

Die österreichische Verkehrswirtschaft

Daten und Fakten - Ausgabe **2015**



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, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2015

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 • LUFTFAHRTSUN
SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEH
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN
SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SE
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUS
MEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • S
NEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • S
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEP



VORWORT

Mobilität zählt immer schon zu den elementaren Bedürfnissen jeder Gesellschaft und jeder Wirtschaft. Sie ist Voraussetzung für die Entfaltung des Warenverkehrs, kann Standortnachteile kompensieren und Wettbewerbsfähigkeit begründen. Mobilität begünstigt den Zugang zu Ausbildungs- und Bildungseinrichtungen sowie die Wahl von Arbeitsplatz und Freizeitkonsum der Menschen. Mobilität wird zeitlebens von allen Mitgliedern der Gesellschaft genützt.

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 mehr als 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.600 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 128 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr

Die Branchenumfragen zeigen gerade eine vorsichtige Stimmungsaufhellung der Verkehrswirtschaft; auch wenn klar ist, dass die Unternehmen immer noch mit angezogener Bremse wirtschaften müssen. Gründe dafür liegen einerseits in der nach wie vor schwachen konjunkturellen Entwicklung, die den Unternehmen wenig Lust auf Investitionen macht, andererseits in immer wieder neuen Belastungsphantasien für die Wirtschaft. Eine zentrale Initiative für neuen Schwung in der Branche ist der Gesamtverkehrsplan. Dabei setzt sich die Wirtschaftskammer Österreich als Partner für eine rasche Umsetzung der Maßnahmen zur Stärkung des Verkehrs- und Logistikstandortes Österreich ein.

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

ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2014 35.856 Mitglieder in Österreich, das sind 5,0 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei knapp 80 % davon (28.426) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2014 kommt es insgesamt zu 1.603 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2014 210.221 Beschäftigungsverhältnisse (mit geringfügig Beschäftigten) gezählt; ohne geringfügig Beschäftigte sind im Jahresdurchschnitt 194.123 Personen unselbstständig beschäftigt. Insgesamt stehen im Jahr 2014 2.609 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2014 12.820 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Vergleich zum Jahr 2013 ist die Anzahl der Arbeitslosen gestiegen.

Die Mitgliedsunternehmen der Sparte Transport und Verkehr verzeichnen 2012 Erlöse und Erträge in der Höhe von € 45,5 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von € 14,2 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von € 4,9 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2014: 11.131), der Neugründungen (2014: 801), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2014: 65.527 unselbstständig Beschäftigte), und des Produktionswertes (2012: 7,4 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2014: 1.339 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2014: 723 Lehrlinge).

Der Bestand an Lkw liegt Ende 2014 bei rund 418.594 Fahrzeugen bzw. 6,5 % gemessen am Gesamtbestand aller Kfz. Davon sind 52.908 schwere Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Der Anteil der Sattelzugfahrzeuge liegt bei 0,3 % bzw. 16.321 Stück. Der Bestand an Omnibussen beträgt 9.585 Fahrzeuge.

Eine Auswertung der Lkw zeigt, dass 2014 nicht ganz die Hälfte gewerblich genutzt werden, 15,9 % davon im Fuhrgewerbe und 84,1 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die Lkw im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2014 werden 34.769 Lkw (davon 3.601 schwere Lkw), 3.228 Sattelzugfahrzeuge, 900 Omnibusse und 29.409 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2013 werden 34.171 Lkw (davon 3.470 schwere Lkw), 3.973 Sattelzugfahrzeuge, 713 Omnibusse und 27.953 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2014 bei den schweren Lkw um 3,8 % über der des Jahres 2013 und um 18,8 % unter jenen der Sattelzugfahrzeuge.



Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2012/13 2,1 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu keiner Veränderung der Ertragskraft der Betriebe. Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2012/13 - außer den Luftfahrtunternehmen wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen.

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

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

Beim Personenverkehr kommt es 2013 zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

STRUKTUR

- 2014: 35.856 Mitglieder (aktiv und ruhend)
- 2014: 23.222 Unternehmen
- 2014: 1.603 Neugründungen (vorläufig)

ARBEITSMARKT

- 2014: 210.221 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
- 2014: 2.609 Lehrlinge
- 2014: 12.820 Arbeitslose in Verkehrsberufen

OUTPUT (2012, ohne Fahrschulen)

- €45,5 Mrd. Erlöse und Erträge
- €14,2 Mrd. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
- €4,9 Mrd. Bruttoinvestitionen

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN (2014)

- Kfz-Bestand: 6,5 Mio. Kfz davon: 418.594 Lkw (365.686 leichte Lkw und 52.908 schwere Lkw), 16.321 Sattelzugfahrzeuge, 9.585 Omnibusse sowie 728.617 Anhänger davon 30.659 Sattelanhänger
- Kfz-Neuzulassungen: 395.637 Kfz (davon: 34.769 Lkw (31.168 leichte Lkw und 3.601 schwere Lkw), 3.228 Sattelzugfahrzeuge, 900 Omnibusse) sowie 29.409 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2012/13)

- Umsatzrentabilität: 2,1 % (durchschnittlich)
- Eigenkapitalquote: 32,0 % (durchschnittlich)

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2014)

- Straße (österreich. Unternehmen): 349.488
- Schiene (österreich. Unternehmen): 90.993
- Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 239
- Donauschifffahrt: 10.122
- Rohrleitungen: 68.807

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2013/14)

- Straße (österreich. Autobuslinien): 697,0 (2013)
- Schiene (ÖBB): 235
- Luftfahrt: 27,0
- Schifffahrt: 1,0 (2013)



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2015

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT



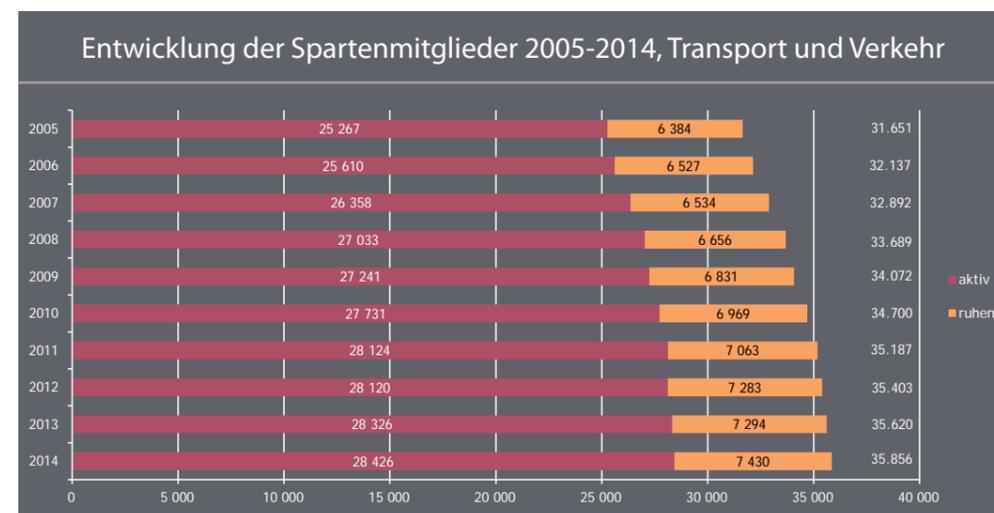
VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFORDERUN
EILLEN • BUNDESSPÄTE

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

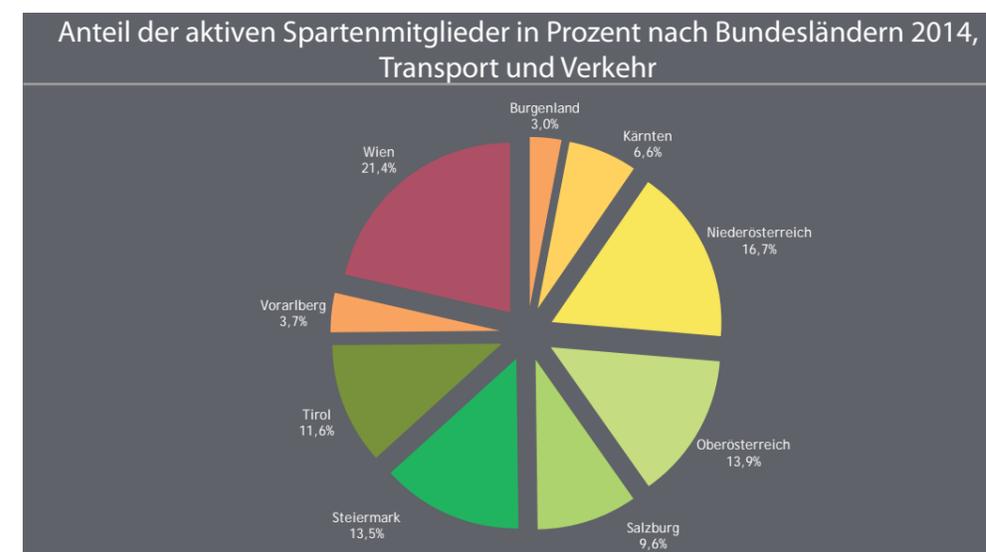
1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften

Ende 2014 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 35.856 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,0 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2014 den Wert 28.426, das sind 79,3 % aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 20,2 %. Im selben Vergleichszeitraum melden 26,8 % mehr Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2014 21,4 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,7 % in Niederösterreich, 13,9 % in Oberösterreich und 13,5 % 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: 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 2014 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.131 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.361 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbstständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2014 verzeichnen alle Fachverbände Mitgliederzuwächse bis auf das Güterbeförderungsgewerbe.

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

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

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



Anzahl der aktiven Fachgruppenmitglieder 2000-2014, Transport und Verkehr

	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Schienebahnen	69	78	90	89	89	91	91	104
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen*	1 826	1 887	1 910	1 867	1 866	1 846	1 833	1 840
Seilbahnen	955	832	722	715	674	685	634	672
Spediteure	1 219	1 350	1 495	1 501	1 537	1 530	1 530	1 561
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8 460	8 939	9 795	10 102	10 269	10 247	10 276	10 361
Güterbeförderungsgewerbe	9 643	10 835	11 249	11 316	11 403	11 375	11 395	11 131
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	799	806	826	832	845	887
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3 080	3 424	3 950	4 049	4 278	4 343	4 537	4 726
Schiffahrtunternehmungen	352	354	401					
Luftfahrtunternehmungen	277	299	332					
Autobusunternehmungen	1 197	1 234	1 177	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Fahrschulen	314	347	355					
Allgemeiner Fachverband	382	395	444					

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

1.2. Neugründungen

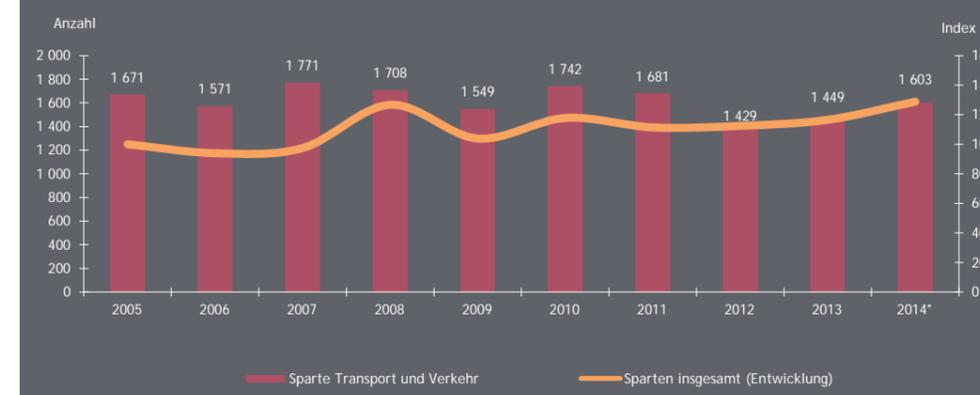
Zwischen 2005 und 2014 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer stabilen Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2014 1.603 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 3,7 % der Neugründungen aller Sparten.

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

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 801 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 307 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 371. In den Fachverbänden der Spediteure, dem Beförderungsgewerbe mit Pkw, dem Güterbeförderungsgewerbe, den Fahrschulen und allgemeinen Verkehr sowie den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen kommt es zu einer Zunahme der Gründungsintensität.

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.

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2005=100), 2005 - 2014



* vorläufiger Wert

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2014, Transport und Verkehr

	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014*
Schienebahnen	1	4	1	1	0	4	3	3
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	40	39	50	49
Seilbahnen	20	11	1	16	5	6	5	5
Spediteure	43	82	59	57	75	49	40	65
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	372	280	280	307
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	928	802	782	801
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	39	36	35	42
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	121	197	209	273	272	250	286	371
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10					
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23					
Autobusunternehmungen	12	30	25	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)				
Fahrschulen	10	9	5					
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spez.)	41	24	20					

* vorläufiger Wert

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

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 2014 und 31. Dezember 2014 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 152 Insolvenzen eröffnet und 174 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 20,0 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 8,9 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2014 bzw. 1.1.2015 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2015	per 1.1. 2014	per 1.1. 2015	per 1.1. 2014
Landverkehr insgesamt	152	190	174	191
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	1	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	43	44	30	27
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	54	53	31	27
Güterbeförderung im Straßenverkehr	101	137	143	164
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	41	42	13	22
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	23	29	8	14
Tankstellen	4	11	4	3
Fahrschulen	2	4	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung



DER ARBEITSMARKT

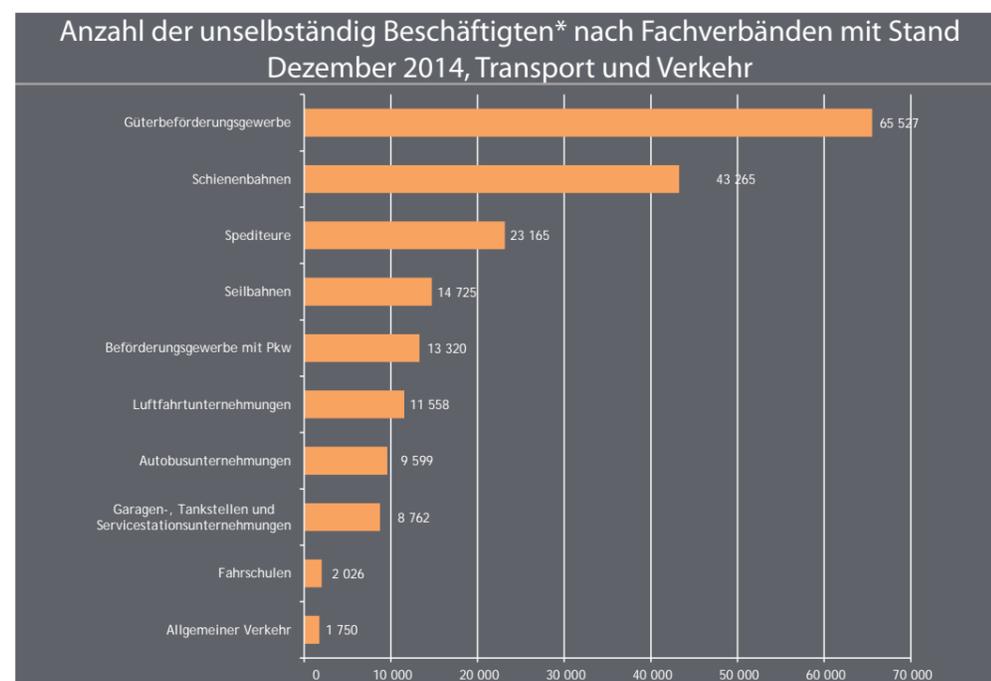


VERKEHR • SCHIENENBA
EILBAHNEN • SPEDITEUR
UNTERNEHMEN • FAHR
HIENENBAHNEN • SCHIFF
• SPEDITEURE • TAXIUNTE
MEN • FAHRSCHULEN • TA
IEN • SCHIFFFAHRTSUNTE
AXIUNTERNEHMEN • GÜTE
JLEN • TANKSTELLEN • B
RTSUNTERNEHMEN • LUF
EN • GÜTERBEFÖRDERUN
EILEN • BUNDESCAPTE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. Anzahl der Beschäftigten

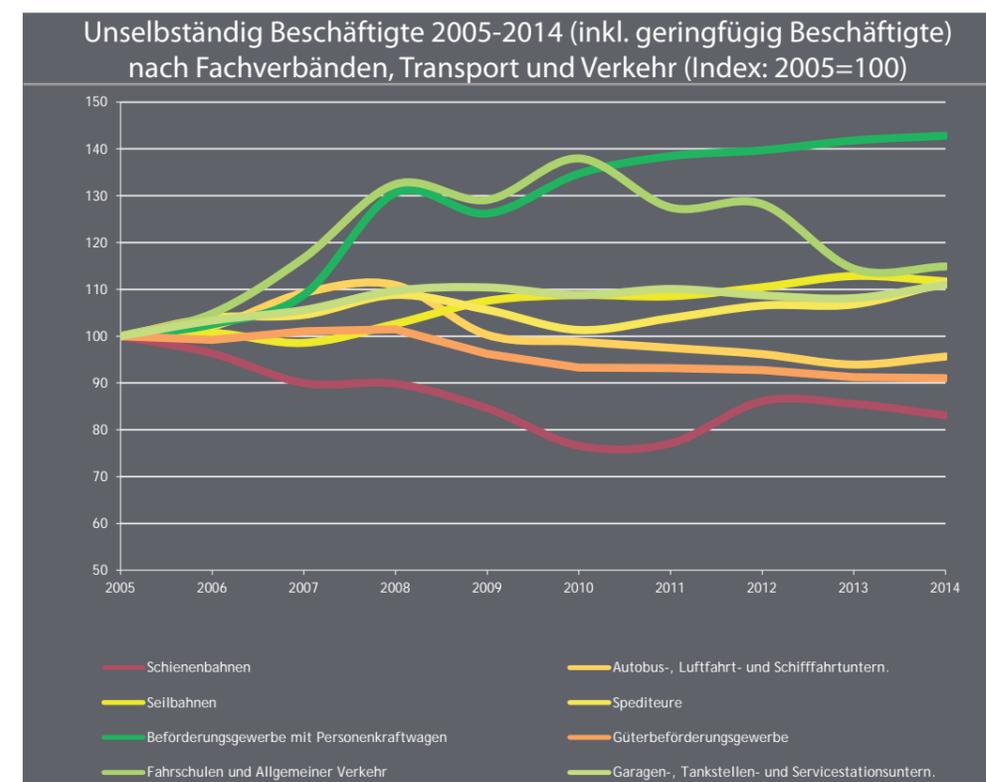
Mit Ende 2014 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 194.123 Arbeitnehmer/innen (ohne geringfügig Beschäftigte) beschäftigt. Die meisten unselbstständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 65.527 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 43.265 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbstständigen weisen der allgemeine Verkehr und die Fahrschulen auf. Mit geringfügigen Beschäftigten sind im Jahresdurchschnitt 210.221 Personen unselbstständig beschäftigt.



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

Im Zeitraum 2005 bis 2014 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 2014/2013 verzeichnen die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, die Spediteure, das Beförderungsgewerbe mit Pkw, Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr sowie die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen einen Beschäftigungsaufbau. Rückgänge finden bei den Schienenbahnen, den Seilbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe statt.



