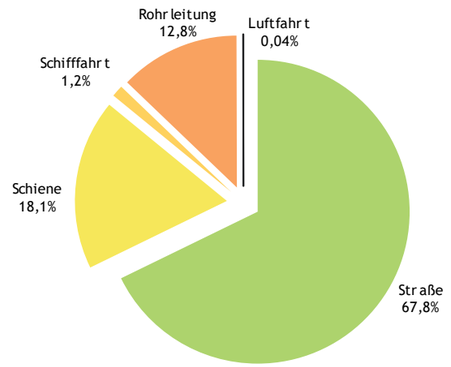
Beim Transportaufkommen ist im Vergleich zum Vorjahr die stärkste Veränderung in der Luftfahrt festzustellen mit einem Plus von 5%. Zuwächse sind auch beim Güterverkehr auf der Straße (2%) zu verzeichnen. In der Donauschifffahrt kommt es zu einem Rückgang von 25% im Vergleich zum Vorjahr, im Schienengüterverkehr werden um 2% weniger Güter befördert und bei den Rohrleitungen sind es 3% weniger.

Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr führend. Dieser verzeichnet einen Zuwachs von 4% im Vergleich zum Jahr 2017. Auch bei allen anderen Verkehrsträgern kommt es zu einer Erhöhung der Transportleistung im Inland (zwischen 2% und 5%).

BEFÖRDERTE GÜTER 2018

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2018		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2018 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	393.315	Straße (österreichische Unternehmen)	18.594
Schiene	105.271	Schiene	21.996
Luftfahrt	247	Donauschifffahrt	1.489
Donauschifffahrt	7.202	Rohrleitungen	17.653
Rohrleitungen	74.261		

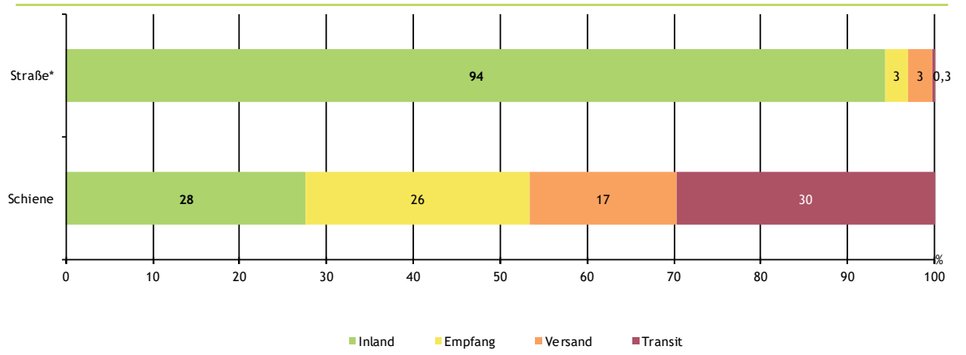
ANTEIL DES TRANSPORTAUFKOMMENS IN TONNEN 2018



Quelle: Statistik Austria

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

AUFTEILUNG DES TRANSPORTAUFKOMMENS ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN NACH VERKEHRSART IN PROZENT 2018, STRASSE UND SCHIENE

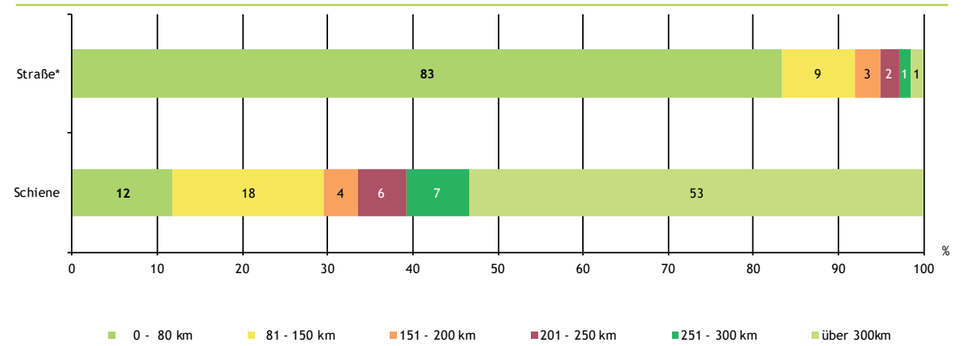


Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
* österr. Unternehmen: In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelauflieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

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. 53% des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.

AUFTEILUNG DES TRANSPORTAUFKOMMENS ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN NACH ENTFERNUNGSSTUFEN IM INLAND IN PROZENT 2018, STRASSE UND SCHIENE



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

Quelle: Statistik Austria

5.2. STRASSE

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert 2018 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 367,6 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 16,4 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

GÜTERVERKEHR ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2018

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	367.576	93,5	16.393	88,2
grenzüberschr. Empfang	10.336	2,6	971	5,2
grenzüberschr. Versand	10.624	2,7	1.123	6,0
Transit	978	0,2	107	0,6
sonst. Auslandsverkehr**	3.802	1,0	-	-
Gesamt	393.315	100,0	18.594	100,0

Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
** findet zur Gänze im Ausland statt (zB. Dreiländerverkehr, Kabotage)

Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen von österreichischen und ausländischen Unternehmen beträgt im Jahr 2017 auf Österreichs Straßen 509,9 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung erhöht sich auf 41,6 Mrd Tonnenkilometer. 75,1% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandsverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 98,5%.

GÜTERVERKEHR EUROPÄISCHER UNTERNEHMEN AUF DER STRASSE 2017

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inland	365.661	98,5	17.066	95,0
grenzüberschr. Empfang	47.967	22,4	5.977	16,5
grenzüberschr. Versand	42.184	25,8	5.558	19,3
Transit	54.055	2,2	12.985	1,0
Gesamt	509.867	75,1	41.586	44,2

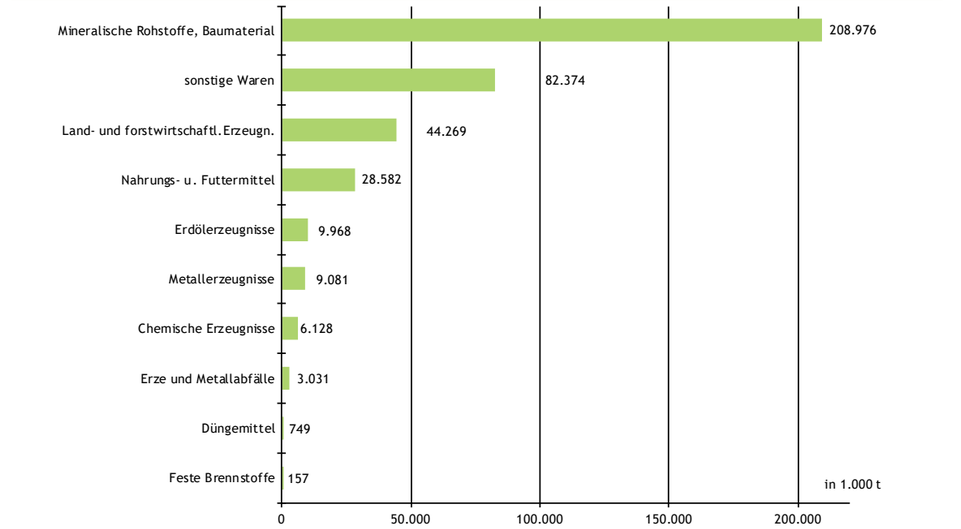
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2018 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 393 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 1,7% zum Vorjahr entspricht. Erhöhte Verkehrsleistungen verzeichnet der Inlandverkehr. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 2,0%, im grenzüberschreitenden Empfang reduziert es sich um 3,6%, im grenzüberschreitenden Versand geht es um 2,4% und im Transitbereich um 17,4% zurück.

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2018 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen ein Fünftel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

TRANSPORTAUFKOMMEN ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN*
AUF DER STRASSE IN 1.000 TONNEN NACH NST/R**-KAPITELN 2018

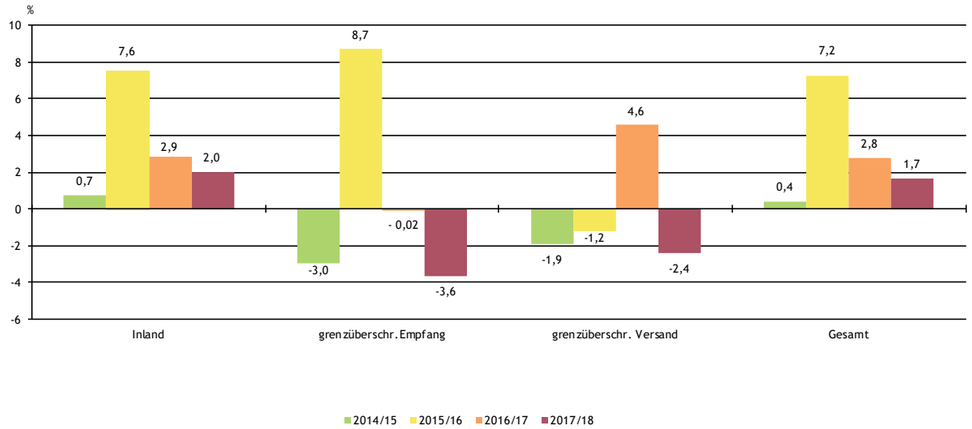


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2018 zeigt, dass für den Güterempfang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „Steine und Erden und Baustoffe“ (Deutschland) und „Erdöl und Mineralölerzeugnisse“ (Italien).

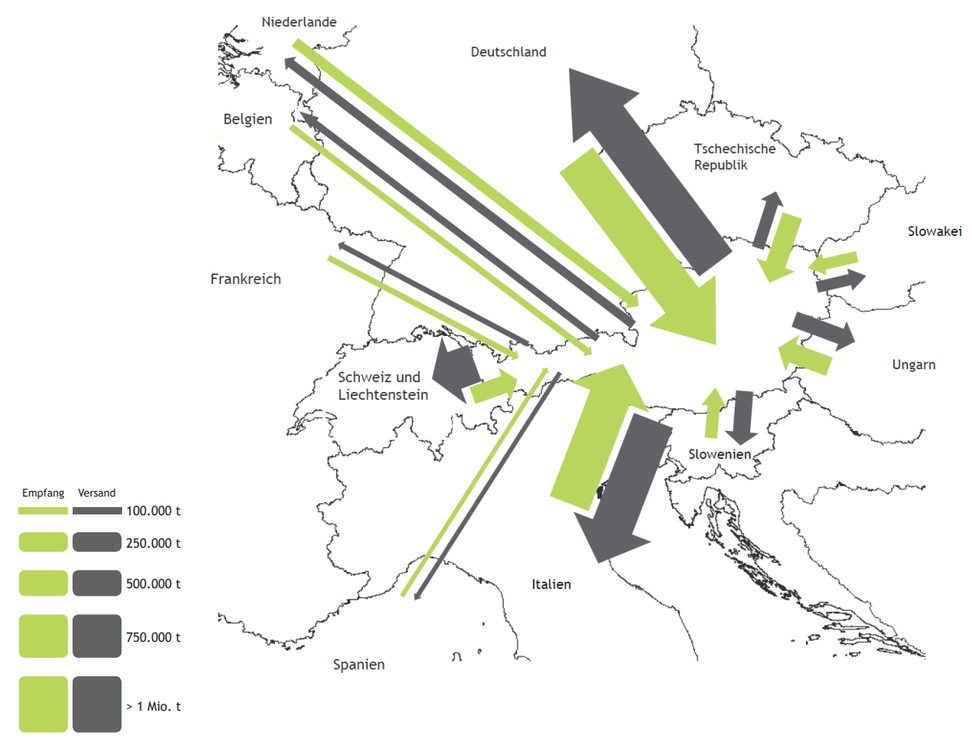
Eine wichtige Ausladeregion für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Steine und Erden und Baustoffe“ haben. Als Einladeregion ist Tschechien bedeutend, wo „land- und forstwirtschaftliche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

ENTWICKLUNG DES TRANSPORTAUFKOMMENS ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN*
AUF DER STRASSE 2014-2018, VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM VORJAHR IN PROZENT



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

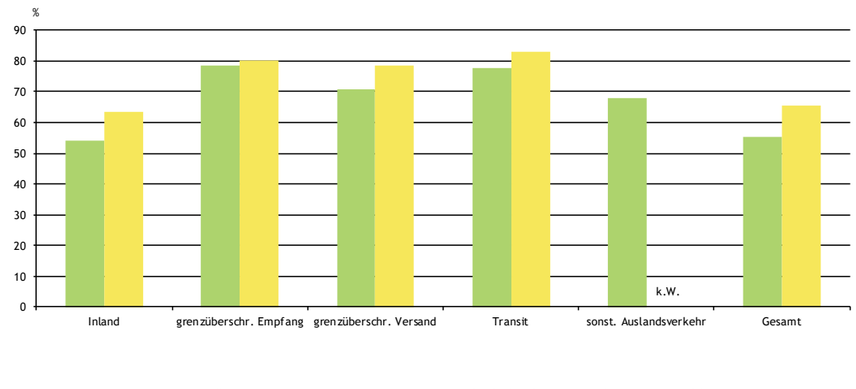
GÜTERAUSTAUSCH AUF DER STRASSE* 2018 EIN- UND AUSLADELAND ÖSTERREICH



* 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 2018 entfallen 55% des Transportaufkommens und 62% 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.

