



Die österreichische Verkehrswirtschaft

Daten und Fakten - Ausgabe 2013



Unser Land fährt gut.



VORWORT, INHALTSVERZEICHNIS & ZUSAMMENFASSUNG

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

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

Corporate Design

Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich

Hinweis

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

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKO

Grafik, Design

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2013

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



VORWORT

Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft, ohne Verkehr gibt es keine arbeitsteilige Wirtschaft.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 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 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.800 Lehrlinge. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr

Nach den wirtschaftlichen Einbrüchen in den Jahren nach der Wirtschaftskrise ist die Branche nun wieder vorsichtig optimistisch. Auch die Anzahl von beförderten Personen und Waren steigt wieder. Um eine nachhaltig positive Entwicklung zu gewährleisten, ist der Gesamtverkehrsplan ein guter Ansatz. Die Bundessparte Transport und Verkehr wird an diesem Verkehrskonzept aktiv mitwirken und sich vor allem auch für deren Umsetzung einsetzen. Dazu muss das Augenmerk der künftigen Strategien auf einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz liegen und die Bedeutung des Verkehrs für Wohlstand und Wachstum betont werden.

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

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



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

ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2012 35.403 Mitglieder in Österreich, das sind 5,2 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei 79 % davon (28.120) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2012 kommt es insgesamt zu 1.579 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch. 2012 gibt es in der Sparte Transport und Verkehr 23.193 Unternehmen.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2012 195.197 Beschäftigungsverhältnisse (ohne geringfügig Beschäftigte) gezählt. Insgesamt stehen im Jahr 2012 2.801 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2012 10.771 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Jahresvergleich ist die Anzahl der Arbeitslosen gestiegen.

Die Sparte Transport und Verkehr verzeichnet 2010 Erlöse und Erträge in der Höhe von €40,6 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von €12,8 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von €6,3 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2012: 10.247), der Neugründungen (2012: 927), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2012: 66.583 unselbständig Beschäftigte), der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (2010: €3,6 Mrd.) sowie des Produktionswertes (2010: 7,0 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2012: 1.351 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2012: 854 Lehrlinge).

Der Bestand an Straßenfahrzeugen liegt Ende 2012 bei rund 6,3 Mio. Kraftfahrzeugen und 694.729 Anhängern. Der Anteil der Zugmaschinen liegt bei 7,5 % gemessen am Gesamtbestand und bei 6,4 % bzw. bei 400.203 handelt es sich um Lastkraftwagen.

Eine Auswertung der Lkw zeigt, dass 2012 mehr als die Hälfte gewerblich genutzt werden, 20,3 % davon im Fuhrgewerbe und 71,7 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die Lkw im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2012 werden 435.929 Kraftfahrzeuge (davon: 34.813 Lkw, 11.793 Zugmaschinen, 722 Omnibusse) und 28.094 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2011 werden 457.485 Kraftfahrzeuge (davon: 36.123 Lkw, 11.746 Zugmaschinen, 602 Omnibusse) und 29.451 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2012 bei den Kraftfahrzeugen um 4,7 % unter der des Jahres 2011 und um 4,6 % unter jenen der Anhänger.



Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2010/11 1,3 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einer Erhöhung der Ertragskraft der Betriebe.

Die durchschnittliche Eigenkapitalquote übersteigt mit 32,4 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 30 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

STRUKTUR

- 2012: 35.403 Mitglieder (aktiv und ruhend)
- 2012: 23.193 Unternehmen
- 2012: 1.579 Neugründungen (vorläufig)

ARBEITSMARKT

- 2012: 212.009 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
- 2012: 2.801 Lehrlinge
- 2012: 10.771 Arbeitslose in Verkehrsberufen

OUTPUT (2010, ohne Fahrschulen)

- €40,6 Mrd. Erlöse und Erträge
- €12,8 Mrd. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
- €6,3 Mrd. Bruttoinvestitionen

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN (2012)

- Kfz-Bestand: 6,3 Mio. Kfz davon: 400.203 Lkw (346.397 leichte Lkw und 53.806 schwere Lkw)*, 16.332 Sattelzugfahrzeuge, 9.546 Omnibusse sowie 694.729 Anhänger davon 28.912 Sattelanhänger
- Kfz-Neuzulassungen: 435.929 Kfz (davon: 34.813 Lkw (31.508 leichte Lkw und 3.305 schwere Lkw)*, 3.284 Sattelzugfahrzeuge, 722 Omnibusse) sowie 28.094 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2010/11)

- Umsatzrentabilität: 1,3 % (durchschnittlich)
- Eigenkapitalquote: 32,4 % (durchschnittlich)

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2012)

- Straße (österr. Unternehmen): 333.912
- Schiene (österr. Unternehmen): 95.403
- Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 207
- Donauschifffahrt: 10.714
- Rohrleitungen: 61.693

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2011/12)

- Straße (österr. Autobuslinien) 2011: 603,0
- Schiene (ÖBB): 224
- Luftfahrt: 26,6
- Schifffahrt: 1,1



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2013

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT



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

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

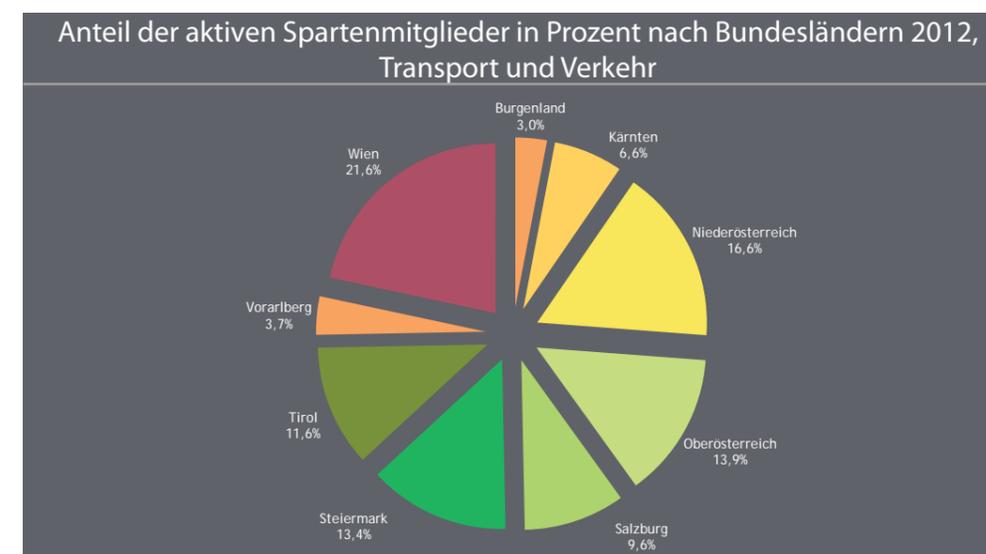
1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften

Ende 2012 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 35.403 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,2 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2002 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2012 den Wert 28.120, das sind 79 % aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 18,9 %. Im selben Vergleichszeitraum melden 24,3 % mehr Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2012 21,6 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,6 % in Niederösterreich, 13,9 % in Oberösterreich und 13,4 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Mit dem Berichtsjahr 2010 kommt die neue Fachorganisationsordnung zur Anwendung und damit folgende Änderungen: Neben der Reduktion der Anzahl der Fachgruppen auf 95 und der Verschiebung einzelner Berufsgruppen werden sowohl die meisten Fachgruppenbezeichnungen als auch die Nummerierung neu gestaltet. In der Sparte Verkehr werden fünf Fachverbände zu zwei zusammengelegt. Dabei handelt es sich um die Fachverbände Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie die Fahrschulen und der allgemeine Verkehr.

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2012 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.375 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.247 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2012 verzeichnen die Schienenbahnen, Seilbahnen, Fahrschulen und allgemeiner Verkehr sowie die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen Mitgliederzuwächse.

¹ „Mitglied“ einer Sparte sind alle Besitzer von Berechtigungen, die in die Wirkungsbereiche der in dieser Sparte zusammengefassten Fachgruppen fallen. Für die Zugehörigkeit zur Sparte sind Anzahl und Ausübung der sie begründenden Berechtigungen belanglos, es gibt nur eine einfache Mitgliedschaft. Gleichlautende Berechtigungen für mehrere Bundesländer führen jedoch zur Mitgliedschaft bei den betreffenden Sparten aller zuständigen Wirtschaftskammern.

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

³ Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei es für diese Mitgliedschaft irrelevant ist,



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schienebahnen	69	71	71	78	75	76	77	90	89	89	91
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen*	1.815	1.841	1.844	1.887	1.855	1.859	1.889	1.910	1.867	1.866	1.846
Seilbahnen	886	868	838	832	789	790	743	722	715	674	685
Spediture	1.262	1.278	1.280	1.350	1.372	1.429	1.461	1.495	1.501	1.537	1.530
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8.370	8.482	8.680	8.939	9.033	9.221	9.543	9.795	10.102	10.269	10.247
Güterbeförderungsgewerbe	10.189	10.517	10.697	10.835	10.935	11.268	11.492	11.249	11.316	11.403	11.375
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	725	719	742	742	755	770	780	799	806	826	832
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.094	3.184	3.315	3.424	3.569	3.708	3.830	3.950	4.049	4.278	4.343
Schiffahrtunternehmen	362	365	363	354	360	380	390	401	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)		
Luftfahrtunternehmen	274	276	282	299	298	303	319	332			
Autobusunternehmen	1.179	1.200	1.199	1.234	1.197	1.176	1.180	1.177			
Fahrschulen	336	337	344	347	341	348	349	355			
Allgemeiner Fachverband	389	382	398	395	414	422	431	444			

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

1.2. Neugründungen

Zwischen 2001 und 2012 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr im Vergleich zum Jahr 2001 zu einer Erhöhung der Neugründungen⁴ um 18,6 %. Insgesamt werden im Jahr 2012 1.579 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 3,8 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit den verbleibenden Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität der Sparte in den Jahren 2001 bis 2003 wie zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen.

2008 kommt es zu einem Bruch in der Zeitreihe aufgrund geänderter rechtlicher Lage: Die Tätigkeit der selbständigen Personenbetreuung wurde im Jahr 2007 ausdrücklich in der Gewerbeordnung geregelt, dies führte zu einem sprunghaften Anstieg der Mitglieder- und Gründungszahlen im Jahr 2008.

Die Zunahme der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr zwischen dem Jahr 2009 und 2012 beträgt 1,9 %.

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2001=100), 2001-2012



* vorläufiger Wert, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 927 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 277 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 276. Im Fachverband Schienebahnen zeigt sich im Vergleich zu den beiden Vorjahren eine stärkere Gründungsintensität.

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2012, Transport und Verkehr

	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	
Schienebahnen	1	4		1	1	5	1	0	3	
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen**	34	49	49	38	58	33	56	40	37	
Seilbahnen	20	11	8	5	1	6	16	5	7	
Spediture	43	82	58	82	59	66	57	75	52	
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	316	353	403	364	420	372	277	
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	923	1.035	963	844	938	928	927	
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	46	30	25	34	36	39	36	
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	121	197	220	274	209	229	273	272	276	
Schiffahrtunternehmen	11	10	14	11	10	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Luftfahrtunternehmen	11	9	16	18	23					
Autobusunternehmen	12	30	19	9	25					
Fahrschulen	10	9	8	10	5					
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher)	41	24	38	20	20					

* vorläufiger Wert

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

ob und in welchem Umfang die Ausübung der Berechtigungen erfolgt. Werden jedoch innerhalb derselben Fachgruppe Berechtigungen in mehreren Bundesländern ausgeübt, so bedingt dies in jeder zuständigen Wirtschaftskammer eine gesonderte Fachgruppenmitgliedschaft. Fällt eine Berechtigung in den Wirkungsbereich mehrerer Fachgruppen, so ergibt sich auf Grund dieser einen Berechtigung die Mitgliedschaft bei allen einschlägigen Fachgruppen; dies ist insbesondere in der Sparte Handel häufig der Fall.

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



1.3. Insolvenzen

Zwischen 1. Jänner 2012 und 31. Dezember 2012 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 199 Insolvenzen eröffnet und 209 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 1,5 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 2,8 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2012 bzw. 1.1.2013 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2013	per 1.1. 2012	per 1.1. 2013	per 1.1. 2012
Landverkehr insgesamt	199	202	209	215
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	1	1	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	42	42	34	39
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	48	52	36	42
Güterbeförderung im Straßenverkehr	154	150	173	173
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	41	43	21	21
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	33	28	8	11
Tankstellen	10	9	3	6
Fahrschulen	2	4	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

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

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2013



DER ARBEITSMARKT

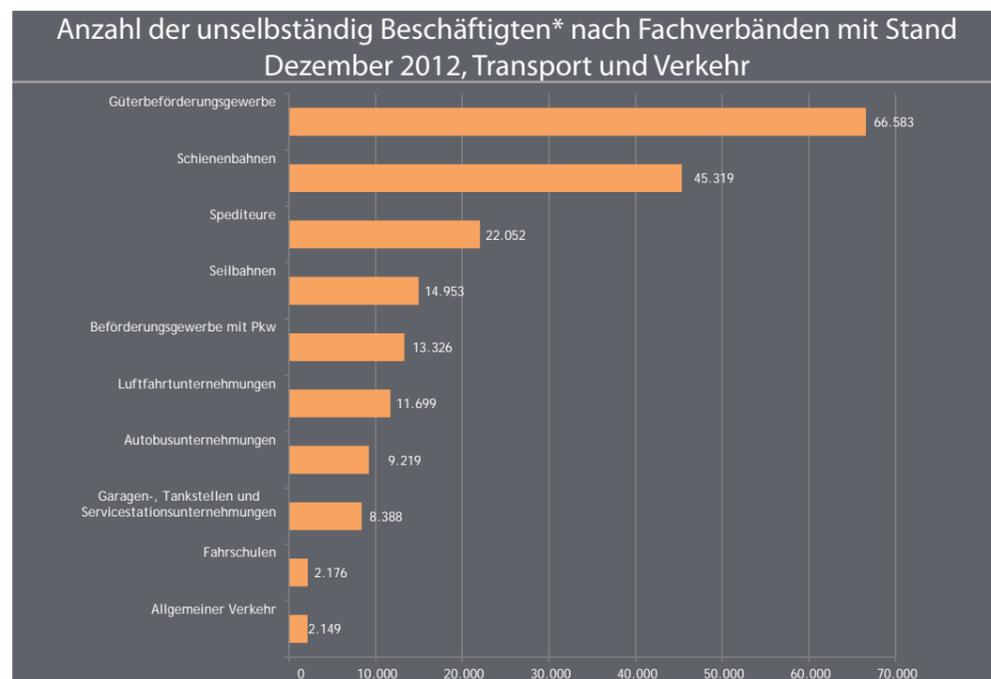


VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFÖRDERUN
EILEN • BUNDESSPÄTE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. Anzahl der Beschäftigten

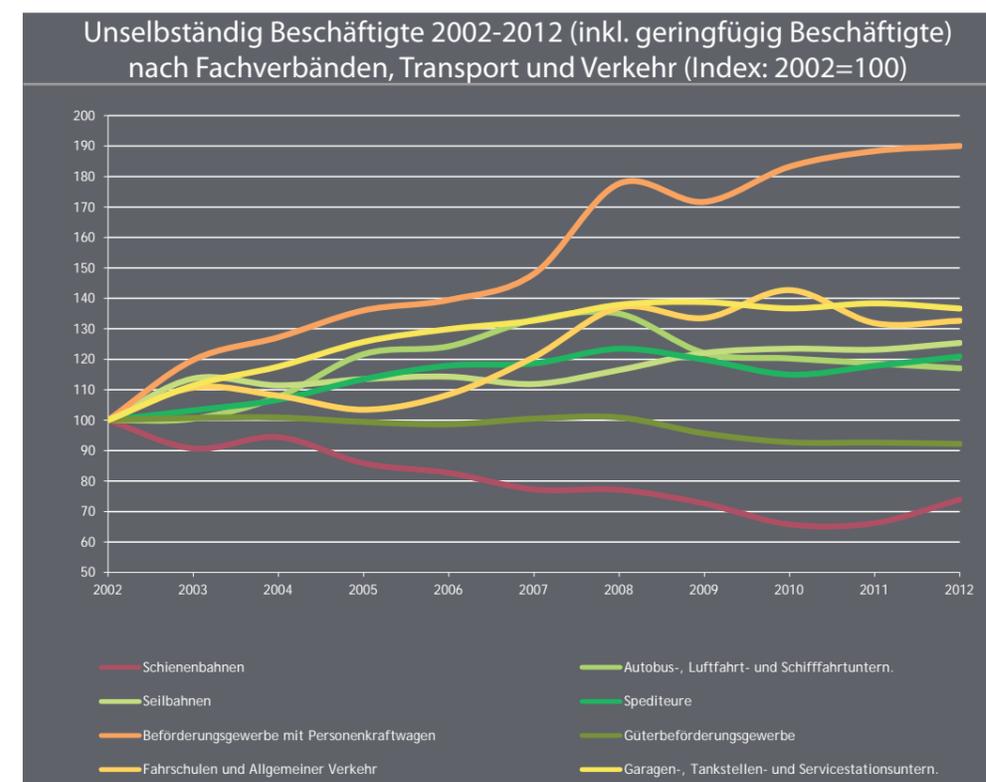
Mit Ende 2012 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 196.287 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 66.583 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 45.319 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbständigen weisen der allgemeine Verkehr und die Fahrschulen auf.



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

Im Zeitraum 2002 bis 2012 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich bis 2011 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

Im Jahresvergleich 2012/2011 verzeichnen die Spediteure, die Schienenbahnen, die Seilbahnen, die Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr sowie das Beförderungsgewerbe mit Pkw einen Beschäftigungsaufbau. Zu keiner Veränderung kommt es bei den Seilbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe. Ein Rückgang ist bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, dem Güterbeförderungsgewerbe sowie den Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen zu vermerken.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik



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

2.2. Anzahl der Lehrlinge

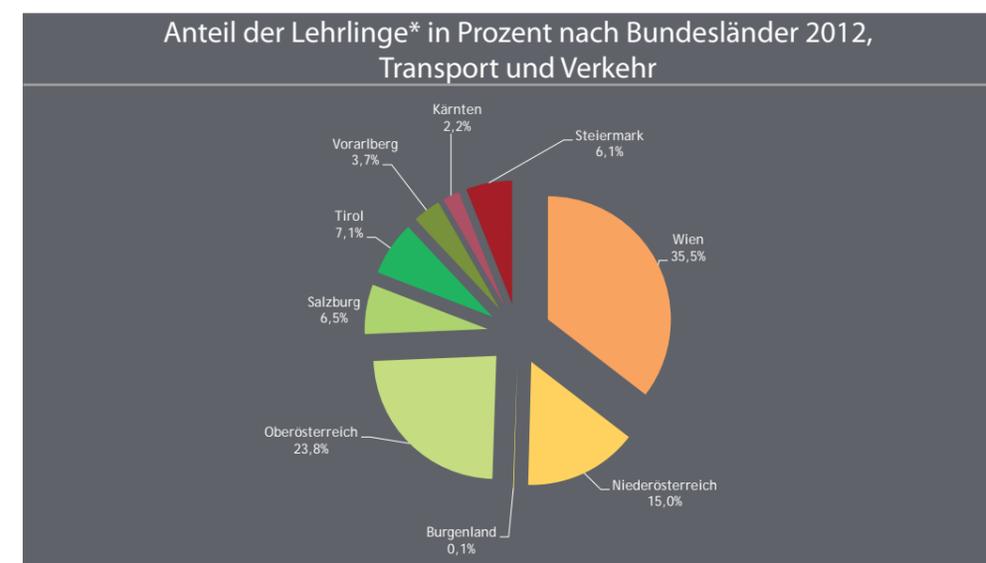
Während des Jahres 2012 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.801 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,2 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 72,8 % Burschen und 27,2 % Mädchen. Zwischen 2002 und 2005 kommt es zu einem stetigen Rückgang in den Lehrlingszahlen, 2006 zu einer leichten Zunahme, die sich kontinuierlich auch 2012 fortsetzt.



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



Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2012 mehr als ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und rund ein Viertel von oberösterreichischen Unternehmen.



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

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.351 Lehrlingen im Jahr 2012. Seit 2007 kommt es in dem Fachverband zu einer Zunahme bei den in Ausbildung stehenden Lehrlingen, ebenso wie bei den Seilbahnen. Zudem werden im Vergleich zum Vorjahr mehr Lehrlinge bei den Spediteuren ausgebildet. Bei den verbleibenden Fachverbänden befinden sich im Vergleich zum Jahr 2011 etwas weniger Jugendliche in einer Lehrlingsausbildung.



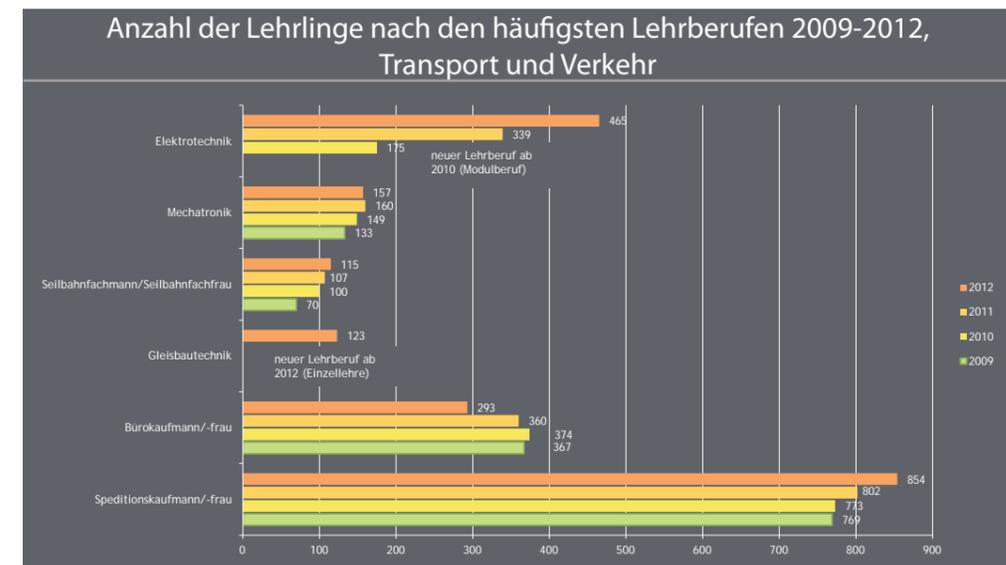
Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2002-2012, Transport und Verkehr

	2002 ¹	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schienebahnen	1.114	1.113	1.052	949	880	957	1.016	1.180	1.260	1.318	1.351
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen ¹	85	51	49	55	58	50	60	61	58	56	51
Seilbahnen	8	9	8	12	14	15	36	79	107	112	119
Spediteure	682	648	644	687	736	827	936	872	896	922	970
Beförderungsgewerbe mit Pkw	31	40	37	45	52	83	81	103	118	103	66
Güterbeförderungsgewerbe	175	151	138	154	193	205	214	178	166	169	161
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	13	11	19	15	22	20	19	19	20	24	23
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	9	14	24	6	23	30	32	33	26	30	28

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
1 ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtsunternehmen, Autobusunternehmen und Luftfahrtunternehmen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für die Fachgruppe 5070, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.

