

DIE ÖSTERREICHISCHE **VERKEHRSWIRTSCHAFT**
DATEN UND FAKTEN
2018

VORWORT

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

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 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 2.753 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 142 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr bzw. www.verkehrswirtschaft.at

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Branche ist positiv, wie Umfragen der Unternehmen in der Verkehrsbranche zeigen. Gleichzeitig aber entwickelt sich der Fachkräftemangel zum Geschäftshindernis Nummer Eins in der Transportwirtschaft. 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 Bürokratiedschungel mit Augenmaß und Toleranz zu stützen. Auch beim Thema Lkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen besteht Handlungsbedarf: Eine Studie zeigt, dass seit 2014 die Mauteinnahmen weit höher lagen als die Infrastrukturkosten und daher das derzeitige Mautsystem für Lkw und Busse fernab von Transparenz und Kostenwahrheit ist.

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



Ing. Mag. Alexander Klacsk
Obmann



Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

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

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

07 SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

09 NEUGRÜNDUNGEN

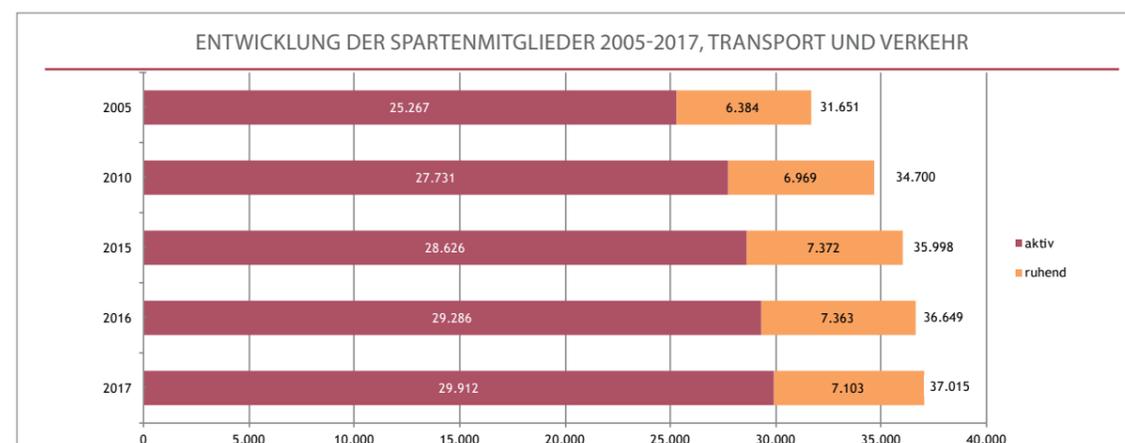
11 INSOLVENZEN

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN- UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

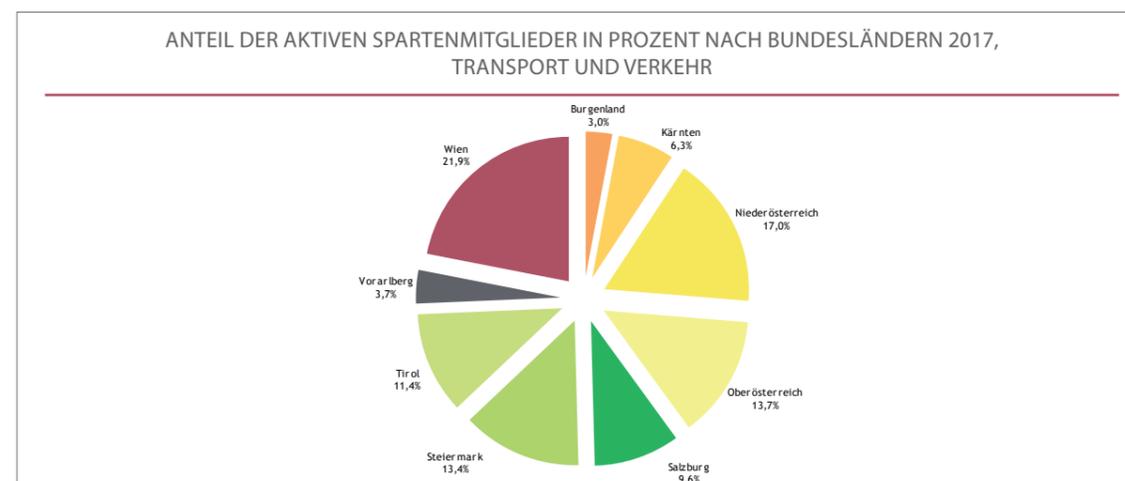
Ende 2017 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 37.015 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9% aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2017 den Wert 29.912, das sind 80,8% aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2005 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 18,4%. Im selben Vergleichszeitraum melden 11,3% Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2017 21,9% der aktiven Mitglieder in Wien, 17,0% in Niederösterreich, 13,7% in Oberösterreich und 13,4% 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 Schifffahrtunternehmen sowie die Fahrschulen und der allgemeine Verkehr.