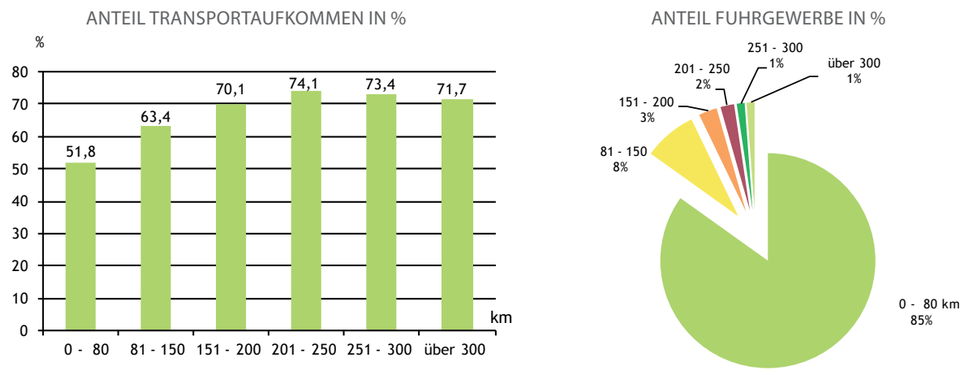
ANTEIL DES FUHRGEWERBES AM ÖSTERREICHISCHEN STRASSENGÜTERVERKEHR* IN PROZENT 2018



Anmerkung: Im Fuhrgewerbe werden zwar nur 20 % der Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) bzw. rund 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

84,9% des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung bis zu einer Entfernung von 250 km auf 74,1% und sinkt dann auf 71,7% über 300 Kilometer. Im Vergleich zum Vorjahr ist es bis auf die Entfernungsstufe 251-300 Kilometer und über 300 Kilometer zu einer Erhöhung gekommen. Der größte Rückgang von 3,8 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von 251-300 Kilometer statt. Die stärkste Erhöhung von 1,7 Prozentpunkten ist in der Entfernungsstufe von 201-250 Kilometer zu beobachten.

TRANSPORTAUFKOMMEN ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN*
AUF DER STRASSE IN TONNEN NACH ENTFERNUNGSSTUFEN 2018, INLANDVERKEHR

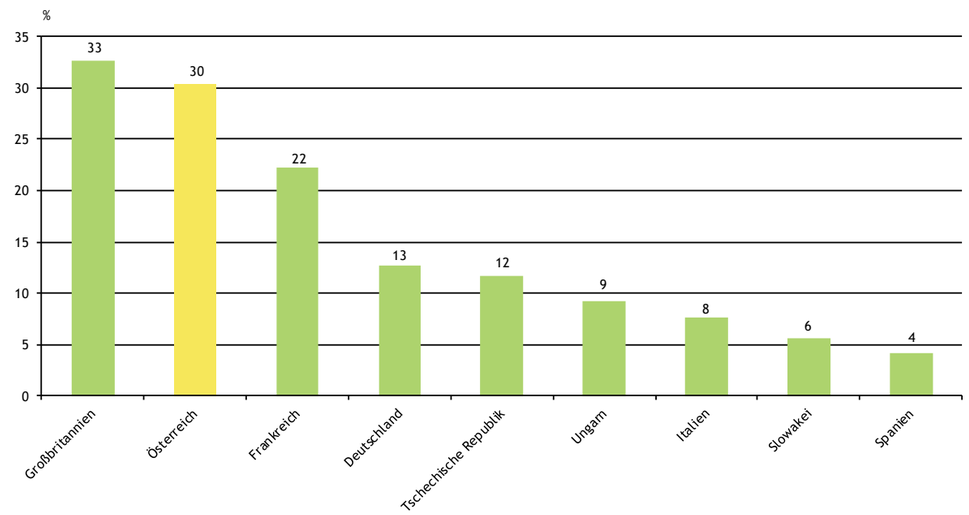


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
Quelle: Statistik Austria

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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2017 bei 30,4% und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte und erfährt im Vergleich der verfügbaren Daten den stärksten Anstieg. Positive Zuwachsraten sind auch in der Slowakei zu beobachten. Bei allen anderen kommt es zu einem Rückgang wie zum Beispiel bei Ungarn mit -1,6 Prozentpunkten, oder Deutschland mit -0,4 Prozentpunkten. Durch fehlende Daten für das 2017 gibt es bei Großbritannien, Italien, Spanien und der Tschechischen Republik keine Vergleichsmöglichkeiten.

ANTEIL DES WERKVERKEHRS AM GÜTERKRAFTVERKEHR IN AUSGEWÄHLTEN EU-STAATEN
IN PROZENT NACH TONNENKILOMETERN 2017*



* Werte 2016: Großbritannien, Tschechische Republik, Italien, Spanien
Quelle: EUROSTAT

5.3. SCHIENE

Insgesamt werden 2018 105,3 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 2,1% weniger als im Jahr 2017. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Güterempfang. Von den 31,3 Mio. Tonnen der von den Unternehmen im Transitverkehr beförderten Güter werden 12,3 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und 8,5 Mio Tonnen in Italien ausgeladen. 6,0 Mio. Tonnen nehmen 2018 den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfallen damit 46,5% (2017: 50,0%) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

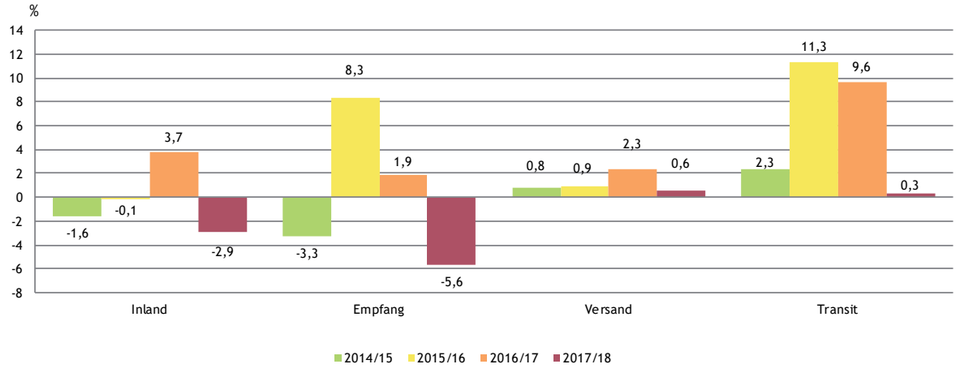
GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2018

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	29.101	27,6	4.486	20,4
Empfang	27.055	25,7	5.670	25,8
Versand	17.824	16,9	4.195	19,1
Transit	31.292	29,7	7.645	34,8
Gesamt	105.271	100,0	21.996	100,0

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

Das Transportaufkommen in- und ausländischer Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. 2018 kommt es im Verkehrsbereich Versand und Transit zu leichten Zunahmen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail erhöht sich der Gütertransport im grenzüberschreitenden Versand um 0,6% und im Transit um 0,3%. Im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu einem Rückgang um 5,6% und im Inland werden 2,9% weniger Güter auf der Schiene transportiert.

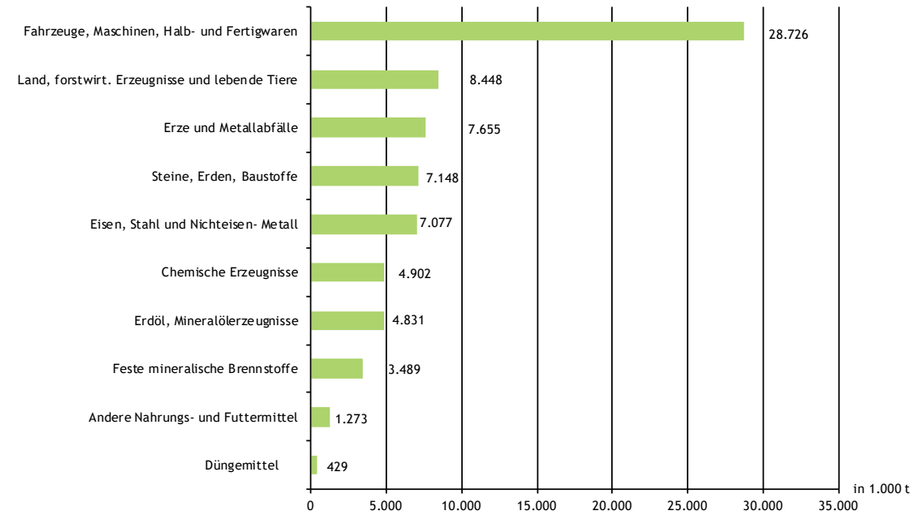
ENTWICKLUNG DES TRANSPORTAUFKOMMENS IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2014-2018, VERÄNDERUNG IN PROZENT



Quelle: Statistik Austria

Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 28,7 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 11,4% oder 8,4 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere. Auf die NST/R-Gruppe Erze und Metallabfälle entfallen 10,3% bzw. 7,7 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,6% bzw. 429 Mio. Tonnen.

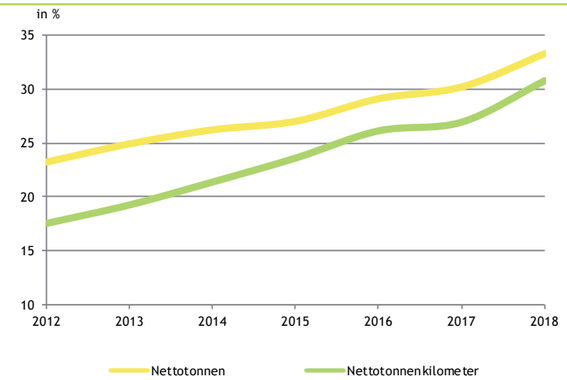
TRANSPORTAUFKOMMEN IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE* IN 1.000 TONNEN NACH NST/R**-KAPITELN 2018



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

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2018 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2018 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 3,1 und bei der Nettoverkehrsleistung um 3,8 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, LogServ/CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.

MARKTANTEILE DER PRIVATEN EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN IM GÜTERVERKEHR 2012-2018



Quelle: Schienen-Control

Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72,0%. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2016 anhält. Von 2016 auf 2017 steigt die Beförderungszahl erstmals wieder um 0,1% leicht an. Zwischen dem Jahr 2017 und 2018 kommt es zu einem Rückgang bei den beförderten Straßenfahrzeugen von 11,4%.