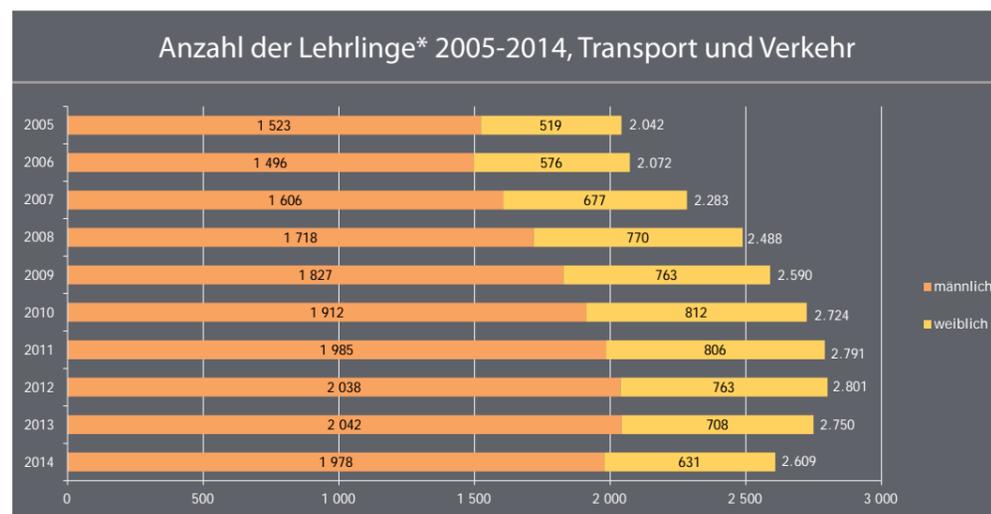
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik



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

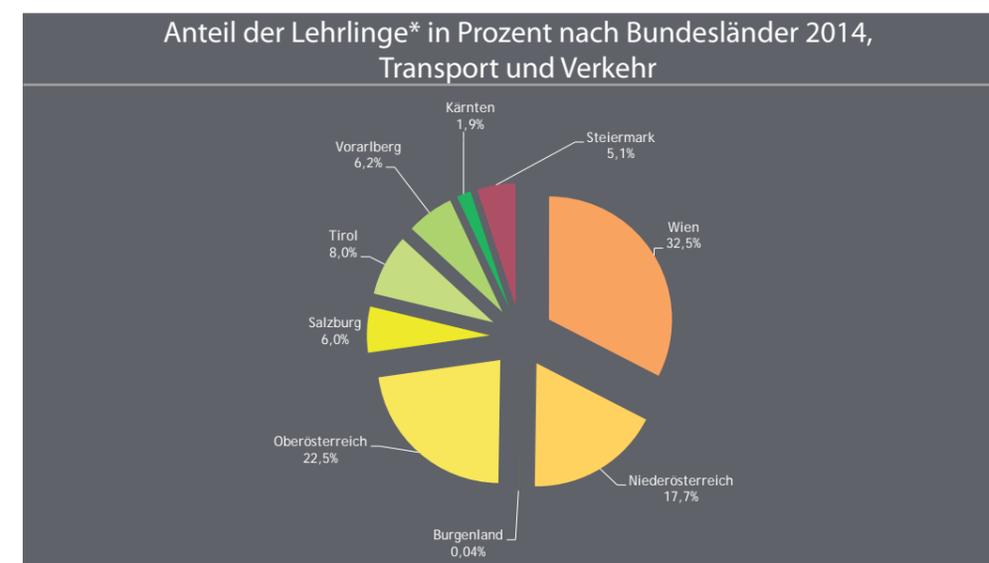
2.2. Anzahl der Lehrlinge

Während des Jahres 2014 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.609 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,3 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 74,3 % Burschen und 25,7 % Mädchen. Seit 2005 kommt es zu einer Zunahme der Lehrlingszahlen, die sich kontinuierlich bis 2012 fortsetzt. 2014 werden im Vergleich zum Vorjahr weniger Lehrlinge ausgebildet.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Anm.: Aufgrund einer fehlerhaften Zuordnung von Lehrlingen im Jahr 2014 wurden die Lehrlingszahlen für das Jahr 2014 in dieser Broschüre revidiert.
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

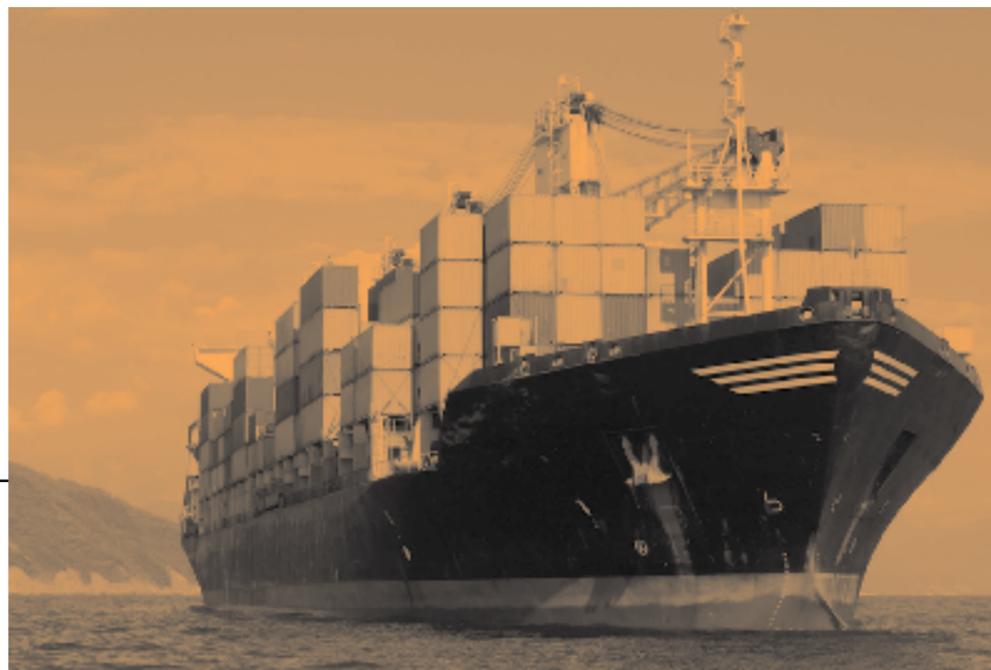
Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2014 rund ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und mehr als ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.399 Lehrlingen im Jahr 2014.

2014 stehen im Vergleich zu 2013 bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, den Fahrschulen und dem allgemeinen Verkehr mehr Lehrlinge in Ausbildung. In den verbleibenden Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr.



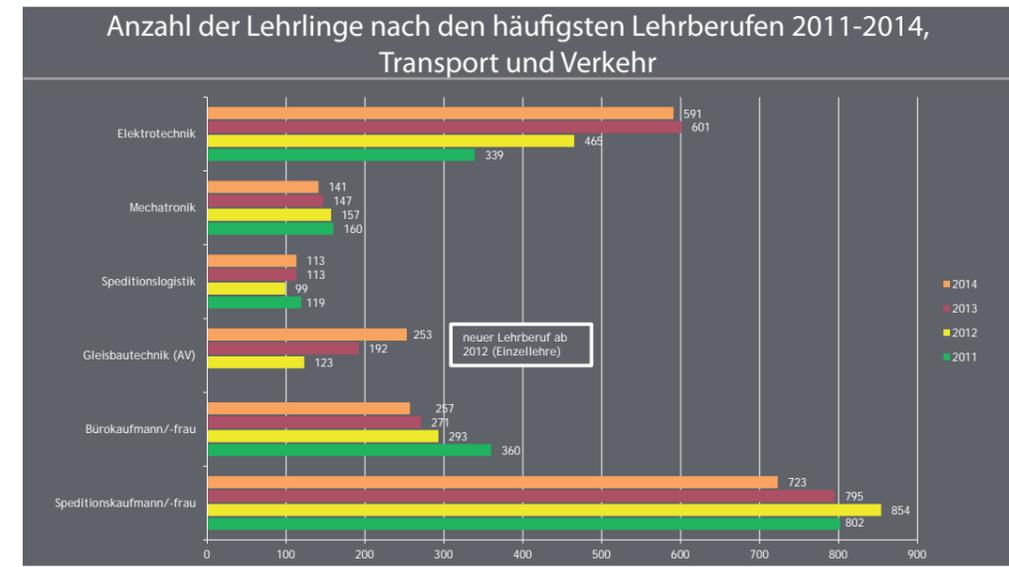


Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2000-2014, Transport und Verkehr

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Schienenbahnen	1221	949	1260	1318	1351	1343	1339
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen ¹	103	55	58	56	51	47	51
Seilbahnen	4	12	107	112	119	118	109
Spediteure	651	687	896	922	970	954	886
Beforderungsgewerbe mit Pkw	16	45	118	103	66	47	22
Güterbeforderungsgewerbe	172	154	166	169	161	162	130
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	29	15	20	24	23	27	28
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	6	26	30	28	28	25

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
¹ ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtsunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für 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 2014 zählt man 723 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des Elektrotechnikers.

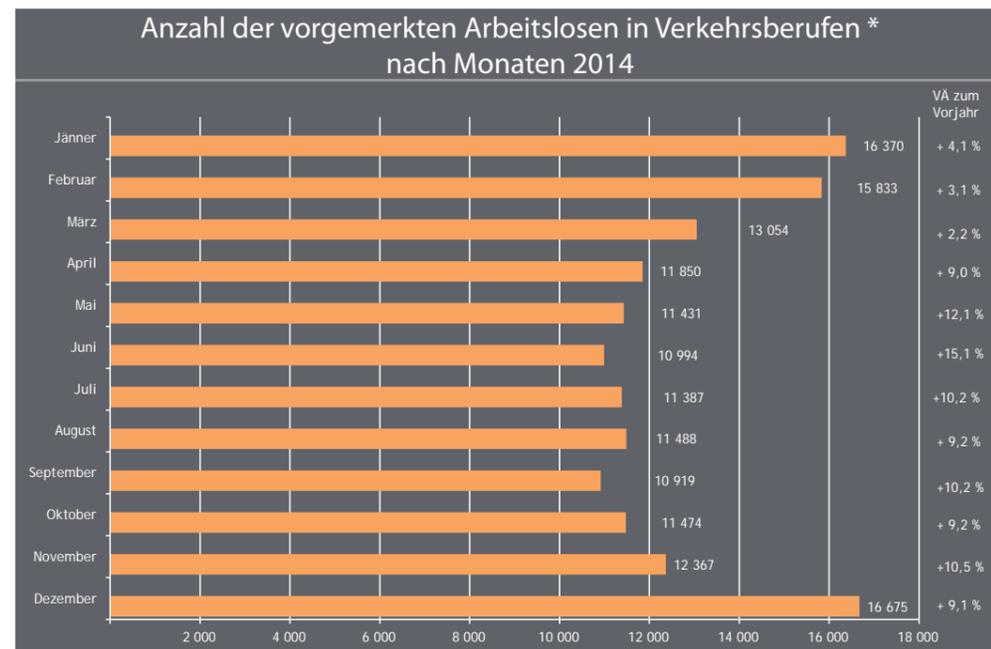


Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2014 392 Lehrlinge. Neu ab dem Berichtsjahr 2012 ist der Lehrberuf des Gleisbautechnikers mit 253 Lehrlingen im Jahr 2014.



2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2014 sind 12.280 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,0 % aller Arbeitssuchenden und 8,2 % mehr Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2013. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in allen Monaten zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat Juni im Ausmaß von 15,1 % im Vergleich zum Vorjahresmonat statt. In den verbleibenden Monaten bewegt sich die Erhöhung zwischen 2,2 % und 12,1 %, wobei im März die kleinste Steigerung mit 2,2 % zu verzeichnen ist.



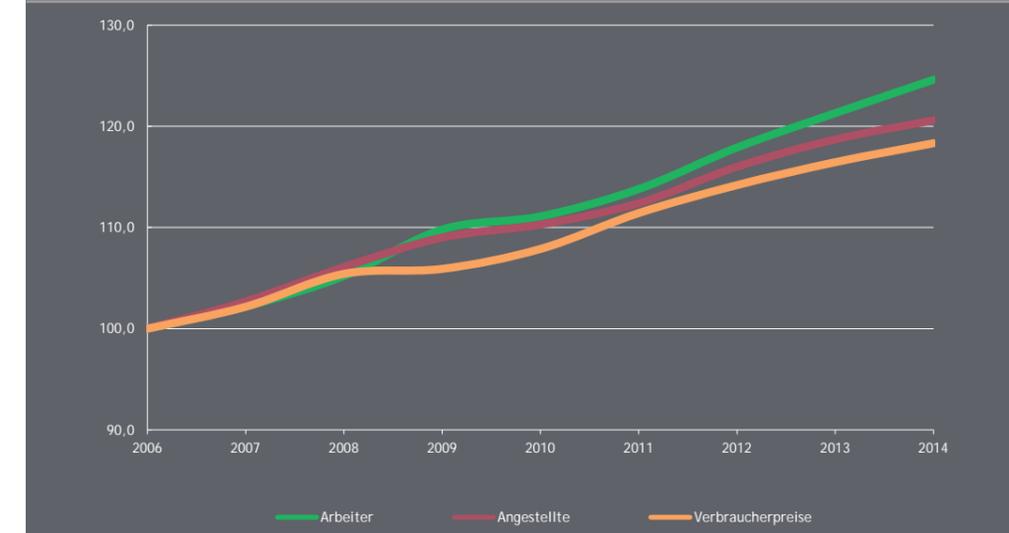
* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen. Seit 2003 werden die Nachrichtenberufe (4501-4531) und Reise-, Fremdenverkehrsberufe (4605) herausgerechnet, daher ist kein Zeitvergleich möglich.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. Tariflöhne

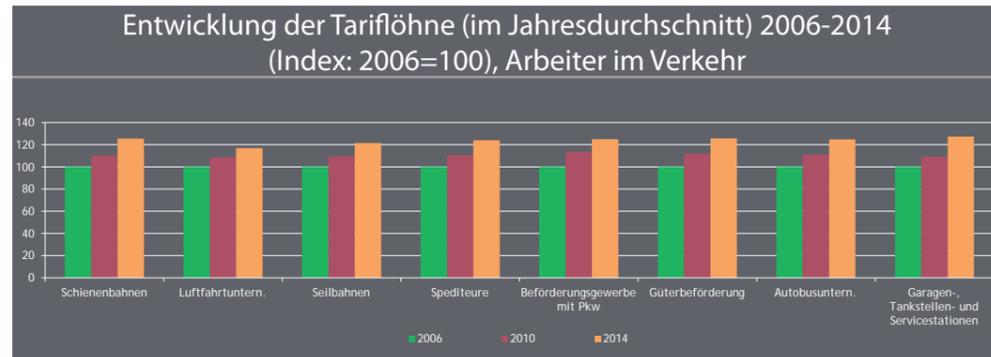
Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 7 Jahren um 24,6 % bzw. 20,6 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 18,3 %. Die Veränderung zwischen 2013 und 2014 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 2,7 %, bei den Angestellten um 1,6 %.

Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt)
2006-2014 (Index: 2006=100)



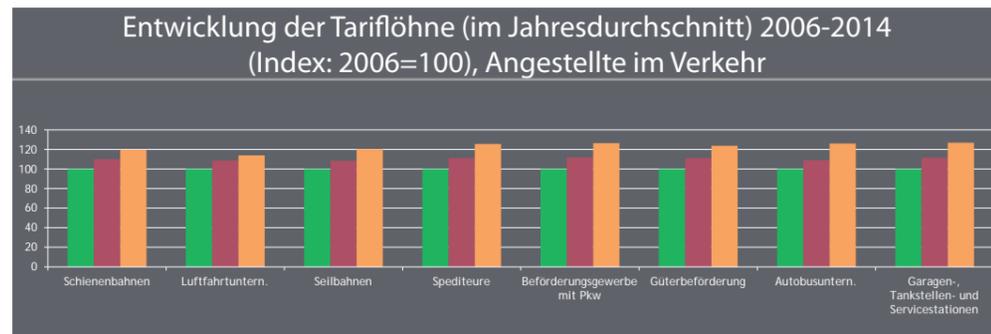
Quelle: Statistik Austria

Wie in der folgenden Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2014 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe und bei Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2014 im Beförderungsgewerbe mit Pkw am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

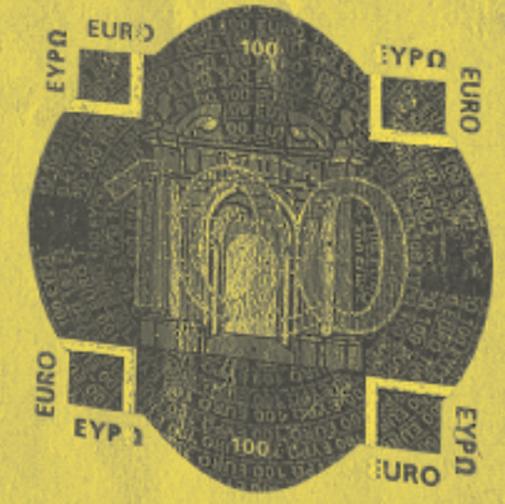




© BCE ECB EZB EKT EKP 2002

1000

DER OUTPUT



100 EURO
EYPQ

100 EURO
EYPQ



3. DER OUTPUT

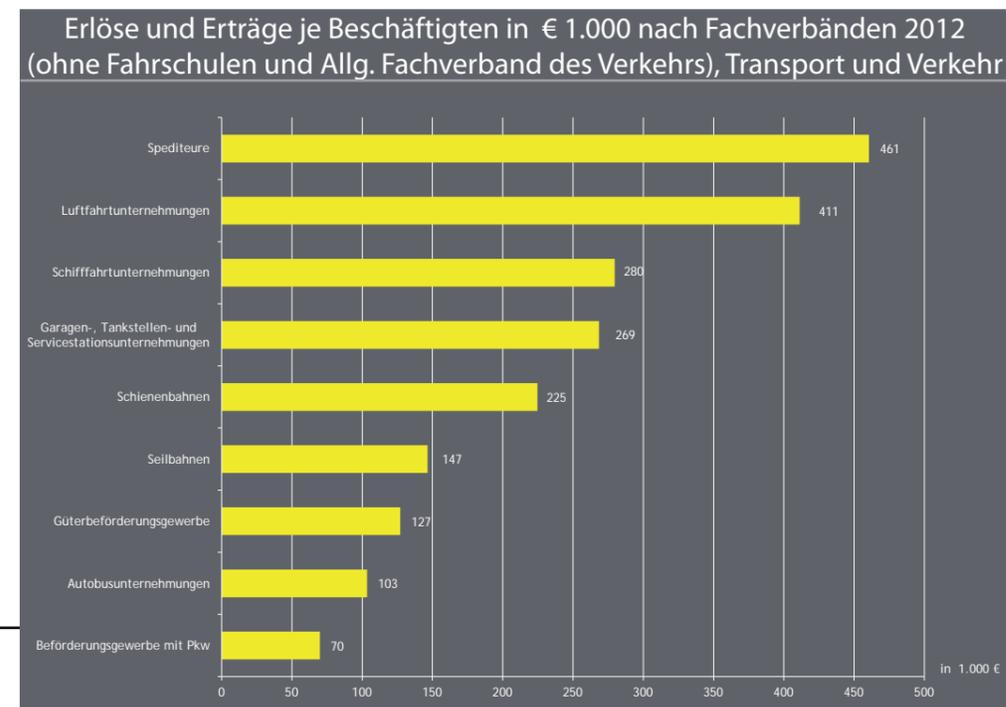
Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2012. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung 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 80 % 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.

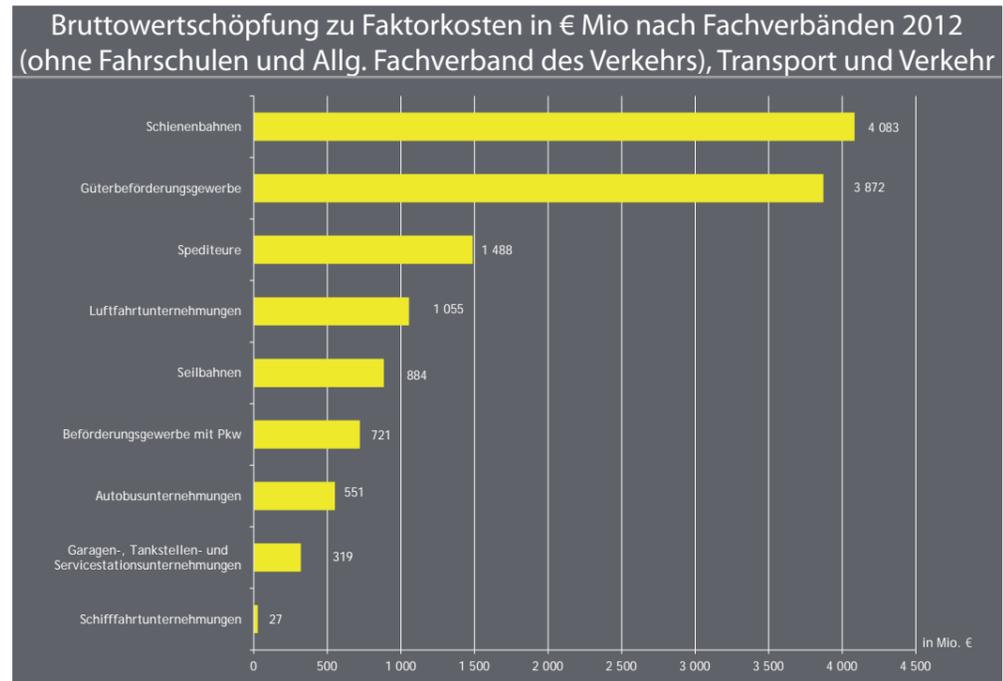
3.1. Umsatz

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2012 Erlöse und Erträge im Wert von rund €45,5 Mrd, das sind 4,0 % mehr als im vorhergehenden Jahr 2011. Die Spediteure erwirtschaften 2012 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit €10,5 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt €10,3 Mrd. und die Schienebahnen auch rund €10,3 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit €461.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2012 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit €411.000, gefolgt von den Schifffahrtunternehmen (€280.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist €127.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

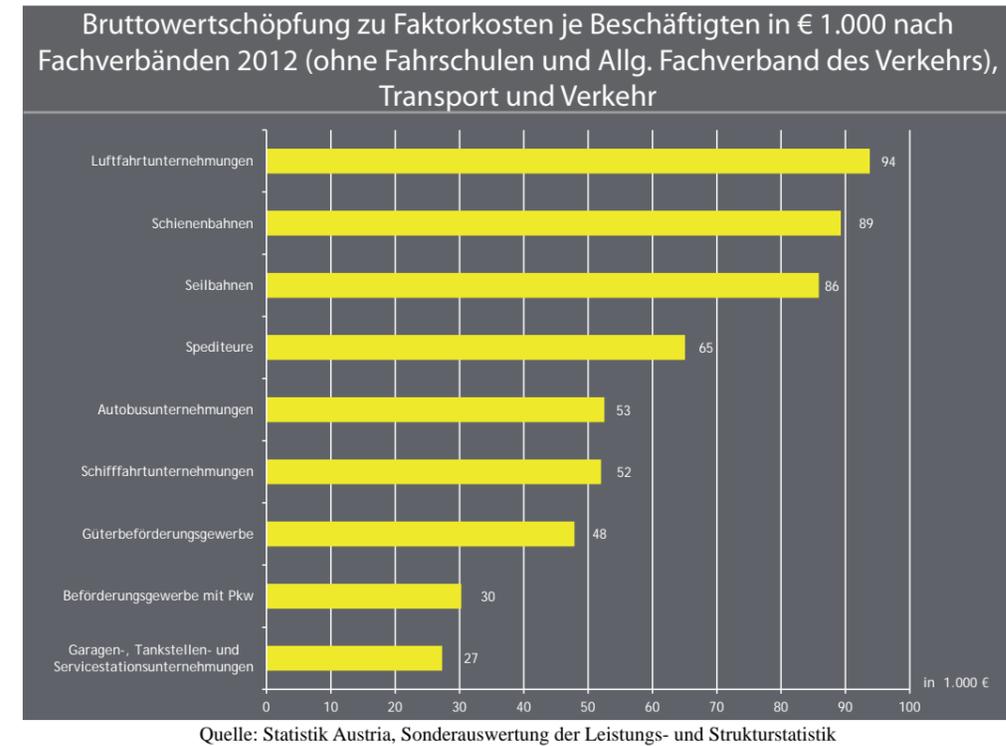


3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

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 2012 eine Wertschöpfung von €14,2 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.

Die Schienenbahnen stellen gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2012 entfallen fast 30 % der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes 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 Luftfahrtunternehmen, gefolgt von den Schienenbahnen und Seilbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2012 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.