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2017 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.275 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.981 Mitgliedern. Die wenigsten Mitglieder gibt es im Fachverband der Schienenbahnen. Dieser hat jedoch gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe die zweithöchste Anzahl unselbstständig Beschäftigter.

Im Jahr 2017 verzeichnen alle Fachverbände bis auf die Seilbahnen und die Fahrschulen Mitgliederzuwächse. Der relativ größte Zuwachs ist mit 4,6% beim Fachverband Schienenbahnen.

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

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

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

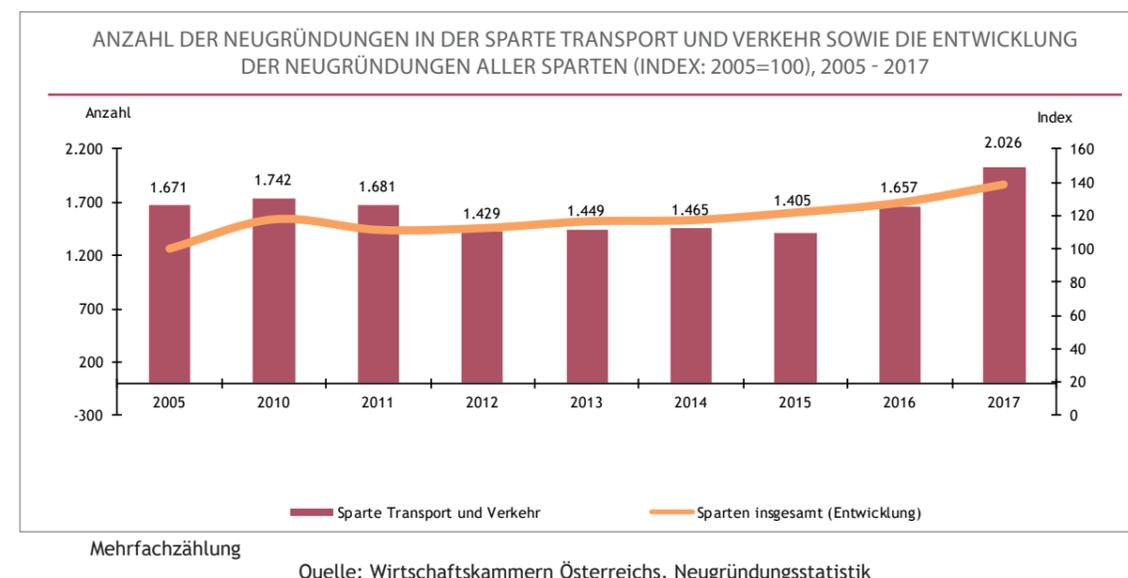
³ Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei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

1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2005 und 2017 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer positiven Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2017 2.026 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,3% der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit allen Sparten zeigt insgesamt eine annähernd ähnliche Gründungsintensität zwischen 2012 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 erleben muss, steigen diese im Jahr 2017 stärker wie die Gründungen aller Sparten gesammelt betrachtet.

Im Berichtsjahr 2017 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Zuwachs an Neugründungen von 22,3% im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet sind dies in diesem Zeitraum nur 8,6%.



Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.087 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 462 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 382. In allen Fachverbänden bis auf den Fachverband der Schienenbahnen, der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen sowie der Fahrschulen und allgemeiner Verkehr kommt es zu einer Zunahme der Gründungsintensität: bei diesen drei kommt es zu einem Rückgang der Neugründungen.

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

ANZAHL DER NEUGRÜNDUNGEN NACH FACHVERBÄNDEN 2001-2017, TRANSPORT UND VERKEHR

	2001	2005	2008	2010	2015	2016	2017*
Schienebahnen	1	4	1	1	4	4	2
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	39	55	47
Seilbahnen	20	11	1	16	5	8	10
Spediteure	43	82	59	57	54	46	53
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	306	435	462
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	658	780	1.087
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	28	36	28
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	343	333	382
Schiffahrtunternehmungen	11	10	10				
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23				
Autobusunternehmungen	12	30	25	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)			
Fahrschulen	10	9	5				
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spez.)	41	24	20				

* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung

Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2009 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 Erhöhung der Zahlen vor 2009 kommen.