ANZAHL DER BEFÖRDERTEN STRASSENFAHRZEUGE AUF DER ROLLENDEN LANDSTRASSE, 2005-2018

	Fahrzeug der ROLA
2005	200.213
2006	275.704
2007	288.644
2008	330.577
2009	312.883
2010	344.307
2011	324.286
2012	227.287
2013	198.556
2014	197.717
2015	195.297
2016	189.137
2017	189.354
2018	167.736

Quelle: Rail Cargo Austria AG

Anschlussbahnen

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird. Im Jahr 2018 war die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr abermals rückläufig. Insgesamt wurden 2018 nur mehr 571 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz bedient, im Jahr 2017 waren es noch 609. Im gleichen Zeitraum ist das Aufkommen stark gestiegen: 2018 wurden mit 1,35 Mio. Wagen um rund 3% mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2018 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 247.198 Tonnen, das bedeutet eine Zunahme um 5,1%. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 96,4%. Das Postaufkommen verringert sich im Vergleich zu 2017 um 2,0% auf 13.874 Tonnen und wird fast ausschließlich über den Flughafen der Bundeshauptstadt abgewickelt.

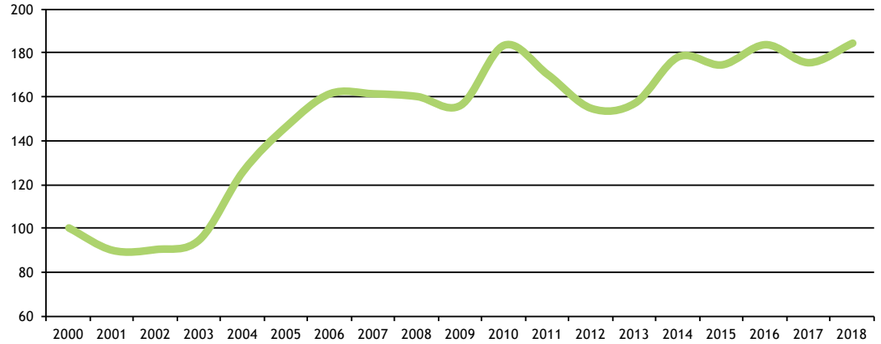
FRACHTAUFKOMMEN* NACH VERKEHRSART AUF DEN SECHS ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN 2018

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	93	19	52	0	14	6	185
Empfang	117.248	59	1	0	2.631	78	120.018
Versand	98.580	148	20	0	5.057	100	103.905
Transit	22.491	0	0	0	593	0	23.084
Frachtaufkommen in Tonnen	238.412	226	73	0	8.295	192	247.198
Anteil in %	96,4	0,1	0,0	0,0	3,4	0,1	100,0

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

Die folgende Grafik zeigt von 2003 bis 2006 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang steht. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen. Im Vergleich zum Vorjahr gibt es 2018 eine Zunahme des Frachtaufkommens um 5,1%.

ENTWICKLUNG DES FRACHTAUFKOMMENS*
AUF DEN SECHS ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN 2000-2018 (INDEX: 2000=100)



* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2018 91,7% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 96,0% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 7.788 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 2.314 Tonnen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 54,3% am gesamten Luftfrachtaufkommen und erhöht sich um 1,5 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2017.

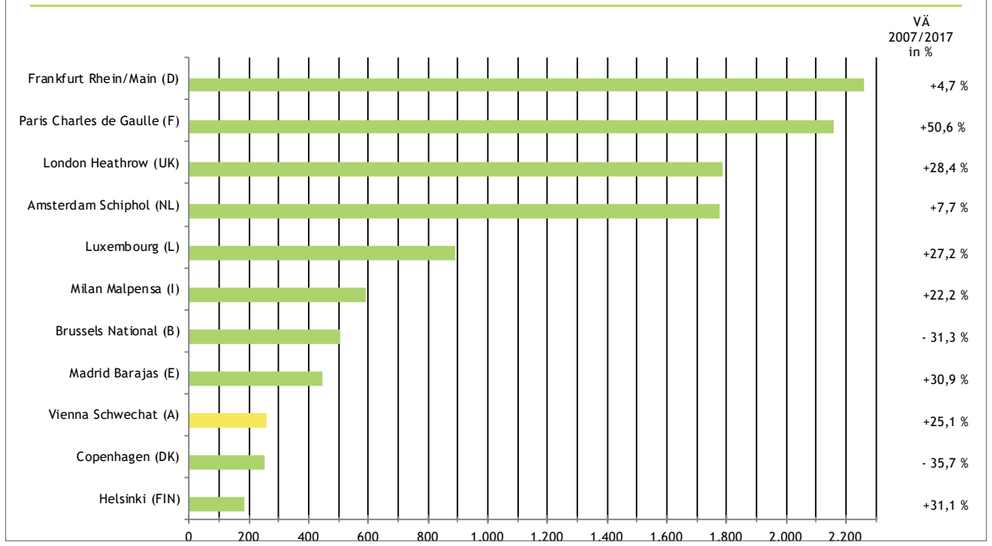
LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2018

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	776	1.198	1.975
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.283	1.031	2.314
Feste mineralische Brennstoffe	-	-	
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	78	42	120
Erze und Metallabfälle	18	1	
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	310	298	608
Steine, Erden und Baustoffe	34	34	67
Düngemittel	-		
Chemische Erzeugnisse	5.724	2.064	7.788
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	90.399	112.630	203.029
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	1.042	2.517	3.559
Landmaschinen	13	6	19
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	42.228	29.660	71.888
Metallwaren	275	257	532
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	205	176	381
Leder- u. Textilwaren	925	6.689	7.614
Sonstige Waren	6.255	5.920	12.175
Besondere Transportgüter	39.456	67.405	106.861

* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen eher geringe Umschlagsmengen aufweist. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen im Jahr 2017 gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,26 Mio. Tonnen, Paris Charles de Gaulle mit 2,16 Mio. Tonnen und London Heathrow mit 1,79 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.

LUFTFRACHTAUFKOMMEN (FRACHT UND POST)* IN 1.000 TONNEN
AUF DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN 2017



* Empfang, Versand und Transit
Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2007 und 2017 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 25,1% in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau[5] spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 3,8 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 3,4 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2018 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 3,8% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2018

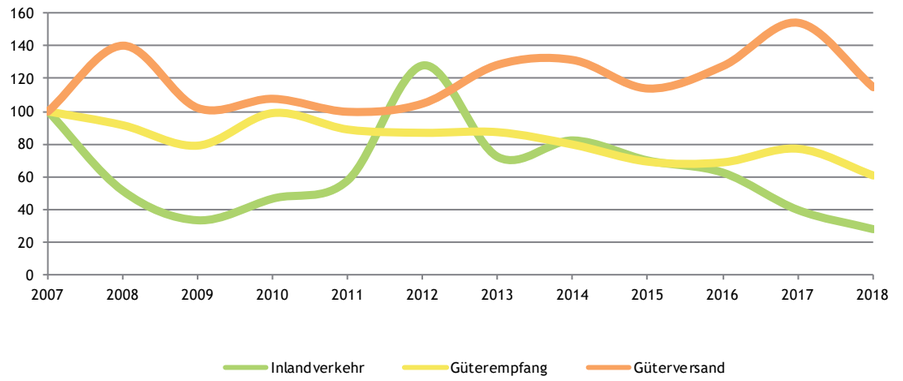
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	277	71,6	28	92,6
Empfang	3.793	17,2	3.429	23,7
Versand	1.777	25,2	1.586	21,4
Transit*	1.356	3,7	1.922	3,2
Gesamt	7.202	18,7	6.964	17,8

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

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Güterempfang. 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. Im Vergleich zum Jahr 2017 sinkt der Inlandverkehr um 28,9%, der Güterempfang um 21,3% und der Güterversand um 25,4%.

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

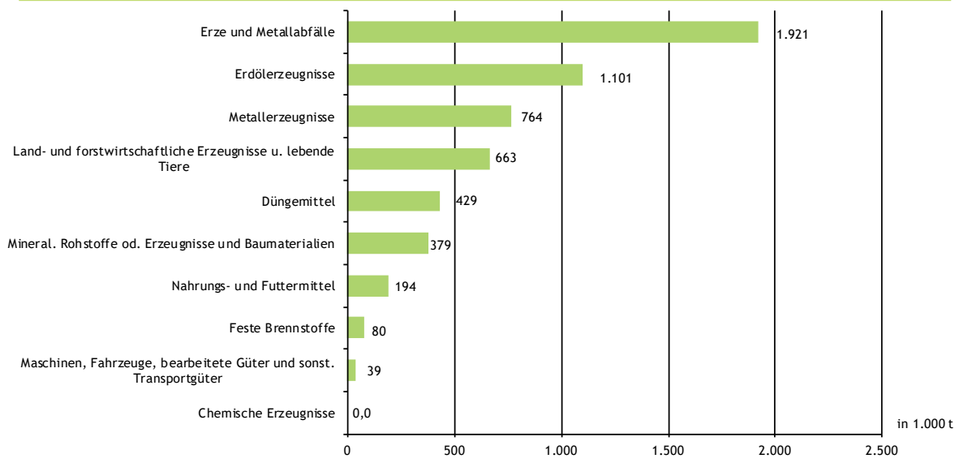
ENTWICKLUNG DES TRANSPORTAUFKOMMENS AUF DER DONAU 2007 – 2018 (INDEX: 2007=100)



Quelle: Statistik Austria

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2018 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 1,9 Mio. Tonnen bzw. 34,5% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölerzeugnisse“ werden insgesamt 1,1 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.

GRENZÜBERSCHREITENDER GÜTEREMPFANG UND –VERSAND AUF DER DONAU NACH NST/R*-KAPITELN 2018, TRANSPORTAUFKOMMEN IN 1.000 TONNEN

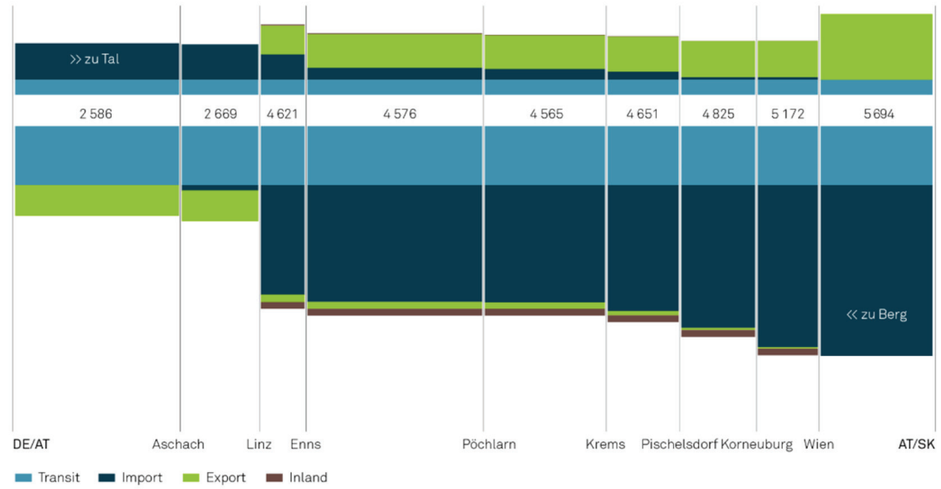


* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik

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 wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2018 werden im Transitverkehr 3,9-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.

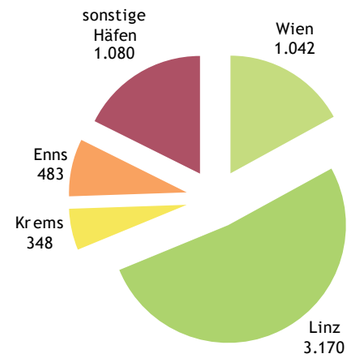
GÜTERVERKEHRSBAND FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE DONAU 2018, TRANSPORTMENGEN IN 1.000 TONNEN



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2018 ist Linz mit 3,2 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 51,8% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,0 Mio. Tonnen einen Anteil von 17,0% auf.