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

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/frau. Im Jahr 2012 zählt man 854 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden, 6,5 % mehr als im vergangenen Jahr 2011. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des Elektrotechnikers.



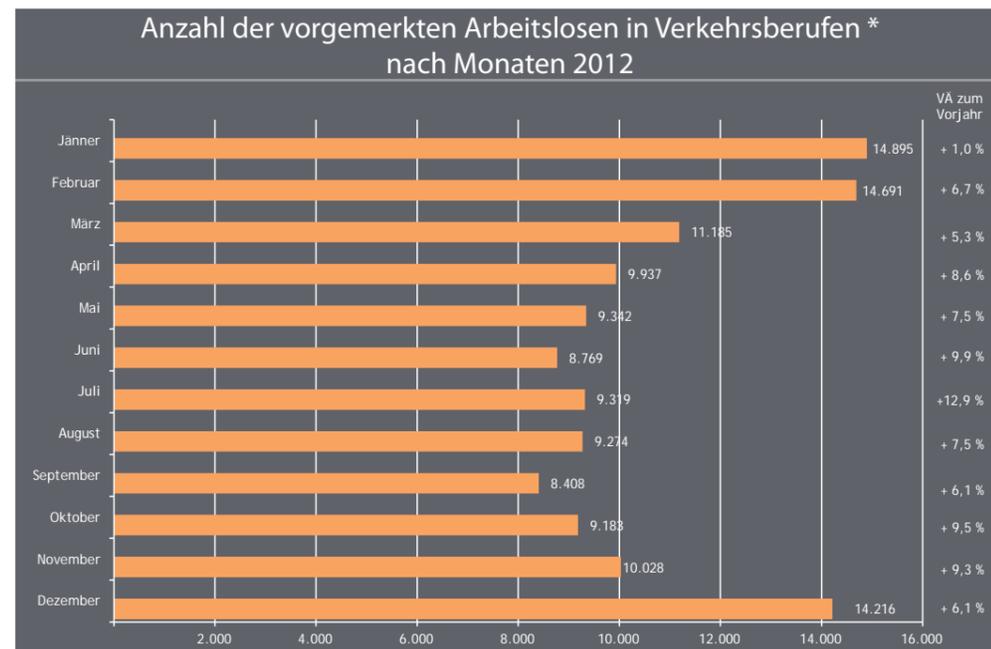
Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2012 465 Lehrlinge und damit um 37,2 % mehr als im Jahr 2011. Neu ab dem Berichtsjahr 2012 ist der Lehrberuf des Gleisbautechnikers mit 123 Lehrlingen.



2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2012 sind 10.771 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1 % aller Arbeitssuchenden und 7,1 % mehr Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2011. In Grafik 9 ist die saisonbedingte Arbeitslosigkeit im Zeitraum Jänner bis März und im Dezember am stärksten ausgeprägt.

Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in allen Monaten zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat Juli im Ausmaß von 12,9 % im Vergleich zum Vorjahresmonat statt. In den verbleibenden Monaten bewegt sich die Erhöhung zwischen + 1,0 % und 9,5 %, wobei im Jänner die kleinste Steigerung mit + 1,0 % zu verzeichnen ist.



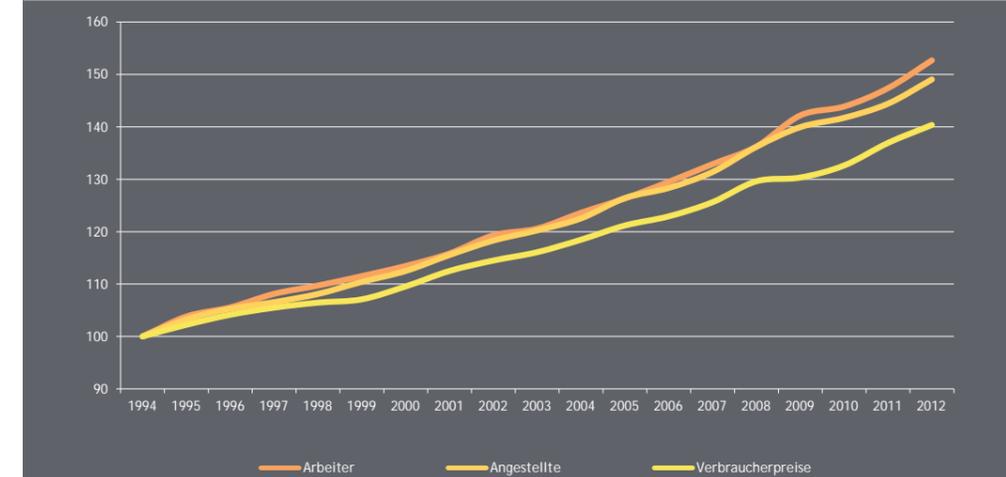
* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. Tariflöhne

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 18 Jahren um 52,7 % bzw. 49,1 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 40,4 %. Die Veränderung zwischen 2011 und 2012 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 3,6 %, bei den Angestellten um 3,2 %.

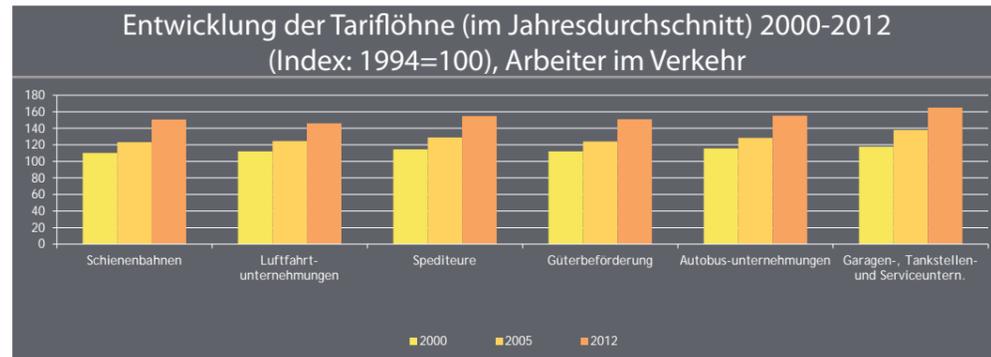
Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt) 1994-2012 (Index: 1994=100)



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmungen, Kraftfahrerschulen und Österreichischer Rundfunk GmbH

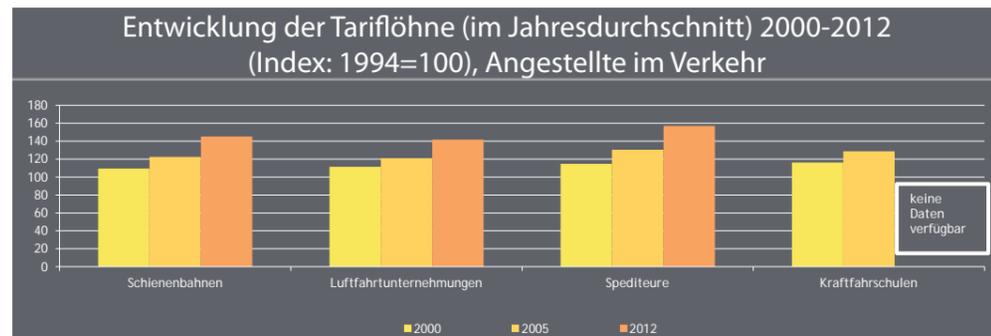
Quelle: Statistik Austria

Wie in der folgenden Grafik erkennbar kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2000 und 2012 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Aufgrund aktualisierter Informationen über die Kollektivverträge der AUA wurden die betroffenen Zeitreihen revidiert.
Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2000 bis 2012 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten.



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Aufgrund aktualisierter Informationen über die Kollektivverträge der AUA wurden die betroffenen Zeitreihen revidiert.
Quelle: Statistik Austria





DER OUTPUT





3. DER OUTPUT

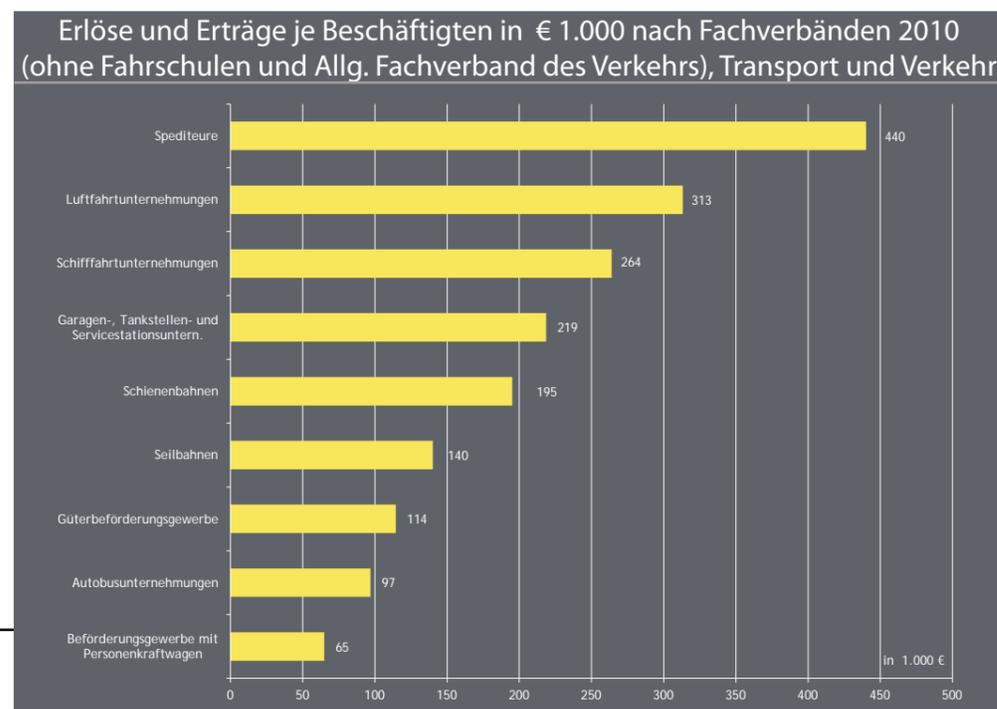
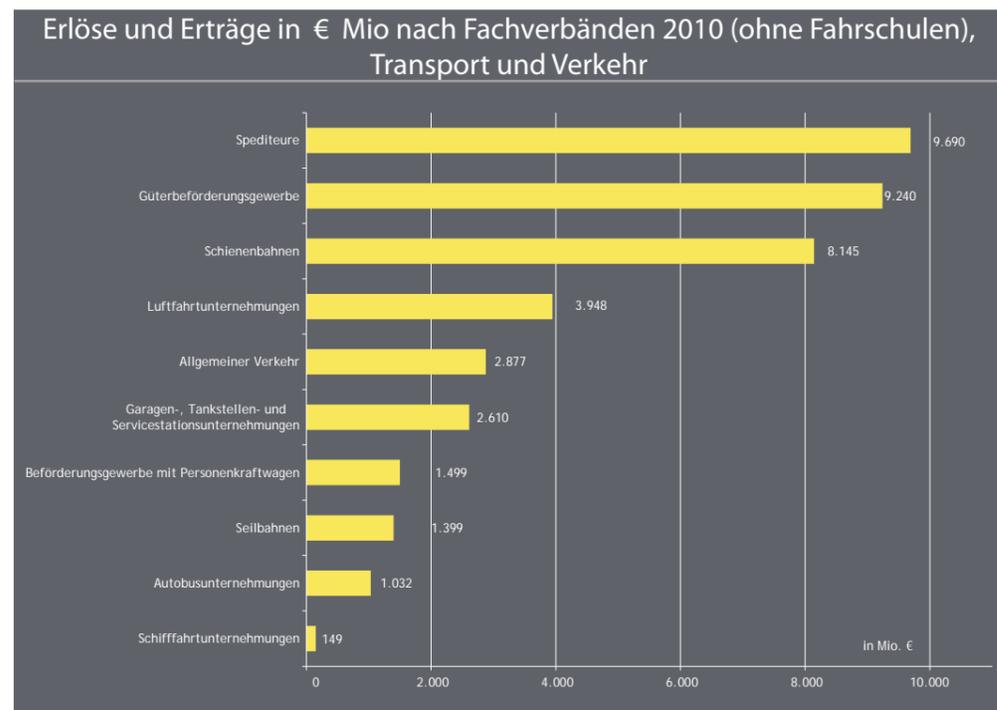
Anmerkung: Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2010. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

Mit der Erhebung sind mind. 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmen: Deckung lt. Unternehmensregister von Statistik Austria knapp 65% der unselbständig Beschäftigten bzw. Unternehmen). Da ein Jahresvergleich mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienebahnen, Schifffahrt, Luftfahrt und Sonstiges) kommt es zu größeren Unregelmäßigkeiten als in vergleichbaren Branchen.

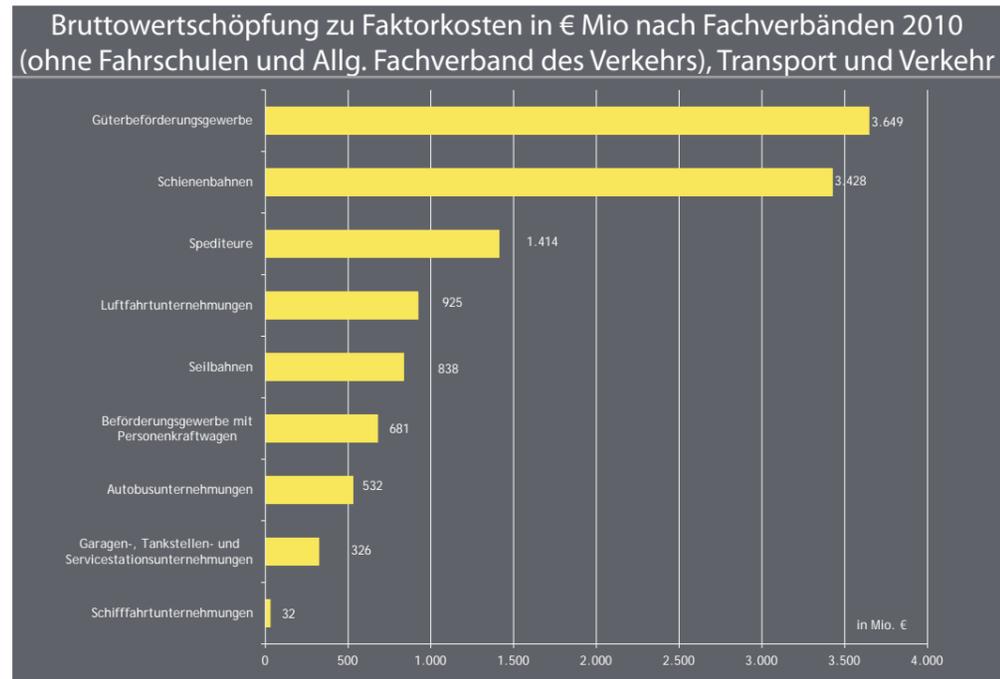
3.1. Umsatz

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2010 Erlöse und Erträge im Wert von rund €40,6 Mrd, das sind 5,2 % mehr als im vorhergehenden Jahr 2009. Die Spediteure erwirtschaften 2010 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit €9,7 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt €9,2 Mrd. und die Schienebahnen €8,1 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit €440.000,- Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2010 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit €313.000,-, gefolgt von den Schifffahrtunternehmen (€264.000,-). Das Güterbeförderungsgewerbe weist €114.000,- an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

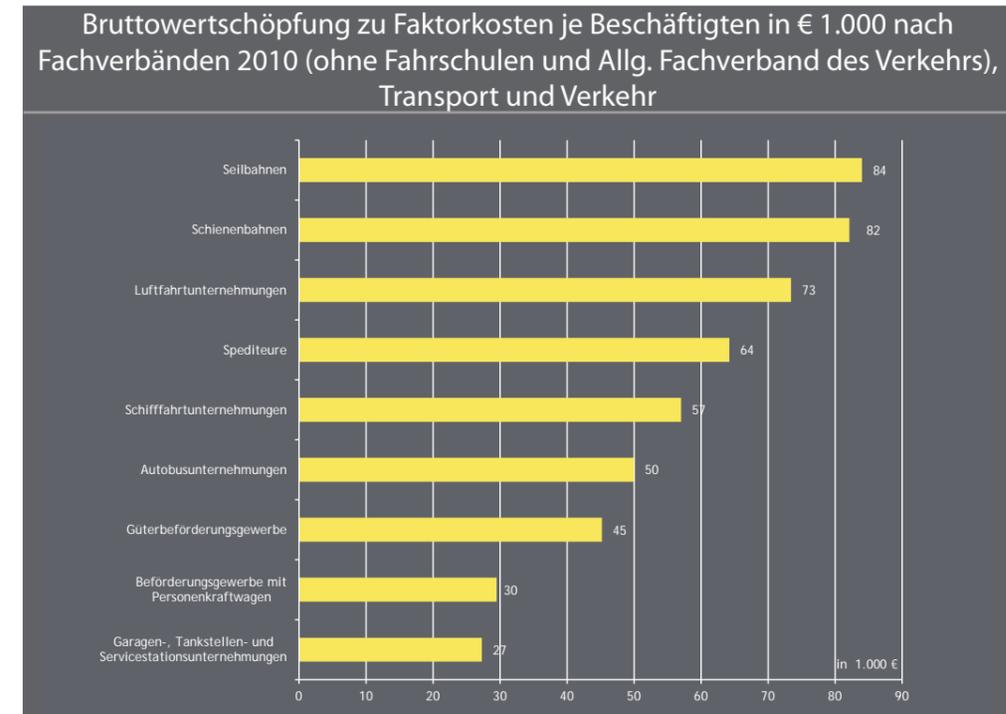


3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

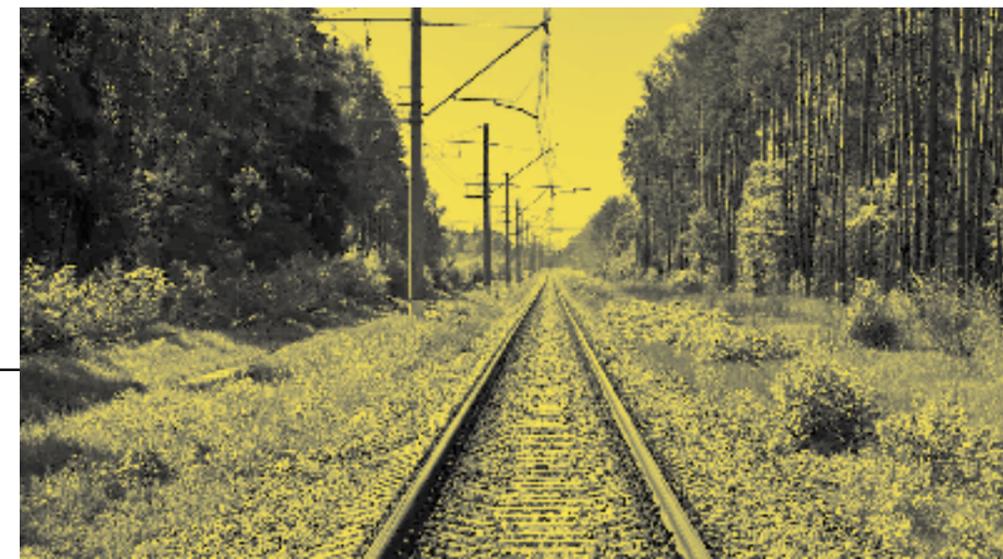
Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus den Vorleistungen und den Steuern und Abgaben zuzüglich der Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2010 eine Wertschöpfung von €12,8 Mrd.

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 stellt gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen (siehe Grafik 15) die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2010 entfällt rund ein Drittel der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung der Schienebahnen fällt deutlich höher aus, als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.



Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen und die Schienebahnen die höchsten Werte im Jahr 2010 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.