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2017 und 31. Dezember 2017 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 201 Insolvenzen eröffnet und 161 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 30,5% und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge sinkt um 9,6%.

ANZAHL DER INNERHALB DER LETZTEN 12 MONATE ERÖFFNETEN INSOLVENZEN UND ABGEWIESENEN KONKURSANTRÄGE PER 1.1.2018 BZW. 1.1.2017 IM LANDVERKEHR, HILFS- UND NEBENTÄTIGKEITEN FÜR DEN VERKEHR (INKL. REISEBÜROS), TANKSTELLEN UND FAHRSCHULEN

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2018	per 1.1. 2017	per 1.1. 2018	per 1.1. 2017
Landverkehr insgesamt	201	154	161	178
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	1	0	1	1
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	60	45	27	25
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	68	48	30	32
Güterbeförderung im Straßenverkehr	133	105	131	146
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	21	30	11	5
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	10	15	5	3
Tankstellen	8	4	2	1
Fahrschulen	1	1	1	0

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

DER ARBEITSMARKT

13 BESCHÄFTIGTE

14 LEHRLINGE

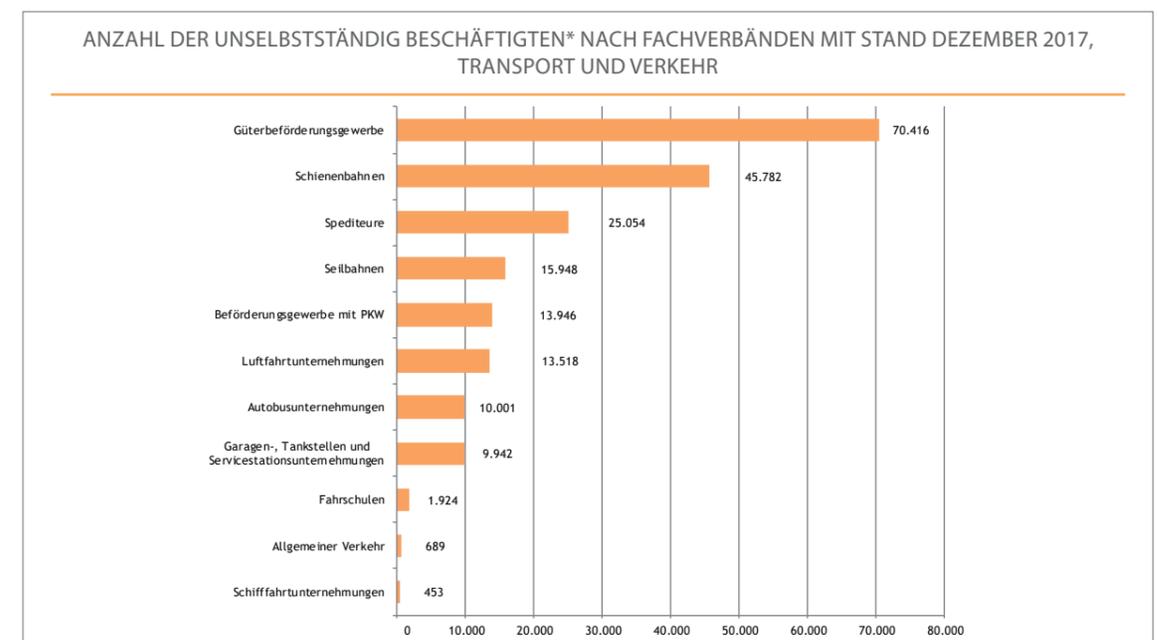
16 VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

17 TARIFLÖHNE

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. BESCHÄFTIGTE

Mit Ende 2017 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen im Jahresdurchschnitt 225.436 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind es 207.673 Arbeitnehmer/innen. Die meisten Unselbstständigen finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 70.416 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche - die Schienenbahnen - zählt 45.782 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 Schifffahrtunternehmen auf.