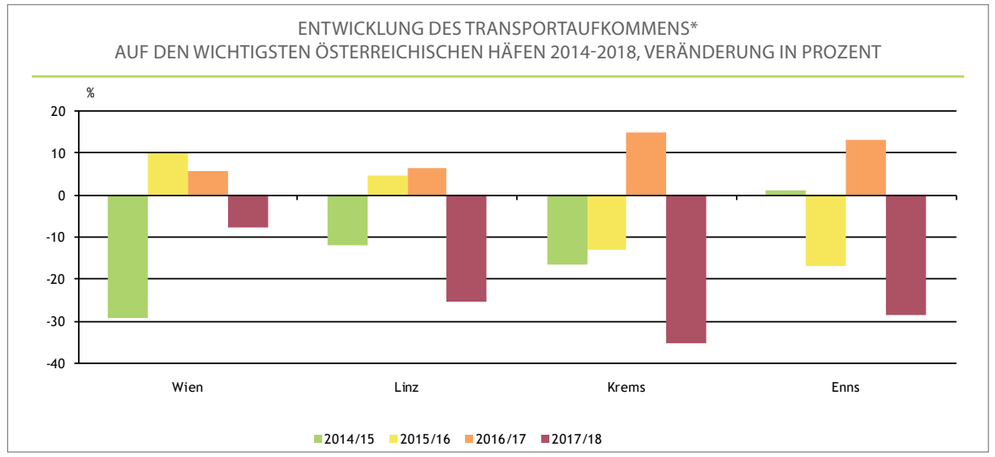
GESAMTUMSCHLAG AUF ÖSTERREICHISCHEN HÄFEN 2018, TRANSPORTAUFKOMMEN* IN 1.000 TONNEN



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

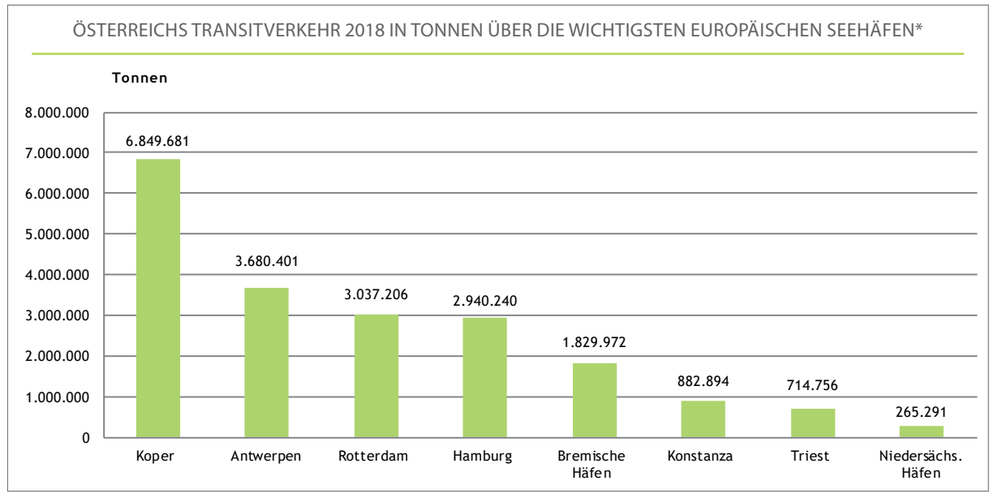
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2014 bis 2018 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Den geringsten Rückgang im Transportaufkommen von 2017 auf 2018 verzeichnet der Hafen Wien mit einem Minus von 7,7%.



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

5.6. Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

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

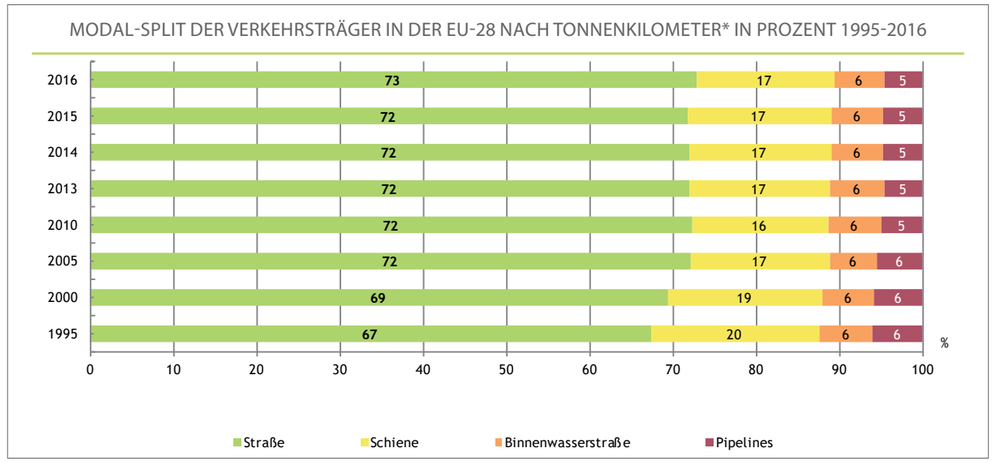


* ohne Rijeka: keine Daten verfügbar
Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den acht wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 20,2 Mio. Tonnen im Jahr 2018. Der Hafen Koper ist mit 6,8 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Antwerpen mit 3,7 Mio. an Umschlagsvolumen.

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

Im Jahr 2016 werden 72,8% der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen bleibt annähernd gleich und der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum leicht zurück.

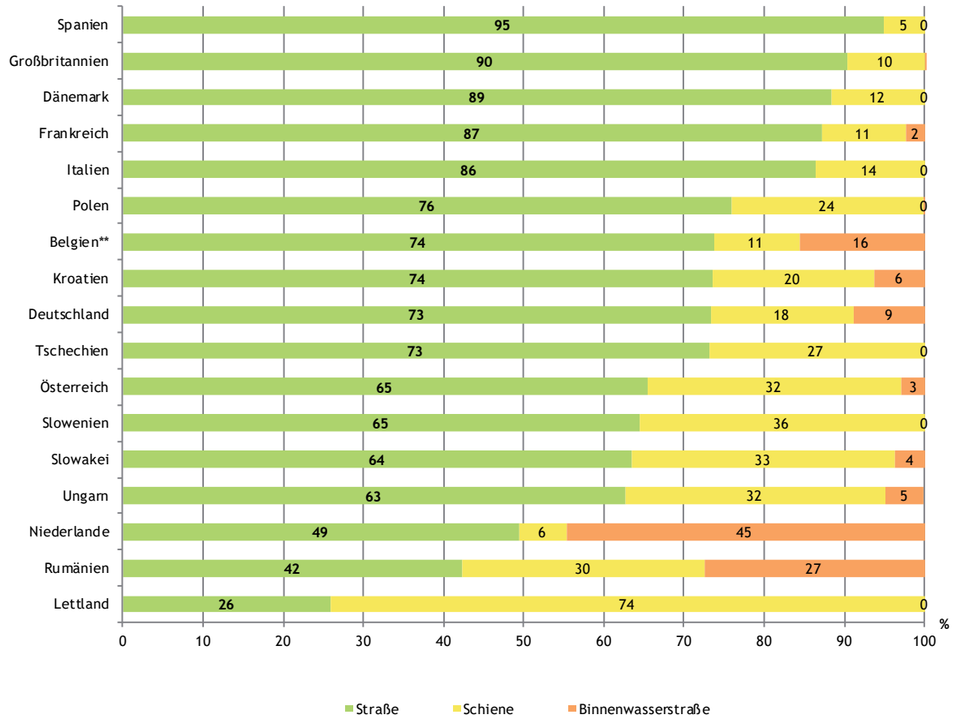


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Großbritannien, Italien und Frankreich die Straße im Jahr 2017 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 65%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 74%, 33% bzw. 36% der Transportleistung), in Österreich, Rumänien, Ungarn und der Tschechischen Republik ein wichtiger Verkehrsträger (mit jeweils über einem Viertel der Transportleistung).

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 45% bzw. 27% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.

MODAL-SPLIT DER VERKEHRSTRÄGER IN AUSGEWÄHLTEN EU-STAATEN
(GEREIHT NACH DEM ANTEIL DER STRASSE) NACH TONNENKILOMETER* IN PROZENT 2017



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

Quelle: EUROSTAT

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

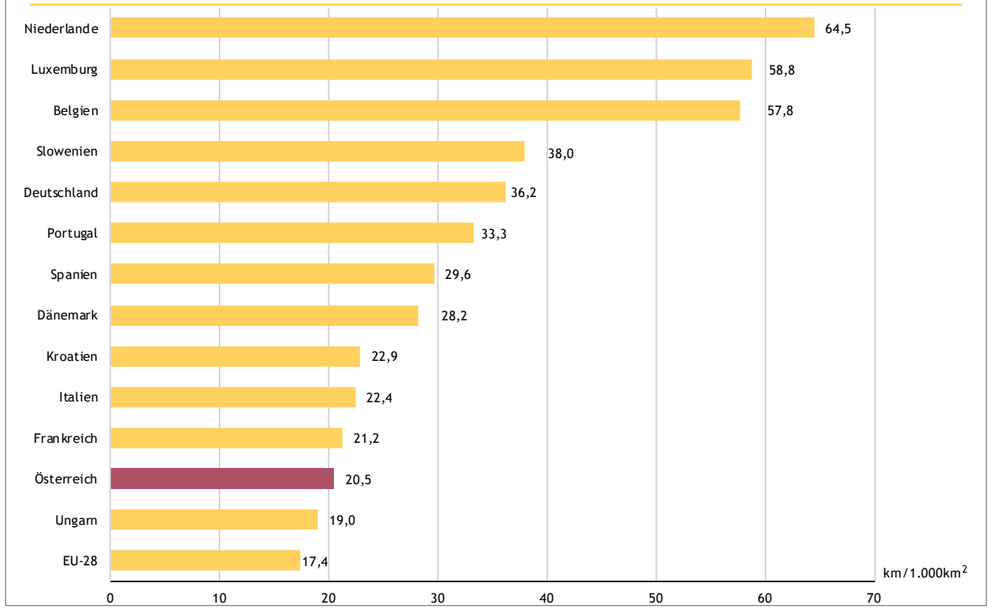
56 VERKEHRSWEGE
57 MAUT
59 FAHRZEUGBESTAND
63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN
65 VERKEHRSUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2019 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.233 km. Die Autobahnnetzdichte ist im Jahr 2016 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (64,5 km pro 1.000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 58,8 km bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2016 über eine Autobahnnetzdichte von 20,5 km pro 1.000 km2 und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,4 km pro 1.000 km².

AUTOBAHNNETZDICHTE IN KM/1.000 KM², TOP STAATEN UND EU-DURCHSCHNITT 2016



* EU-28 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ

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

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.526 km im Jahr 2018.

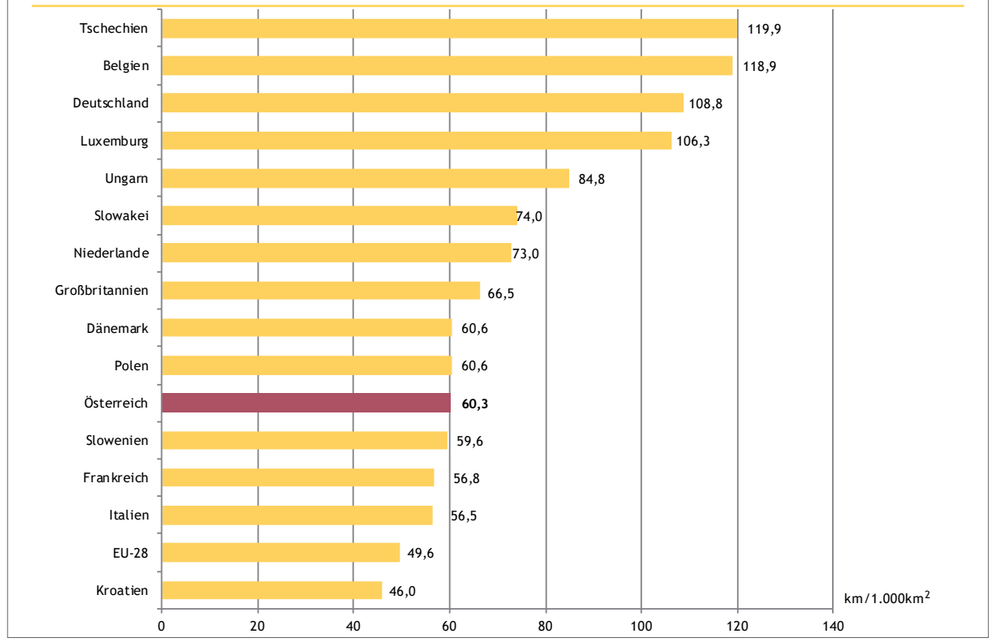
GESAMTLÄNGE DES ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHRSNETZES 2018

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2018
Gesamtlänge	5.526
eingleisig	3.336
zweigleisig	2.190
Normalspur (1.435mm)	5.225
Schmalspur	301
elektrifiziert	3.951
nicht elektrifiziert	1.575

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2016 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,9 km pro 1.000 km²) und Belgien (118,9 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 49,6 km pro 1.000 km². Österreich weist 2016 eine Eisenbahndichte von 60,3 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.