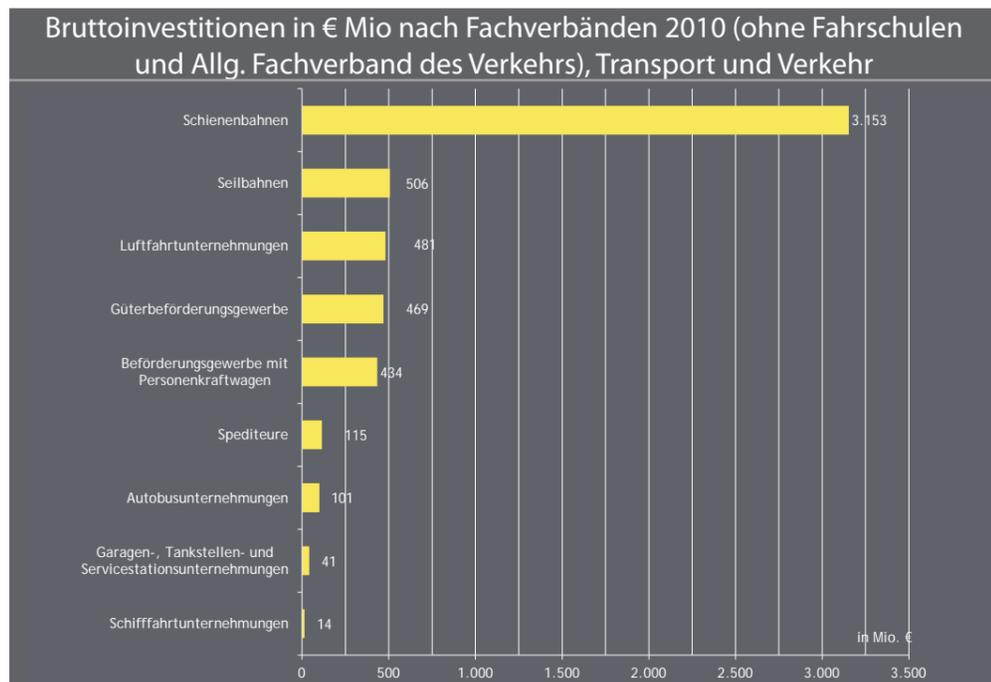




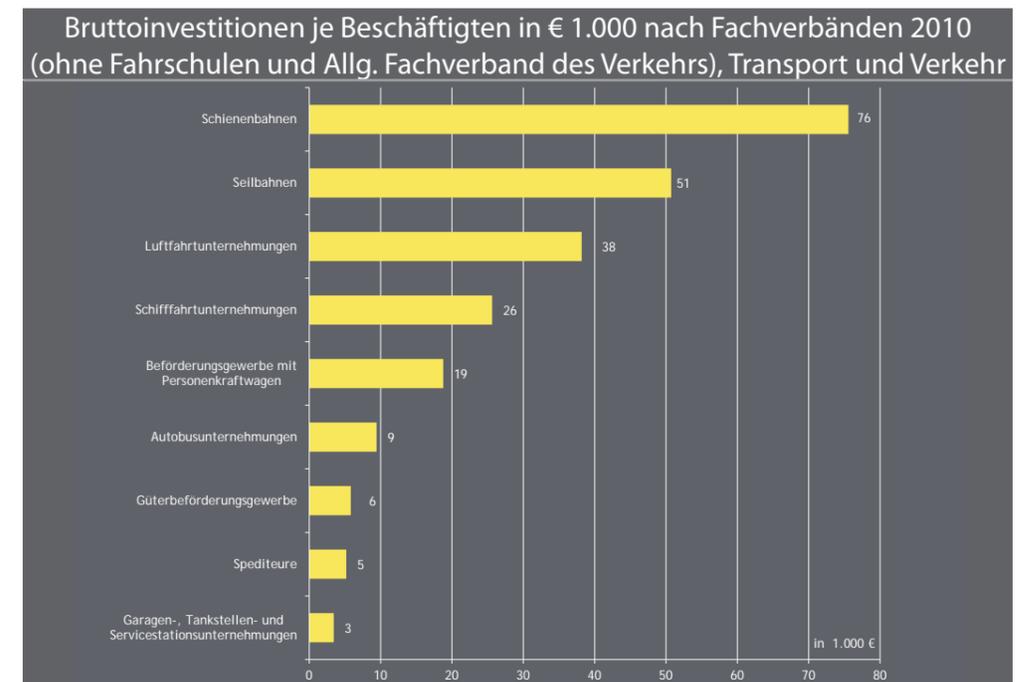
3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2010 Bruttoinvestitionen in der Höhe von €6,3 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit €3,2 Mrd. zuzuschreiben. Die Seilbahnen tätigen 2010 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von €506 Mio. und die Luftfahrtunternehmen €481 Mio.

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2010 die Schienenbahnen mit € 76.000,- und die Seilbahnen mit ca. €51.000,-.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2013

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

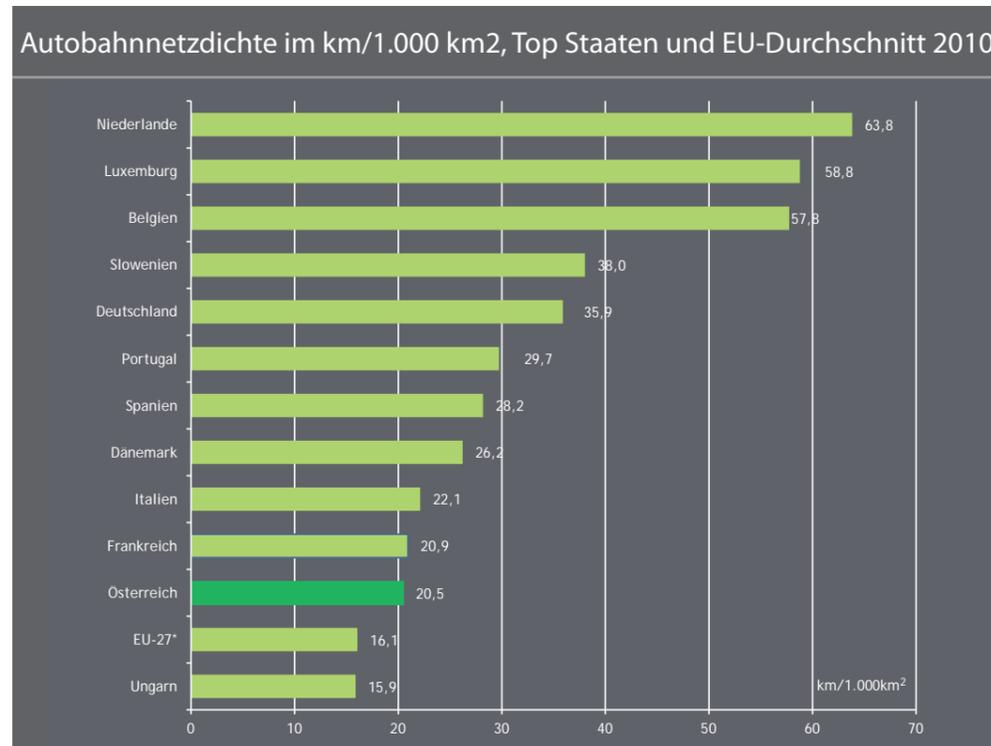




4. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

4.1. Verkehrswege

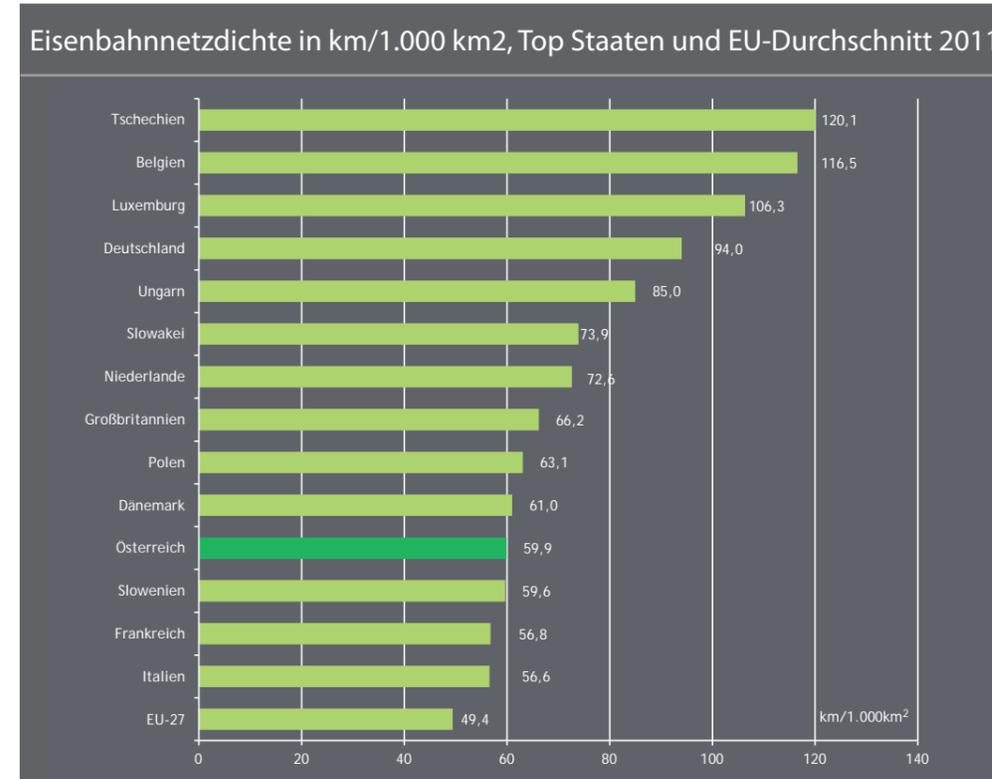
Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2010 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (63,8 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dicke 58,8 km pro 1.000 km² bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdicke von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 16,1 km pro 1.000 km². Die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich beträgt Anfang 2013 2.178 km. (Quelle: Asfinag).



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKO

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

Die höchste Eisenbahndichte 2011 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (120,1 km pro 1.000 km²) und Belgien (116,5 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 49,4 km pro 1.000 km². Österreich weist eine Eisenbahndichte von 59,9 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld. Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.568 km im Jahr 2011. (Quelle: Schienen Control)



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern

Berechnungen: WKO

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

4.2. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2012 sind rund 6,3 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 694.729 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,9 % der Kfz bzw. 53.806, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3 % bzw. 16.332 Fahrzeuge. Bei 0,2 % bzw. bei 9.546 handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,8 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,1 % oder 762.392 Fahrzeugen.



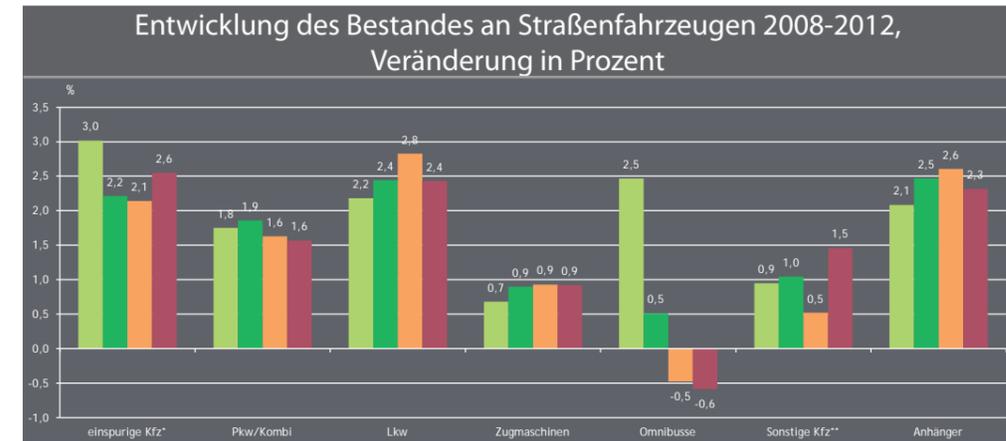
Bestand an Kraftfahrzeugen 2012		
	2012	Anteil in %
Einspurige Kfz*	762.392	12,1
Pkw/Kombi	4.584.202	72,8
Lkw	400.203	6,4
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	346.397	5,5
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	53.806	0,9
Zugmaschinen	469.336	7,5
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.332	0,3
Omnibusse	9.546	0,2
Sonstige Kfz**	74.077	1,2
Kraftfahrzeuge	6.299.756	100,0
Anhänger	694.729	

* Motor- und Motorfahräder

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

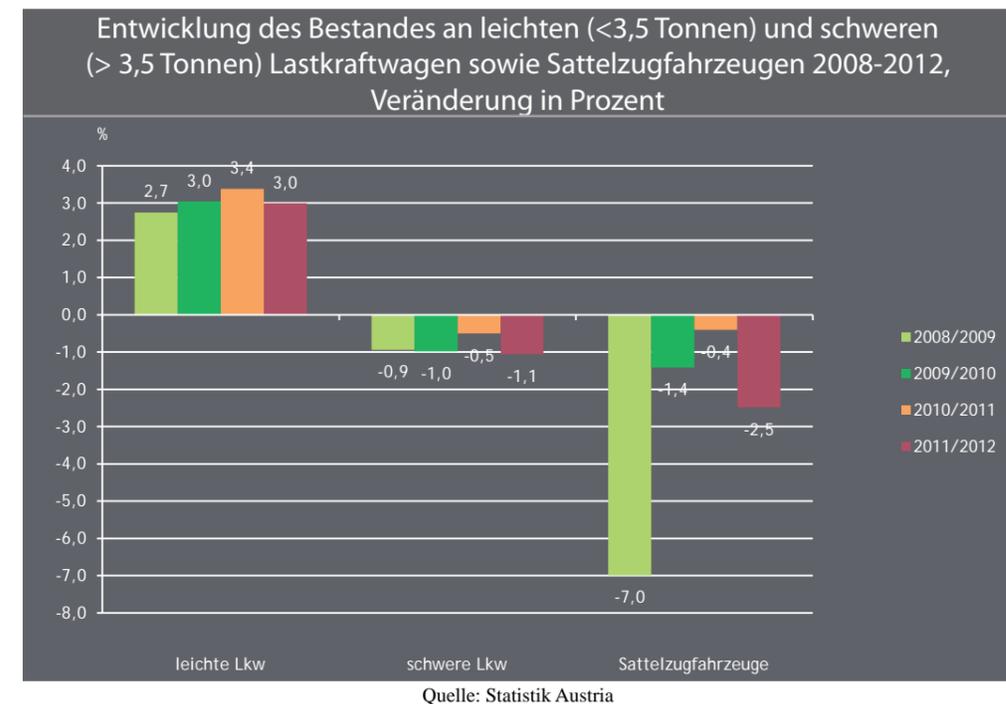
Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2008 bis 2012 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,6 % an. Die Anzahl der leichten Lkw hat sich in der Zeit 2008 bis 2012 durchschnittlich um mehr als 3 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht, jene der schweren Lkw hat sich jedoch jedes Jahr um bis zu 1 % reduziert.

Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2007 einen jährlichen Rückgang zwischen 0,4 % bis 7 %. Die Anzahl der Omnibusse ist zwischen 2011 und 2012 um 0,6 % leicht gesunken. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2006/07 jährlich um mehr als 2 % gestiegen.



* Motor- und Motorfahräder

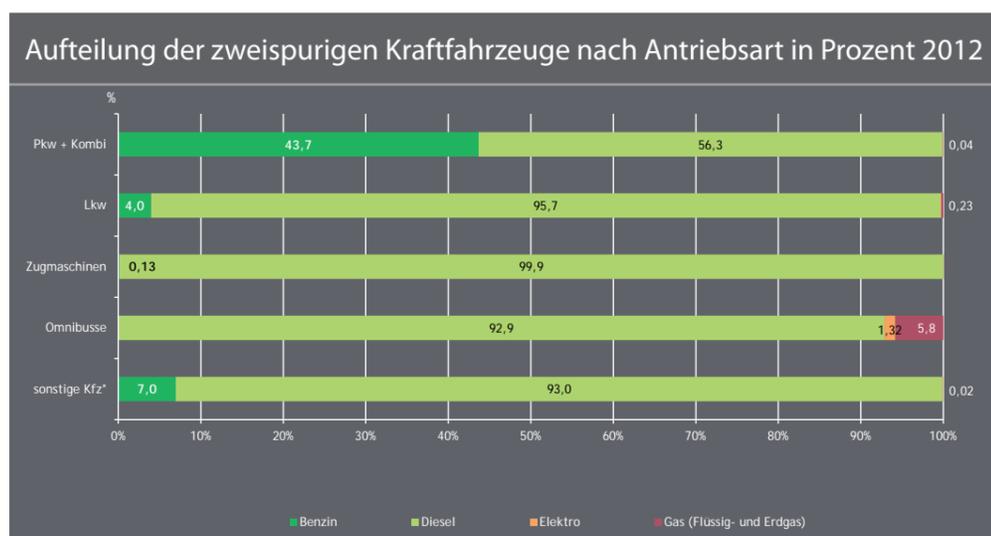
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige KFZ
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



95,7 % der mit Ende 2012 zum Verkehr zugelassenen Lkw haben Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2012 bei den Pkws wieder leicht gestiegen. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 92,9 % um Dieselfahrzeuge, 1,3 % sind Elektrofahrzeuge und 5,8 % werden mit Gas betrieben.



* selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Quelle: Statistik Austria

4.2.1. LKW und Sattelfahrzeuge

Im Jahr 2012 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 213.866 Zugmaschinen (Lkw und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, das sind um 1,2 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,3 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,6 % größtenteils Lkw in Verwendung, verglichen mit dem Fuhrgewerbe mit einem Anteil an Lkws von rund 71,7 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr reduziert sich der Bestand um 3,6 % und im Fuhrgewerbe kommt es zu einem Rückgang von 2,1 %.

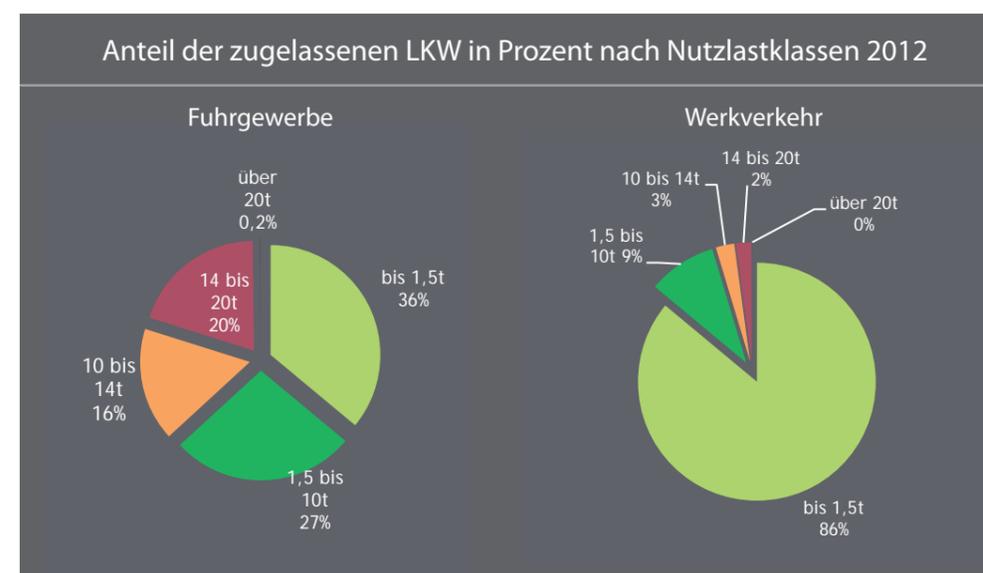
Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2012

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VA in % zum Vorjahr	absolut	VA in % zum Vorjahr	absolut	VA in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	31.117	1,1	166.417	1,6	197.534	1,5
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	11.344	3,1	145.815	2,0	157.159	2,1
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	19.773	- 0,0	20.602	- 1,6	40.375	- 0,8
Sattelfahrzeug	12.281	- 2,1	4.051	- 3,6	16.332	- 2,5
Gesamt	43.398	0,1	170.468	1,4	213.866	1,2

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

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2012 auf insgesamt 400.203 Fahrzeuge, von denen 197.534 gewerblich genutzt werden⁵. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41 %, auf den Handel 43 % und auf das Fuhrgewerbe 16 %. Es werden demnach mehr Lkws im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind die eingesetzten Lkw-Nutzlastklassen im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 86 % aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 36 % zu.

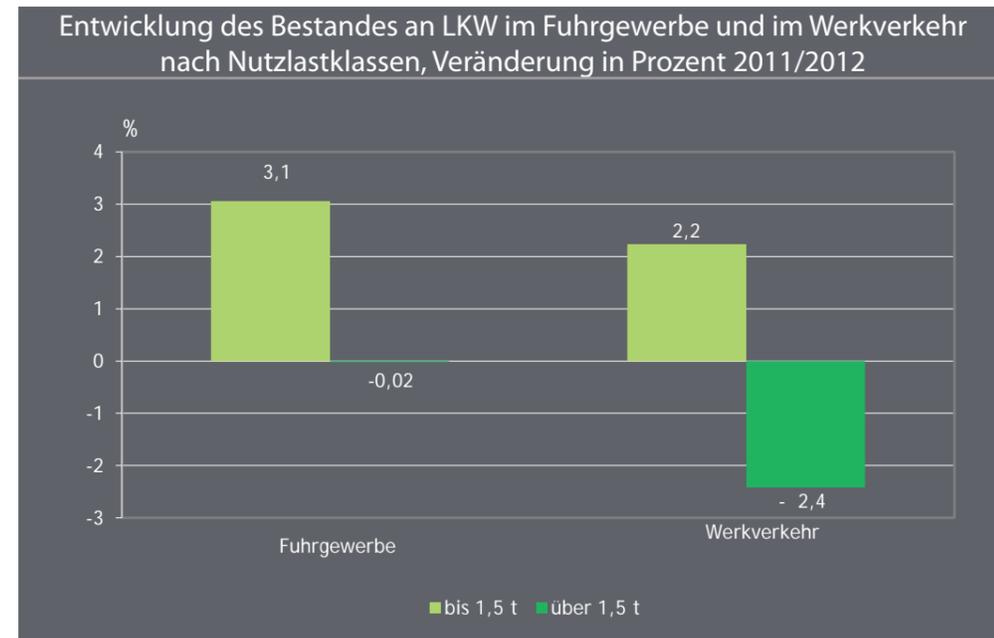


Quelle: Statistik Austria

⁵ Die verbleibenden LKW entfallen auf Behörden, Bahn, Post, Land- und Forstwirtschaft, Hotel- und Gastgewerbe, Verbände, Private etc.