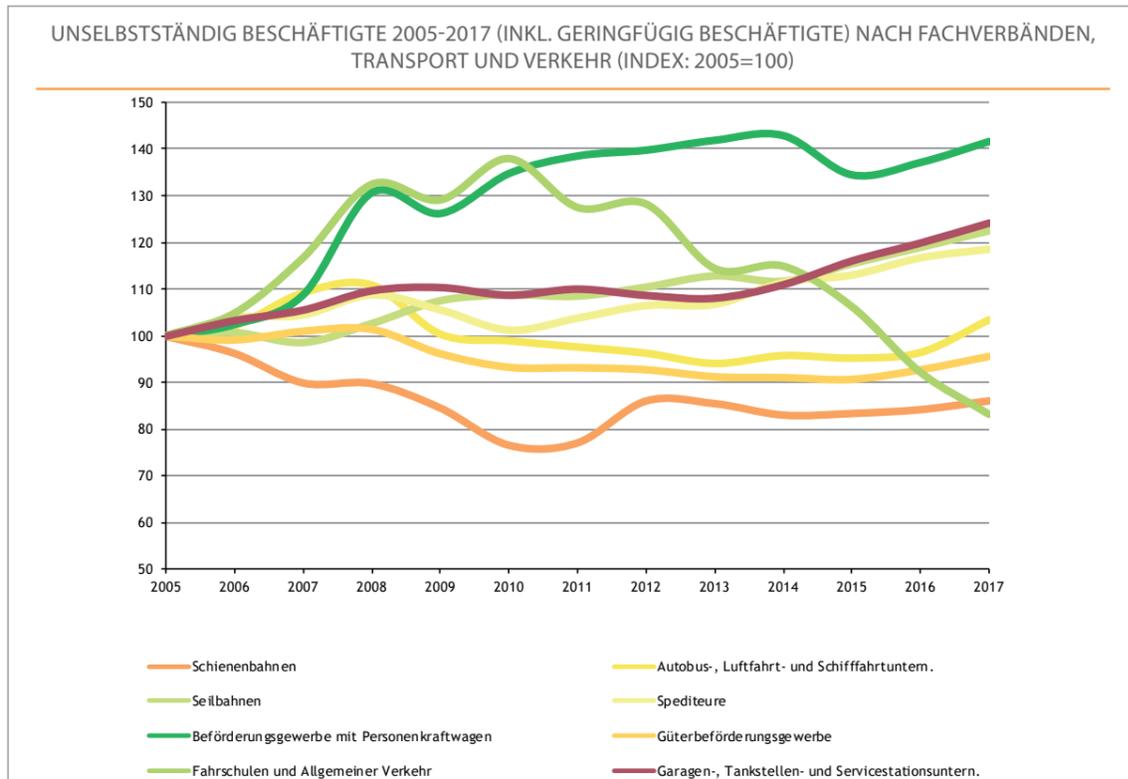
* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2005 bis 2017 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.

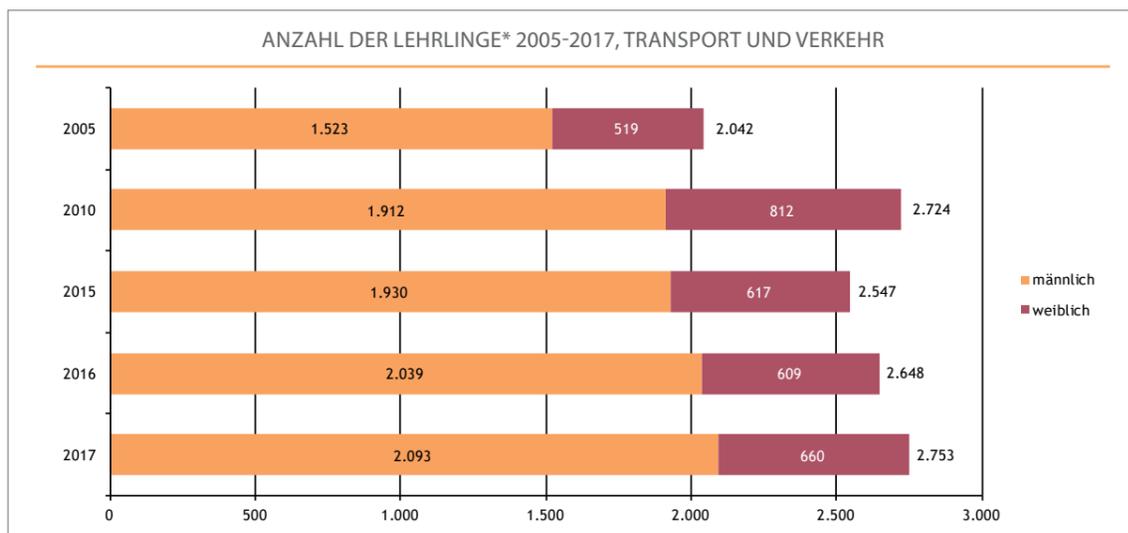
Seit 2010 sinken die Beschäftigtenzahlen der Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr am stärksten, danach folgen die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen. Im gleichen Zeitraum steigen die Beschäftigtenzahlen der Schienenbahnen, der Seilbahnen, der Spediteure und der Garagen-, Tankstellen- und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