EISENBAHNNETZDICHTE IN KM/1.000 KM², TOP STAATEN UND EU-DURCHSCHNITT 2016



* EU-28 ohne Malta, Zypern
Berechnungen: WKO

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

6.2. MAUT

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

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

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

Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2018 in Österreich auf rd. € 2.155,5 Mio. Davon entfallen € 1.464,8 Mio. (entspricht 68,0%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 690,7 Mio. (davon € 501,6 Mio. Vignetten und 189,1 Mio. Pkw-Sondermauten).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2018 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 214,8 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 55,5% aus. Circa 7,8 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (35,1%). Zwischen 2008 und 2018 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 16,4%, die Lkw-Frequenz um 24,8%. Im Vergleich zum Jahr 2017 steigt die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 8,3% und die Lkw-Mauteinnahmen erhöhen sich um 6,0%.

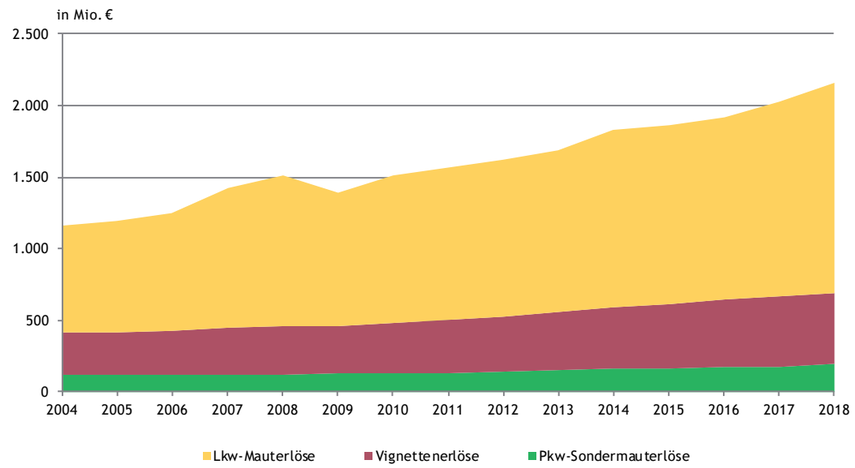
MAUTEINNAHMEN UND FREQUENZSTATISTIK 2018, ÖSTERREICHISCHE SONDERMAUTSTELLEN

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	24.848	22.796	6.497	1.183
A 9 Bosrucktunnel	17.865	11.414	5.126	1.413
A 10 Tauernautobahn	55.943	45.256	7.863	1.305
A 11 Karawankenautobahn	10.774	9.254	1.850	546
A 13 Brenner Autobahn	62.618	119.152	16.784	2.723
S 16 Arlberg Straßentunnel	18.125	6.962	2.780	476
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1.260	112
Gesamt	190.173	214.833	42.160	7.757

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2018, ausgenommen das Jahr 2009, einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Pkw-Sondermauterlöse gehen 2017 das erste Mal seit 2004 leicht zurück. Im Jahresvergleich 2017/2018 kommt es zu einer Erhöhung von 12,3%. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2017 und 2018 um 6,9%.

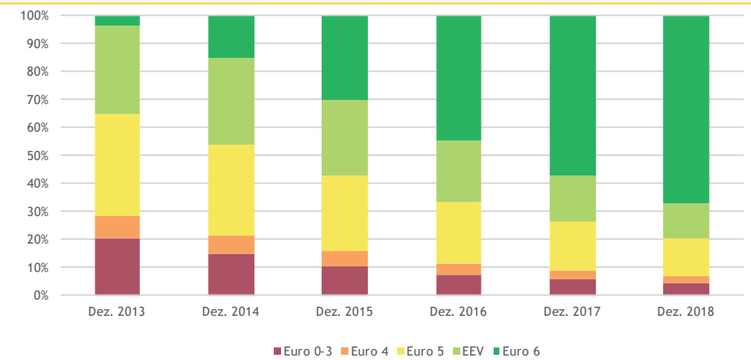
ENTWICKLUNG DER MAUTERLÖSE NACH DEN KATEGORIEN LKW, VIGNETTEN UND PKW-SONDERMAUTEN IN MIO. €, 2004-2018



Quelle: ASFINAG

Die folgende Grafik bietet einen Überblick über die Anteile der Gesamtfahrleistung von Lkw und weiteren Fahrzeugen über 3,5t nach Euro-Emissionsklassen. Dabei sind Euro 0 Fahrzeuge die ältesten und Euro 6 Fahrzeuge die modernsten. Aus der Grafik ist deutlich ersichtlich, dass der Anteil der Euro 6 Fahrzeuge stark zunimmt und bereits zwei Drittel der Fahrleistung Ende 2018 ausmachen: die Verkehrswirtschaft investiert also kräftig und setzt auf neue, umweltfreundliche Fahrzeuge.

ANTEIL AN DER GESAMTFAHRLEISTUNG VON LKW AUF AUTOBAHNEN NACH EMISSIONSKLASSEN, 2013-2018



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2018 sind rund 6,9 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 809.034 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 53.582, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 18.904 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 10.037 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,2% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,3% oder 847.355 Fahrzeugen.

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN 2018

	2018	Anteil in %
Einspurige Kfz*	847.355	12,3
Pkw/Kombi	4.978.852	72,2
Lkw	476.327	6,9
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	422.745	6,1
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	53.582	0,8
Zugmaschinen	495.722	7,2
davon: Sattelzugfahrzeuge	18.904	0,3
Omnibusse	10.037	0,1
Sonstige Kfz**	87.303	1,3
Kraftfahrzeuge	6.895.596	100,0
Anhänger	809.034	

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

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN NACH ALTER (PER 31.12.2018)

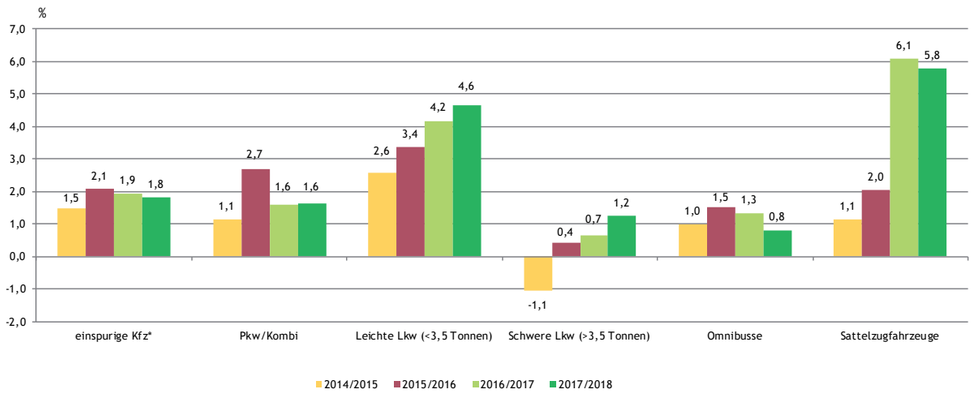
	älter als 20 Jahre	zw. 15 und 20 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
Pkw/Kombi	345.951	536.095	1.091.439	1.498.999	1.506.368
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	19.733	26.591	77.899	122.927	175.595
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.959	4.271	12.086	14.599	18.667
Sattelzugfahrzeuge	265	479	2.176	4.585	11.399
Omnibusse	318	440	1.772	2.538	4.969

Quelle: Statistik Austria

Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2018 bis zu 5 Jahre alt. Bei den Pkw ist der Anteil der Fahrzeuge, die zwischen 5 und 10 Jahre alt sind, genauso hoch, wie der Anteil der bis zu 5 Jahre alten Pkws. Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 60,3% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2014 bis 2018 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,1% an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2018 um 4,6% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) steigt um 1,2% an. Die Anzahl der Omnibusse steigt zwischen 2017 und 2018 um 0,8%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2014 Zunahmen von mindestens 1,1% (im Vergleich zum Vorjahr sind es 5,8%).

ENTWICKLUNG DES BESTANDES AN STRASSENFAHRZEUGEN 2014-2018, VERÄNDERUNG IN PROZENT

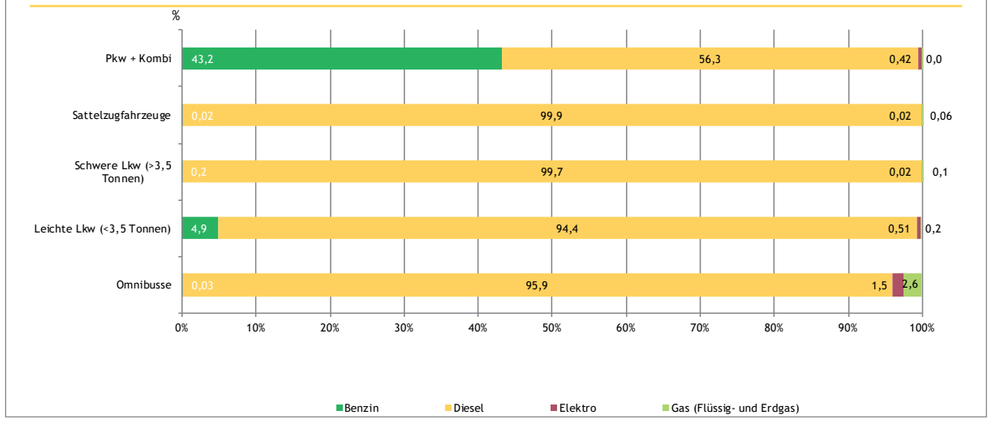


* Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2018 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 94,4% der leichten Lkw und 99,7% der schweren Lkw fahren mit Dieselkraftstoff. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2018 bei den Pkw zugunsten der Benzinfahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 95,9% um Dieselfahrzeuge, 1,5% sind Elektrofahrzeuge und 2,6% werden mit Gas betrieben.

AUFTEILUNG DER ZWEISPURIGEN KRAFTFAHRZEUGE NACH ANTRIEBSART IN PROZENT 2018



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2018 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 237.397 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 3,2% mehr als im vergangenen Jahr. 21,0% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,5% größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe 71,5%.

Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw sowie bei den schweren Lkw zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 6,1% und im Werkverkehr um 4,8%.