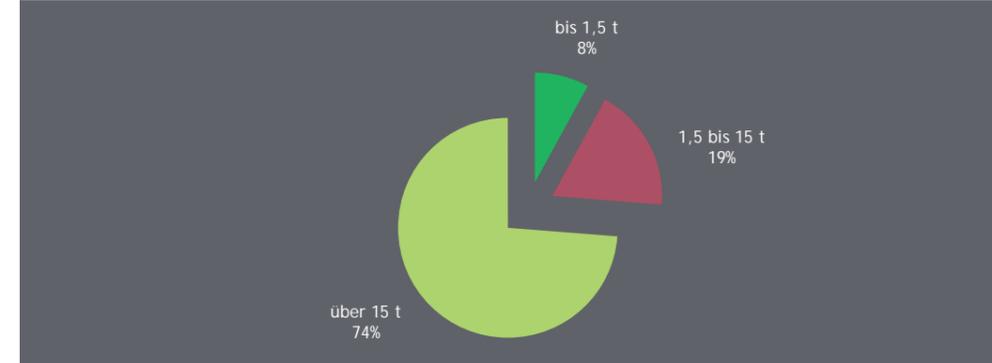
Zwischen 2011 und 2012 ist die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr gestiegen. Jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen sind hingegen im Fuhrgewerbe sowie im Werkverkehr leicht zurückgegangen.



4.2.2. Anhänger

Im Jahr 2012 werden 34.679 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,4 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 73,8 %). Verglichen mit dem Vorjahr ist insgesamt eine leichte Zunahme zu verzeichnen (0,2 %). Die Zunahme in der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) beträgt 2,7 %, der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 0,7 % und der der schweren sinkt leicht um 0,2%.

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent nach Nutzlastklassen 2012



4.3. Neuzulassungen

Im Jahr 2012 werden 435.929 Kraftfahrzeuge (davon: 34.813 Lkw, 11.793 Zugmaschinen und 722 Omnibusse) und 28.094 Anhänger neu zugelassen, d.s. 4,7 % weniger an Kfz bzw. um 4,6 % weniger Anhänger als im Jahr 2011.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2011 und 2012

	2011	2012
einspurige Kfz*	50.398	49.620
PKW/Kombi	356.145	336.010
Lkw	36.123	34.813
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	32.531	31.508
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.592	3.305
Zugmaschinen	11.746	11.793
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.785	3.284
Omnibusse	602	722
sonstige Kfz**	2.471	2.971
Gesamt	457.485	435.929
Anhänger	29.451	28.094

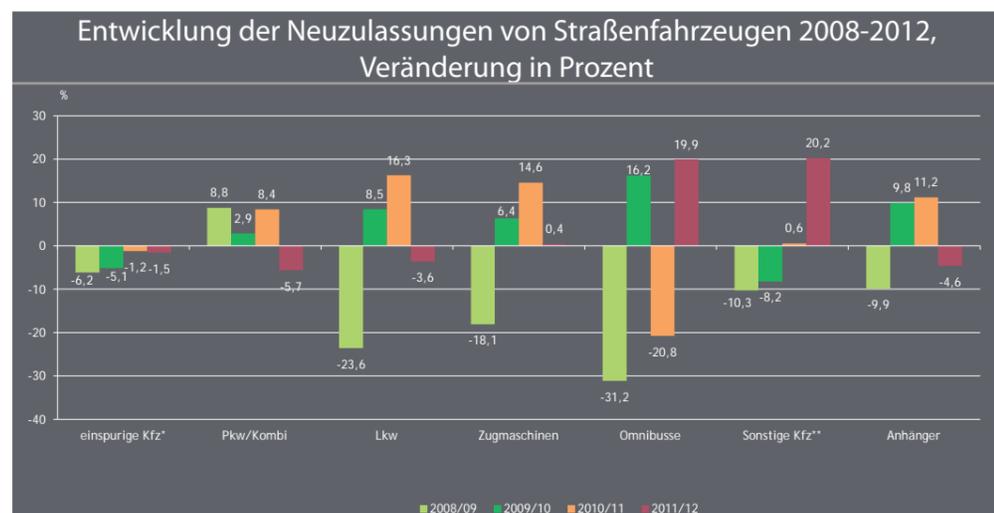
* inklusive Motor- und Motorfahrräder

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

Quelle: Statistik Austria



Bei den Neuzulassungen kommt es in dem Zeitraum 2011/2012 bei den Zugmaschinen, Omnibussen und sonstigen Kfz zu einer Zunahme, bei den verbleibenden Straßenfahrzeugen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die größte Zunahme findet bei den sonstigen Kfz mit 20,2 % statt. Im ähnlichem Ausmaß steigen die Neuzulassungen bei den Omnibussen, + 19,9 %. Zudem unterliegen diese den größten Schwankungen im Zeitvergleich, die aber nur einen Anteil von nicht ganz 0,1 % an allen Nutzfahrzeugen haben. Der größte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr findet bei den Pkws mit -5,7 % statt.



* inklusive Motor- und Motorfahräder

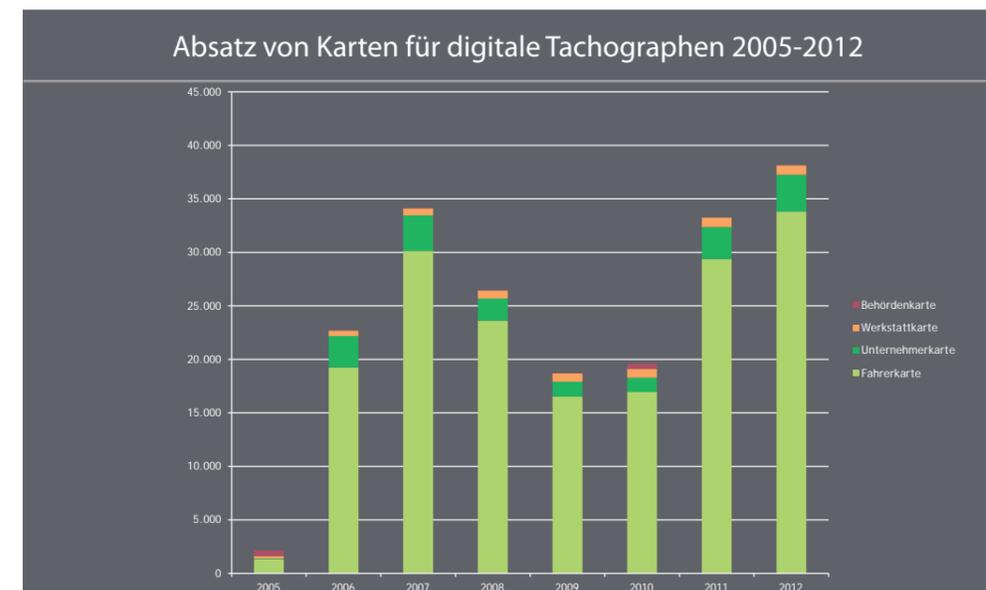
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria

4.4. Karten für digitale Tachografen

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

Im Jahr 2012 wurden 14,7 % mehr Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre wird eine steigende Anzahl an Ersatzkarten erwartet.



Quelle: ASFINAG

4.5. 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. Die Datenerhebung und –übermittlung erfolgt nunmehr nicht mehr mit Unfallzählblättern, sondern via „Unfalldatenmanagement“ (UDM) elektronisch. Aufgrund des geänderten Erhebungssystems und eines neuen, erweiterten und geänderten Merkmalskatalogs ab dem Berichtsjahr 2012 ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.

4.5.1. Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2012 sind 46.188 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 28.190 Personen verunglücken. 279 davon sterben bei dem Unfall. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.917 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.141 Verunglückte, darunter 19 Tote.



Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2012

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	46.188	28.190	279
Omni- u. Linienbus	898	802	2
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.917	1.141	19
Straßenbahn	375	207	2
Eisenbahn	76	28	0

* Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart

** 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache)

Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge bis 2004 oberhalb des Niveaus von 1996. Die Anzahl der Lkw-Unfälle fällt 2008 unter das Ausgangsniveau 1996, genauso wie die der Pkw (Kombi) und der Eisenbahn. Die verbleibenden Beteiligungskategorien liegen hingegen oberhalb des Niveaus von 1996.

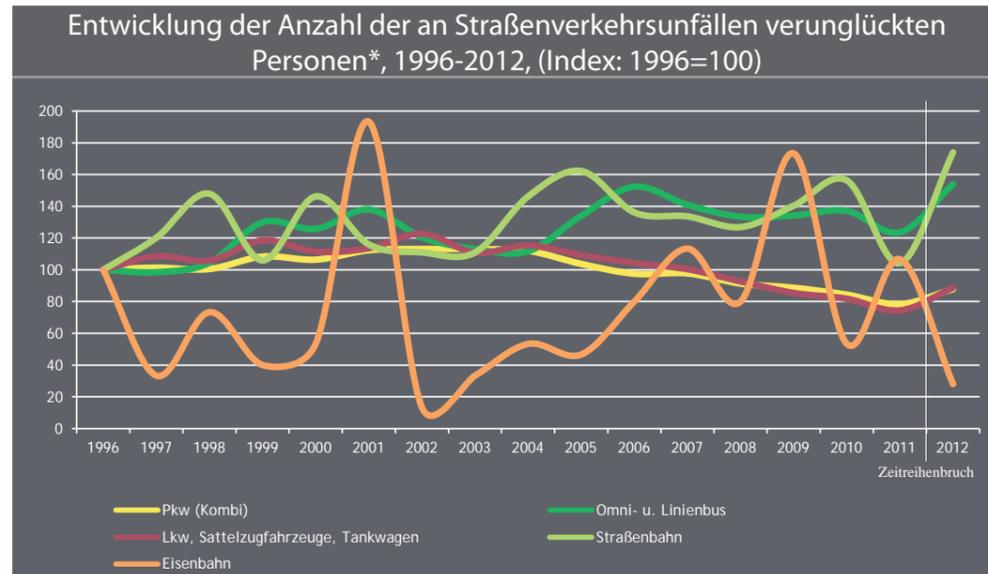
Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge 1996-2012 (Index: 1996=100)



Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Die Verunglückten bei Pkw/Kombi, Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen liegen 2012 unter den Ausgangswerten im Jahr 1996. Die verunglückten Personen bei Unfällen mit Omni- und Linienbus und der Straßenbahn bewegen sich hingegen oberhalb des Ausgangsniveaus 1996.



* verletzte und tote Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart (30-Tage-Fristregelung für Verkehrstote; Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

4.5.2. Unfälle mit schweren LKW

Im Jahr 2012 kommt es insgesamt zu 1.206 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.616 Personen, 77 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 316 Unfällen mit 467 Verunglückten und 22 Toten. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkws auf Autobahnen liegt bei 26 %. Der Anteil der damit Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 29 %.



Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit LKW über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** 2012

	insgesamt	VÄ zum Vorjahr in %	davon auf Autobahn	VÄ zum Vorjahr in %
Unfälle	1.206	-13,3	316	10,5
Verunglückte	1.616	-13,2	467	7,9
davon Tote	77	10,0	22	69,2

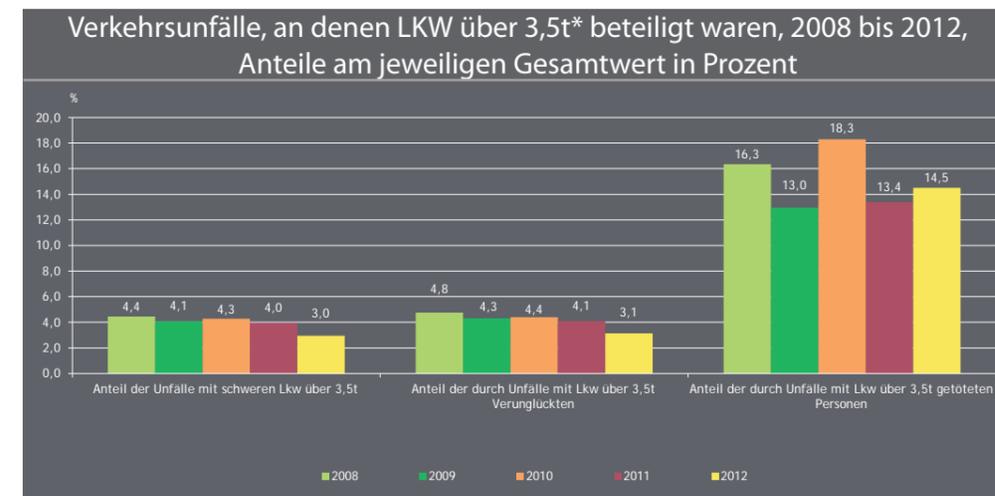
VÄ = Veränderung

* 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 2012 bei 3,0 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,1 %. Der Anteil der durch Unfälle mit Lkw über 3,5 t getöteten Personen erreicht ein Niveau von 14,5 %.

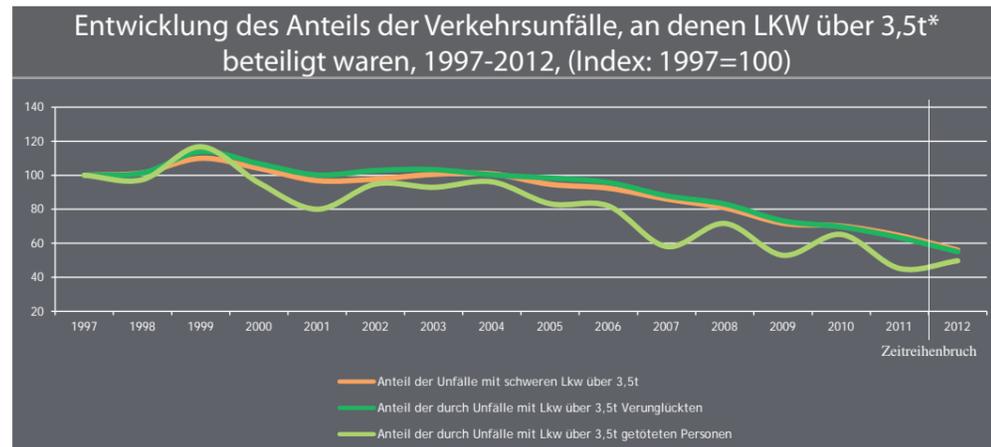


*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria



Der Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil, der dadurch Verunglückten, steigt zwischen 1997 und 1999. Nach der rückläufigen Entwicklung bis 2001 kommt es bis 2004 zu einem Wiederanstieg. In den letzten Jahren ist ein Rückgang bei den Unfällen mit schweren Lkw und den Verunglückten zu erkennen.



*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2012 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten und im Burgenland am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren Lkw liegt in Tirol auf dem Wert von 21,4 % und 20,8 % in Wien. Im Burgenland fällt der Anteil der Todesopfer mit 6,7 % am geringsten aus.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren LKW (über 3,5t*)
nach Bundesländern 2012, Anteile in Prozent

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	1,6	- 1,6	6,7	- 2,9
Kärnten	2,1	- 1,4	15,2	5,8
Niederösterreich	3,4	- 1,2	9,7	0,9
Oberösterreich	3,4	- 1,4	18,3	- 1,1
Salzburg	3,1	- 0,9	17,4	1,8
Steiermark	3,0	- 1,2	14,8	- 3,2
Tirol	3,1	- 0,9	21,4	10,1
Vorarlberg	2,7	- 0,4	12,5	0,5
Wien	2,4	- 0,0	20,8	7,2
Österreich	3,0	- 1,0	14,5	1,1

VÄ = Veränderung

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

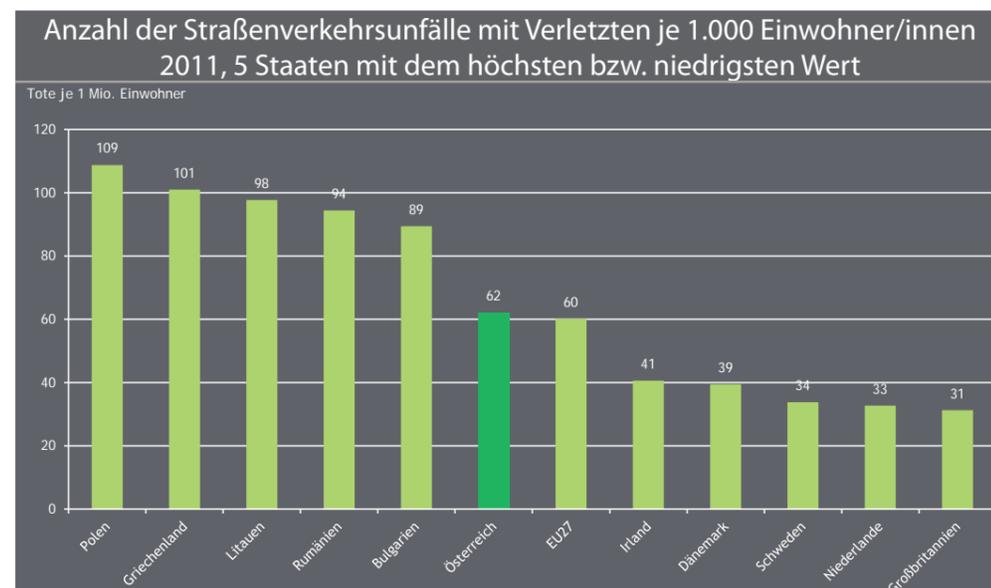
Quelle: Statistik Austria





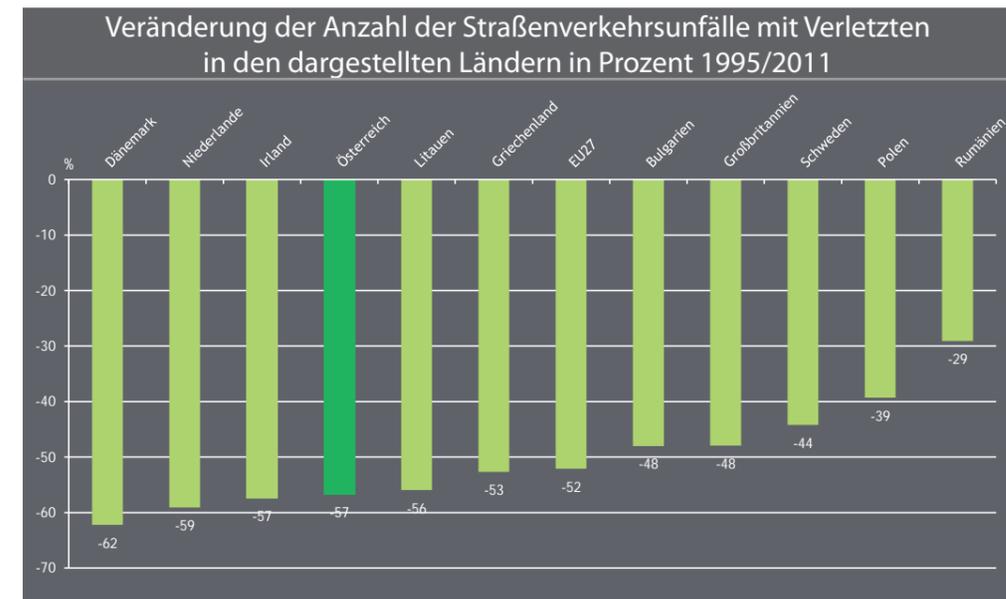
4.5.3. Internationaler Vergleich

Der internationale Vergleich zeigt, dass sich in den Ländern Polen, Griechenland, Litauen, Rumänien und Bulgarien die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2011 ereignet haben. Die wenigsten Verkehrstoten weist Großbritannien auf, gefolgt von den Niederlanden, Schweden, Dänemark und Irland. Österreich liegt knapp über dem EU27-Durchschnitt (ohne Kroatien, da Daten aus 2011) und damit im Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2011 kommt es in Dänemark zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem die Niederlande, Irland, Österreich, Litauen und Griechenland, die gleichzeitig auch oberhalb des EU27-Durchschnittes liegen. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU27-Durchschnitt liegen Polen, Schweden, Großbritannien und Bulgarien.



Berechnungen: WKO

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT



4.6. Maut

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

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

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5t 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 1.1.2010 die EURO-Emissionsklasse entscheidend.



Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2012 in Österreich auf rd. €1.622 Mio. Davon entfallen €1.103 Mio. (entspricht 68,0 %) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei €519,4 Mio. (davon €383 Mio. Vignetten und 136 Mio. Pkw-Sondermaturen). (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2012 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) mehr als €180 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 60,6 % aus. Mehr als 6,0 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (34,2 %). Zwischen 2002 und 2012 steigen die Mauteinnahmen mit Lkw um 15,3 %, die Lkw-Frequenz um 8,1 %.

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in € 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigung	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	21.094	21.796	6.984	1.120
A 9 Bosrucktunnel	11.202	9.112	4.158	1.084
A 10 Tauernautobahn	37.517	29.778	6.186	1.038
A 11 Karawankenautobahn	6.609	3.723	1.286	203
A 13 Brenner Autobahn	45.729	109.506	15.149	2.054
S 16 Arlberg Straßentunnel	14.202	6.837	2.593	393
B 108 Felbertauernstraße*	keine Daten	keine Daten	1.105	119
Gesamt	136.353	180.752	37.461	6.011

* Stand 2010

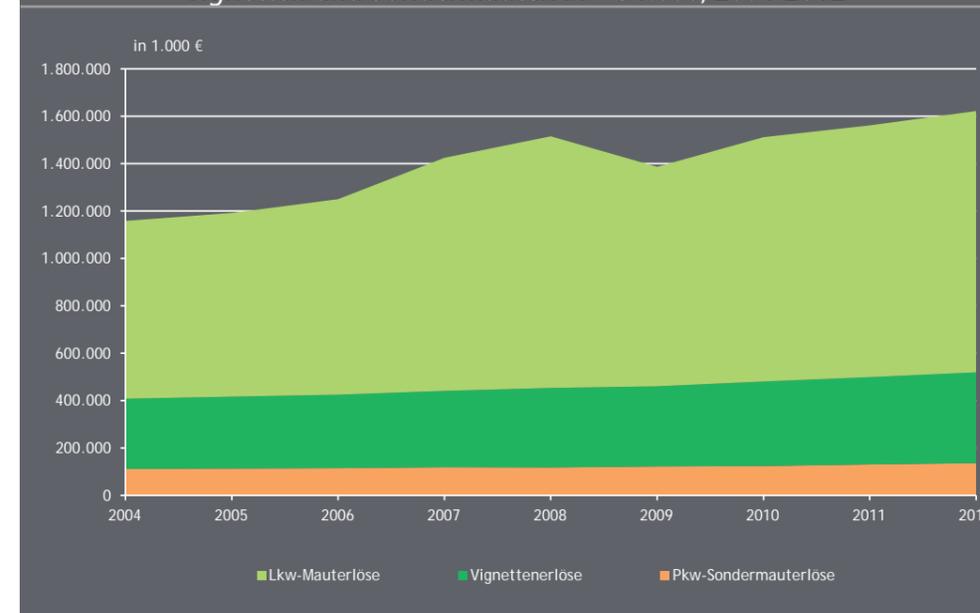
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße





Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2012 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Pkw-Sondermauterlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2011 und 2012 um 3,9 % - sie liegen damit über dem Niveau von 2008.