Im Jahresvergleich 2016/2017 verzeichnen die Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, die Seilbahnen, die Spediteure, die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen, die Güterbeförderungsgewerbe, die Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen sowie die Schienenbahnen einen Beschäftigungsaufbau. Rückgänge finden sich nur beim Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr.

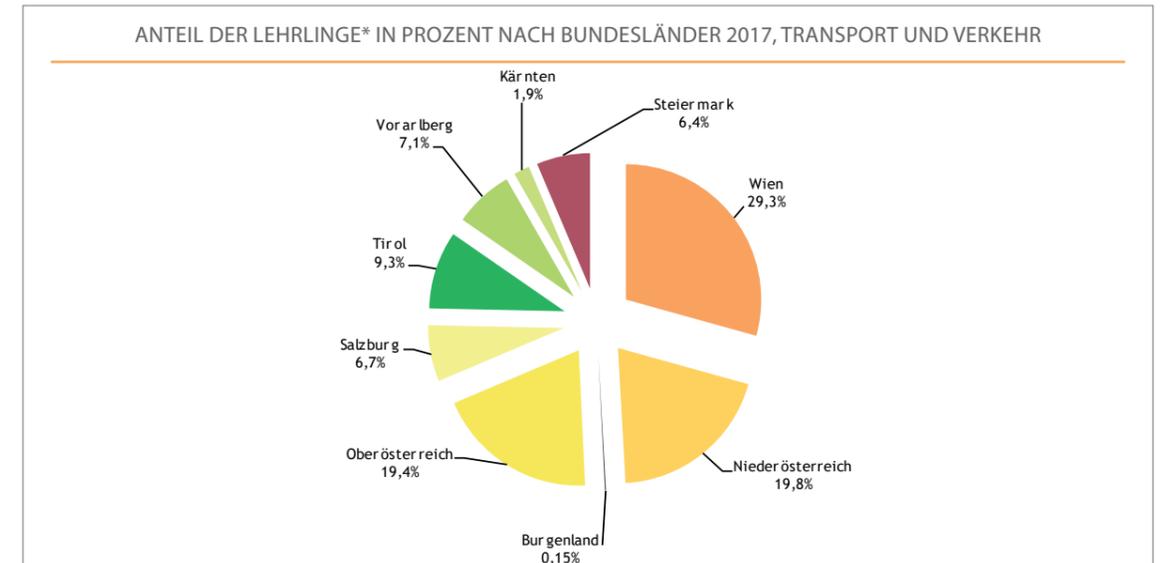


2.2. LEHRLINGE

Im Jahr 2017 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.753 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,6% der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 76% Burschen und 24% Mädchen. Zwischen 2005 und 2012 steigen die Lehrlingszahlen kontinuierlich, ab 2013 sinken sie leicht. Seit 2014 kommt es wieder zu einer Zunahme bei den Lehrlingszahlen.



Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2017 29,3% der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und knapp ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Mit insgesamt 1.368 Lehrlingen ist der Fachverband Schienenbahnen der bedeutendste in der Lehrlingsausbildung im Jahr 2017.