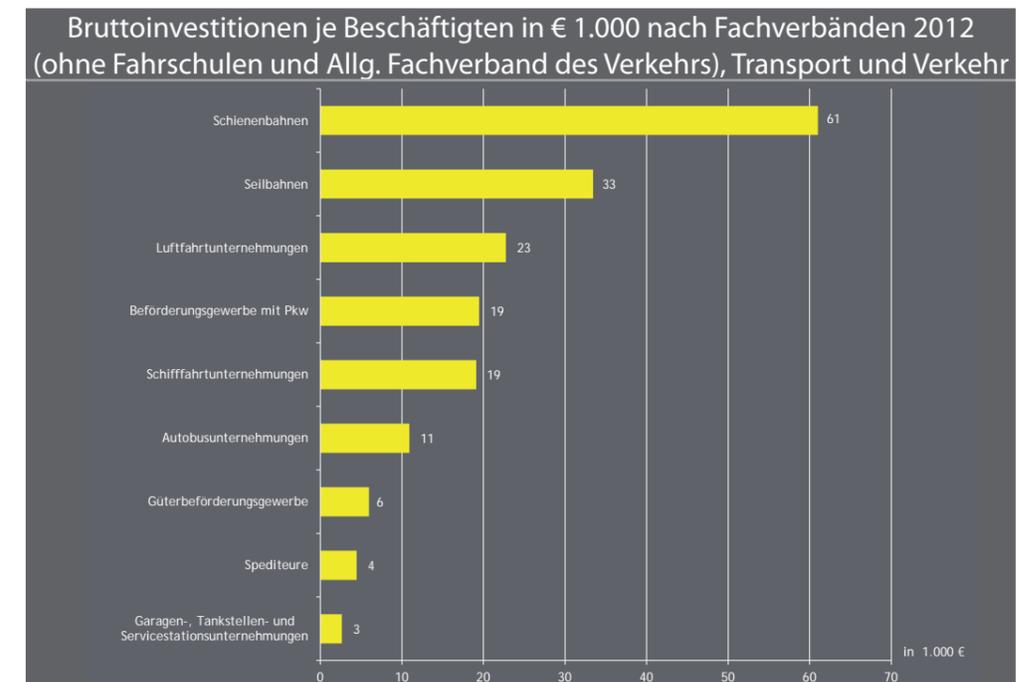
3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2012 Bruttoinvestitionen in der Höhe von €4,9 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit €2,8 Mrd. zuzuschreiben. Das Güterbeförderungsgewerbe tätigt 2012 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von €483 Mio. und das Beförderungsgewerbe mit Pkw €464 Mio.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2012 die Schienenbahnen mit €61.000 und die Seilbahnen mit ca. €33.000.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

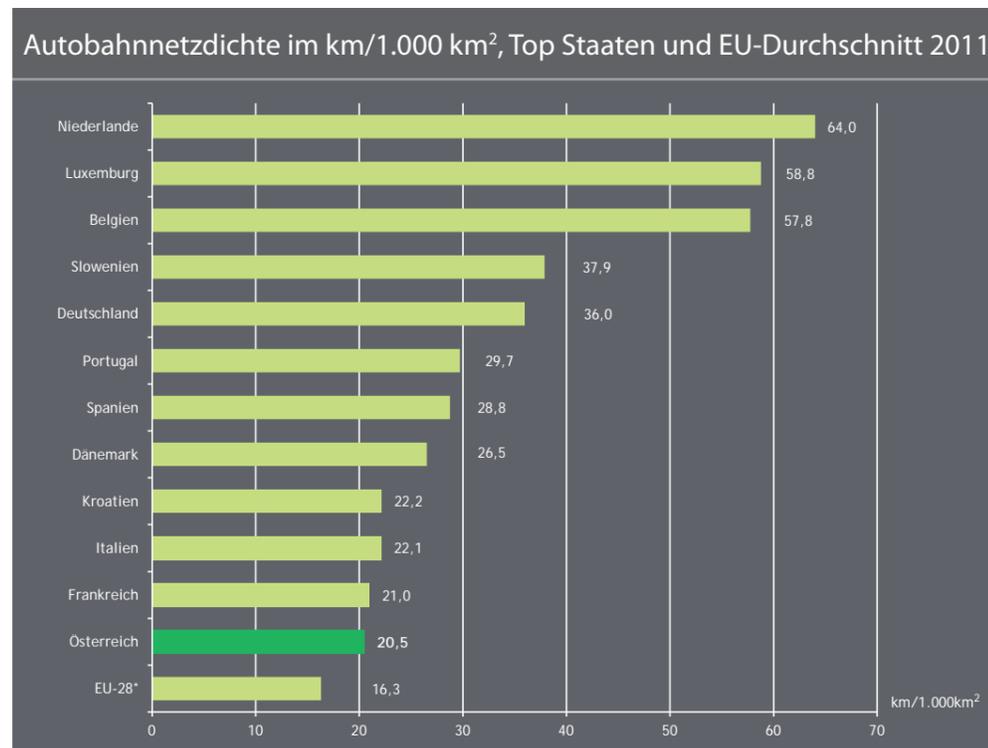




4. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

4.1. Verkehrswege

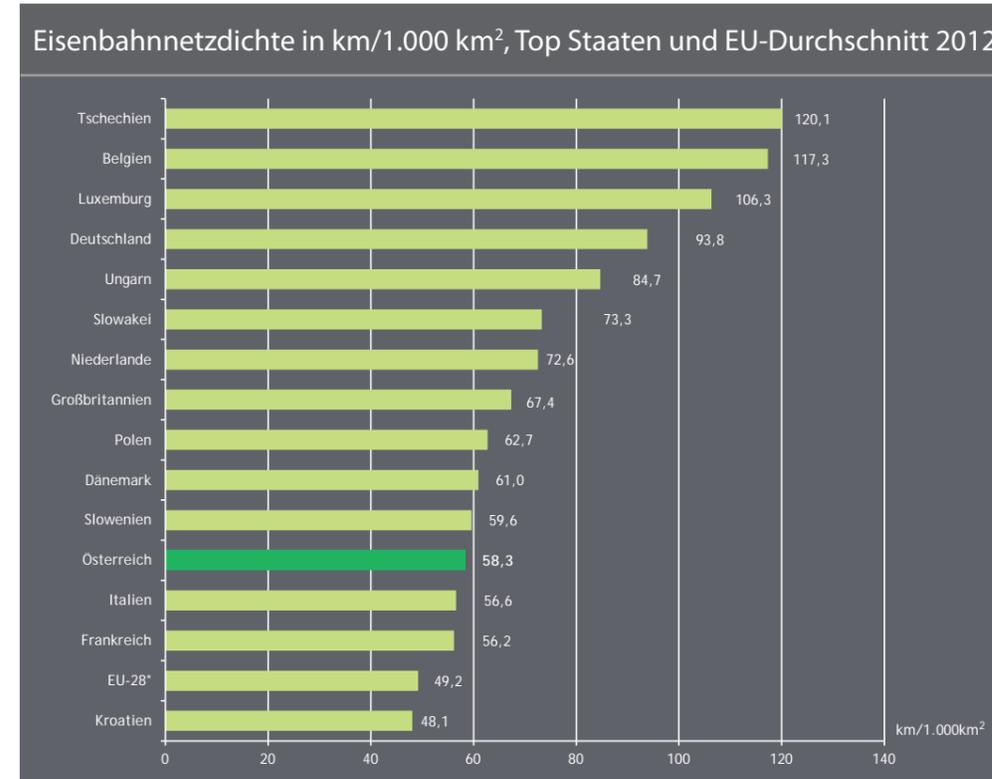
Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2011 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (64,0 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 58,8 km pro 1.000 km² bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdicke von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 16,3 km pro 1.000 km². Die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich beträgt im Jahr 2014 2.187 km.



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

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

Die höchste Eisenbahndichte 2012 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (120,1 km pro 1.000 km²) und Belgien (117,3 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 58,3 km pro 1.000 km². Österreich weist eine Eisenbahndichte von 58,3 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld. Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.651 km im Jahr 2013. (Quelle: Schienen Control, Jahresbericht 2013)



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern

Berechnungen: WKO

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

4.2. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2014 sind rund 6,5 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 728.617 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8 % der Kfz bzw. 52.908, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3 % bzw. 16.321 Fahrzeuge. Bei 0,1 % bzw. bei 9.585 handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,6 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,2 % oder 788.184 Fahrzeugen.



Bestand an Kraftfahrzeugen 2014

	2014	Anteil in %
Einspurige Kfz*	788.184	12,2
Pkw/Kombi	4.694.921	72,6
Lkw	418.594	6,5
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	365.686	5,7
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	52.908	0,8
Zugmaschinen	478.200	7,4
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.321	0,3
Omnibusse	9.585	0,1
Sonstige Kfz**	76.682	1,2
Kraftfahrzeuge	6.466.166	100,0
Anhänger	728.617	

* Motor- und Motorfahräder

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

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2010 bis 2014 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,2 % an. Die Anzahl der leichten Lkw hat sich um ca. 2,9 % gegenüber dem Vorjahr 2013 erhöht, der Bestand der schweren LKW nahm um 0,8 % ab.

Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen zwischen 2010 und 2013 einen jährlichen Rückgang zwischen 0,4 % bis 2,5 %, 2014 kommt es zu einer Zunahme von 0,8 %. Die Anzahl der Omnibusse ist zwischen 2013 und 2014 um 0,1 % leicht gestiegen. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2010/11 jährlich um mindestens 2,3 % gestiegen.



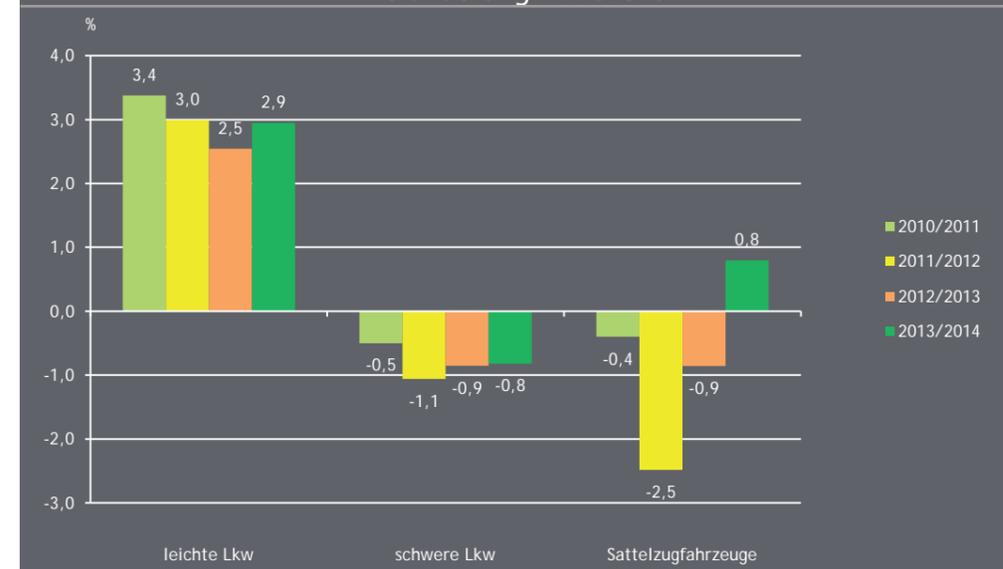
Entwicklung des Bestandes an Straßenfahrzeugen 2010-2014, Veränderung in Prozent



* Motor- und Motorfahräder

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

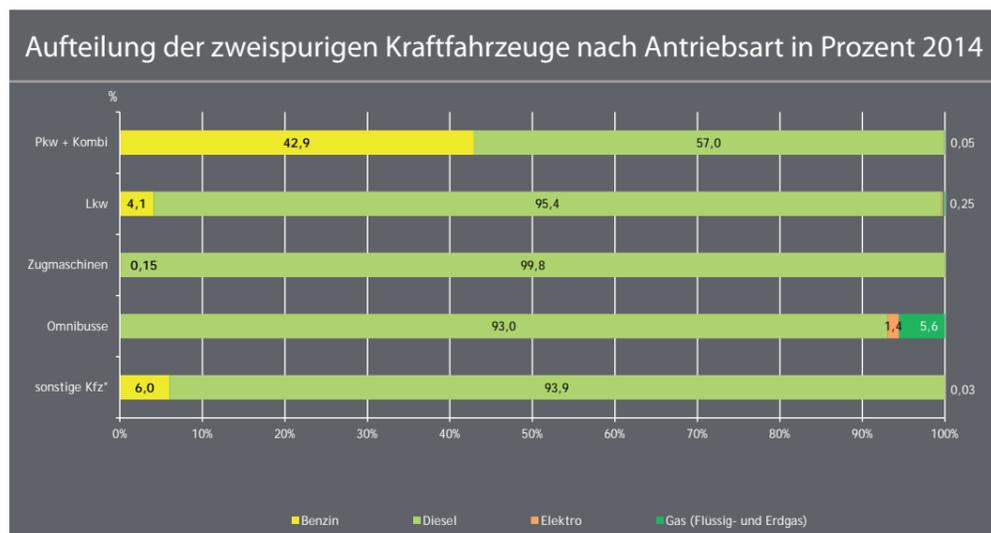
Entwicklung des Bestandes an leichten (< 3,5 Tonnen) und schweren (> 3,5 Tonnen) Lastkraftwagen sowie Sattelzugfahrzeugen 2010-2014, Veränderung in Prozent



Quelle: Statistik Austria



95,4 % der mit Ende 2014 zum Verkehr zugelassenen Lkw haben Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2014 bei den Pkws wieder leicht gestiegen. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 93,0 % um Dieselfahrzeuge, 1,4 % sind Elektrofahrzeuge und 5,6 % werden mit Gas betrieben.



* selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Quelle: Statistik Austria

4.2.1. Lkw und Sattelfahrzeuge

Im Jahr 2014 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 217.159 Zugmaschinen (Lkw und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 1,1 % 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 72,4 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkws zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr erhöht sich der Bestand um 1,2 % und im Fuhrgewerbe um 0,6 %.

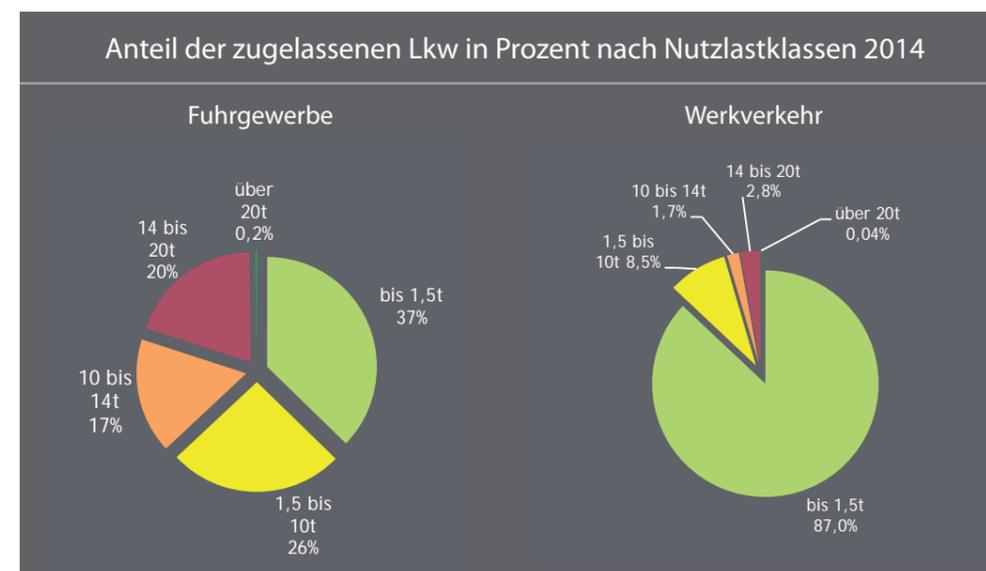
Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2014

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt		
	absolut	VA in % zum Vorjahr	absolut	VA in % zum Vorjahr	absolut	VA in % zum Vorjahr	zum Vorjahr
Lastkraftwagen	31.834	1,3	169.004	1,1	200.838		1,1
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	11.978	3,1	149.211	1,5	161.189		1,6
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	19.856	0,3	19.793	- 1,9	39.649		- 0,8
Sattelzugfahrzeug	12.154	0,6	4.167	1,2	16.321		0,8
Gesamt	43.988	1,1	173.171	1,1	217.159		1,1

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

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2014 auf insgesamt 418.594 Fahrzeuge, von denen 200.838 gewerblich genutzt werden⁵. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41,3 %, auf den Handel 42,9 % und auf das Fuhrgewerbe 15,9 %. 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 87,0 % aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 37,3 % zu.

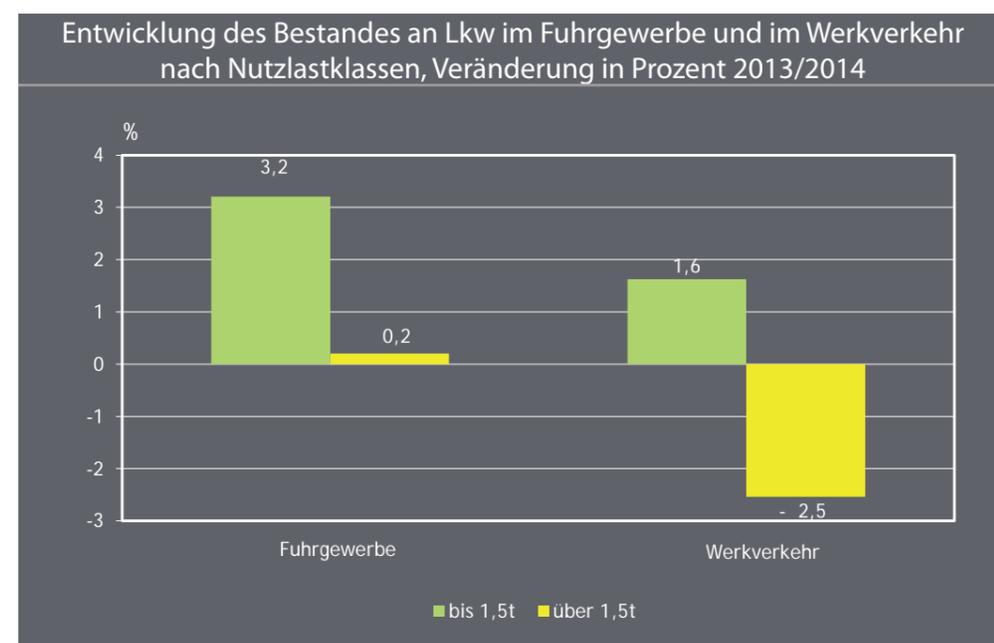


Quelle: Statistik Austria

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



Zwischen 2013 und 2014 ist die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr gestiegen. Jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen sind im Fuhrgewerbe ebenfalls gestiegen, aber im Werkverkehr zurückgegangen.

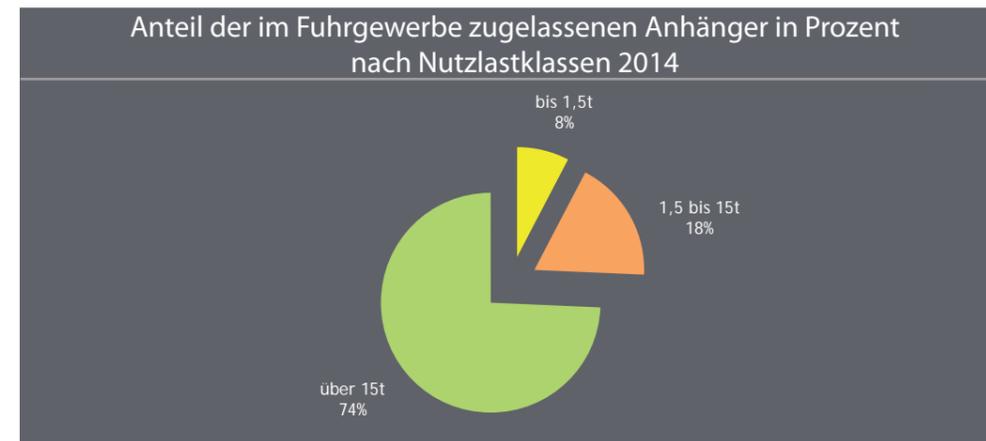


Quelle: Statistik Austria

4.2.2. Anhänger

Im Jahr 2014 werden 36.101 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,2 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 74,3 %). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 0,9 % und der der schweren um 3,4 %. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einer Zunahme von 0,7 %. Verglichen mit dem Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Zunahme zu verzeichnen (2,8 %).

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent nach Nutzlastklassen 2014



Quelle: Statistik Austria

4.3. Neuzulassungen

Im Jahr 2014 werden 395.637 Kraftfahrzeuge (davon: 34.769 Lkw, 10.009 Zugmaschinen und 900 Omnibusse) und 29.409 Anhänger neu zugelassen, d.s. 4,7 % weniger an Kfz bzw. um 5,2 % mehr Anhänger als im Jahr 2013.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2013 und 2014

	2013	2014
einspurige Kfz*	46.085	43.365
Pkw/Kombi	319.035	303.318
Lkw	34.171	34.769
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	30.701	31.168
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.470	3.601
Zugmaschinen	12.285	10.009
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.973	3.228
Omnibusse	713	900
sonstige Kfz**	3.024	3.276
Gesamt	415.313	395.637
Anhänger	27.953	29.409

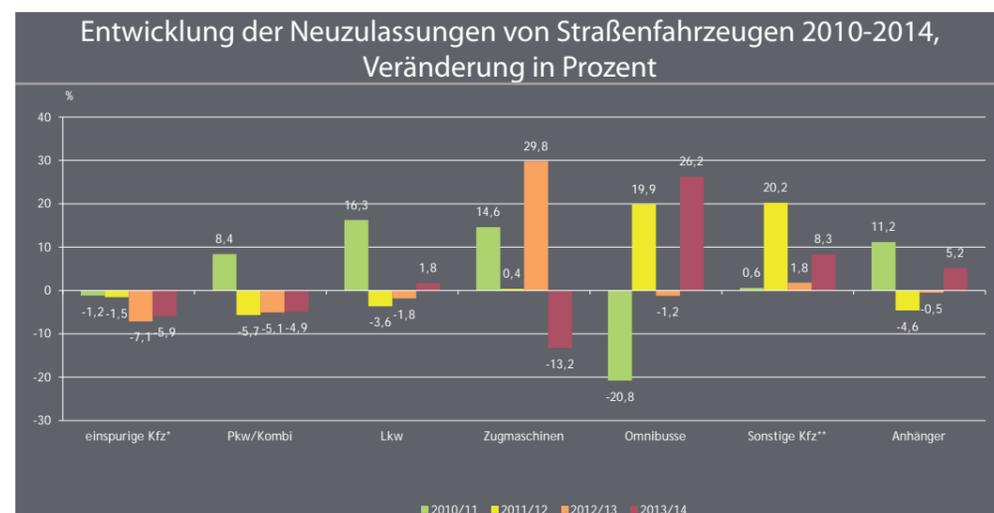
* inklusive Motor- und Motorfahrräder

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

Quelle: Statistik Austria



Bei den Neuzulassungen kommt es in dem Zeitraum 2013/2014 bei den Lkws, Zugmaschinen, Omnibussen, sonstigen Kfz und Anhängern zu einer Zunahme, bei den verbleibenden Straßenfahrzeugen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die größte Zunahme findet bei den Omnibussen mit 26,2 % statt. Die Neuzulassungen bei den Lkws steigen um 1,8 %, bei den sonstigen Kfz (selbstfahrende Arbeitsmaschinen) um 8,3 % und bei den Anhängern um 5,2 %. Der größte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr findet bei den Zugmaschinen mit 13,2 % statt. Bei den Pkws und den einspurigen Kfz ist ebenfalls ein Rückgang bei den Neuzulassungen zu beobachten (-4,9 % bzw. -5,9 %).