Entwicklung der Mauterlöse nach den Kategorien Lkw, Vignetten und Sondermauten in € 1.000, 2004-2012



Quelle: ASFINAG



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2013

**BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE
DATEN**



5. BETRIEBSWIRTSCHAFT- LICHE DATEN⁶

Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung und wurde wie mit dem Auftraggeber vereinbart für den Teil Kennzahlen größtenteils unverändert übernommen.⁷

5.1. Betriebswirtschaftliche Situation

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 15 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigt knapp ein Fünftel (19 %) massive Attraktivitäts- (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Fast ein Drittel der Unternehmen (32 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 9 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

5.2. Bilanz

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

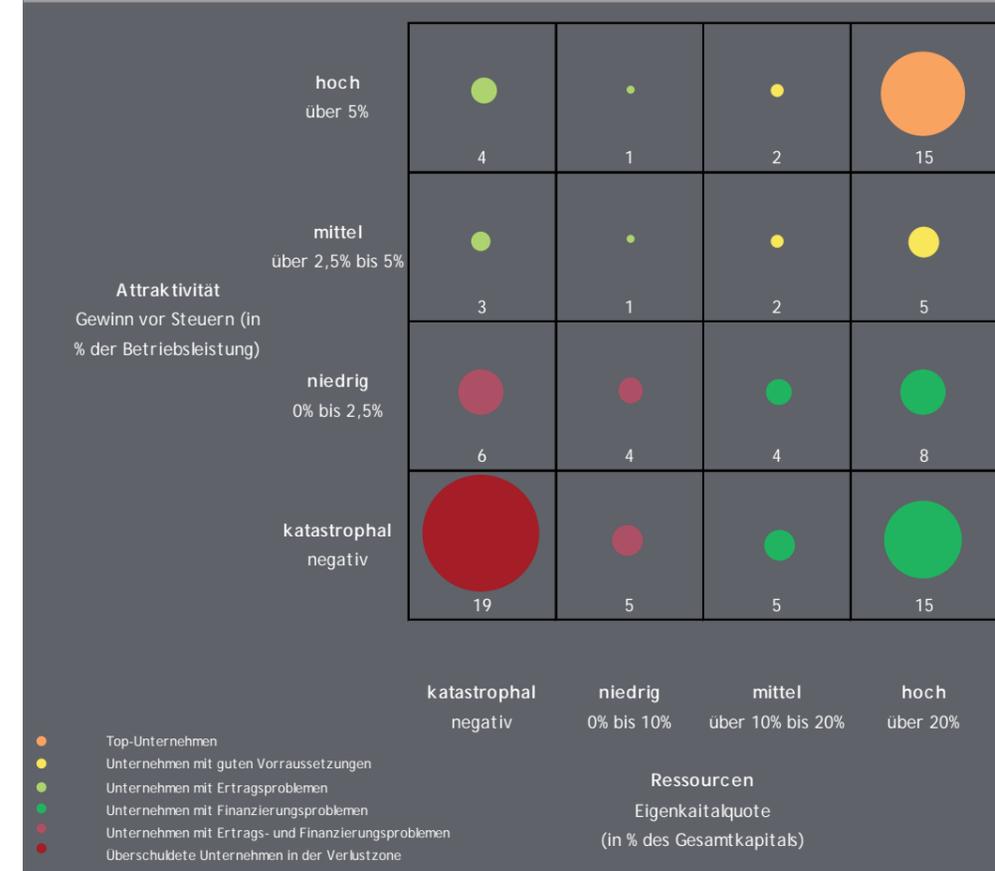
Aktiva		Passiva	
Anlagevermögen	68,99	Eigenkapital	32,39
Umlaufvermögen	30,60	Sozialkapital	2,40
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,40	Fremdkapital	64,56
Gesamtvermögen	100,00	Passive Rechnungsabgrenzung	0,65
		Gesamtkapital	100,00

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

⁶ Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

⁷ Die Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreich übernimmt keine Haftung für Schäden oder Folgeschäden die auf diese Analyse oder auf mögliche fehlerhafte Angaben zurückgehen.

Betriebswirtschaftliche Situation nach Attraktivität und Ressourcen in %, Bilanzbranchenbild 2010/11*



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

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

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



die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt 2010/11 32,4 % und lag somit über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert von 30 %. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote – wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 14,3 % aufweisen. Detaillierte Analysen zeigen eine starke Polarisierung bei der Eigenkapitalausstattung der Verkehrsunternehmen. Mehr als zwei Drittel der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2010/11 über positives Eigenkapital, wobei 32 % der Betriebe sogar eine Eigenkapitalquote von über 30 % aufweisen konnten. Ein Drittel der Betriebe wies jedoch negatives Eigenkapital auf.

5.3. Gewinn- und Verlustrechnung

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

Gewinn- und Verlustrechnung (in % der Betriebsleistung) 2010/11			
Materialaufwand	46,39	Umsatzerlöse	100,38
Personalkosten	23,06	Bestandsveränderungen	0,09
Sonstige Aufwendungen	32,54	Sonstige Erlöse	4,94
Finanzierungskosten	2,28	Finanzerträge	0,59
Gewinn	1,26	Erlösschmälerungen	0,47
Summe Aufwendungen	105,53	Summe Erträge	106,47

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

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2010/11 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 1,26 % (vgl. Vorperiode: 1,00 %). Die erfolgreichsten Unternehmen (oberes Quartil) weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 11,48 % der Betriebsleistung auf, während die weniger erfolgreichen Unternehmen (unteres Quartil) Verluste in der Höhe von 11,75 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-4,69 %). Die durchschnittliche Gewinnsituation zeigt jedoch auch bei den größten Unternehmen kein zufriedenstellendes Bild (Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro: Gewinne von 1,54 % der Betriebsleistung).

5.4. Kennzahlen

5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die

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

österreichischen Verkehrsunternehmen 2010/11 im Durchschnitt einen Wert von 1,1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, €1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

Die Kleinstbetriebe erzielten einen überdurchschnittlich hohen Kapitalumschlag von 2,0 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 Branchen weisen die österreichischen Verkehrsunternehmen einen Kapitalumschlag von 0,3 bei Seilbahnen bis 3,1 bei Garagen- und Tankstellenunternehmen aus. Dieser Unterschied ist auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten Investitionen betreffend zurückzuführen.

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

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

Im Durchschnitt der Verkehrsunternehmen betrug die Umsatzrentabilität 2010/11 1,3 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 1,3 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die Unternehmen des oberen Quartils im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 11,5 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (unteres Quartil) durchschnittlich 11,8 % der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der erfolglosen Unternehmen.

Betrachtet nach Größenklassen weisen die Großbetriebe der österreichischen Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2010/11 durchschnittlich eine negative Umsatzrentabilität aus. Der Branchenvergleich zeigt, dass die Autobusunternehmen 2010/11 mit durchschnittlich 7,9 % die höchste Umsatzrentabilität der österreichischen Verkehrsunternehmen aufweisen, die Luftfahrtunternehmen und die Schienenbahnen befanden sich demgegenüber in der Verlustzone.

Nach Umsatzgrößenklassen differenziert, befanden sich vor allem die kleinsten Unternehmen im Durchschnitt deutlich in der Verlustzone. Eine positive durchschnittliche Umsatzrentabilität können erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab €500.000,- aufweisen. Etwa 55 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2010/11 die Gewinnzone erreichen. 45 % mussten Verluste hinnehmen. Es zeigt sich, dass ein Drittel der Unternehmen in der Verlustzone nur geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen musste. In der Gewinnzone haben die meisten Betriebe eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von bis zu 2,5 %. Nach oben hin nimmt der Anteil der Unternehmen tendenziell ab.

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

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

Die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft erreichten 2010/11 eine durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität von 3,8 %.

Die erfolgreichen Betriebe (oberes Quartil) erwirtschafteten sogar einen ROI von 10,3 %. Bei den Unternehmen des unteren Quartils war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-5,2 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet haben die kleineren Unternehmen eine höhere Gesamtkapitalrentabilität im Vergleich zu den Großbetrieben.

Differenziert nach Betätigungsfeld ist die Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten bei den Autobusunternehmen im Durchschnitt am höchsten mit 11,0 %. Den geringsten ROI, unter den österreichischen Verkehrsunternehmen, weisen die Luftfahrtunternehmen aus.

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

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

Im Durchschnitt erzielten die Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2010/11 einen korrigierten Cash flow von 9,8 % der Betriebsleistung.

Die Unternehmen des oberen Quartils erzielten einen Cash flow von 24,8 % während die Betriebe des unteren Quartils nur über einen Cash flow von 1,6 % verfügen konnten.

Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittelbetriebe aus.

Differenziert nach Branchen erzielen die Seilbahnen gefolgt vom Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen und den Autobusunternehmen den höchsten durchschnittlichen Cash flow.

Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen steigt die Innenfinanzierungskraft tendenziell mit steigender Betriebsgröße. Die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse bildet hier jedoch eine Ausnahme mit einem vergleichsweise geringen durchschnittlichen Cash flow.

5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen

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

Diese Kennzahl lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu⁸.

⁸ Diese Aussage betrifft Investitionen ins Anlagevermögen, die eigen- oder fremdfinanziert wurden und in der Bilanz erfasst werden. Dies umfasst nicht die Leasingfinanzierung.



Die österreichische Verkehrswirtschaft weist im Durchschnitt eine Sachanlagenintensität von etwa 61 % auf – d. h. durchschnittlich entfallen 61 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen.

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

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

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

Im Durchschnitt werden von den Betrieben der österreichischen Verkehrswirtschaft etwa 11 % der Betriebsleistung wieder investiert. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt die Investitionsquote. Im Branchenvergleich investieren die Seilbahnen gefolgt von den Unternehmen des Beförderungsgewerbes mit Personenkraftwagen und den Schifffahrtsunternehmen am meisten. Auf der anderen Seite investieren die Spediteure und Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen weniger als 5 % der Betriebsleistung. 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.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen weisen eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 157,6 % auf.

Die Investitionsdeckung steigt, ebenso wie die Investitionen in Prozent der Betriebsleistung, mit wachsender Betriebsgröße.

5.4.3. Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität

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

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen⁹.

Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals liegt bei rd. 32 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die Betriebe des oberen Quartils weisen mit 46 % eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote – wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe, verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 14,3 % aufweisen.

Betrachtet nach Branchen haben die Schienenbahnen, Schifffahrtsunternehmen und Seilbahnen die höchsten Eigenkapitalquoten unter den österreichischen Verkehrsbetrieben. Die mit Abstand geringsten Eigenkapitalquoten hatten im Bilanzjahr 2010/11 die Fahrschulen und Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

Mehr als zwei Drittel der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2010/11 über positives Eigenkapital, wobei 32 % der Betriebe sogar eine Eigenkapitalquote von über 30 % aufweisen konnten. Ein Drittel der Betriebe wies jedoch negatives Eigenkapital auf – 14 % hatten sogar eine negative Eigenkapitalquote von > 40 %.

⁹ Anmerkung: Liegt die Gesamtkapitalrentabilität über den Kosten des Fremdkapitals (Fremdkapitalzinssatz) so führt eine Erhöhung des Fremdkapitals zu einer Erhöhung der Eigenkapitalrendite (Leverage-Effekt).



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

Diese Kennzahl drückt das Ausmaß der Bankverschuldung (die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung) aus, unabhängig von der Fristigkeit der Bankverbindlichkeiten; d. h. sowohl kurzfristige (z. B. Kontokorrentkredit) wie auch langfristige Bankverbindlichkeiten (z. B. Darlehen) sind hier berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind Eventualverbindlichkeiten (z. B. Leasingfinanzierung bzw. Bankgarantierahmen).

Die österreichischen Verkehrsunternehmen hatten 2010/11 im Durchschnitt eine Bankverschuldung von 34 % des Gesamtkapitals, wobei die weniger erfolgreichen Betriebe des unteren Quartils eine deutlich höhere Bankverschuldung aufweisen, als die Unternehmen des oberen Quartils. Die Bankverschuldung sinkt mit zunehmender Größenklasse – während bei den Kleinstunternehmen noch rd. 45 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert sind, sind es bei den Großunternehmen nur rd. 15 %.

Differenziert nach Branchen zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Inanspruchnahme von Bankfinanzierung – während die Bankverschuldung bei Schienenbahnen, Schifffahrtsunternehmen und Luftfahrtunternehmen sehr gering ist, finanzieren die Fahrschulen rd. 46 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten.

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

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

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

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

Im Branchenvergleich zeigt sich, dass im Durchschnitt lediglich die Spediteure, die Schiff-



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

fahrtsunternehmen und die Autobusunternehmen Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. Alle anderen Branchen finanzieren im Durchschnitt Teile des Anlagevermögens mit kurzfristigem Kapital. Somit sind die meisten Branchen – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.



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

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Schuldentilgungsdauer jedenfalls weniger als 7 Jahre betragen. Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen knapp 6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die Unternehmen des unteren Quartils rd. 65 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen in nur knapp 3 Jahren.

Betrachtet nach Branchen weisen die Autobusunternehmen im Bilanzjahr 2010/11 die niedrigste Schuldentilgungsdauer mit 2,4 Jahren aus, Luftfahrtunternehmen hingegen benötigen 12,8 Jahre.

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

5.4.4. Produktivitätskennzahlen

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

Durchschnittlich werden in den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft je Euro Personalkosten rd. €4,30 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von €5,90. Mit steigender Betriebsgröße nimmt die Bruttoproduktivität im Durchschnitt ab.

Im Branchenvergleich erzielen die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit €10,30 die höchste Bruttoproduktivität, während Fahrschulen und Schienenbahnen nur knapp über €2,- erzielen.

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

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

Die durchschnittliche Nettoproduktivität der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt 2010/11 €2,30. Das bedeutet, dass je eingesetzten Euro Personalkosten ein Rohertrag von €2,30 erzielt wird. Die erfolgreichsten Betriebe der österreichischen Verkehrsunternehmen erzielten eine Nettoproduktivität von €2,80.

Die Nettoproduktivität nimmt mit zunehmender Betriebsgröße ab: Erwirtschaften die Kleinstbetriebe noch eine Nettoproduktivität von 2,70 erzielen die Großbetriebe nur mehr einen Wert von 1,70.

Betrachtet nach Branchen können die Seilbahnen mit 3,30 den höchsten Wert im Durchschnitt erzielen. Das geringste Ergebnis weisen die Schienenbahnen mit einer Nettoproduktivität von €1,50 aus.

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



GÜTERVERKEHR





6. GÜTERVERKEHR

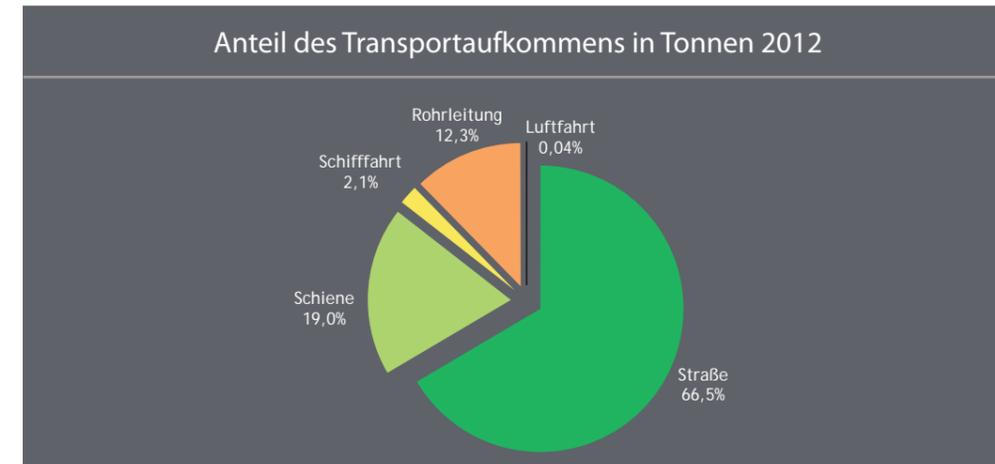
6.1. Zusammenfassender Vergleich

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

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2012		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2012 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	333.912	Straße (österreichische Unternehmen)	16.143
Schiene (österreichische Unternehmen)	95.403	Schiene (österreichische Unternehmen)	18.528
Luftfahrt	207	Donauschifffahrt	2.191
Donauschifffahrt	10.714	Rohrleitungen	15.142
Rohrleitungen	61.693		

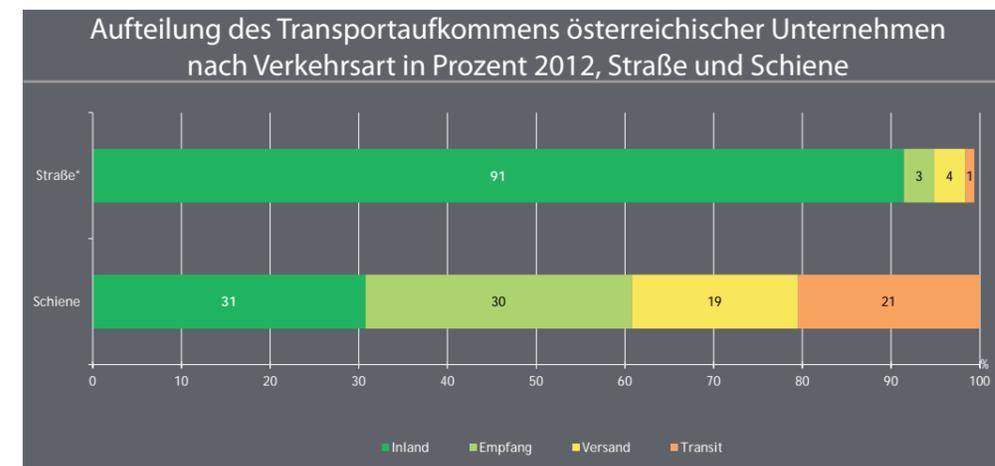
Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr, im Schienenverkehr und in der Luftfahrt* ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die Güterbeförderungen auf der Donau sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gestiegen.

Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr federführend, gefolgt vom Transport auf der Straße. Bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene kommt es zu einem Rückgang der Transportleistung im Inland im Vergleich zum Vorjahr.



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

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

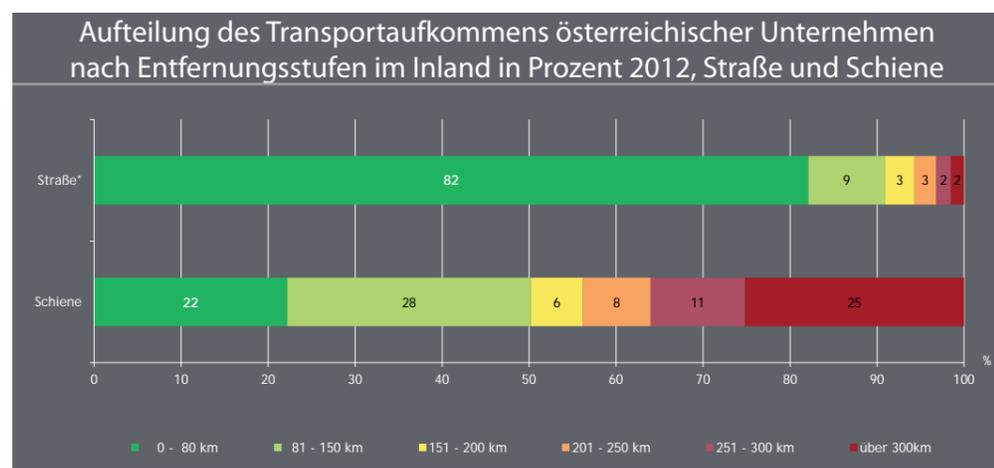


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria



Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 km transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer. Ein Viertel wird auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



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

Quelle: Statistik Austria

6.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2012 dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 305,3 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 13,5 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen wesentlich höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den vergangenen Jahren ist von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2012 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 333,9 Mio. Tonnen an Gütern, was einem Rückgang von 3,2 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen gehen 2012 in den Verkehrsbereichen Inland, grenzüberschreitender Empfang und Versand zurück.

