



DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**
DATEN UND FAKTEN
2017



Unser Land fährt gut.

TRANSPORT • VERKEHR

VORWORT

Mobilität wird von allen Mitgliedern der Gesellschaft genützt. Sie ist auch Voraussetzung für die Entfaltung des Warenverkehrs, kann Standortnachteile kompensieren und Wettbewerbsfähigkeit begründen.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 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 2.648 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 132 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 wirtschaftliche Entwicklung in der Branche nimmt an Fahrt auf, wie Umfragen der Unternehmen in der Verkehrsbranche zeigen. Sowohl die Nachfragedaten, als auch die Aussichten auf die Geschäftslage fallen positiver aus als zuletzt. Das zeigt, dass der steigende Gütertausch im Zuge des international spürbaren wirtschaftlichen Aufschwungs zumindest zum Teil auch in Österreichs Betrieben ankommt. Auch die Beschäftigungserwartung ist seit langem wieder ins Positive gedreht, die Betriebe der heimischen Verkehrswirtschaft wollen wieder mehr Mitarbeiter einstellen. Gleichzeitig aber zeigt sich, dass sich der Fachkräftemangel zuspitzt und zum Geschäftshindernis Nummer Eins in der Transportwirtschaft wird. Mitverantwortlich dafür ist die überbordende Bürokratie: Die Mitarbeiter müssen permanent bürokratische Aufgaben erfüllen, sie werden auf die Sekunde kontrolliert und im Minutentakt sanktioniert - das macht die Ausübung des Berufes nicht gerade attraktiver und bremst den positiven Schwung in der Branche. Die Politik ist gefordert, den Bürokratiedschwung mit Augenmaß und Toleranz zu stützen.

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



Ing. Mag. Alexander Klacska
Obmann



Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

09 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

11 NEUGRÜNDUNGEN

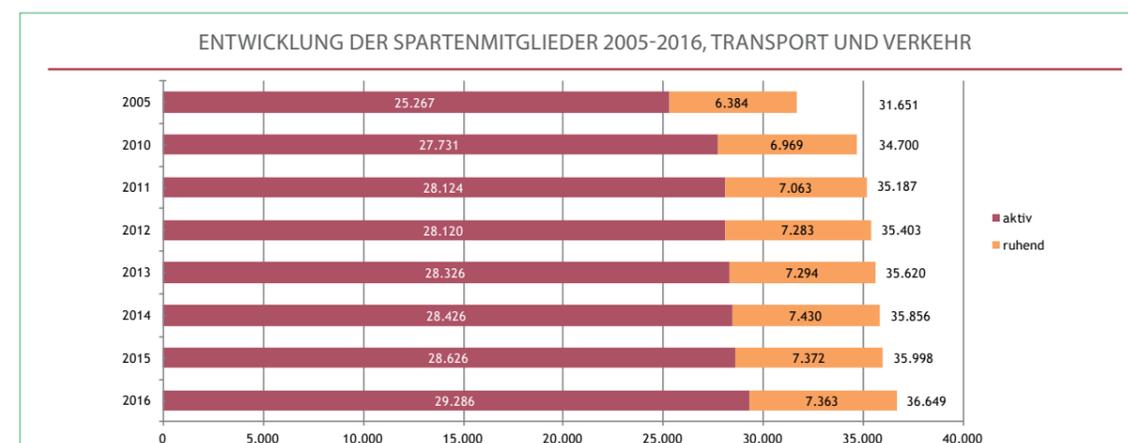
13 INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

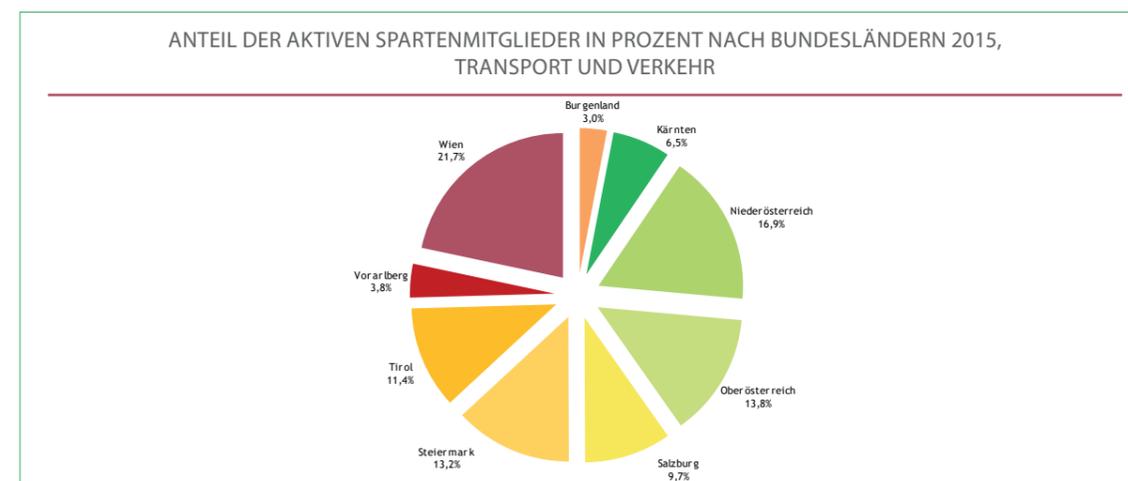
Ende 2016 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 36.649 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern erreicht Ende 2016 den Wert 29.286, das sind 79,9 % aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 15,9 %. Im selben Vergleichszeitraum melden 15,3 % mehr Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2016 21,7 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,9 % in Niederösterreich, 13,8 % in Oberösterreich und 13,2 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

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

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

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2016 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.082 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.664 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2016 verzeichnen alle Fachverbände bis auf die Seilbahnen Mitgliederzuwächse. Der stärkste Zuwachs ist mit 3,5 % beim Fachverband Spedition und Logistik.

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

* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrt-, 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

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

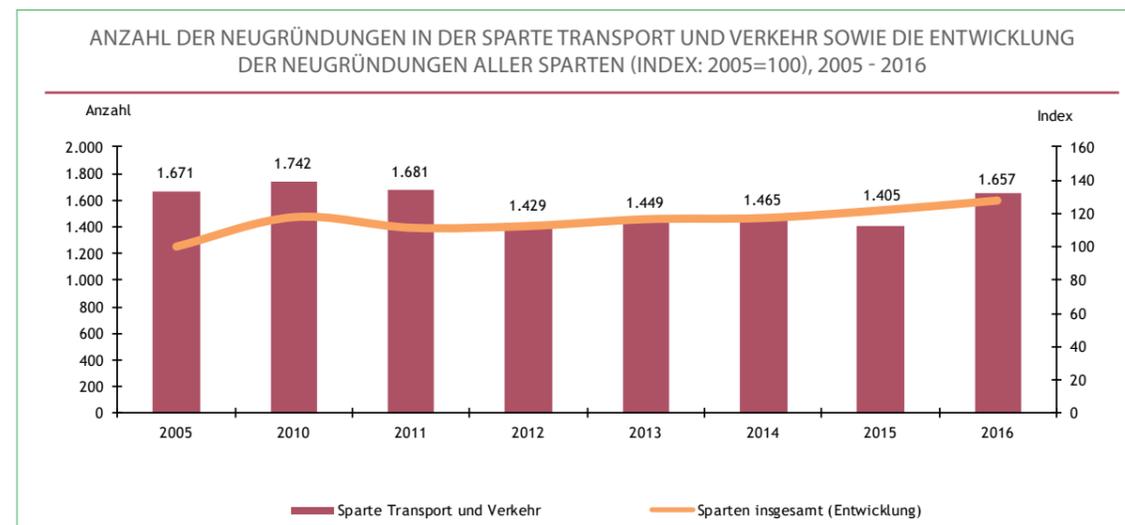
1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2016 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2016 1.657 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 3,8 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit allen Sparten zeigt insgesamt eine annähernd ähnliche Gründungsintensität 2011, 2013 und 2014. Zwischen 2011 und 2012 gehen die Gründungen der Sparte Transport und Verkehr zurück, während die Gründungen in allen Sparten leicht steigen. Während die Bundessparte Transport und Verkehr im Jahr 2015 einen stärkeren Rückgang bei den Gründungen erfährt, steigen diese im Jahr 2016 mehr als drei Mal so stark wie die Gründungen aller Sparten gesammelt betrachtet.

Im Berichtsjahr 2016 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Zuwachs an Neugründungen von 17,9 % im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet sind dies in diesem Zeitraum nur 4,9 %.

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2016 21,7 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,9 % in Niederösterreich, 13,8 % in Oberösterreich und 13,2 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 843 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 395 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 355. In den Fachverbänden der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, der Seilbahnen, dem Beförderungsgewerbe mit Pkw, dem Güterbeförderungsgewerbe sowie den Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Zunahme der Gründungsintensität.

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

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN NACH FACHVERBÄNDEN 2001-2016, TRANSPORT UND VERKEHR

	2001	2005	2008	2010	2015	2016*
Schienebahnen	1	4	1	1	4	4
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	39	57
Seilbahnen	20	11	1	16	5	10
Spediteure	43	82	59	57	54	44
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	395
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	843
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	34
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	355
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10			
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23			
Autobusunternehmungen	12	30	25			
Fahrschulen	10	9	5			
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spez.)	41	24	20			

* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung

** Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 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

1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2016 und 31. Dezember 2016 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 154 Insolvenzen eröffnet und 178 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr sinkt die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 22,2 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 6,3 %.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2015 BZW. 1.1.2016 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN

	Anzahl der <i>eröffneten</i> Insolvenzen *		Anzahl der <i>abgewiesenen</i> Konkursanträge *	
	per 1.1. 2017	per 1.1. 2016	per 1.1. 2017	per 1.1. 2016
Landverkehr insgesamt	154	198	178	190
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	1	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	45	46	25	38
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	48	48	32	42
Güterbeförderung im Straßenverkehr	105	151	146	141
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	30	25	5	12
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	15	14	3	8
Tankstellen	4	7	1	2
Fahrschulen	1	4	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

15 BESCHÄFTIGTE

16 LEHRLINGE

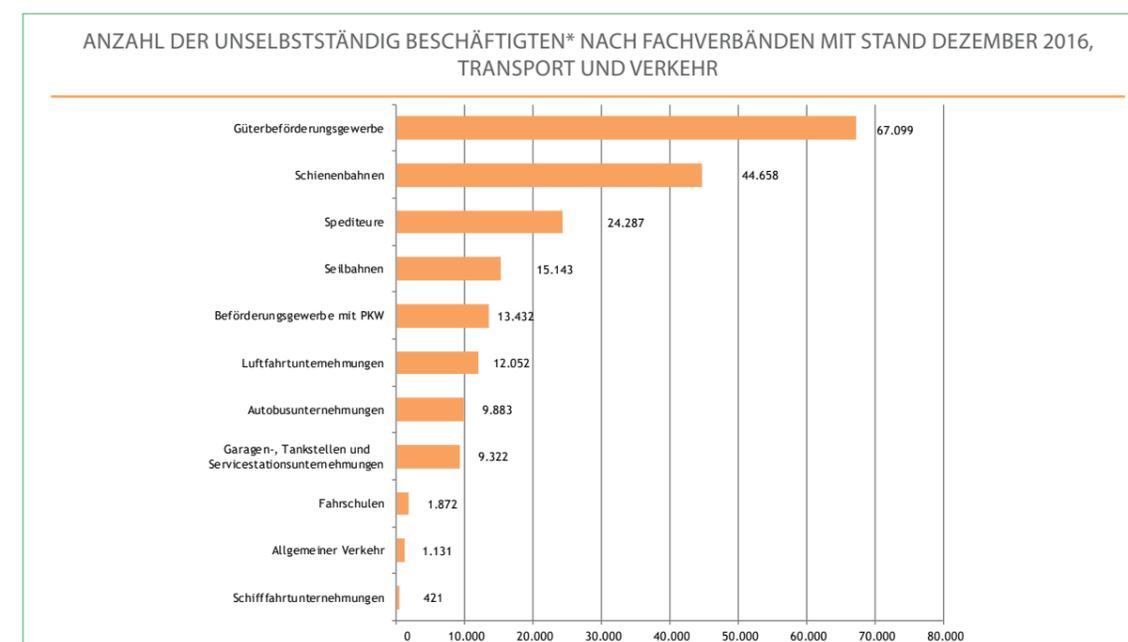
18 VORGEMERKTE ARBEITSLOSE

19 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2016 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen im Jahresdurchschnitt 213.224 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind insgesamt 199.300 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbstständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 67.099 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 44.658 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die geringste Anzahl an Unselbstständigen weisen die Schifffahrtsunternehmen auf.



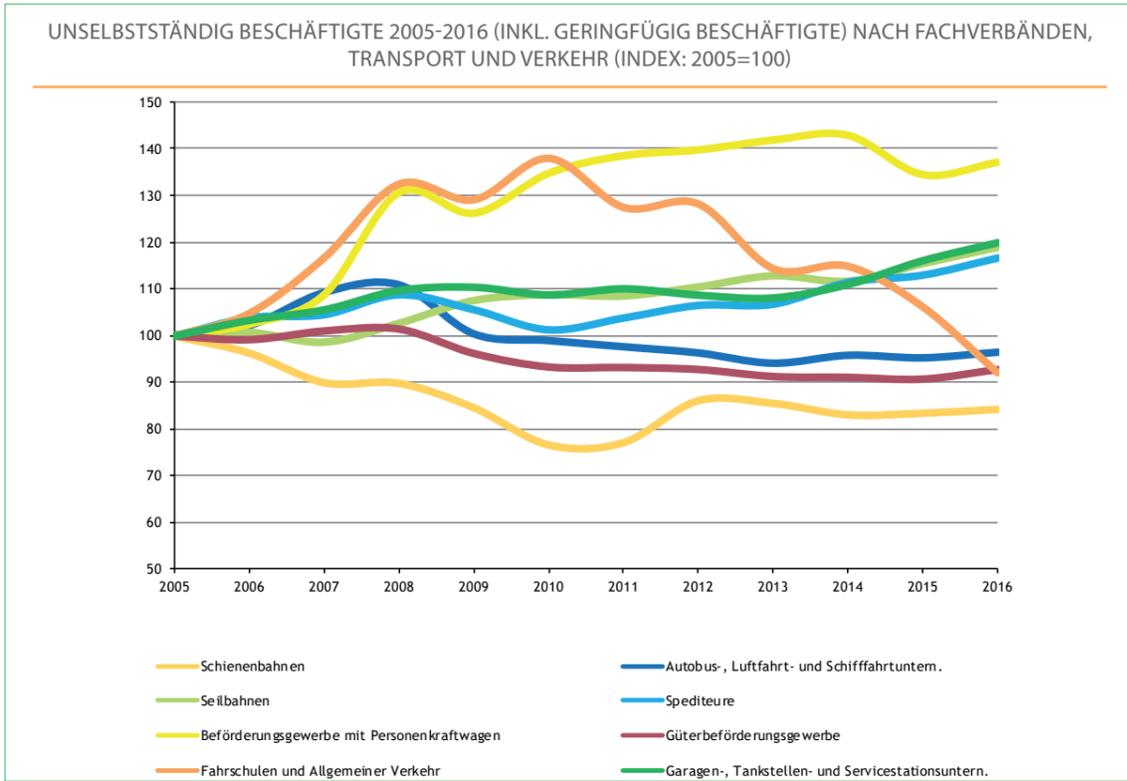
* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2005 bis 2016 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich bis 2010 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es im gleichen Zeitraum tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

Seit 2010 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten, danach folgen die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen. Im gleichen Zeitraum steigen die Beschäftigtenzahlen der Schienenbahnen, der Seilbahnen, der Spediteure und der Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

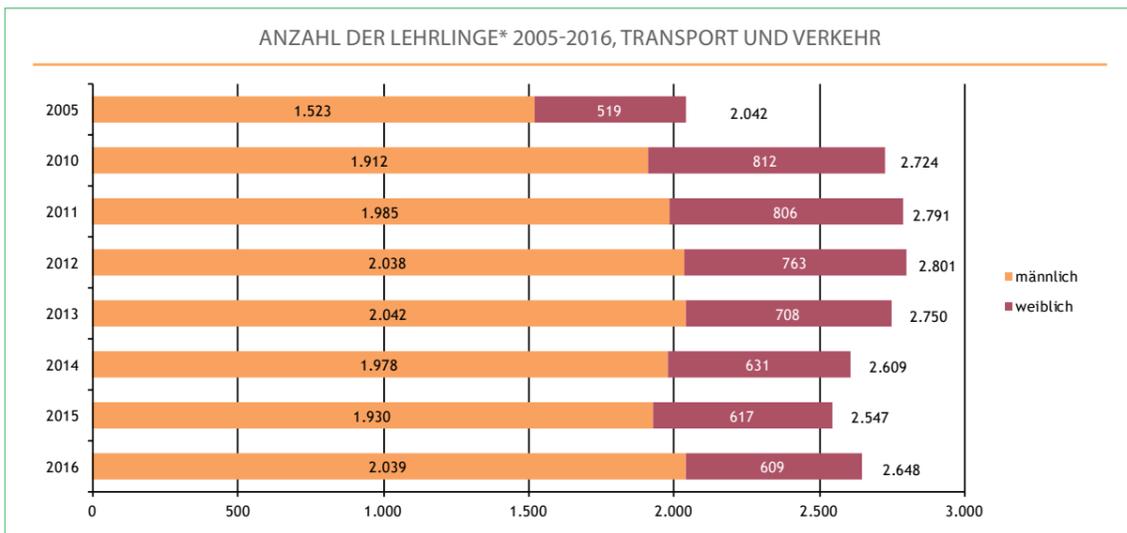
Im Jahresvergleich 2015/2016 verzeichnen die Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, die Seilbahnen, die Spediteure, die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen, die Güterbeförderungsgewerbe, die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen sowie die Schienenbahnen einen Beschäftigungsaufbau. Rückgänge finden sich nur beim Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

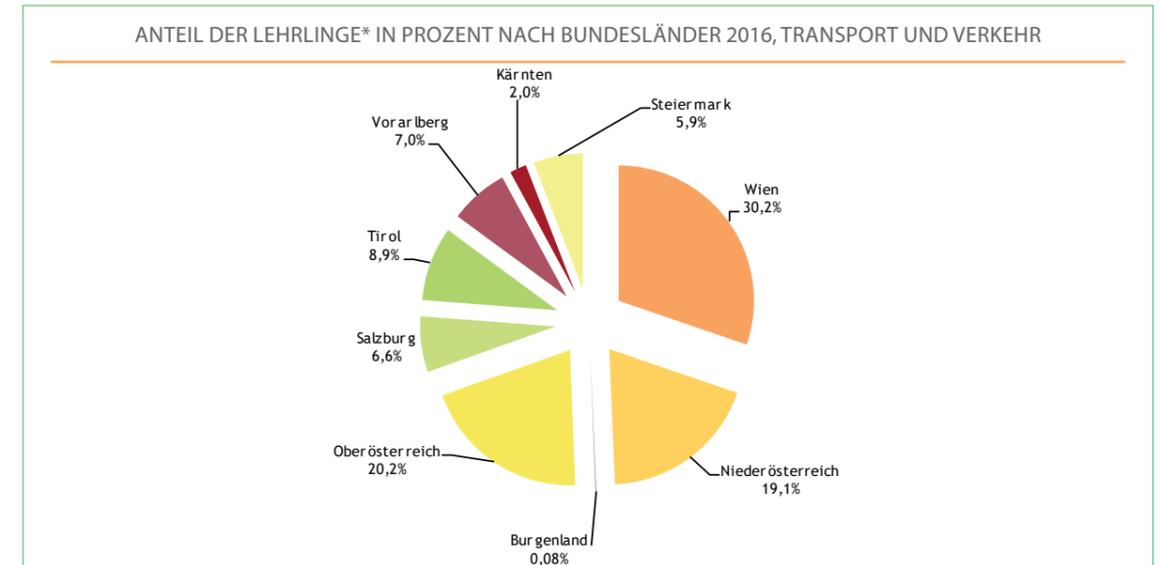
2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2016 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.648 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,5 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 77 % Burschen und 23 % Mädchen. Zwischen 2005 und 2012 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, ab 2013 sinken sie leicht. 2016 werden im Vergleich zum Vorjahr wieder mehr Lehrlinge ausgebildet.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2016 30 Prozent der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und circa ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



Mit insgesamt 1.356 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2016.

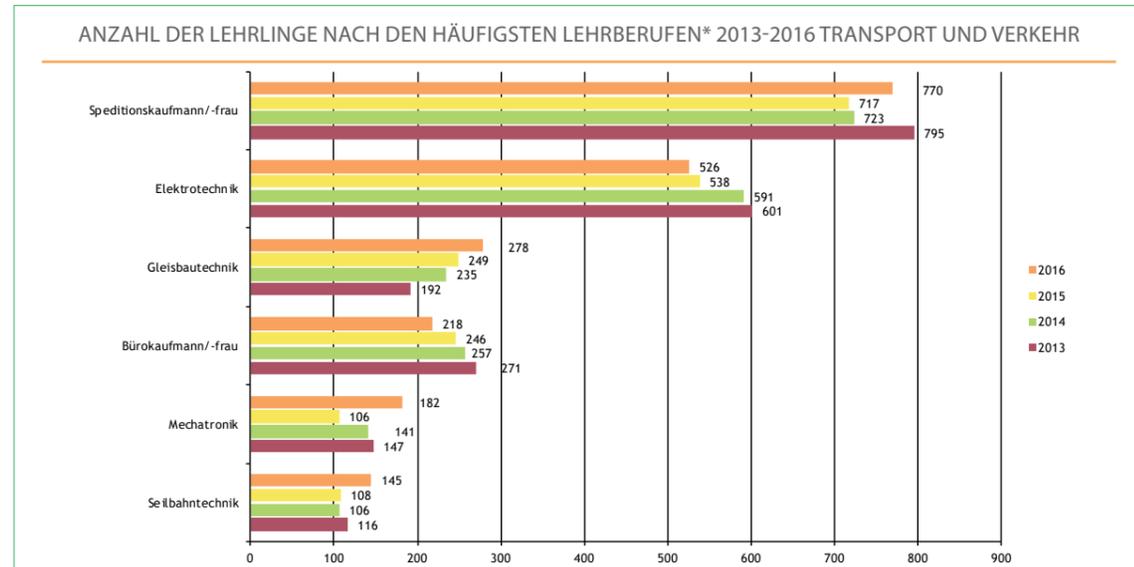
ANZAHL DER LEHRLINGE* 2005-2016, TRANSPORT UND VERKEHR

	2000	2005	2010	2015	2016
Schienenbahnen	1.221	985	1.280	1.297	1.356
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen ¹	103	64	64	53	54
Seilbahnen	4	12	109	115	157
Spediteure	651	705	918	877	909
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	50	118	19	12
Güterbeförderungsgewerbe	172	176	170	130	114
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	29	15	38	28	18
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	7	27	28	28
Nicht zugeordnet	52				

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schiffahrtunternehmungen, 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

2016 werden im Vergleich zu 2015 bei den Schienenbahnen, den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrt- unternehmungen, den Seilbahnen sowie den Spediteuren mehr Lehrlinge ausgebildet. Bei den Gara- gen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen bleibt die Anzahl auf Vorjahresniveau. In den verbleibenden Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Jahr 2015.

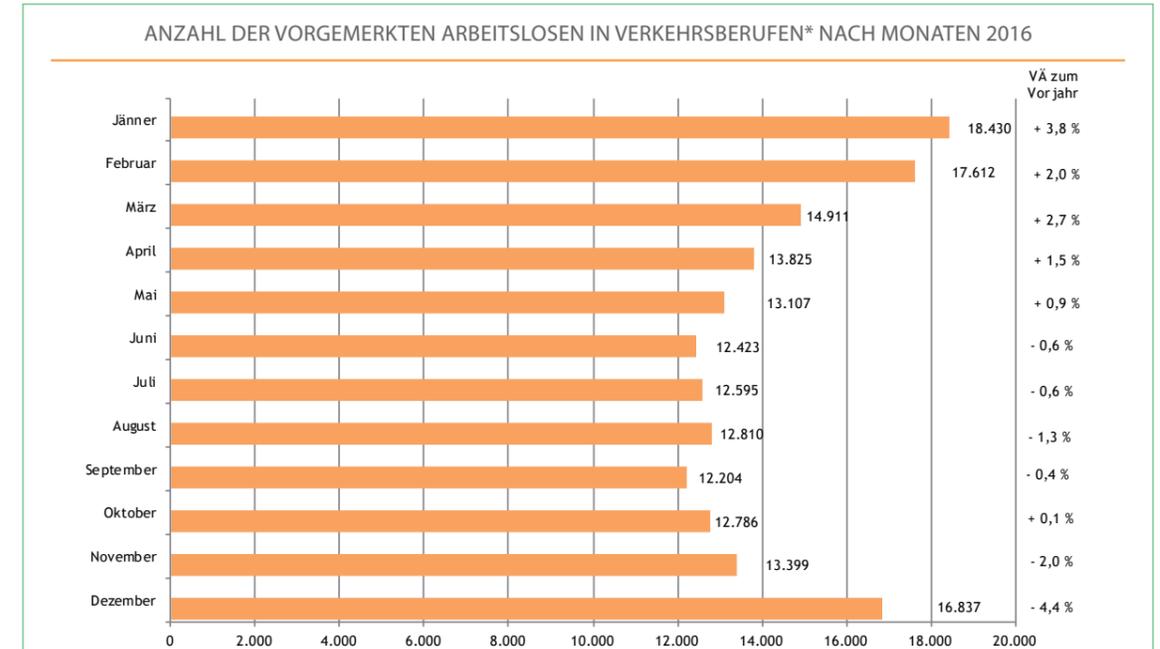
Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2016 zählt man 770 Jugendliche, die sich für diesen Beruf ent- scheiden. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des Elektro- technikers. Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2016 526 Lehrlinge. Danach kommt der erst 2012 eingeführte Lehrberuf Gleisbautechnik mit 278 Lehrlingen im Jahr 2016.