* inklusive Motor- und Motorfahräder

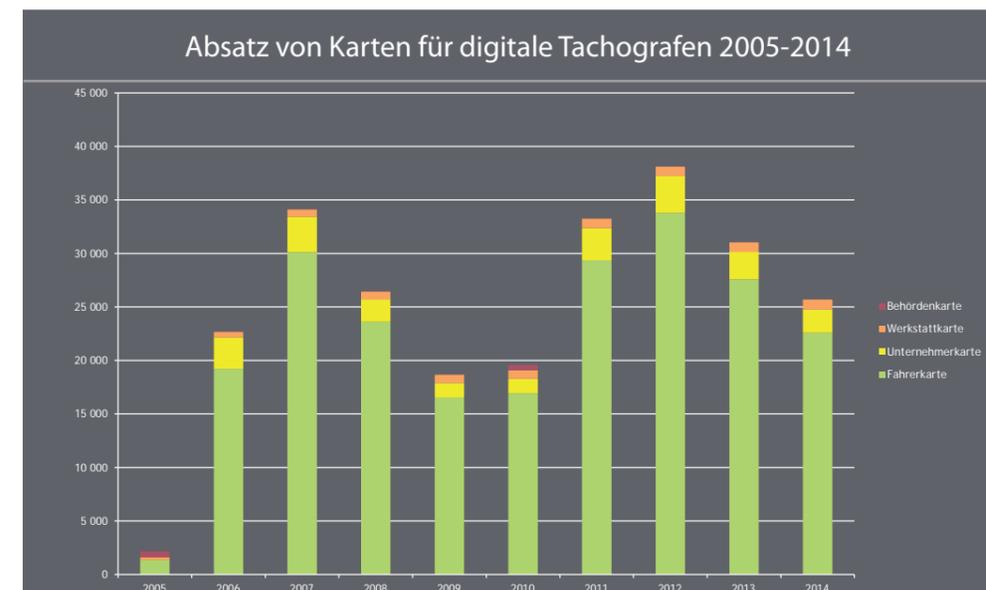
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

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 Tachografen ausgerüstet sein. Um diese Fahrzeuge ordnungsgemäß in Betrieb nehmen zu dürfen, sind Fahrerkarten notwendig, welche 5 Jahre lang gültig sind. Zusätzlich werden Unternehmerkarten, Werkstattkarten und Behördenkarten für spezielle Zwecke ausgestellt.

Im Jahr 2014 wurden 17,2 % weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen.



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 2014 sind 43.132 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 26.187 Personen verunglücken. 189 davon sterben bei dem Unfall. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.569 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.050 Verunglückte, darunter 19 Tote.



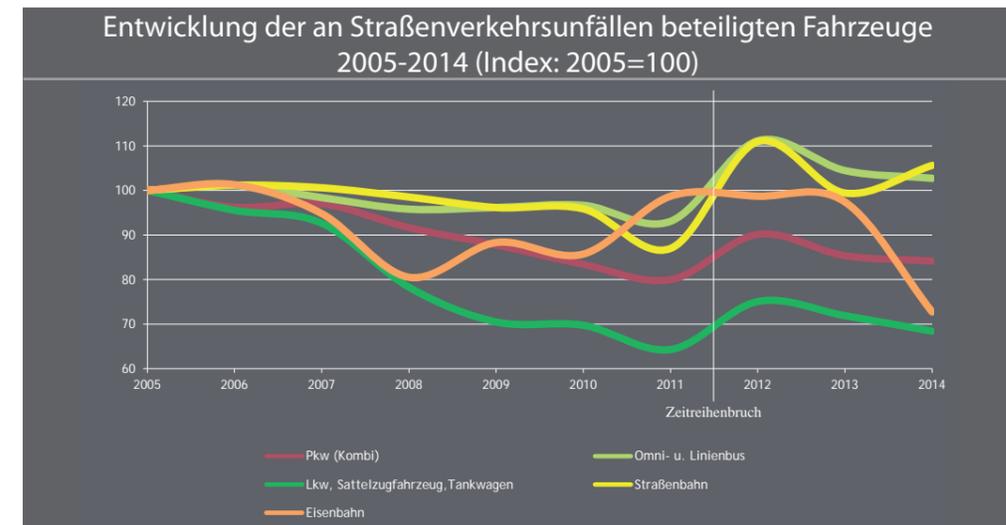
Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2014

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	43.132	26.187	189
Omni- u. Linienbus	830	745	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.569	1.050	19
Straßenbahn	357	204	1
Eisenbahn	56	14	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

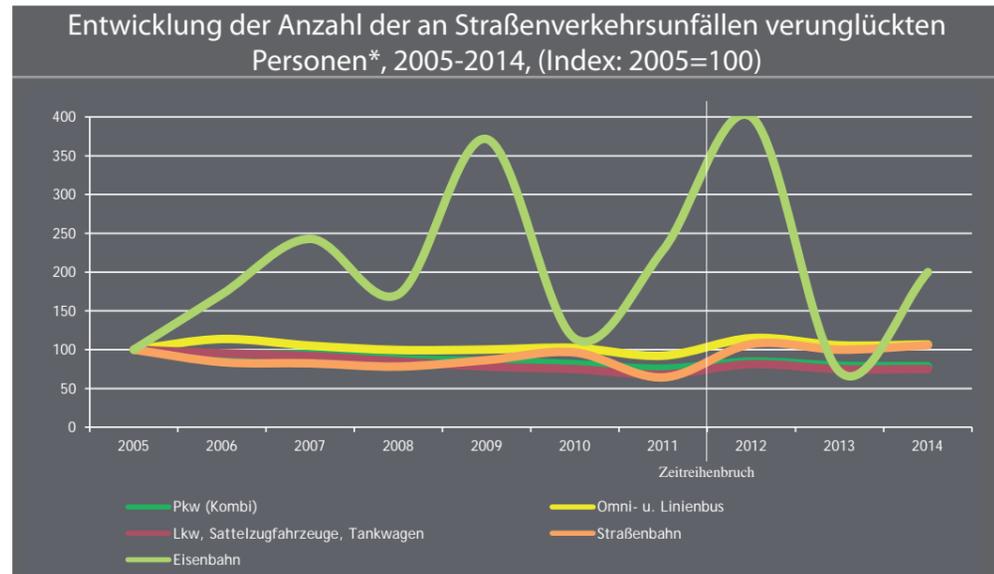
Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge ab 2007 unterhalb des Niveaus von 2005. Die Anzahl der Lkw-Unfälle liegt weit unter dem Ausgangsniveau 2005, genauso wie die der Pkw (Kombi). Unfälle mit Omni- und Linienbus sowie mit Straßenbahnen liegen 2014 wieder oberhalb des Niveaus von 2005.



Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Die Verunglückten bei Pkw/Kombi sowie Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen liegen 2014 unter den Ausgangswerten im Jahr 2005. Die verunglückten Personen bei Unfällen mit Omni- und Linienbus, Eisenbahn und der Straßenbahn bewegen sich hingegen oberhalb des Ausgangsniveaus 2005.



* 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 2014 kommt es insgesamt zu 1.117 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.498 Personen, 51 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 257 Unfällen mit 367 Verunglückten und 9 Toten. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkws auf Autobahnen liegt bei 23 %. Der Anteil der damit Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 24 %.



Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Lkw über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** 2014

	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1.117	257	23
Verunglückte	1.498	367	24
davon Tote	51	9	18

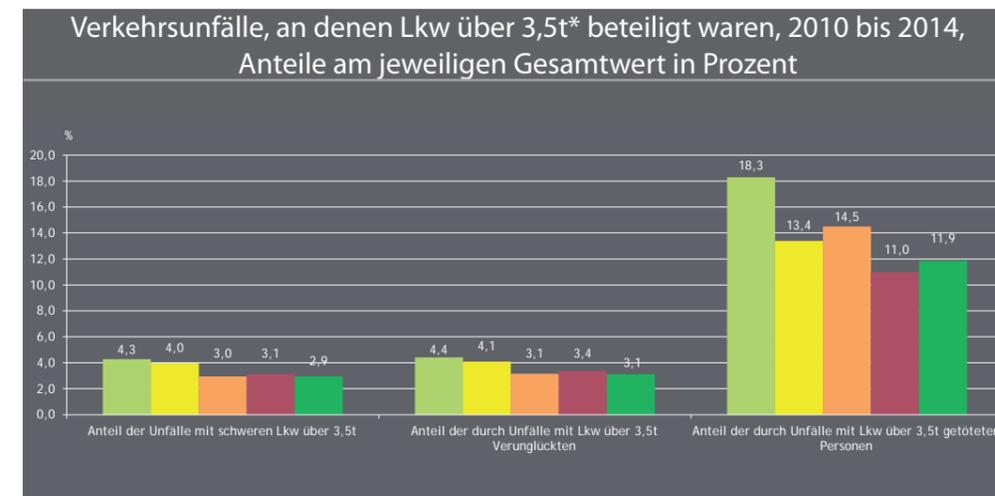
VÄ = Veränderung

* 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 2014 bei 2,9 % 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 11,9 %.

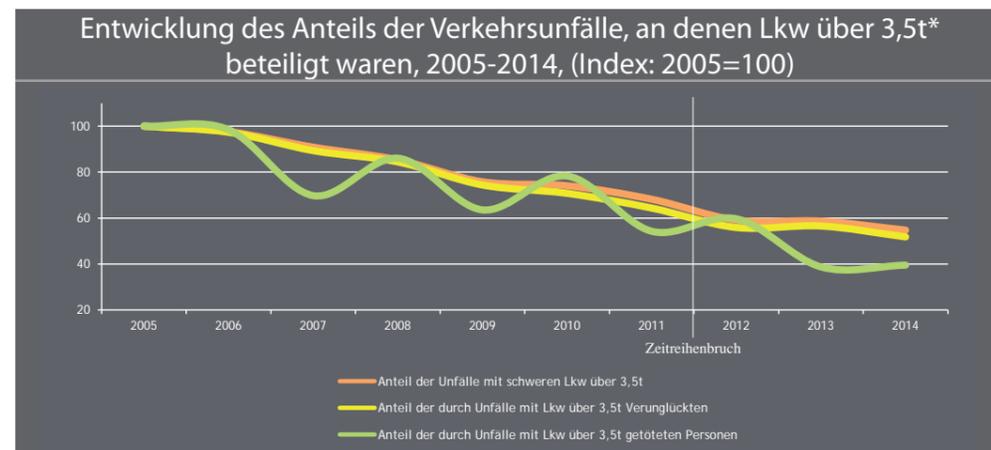


*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen; Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria



Bei dem Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie dem Anteil, der dadurch Verunglückten ist ein kontinuierlicher Rückgang zu erkennen. Der Anteil der durch Unfälle mit Lkw über 3,5 Tonnen getöteten Personen schwankt zwar von Jahr zu Jahr, trotz allem zeigt sich auch hier eine rückläufige Entwicklung.



Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2014 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten und in Wien am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren Lkw liegt in Vorarlberg auf dem Wert von 22,7 % und 14,8 % in Salzburg. In Tirol fällt der Anteil der Todesopfer mit 6,7 % am geringsten aus.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren Lkw (über 3,5t*) nach Bundesländern 2014, Anteile in Prozent

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	2,7	- 1,4	13,6	- 9,9
Kärnten	2,5	- 0,3	7,7	- 4,5
Niederösterreich	3,3	- 0,4	14,0	4,2
Oberösterreich	3,6	- 0,4	8,0	- 3,1
Salzburg	2,6	0,0	14,8	9,3
Steiermark	3,0	0,1	10,5	2,2
Tirol	2,7	- 0,2	6,7	-10,7
Vorarlberg	2,5	0,1	22,7	15,6
Wien	2,3	0,2	14,3	2,5
Österreich	2,9	- 0,2	11,9	0,9

VÄ = Veränderung
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

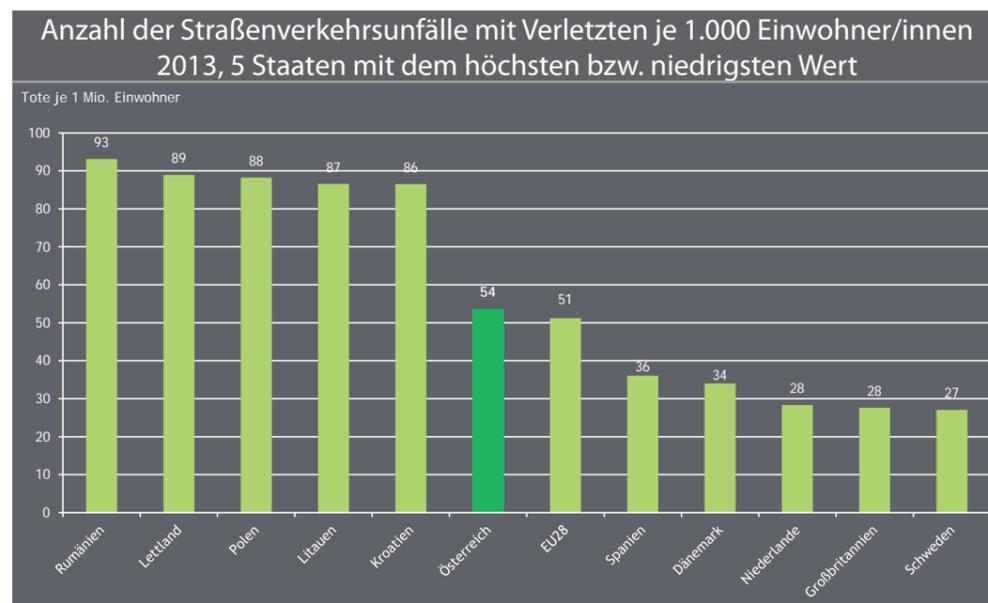
Quelle: Statistik Austria





4.5.3. Internationaler Vergleich

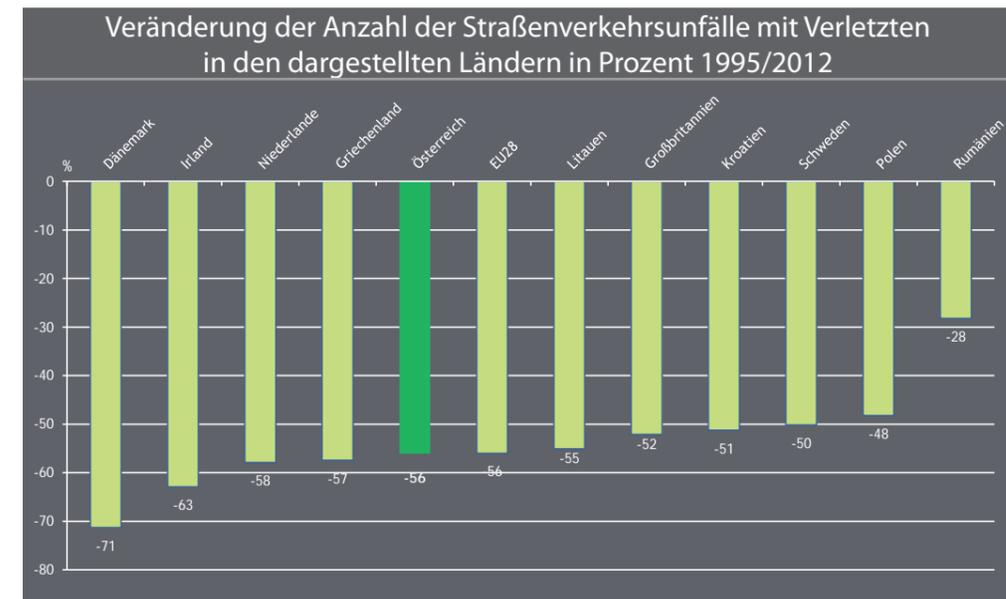
Der internationale Vergleich zeigt, dass sich in den Ländern Rumänien, Lettland, Polen, Litauen und Kroatien die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner nach vorläufigen Ergebnissen im Jahr 2013 ereignet haben. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Großbritannien, Niederlande, Dänemark und Spanien. Österreich liegt knapp über dem EU28-Durchschnitt und damit im Mittelfeld.



Berechnungen: WKO

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2012 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 und Griechenland, die gleichzeitig auch unterhalb des EU28-Durchschnittes liegen. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Über dem EU28-Durchschnitt liegen Polen, Schweden, Großbritannien und Kroatien.



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.



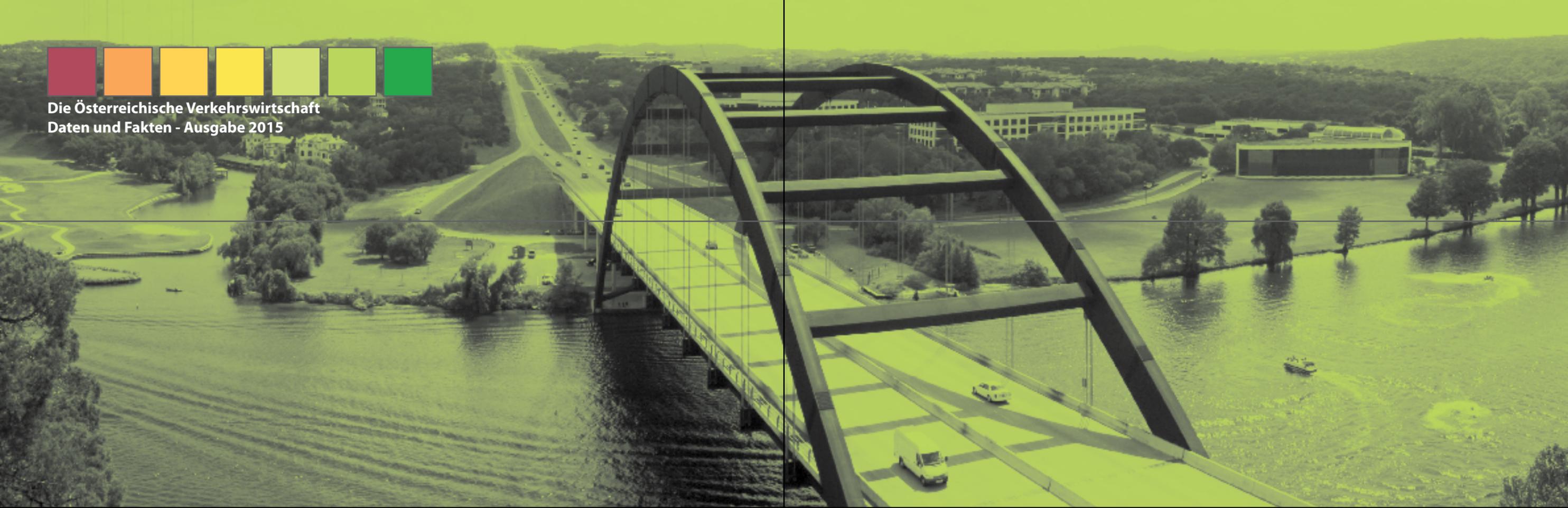
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2014 in Österreich auf rd. €1.825 Mio. Davon entfallen €1.242 Mio. (entspricht 68,0 %) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei €583 Mio. (davon €428 Mio. Vignetten und 155 Mio. Pkw-Sondermaturen). (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2014 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) mehr als €200 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 59,5 % aus. Mehr als 6,3 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (33,7 %). Zwischen 2002 und 2014 steigen die Mauteinnahmen mit Lkw um 28,4 %, die Lkw-Frequenz um 14,1 %.