ANZAHL DER GEWERBLICH GENUTZTEN ZUGMASCHINEN NACH VERWENDUNGSZWECK 2018

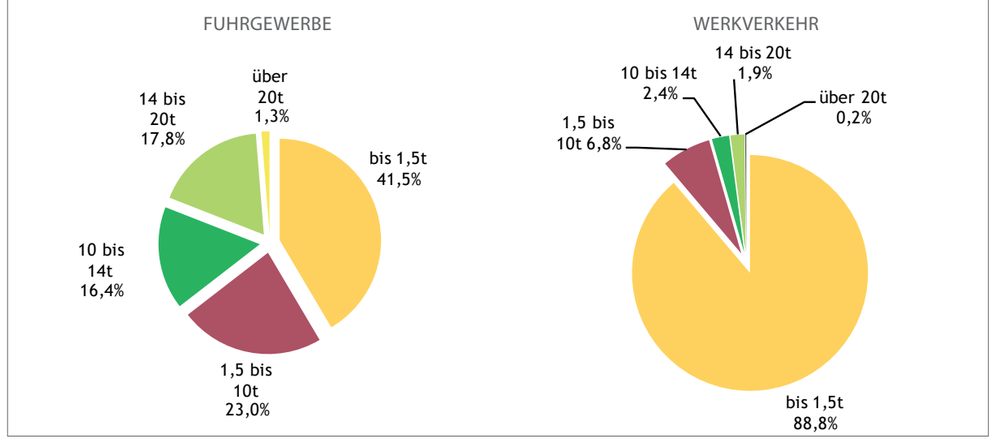
	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	35.563	1,0	182.930	3,3	218.493	3,0
davon leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	14.837	1,7	163.808	3,6	178.645	3,4
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	20.726	0,4	19.122	1,3	39.848	0,9
Sattelzugfahrzeug	14.195	6,1	4.709	4,8	18.904	5,8
Gesamt	49.758	2,4	187.639	3,4	237.397	3,2

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2018 auf insgesamt 476.327 Fahrzeuge, von denen 218.493 gewerblich genutzt werden[6]. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41,1%, auf den Handel 41,6% und auf das Fuhrgewerbe 16,3%. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 88,8% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 41,5% zu.

ANTEIL DER ZUGELASSENEN LKW IN PROZENT NACH NUTZLASTKLASSEN 2018



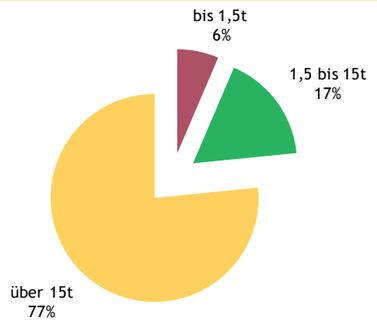
Quelle: Statistik Austria

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

Anhänger

Im Jahr 2018 werden 40.804 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 5,0% aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 76,6%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen reduziert sich um 0,6% und jener der schweren steigt um 3,1%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 4,7%. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Zunahme von 1,9% zu verzeichnen.

ANTEIL DER IM FUHRGEWERBE ZUGELASSENEN ANHÄNGER IN PROZENT NACH NUTZLASTKLASSEN 2018



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2018 gibt es 1.198 Lokomotiven und 709 Triebwägen im Schienenfahrzeugbestand. 69% der Lokomotiven und 73% der Triebwägen werden elektrisch angetrieben. 1.806 Personenwägen stehen 18.242 Güterwägen gegenüber.

BESTAND AN SCHIENENFAHRZEUGEN 2018

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	824	362	12	1.198
Triebwägen	516	193	-	709
Personenwägen				1.806
Güterwägen				18.242
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				3.856

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

6.3.3. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2018 mit 72,3% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 12,0% bzw. 9,6%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 6,4%.

In den vergangenen Jahren hat der Einsatz von Drohnen immer mehr an Bedeutung gewonnen. Das Betreiben von Drohnen bedarf der Einhaltung von Luftverkehrsregeln und gesetzlichen Vorschriften. Ab Juli 2020 gilt das neue europäische Drohnenregulativ (bis dahin gelten die derzeitigen österreichischen Drohnenregeln): Je nach Gewicht der Drohne unterscheidet man verschiedene Kategorien.

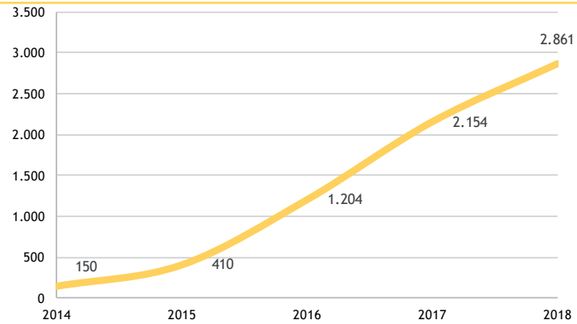
Ab 250g bis 25kg müssen Drohnen registriert werden, eine behördliche Bewilligung wird bei Geräten schwerer als 25kg benötigt. Bei einem Gewicht unter 250g gilt die Drohne als Spielzeug und bedarf keiner Registrierung oder Bewilligung. Im Jahr 2018 waren insgesamt 2.861 Drohnen in Österreich bewilligt.

BESTAND AN LUFTFAHRZEUGEN 2018

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	797
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	456
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	1
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	208
Ultraleichtflugzeuge	90
Motorsegler	166
Motorluftfahrzeuge des Bundes	16
Gesamt	1.734

Quelle: Statistik Austria

DROHNENBEWILLIGUNGEN IN ÖSTERREICH, 2014-2018



Quelle: Austro Control Geschäftsbericht

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

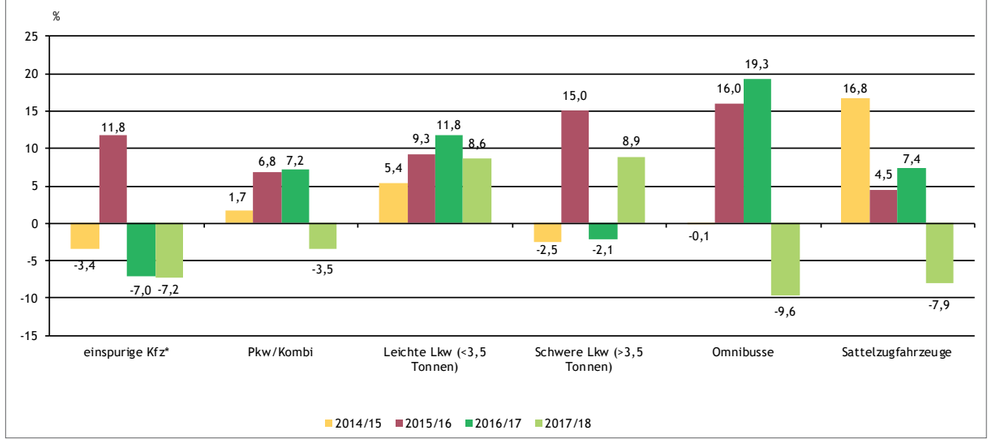
ANZAHL DER NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN 2017 UND 2018

	2017	2018
einspurige Kfz*	43.556	40.417
Pkw/Kombi	353.320	341.068
Lkw	44.127	47.947
davon: leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	40.174	43.641
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.953	4.306
Zugmaschinen	11.135	9.441
davon: Sattelzugfahrzeuge	4.233	3.898
Omnibusse	1.244	1.125
sonstige Kfz**	3.792	4.461
Gesamt	457.174	444.459
Anhänger	33.042	33.966

* inklusive Motor- und Motorfahrräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)
Quelle: Statistik Austria

Im Jahr 2018 werden 444.459 Kraftfahrzeuge (davon: 47.947 Lkw, 9.441 Zugmaschinen und 1.125 Omnibusse) und 33.966 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 2,8% weniger Kfz bzw. um 2,8% mehr Anhänger als im Jahr 2017. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von schweren Lkws (> 3,5 Tonnen) mit einem Plus von 8,9%. Im Zeitraum 2017/2018 kommt es bei sehr vielen Fahrzeugarten zu einer Abnahme der Neuzulassungen, der größte Rückgang findet bei den Omnibussen mit -9,6% statt. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind die leichten und die schweren Lkw, diese verzeichnen eine Erhöhung der Neuzulassungen. Die größte Zunahme findet bei den schweren Lkw mit 8,9% statt, die Neuzulassungen von leichten Lkw steigen um 8,6%.

ENTWICKLUNG DER NEUZULASSUNGEN VON STRASSENFAHRZEUGEN 2014-2018, VERÄNDERUNG IN PROZENT

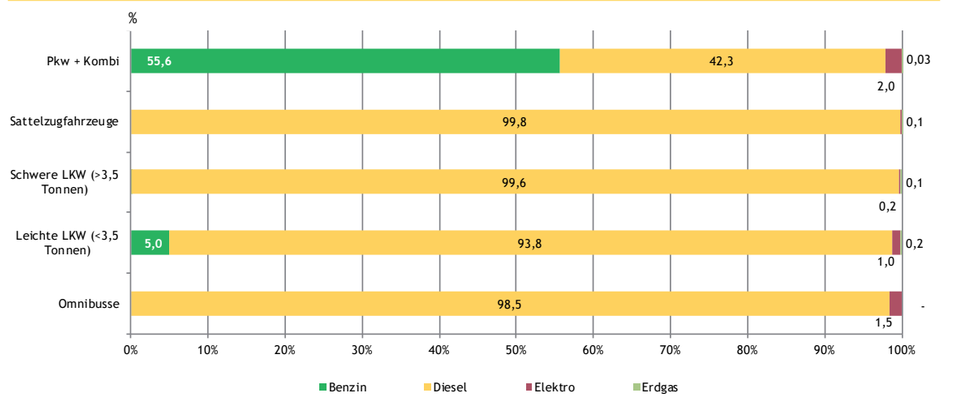


* inklusive Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

55,6% der 2018 zugelassenen Pkw haben Benzinantrieb und 42,3% Dieselantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw, obwohl der Anteil der mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf 2,0% angestiegen ist. Im Jahr 2018 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,8%), bei schweren Lkw sind es 99,6% und bei leichten Lkw 93,8%. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 98,5% und 1,5% sind elektrobetrieben.

AUFTEILUNG DER NEU ZUGELASSENEN, ZWEISPURIGEN KRAFTFAHRZEUGE NACH ANTRIEBSART IN PROZENT 2018



Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.

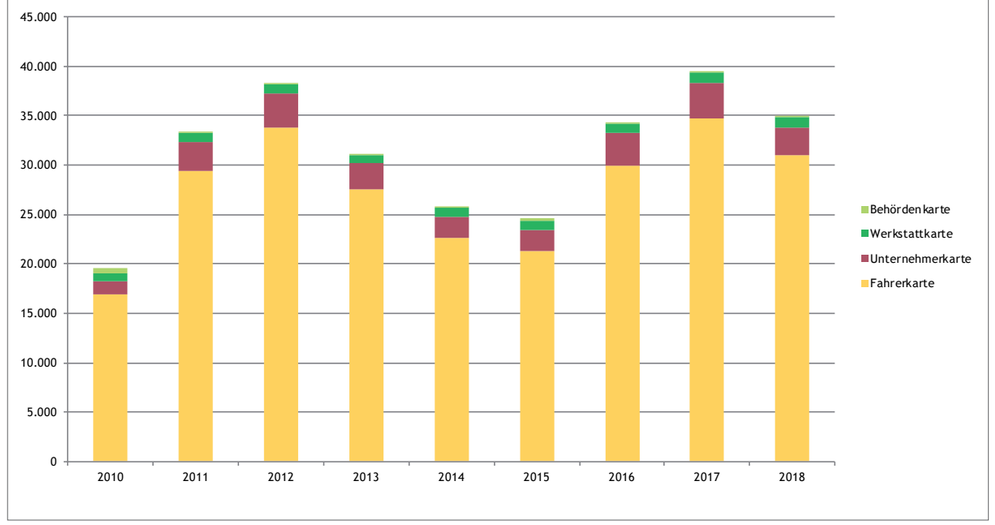
Quelle: Statistik Austria

6.5. KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

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

Im Jahr 2018 werden um 11,5% weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte Anstieg zeigt sich mit 795 Stück absolut bei Ersatzkarten (plus 23,0%). Bei allen anderen Karten kommt es zu einem Absatzrückgang, die größte prozentuelle Abnahme findet bei den Unternehmerkarten mit 20,9% statt (bzw. 766 Karten weniger).