Im Detail verteilt sich die Verringerung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland reduziert sich das Transportaufkommen um 2,5 %, im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu

einem Rückgang um 11,1 % und im grenzüberschreitenden Versand beträgt die Abnahme des Güterverkehrsaufkommens 11,2 %.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen¹ auf der Straße² 2012

	Transportaufkommen		Transportleistung*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern**	Anteil in %
Inland	305.347	91,4	13.510	83,7
grenzüberschr. Empfang	11.274	3,4	1.194	7,4
grenzüberschr. Versand	11.793	3,5	1.248	7,7
Transit	1.568	0,5	191	1,2
sonst. Auslandsverkehr***	3.930	1,2	0	-
Gesamt	333.912	100,0	16.143	100,0

¹ Werkverkehr und Fuhrgewerbe

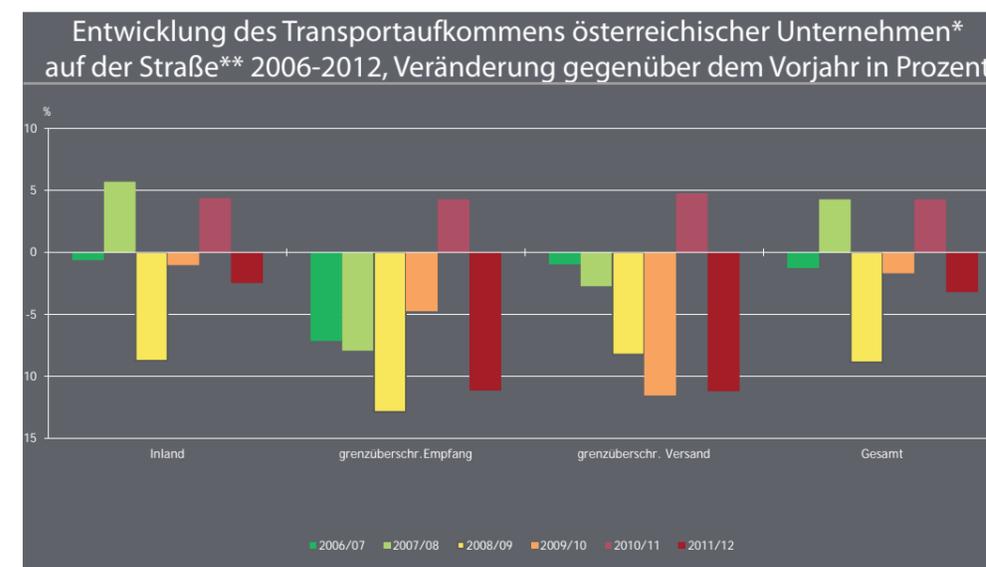
² erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

* im Inland erbrachte Transportleistung

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

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

Quelle: Statistik Austria



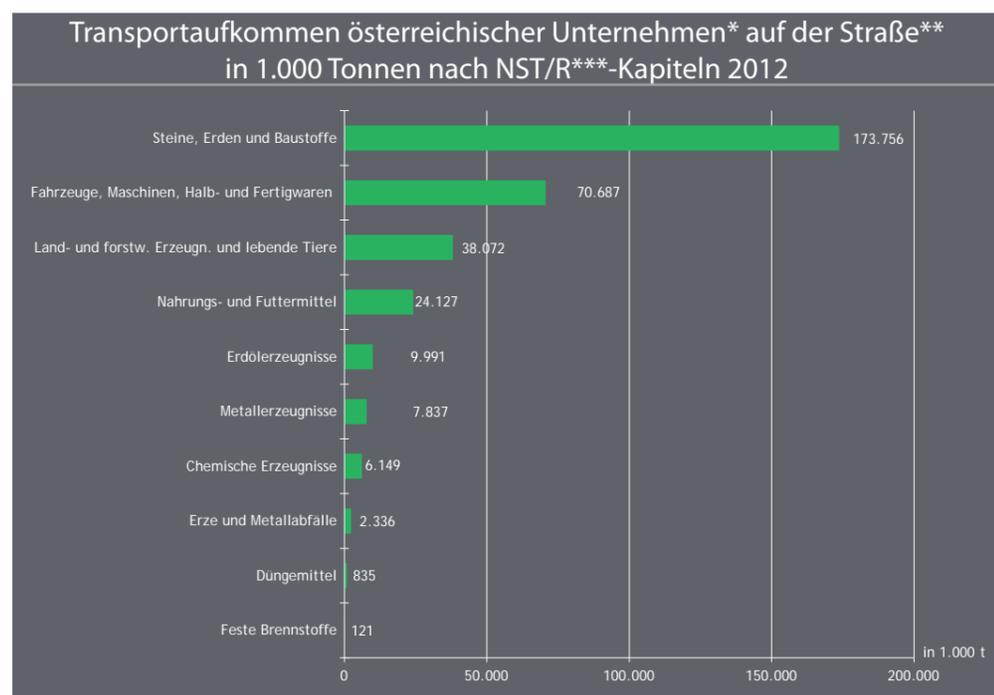
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

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

Quelle: Statistik Austria



Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2012 auf die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe und etwas mehr als ein Fünftel auf Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.



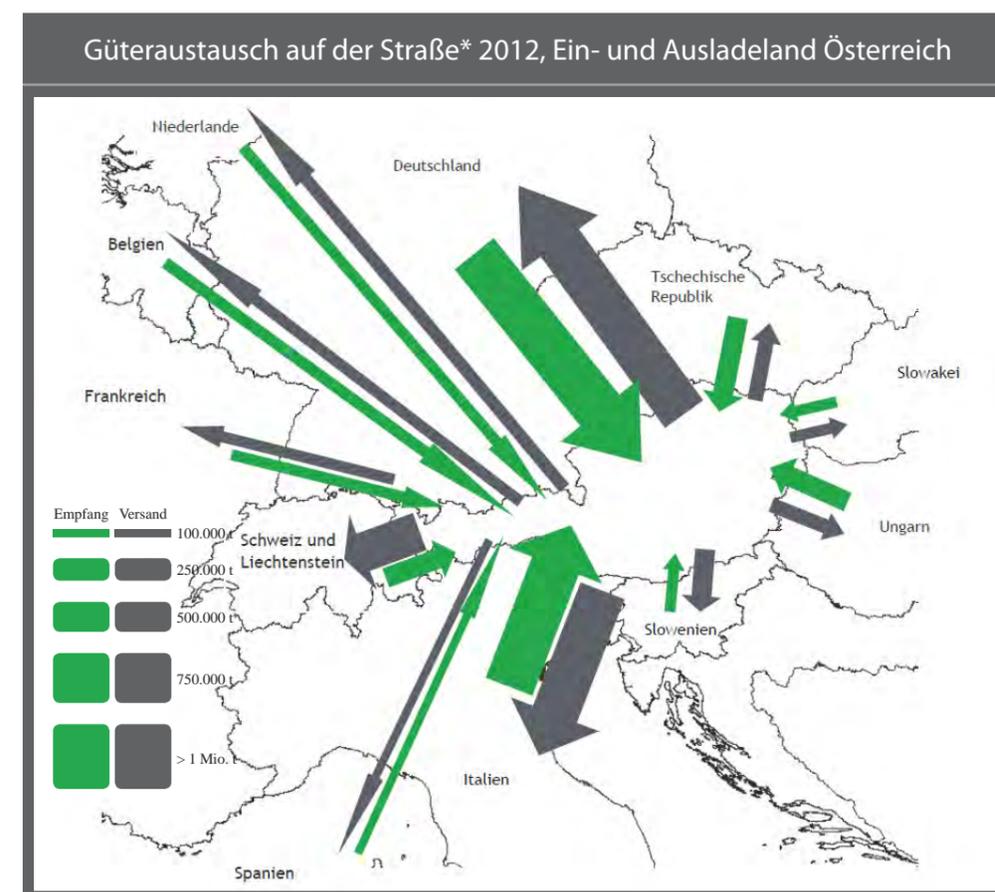
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe
** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
*** Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revicé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

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

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

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



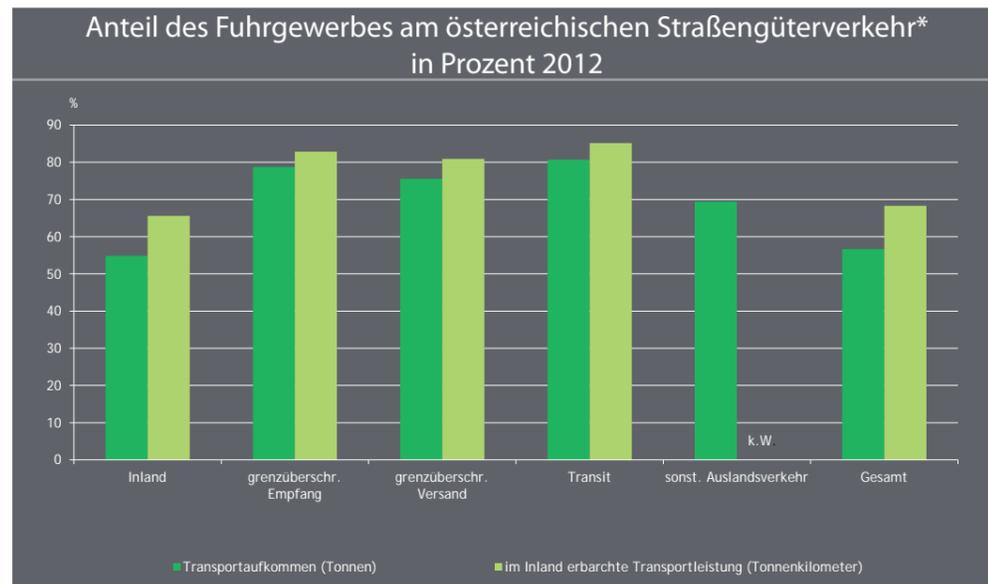
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria





Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2012 entfallen 55 % des Transportaufkommens und 66 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden, als im Werkverkehr.



Anmerkung: Im Fuhrgewerbe wurden zwar nur rund 21 % der Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) bzw. rund 15 % aller fuhrgewerblich genutzten LKW eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

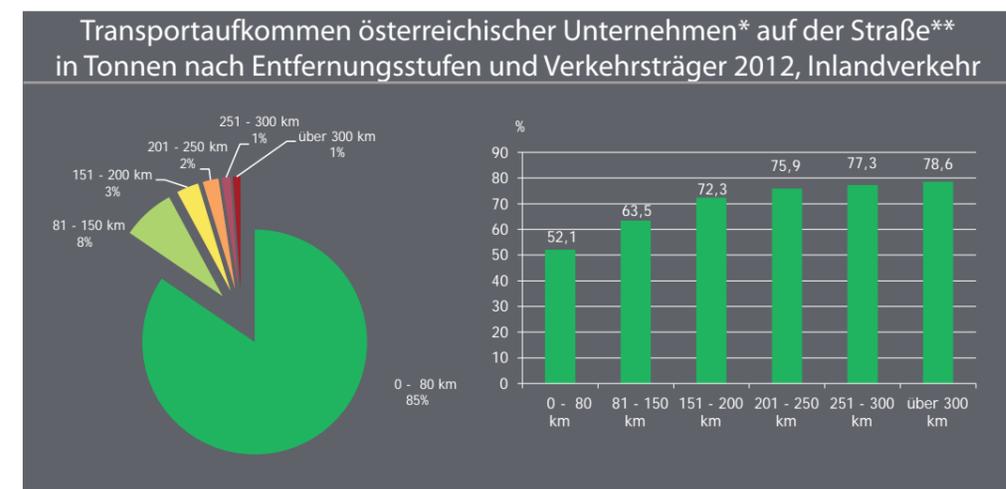
k.W. = kein Wert verfügbar

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

Quelle: Statistik Austria

85 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt kontinuierlich bis zu einem Anteil von 78,6 % bei Entfernungen von über 300 km an. Auf einer Strecke von 81-150 km beträgt der Fuhrgewerbeanteil am Transportaufkommen 63,5 %.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Erhöhung um 6,4 % in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2011: 73,9 %).



* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

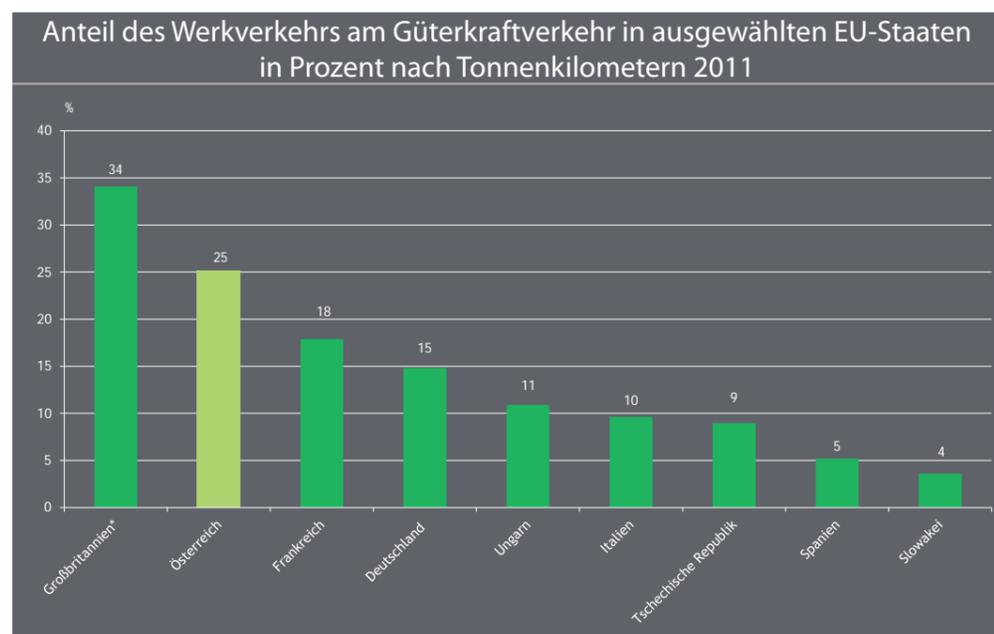
** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2011 bei 25,1 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland, Ungarn, Spanien und der Slowakei geht zurück. In Frankreich, Italien, und der Tschechischen Republik erhöht sich dagegen der Anteil im Vergleichszeitraum.



Quelle: EUROSTAT

6.3. Schiene

Nicht ganz ein Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung der österreichischen Güterbeförderer auf der Schiene entfällt 2012 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Slowenien, Slowakei, Italien und Polen.

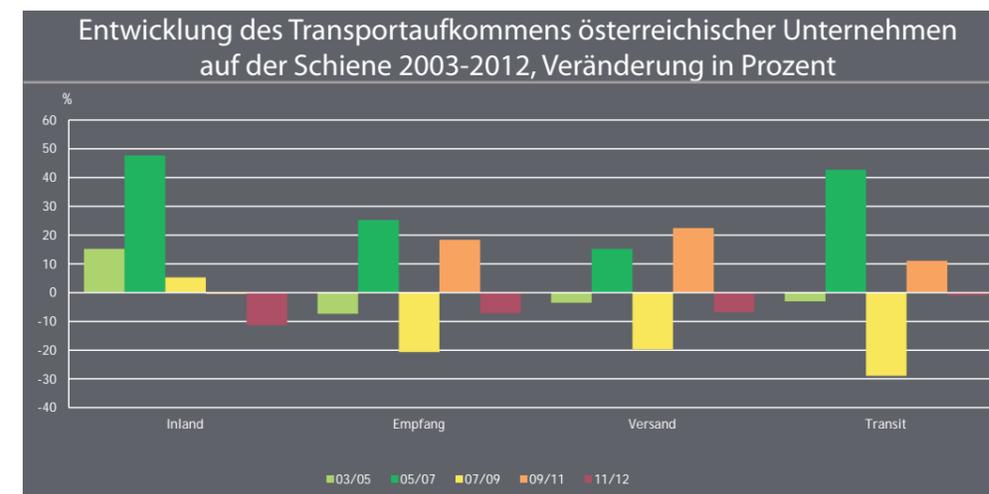
Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine

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

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	30.885	32,4	4.983	26,4
Empfang	30.159	31,6	5.489	29,1
Versand	18.777	19,7	4.063	21,5
Transit	15.583	16,3	4.360	23,1
Gesamt	95.403	100,0	18.893	100,0

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

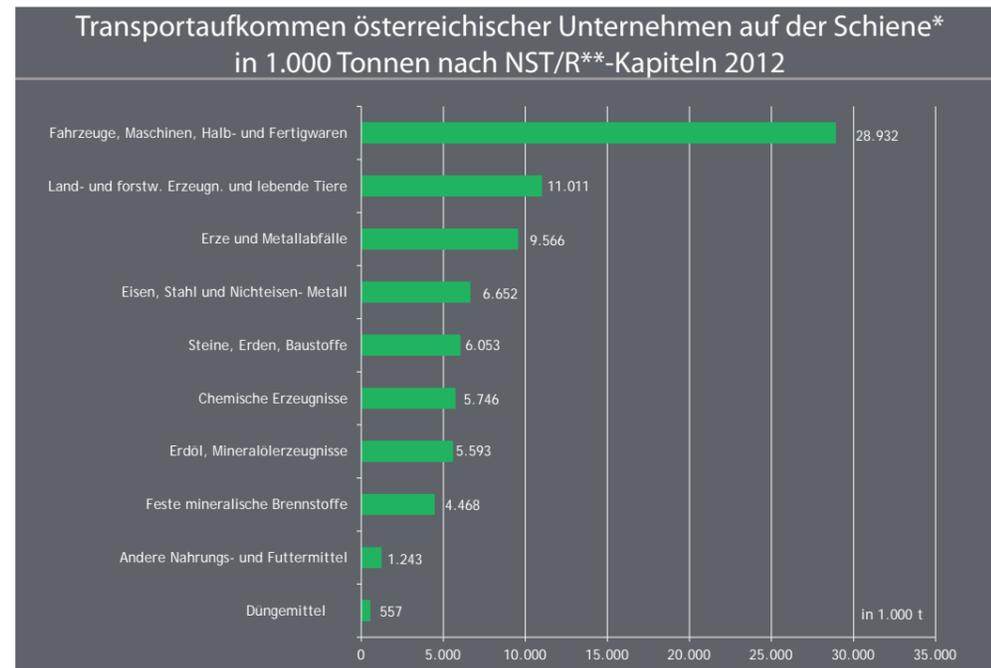
Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2012 zu Rückgängen in allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr. Im Detail werden im Inland 2012 11,3 % weniger Güter transportiert, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand geht das Transportaufkommen um 7 % zurück. Der Transit verzeichnet den kleinsten Rückgang im Ausmaß von 0,9 %.



Quelle: Statistik Austria



Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 28,9 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,8 % oder 11,0 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.



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

Quelle: Statistik Austria

6.4. Luftfahrt

Im Jahr 2012 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 207.257 Tonnen. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,1 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2011 um 2,8 % auf 13.173 Tonnen gesunken und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

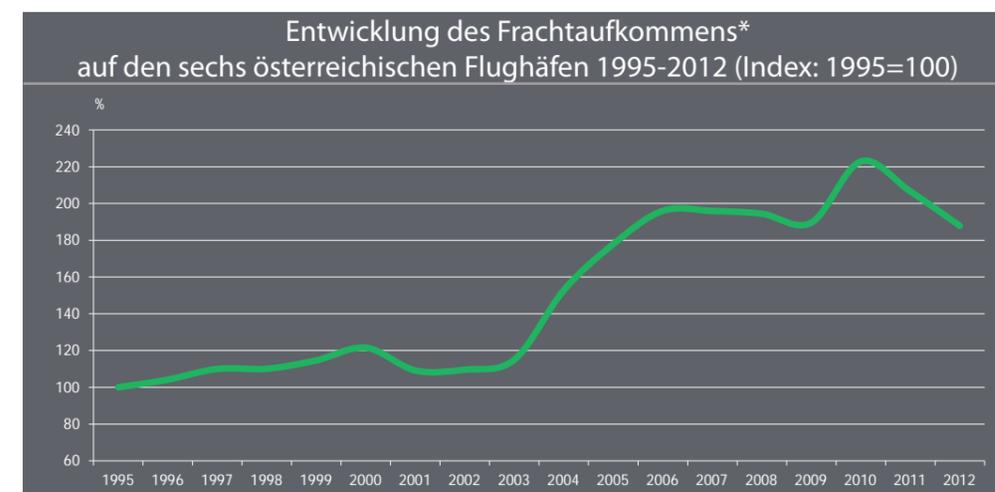
Frachtaufkommen* nach Verkehrsart
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2012

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	385	35	245	0	49	54	768
Empfang	99.584	23	3	0	2.065	11	101.686
Versand	78.077	1.384	27	0	2.757	150	82.394
Transit	19.004	0	0	0	3.404	0	22.409
Frachtaufkommen in Tonnen	197.051	1.442	275	0	8.276	214	207.257
Anteil in %	95,1	0,7	0,1	0,0	4,0	0,1	100,0

* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Die Grafik zeigt seit 1995 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens geprägt durch den Einbruch 2001 (aufgrund der Terroranschläge in New York) und 2008/2009 (aufgrund der Wirtschaftskrise). Mit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen. In den vergangenen zwei Jahren ist es zu einem deutlichen Rückgang, verglichen mit den Vorjahren gekommen.



* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria



Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2012 91,7 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 94,7 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem kommen mehr als 7.500 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und mehr als 2.300 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, die per Luftfracht versendet bzw. empfangen werden. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 56,0 % am gesamten Luftfrachtaufkommen.

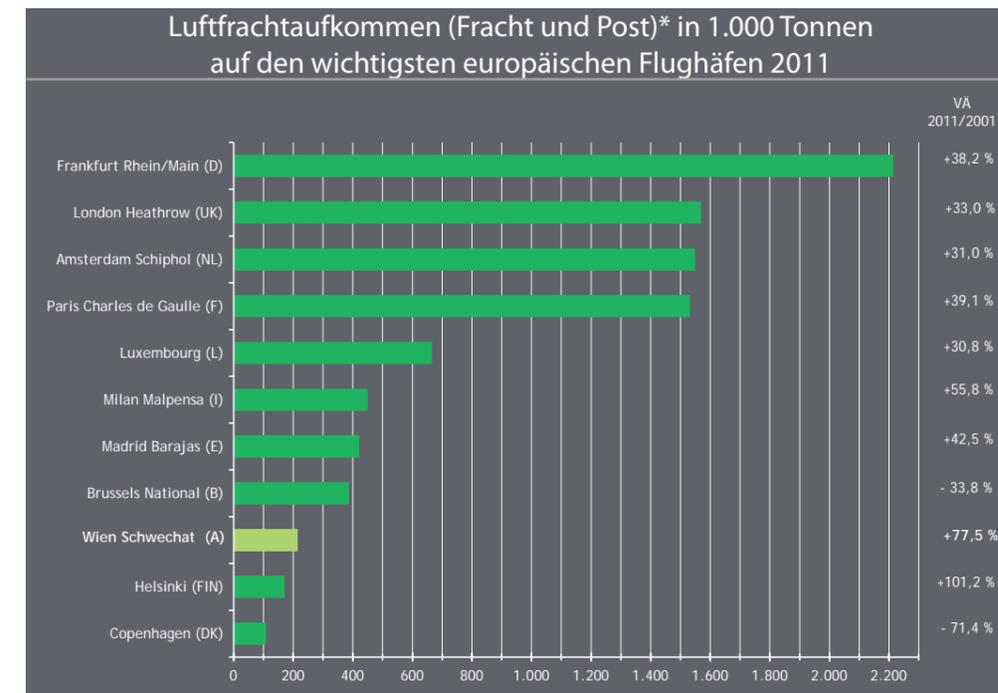
Insgesamt kommt es zu einem Rückgang des gesamten Luftfrachtaufkommens um 10,0 % im Jahr 2012.