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

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

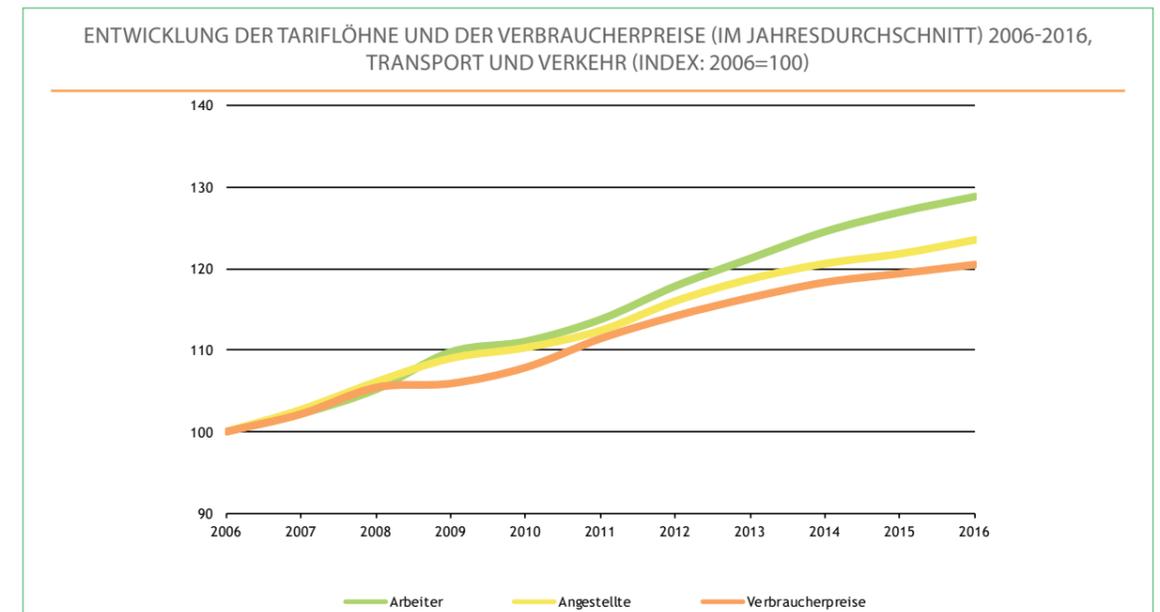
Im Jahresdurchschnitt 2016 sind 14.245 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1 % aller Arbeitssuchenden und 0,2 % mehr Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2015. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in den ersten fünf Monaten und im Oktober zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen, in den übrigen Monaten gehen diese zurück. Die größte Zunahme der Arbeitslo- senquote findet im Monat Jänner im Ausmaß von 3,8 % im Vergleich zum Vorjahresmonat statt wäh- rend im Dezember die größte Abnahme mit 4,4 % zu verzeichnen ist.



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

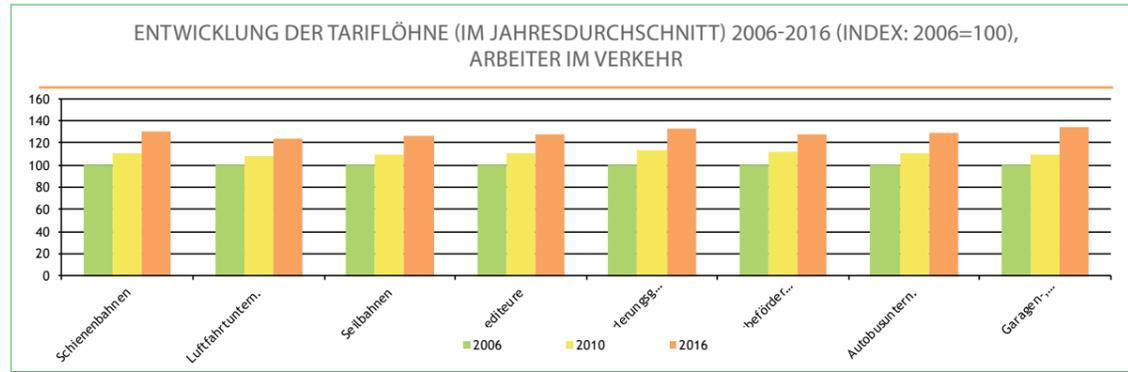
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 10 Jahren um 28,9 % bzw. 23,5 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Ver- braucherpreise um 20,5 %. Die Veränderung zwischen 2015 und 2016 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 1,5 %, bei den Angestellten um 1,4 %.



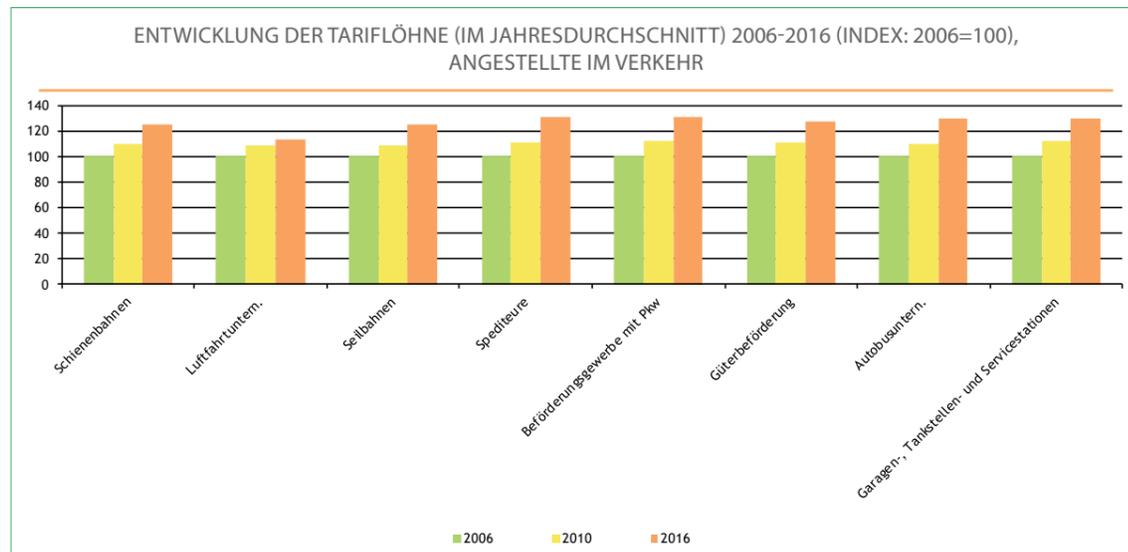
Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2016 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und die Arbeiter bei Beförderungsgewerbe mit PKW.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2016 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmungen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

WIRTSCHAFTSDATEN

22 UMSATZ

23 WERTSCHÖPFUNG

25 INVESTITIONEN

3. DER OUTPUT

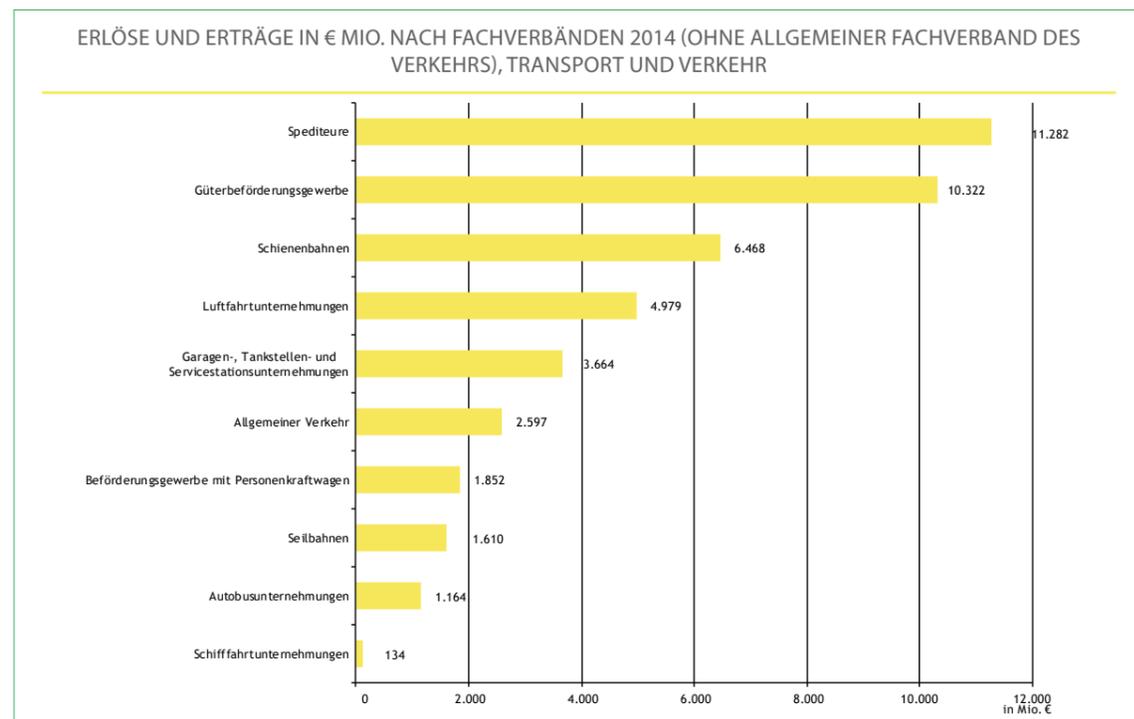
Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2014. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung 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 70 % der unselbständig Beschäftigten bzw. 65% der Unternehmen). Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt) kommt es zu größeren Schwankungen als in vergleichbaren Branchen.

Ab dem Berichtsjahr 2014 kommt es zu einer Neuabgrenzung von Markt- bzw Nichtmarkt-Produzenten gemäß ESVG 2010 und damit zu Umklassifizierungen von wirtschaftlich bedeutenden Einheiten des Dienstleistungsbereichs in den Sektor Staat in bestimmten Wirtschaftsbereichen, insbesondere bei Schienenbahnen (z.B. die ÖBB-Infrastruktur AG und die WIENER LINIEN GmbH).

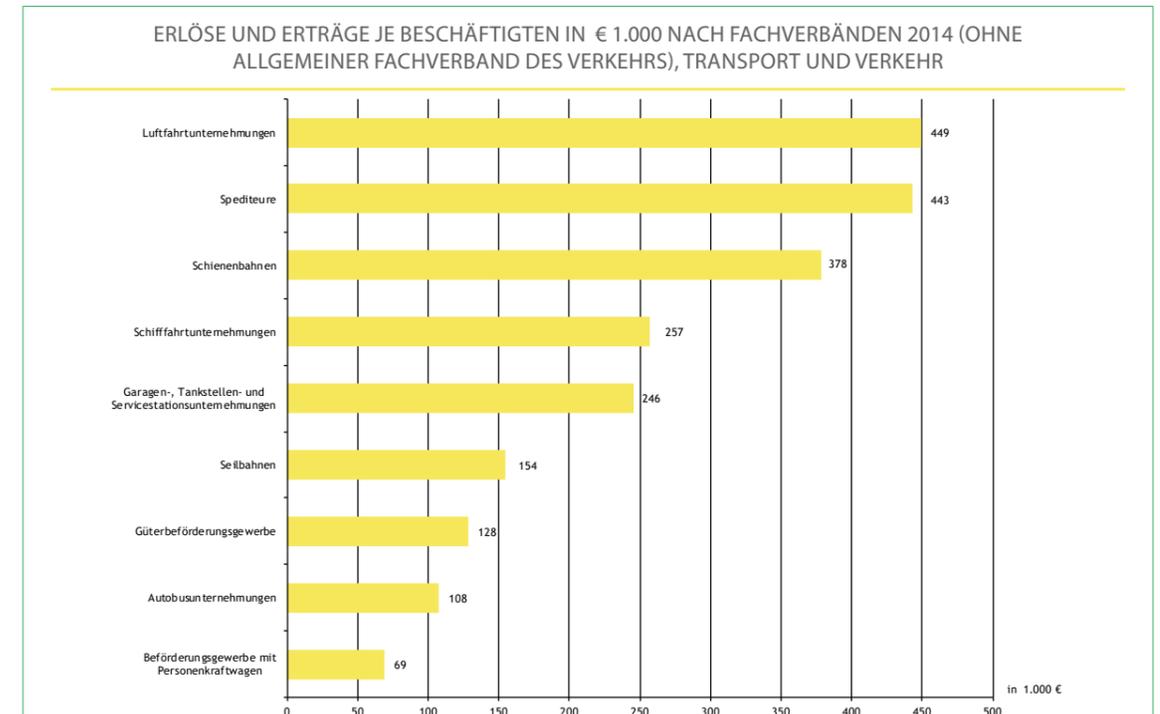
3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2014 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 44,1 Mrd., das sind 5,0 % weniger als im Vorjahr. Die Spediteure erwirtschaften 2014 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit € 11,3 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt € 10,3 Mrd. und die Schienenbahnen rund € 6,5 Mrd. an Erlösen und Erträgen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich die Luftfahrtunternehmen mit € 449.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2014 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Spediteure mit € 443.000, gefolgt von den Schienenbahnen (€ 378.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 128.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

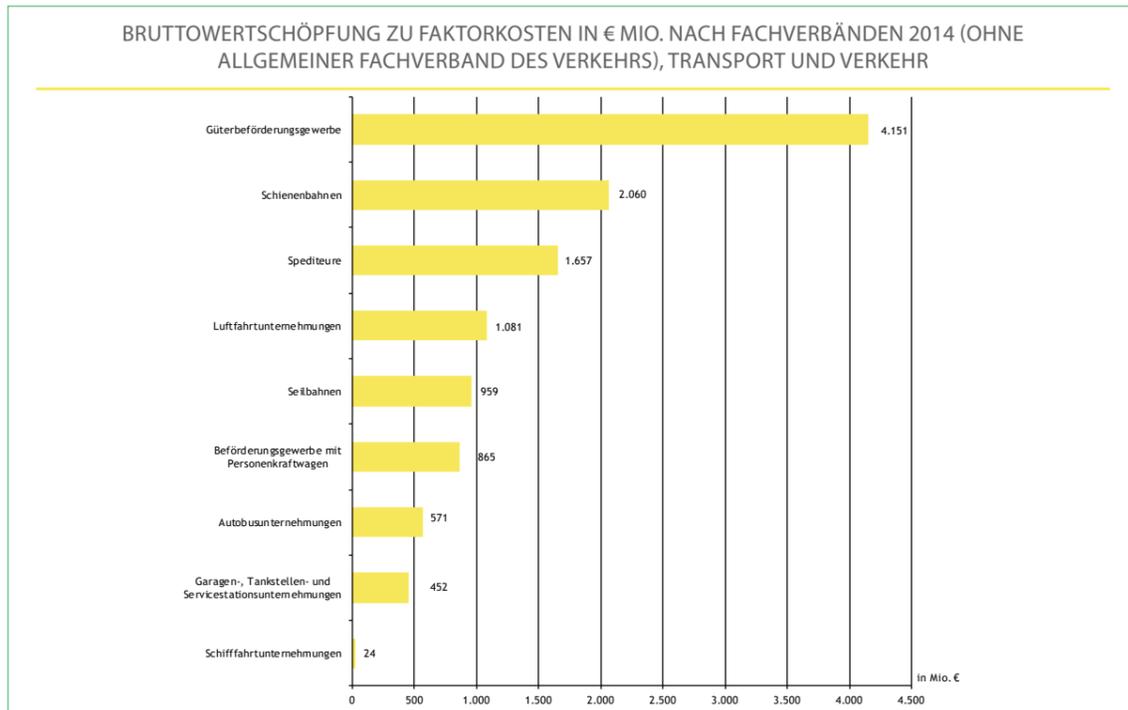
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2014 eine Wertschöpfung von € 13,1 Milliarden.

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

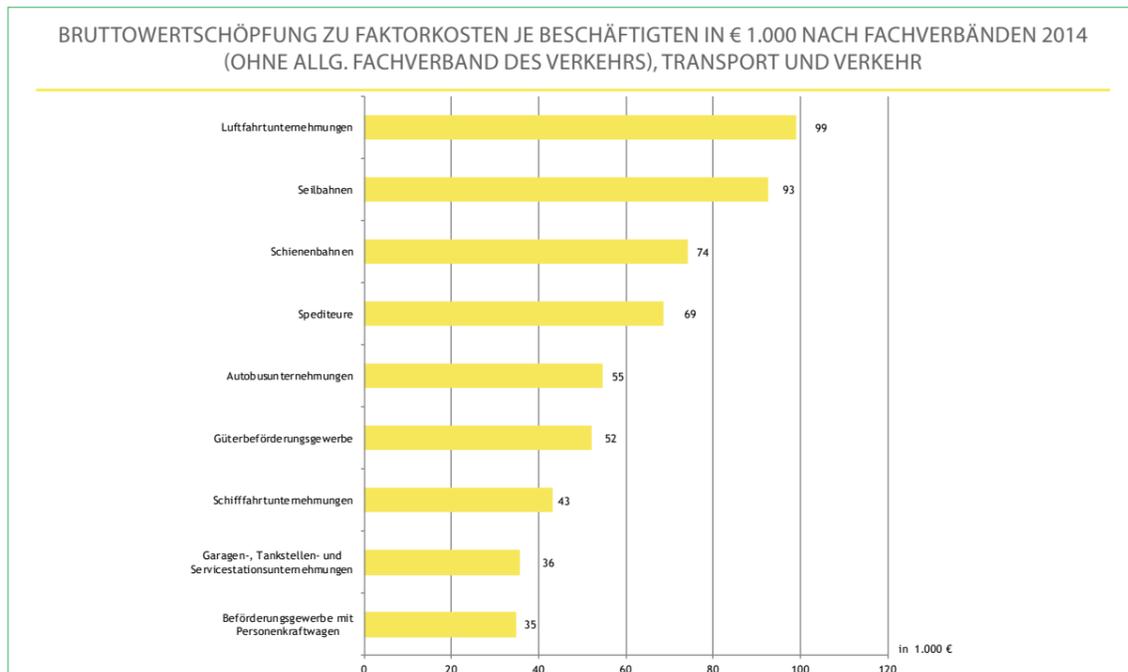
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2014 entfallen über 30 % der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2014 bei den Schienenbahnen festzustellen.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

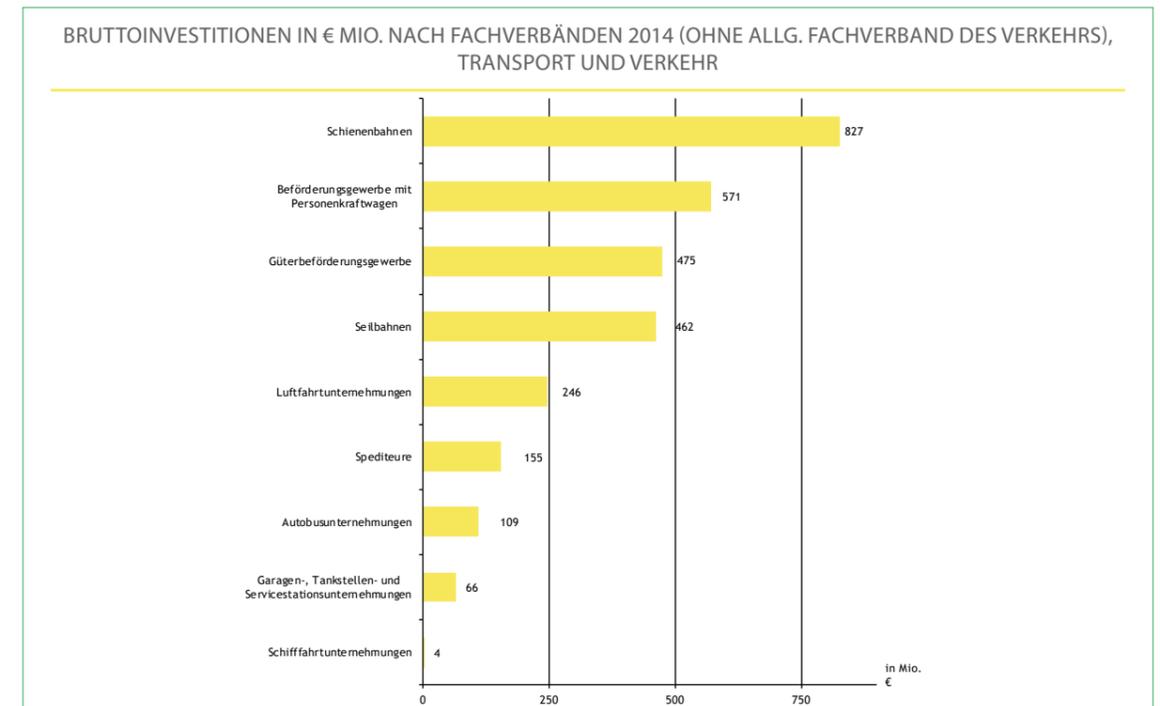
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Luftfahrtunternehmen, gefolgt von den Seilbahnen und Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2014 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

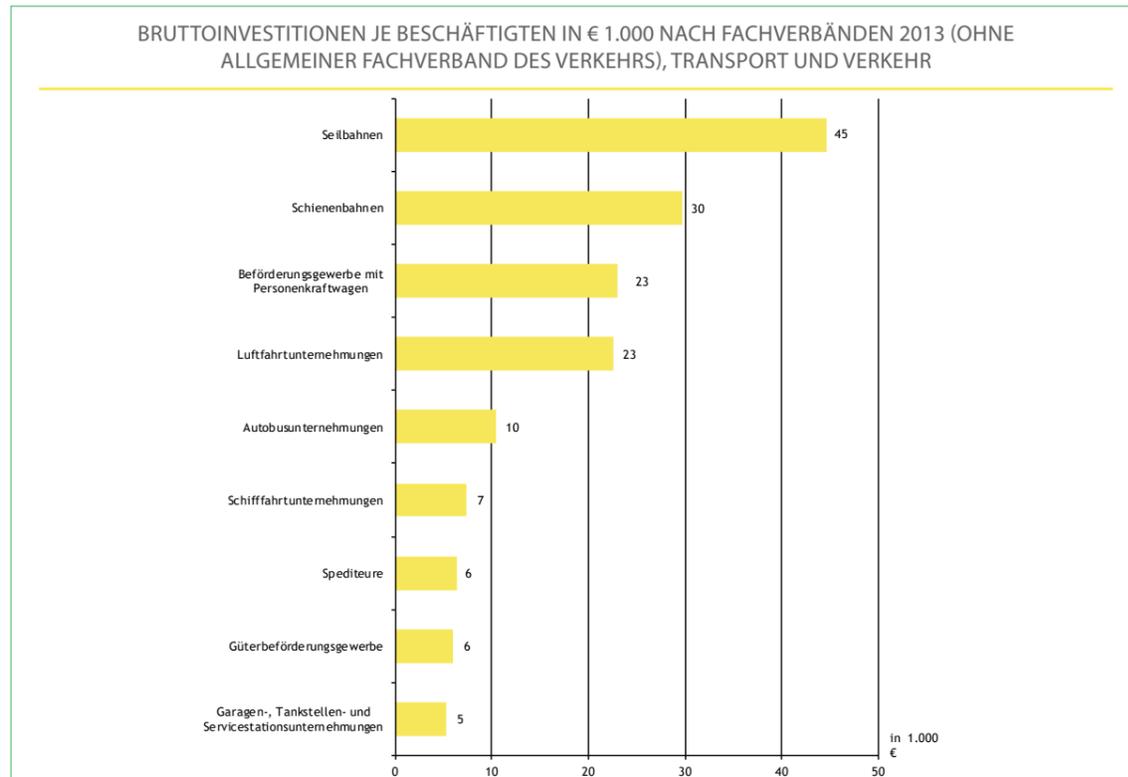
3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2014 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 3,4 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 827 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2014 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 571 Mio. und das Güterbeförderungsgewerbe € 475 Mio.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2014 die Seilbahnen mit € 45.000 und die Schienenbahnen mit € 30.000.