ABSATZ VON KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN 2010-2018



Quelle: ASFINAG

6.6. VERKEHRSUNFALLBILANZ

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

Mit 1. Jänner 2012 kommt es im Bereich der Statistik der „Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden“ zu einer Änderung der Erhebungsmethode. Daher ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.

6.6.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

Im Jahr 2018 sind 38.683 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 23.890 Personen verunglücken. 181 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 4.004 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.118 Verunglückte, darunter 15 Tote.

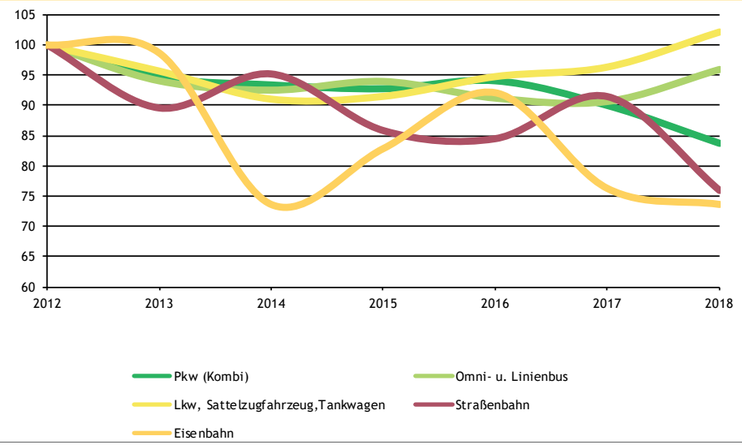
STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE NACH BETEILIGUNGSART 2018

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	38.683	23.890	181
Omni- u. Linienbus	861	863	2
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	4.004	1.118	15
Straßenbahn	285	174	0
Eisenbahn	56	15	0

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

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

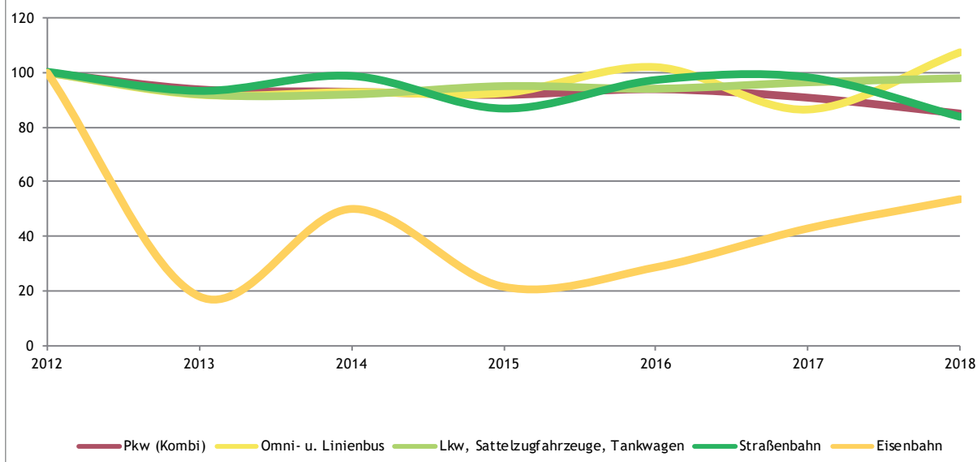
ENTWICKLUNG DER AN STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN BETEILIGTEN FAHRZEUGE 2012-2018 (INDEX: 2012=100)



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2018 liegen die Verunglücktenzahlen bis auf Omni- und Linienbus, unter den Ausgangswerten des Jahres 2012.

ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER AN STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN VERUNGLÜCKTEN PERSONEN*, 2012-2018, (INDEX: 2012=100)



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

6.6.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

Im Jahr 2018 kommt es insgesamt zu 1.514 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 2.047 Personen und 56 davon werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 386 Unfällen mit 572 Verunglückten, davon 7 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 25,5%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 27,9%.

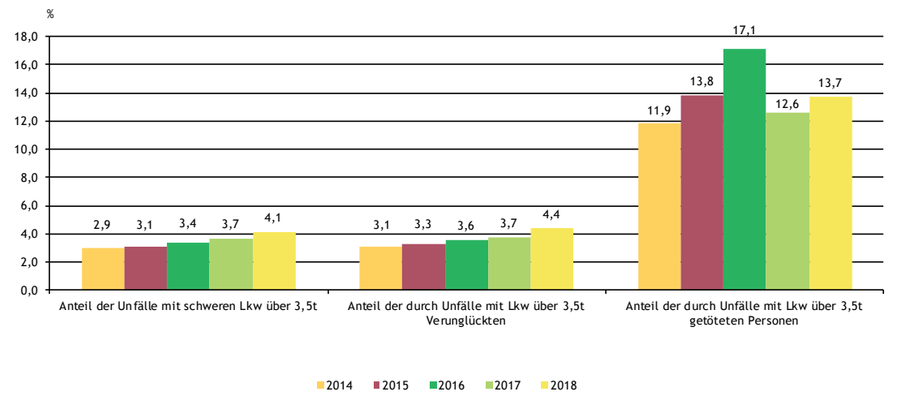
ANZAHL DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN MIT LKW ÜBER 3,5T* UND DER DABEI VERUNGLÜCKTEN UND TOTEN** 2018

	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1.514	386	25,5
Verunglückte	2.047	572	27,9
davon Tote	56	7	12,5

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen
Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2018 bei 4,1% und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 4,4%. Der Anteil dabei getöteter Personen erhöht sich auf 13,7%.

VERKEHRSUNFÄLLE, AN DENEN LKW ÜBER 3,5T* BETEILIGT WAREN, 2014 BIS 2018, ANTEILE AM JEWEILIGEN GESAMTWERT IN PROZENT

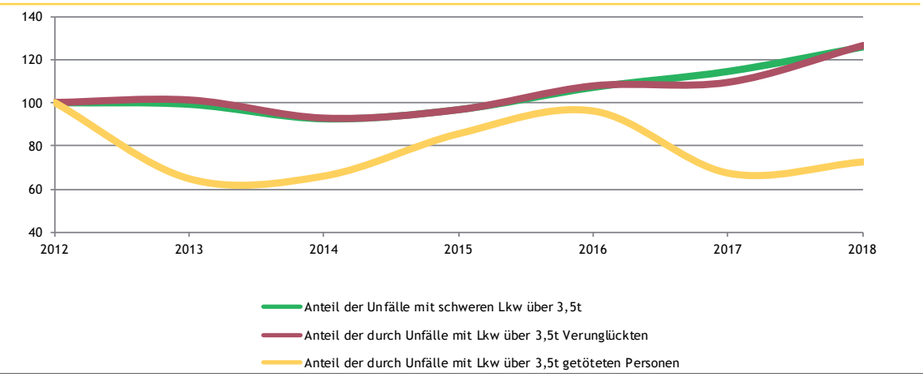


* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Seit dem Jahr 2012 ist bei dem Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind sowie dem Anteil der dadurch Verunglückten insgesamt eine Zunahme zu erkennen, während der Anteil der dadurch getöteten Personen abnimmt. 2018 steigt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw, jener der Verunglückten und der Anteil der getöteten Personen wieder leicht an.

ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER VERKEHRSUNFÄLLE, AN DENEN LKW ÜBER 3,5T* BETEILIGT WAREN, 2012-2018, (INDEX: 2012=100)



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2018 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich, Salzburg und Steiermark am höchsten und in Vorarlberg und dem Burgenland am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Salzburg auf dem Wert von 25,9% und in Kärnten auf 26,7%. Der Anteil an allen Todesopfern ist in Niederösterreich mit 6,8% am geringsten.

VERKEHRSUNFÄLLE MIT BETEILIGUNG VON SCHWEREN LKW (ÜBER 3,5T*) NACH BUNDESLÄNDERN 2018, ANTEILE IN PROZENT

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	3,0	0,6	7,7	- 4,3
Kärnten	3,6	0,4	26,7	13,3
Niederösterreich	4,5	0,2	6,8	- 0,7
Oberösterreich	5,1	0,0	11,5	- 3,2
Salzburg	4,6	1,0	25,9	3,2
Steiermark	4,7	0,3	18,8	3,1
Tirol	3,2	0,6	13,9	3,5
Vorarlberg	2,5	1,0	11,8	11,8
Wien	3,2	0,5	11,1	6,1
Österreich	4,1	0,4	13,7	1,1

VÄ = Veränderung

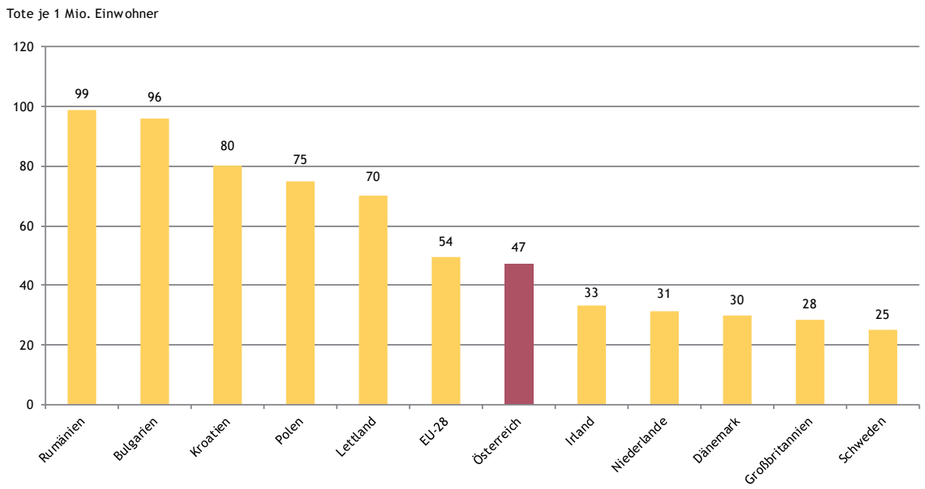
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2017 in den Ländern Rumänien, Bulgarien, Kroatien, Polen und Lettland die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Großbritannien, Dänemark, Niederlande und Irland. Österreich liegt unter dem EU28-Durchschnitt und damit im Mittelfeld.

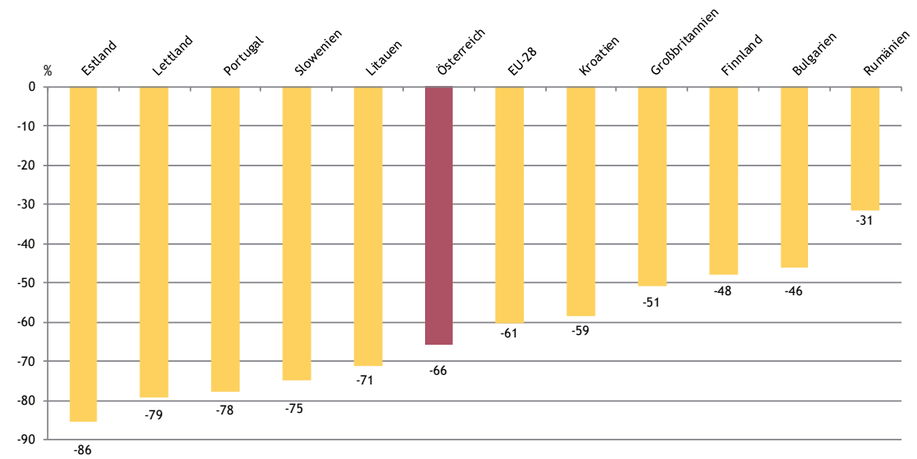
ANZAHL DER TOTEN IM STRASSENVERKEHR JE 1 MIO. EINWOHNER/INNEN 2017, 5 STAATEN MIT DEM HÖCHSTEN BZW. NIEDRIGSTEN WERT IM EU28-VERGLEICH UND ÖSTERREICH



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2017 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Lettland, Portugal, Slowenien und Litauen. Österreich liegt mit einem Rückgang von 66% über dem EU28-Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU28-Durchschnitt liegen außerdem Kroatien, Großbritannien, Finnland und Bulgarien.