	Mauteinnahmen in €1.000		Frequenzstatistik in €1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw - Abfertigungen	Lkw - Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	23.858	25.129	7.234	1.198
A 9 Bosrucktunnel	13.446	10.504	4.404	1.164
A 10 Tauernautobahn	44.077	33.628	6.576	1.085
A 11 Karawankenautobahn	7.628	4.528	1.350	229
A 13 Brenner Autobahn	50.694	119.878	15.620	2.132
S 16 Arlberg Straßentunnel	15.416	7.672	2.669	409
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1.037	102
Gesamt	155.118	201.339	38.890	6.319

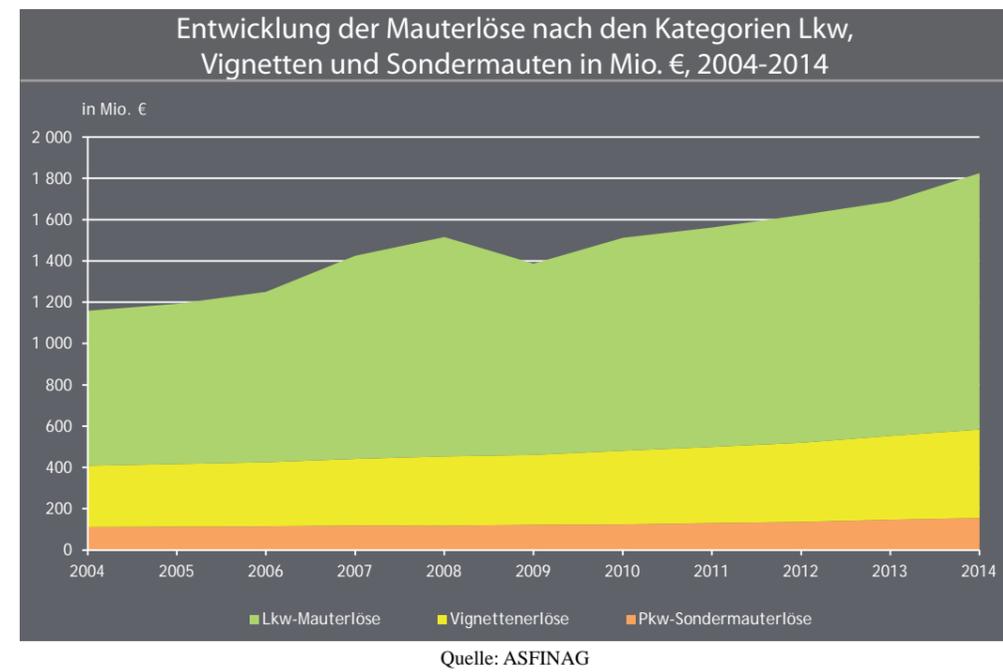
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

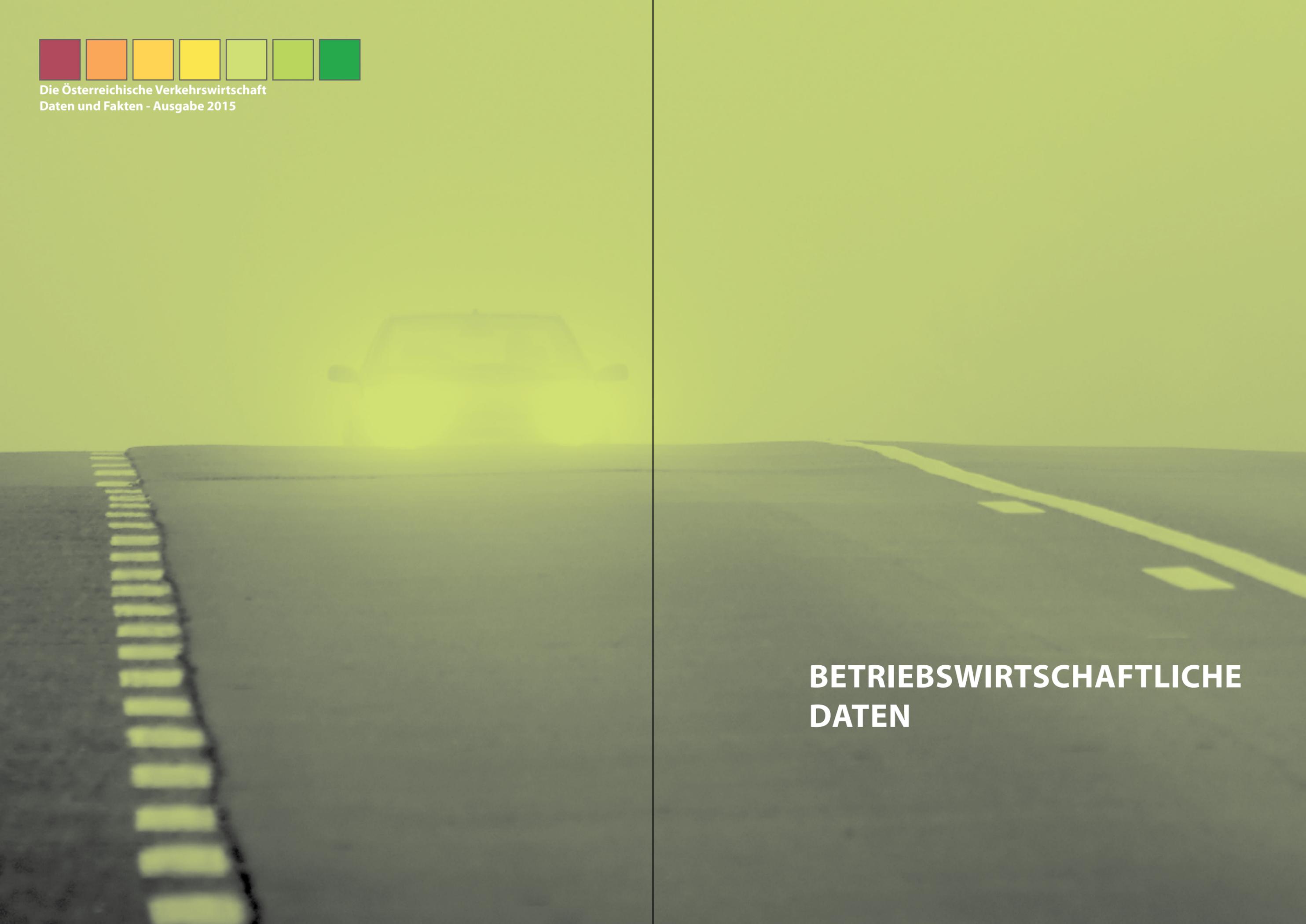




Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2014 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Pkw-Sondermauterlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2013 und 2014 um 8,1 %.

Entwicklung der Mauterlöse nach den Kategorien Lkw, Vignetten und Sondermauten in Mio. €, 2004-2014





BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN



5. BETRIEBSWIRTSCHAFT- LICHE DATEN

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

5.1. Betriebswirtschaftliche Situation

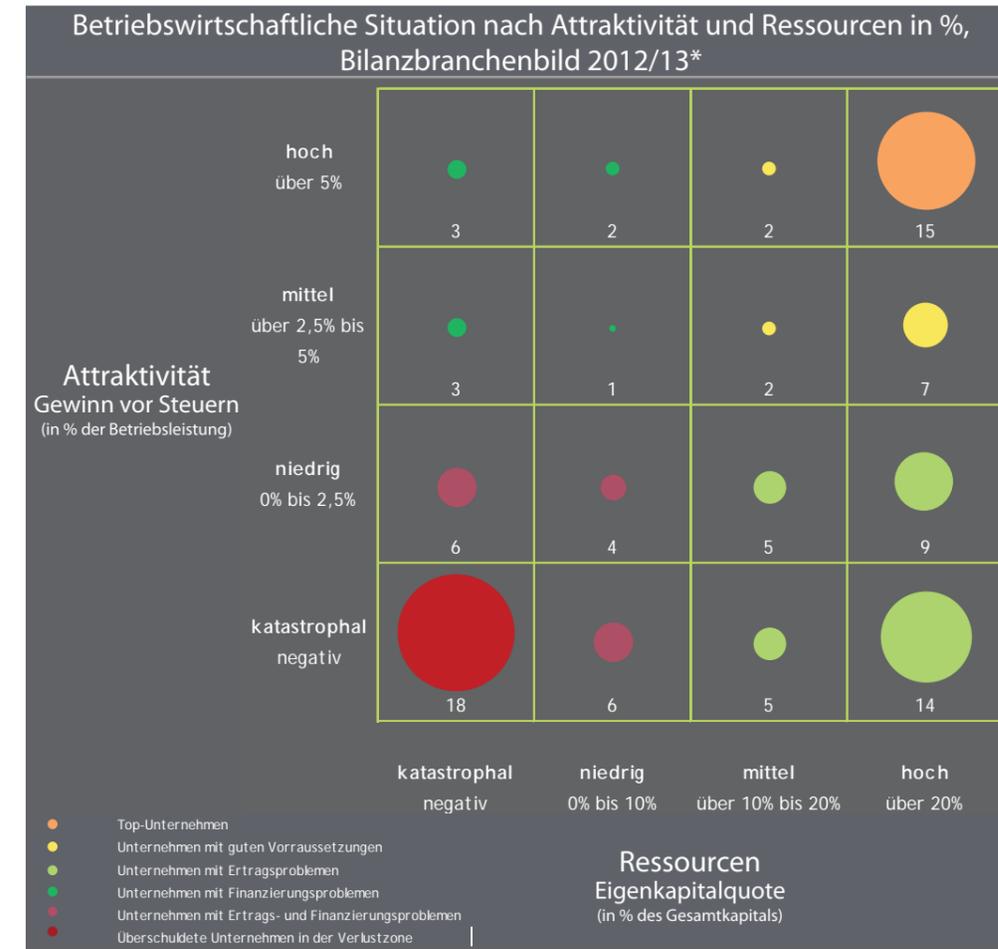
Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 15 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigen 18 % massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Viertel der Unternehmen (33 %) 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	66,24	Eigenkapital	32,33
Umlaufvermögen	33,35	Sozialkapital	2,45
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,41	Fremdkapital	64,61
Gesamtvermögen	100,00	Passive Rechnungsabgrenzung	0,61
		Gesamtkapital	100,00

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



* 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 Eigenkapital ist angestiegen und im Gegenzug dazu ist das Fremdkapital gesunken.

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



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

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 2012/13 32,3% und lag somit über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert von 30,0 %. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote – wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 18,0 % aufweisen. Detaillierte Analysen zeigen eine starke Polarisierung bei der Eigenkapitalausstattung der Verkehrsunternehmen. Mehr als zwei Drittel der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2012/13 über positives Eigenkapital, wobei ein Drittel 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.

Materialaufwand	48,38	Umsatzerlöse	100,33
Personalkosten	22,45	Bestandsveränderungen	0,14
Sonstige Aufwendungen	30,77	Sonstige Erlöse	4,85
Finanzierungskosten	1,72	Finanzerträge	0,58
Gewinn	2,11	Erlösschmälerungen	-0,47
Summe Aufwendungen	105,43	Summe Erträge	105,43

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

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2012/13 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 2,11 % (vgl. Vorperiode: 1,27 %). Die ergebnisstarken Unternehmen weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 12,17 % der Betriebsleistung auf, während die ergebnisschwachen Unternehmen Verluste in der Höhe von 8,79 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-2,78 %). Im Vergleich dazu weisen die größten Unternehmen (mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro) Gewinne von 2,52 % der Betriebsleistung auf.

5.4. Kennzahlen

5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2011/12 im Durchschnitt einen Wert von 1,1. Das be-

deutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, €1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

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

Betrachtet nach Branchen weisen die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen mit 0,3 und die Garagen- und Tankstellenunternehmen den höchsten (3,7) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von 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.

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

Die Umsatzrentabilität nach Finanzergebnis gibt Auskunft über die Ertragskraft der Unternehmen. Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2012/13 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 2,1 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 2,1 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 12,2 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -8,8 % 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 konnten alle Gruppen die Gewinnzone erreichen. Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2012/13 - außer den Luftfahrtunternehmen - wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Schifffahrtunternehmen erwirtschafteten mit durchschnittlich 5,4 % die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).



Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass vor allem die kleinsten Unternehmen im Durchschnitt in der Verlustzone sind. Eine positive durchschnittliche Umsatzrentabilität können erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab €300.000,- aufweisen. 58 % der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2012/13 die Gewinnzone, 42 % mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten. Es zeigt sich, dass 16 % nur geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5 % wieder. Nach oben hin 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.

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2012/13 eine Gesamtkapitalrentabilität von 4,4 %. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von 9,9 %. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-4,4 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet haben die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert weisen die Schifffahrtsunternehmen die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 9,6 % auf. Bei den Luftfahrtsunternehmen war der ROI mit 0,4 % im Durchschnitt am geringsten.

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

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

Der durchschnittliche Cash flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2012/13 9,5 %. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash flow von 24,2 % erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash flow von 4,1 %.

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

Der Branchenvergleich zeigt, dass Seilbahnen mit 31,6 % den höchsten Cash flow erzielen während Garagen- und Tankstellenunternehmen den niedrigsten Cash flow (2,2 %) aufweisen.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe steigt tendenziell mit der Betriebsgröße, wobei allerdings die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse hier eine Ausnahme darstellt, da sie im Vergleich einen geringeren durchschnittlichen Cash flow aufweist.

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 zu⁶.

⁶ Diese Aussage betrifft Investitionen ins Anlagevermögen, die eigen- oder fremdfinanziert wurden und in der Bilanz erfasst werden. Dies umfasst nicht die Leasingfinanzierung.



Im Durchschnitt weisen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von rd. 59 % auf. Das heißt, es entfallen rd. 59 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen. Die ergebnisschwachen Betriebe haben durchschnittlich mehr Sachanlagevermögen und damit auch mehr Vermögen im Unternehmen gebunden.

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

Die Seilbahnen haben die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 80 %. Die geringste Anlagenintensität weisen die Spediteure mit rd. 27 % auf.

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

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investieren durchschnittlich 2012/13 durchschnittlich 8,6 % der Betriebsleistung.

Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2012/13 wiesen die Branchen Seilbahnen, Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen sowie die Schienenbahnen die höchsten Investitionsquoten auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Spediteure sowie Garagen- und Tankstellenunternehmen auf.

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

Im Jahr 2012/13 tätigten insgesamt 86 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 51 % der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5 % der Betriebsleistung. 14 % tätigten Investitionen von durchschnittlich 5 % bis 10 % der Betriebsleistung und bei 11 % der Betriebe lag die Investitionsquote bei über 20 % der Betriebsleistung.

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

Die Investitionsdeckung gibt an, ob die Investitionen ins Anlagevermögen ausreichen, um die gegebene Kapazität aufrecht zu erhalten. Damit dies der Fall ist, müssen die Investitionen zumindest gleich groß sein wie die Abschreibungen (Investitionsdeckung \geq 100). Da Investi-

tionen 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 im Bilanzjahr 2012/13 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 134,6 % 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 berücksichtigen⁷.

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals liegt 2012/13 im Durchschnitt bei rd. 32% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe weisen mit rd. 42 % eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus, während die ergebnisschwachen Betriebe mit 26 % deutlich unter dem betriebswirtschaftlichen Richtwert liegen.

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinunternehmen mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von 18 % besteht Aufholbedarf. Im Branchenvergleich haben die Schienenbahnen und die Schifffahrtsunternehmen die höchste Eigenkapitalquote. Die durchschnittliche niedrigste Eigenkapitalquote hatten – wie im Vorjahr – die Fahrschulen und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

⁷ Anmerkung: Liegt die Gesamtkapitalrentabilität über den Kosten des Fremdkapitals (Fremdkapitalzinssatz) so führt eine Erhöhung des Fremdkapitals zu einer Erhöhung der Eigenkapitalrendite (Leverage-Effekt).



70 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2012/13 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Etwa ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30 %. Demgegenüber stehen 30 % der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

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

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 durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2012/13 32,3 % und war damit im Vergleich mit dem Vorjahr nahezu konstant. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (27,5 %), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung aufweisen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machen die Bankverbindlichkeiten 41,5 % aus, bei Großbetrieben jedoch sind nur mehr 17,1 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen und Schifffahrtsunternehmen sehr gering ist, während Fahrschulen bereits knapp 44 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzieren.

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

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.

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2012/13 – ebenso wie im Vorjahr – durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzie-



rungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind häufig Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2012/13 die Spediteure, die Schifffahrtsunternehmen, die Autobusunternehmen, aber auch die Schienenbahnen Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. In allen anderen Branchen war dies nicht der Fall. Somit sind die meisten Branchen – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der österreichischen Verkehrsunternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Während 51 % der Betriebe im Bilanzjahr 2012/13 eine Anlagendeckung unter 100 % aufweisen, gibt es 49 % der Betriebe mit einer Anlagendeckung von über 100 %. 28 % der Unternehmen haben eine Anlagendeckung von über 150 %.

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

Durch die Gegenüberstellung der insgesamt vorhandenen Schulden (Fremdkapital) und des Cash flow, als Maß für die Ertragskraft, wird deutlich, wie viele Jahre es dauert, bis angesichts der aktuellen Ertragskraft alle Schulden vollständig zurückbezahlt sind. Die so ermittelte Schuldentilgungsdauer ist allerdings eine fiktive Größe, da in der Praxis der Cash flow nicht



ausschließlich zur Tilgung des Fremdkapitals verwendet werden kann. Privatentnahmen und Eigenmittelanteile bei Investitionen werden ebenfalls aus dem Cash flow finanziert.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Schuldentilgungsdauer jedenfalls weniger als 7 Jahre betragen. Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen knapp 6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen (Basis der Berechnung der Schuldentilgungsdauer: Bilanzjahr 2011/12). Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 19,3 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in nur knapp 3 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schifffahrtunternehmen im Bilanzjahr 2012/13 mit 1,6 Jahren die niedrigste Schuldentilgungsdauer aufweisen – unter der Prämisse der gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung.

17 % der österreichischen Verkehrsunternehmen weisen im Bilanzjahr 2012/13 im Durchschnitt eine negative Schuldentilgungsdauer aus – das bedeutet, dass diese Unternehmen im Durchschnitt einen negativen Cash flow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden kann.

Eine Schuldentilgungsdauer von durchschnittlich bis zu 10 Jahren haben 62 % der österreichischen Verkehrsbetriebe wenn von einer gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

9 % der Betriebe weisen eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Kreditgebern und Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten auf Grund einer durchschnittlichen Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren auf.

5.4.4. Produktivitätskennzahlen

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

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

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft werden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. €4,50 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen wie im Vorjahr (2011/12) eine überdurchschnittlich hohe Bruttonproduktivität von €5,90.

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

Der Branchenvergleich zeigt, dass die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit €11,50 die höchste Bruttonproduktivität aufweisen, während Fahrschulen nur €2,- erzielen.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen weisen für das Bilanzjahr 2012/13 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von €2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetztem Euro Personalkosten ein Rohertrag von €2,30 erzielt wird.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von €2,80 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von €2,0.

Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität, ebenso wie die Bruttonproduktivität ab.

Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen im Bilanzjahr 2012/13, wie auch im Vorjahr, mit €3,20 den höchsten Wert erzielen. Das geringste Ergebnis weisen die Autobusunternehmen mit einer Nettoproduktivität von €1,70 aus.

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



GÜTERVERKEHR





6. GÜTERVERKEHR

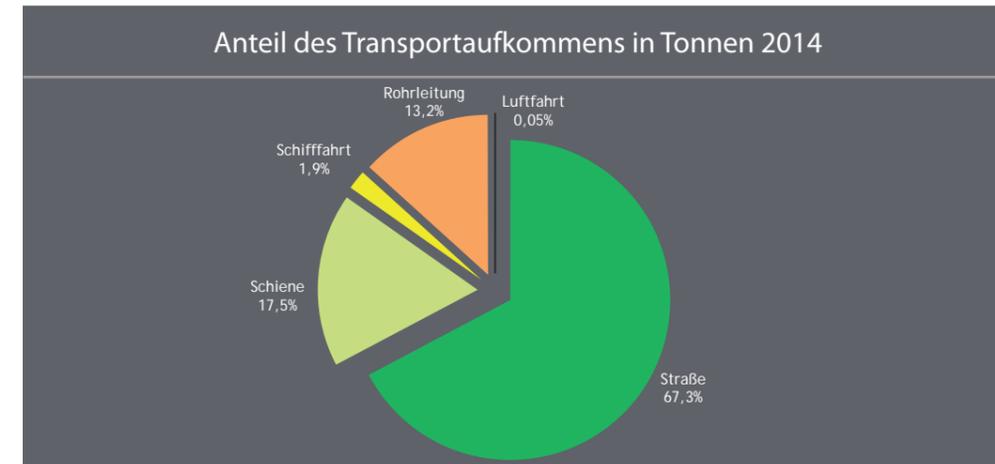
6.1. Zusammenfassender Vergleich

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.

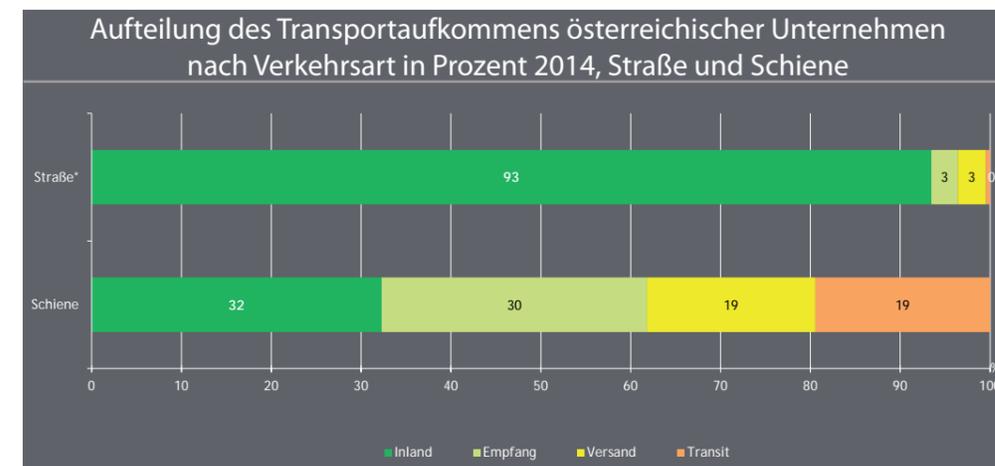
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2014		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2014 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	349.488	Straße (österreichische Unternehmen)	16.605
Schiene (österreichische Unternehmen)	90.993	Schiene (österreichische Unternehmen)	19.245
Luftfahrt	239	Donauschifffahrt	2.177
Donauschifffahrt	10.122	Rohrleitungen	16.465
Rohrleitungen	68.807		

Das Transportaufkommen ist in allen Verkehrsbereichen außer in der Donauschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Güterbeförderungen auf der Donau sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gesunken.

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 einer Steigerung der Transportleistung im Inland im Vergleich zum Vorjahr.



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 Verkehrsbereichen - dem Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Gütereingang - liegt.

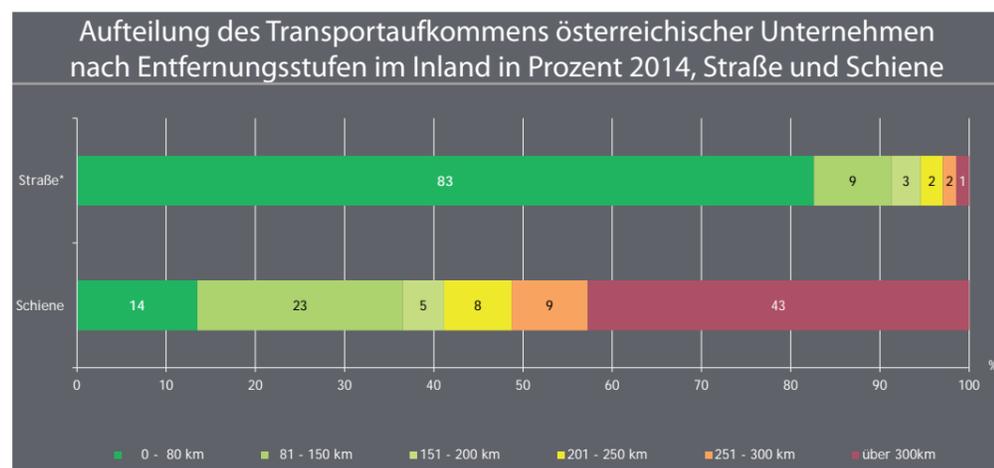


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

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. 43 % des Aufkommens werden 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 Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria

6.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2014 dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 323,2 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 14,2 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 2014 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 349,5 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 7,4 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen erhöhen sich bis auf den sonstigen Auslandsverkehr in allen Verkehrsbereichen.