Nicht ausgewiesen sind Fahrschulen (im Jahr 2014 ausnahmsweise in der Summe der Schienenbahnen enthalten)
 Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

PERSONENVERKEHR

28 ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

28 BUSLINIENVERKEHR

29 SCHIENE

30 LUFTFAHRT

33 SCHIFFFAHRT

34 Exkurs NAHVERKEHR

35 VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

4. PERSONENVERKEHR

4.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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

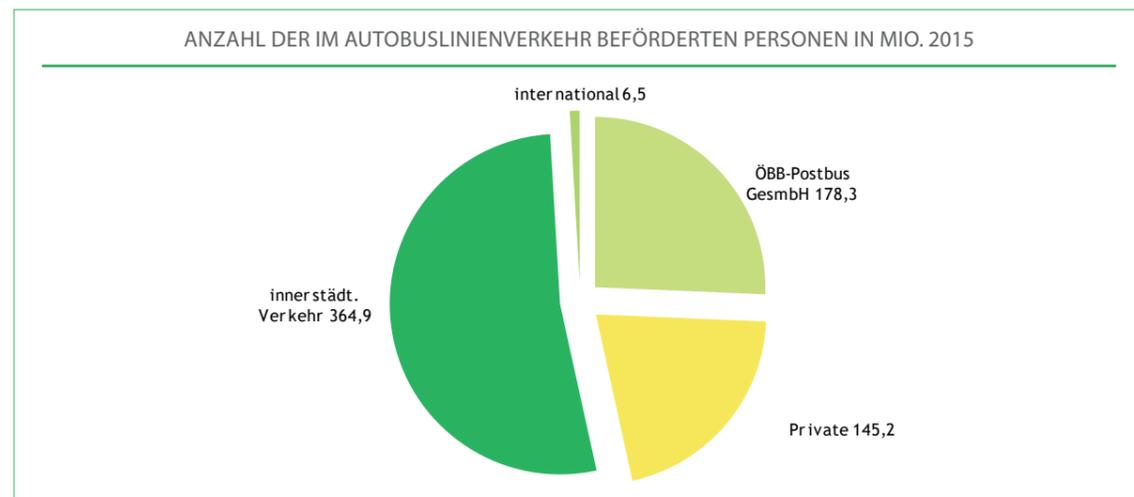
In den vergangenen Jahren kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, wobei die Beförderungszahlen hier im Jahr 2015 nach einem Rückgang im Vorjahr etwa auf das Volumen von 2013 steigen. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Vergleich weiter zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2015/16 insgesamt 582 Mio. Personen befördert bzw. 52,1 Mio. Skier Days verzeichnet. Unter Skier Days versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d. h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skier Day berechnet.

ANZAHL DER BEFÖRDERTEN PERSONEN 2016	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2015)	694,9 Mio.
Schiene (ÖBB)	288,8 Mio.
Luftfahrt	27,7 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,2 Mio.

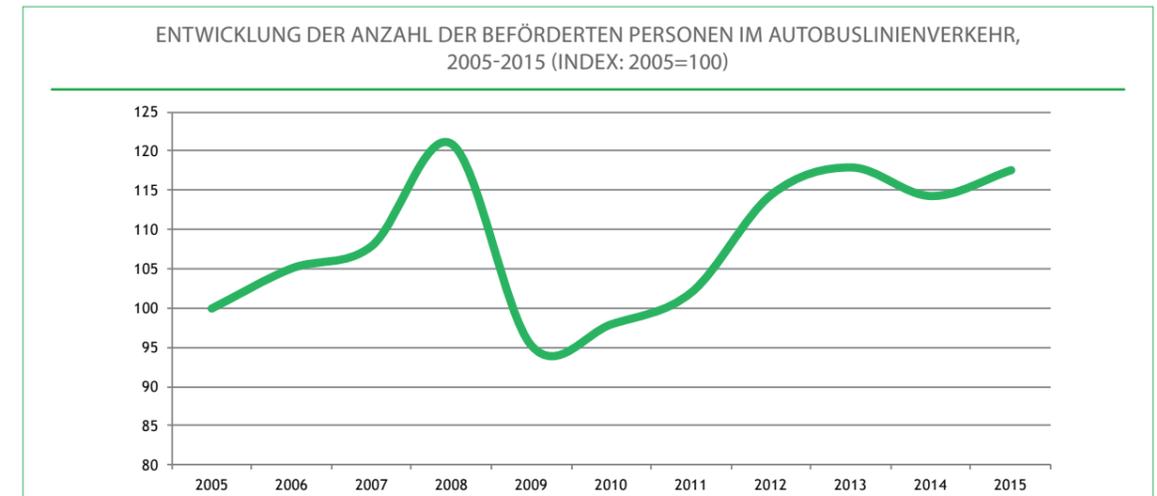
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2015 werden insgesamt 694,9 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 54,0 %, auf die ÖBB-Postbusse 26,4 % und auf private Anbieter 21,5 %. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr nur knapp 1 % aus.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

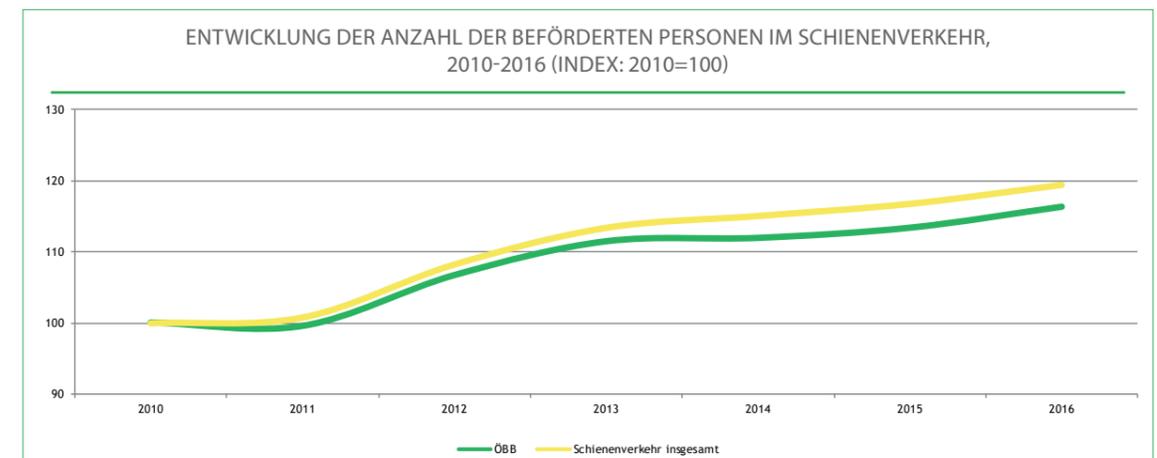
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Im Jahr 2015 erreichen die Beförderungszahlen nach einem deutlichen Rückgang im Jahr davor wieder das Niveau von 2013.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

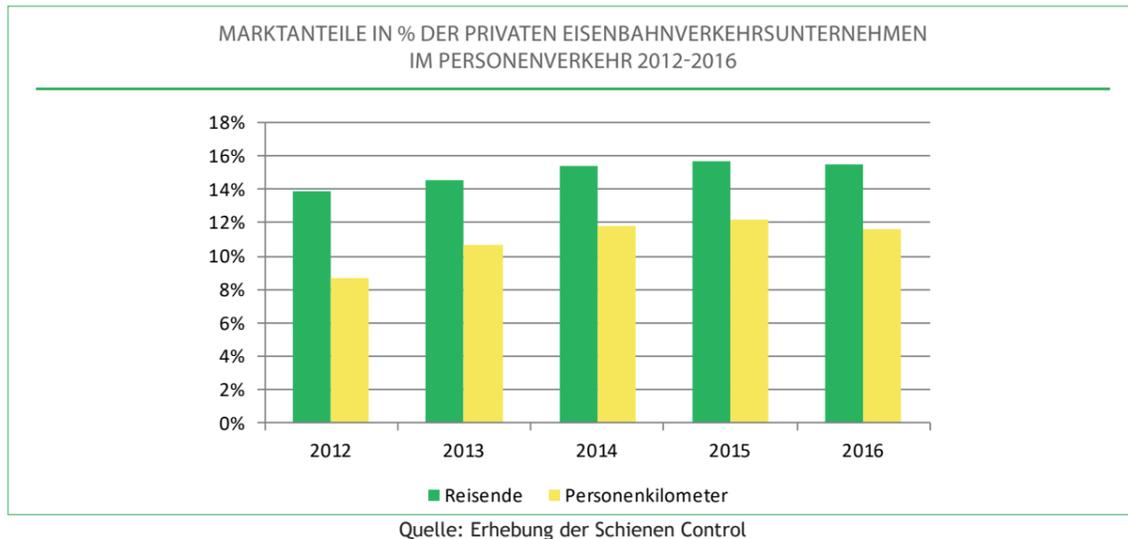
4.3. SCHIENE

Im Jahr 2016 werden im Schienenverkehr ca. 288,8 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2016 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2015 um 2,3 Prozent.

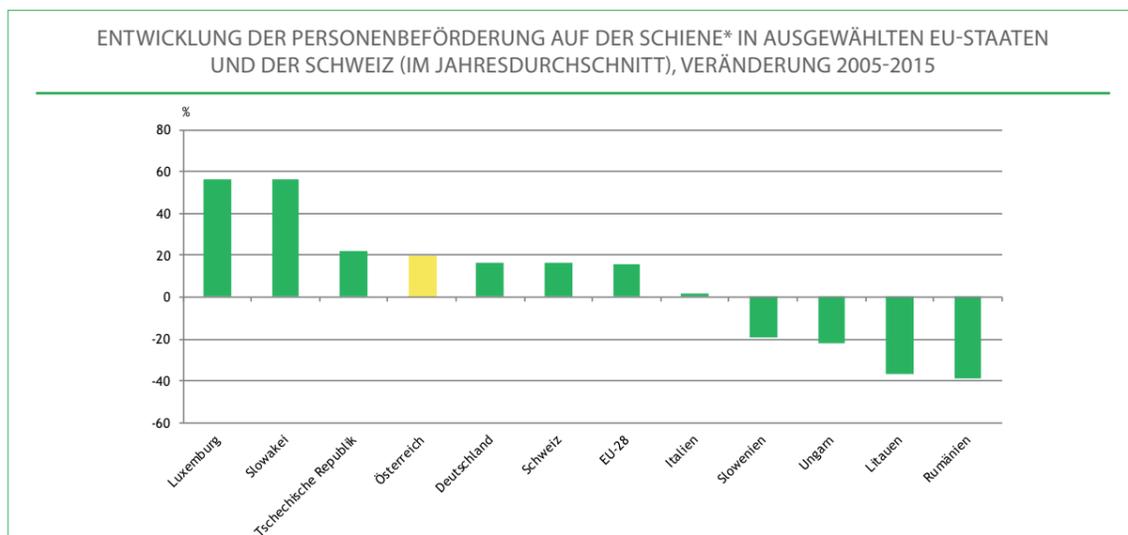


Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2012 und 2015 kontinuierlich, im Berichtsjahr 2016 sinkt er allerdings von 15,7 % im Jahr 2015 auf 15,5 %. Der Anteil der „Privatbahnen“ an den Reisenden sinkt 2016 um 0,2 Prozentpunkte, die Anzahl der Personenkilometer um 0,6 Prozentpunkte.



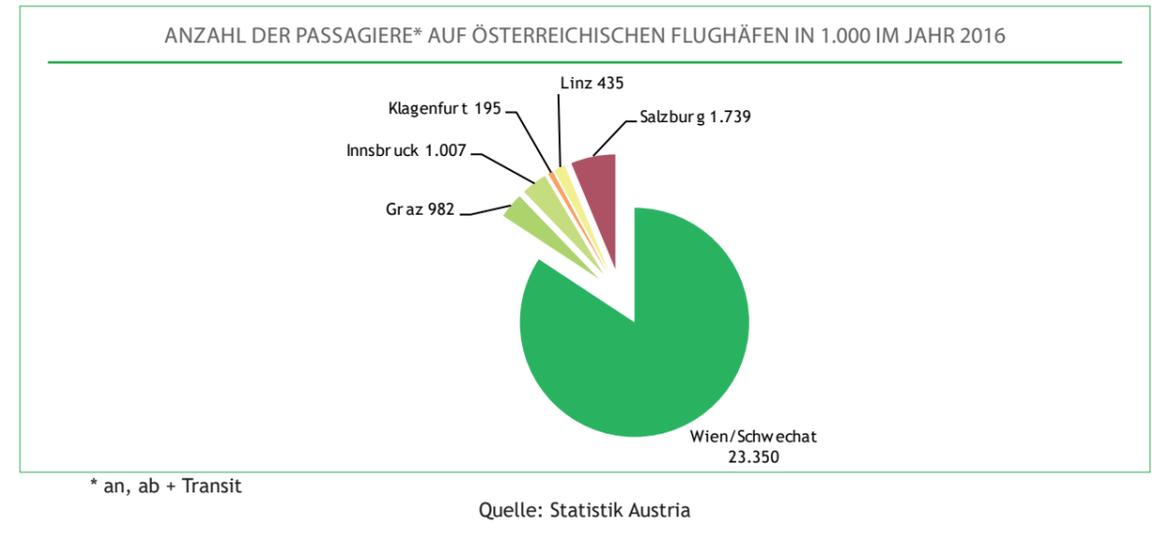
Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2005 bis 2015 um 15,8 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen in stärkerem Ausmaß (28,5 %) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen im Ausmaß von über 50 % weisen die Länder Luxemburg und Slowakei auf, um über 20 % nehmen die Beförderungen in der Tschechischen Republik und Österreich zu. Zu deutlichen Rückgängen kommt es in Slowenien und Ungarn. Litauen und Rumänien verzeichnen den stärksten Rückgang im Ausmaß von 36,9 % bzw. 38,5 %.



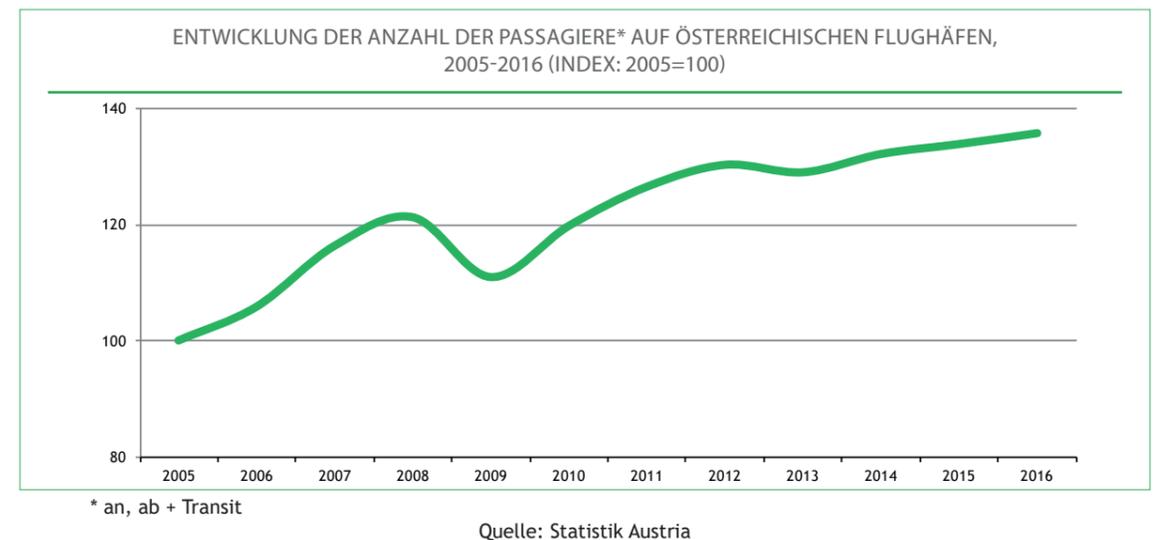
* in Personenkilometern
 Deutschland und Ungarn Werte von 2014; Schweiz Vergleich 2008 - 2015
 Quelle: Eurostat und Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2016 auf den österreichischen Flughäfen 27,7 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 84 % auf den Flughafen Wien/Schwechat und 6 % auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,2 Mio. im Jahr 2016 und stellt damit einen Anteil von 26,5 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

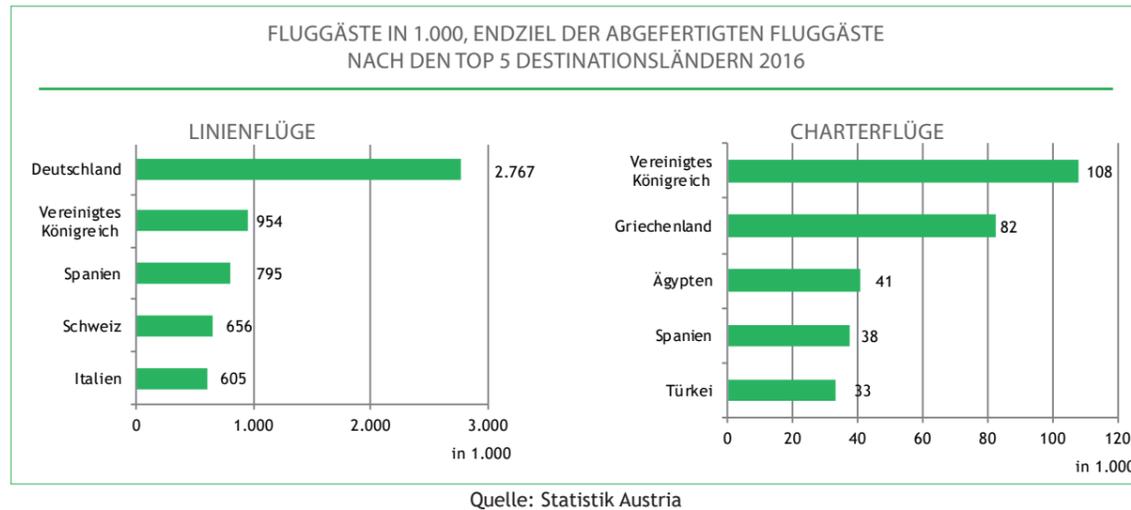


Im Zeitverlauf 2005 bis 2016 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf zwei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009 und 2013 sinken die Passagierzahlen. 2016 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 %. Die stärksten Veränderungen zum Jahr 2015 zeigen die Passagierzahlen in Wien mit einem Plus von 2,5 % und die Passagieranzahl in Linz mit einem Minus von 17,8 %.

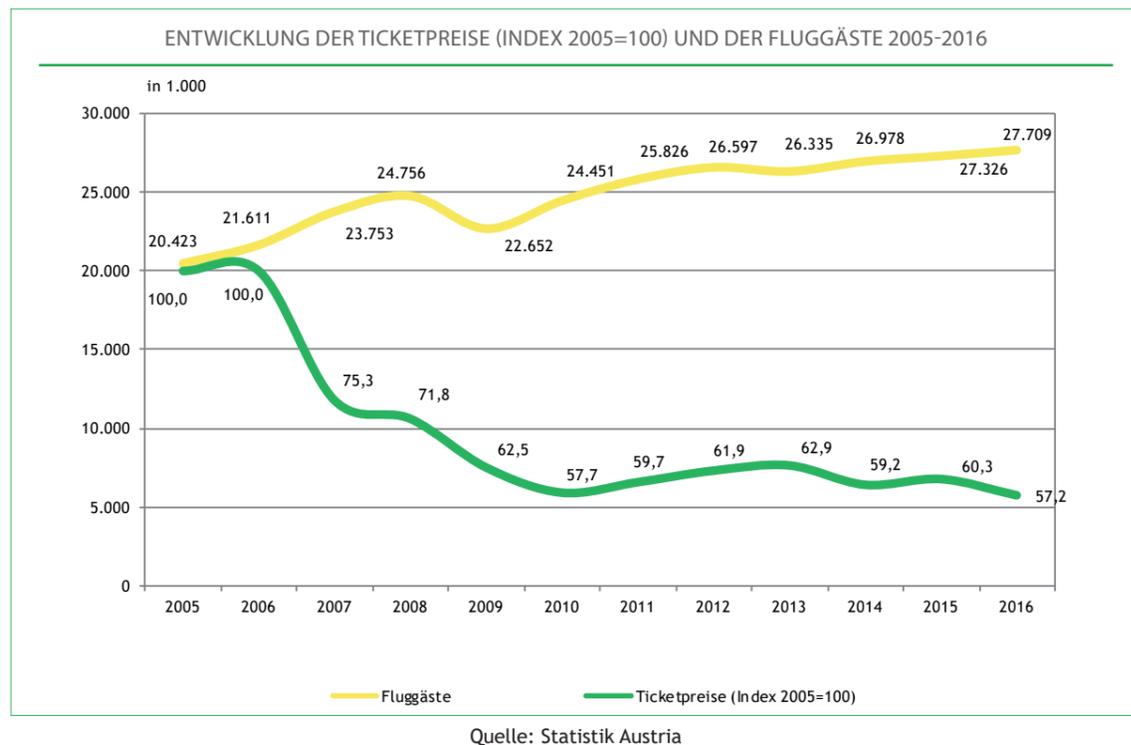


In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 2,7 Mio. Fluggästen im Jahr 2016 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit fast einer Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2015 verlieren Italien und Schweiz jeweils einen Platz und Spanien steigt als neue Nummer 3 in die Top 5 auf.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Großbritannien und Griechenland zusammen 63,1 % der Fluggäste im Berichtsjahr 2016 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich reduziert sich weiter. Im Vergleich zum Jahr 2015 zeigt sich ein Rückgang um ca. 35 %. Am stärksten sinken die Fluggastzahlen in die Türkei (um 65,9 %).

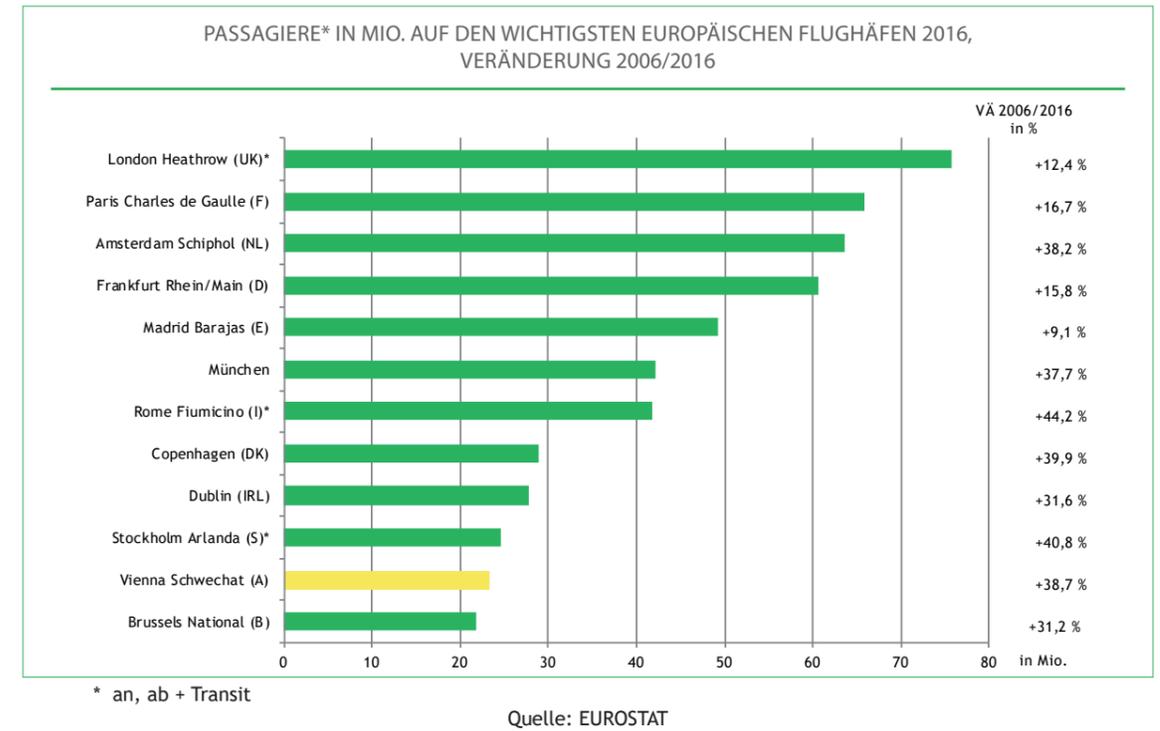


Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 und 2010 mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen 2016 die Passagierzahlen (+ 1,4 %) wohingegen die Ticketpreise sinken (- 5,1 %).



Im europäischen Vergleich - gemessen am Passagieraufkommen - ist der Flughafen London Heathrow (2016: 75,7 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle werden 65,8 Mio. und in Amsterdam Schiphol 63,5 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 23,3 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

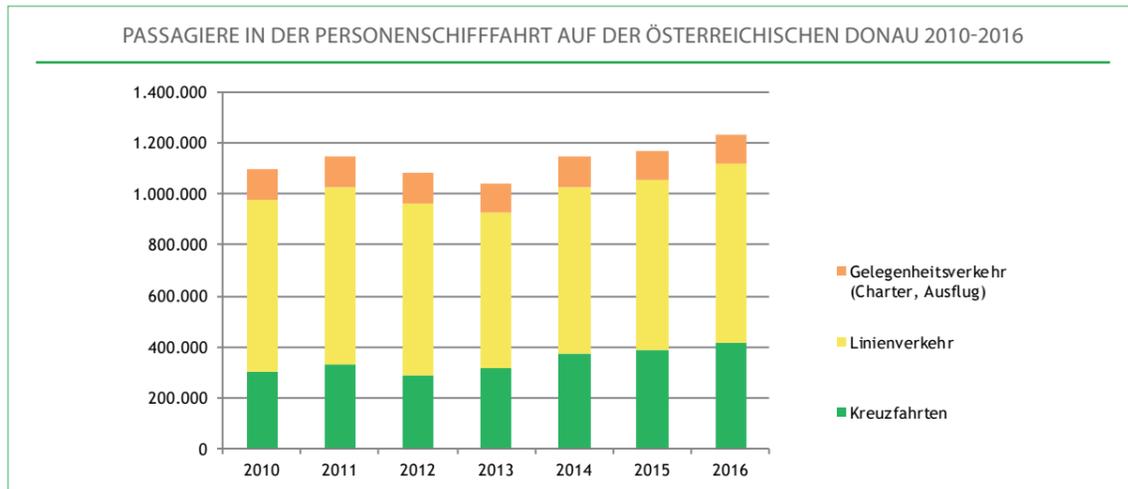
Im Zeitraum 2006 bis 2016 ist das Passagieraufkommen allen verglichenen Flughäfen gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Rome Fiumicino und Stockholm Arlanda.