Luftfrachtaufkommen in Tonnen auf dem Flughafen Wien/Schwechat nach ausgewählten NST/R*-Kapiteln 2012			
	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	655	1.676	2.331
Anderer Nahrungs- und Futtermittel	784	712	1.496
Erdöl, Mineralerzeugnisse	31	15	46
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	152	100	252
Steine, Erden und Baustoffe	13	47	59
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	4.841	2.737	7.579
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	71.862	94.422	166.284
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	779	772	1.550
Landmaschinen	8	15	23
Anderer Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	7.168	14.041	21.209
Metallwaren	369	320	689
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	267	67	333
Leder- u. Textilwaren	636	4.114	4.750
Sonstige Waren	7.757	8.526	16.283
Besondere Transportgüter	54.877	66.568	121.445

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

Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen eher geringe Umschlagsmengen aufweist. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,2 Mio. Tonnen, London Heathrow mit 1,6 Mio. Tonnen, Amsterdam und Paris Charles de Gaulle mit 1,5 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr



Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2001 und 2011 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei die zweitgrößte Zunahme in den vergangenen zehn Jahren.

6.5. Donauschifffahrt

Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1. Mai 2004 kann aufgrund der Schließung des Zollamtes Praterkai der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage wird der Transitverkehr seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise, basierend auf den von der Schleuse Aschach gemeldeten Schleusungen abzüglich der Fahrten in Empfang zu Tal und Versand zu Berg, auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 5,4 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 5,6 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2012 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 11,6 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.



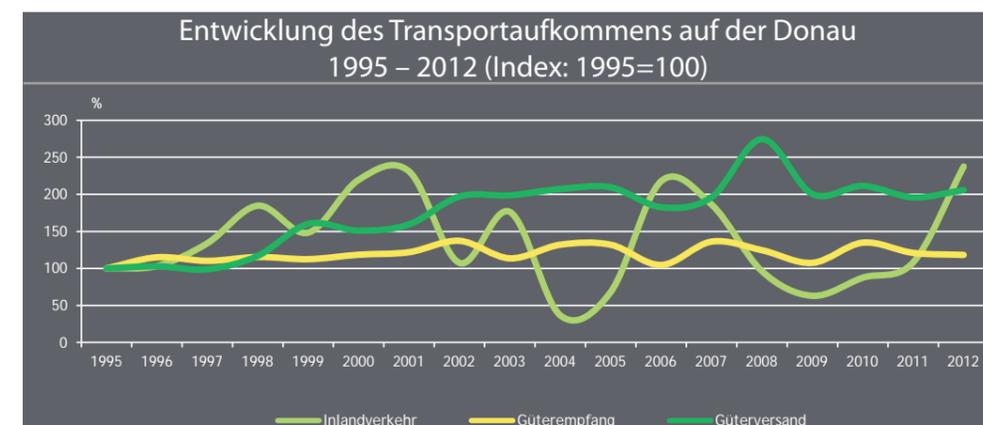
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	1.240	83,1	101	76,6
Empfang	5.439	19,3	5.569	17,1
Versand	1.624	12,2	1.317	9,9
Transit*	2.411	2,3	3.553	2,6
Gesamt	10.714	21,8	10.540	11,9

* Werte hochgewichtet

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

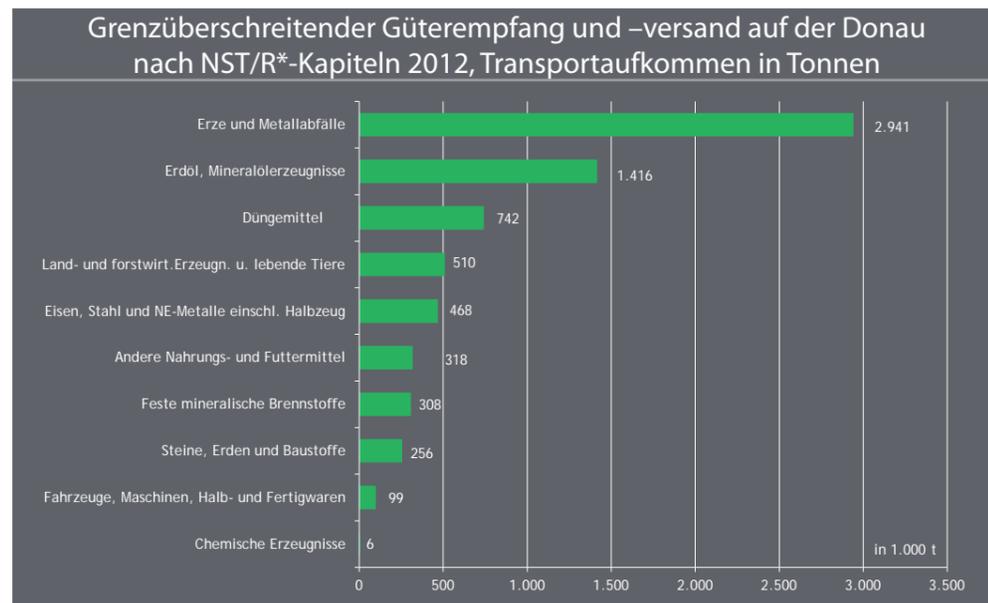
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine sehr dynamische Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Güterempfang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen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



Quelle: Statistik Austria



Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2012 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,9 Mio. Tonnen bzw. 41,6 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdöl und Mineralerzeugnisse“ wurden insgesamt 1,4 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.

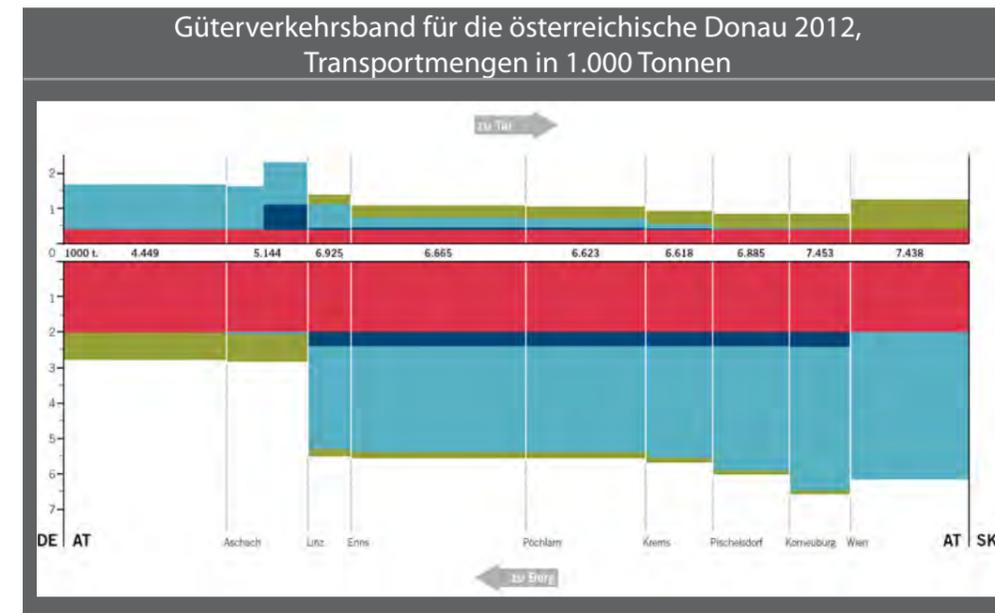


* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen 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 stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt.

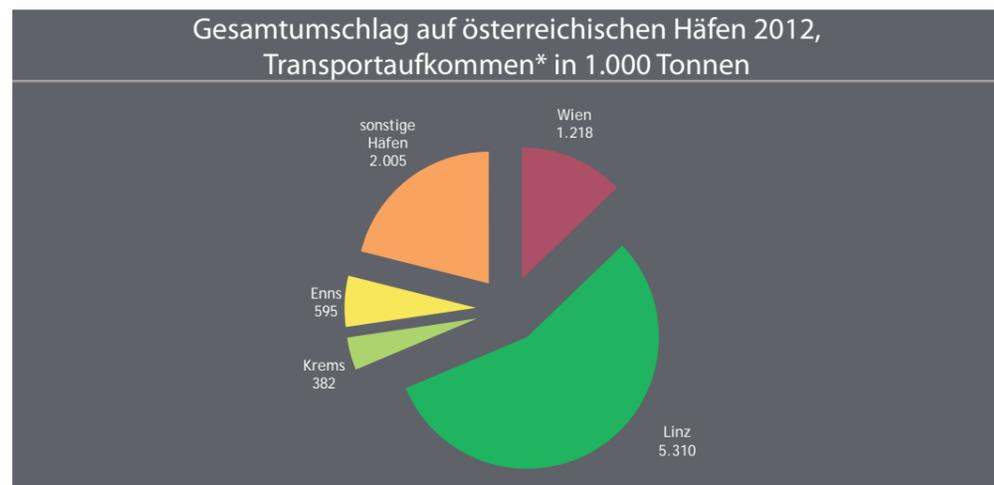
Im Jahr 2012 werden im Transitverkehr 4,8-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2012 ist Linz mit 5,3 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 55,6 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 12,8 % mit rund 1,2 Mio. Tonnen auf.

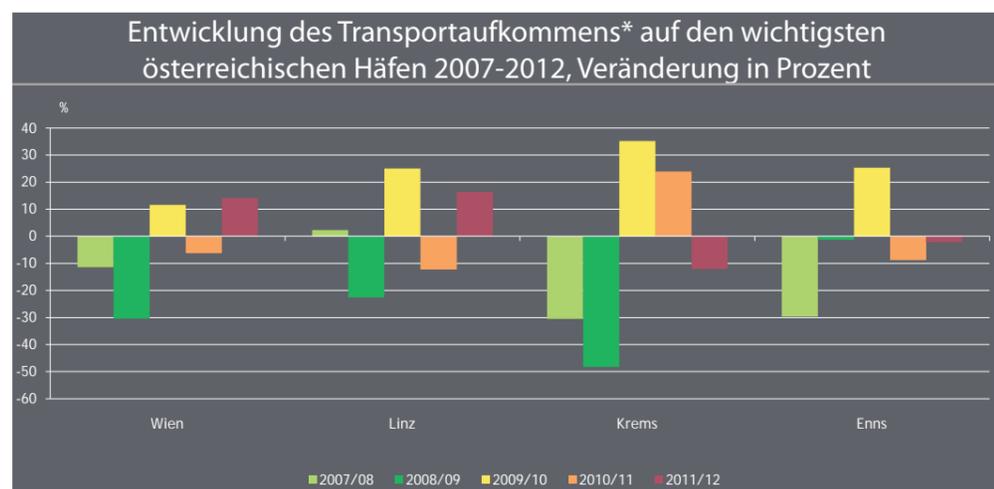




* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2007 bis 2012 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau.



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

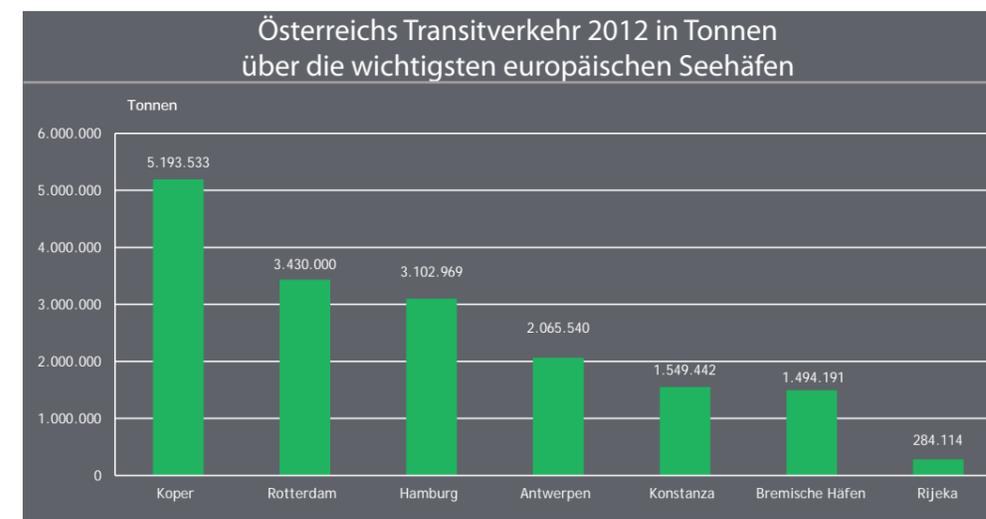
Quelle: Statistik Austria

EXKURS

Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen

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

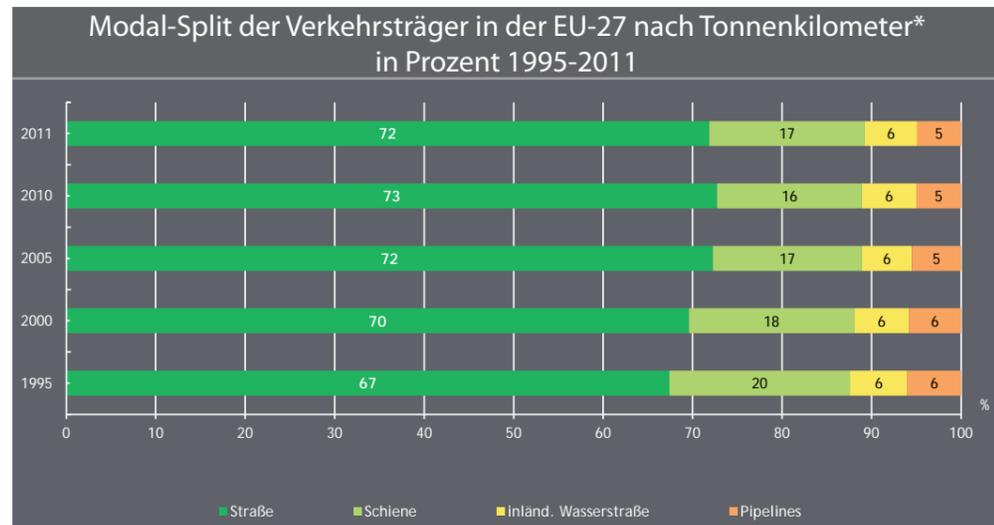
Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt über 17,1 Mio. Tonnen im Jahr 2012. Das entspricht einem Rückgang von 2,5 % im Vergleich zu 2011. Im Jahr 2012 ist der Hafen Koper mit rund 5,2 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, knapp gefolgt vom Hafen Rotterdam.



Quelle: Wochenzeitung Verkehr

6.6. Modal Split EU 27

Im Jahr 2011 werden 71,8 % der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum leicht zurückgegangen.

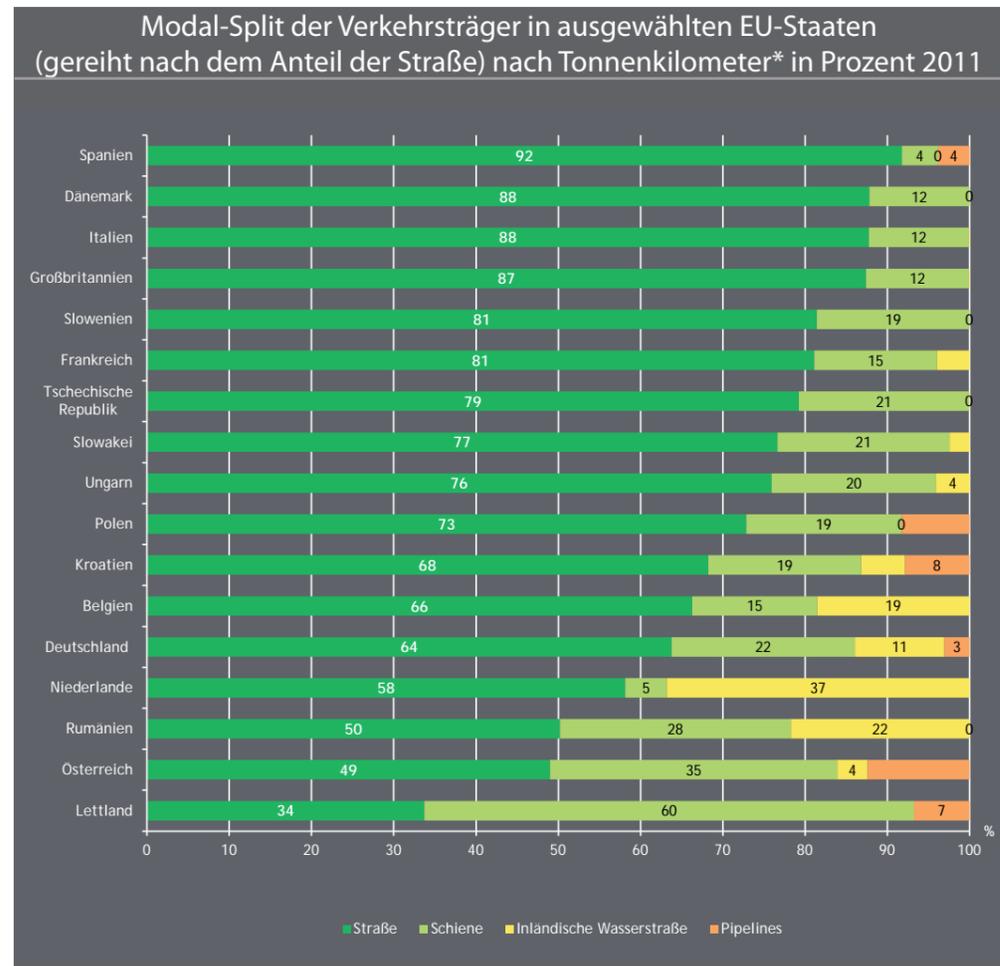


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Italien und Großbritannien die Straße im Jahr 2011 für mehr als 87 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 49 %.

Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, Polen, Deutschland, Slowenien, Kroatien und Rumänien ein wichtiger Verkehrsträger. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen inländische Wasserstraßen und Pipelines nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland, Belgien, Rumänien und den Niederlanden ein Anteil zwischen 11 % und 37 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt.

In Österreich fällt auf die Pipelines ein Anteil von 12 % der Transportleistung.



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



PERSONENVERKEHR



7. PERSONENVERKEHR

7.1. Zusammenfassender Vergleich

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

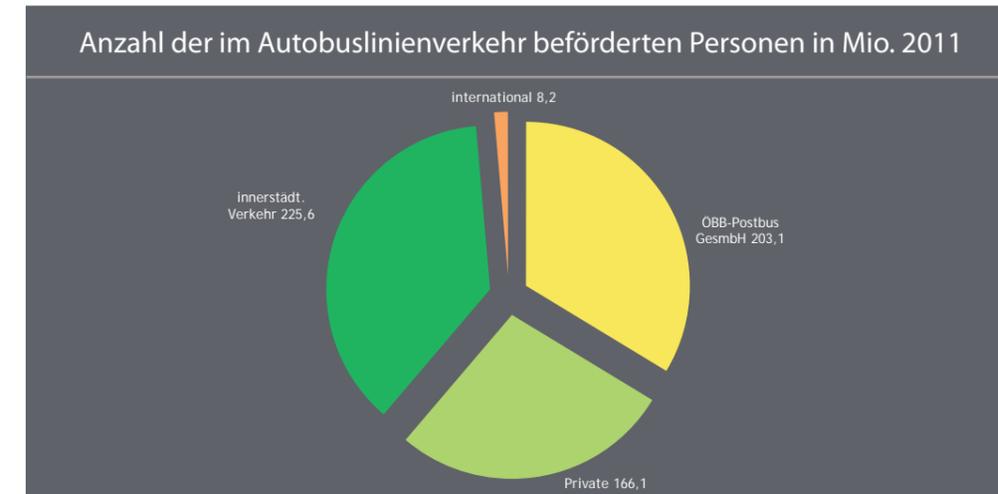
Bis auf das Jahr 2009 kommt es in den vergangenen Jahren zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienebetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr zu. Ebenfalls erhöht sich die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen zwischen 2011 und 2012.

Anzahl der beförderten Personen 2012	
Straße (österreichische Autobuslinien 2009)	603,0 Mio.
Schiene (ÖBB)	224,0 Mio.
Luftfahrt	26,6 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von viaDonau)	1,1 Mio.

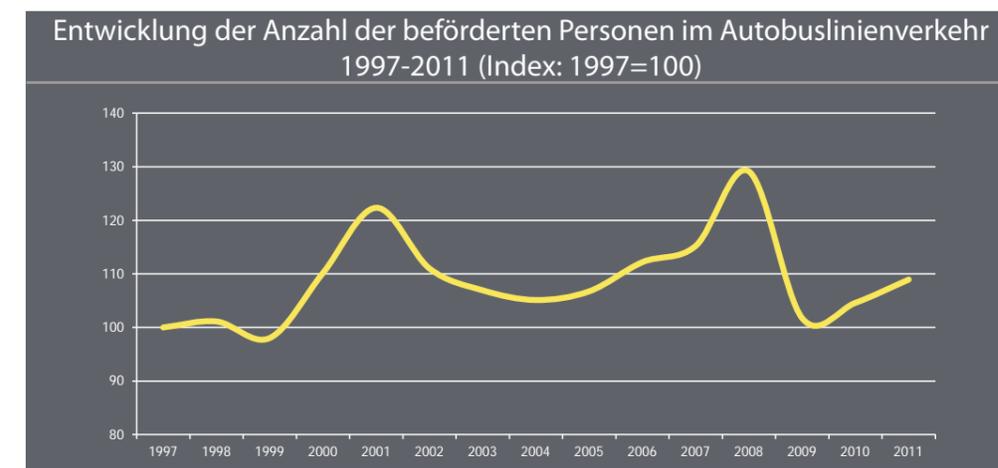
7.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2011 werden insgesamt 603,0 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 37,4 %, auf die ÖBB-Postbusse mehr als ein Drittel und mehr als ein Viertel auf private Anbieter.