VERÄNDERUNG DER ANZAHL DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE MIT VERLETZTEN 1995/2017,
5 STAATEN MIT DEM HÖCHSTEN BZW. NIEDRIGSTEN WERT IM EU28-VERGLEICH UND ÖSTERREICH



Berechnungen: WKO Statistik
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

72 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION
73 BILANZ
73 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
74 ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN
76 KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN
77 KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT
79 PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

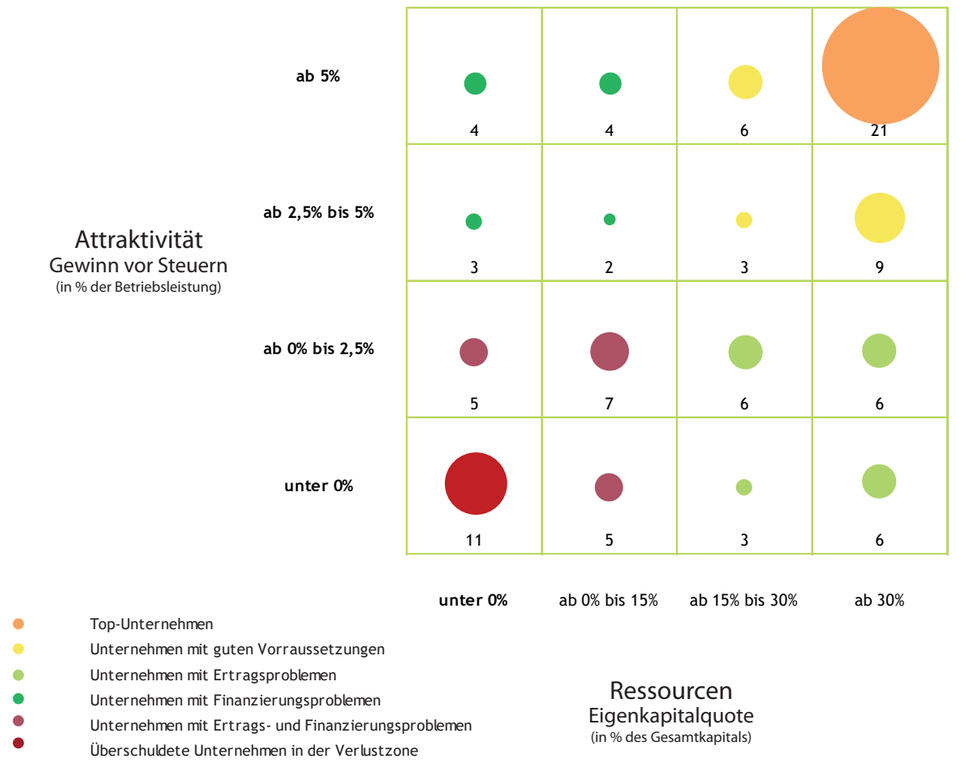
Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Kennzahlen“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung Austria und wurde für die Kapitel 7.4 bis 7.7 größtenteils unverändert übernommen.

7.1. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 21% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 11% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Knapp ein Viertel der Unternehmen (21%) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 13% der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5% der Betriebsleistung).

Insgesamt ist die Entwicklung im Vergleich mit dem Betrachtungszeitraum davor (2015/16) positiv: es ist der Anteil der Unternehmen mit hohen Gewinnen und hoher Eigenkapitalquote gestiegen und der Anteil der überschuldeten Unternehmen mit negativer Eigenkapitalquote und Verlusten gesunken. Der Anteil der Unternehmen mit hoher Eigenkapitalquote und wenig Umsatz ist etwas zurück gegangen.

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION NACH ATTRAKTIVITÄT UND RESSOURCEN IN %, BILANZBRANCHENBILD 2016/17*



* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 4.806 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft

7.2. BILANZ

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

BILANZSTRUKTUR, BILANZBRANCHENBILD 2016/17

Anlagevermögen	67,3	Eigenkapital	38,3
		Sozialkapital	2,6
Umlaufvermögen	31,8	Fremdkapital	58,6
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,8	Passive Rechnungsabgrenzung	0,4
Gesamtvermögen	100,0	Gesamtkapital	100,0

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

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2016/17 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus.

Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 33,8% ebenfalls. Mit Bankverbindlichkeiten von 29,9% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen etwas mehr als die ergebnisstarken Betriebe durch Bankkredite.

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

- Die Anlagenintensität steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Der Anteil des Umlaufvermögens sinkt mit steigender Betriebsgröße.
- Der Anteil der liquiden Mittel bei den Kleinstbetrieben ist vergleichsweise hoch.
- Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Die Kleinstbetriebe erreichen den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% im Durchschnitt nicht.
- Der Anteil des Sozialkapitals steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Die finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Mit einem Anteil von 42,3% des Gesamtkapitals nehmen die Kleinstbetriebe das meiste kurzfristige Fremdkapital in Anspruch.

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2016/17 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 16% der Betriebsleistung, während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -6% hinnehmen mussten. Nach Größenklassen betrachtet zeigt sich, dass durchwegs ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von über 2% (und somit die Gewinnzone) erreicht wurde. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Ergebnis in sämtlichen Größenklassen um mind. 0,5%-Punkte verbessert.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2016/17

Materialaufwand	44,61	Umsatzerlöse	100,32
Personalkosten	23,73	Bestandsveränderungen	0,08
Sonstige Aufwendungen	30,57	Sonstige Erlöse	3,95
Finanzierungskosten	1,08	Finanzerträge	0,65
Gewinn	4,61	Erlösschmälerungen	-0,40
Summe Aufwendungen	104,60	Summe Erträge	104,60

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2016/17 durchschnittlich einen Wert von 1,1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

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

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,3) und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den höchsten (2,6) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen und deren Kapitalbindungsdauer zurückzuführen.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2016/17 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 4,6%. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 4,6% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 16,4% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -5,9% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragsschwachen Unternehmen.

Betrachtet nach Größenklassen konnten alle Gruppen die Gewinnzone erreichen, wobei die Umsatzrentabilität mit zunehmender Betriebsgröße stieg. Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2016/17 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Seilbahnen und Autobusunternehmen erwirtschafteten mit durchschnittlich 11,0% bzw. 7,2% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass nur die kleinsten Unternehmen im Durchschnitt in der Verlustzone sind. Eine positive durchschnittliche Umsatzrentabilität konnten erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab € 300.000,- aufweisen.

Drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2016/17 die Gewinnzone, ein Viertel muss Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten: Es zeigt sich, dass 10% der Unternehmen geringe Verluste (bis - 2,5%) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5% wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen ab.

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

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

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2016/17 eine Gesamtkapitalrentabilität von 6,1%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 11%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,7%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Autobusunternehmen in 2016/17 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 10% auf. Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, Seilbahnen und Schienenbahnen erzielten jeweils einen weit unterdurchschnittlichen ROI.

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

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

Der durchschnittliche Cash Flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2016/17 11,7%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 28,0% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 3,4%.

Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittel- und Großbetriebe aus.

Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 33,5% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den niedrigsten Cash Flow (4,5%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungsniveau.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe war bei jenen zwischen € 7 bis € 50 Millionen überdurchschnittlich hoch, die anderen Betriebsgrößen wiesen ein durchschnittliches Niveau auf. Die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse stellt hier mit einem unterdurchschnittlichen Wert eine Ausnahme dar.

7.5. KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

Die Sachanlagenintensität lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu[7].

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

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

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

Die Seilbahnen hatten wie im Vorjahr die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 79%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 23% auf.

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

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investierten 2016/17 durchschnittlich 9,8 % der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

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

Die Kennzahl der Investitionen (in % der Betriebsleistung) dient zur Beurteilung des Investitionsvolumens. Nachdem Investitionen das Potenzial für zukünftige Leistungserstellung schaffen, gibt die Kennzahl – besonders im Zeitvergleich - Aufschluss über Wachstumsbestrebungen.

Im Bilanzjahr 2016/17 wies wie im Vorjahr die Branche Seilbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sowie Spediteure auf.

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

Im Jahr 2016/17 tätigten insgesamt 88% der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 50% der Unternehmen betrugen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 14% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10% der Betriebsleistung und bei 13% der Betriebe lag die Investitionsquote bei über 20% der Betriebsleistung.

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

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). Da Investitionen schubweise bzw. unregelmäßig anfallen, müssen Schwankungen im Zeitablauf oder Werte unter 100 % vorsichtig interpretiert werden. Eine niedrige Kennzahl muss kein ungünstiges Ergebnis bedeuten, oder umgekehrt, da eine geringere Investitionsdeckung auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein kann – d.h. dass trotz gleichbleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind. Sollten Investitionen leasingfinanziert werden, wird dies in dieser Kennzahl nicht berücksichtigt (weder bei den Investitionen noch bei den Abschreibungen).

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2016/17 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 151,9 % auf.

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

7.6. KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen[8].

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

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2016/17 im Durchschnitt bei 38,3% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 47% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Auch die ergebnisschwachen Betriebe lagen mit 33,8% über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert. Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 24%, besteht Aufholbedarf.

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

Über drei Viertel der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2016/17 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Rd. 40% der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 23% der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

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

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2016/17 28,1% und verhielt sich somit auf dem Vorjahresniveau. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (25,5%), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 35,0% aus, bei Großbetrieben waren 17,0% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen sehr gering war, während Fahrschulen 40,0% ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

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

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

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

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

Die Kleinst- und Kleinunternehmen verfügten im Bilanzjahr 2016/17 durchschnittlich über eine Anlagendeckung von über 100%. Sowohl im Gesamtdurchschnitt als auch bei den Mittel- und Großbetrieben lag die Anlagendeckung teils weit unter 100%. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2016/17 im Großteil der Branchen des Verkehrs Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden. Bei den Schifffahrtunternehmen, Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen, Fahrschulen sowie den Seilbahnen war dies im Durchschnitt nicht der Fall. Diese Branchen sind – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Mehr als die Hälfte der österreichischen Verkehrsunternehmen verfügte im Bilanzjahr 2016/17 über eine Anlagendeckung von über 100% aufwiesen, 32% der Unternehmen hatten eine Anlagendeckung von über 150%.

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

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

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

Unter den Voraussetzungen gleichbleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash Flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4,0 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 19,2 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in knapp 2,6 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Autobusunternehmen und Schienenbahnen sowie die Schifffahrtunternehmen im Bilanzjahr 2016/17 mit 0,8 Jahren die mit Abstand niedrigste Schuldentilgungsdauer aufwiesen – unter der Prämisse der gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung.

10% der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2016/17 eine negative Schuldentilgungsdauer aus – das bedeutet, dass diese Unternehmen einen negativen Cash Flow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden konnte. Eine Schuldentilgungsdauer von bis zu 10 Jahren hatten 74% der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleichbleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

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

7.7. PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

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

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

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft wurden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,20 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2016/17 eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,40.

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

Im Branchenvergleich erzielten die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 8,40 die höchste Bruttoproduktivität, während Fahrschulen nur € 2,00 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2016/17 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,30 erzielt wurde.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von € 2,70 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von € 1,80.

Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität ebenso wie die Bruttoproduktivität ab. Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen und Luftfahrtunternehmen einen überdurchschnittlich hohen Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Autobusunternehmen und die Fahrschulen mit einer Nettoproduktivität von € 1,70 bzw. € 1,80 aus. Zur Erhöhung der Nettoproduktivität müssen entweder bei stabilem Rohertrag die Personalkosten reduziert oder ohne Ausweitung der personellen Kapazität der Rohertrag erhöht werden. Die Erhöhung des Rohertrages gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung oder Reduzierung der Materialkosten.

IMPRESSUM

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

Corporate Design
Bundessparte Transport und Verkehr in der
Wirtschaftskammer Österreich

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

Autor
Stabsabteilung Statistik der WKO

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

Grafik, Design, Fotocredits
www.designAS.at

Erscheinungsjahr
2019

AT/028/048

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