4.5. SCHIFFFAHRT

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

2016 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als 1,2 Millionen Passagiere unterwegs (um 5,1 % mehr als 2015). Den Großteil bilden die ca. 705.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+5,2 % gegenüber 2015). Auf Kabinenschiffen werden rund 415.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+7,8 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 110.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was einen Rückgang um ca. 4,3 % gegenüber 2015 bedeutet.

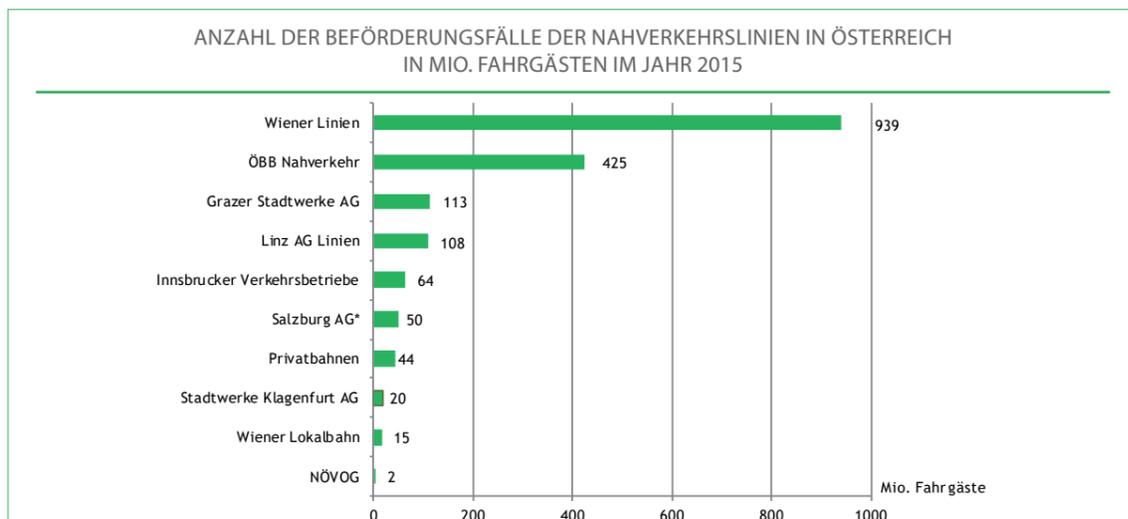


Quellen: via donau Jahresberichte

4.6. Exkurs NAHVERKEHR

Neben den im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtige Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, NÖVOG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2015 in Summe rund 1,4 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt fast 1,8 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2015 insgesamt 459 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 425 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Rein im Schienenverkehr werden von den ÖBB 238 Mio. Personen befördert, von Privatbahnen mehr als 44 Mio. und von Straßenbahnen inklusive U-Bahnen ungefähr 800 Mio. Fahrgäste.

Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 5.7) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.

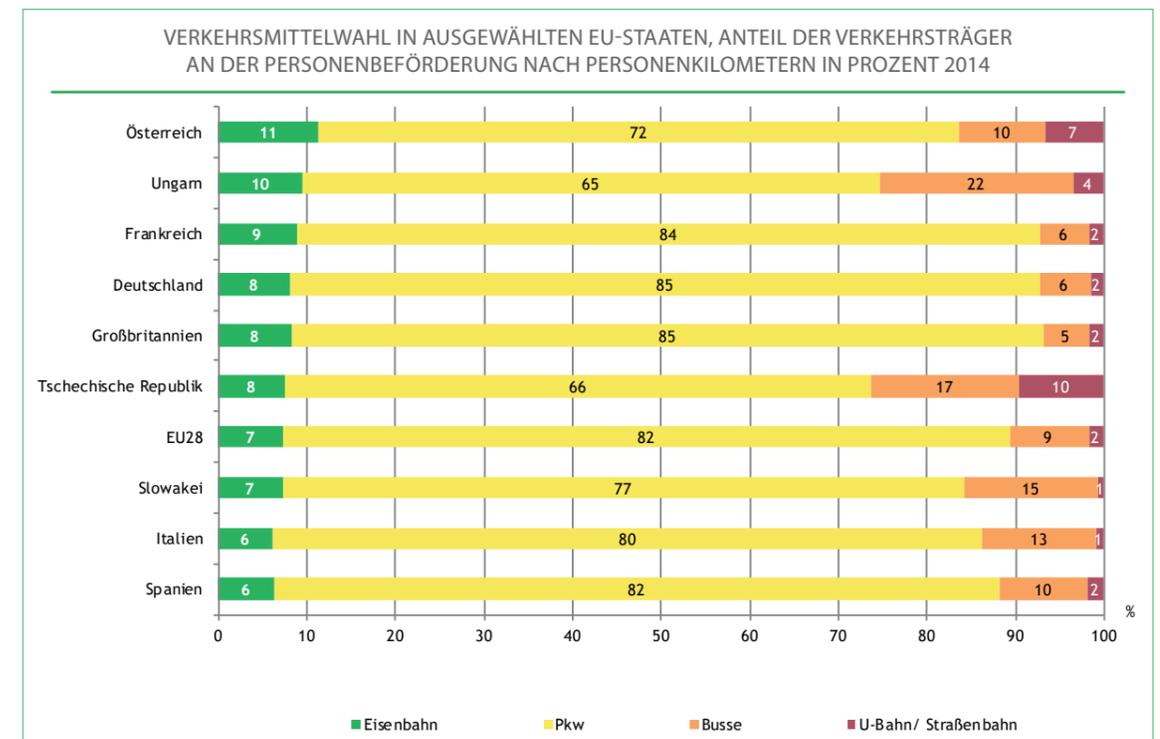


* inklusive Salzburger Lokalbahnen

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

4.7. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-28 Durchschnitt im Jahr 2014 gemessen an Personenkilometern beträgt 82 %, Österreich liegt mit 72 % 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 22 % bzw. 17 %, 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

GÜTERVERKEHR

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

5. GÜTERVERKEHR

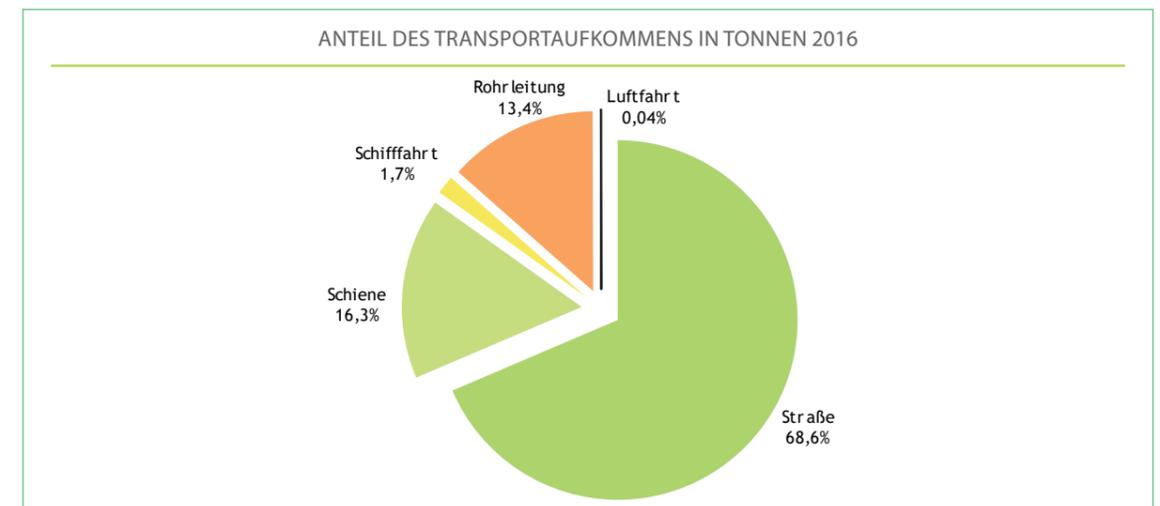
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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

Beim Transportaufkommen ist im Vergleich zum Vorjahr die stärkste Veränderung auf der Straße festzustellen mit einem Plus von 7 Prozent.

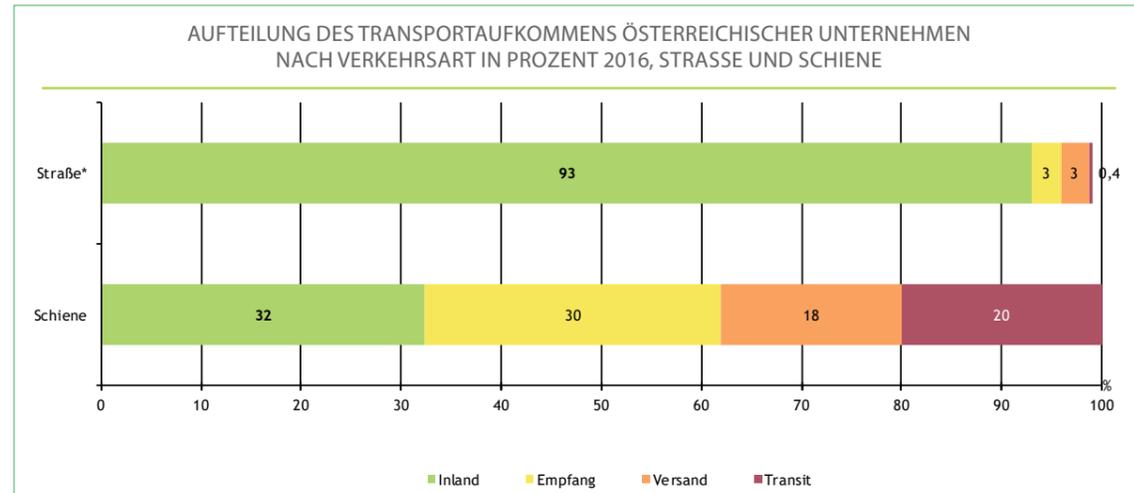
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr nach wie vor federführend, die Transportleistungen auf der Straße sind 2016 an der zweiten Stelle. Bei den Verkehrsträgern Straße und Donauschifffahrt kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung der Transportleistung im Inland, bei Schiene und Rohrleitungen zu einer Verringerung.

BEFÖRDERTE GÜTER 2016			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2016		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2016 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	376.326	Straße (österreichische Unternehmen)	18.091
Schiene (österreichische Unternehmen)	89.360	Schiene (österreichische Unternehmen)	18.883
Luftfahrt	246	Donauschifffahrt	1.962
Donauschifffahrt	9.071	Rohrleitungen	17.009
Rohrleitungen	73.742		



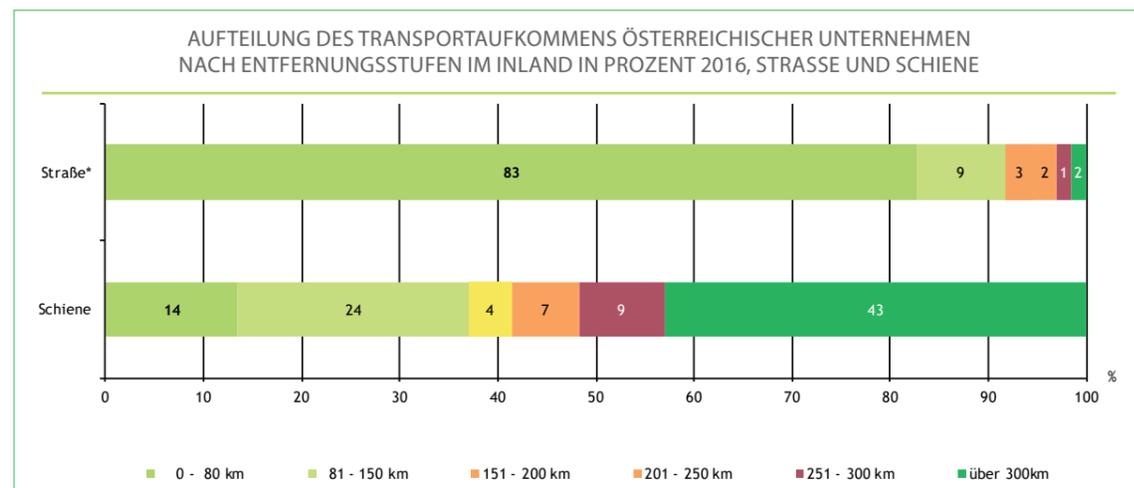
Quelle: Statistik Austria

Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene der Schwerpunkt auf zwei Verkehrsbe-
reichen - dem Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Güterempfang - liegt.



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

Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 km transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer. 43 % des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



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

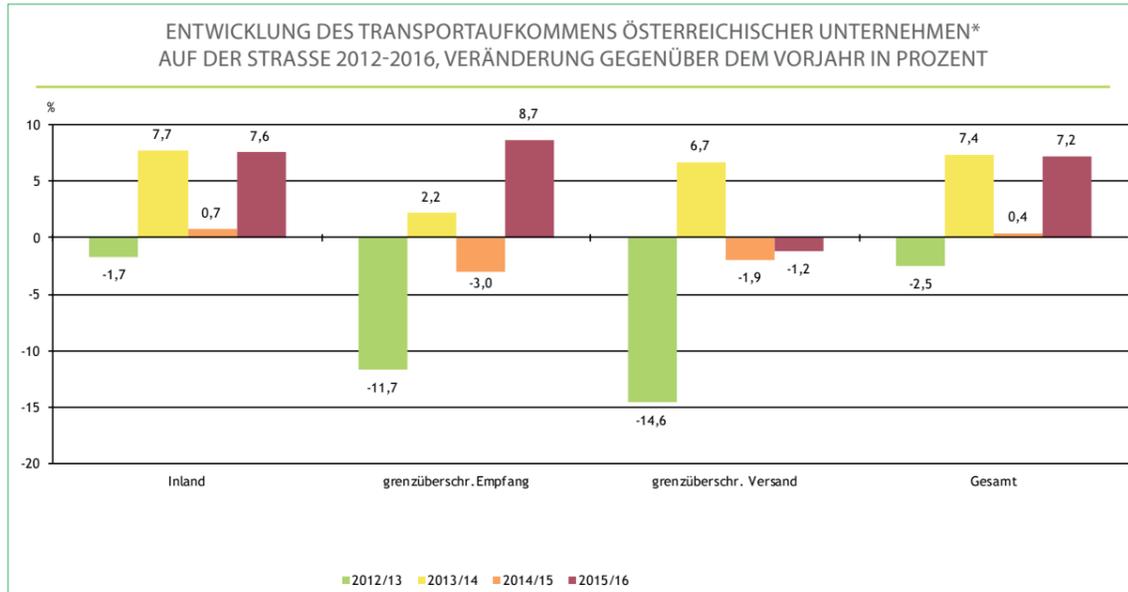
5.2. STRASSE

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert 2016 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 350,2 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 15,8 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	350.209	93,1	15.766	87,2
grenzüberschr. Empfang	10.727	2,9	1.029	5,7
grenzüberschr. Versand	10.410	2,8	1.119	6,2
Transit	1.519	0,4	177	1,0
sonst. Auslandsverkehr**	3.460	0,9	-	-
Gesamt	376.326	100,0	18.091	100,0

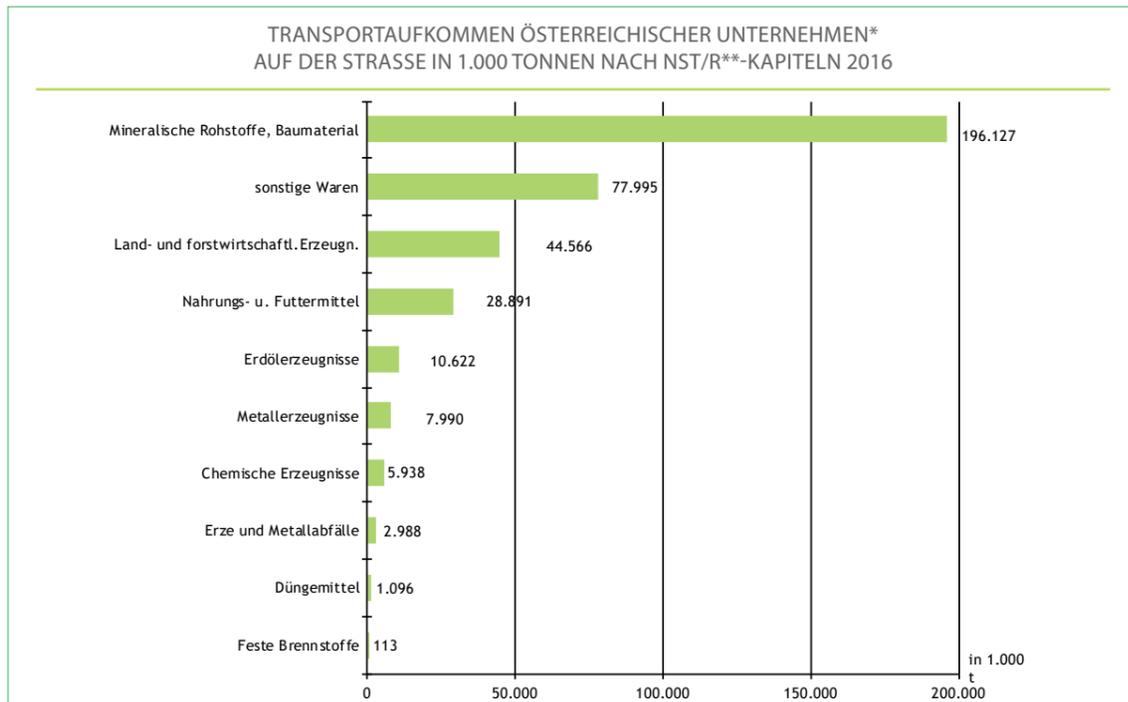
Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
** findet zur Gänze im Ausland statt (zB. Dreiländerverkehr, Kabotage)
Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2016 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 376 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 7,2 % zum Vorjahr entspricht. Erhöhte Verkehrsleistungen verzeichnen der Inlandverkehr und der grenzüberschreitende Empfang. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 7,6 %, im grenzüberschreitenden Empfang um 8,7 %, im grenzüberschreitenden Versand geht es um 1,2 % und im Transitbereich um 10,7 % zurück.



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

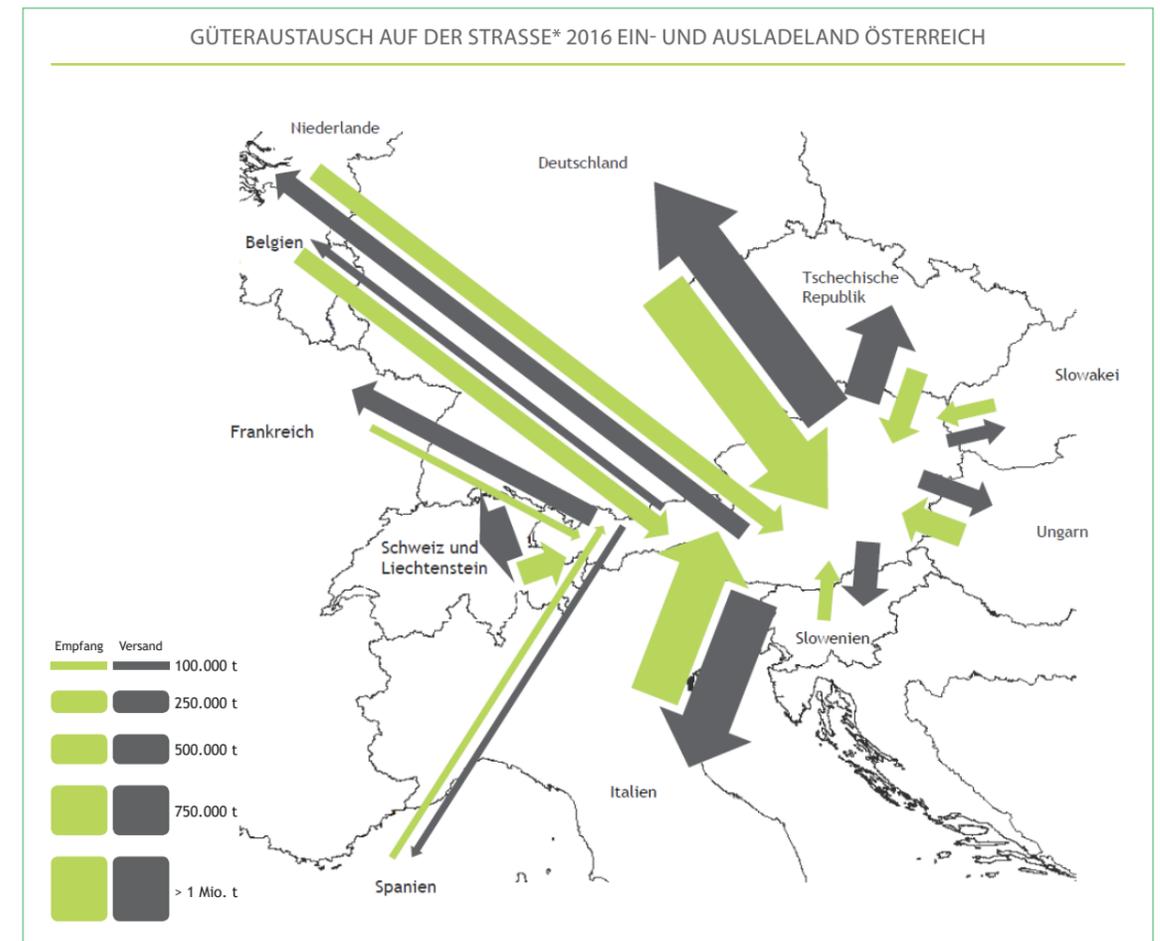
Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2016 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“ und etwas mehr als ein Fünftel auf „sonstige Waren“. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.



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

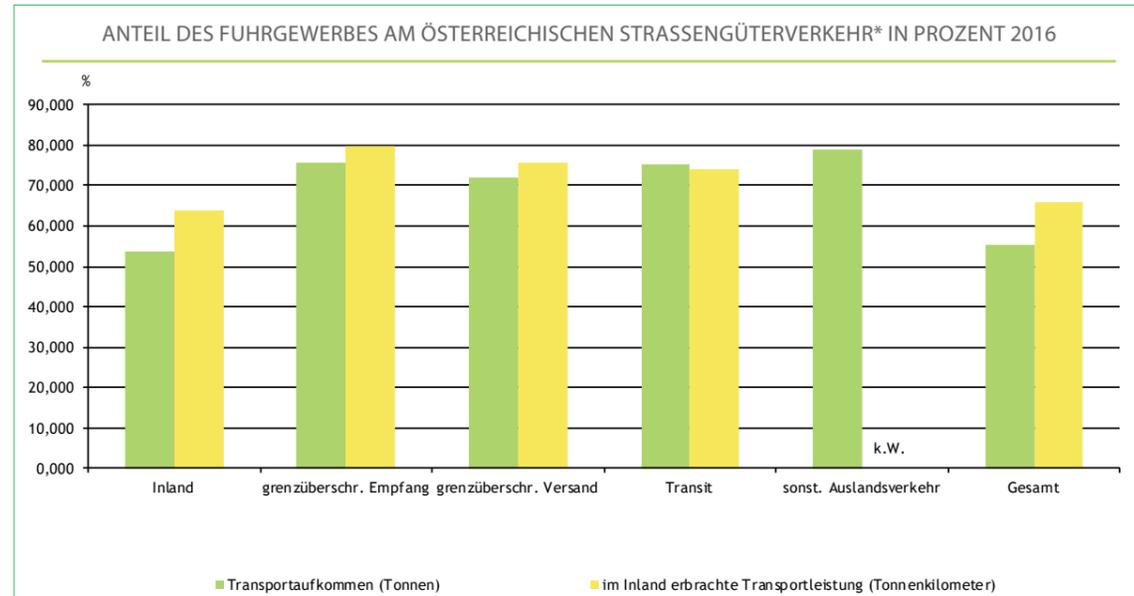
Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2016 zeigt, dass für den Gütereingang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ und „Erdöl und Mineralölzeugnisse“ (Deutschland) bzw. „andere Nahrungs- und Futtermittel“ (Italien).