In den Jahren 1999 bis 2001 ist die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr angestiegen. Bis 2004 kommt es zu einem Rückgang, der von einer Zunahme bis 2008 abgelöst wird. Im Jahr 2011 kommt es zu einer leichten Erhöhung in der Anzahl der beförderten Personen von 4,1 % im Vergleich zu 2010.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

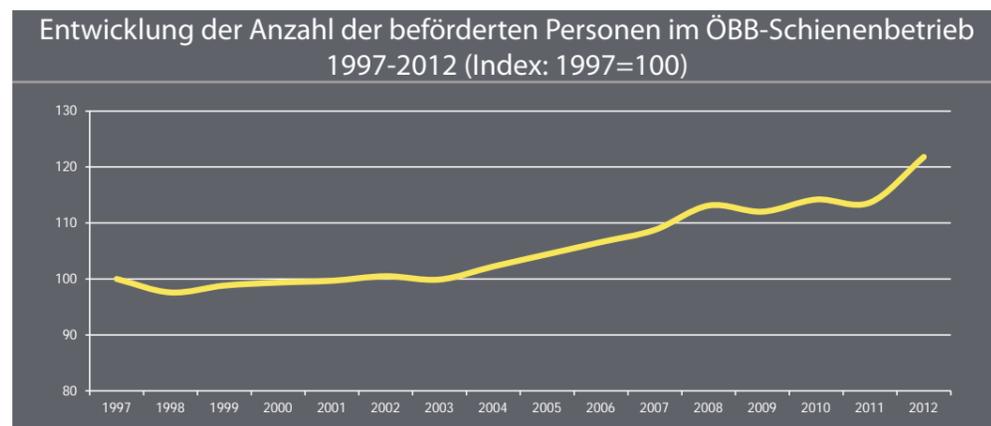


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



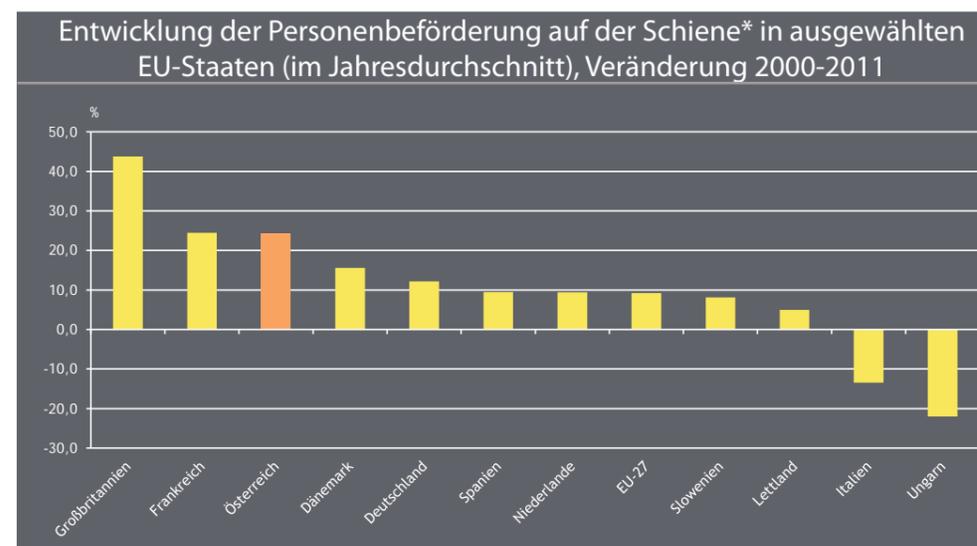
7.3. Schiene

Im Jahr 2012 werden von der ÖBB ca. 224 Mio. Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf leichte Einbrüche 1998, 2003 und 2009 eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.



Quelle: ÖBB

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2000 und 2011 um 9,2 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im stärkeren Ausmaß (24,1 %) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Slowenien, Dänemark, Deutschland, Spanien, Niederlande, Frankreich und Großbritannien auf. Ungarn und Italien verzeichnen Rückgänge im Ausmaß von 22,0 % bzw. 13,4 %.



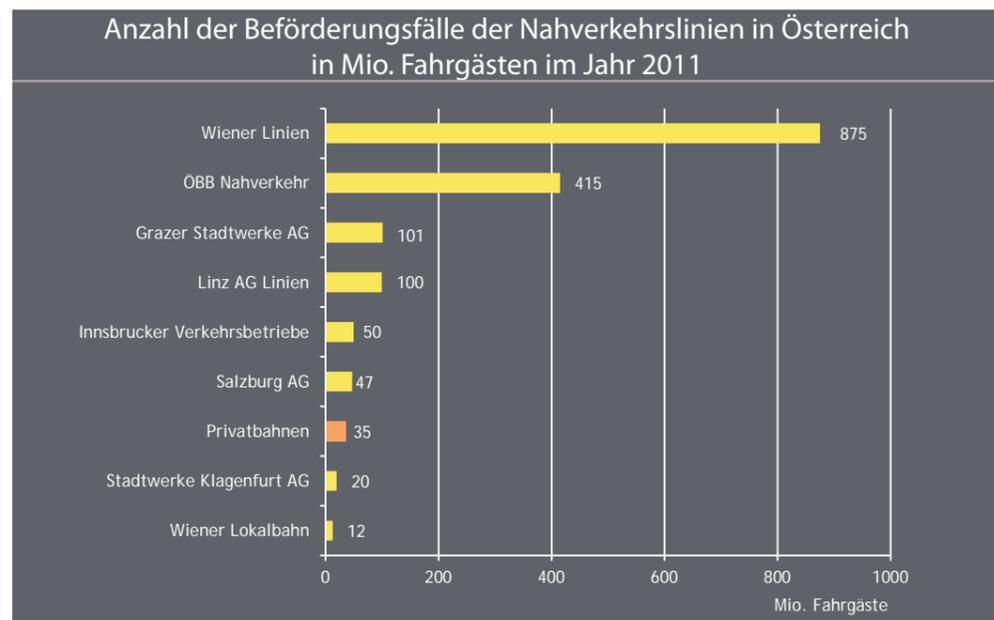
* in Personenkilometern

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

EXKURS Nahverkehr

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienebetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2011 in Summe rund 1,2 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt rund 1,7 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2011 insgesamt 449 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 415 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2011 rund 35 Mio. Beförderungsfälle.

Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 7.6) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.



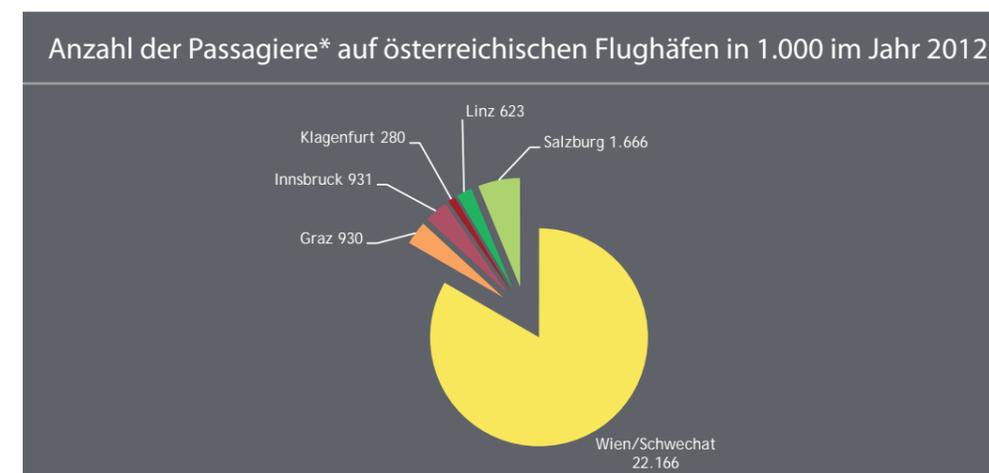
* inklusive Salzburger Lokalbahnen
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

7.4. Luftfahrt

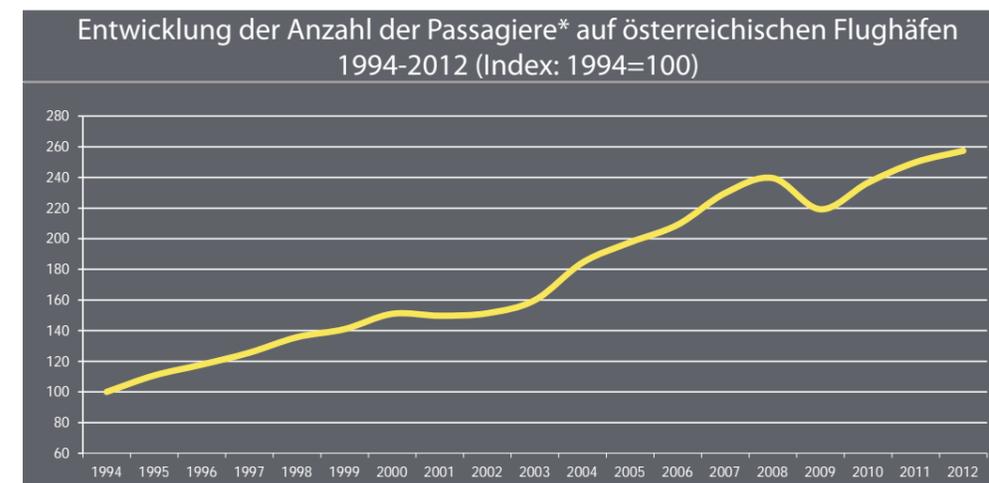
Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2012 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 26,6 Mio. Passagiere abgefertigt. 83 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und 6 % auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 7,1 Mio. im Jahr 2012 und stellt damit einen Anteil von 31,8 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

Im Zeitverlauf 1994 bis 2008 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen kontinuierlich. Im Jahr 2009 kommt es zu einem Rückgang der Fluggäste. Nach diesem kommt es in den darauffolgenden drei Jahren zu einer Erhöhung der abgefertigten Passagiere. Zwischen 2011 und 2012 beträgt die Steigerung 3,0 %. Im Detail nimmt die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr in Wien um 5,1 % zu, bei allen anderen österreichischen Flughäfen nimmt die Passagierzahl ab (Graz -4,7 %, Innsbruck -6,6 %, Klagenfurt -25,5 %, Linz -8,2 % und Salzburg -2,0 %).

In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2,6 Mio. Fluggästen im Jahr 2012 an erster Stelle.



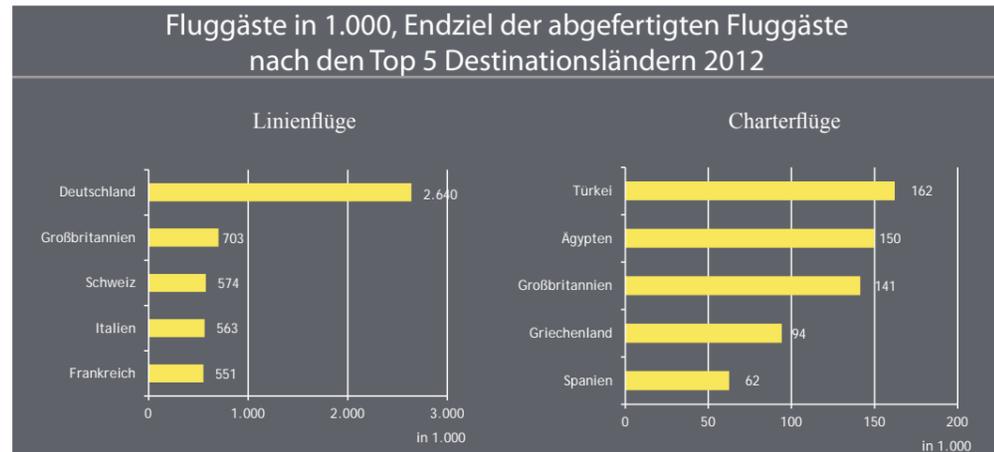
*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



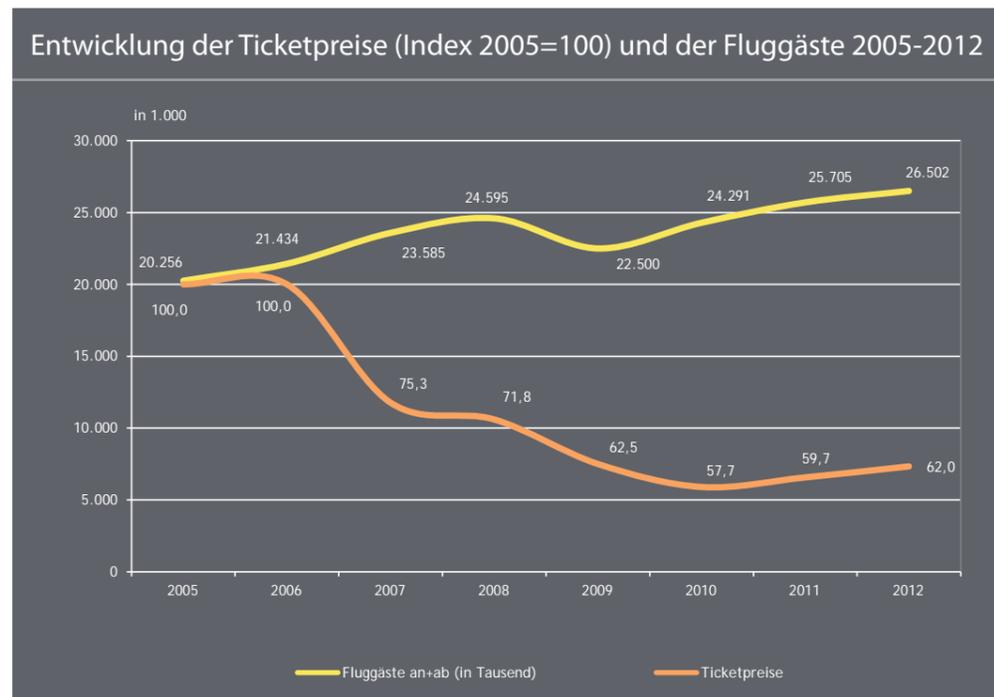
*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEIDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEIDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTE
ULEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFÖRDERUN
ELLEN • BUNDESSPARTE



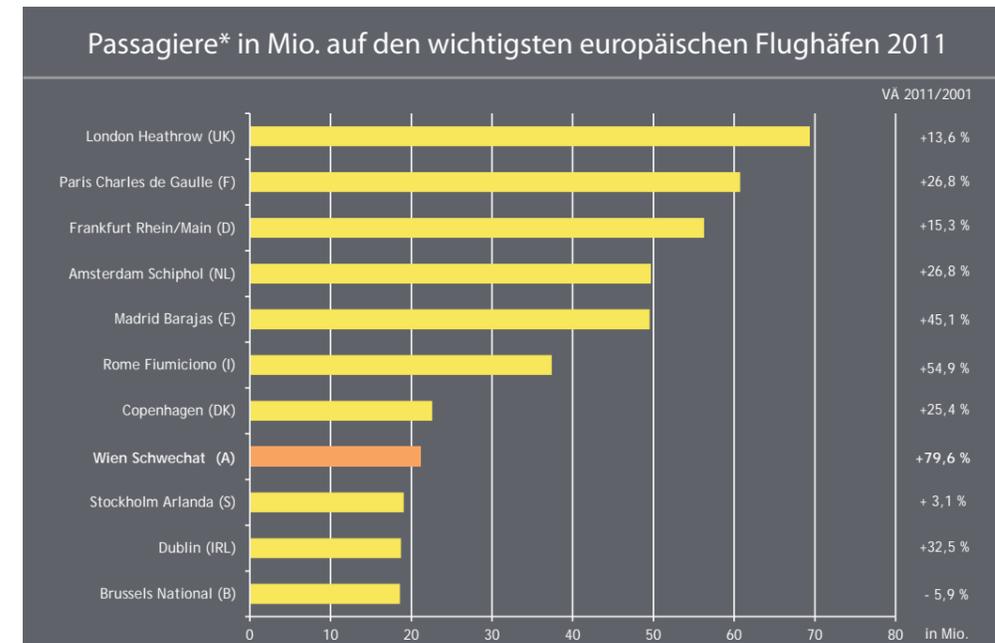
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Im Charterflugverkehr verzeichnen die Türkei und Ägypten als Sommerurlaubsländer die meisten Fluggäste im Berichtsjahr 2012. Die Anzahl der Fluggäste nach Großbritannien, Griechenland und Türkei reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der abgefertigten Fluggäste bei Flügen nach Ägypten und Tunesien ist im Vergleich zu 2011 angestiegen.

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 bis 2010 mit dem Ansteigen der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Seit 2011 steigen nicht nur die Passagierzahlen, sondern auch die Ticketpreise.



*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2011: 69,4 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2011 mehr als 55 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 21,1 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

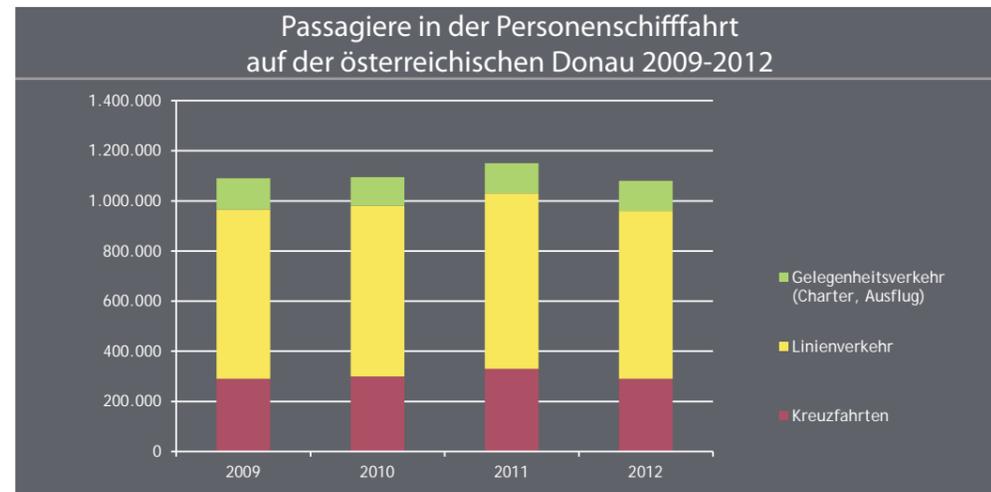


Im Zeitraum 2001 und 2011 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnet im europäischen Vergleich der Flughafen Wien/Schwechat.

7.5. Schifffahrt

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

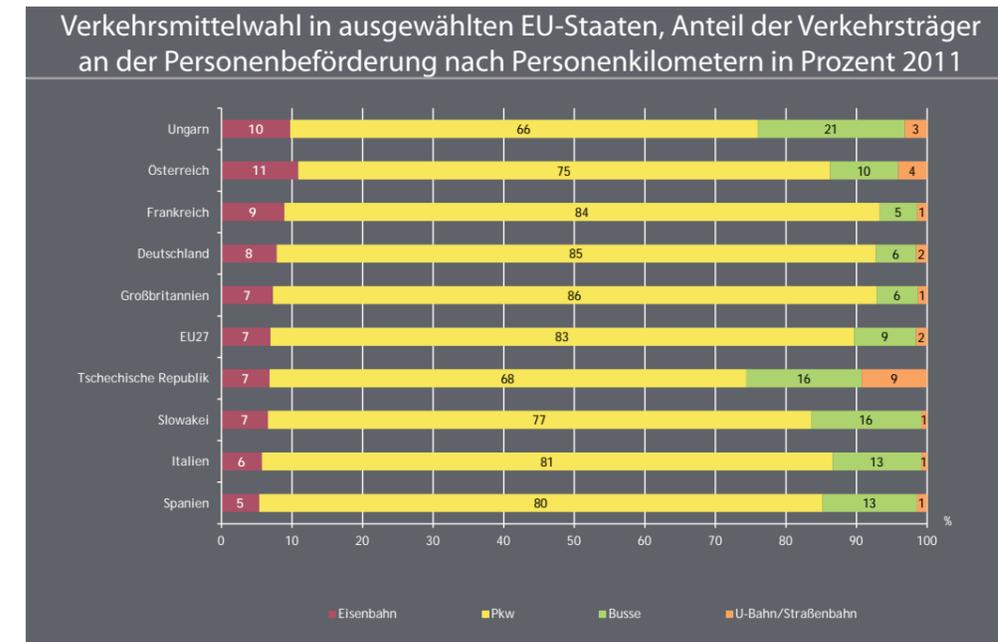
Wie in den Vorjahren sind auch 2012 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als eine Million Passagiere unterwegs (um 6,9 % weniger als 2011). Den Großteil bilden die ca. 670.000 im Linienverkehr beförderten Personen (-4,3 % gegenüber 2011). Auf Kabinenschiffen werden rund 290.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (-12,1 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 120.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (-7,7 %).



Quellen: via Donau Jahresberichte

7.6. Verkehrsmittelwahl in der EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-27 Durchschnitt im Jahr 2011 gemessen an Personenkilometern beträgt 83 %, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Frankreich liegt der Anteil bei 85 % bzw. 84 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 21 % bzw. 16 %, der EU-27 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 5 % z.B. in Spanien und maximal 11 % in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