Im Detail verteilt sich die Zunahme des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 7,7 %, im grenzüberschreitenden Empfang um 2,2 %, im grenz-

überschreitenden Versand beträgt die Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens 6,7 % und im Transitbereich nimmt das Aufkommen um 11,4 % zu.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen* auf der Straße 2014

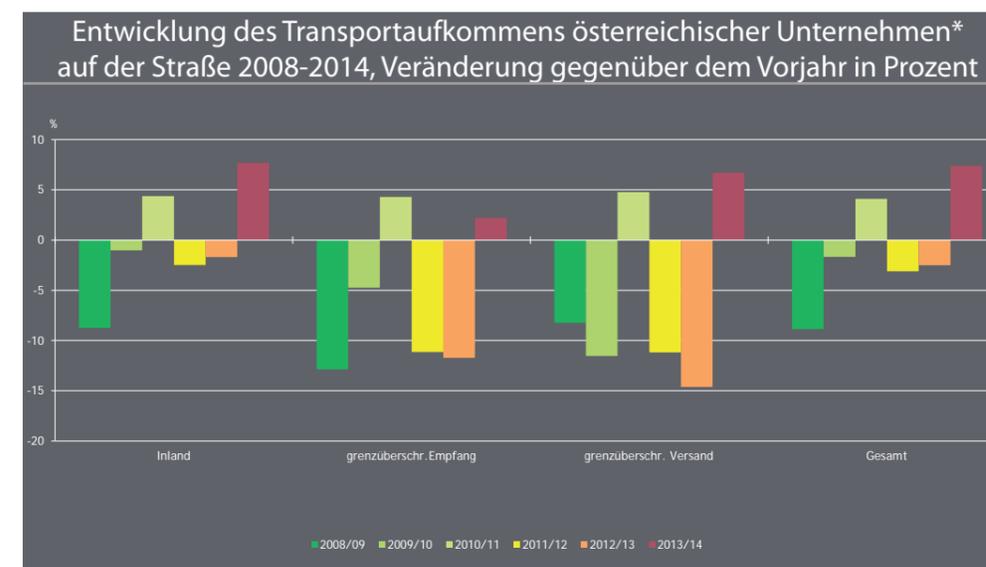
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern**	Anteil in %
Inland	323.221	92,5	14.197	85,5
grenzüberschr. Empfang	10.173	2,9	1.027	6,2
grenzüberschr. Versand	10.743	3,1	1.193	7,2
Transit	1.662	0,5	189	1,1
sonst. Auslandsverkehr***	3.689	1,1	-	-
Gesamt	349.488	100,0	16.605	100,0

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

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

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

Quelle: Statistik Austria



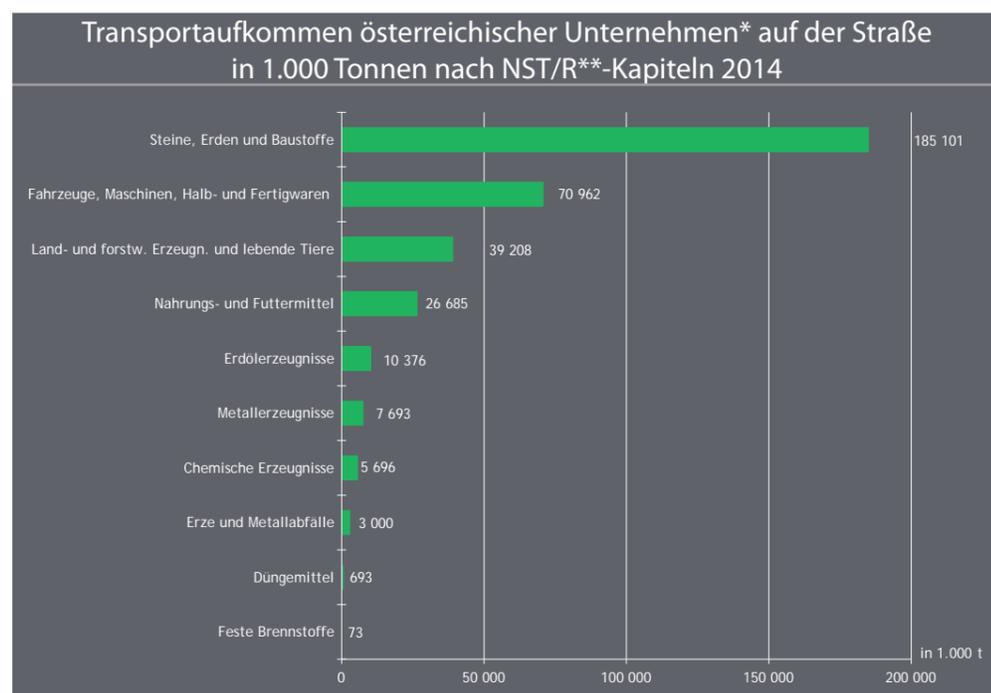
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



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

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2014 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.

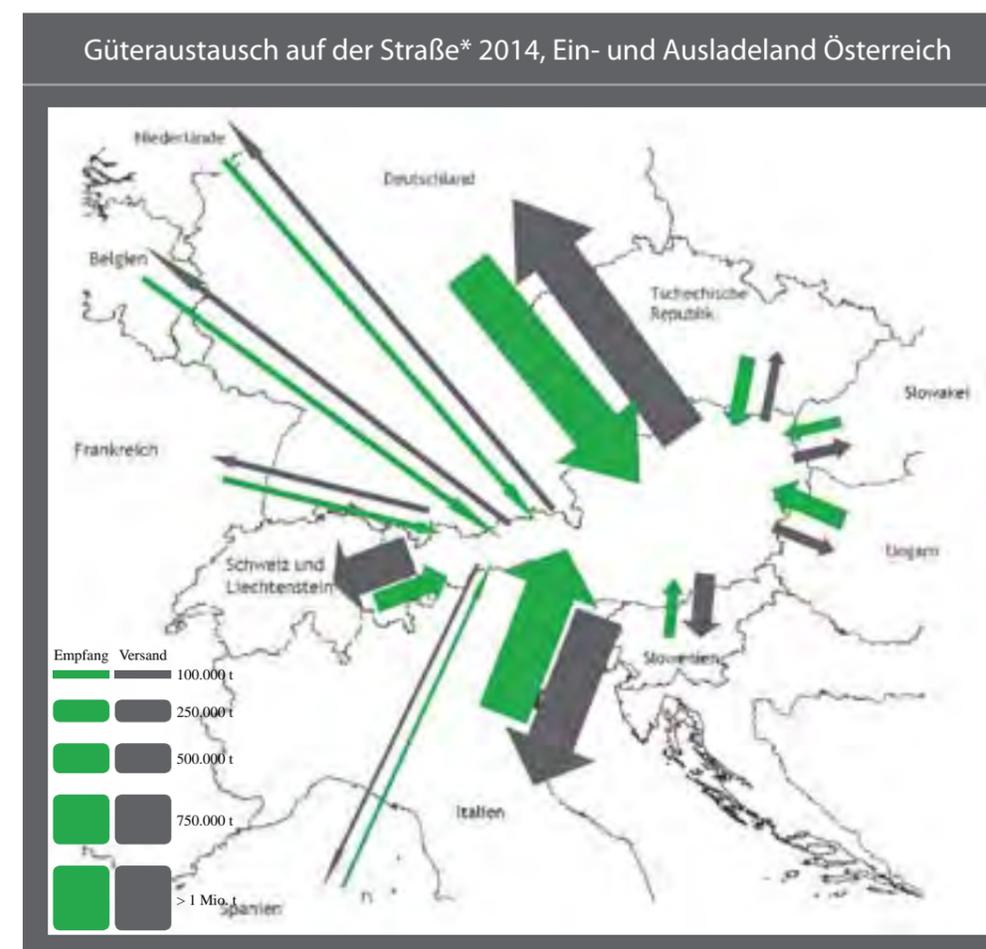


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

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 Einlade-/Ausladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen Steine, Erden und Baustoffe sowie

Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Tschechien, Slowenien, Frankreich, Niederlande sowie Slowakei transportiert, wobei der größte Transportanteil (ausgen. Tschechien) in die Gruppe der Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren fällt.

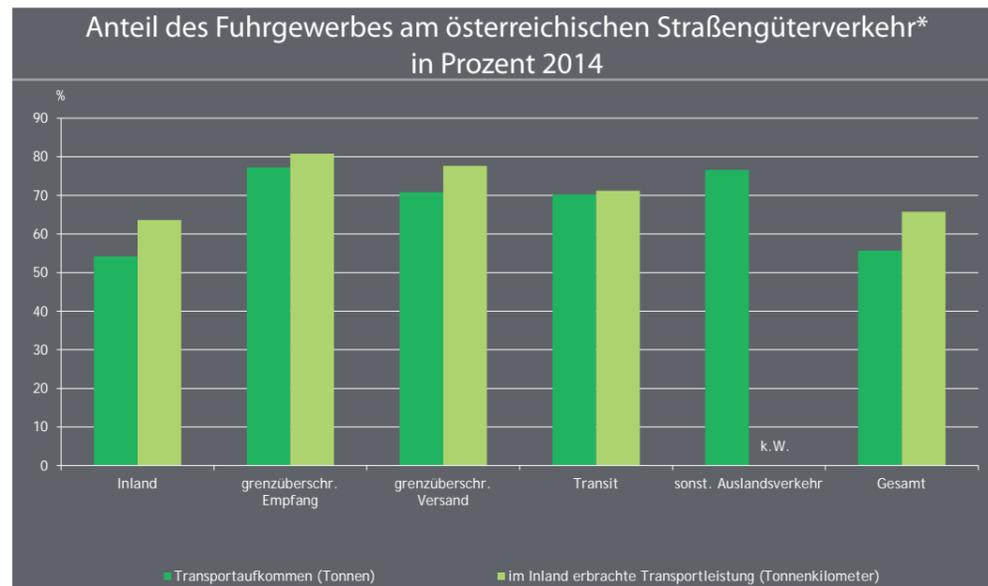


* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria





Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2014 entfallen 54 % des Transportaufkommens und 64 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden, als im Werkverkehr.



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

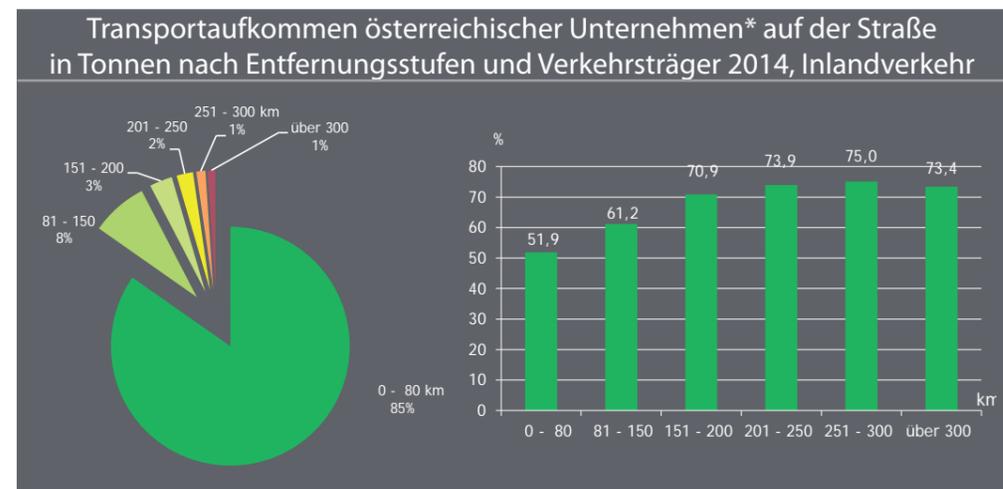
k.W. = kein Wert verfügbar

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

Quelle: Statistik Austria

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 75,0 % bei Entfernungen von 251-300 km an. Bei Entfernungen über 300 km ist der Anteil des Fuhrgewerbes wieder etwas geringer.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einem Rückgang um 7,4 % in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2013: 79,3 %).

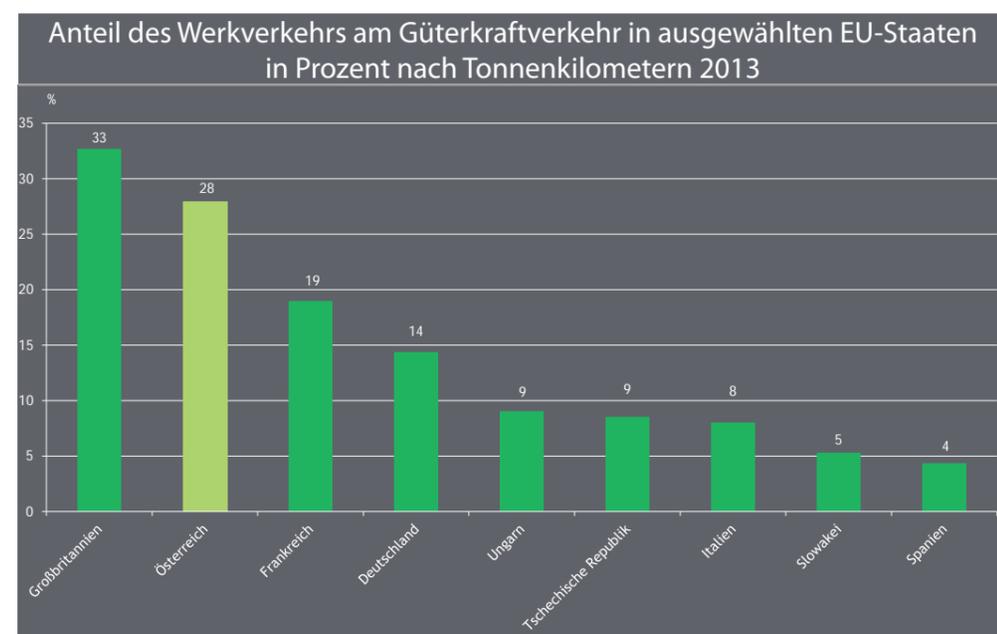


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
Quelle: Statistik Austria



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 2013 bei 28,0 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Spanien und Italien geht zurück. In Frankreich und der Slowakei 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 2014 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Slowenien, Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Italien und Polen.

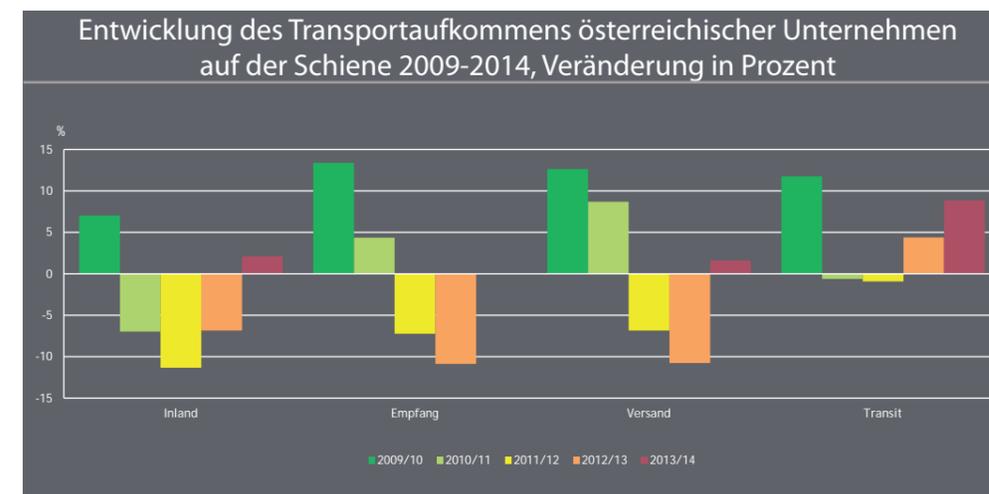
Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine

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

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	29.384	32,3	4.717	24,5
Empfang	26.874	29,5	5.700	29,6
Versand	17.025	18,7	3.884	20,2
Transit	17.709	19,5	4.944	25,7
Gesamt	90.993	100,0	19.245	100,0

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

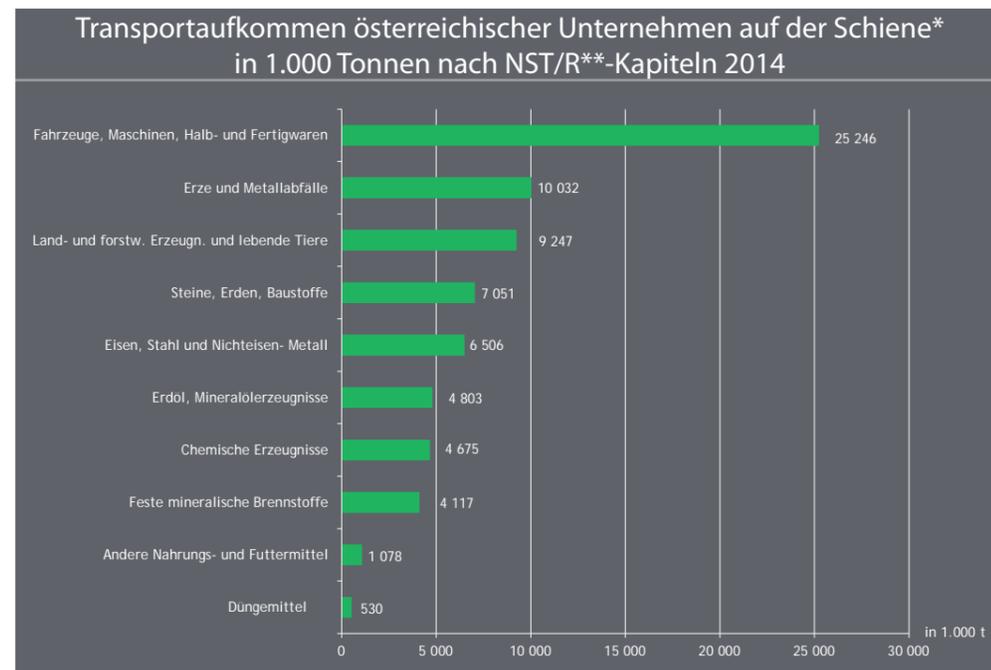
Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2014 zu leichten Steigerungen in fast allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail werden im Inland 2,1 % mehr Güter transportiert, im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu keiner Veränderung und beim grenzüberschreitenden Versand steigt das Transportaufkommen um 1,6 %. Der Transit verzeichnet eine leichte Zunahme im Ausmaß von 8,9 %.



Quelle: Statistik Austria



Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 25,2 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,7 % oder 10,0 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Erze und Metallabfälle.



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

6.4. Luftfahrt

Im Jahr 2014 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 238.843 Tonnen, das bedeutet eine Zunahme um 13,5 %. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,1 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2014 um 7,5 % auf 12.608 Tonnen gestiegen und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

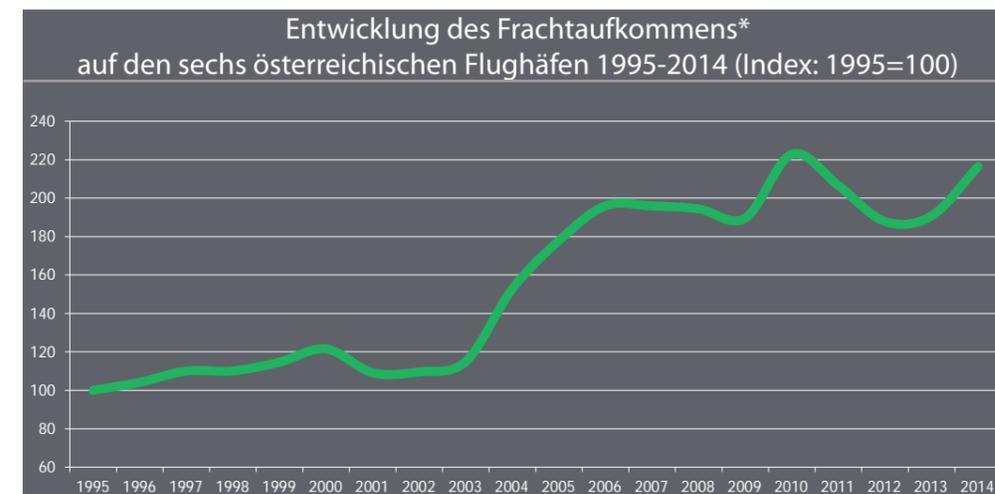
Frachtaufkommen* nach Verkehrsart
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2014

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	242	40	158	0	9	34	484
Empfang	115.700	183	5	0	2.168	71	118.127
Versand	81.819	159	21	0	4.828	97	86.923
Transit	29.326	0	0	0	3.983	0	33.309
Frachtaufkommen in Tonnen	227.087	382	184	0	10.988	201	238.843
Anteil in %	95,1	0,2	0,1	0,0	4,6	0,1	100,0

* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Die folgende 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) sowie 2011/2012. Mit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einer größeren Zunahme des Frachtaufkommens.



* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria



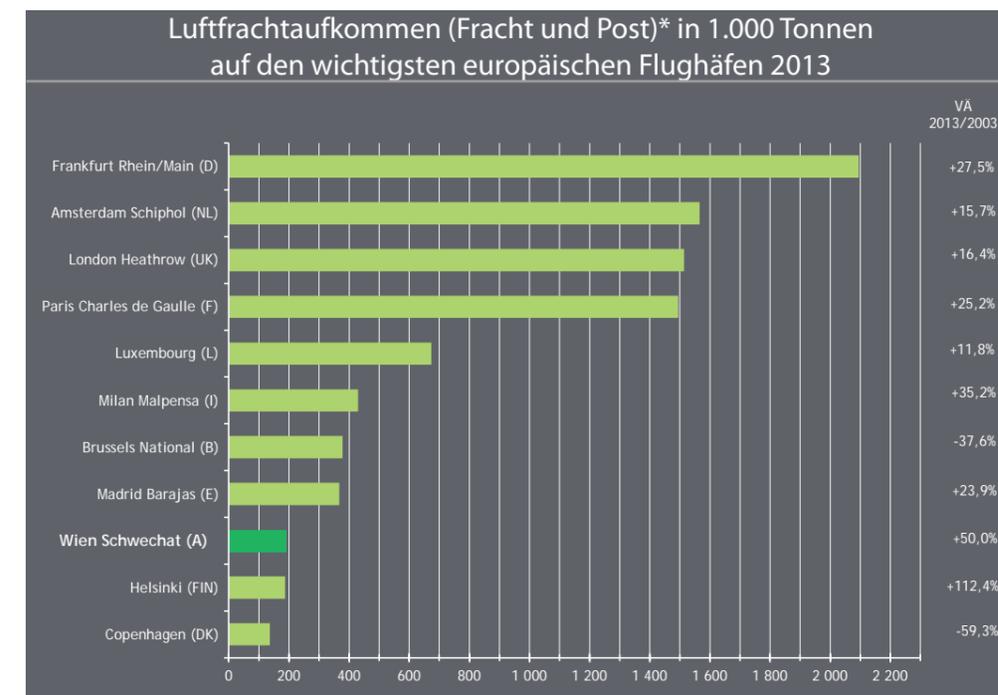
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2014 92,7 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,4 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden fast 7.000 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und knapp 1.600 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 58,6 % am gesamten Luftfrachtaufkommen.

Insgesamt kommt es zu einer Erhöhung des gesamten Luftfrachtaufkommens um 13,5 % im Jahr 2014.

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	403	1.195	1.598
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.184	921	2.105
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralerzeugnisse	47	22	69
Erze und Metallabfälle			
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	236	231	467
Steine, Erden und Baustoffe	14	17	31
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	4.074	2.921	6.995
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	75.991	110.505	186.496
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	833	587	1.420
Landmaschinen	4	8	12
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	31.462	28.184	59.645
Metallwaren	368	538	906
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	202	133	336
Leder- u. Textilwaren	966	5.885	6.851
Sonstige Waren	7.224	10.847	18.071
Besondere Transportgüter	34.932	64.324	99.256

* = 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 2,1 Mio. Tonnen, Amsterdam mit 1,6 Mio. Tonnen, London Heathrow 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 2003 und 2013 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 50,0 % in den vergangenen zehn Jahren.

6.5. Donauschifffahrt

Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1. Mai 2004 konnte 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 auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 5,0 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 4,9 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2014 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 7,9 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

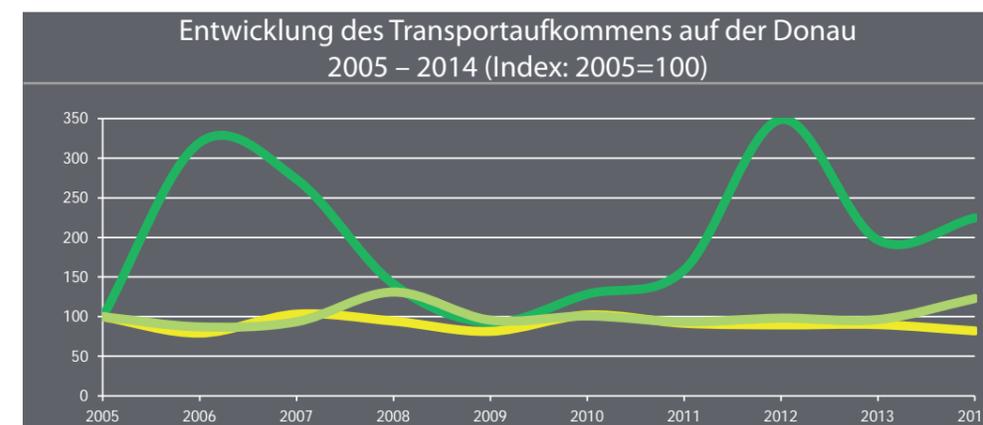
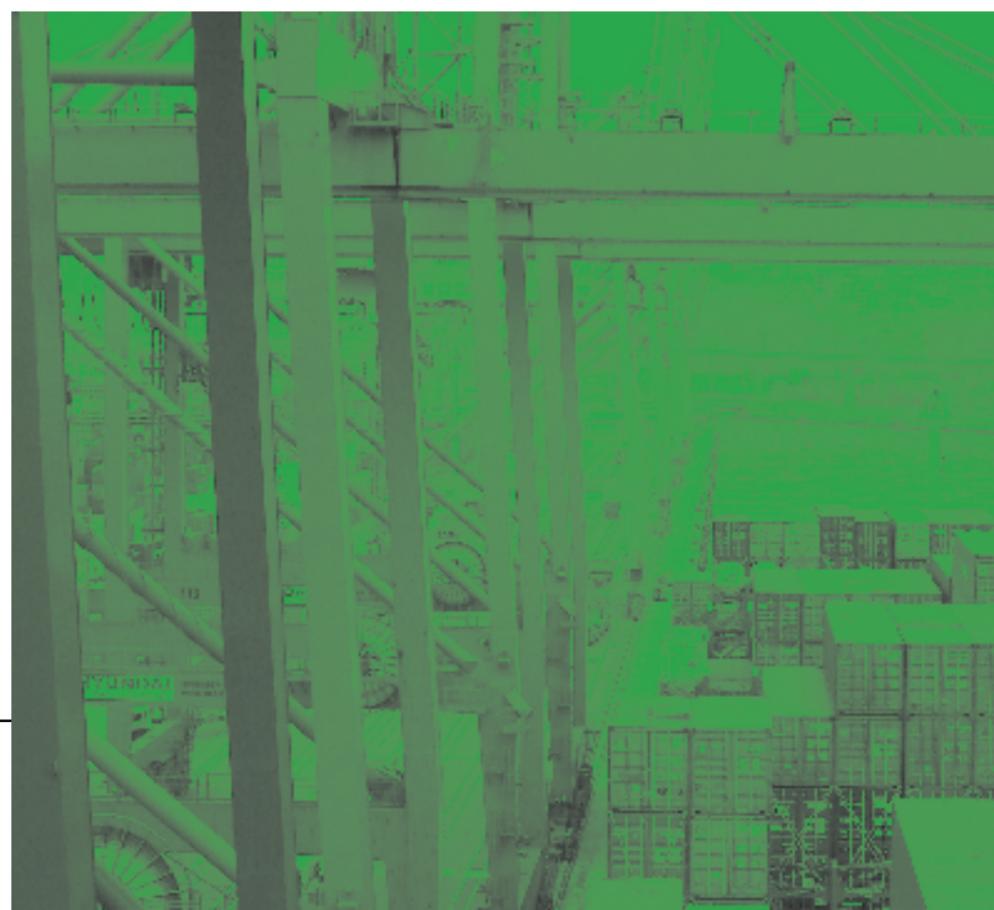
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometer** im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	799	43,1	78	74,4
Empfang	4.982	17,9	4.863	1,2
Versand	2.032	9,9	1.752	56,1
Transit*	2.309	2,9	3.222	3,6
Gesamt	10.122	14,9	9.915	1,0

* Werte hochgewichtet

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in



Quelle: Statistik Austria



der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen.

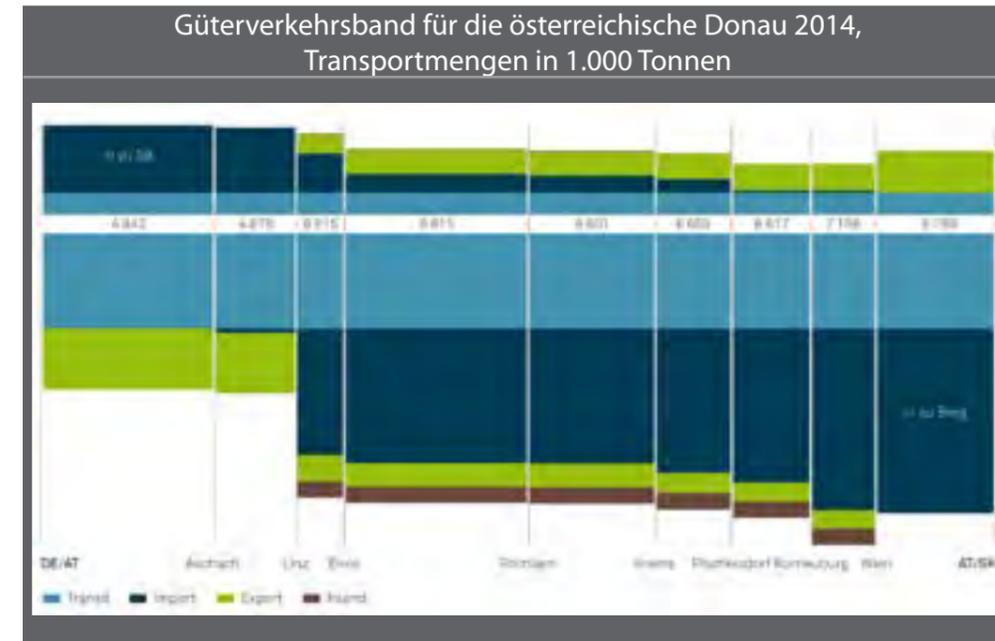
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2014 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,6 Mio. Tonnen bzw. 37,2 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ wurden insgesamt 1,4 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik

Quelle: Statistik Austria

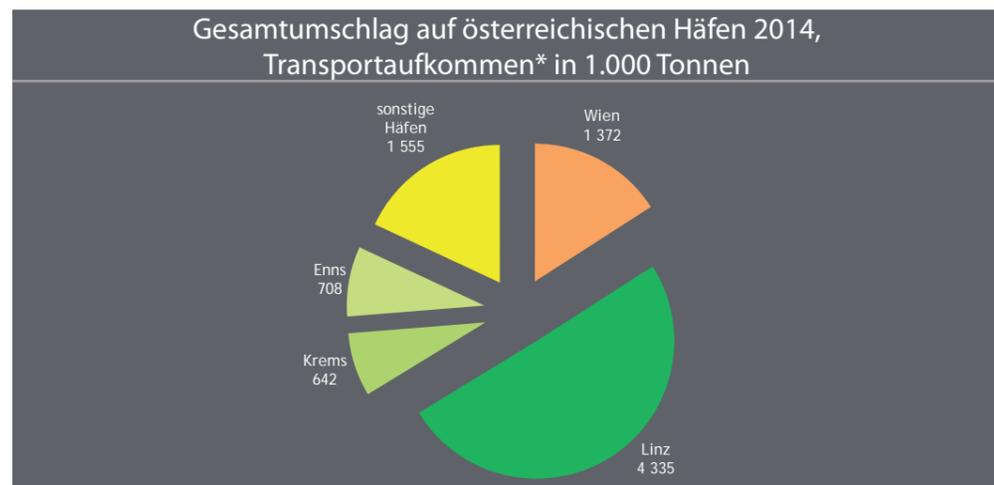
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt.



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Im Jahr 2014 werden im Transitverkehr 4,4-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert. Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2014 ist



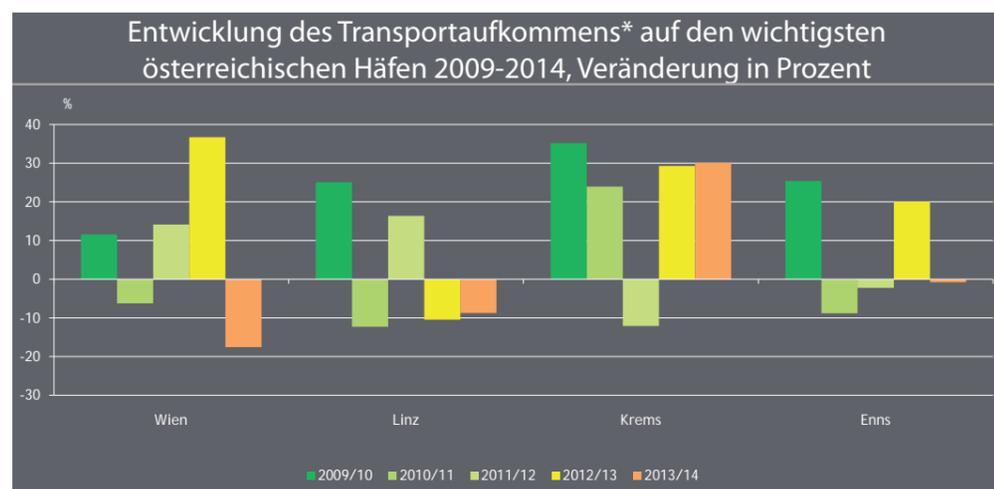


* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Linz mit 4,3 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 50,3 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 15,9 % mit rund 1,4 Mio Tonnen auf.

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2009 bis 2014 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwanken-



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

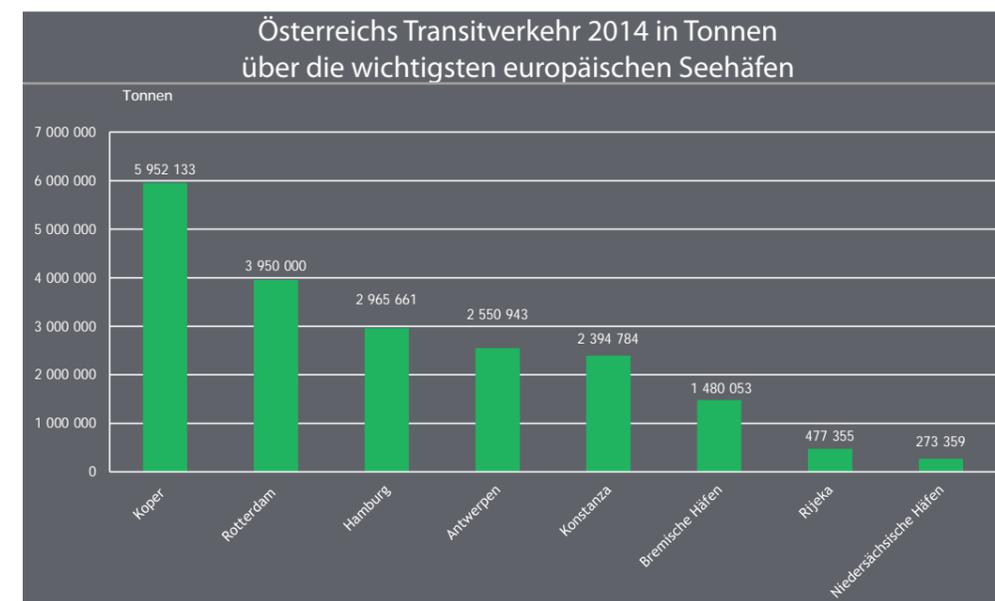
Quelle: Statistik Austria

den Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau.

EXKURS

Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen

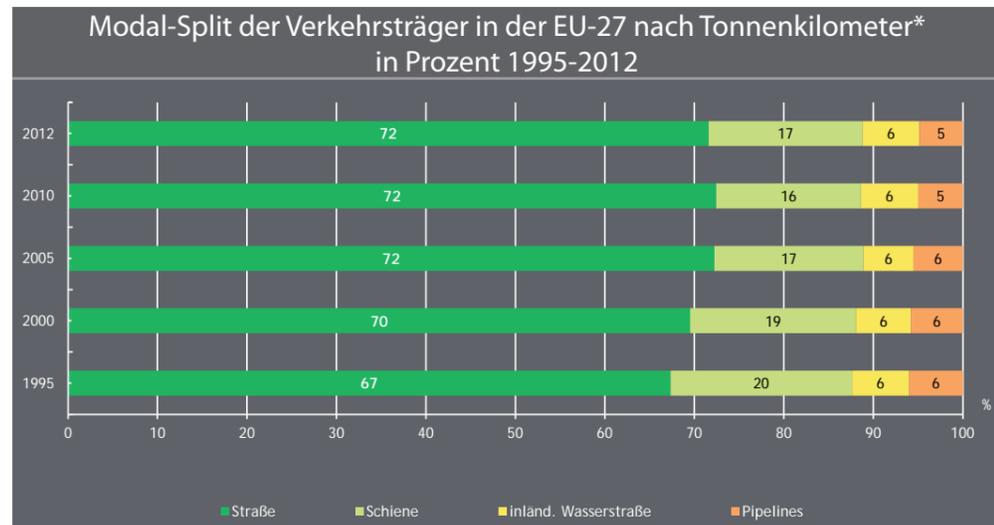
Österreich ist ein Binnenstaat und verfügt deswegen nicht über eigene Seehäfen. Da ein beträchtlicher Anteil des internationalen Handels über Seehäfen abgewickelt wird, sollen hier die wichtigsten europäischen Transithäfen für Österreich dargestellt werden. Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt über 20,0 Mio. Tonnen im Jahr 2014. Im Jahr 2014 ist der Hafen Koper mit etwas mehr als 5,9 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, knapp gefolgt vom Hafen Rotterdam mit 3,9 Mio. an Umschlagsvolumen.



Quelle: Wochenzeitung Verkehr

6.6. Modal Split EU 27

Im Jahr 2012 werden 71,6 % der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum leicht zurückgegangen.

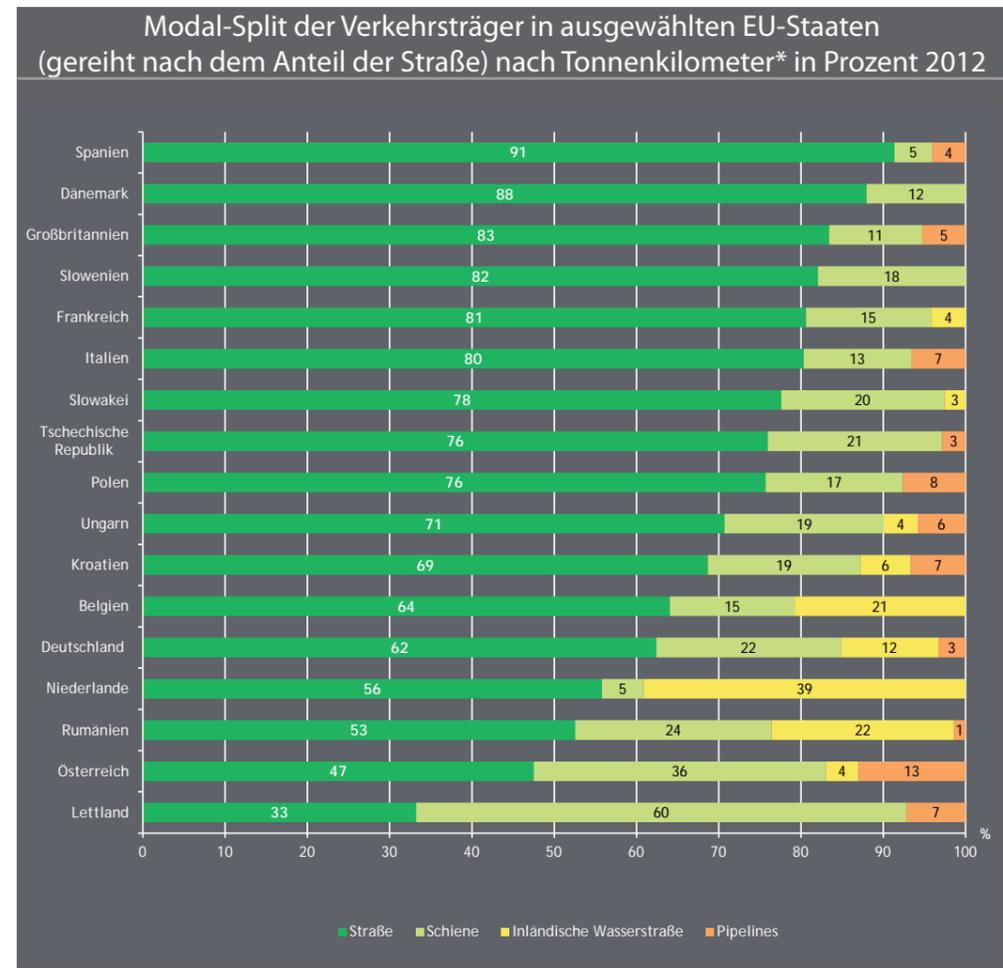


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Großbritannien und Slowenien die Straße im Jahr 2012 für mehr als 82 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 47 %.

Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, 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 12 % und 39 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt.

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



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



PERSONENVERKEHR



7. PERSONENVERKEHR

7.1. Zusammenfassender Vergleich

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

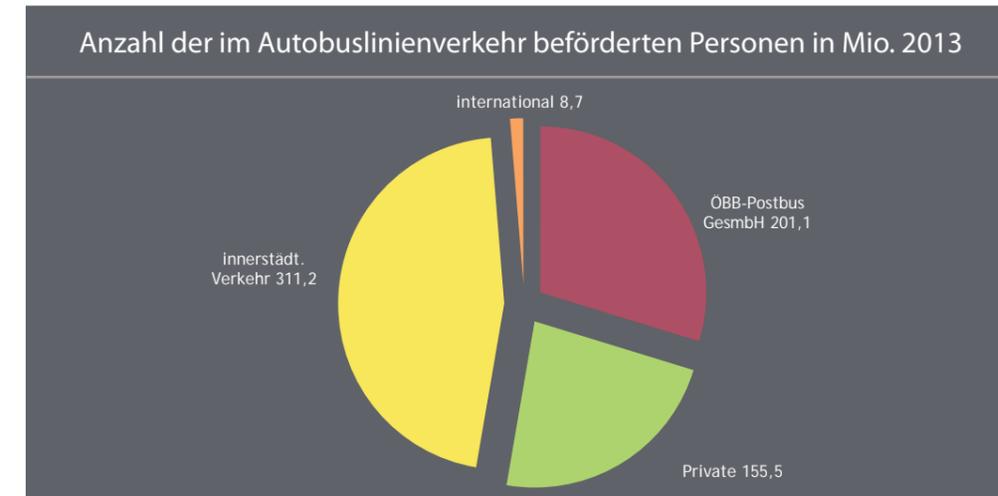
In den vergangenen Jahren kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienebetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr 2014 zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Anzahl der beförderten Personen 2014	
Straße (österreichische Autobuslinien 2013)	697,0 Mio.
Schiene (ÖBB)	235,0 Mio.
Luftfahrt	27,0 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau 2014)	1,1 Mio.