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



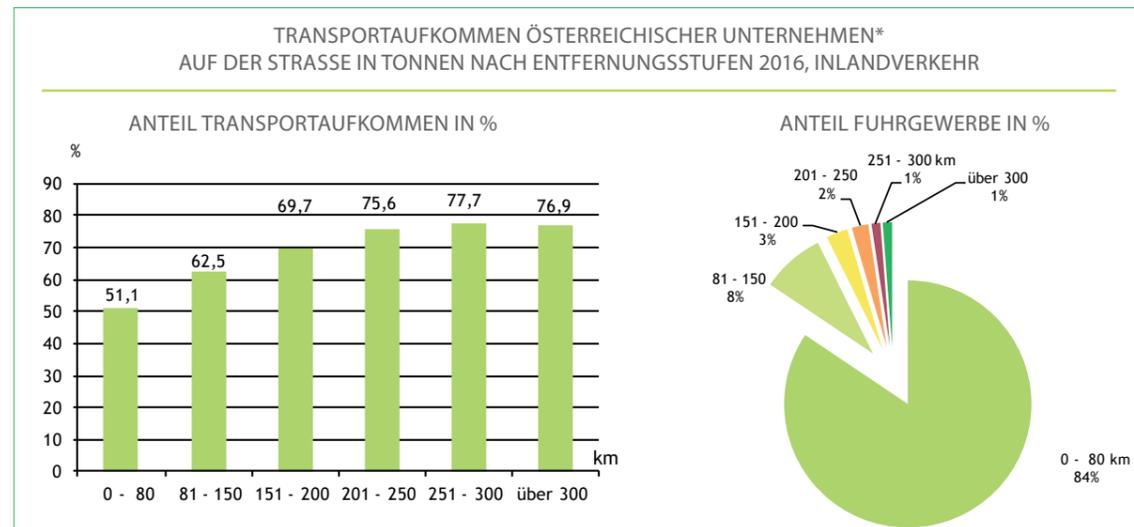
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2016 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 werden zwar nur 20 % der Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) bzw. 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.
 * österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
 Quelle: Statistik Austria

84,4 % des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen im Inlandverkehr findet auf einer Strecke von 0-80 km statt. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung bis zu einer Entfernung von 300 km auf 77,7 % und sinkt dann über 300 Kilometer auf 76,9 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Erhöhung um 4,9 Prozentpunkte in der zweitgrößten Entfernungsstufe - 151 bis 300 Kilometer - gekommen (Vergleichswert - Anteil 2015: 72,8 %).

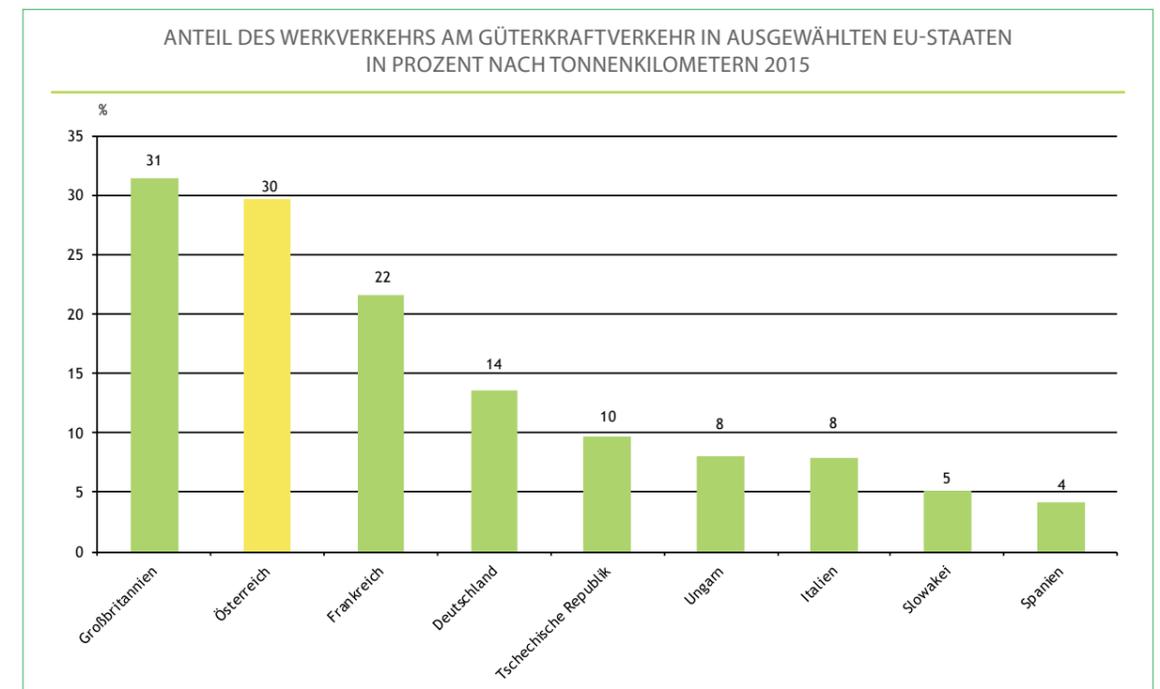


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
 Quelle: Statistik Austria

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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2015 bei 29,6 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte. Den stärksten Anstieg erfährt der Anteil des Werkverkehrs in Frankreich (um 2,5 Prozentpunkte). Positive Zuwachsraten sind ansonsten in Italien, Großbritannien und der Tschechischen Republik zu beobachten.

Der Anteil des Werkverkehrs in Ungarn, Deutschland, der Slowakei und Spanien geht im Vergleichszeitraum zurück.



Quelle: EUROSTAT

5.3. SCHIENE

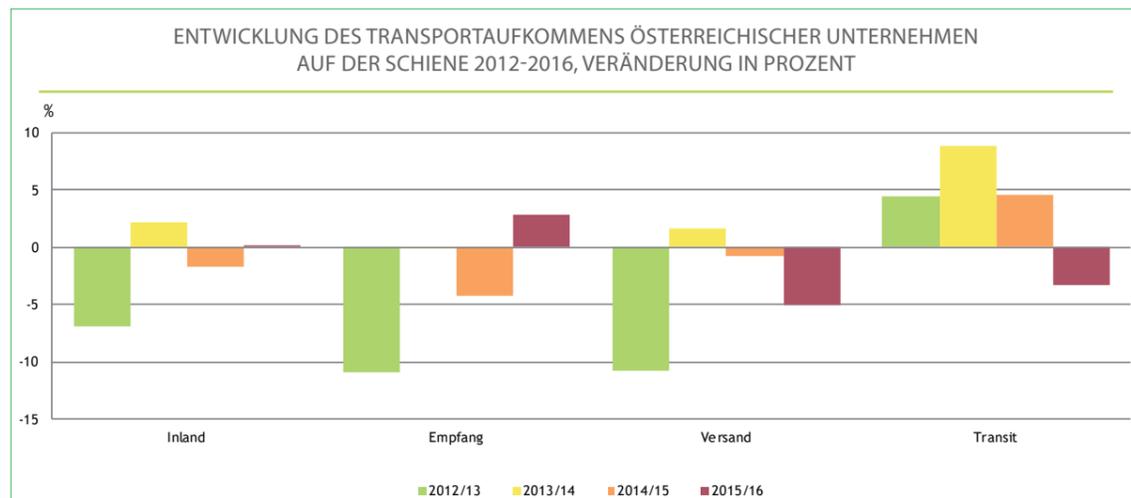
Im Schienengüterverkehr macht beim Transportaufkommen der Inlandverkehr den größten Anteil aus, während dies bei der Transportleistung der Gütereinfahrt ist. An zweiter Stelle steht bei der Gütertransportleistung der Transitverkehr. Von den 17,9 Mio. Tonnen der von den inländischen Unternehmen im Transitverkehr beförderten Güter wurden 3,3 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und in Italien ausgeladen. 2,7 Mio. Tonnen nahmen den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfiel damit 33,7 % (2015: 35,0 %) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

GÜTERVERKEHR ÖSTERREICHISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2016

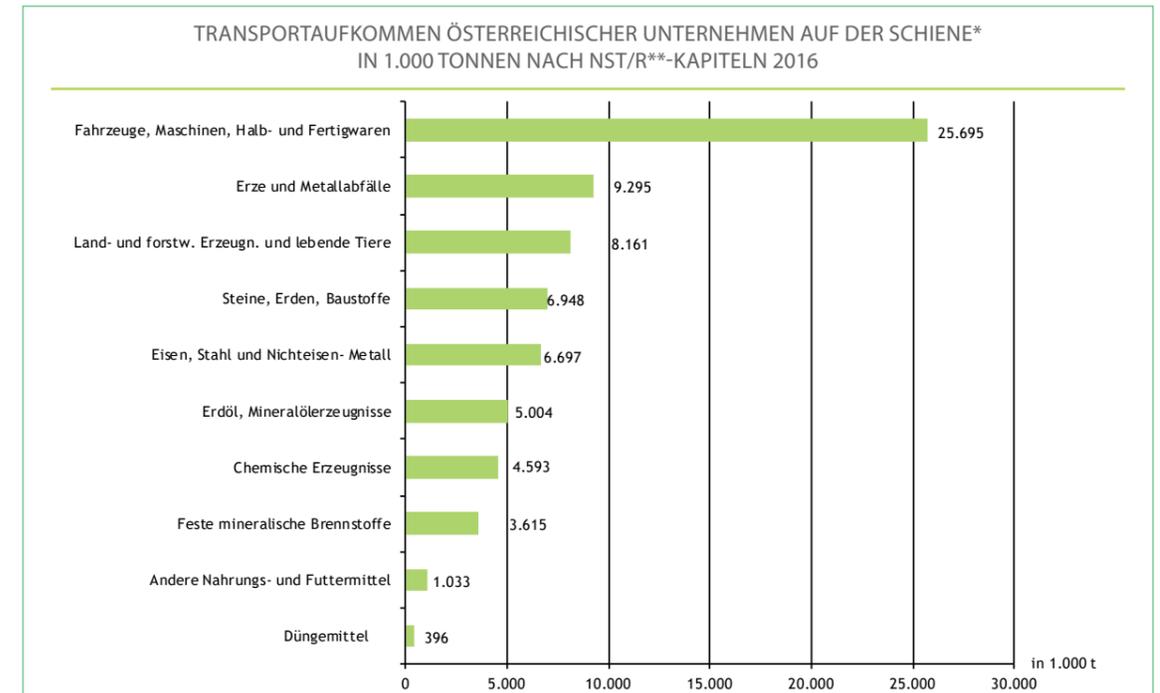
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	28.900	32,3	4.439	23,5
Empfang	26.487	29,6	5.568	29,5
Versand	16.051	18,0	3.719	19,7
Transit	17.922	20,1	5.156	27,3
Gesamt	89.360	100,0	18.883	100,0

* = 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 2016 zu leichten Rückgängen in fast allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail bleibt der Gütertransport im Inland auf dem Niveau des Vorjahres, im grenzüberschreitenden Versand werden 5,0 % und beim Transit 3,3 % weniger Güter transportiert. Nur der grenzüberschreitende Empfang verzeichnet eine Zunahme von 2,9 %.

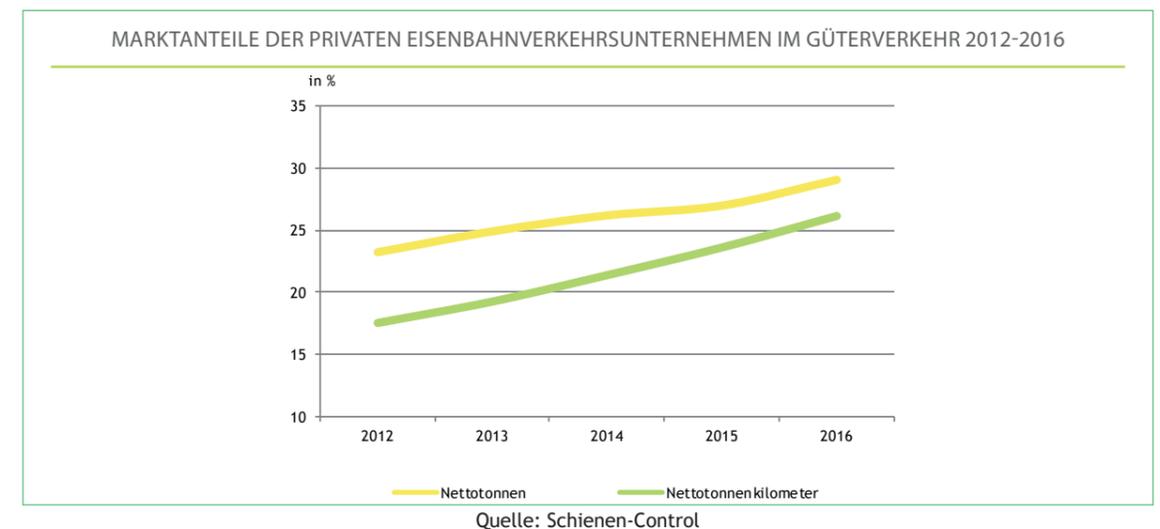


Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 25,7 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,0 % oder 9,3 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Erze und Metallabfälle. Die größten Veränderungen zum Vergleichsjahr 2015 zeigen die Gütergruppen Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren mit einem Plus von 0,7 Mio. Tonnen und die Erze und Metallabfälle mit einem Minus von 0,4 Mio. Tonnen.



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

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2016 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2016 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 2,1 und bei der Nettoverkehrsleistung um 2,5 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, LogServ/ CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.



Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72 %. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2016 anhält. Von 2015 auf 2016 sinkt die Beförderungszahl um 3,0 %.

ANZAHL DER BEFÖRDERTEN STRASSENFAHRZEUGE AUF DER ROLLENDEN LANDSTRASSE	
	Fahrzeug der ROLA
2005	200.288
2006	275.672
2007	288.644
2008	330.577
2009	312.937
2010	344.398
2011	324.192
2012	227.341
2013	198.606
2014	197.870
2015	195.223
2016	189.398

Quelle: Statistik Austria

Anschlussbahnen

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird. 2016 ist die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen, wie in den Jahren davor, leicht rückläufig. Im gesamten österreichischen Netz werden 647 (2015: 655) Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient, das sind um 8 weniger als im Jahr davor. Im gleichen Zeitraum ist das Aufkommen stark gestiegen: 2016 wurden mit 1,26 Mio. Wagen um 12,5 Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

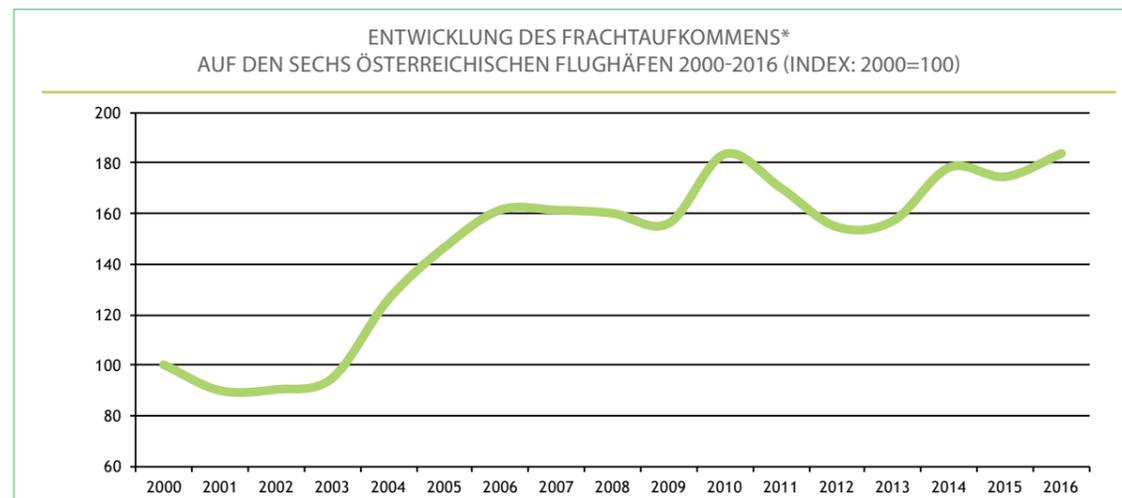
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2016 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 235.963 Tonnen, das bedeutet eine Zunahme um 5,8 %. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,8 %. Das Postaufkommen steigt im Vergleich zu 2015 um 4,4 % auf 13.529 Tonnen und wird bis auf drei Tonnen am Flughafen Linz über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

FRACHTAUFKOMMEN* NACH VERKEHRSART AUF DEN SECHS ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN 2016							
	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	150	30	72	0	22	25	298
Empfang	118.698	89	4	0	2.094	57	120.942
Versand	97.539	181	22	0	4.415	171	102.328
Transit	19.576	0	1	0	3.115	0	22.693
Frachtaufkommen in Tonnen	235.963	299	98	0	9.646	253	246.261
Anteil in %	95,8	0,1	0,0	0,0	3,9	0,1	100,0

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

Die folgende Grafik zeigt von 2003 bis 2006 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang steht. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen. Im Vergleich zum Vorjahr gibt es 2016 eine Steigerung des Frachtaufkommens um 5,3 %.



* an, ab + Transit
 Quelle: Statistik Austria

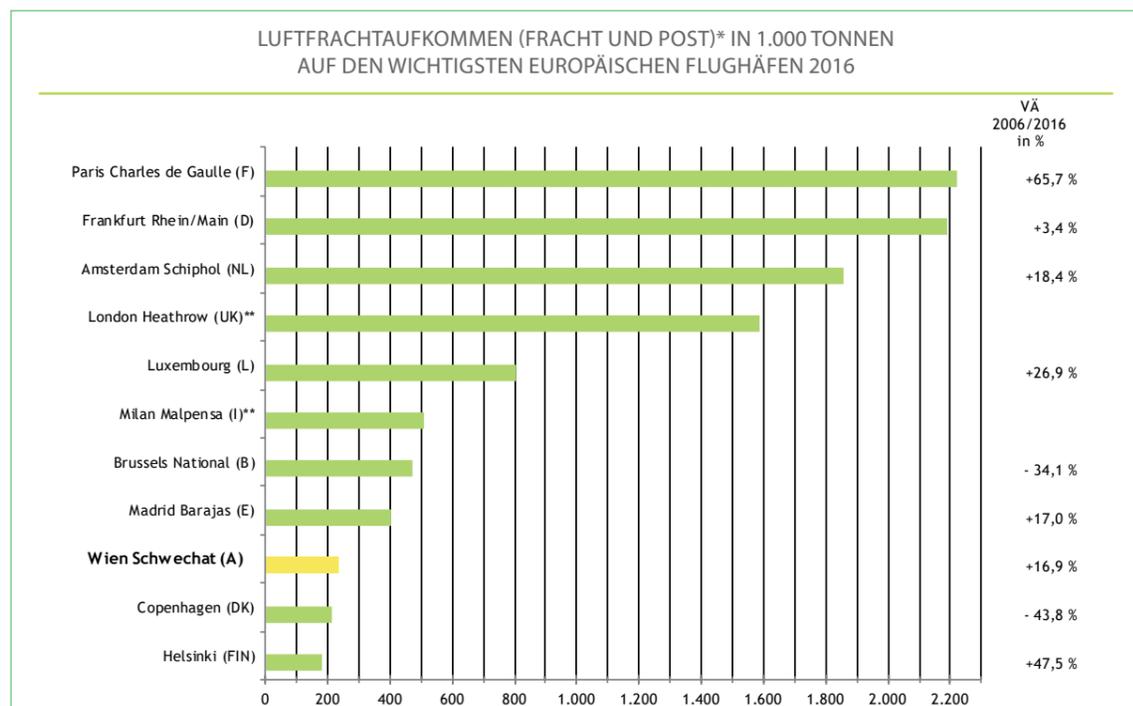
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2016 91,7 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,6 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 7.135 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 2.976 Tonnen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 55,8 % am gesamten Luftfrachtaufkommen und steigt damit um 1,1 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2015.

**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2016**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	636	991	1.627
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.639	1.338	2.976
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölzeugnisse	72	15	88
Erze und Metallabfälle	6	11	
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	289	238	527
Steine, Erden und Baustoffe	35	29	64
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	4.728	2.407	7.135
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	82.338	108.261	190.599
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	947	979	1.926
Landmaschinen	13	5	19
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	35.489	30.525	66.014
Metallwaren	386	485	871
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	450	203	653
Leder- u. Textilwaren	835	5.211	6.047
Sonstige Waren	5.274	5.844	11.119
Besondere Transportgüter	38.943	65.008	103.951

* = 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 Paris Charles de Gaulle mit 2,22 Mio. Tonnen, Frankfurt Rhein/Main mit 2,19 Mio. Tonnen und Amsterdam mit 1,86 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit
** London Heathrow und Milan Malpensa 2015

Quelle: EUROSTAT

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2006 und 2016 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 16,9 % in den vergangenen zehn Jahren.

5.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Im Güterverkehr auf der Donau⁵ spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 4,3 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 4,2 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2016 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 6,7 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

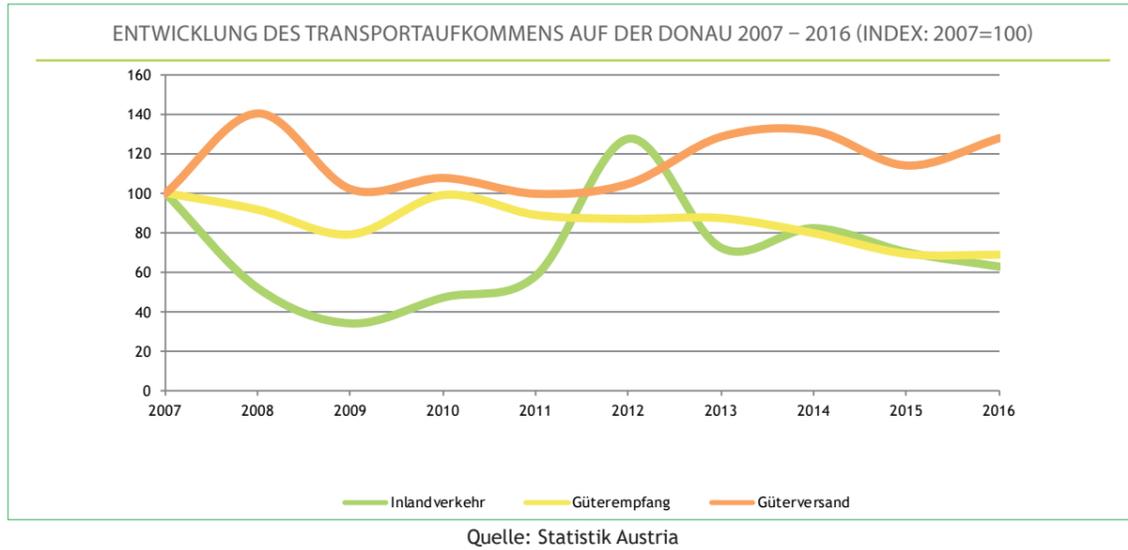
GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2016

	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer* im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	609	78,6	52	92,5
Empfang	4.300	15,6	4.185	21,6
Versand	1.976	18,3	1.909	16,5
Transit*	2.187	2,2	3.128	2,3
Gesamt	9.071	17,2	9.274	14,4

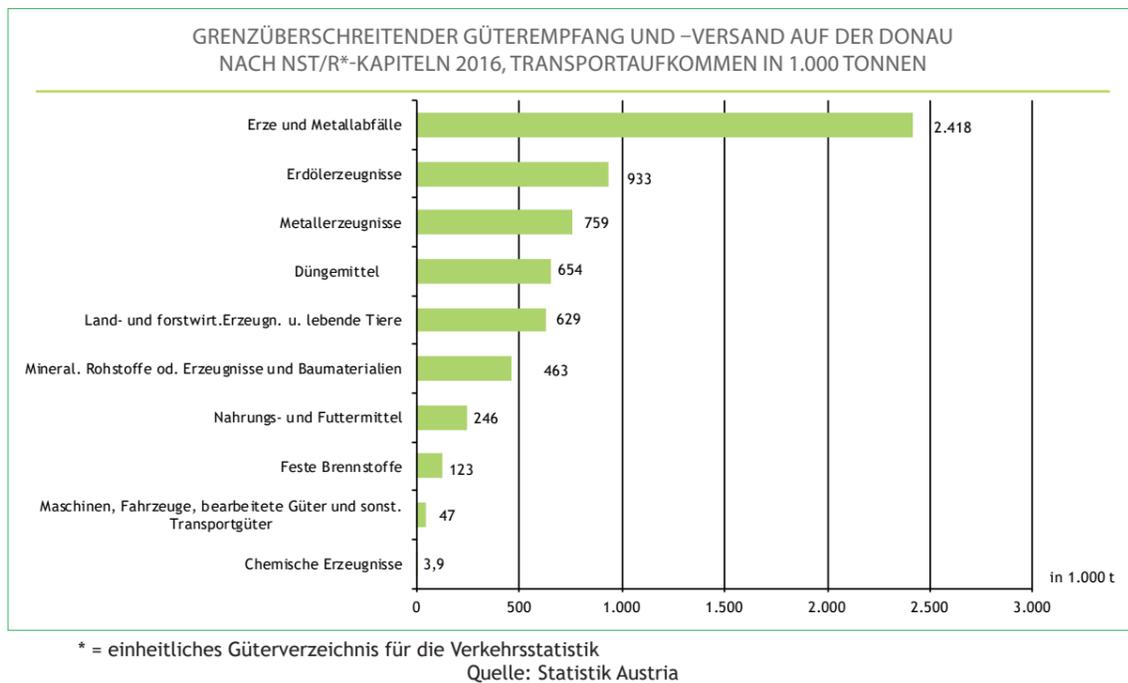
* Werte hochgewichtet
** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2015 sinkt der Inlandverkehr um 10,5 %, der Gütereingang um 0,6 % und nur der Güterversand steigt um 12,0 %.

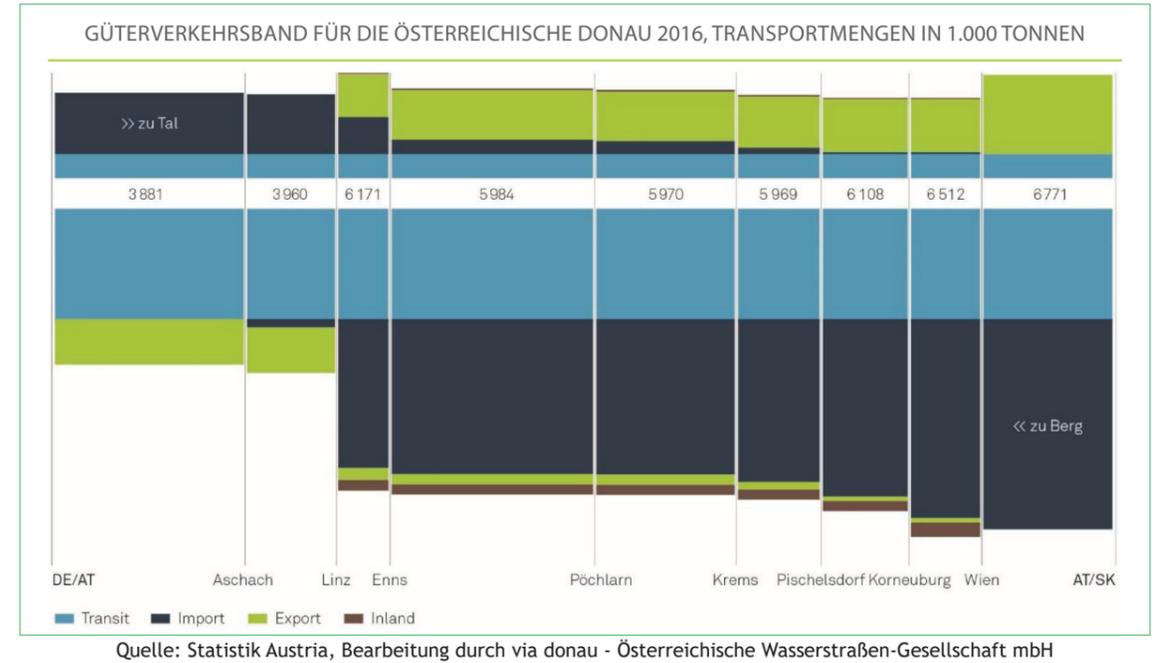
⁵ Methodische Anmerkung: Der Transitverkehr wird seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.



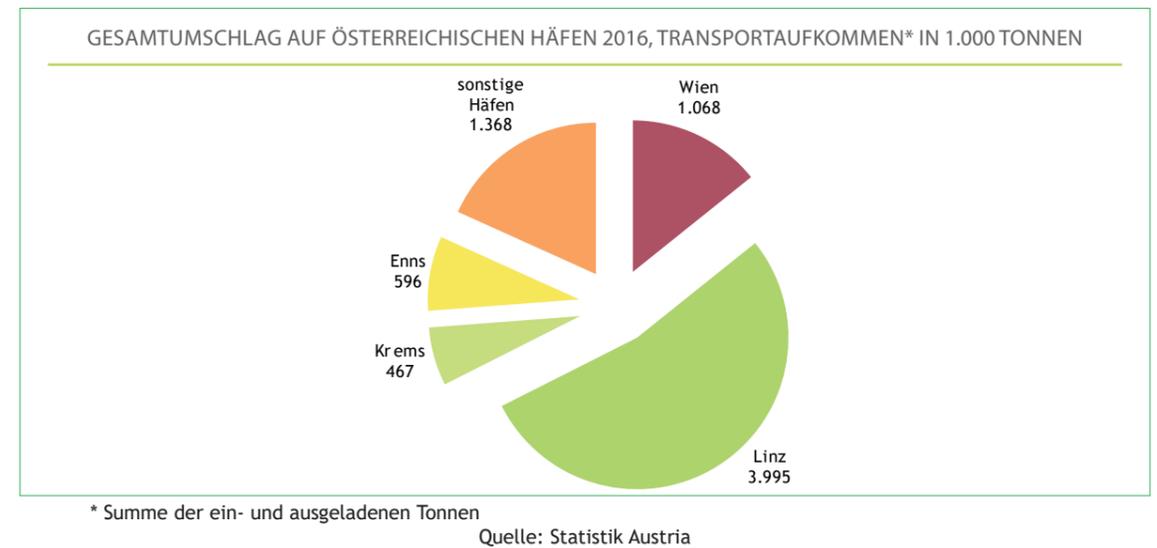
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2016 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,4 Mio. Tonnen bzw. 27,8 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölerzeugnisse“ wurden insgesamt 0,93 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



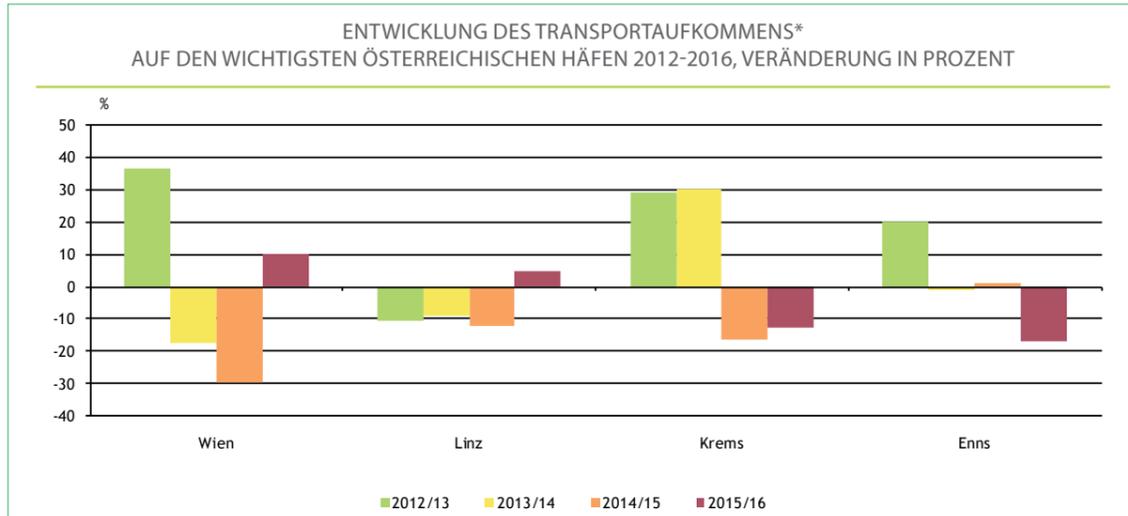
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2016 werden im Transitverkehr 4,7-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2016 ist Linz mit 4,0 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 53,3 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,1 Mio. Tonnen einen Anteil von 14,2 % auf.



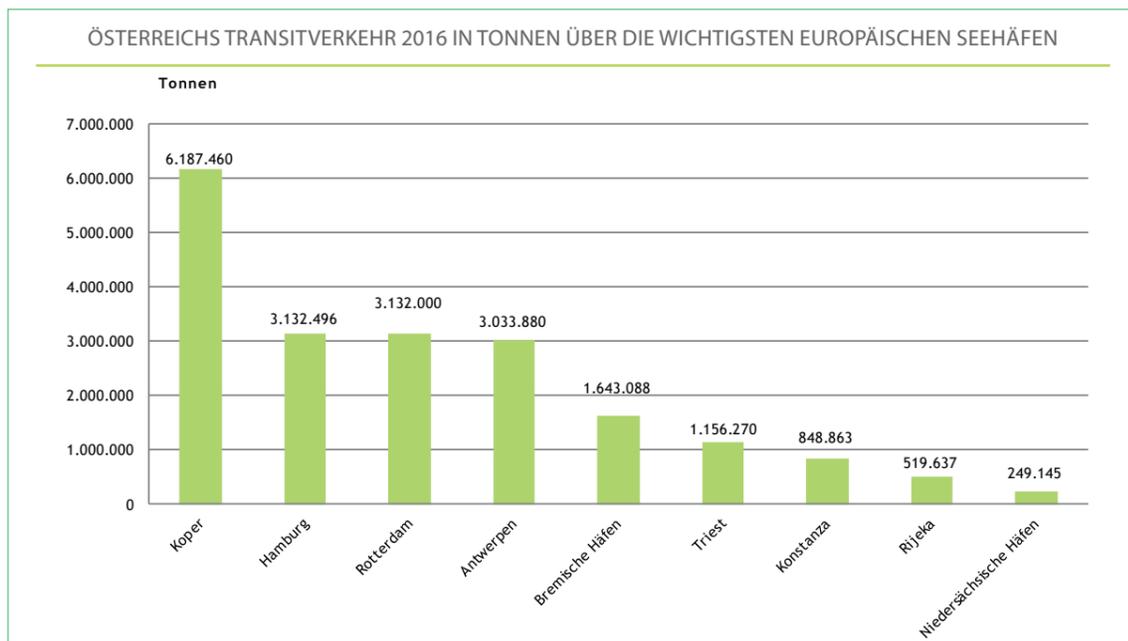
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2012 bis 2016 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Am stärksten ist der Rückgang im Transportaufkommen von 2015 auf 2016 am Hafen Enns mit einem Minus von 17 %.



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

5.6. Exkurs ÖSTERREICHS TRANSITVERKEHR ÜBER WICHTIGE EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

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

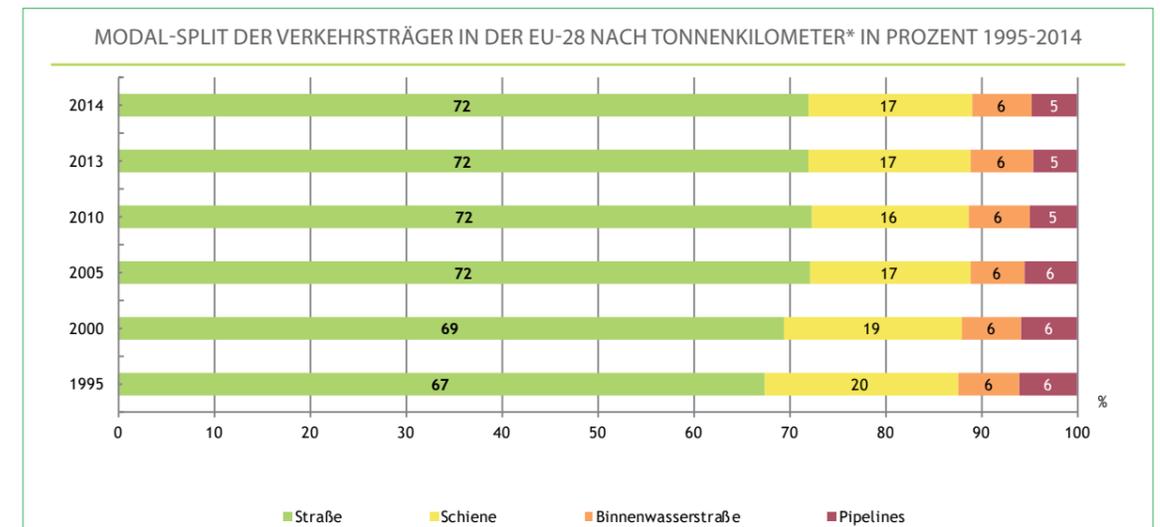


Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 19,9 Mio. Tonnen im Jahr 2016. Der Hafen Koper ist mit fast 6,2 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Hamburg mit 3,1 Mio. an Umschlagsvolumen.

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

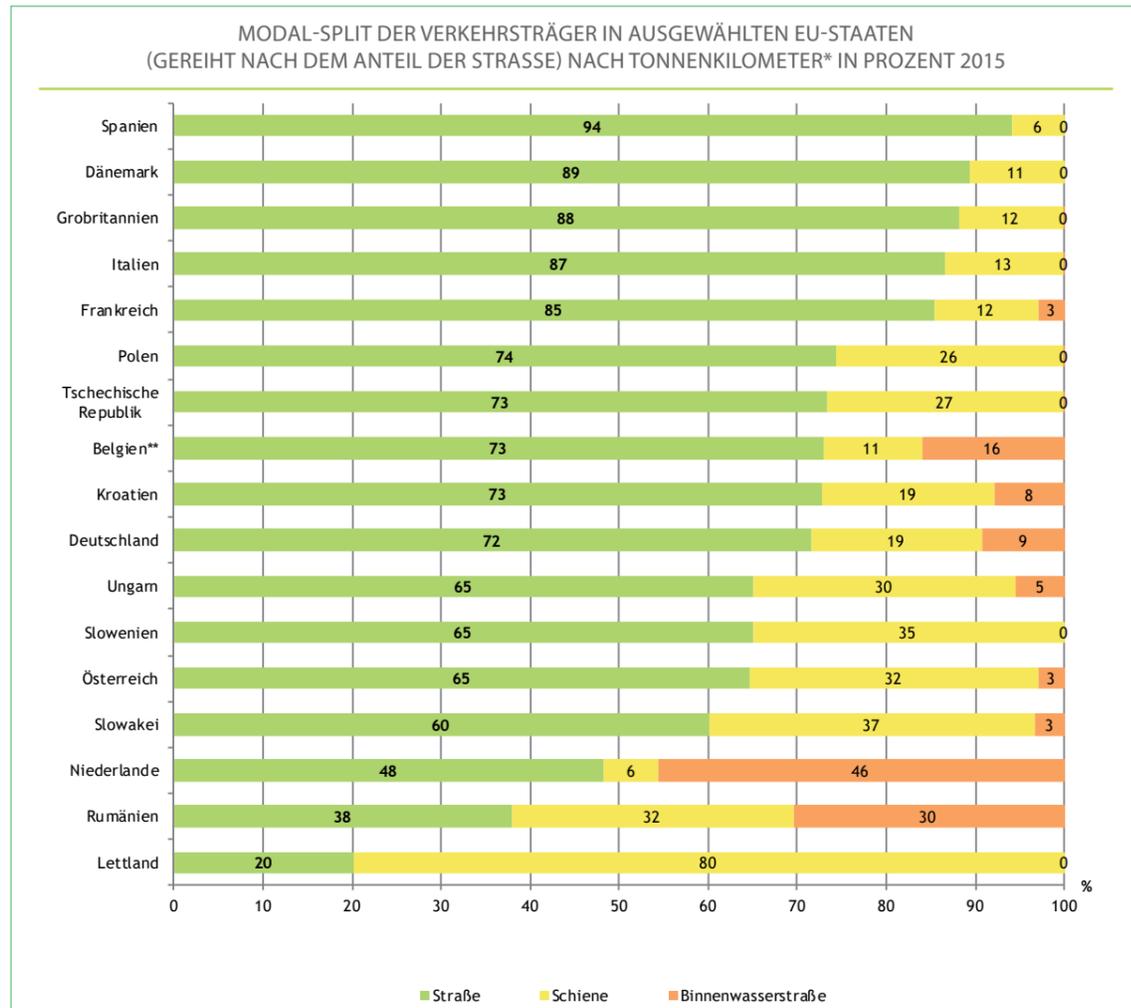
Im Jahr 2014 werden 71,9 % der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen bleibt annähernd gleich und der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum leicht zurück.



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

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Großbritannien, Italien und Frankreich die Straße im Jahr 2015 jeweils für mehr als 85 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 65 %. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 80 %, 37 % bzw. 35 % der Transportleistung), in Österreich, Rumänien, Ungarn, der Tschechischen Republik und Polen ein wichtiger Verkehrsträger (mit jeweils über einem Viertel der Transportleistung).

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in den Niederlanden und Rumänien ein Anteil von 46 % bzw. 30 % der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



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

Quelle: EUROSTAT

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

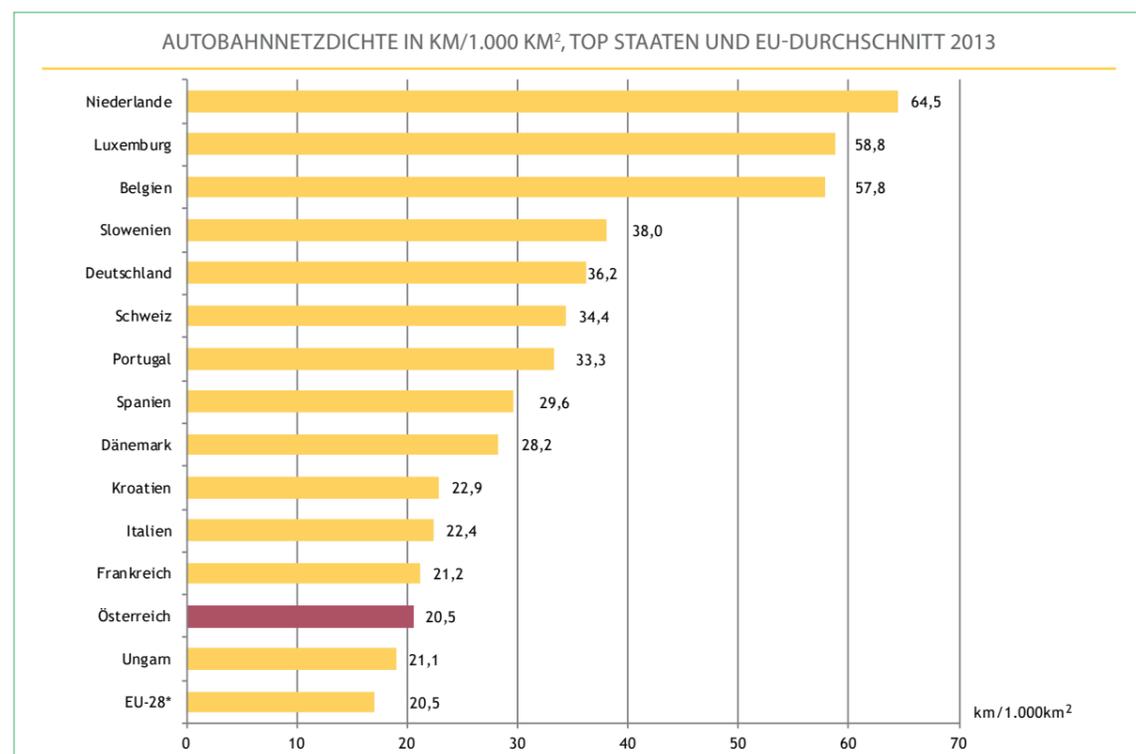
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHRSSUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2017 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.208 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2013 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (64,5 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 58,8 km bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2013 über eine Autobahnnetzdicke von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,0 km pro 1.000 km².



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

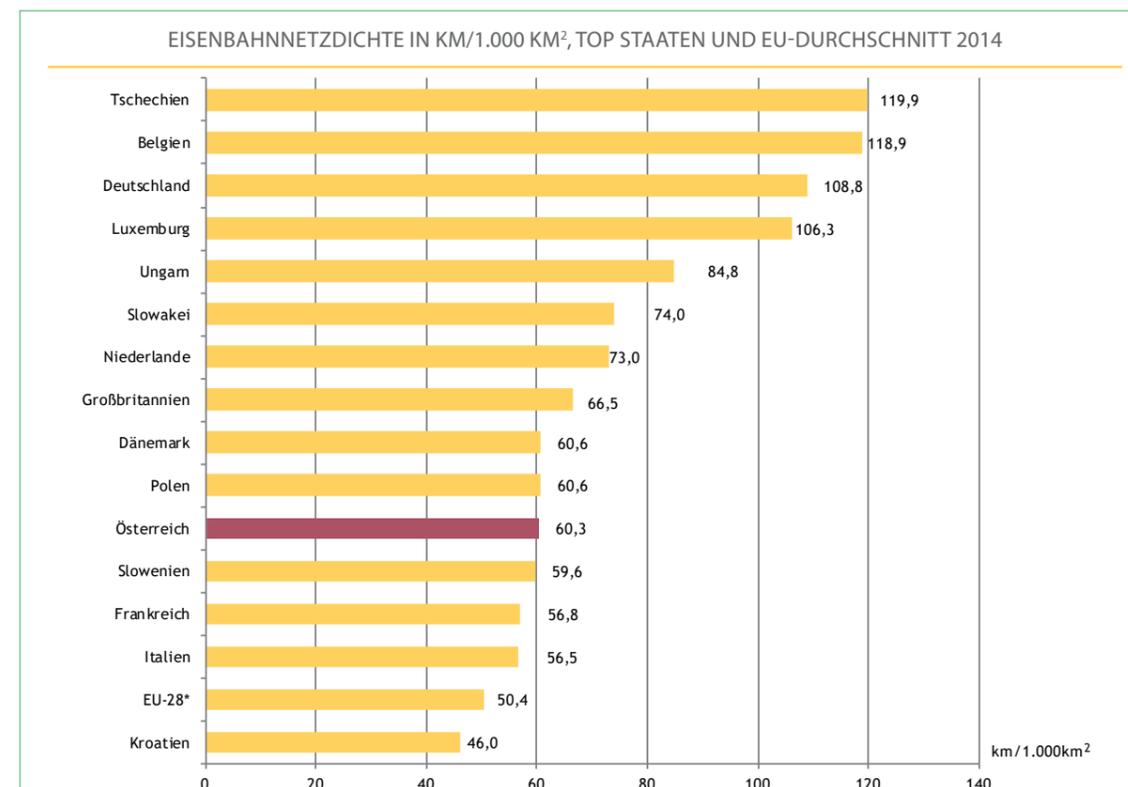
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.491 km im Jahr 2016.

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2016
Gesamtlänge	5.491
eingleisig	3.353
zweigleisig	2.139
Normalspur (1.435mm)	5.193
Schmalspur	298
elektrifiziert	3.926
nicht elektrifiziert	1.566

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2014 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,9 km pro 1.000 km²) und Belgien (118,9 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 50,4 km pro 1.000 km². Österreich weist 2014 eine Eisenbahndichte von 60,3 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



* EU-28 ohne Malta, Zypern
Berechnungen: WKÖ

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

6.2. MAUT

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

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

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5t hzG muss eine fahrleistungsabhängige Maut, die durch ein automatisches elektronisches Mautsystem (Mikrowellentechnologie) ermittelt wird, entrichtet werden. Für die Höhe der Maut sind bei Fahrzeugen über 3,5t hzG die Anzahl der Achsen sowie seit 1.1.2010 die EURO-Emissionsklasse entscheidend.

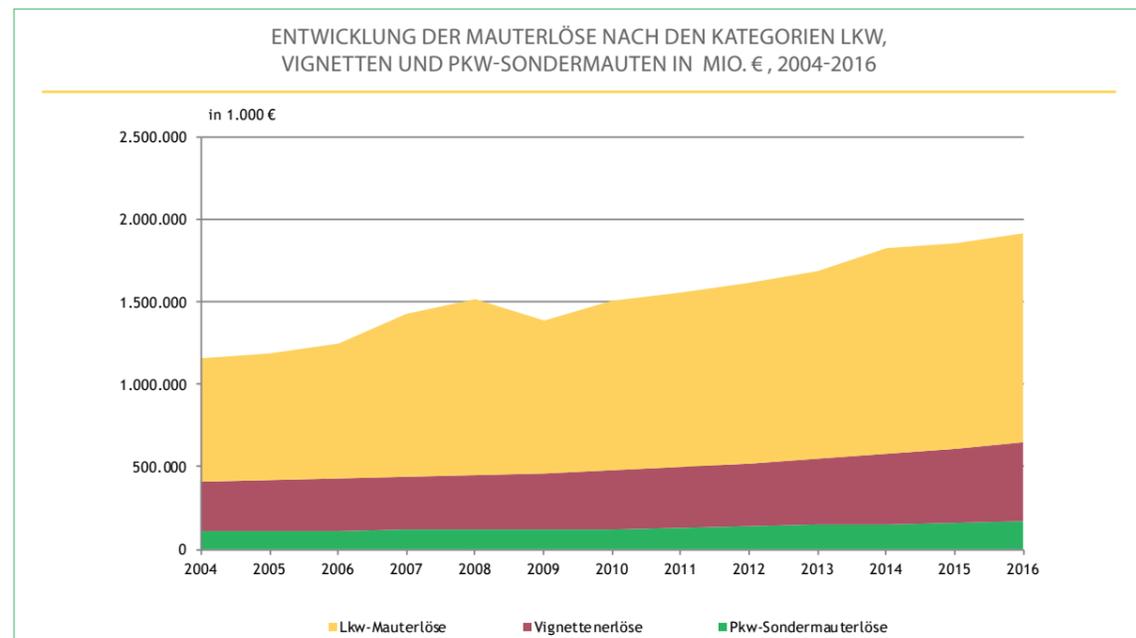
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2016 in Österreich auf rd. € 1.918,5 Mio. Davon entfallen € 1.274 Mio. (entspricht 66,4 %) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 645 Mio. (davon € 472 Mio. Vignetten und 173 Mio. Pkw-Sondermauten).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2016 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) mehr als € 182 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 54 % aus. 6,8 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (34,8 %). Zwischen 2006 und 2016 steigen die Mauteinnahmen mit Lkw um 1,4 %, die Lkw-Frequenz um 15,5 %. Im Vergleich zum Jahr 2015 steigt die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 8,6 % während die Lkw-Mauteinnahmen um 9,3 % sinken.