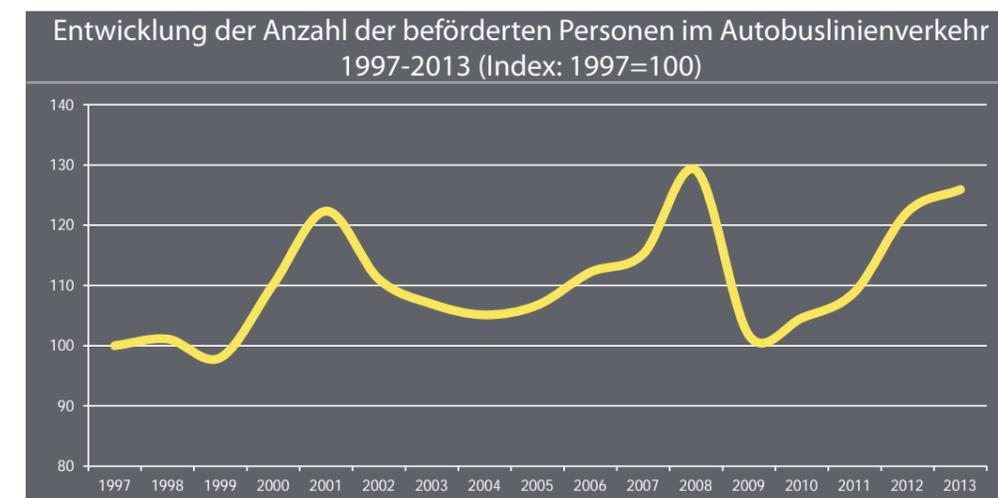
7.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2013 werden insgesamt 697,0 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 47,3 %, auf die ÖBB-Postbusse 28,4 % und auf private Anbieter 23,0 %.

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 2013 kommt es zu einer Erhöhung in der Anzahl der beförderten Personen von 3,0 % im Vergleich zu 2012.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

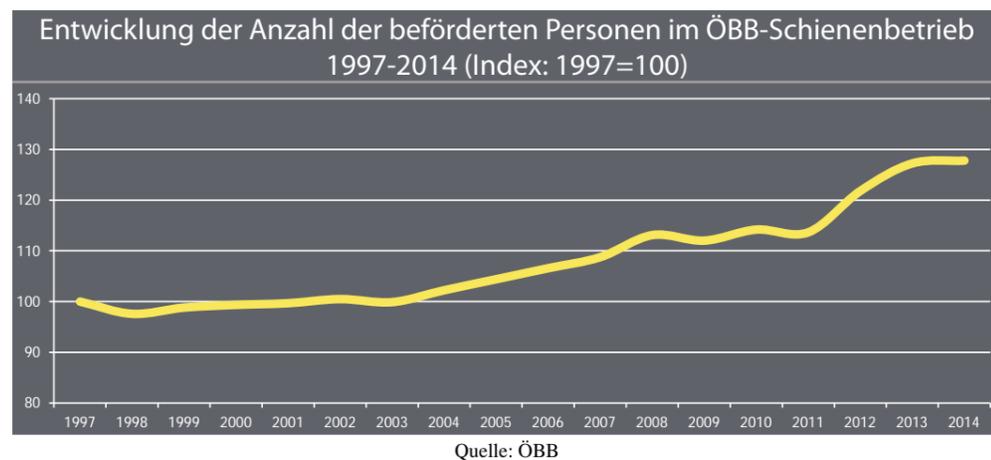


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

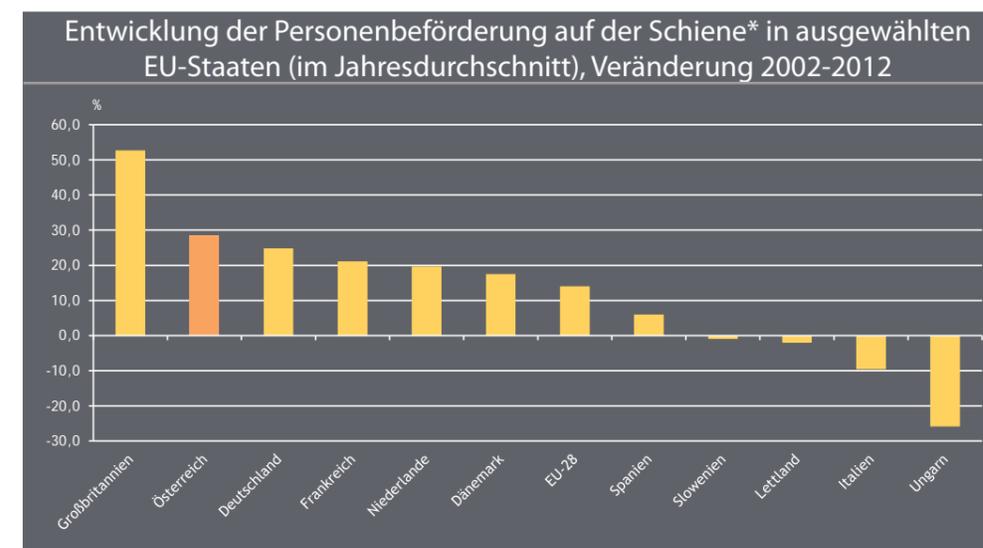


7.3. Schiene

Im Jahr 2014 werden von der ÖBB ca. 235 Mio. Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf geringfügige Rückgänge 1998, 2003 und 2009 eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.



Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2002 und 2012 um 14,1 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im stärkeren Ausmaß (28,5 %) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Dänemark, Deutschland, Spanien, Niederlande, Frankreich und Großbritannien auf. Zu leichten Rückgängen kommt es in Slowenien und in Lettland. Ungarn und Italien verzeichnen stärkere Rückgänge im Ausmaß von 25,9 % bzw. 9,5 %.



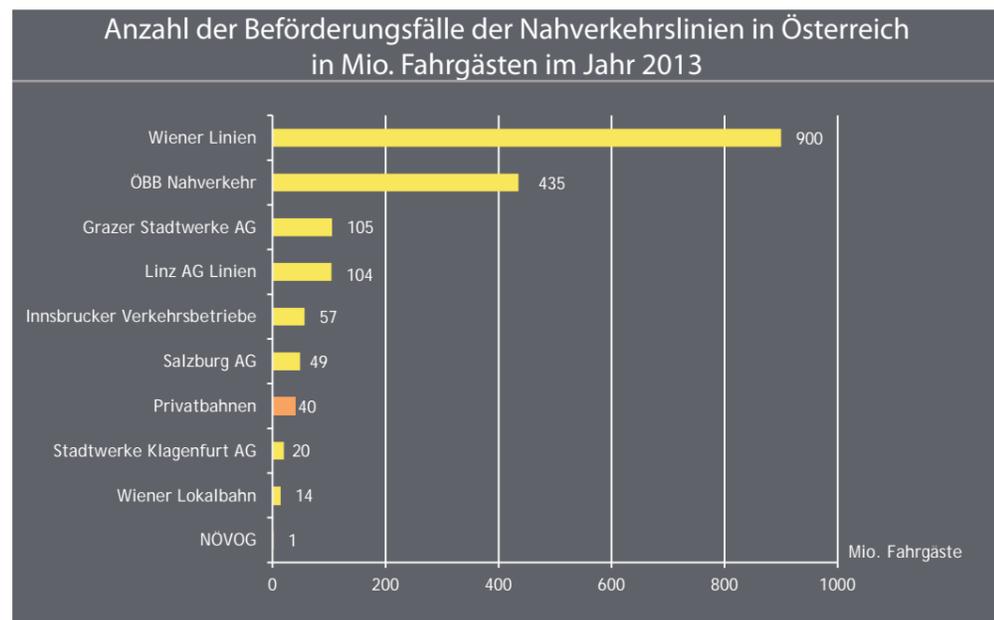
* in Personenkilometern

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 2013 in Summe rund 1,3 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt rund 1,7 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2013 insgesamt 469 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 435 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2013 rund 40 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.

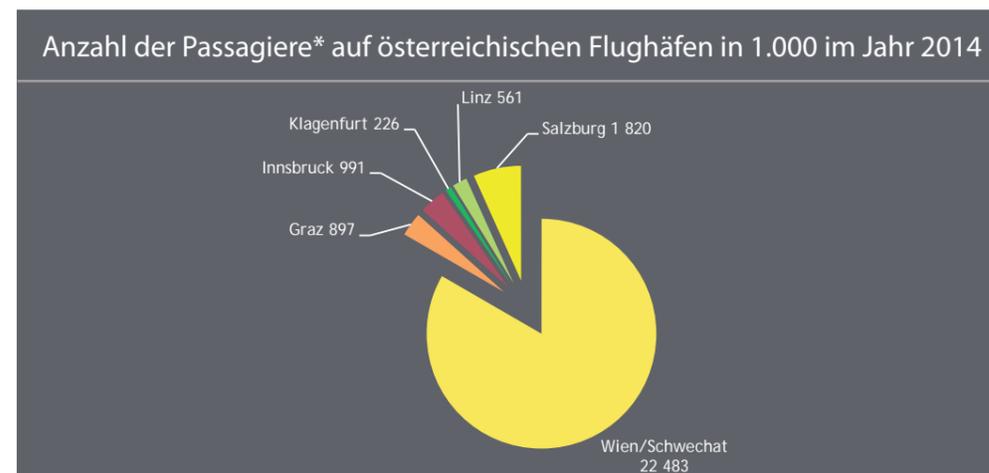


* inklusive Salzburger Lokalbahnen
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

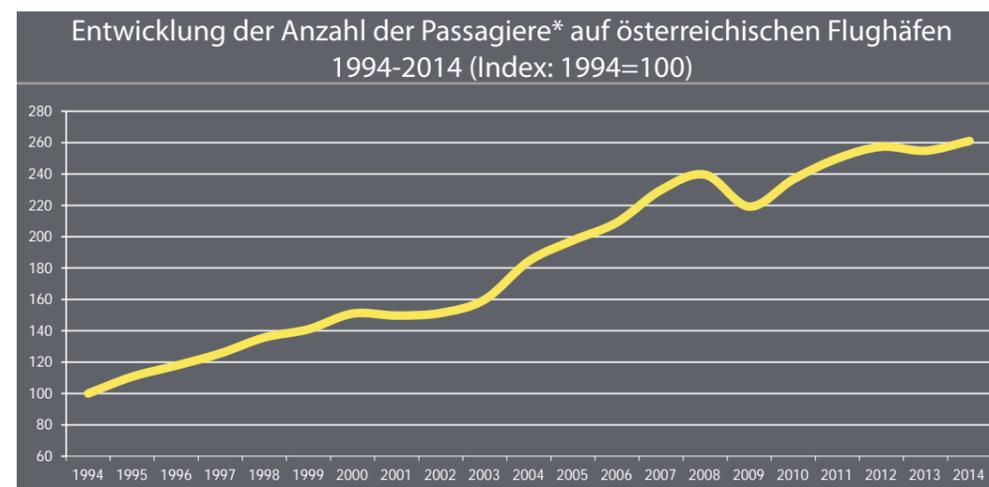
7.4. Luftfahrt

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2014 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 27,0 Mio. Passagiere abgefertigt. 83 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und 7 % auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,5 Mio. im Jahr 2014 und stellt damit einen Anteil von 29,0 % 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 2012 und 2013 findet ein kleiner Rückgang statt. 2014 kommt es insgesamt zu einer Erhöhung von 2,4 %. Im Detail nimmt die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr in Wien um 2,2 % zu und nur in Klagenfurt um 12,9 % ab. Bei allen anderen österreichischen Flughäfen erhöht sich ebenfalls die Anzahl der abgefertigten Passagiere (Graz 1,8 %, Innsbruck 1,0 %, Linz 2,1 % und Salzburg 9,4 %).

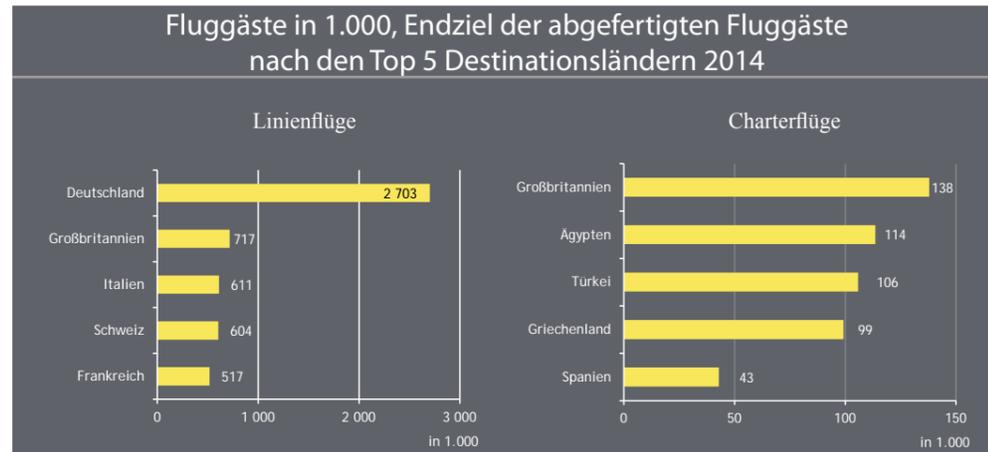


*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

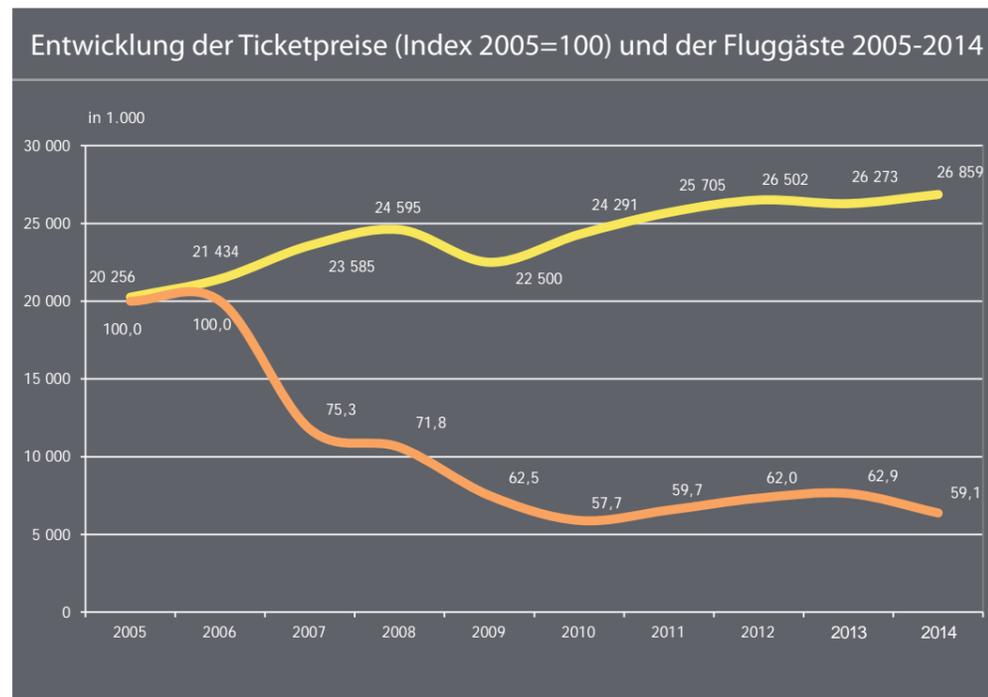


*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2,7 Mio. Fluggästen im Jahr 2014 an erster Stelle.



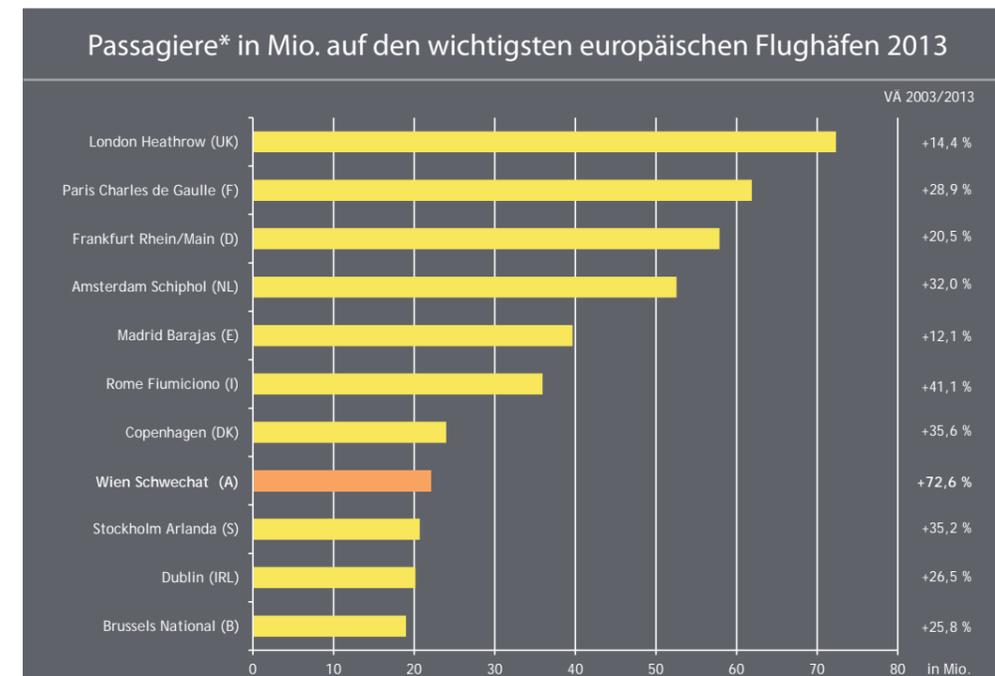
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Im Charterflugverkehr verzeichnen Großbritannien und Ägypten als Urlaubsländer die meisten Fluggäste im Berichtsjahr 2014. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich reduziert sich, bis auf Griechenland, im Vergleich zum Vorjahr bei allen Top-Destinationsländern.

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 bis 2010 mit dem Ansteigen der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen 2014 die Passagierzahlen und die Ticketpreise gehen wieder leicht zurück.



*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2013: 72,3 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2013 mehr als 57 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 22,0 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

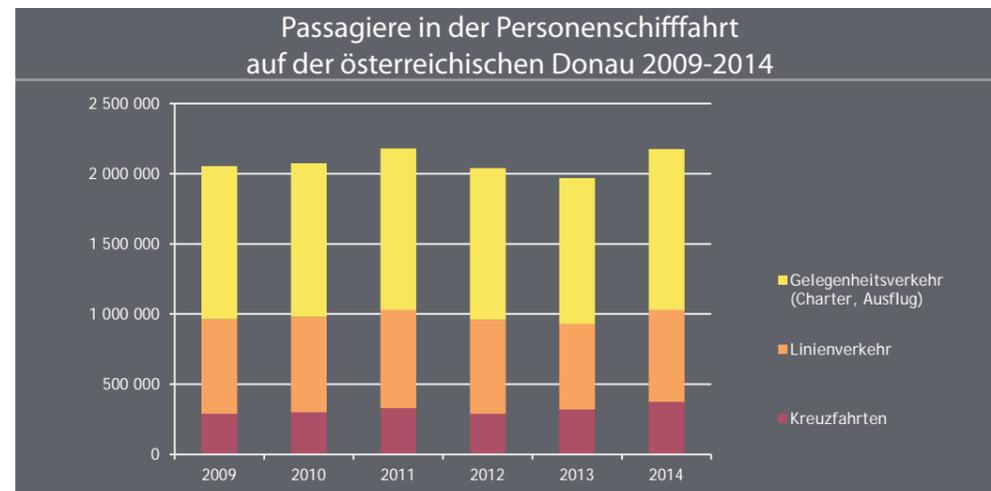


Im Zeitraum 2003 und 2013 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Wien/Schwechat und Rome Fiumicino.

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. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagieranzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt.

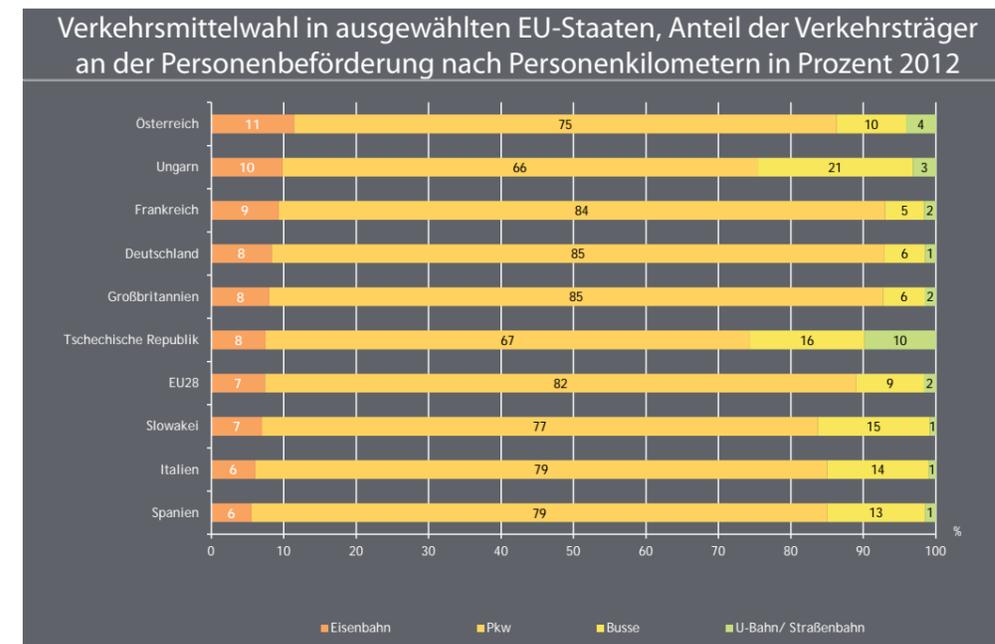
Wie in den Vorjahren sind auch 2014 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als eine Million Passagiere unterwegs (um 10,1 % mehr als 2013). Den Großteil bilden die ca. 655.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+7,4 % gegenüber 2013). Auf Kabinenschiffen werden rund 375.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+17,2 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 115.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (+4,5 %).



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-28 Durchschnitt im Jahr 2012 gemessen an Personenkilometern beträgt 82 %, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 85 %. 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-28 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6 % z.B. in Spanien und maximal 11 % in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