MAUTEINNAHMEN UND FREQUENZSTATISTIK 2016, ÖSTERREICHISCHE SONDERMAUTSTELLEN				
	Mauteinnahmen in 1.000 Euro		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	24.100	22.579	7.088	1.228
A 9 Bosrucktunnel	14.938	9.594	4.851	1.251
A 10 Tauernautobahn	50.446	39.127	7.213	1.176
A 11 Karawankenautobahn	9.116	7.911	1.598	279
A 13 Brenner Autobahn	57.577	97.781	16.554	2.373
S 16 Arlberg Straßentunnel	16.523	5.518	2.684	400
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1.222	105
Gesamt	172.700	182.510	41.210	6.812

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2016 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 2015 und 2016 um 1,7 %.



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2016 sind rund 6,7 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 767.143 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8 % der Kfz bzw. 52.582, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3 % bzw. 16.846 Fahrzeuge. Bei 0,1 % bzw. 9.825 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,5 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,3 % oder 816.477 Fahrzeugen.

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN 2016		
	2016	Anteil in %
Einspurige Kfz*	816.477	12,3
Pkw/Kombi	4.821.557	72,5
Lkw	440.368	6,6
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	387.786	5,8
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	52.582	0,8
Zugmaschinen	485.482	7,3
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.846	0,3
Omnibusse	9.825	0,1
Sonstige Kfz**	80.795	1,2
Kraftfahrzeuge	6.654.504	100,0
Anhänger	767.143	

* Motor- und Motorfahräder

** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz

Quelle: Statistik Austria

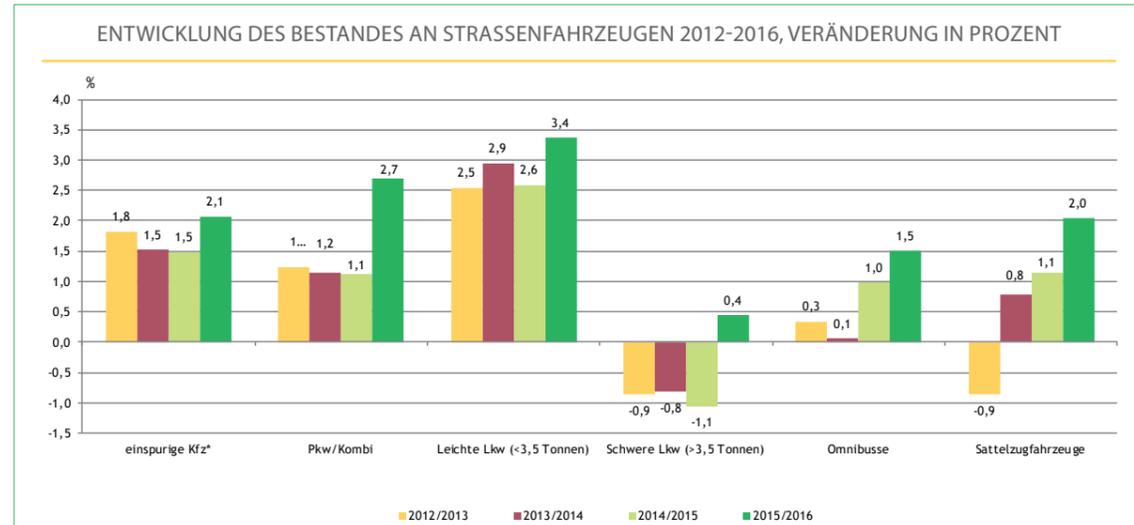
Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2016 bis zu 5 Jahre alt (eine Ausnahme stellen hier Pkw dar, wo es die meisten Fahrzeuge mit einem Alter zwischen 5 und 10 Jahren gibt). Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 58 % den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

BESTAND AN KRAFTFAHRZEUGEN NACH ALTER (PER 31.12.2016)					
	älter als 20 Jahre	zw. 15 und 20 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
Pkw/Kombi	306.914	506.100	1.084.898	1.472.105	1.451.540
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	17.791	25.373	67.020	122.103	155.499
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4.092	4.232	10.688	16.502	17.068
Sattelzugfahrzeuge	215	408	1.801	4.627	9.795
Omnibusse	343	525	1.859	2.939	4.159

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2012 bis 2016 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,1 % an. Die Anzahl der leichten Lkw (< 3,5 Tonnen) erhöht sich im Jahr 2016 um ca. 3,4 % gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) steigt um 0,4 % an.

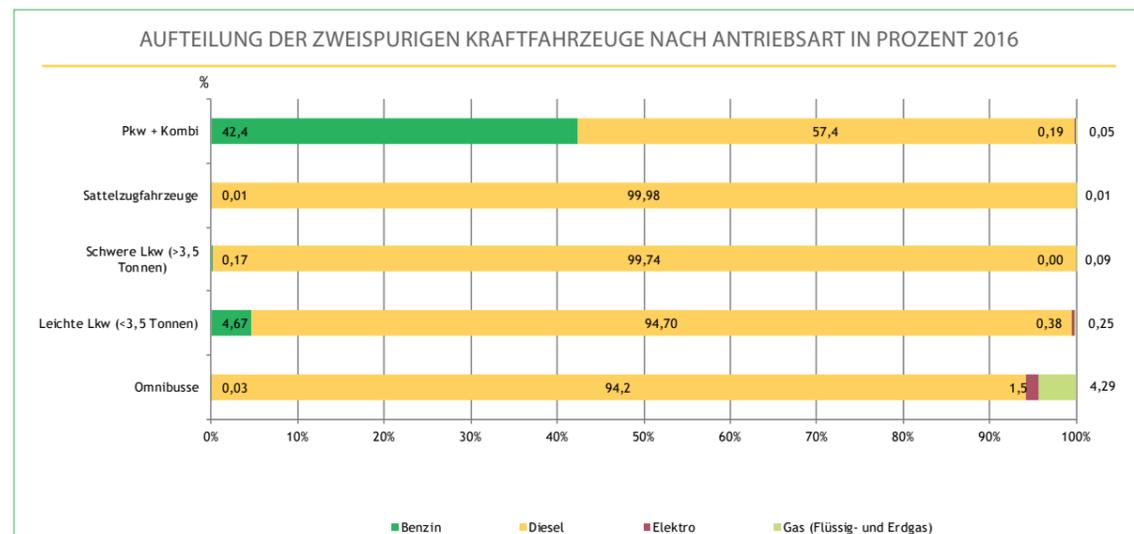
Die Anzahl der Omnibusse steigt zwischen 2015 und 2016 um 1,5 %. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2014 Zunahmen von mindestens 0,8 % (im Jahr 2016 sind es 2,0 %).



** Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2016 eingesetzten Lkw haben überwiegend Dieselantrieb: 94,7 % der leichten Lkw und 99,7 % der schweren Lkw verfügen über diesen Antrieb. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge steigt 2016 bei den Pkw erneut leicht. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 94,2 % um Dieselfahrzeuge, 1,5 % sind Elektrofahrzeuge und 4,3 % werden mit Gas betrieben.



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2016 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 223.566 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 2,1 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,8 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,6 % größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe rund 73,1 %.

Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandszunahme. Schwere Lkw verzeichnen im Fuhrgewerbe eine Zunahme und im Werkverkehr eine Abnahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 1,7 % und im Werkverkehr um 3,0 %.

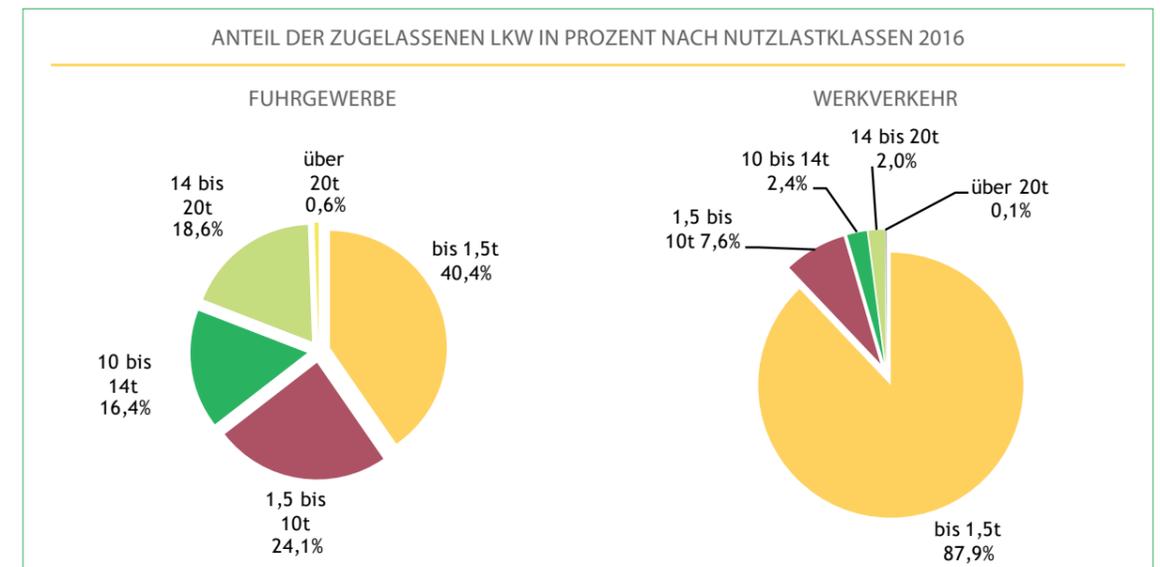
ANZAHL DER GEWERBLICH GENUTZTEN ZUGMASCHINEN NACH VERWENDUNGSZWECK 2016

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	34.013	4,4	172.707	1,7	206.720	2,1
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	13.822	7,9	153.549	2,1	167.371	2,5
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	20.191	2,1	19.158	- 1,5	39.349	0,3
Sattelzugfahrzeug	12.534	1,7	4.312	3,0	16.846	2,0
Gesamt	46.547	3,7	177.019	1,7	223.566	2,1

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

Quelle: Statistik Austria

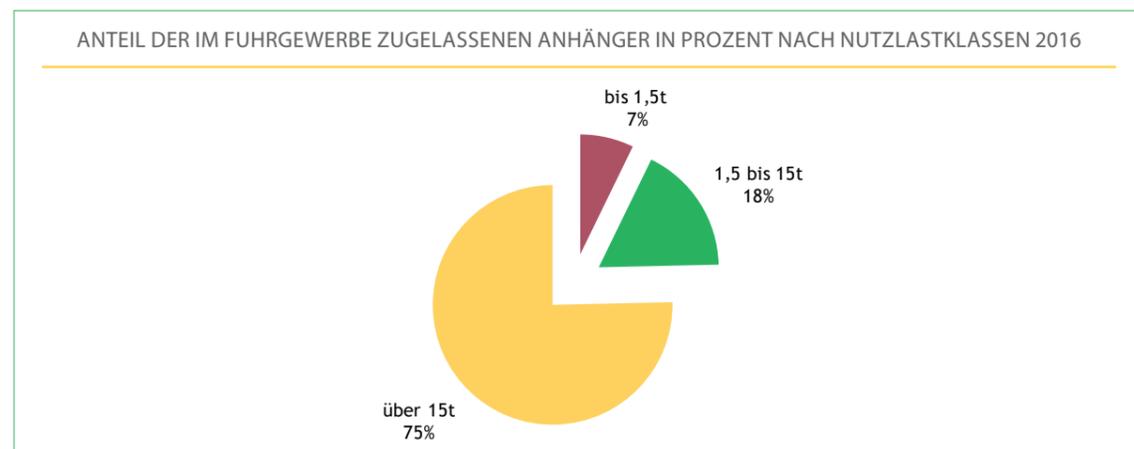
Der Lkw-Bestand beläuft sich 2016 auf insgesamt 440.368 Fahrzeuge, von denen 206.720 gewerblich genutzt werden. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41,3 %, auf den Handel 42,2 % und auf das Fuhrgewerbe 16,5 %. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 87,9 % aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 40,4 % zu.



Quelle: Statistik Austria

Anhänger

Im Jahr 2016 werden 38.906 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, das sind 5,5 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 75,4 %). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 2,1 % und der der schweren um 2,8 %. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einer Zunahme von 0,5 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Zunahme von 2,5 % zu verzeichnen.



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2016 gibt es 1.271 Lokomotiven und 701 Triebwägen im Schienenfahrzeugbestand. 66 % der Lokomotiven und 70 % der Triebwägen werden elektrisch angetrieben. 2.138 Personenwägen stehen 18.817 Güterwägen gegenüber.

BESTAND AN SCHIENENFAHRZEUGEN 2016

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	844	413	14	1.271
Triebwägen	489	212	-	701
Personenwägen				2.138
Güterwägen				18.817
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				4.206

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

6.3.3. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2016 mit 70,4 % den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 11,3 % bzw. 11,2 %). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 1,0 %.

BESTAND AN LUFTFAHRZEUGEN 2016

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	791
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	303
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	3
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	175
Ultraleichtflugzeuge	89
Motorsegler	174
Motorluftfahrzeuge des Bundes	18
Gesamt	1.553

Quelle: Statistik Austria

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

Im Jahr 2016 werden 430.648 Kraftfahrzeuge (davon: 39.958 Lkw, 9.714 Zugmaschinen und 1.043 Omnibusse) und 31.374 Anhänger neu zugelassen, das sind um 7,4 % mehr Kfz bzw. um 1,8 % mehr Anhänger als im Jahr 2015. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von Omnibussen mit einem Plus von 16,0 %.

ANZAHL DER NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN 2015 UND 2016

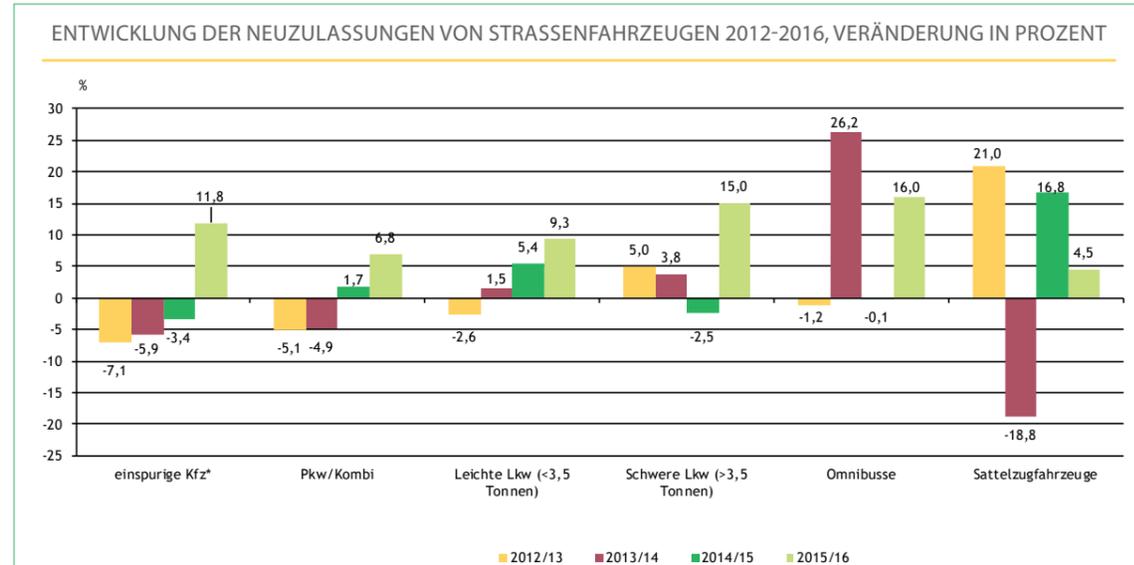
	2015	2016
einspurige Kfz*	41.880	46.840
Pkw/Kombi	308.555	329.604
Lkw	36.373	39.958
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	32.862	35.919
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.511	4.039
Zugmaschinen	9.810	9.714
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.770	3.940
Omnibusse	899	1.043
sonstige Kfz**	3.522	3.489
Gesamt	401.039	430.648
Anhänger	30.816	31.374

* inklusive Motor- und Motorfahrräder

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

Quelle: Statistik Austria

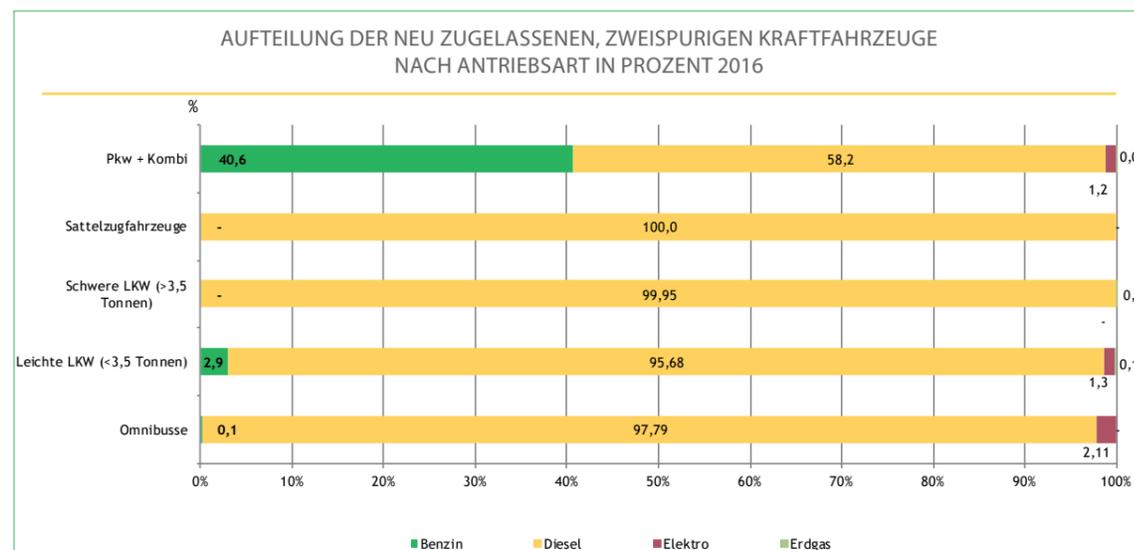
Im Zeitraum 2015/2016 kommt es bei allen in der folgenden Grafik angeführten Fahrzeugarten zu einer Zunahme der Neuzulassungen. Die größte Zunahme findet bei den Omnibussen mit 16,0 % statt. Neuzulassungen von schweren Lkw steigen um 15,0 %, die von einspurigen Kfz um 11,8 % und die von leichten Lkw um 9,3 %. Die geringsten Zuwächse verzeichnen Pkw (mit 6,8 %) und Sattelzugfahrzeuge (mit 4,5 %).



* inklusive Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

58,2 % der 2016 zugelassenen Pkw haben Dieselantrieb und 40,6% Benzinantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw, obwohl sich der Anteil der mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf 1,2 % verdoppelt hat. Im Jahr 2016 haben alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb, bei schweren Lkw sind es 99,95 % und bei leichten Lkw 95,68 %. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 97,79 %, 2,11 % sind elektrobetrieben und nur 0,1 % benzinbetrieben.



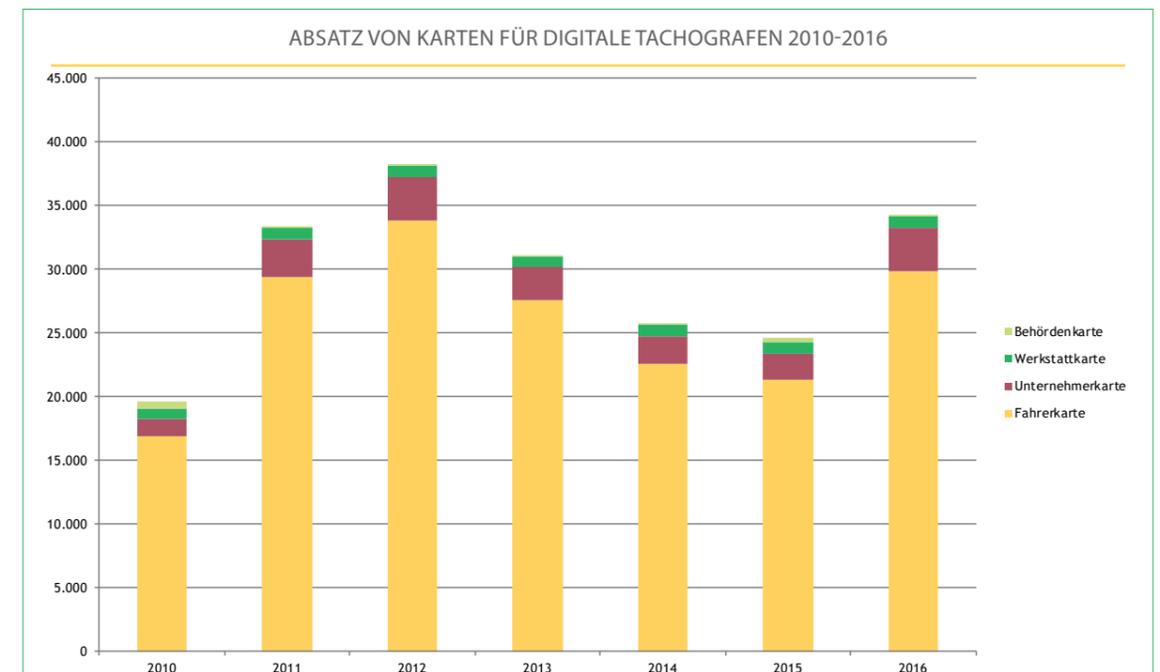
Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.

Quelle: Statistik Austria

6.5. KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

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

Im Jahr 2016 werden um 39,0 % mehr Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Die größten Anstiege zeigen sich mit 7.322 Stück bei Fahrerkarten (plus 32,43 %) und mit 1.176 Stück bei Unternehmerkarten (plus 54,34 %).



Quelle: ASFINAG

6.6. VERKEHRSUNFALLBILANZ

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

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

6.6.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

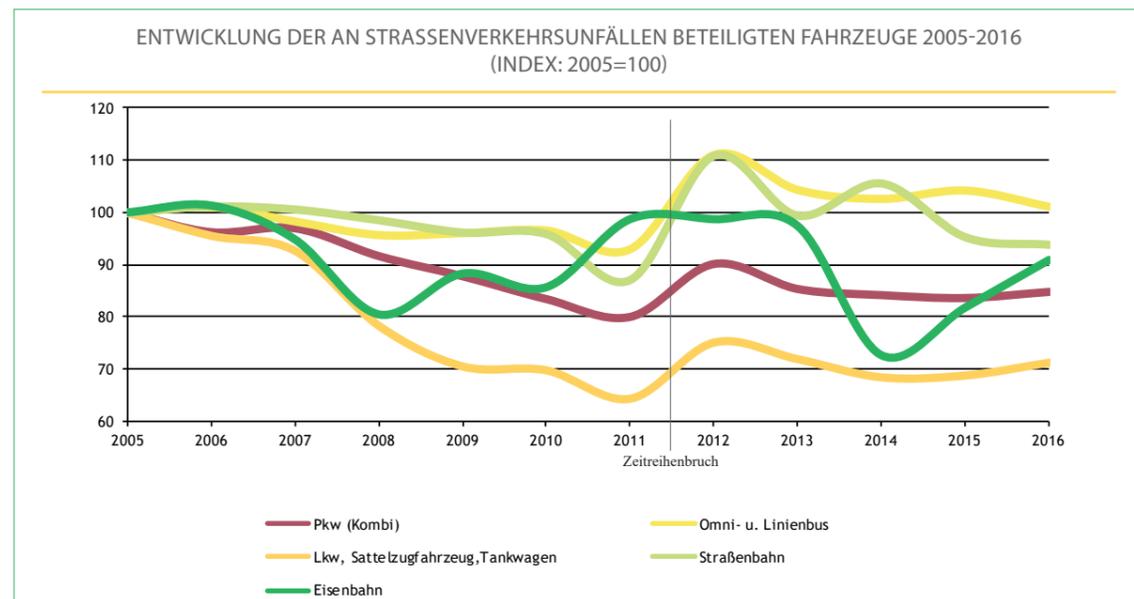
Im Jahr 2016 sind 43.448 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 26.268 Personen verunglücken. 189 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.715 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.051 Verunglückte, darunter 23 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	43.448	26.268	189
Omni- u. Linienbus	818	818	1
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.715	1.051	23
Straßenbahn	317	201	0
Eisenbahn	70	8	0

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

Quelle: Statistik Austria

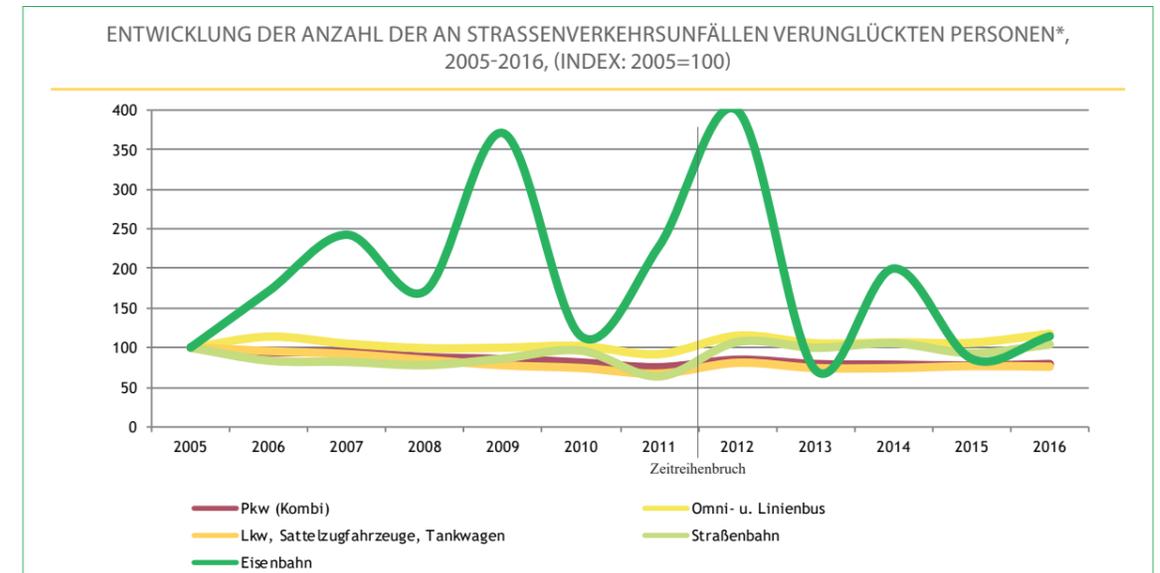
Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegt sich die Anzahl fast aller an Unfällen beteiligten Fahrzeugarten ab 2007 unterhalb des Niveaus von 2005. Die Anzahl der Lkw-Unfälle liegt weit unter dem Ausgangsniveau 2005, genauso wie die der Pkw (Kombi). Nur Unfälle mit Omni- und Linienbus liegen 2016 wieder knapp oberhalb des Niveaus von 2005.



Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2016 liegen nur die Verunglücktenzahlen von Pkw und Lkw, Sattelzugfahrzeuge, Tankwagen unter den Ausgangswerten des Jahres 2005.



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

Quelle: Statistik Austria

6.6.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

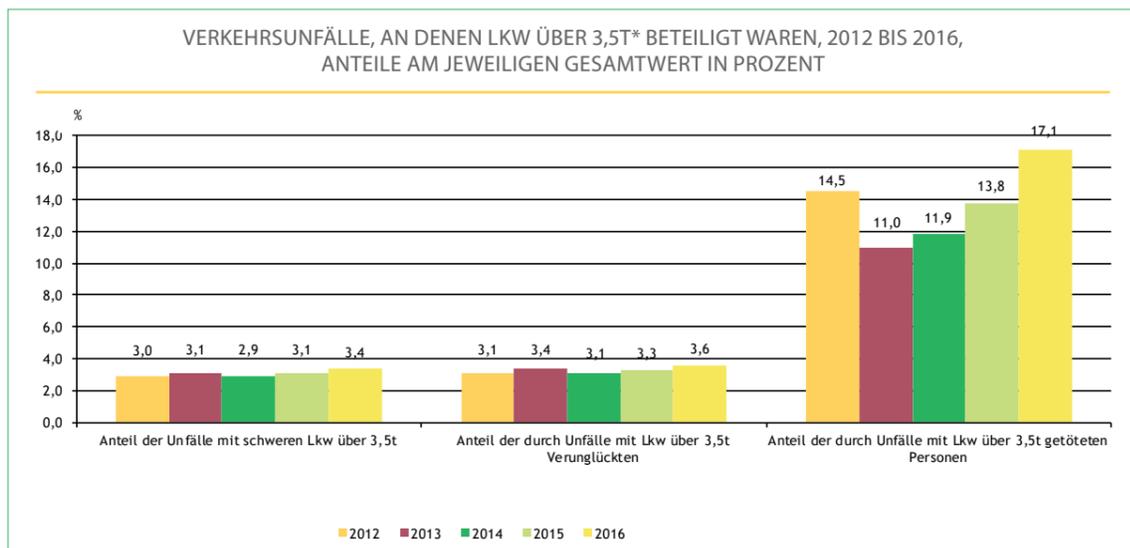
Im Jahr 2016 kommt es insgesamt zu 1.291 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.742 Personen und 74 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 344 Unfällen mit 517 Verunglückten und 19 Toten. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 27 %. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 30 %.

	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1291	344	26,6
Verunglückte	1742	517	29,7
davon Tote	74	19	25,7

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

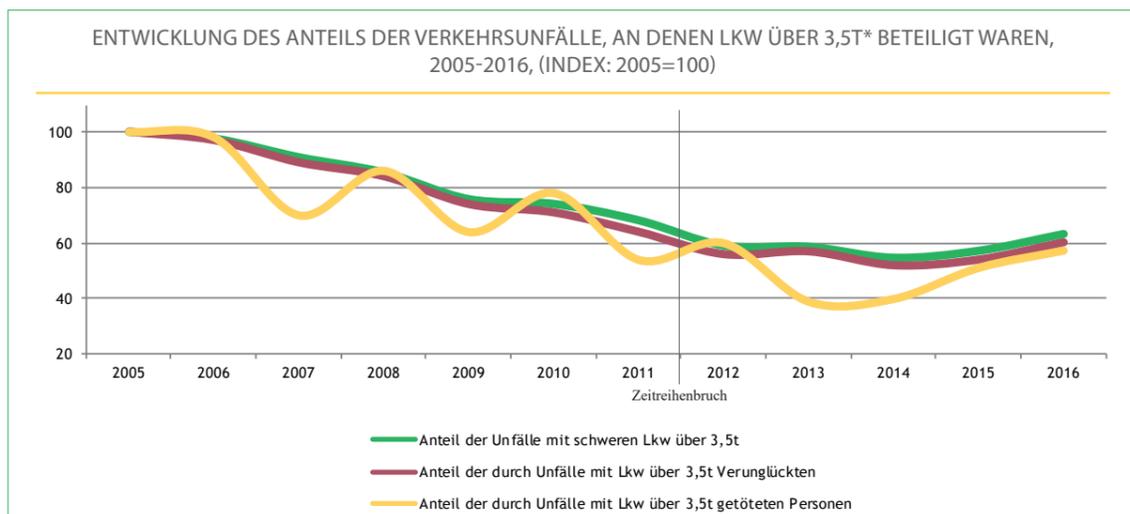
** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen
 Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2016 bei 3,4 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,6 %. Der Anteil dabei getöteter Personen erreicht ein Niveau von 17,1 %.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Quelle: Statistik Austria

Seit dem Jahr 2005 ist bei dem Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind sowie dem Anteil der dadurch Verunglückten insgesamt ein Rückgang zu erkennen. 2016 steigt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw, jener der Verunglückten und jener der Getöteten leicht an.



* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
Zeitreihenbruch 2012
Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2016 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark am höchsten und in Vorarlberg und Wien am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Wien auf dem Wert von 36,8 und in Vorarlberg auf 27,3. In Salzburg fällt der Anteil der Todesopfer mit 9,7 % am geringsten aus.

VERKEHRСУNFÄLLE MIT BETEILIGUNG VON SCHWEREN LKW (ÜBER 3,5T*) NACH BUNDESLÄNDERN 2016, ANTEILE IN PROZENT

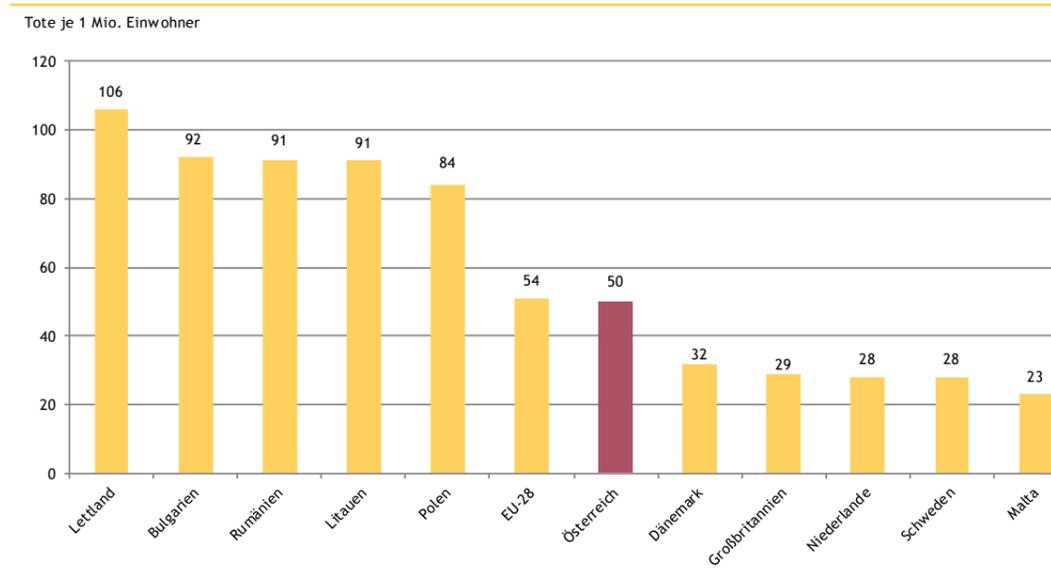
Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	1,9	0,0	15,8	7,5
Kärnten	1,6	0,2	18,2	8,2
Niederösterreich	2,3	0,0	14,3	-21,2
Oberösterreich	2,8	0,5	17,8	4,1
Salzburg	1,7	-0,2	9,7	-2,0
Steiermark	2,1	0,4	12,5	-7,0
Tirol	2,0	0,2	24,4	7,8
Vorarlberg	1,5	0,4	27,3	-17,2
Wien	1,2	0,1	36,8	6,1
Österreich	2,0	0,2	17,1	- 0,3

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

6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

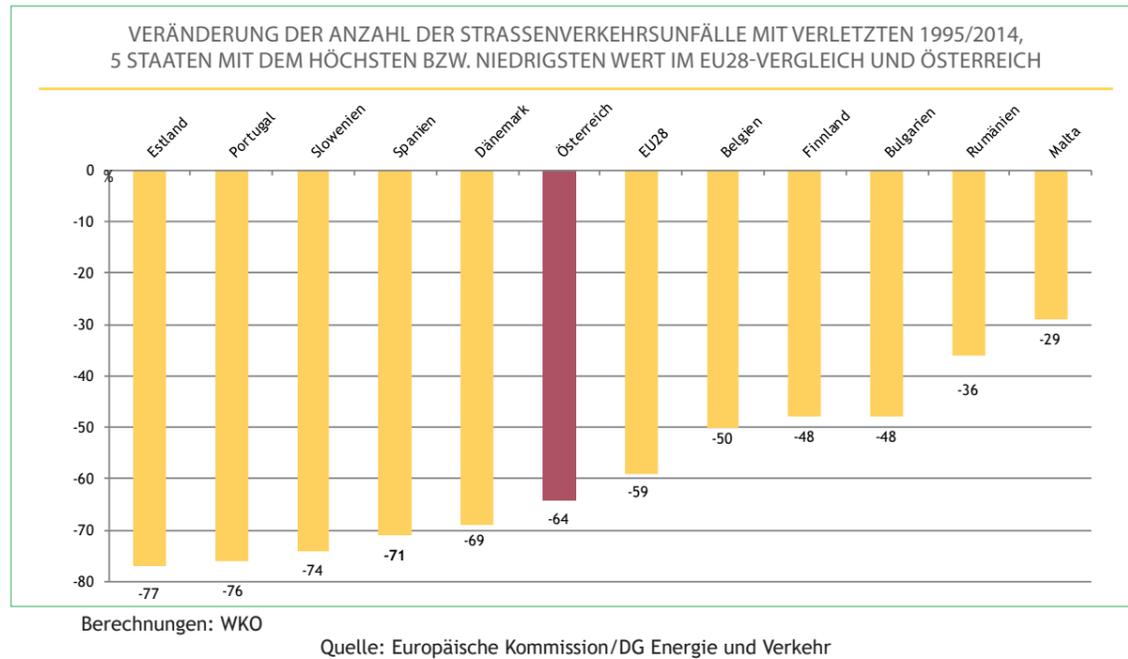
Der internationale Vergleich zeigt, dass sich in den Ländern Lettland, Bulgarien, Rumänien, Litauen und Polen die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2014 ereignet haben. Die wenigsten Verkehrstoten weist Malta auf, gefolgt von Schweden, Niederlande, Großbritannien und Dänemark. Österreich liegt knapp unter dem EU28-Durchschnitt und damit im Mittelfeld.

ANZAHL DER TOTEN IM STRASSENVERKEHR JE 1 MIO. EINWOHNER/INNEN 2014, 5 STAATEN MIT DEM HÖCHSTEN BZW. NIEDRIGSTEN WERT IM EU28-VERGLEICH UND ÖSTERREICH



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2014 kommt es in Estland zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Portugal, Slowenien, Spanien und Dänemark. Österreich liegt mit einem Rückgang von 64 % über dem EU28-Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Malta statt. Unter dem EU28-Durchschnitt liegen außerdem Belgien, Finnland, Bulgarien und Rumänien.



BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

72 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

73 BILANZ

73 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

74 WEITERE KENNZAHLEN

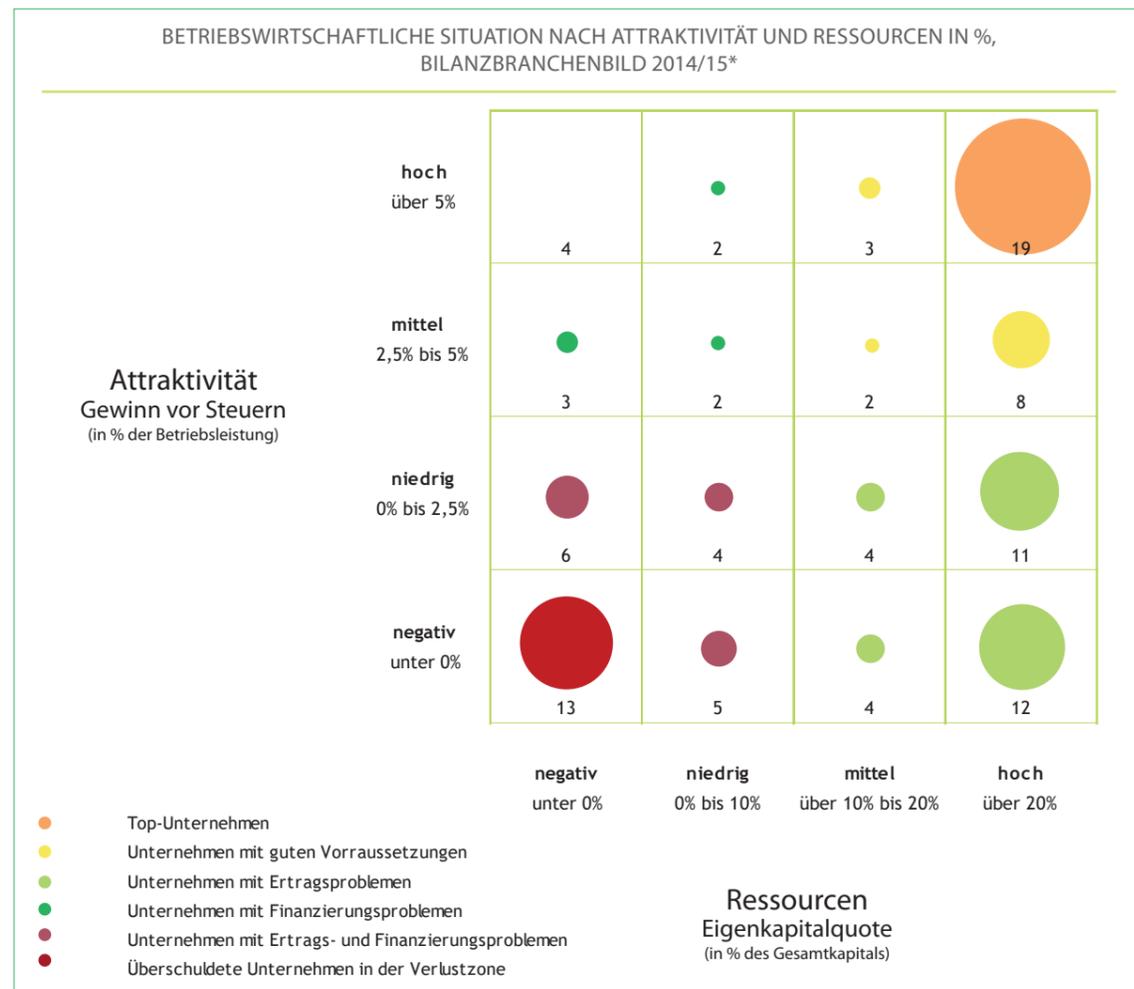
7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN

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

7.1. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 19 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigen 13 % massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Viertel der Unternehmen (29 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 11 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

Insgesamt ist die Entwicklung im Vergleich mit dem Betrachtungszeitraum davor (2013/14) positiv: es ist sowohl der Anteil der Unternehmen mit hohen Gewinnen und hoher Eigenkapitalquote gestiegen als auch der Anteil der Unternehmen mit negativer Eigenkapitalquote und Verlusten gesunken.



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

7.2. BILANZ

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

BILANZSTRUKTUR, BILANZBRANCHENBILD 2014/15

Anlagevermögen	67,46	Eigenkapital	37,94
		Sozialkapital	2,56
Umlaufvermögen	32,10	Fremdkapital	59,12
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,44	Passive Rechnungsabgrenzung	0,38
Gesamtvermögen	100,00	Gesamtkapital	100,00

Gegenüber der Vorperiode sind auf der Aktiv-Seite Anlagevermögen und Umlaufvermögen annähernd gleich geblieben. Auf der Passivseite ist der Anteil des Sozialkapitals annähernd gleich geblieben. Das Eigenkapital ist weiter angestiegen und im Gegenzug dazu ist das Fremdkapital gesunken.

Deutlich zeigt sich, dass die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Die weniger erfolgreichen Betriebe unter den österreichischen Verkehrsunternehmen nahmen verstärkt Bankfinanzierungen in Anspruch (die ergebnisschwachen Unternehmen finanzierten etwas mehr als 34 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten).

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote - wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 21,08 % aufweisen.

Bei der Eigenkapitalausstattung der Verkehrsunternehmen zeigt die detaillierte Analyse eine starke Polarisierung. 74 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2014/15 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Mehr als ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30 %. Demgegenüber standen 26 % der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2014/15 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 13,4 % der Betriebsleistung (Vorjahr: 12,3 %), während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -7,3 % (Vorjahr: -7,5 %) hinnehmen mussten. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-1,0 %). Im Vergleich dazu weisen die größten Unternehmen (mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro) Gewinne von 3,3 % der Betriebsleistung auf.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2014/15

Materialaufwand	48,65	Umsatzerlöse	100,18
Personalkosten	21,94	Bestandsveränderungen	0,16
Sonstige Aufwendungen	29,70	Sonstige Erlöse	4,26
Finanzierungskosten	1,42	Finanzerträge	0,56
Gewinn	3,11	Erlösschmälerungen	-0,34
Summe Aufwendungen	104,82	Summe Erträge	104,82

7.4. WEITERE KENNZAHLEN

7.4.1. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2014/15 durchschnittlich einen Wert von 1,2 - im Vergleich zu 1,16 im Bilanzjahr 2013/14. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital € 1,2 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 wiesen die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen mit 0,3 und die Garagen- und Tankstellenunternehmen den höchsten (3,5) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen und deren Kapitalbindungsdauer zurückzuführen.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2014/15 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 3,1 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 3,1 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 13,4 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -7,3 % 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 2014/15 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Fahrschulen erwirtschafteten mit durchschnittlich 8,6 % 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.

67 % der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2014/15 die Gewinnzone, 33 % mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten. Es zeigt sich, dass 14 % geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5 % wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen ab.

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

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

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2014/15 eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,3 %.

Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von 10,0 %. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,5 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Fahrschulen die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 11,7 % auf. Bei dem Beförderungsgewerbe mit PKW war der ROI mit 3,6 % 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 2014/15 10,2 %. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash flow von 25,3 % erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash flow von 4,6 %.

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

Der Branchenvergleich zeigt, dass Seilbahnen mit 32,0 % den mit Abstand höchsten Cash flow erzielten, während Garagen- und Tankstellenunternehmen den niedrigsten Cash flow (3,3 %) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungsniveau. Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe steigt tendenziell mit der Betriebsgröße, wobei allerdings die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse hier eine Ausnahme darstellt.

7.4.2. KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

Die Sachanlagenintensität lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu⁶.

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

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

Die ergebnisschwachen Betriebe hatten 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. 79 %. Die geringste Anlagenintensität weisen die Spediteure mit rd. 25 % auf.

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

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

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investierten 2014/15 durchschnittlich 8,6 % der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2014/15 wiesen die Branchen Seilbahnen sowie das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen die höchsten Investitionsquoten auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Garagen- und Tankstellenunternehmen sowie Spediteure auf.

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

Im Jahr 2014/15 tätigten insgesamt 88 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 51 % der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5 % der Betriebsleistung. 13 % 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 Investitionen schubweise bzw. unregelmäßig anfallen, müssen Schwankungen im Zeitablauf oder Werte unter 100 % vorsichtig interpretiert werden. Eine niedrige Kennzahl muss kein ungünstiges Ergebnis bedeuten, oder umgekehrt, da eine geringere Investitionsdeckung auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein kann - d. h. dass trotz gleich bleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind.

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2014/15 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 143,3 % auf. Die Investitionsdeckung steigt ebenso wie die Investitionen in Prozent der Betriebsleistung mit wachsender Betriebsgröße.

7.4.3. KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

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

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

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

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2014/15 im Durchschnitt bei 37,9 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 48 % eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus. Die ergebnisschwachen Betriebe lagen mit 32 % knapp über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert.

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 21 %, besteht Aufholbedarf. Im Branchenvergleich hatten die Schienenbahnen und die Schifffahrtunternehmen die höchste Eigenkapitalquote. Die durchschnittliche niedrigste Eigenkapitalquote hatten die Fahrschulen.

74 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2014/15 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Mehr als ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30 %.

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

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

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2014/15 29,8 % und war damit im Vergleich mit dem Vorjahr geringer. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (27,7 %), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 39,2 % aus, bei Großbetrieben waren 17,9 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert. Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen und Schifffahrtunternehmen sehr gering war, während Fahrschulen rd. 39 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

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

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

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

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügten die Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2014/15 - ebenso wie im Vorjahr - durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 % mit Ausnahme der Kleinst- und Kleinbetriebe. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen zumindest teilweise mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2014/15 im Großteil der Branchen des Verkehrs Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden. Bei dem Beförderungsgewerbe mit PKW, den Seilbahnen sowie den Fahrschulen war dies nicht der Fall. Diese Branchen sind - von der Fristigkeit her - falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der österreichischen Verkehrsunternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Während 47 % der Betriebe im Bilanzjahr 2014/15 eine Anlagendeckung unter 100 % aufwiesen, gab es 53 % der Betriebe mit einer Anlagendeckung von über 100 %. 30 % der Unternehmen hatten eine Anlagendeckung von über 150 %.

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

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

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

Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4,4 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 18,2 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in knapp 2,6 Jahren. Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schifffahrtsunternehmen im Bilanzjahr 2014/15 mit 1,8 Jahren die niedrigste Schuldentilgungsdauer aufwiesen - unter der Prämisse der gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung.

12 % der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2014/15 eine negative Schuldentilgungsdauer aus - das bedeutet, dass diese Unternehmen einen negativen Cash flow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden konnte. Eine Schuldentilgungsdauer von bis zu 10 Jahren hatten 69 % der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleich bleibenden

Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

8 % der Betriebe wiesen eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Fremdkapitalgebern und Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten, auf Grund einer Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren, auf.

7.4.4. PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

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

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

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft wurden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,60 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2014/15 - wie im Vorjahr - eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,60. Es zeigt sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Der Branchenvergleich zeigt, dass die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 9,90 die höchste Bruttoproduktivität aufwiesen, während Fahrschulen nur € 2,10 erzielten.

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

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2014/15 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,30 erzielt wurde. Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von € 2,80 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von € 2,00. Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität ebenso wie die Bruttoproduktivität ab.

Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen im Bilanzjahr 2014/15, wie auch im Vorjahr, mit € 3,10 den höchsten Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Autobusunternehmen mit einer Nettoproduktivität von € 1,80 aus. Zur Erhöhung der Nettoproduktivität müssen entweder bei stabilem Rohertrag die Personalkosten reduziert oder ohne Ausweitung der personellen Kapazität der Rohertrag erhöht werden. Die Erhöhung des Rohertrages gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung oder Reduzierung der Materialkosten.