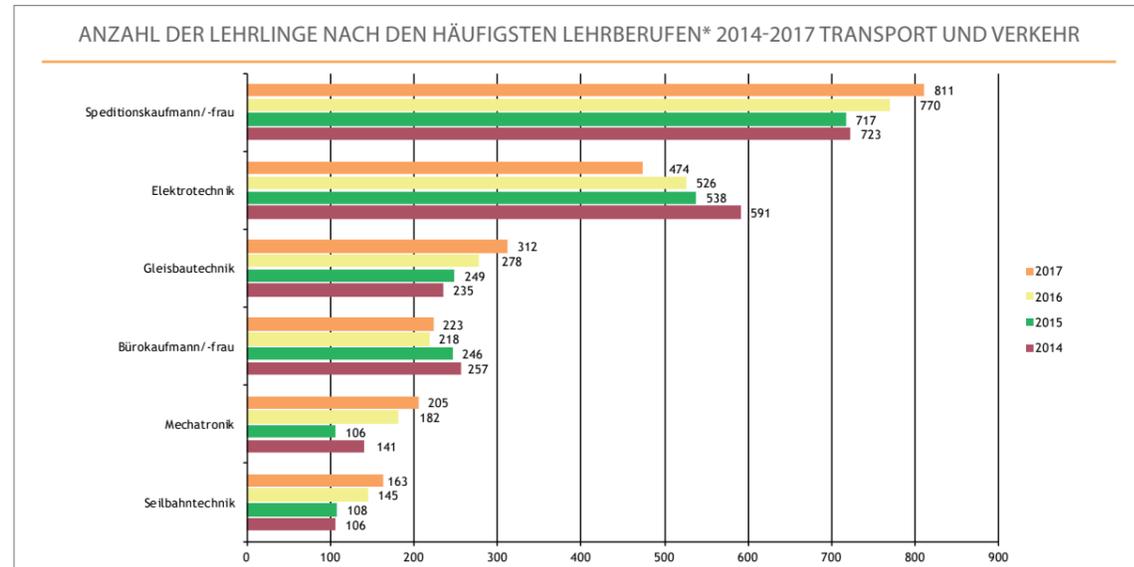
ANZAHL DER LEHRLINGE* 2000-2017, TRANSPORT UND VERKEHR

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

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

2017 werden im Vergleich zu 2016 bei den Schienenbahnen, den Seilbahnen, den Spediteuren sowie dem Güterbeförderungsgewerbe mehr Lehrlinge ausgebildet. Bei dem Beförderungsgewerbe mit Pkw bleibt die Anzahl auf Vorjahresniveau. In den verbleibenden Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Jahr 2016.

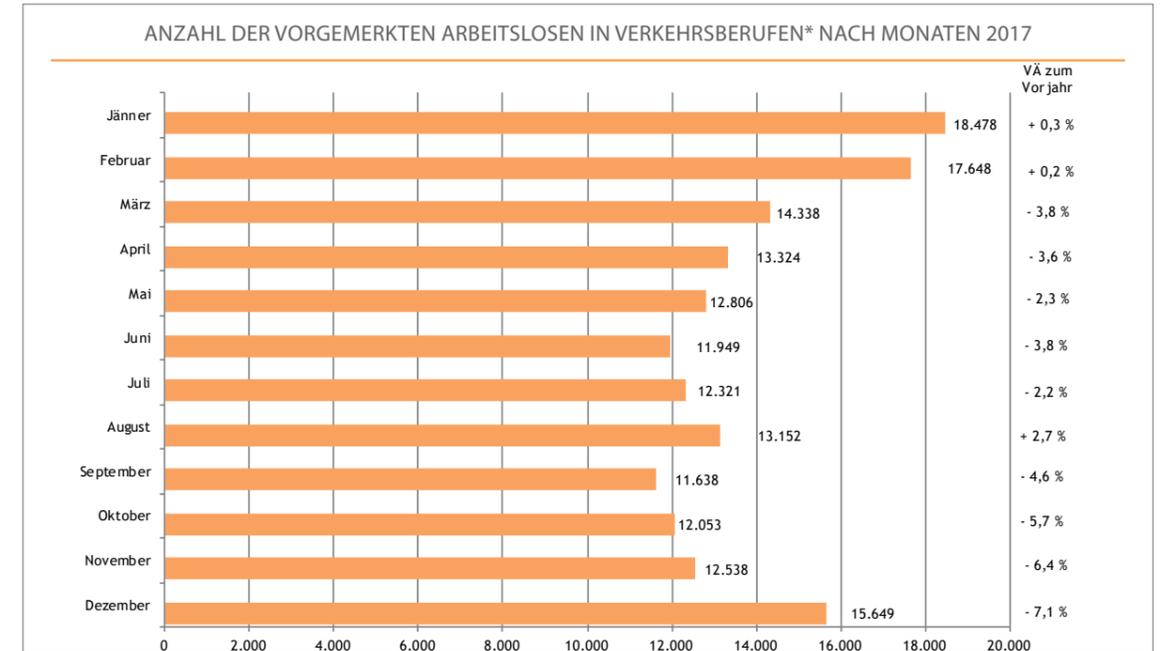
Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2017 zählt man 811 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Der zweitbeliebteste Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr belegt die Elektrotechnik. Dieser ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf umfasst im Jahr 2017 474 Lehrlinge. Danach kommt der erst 2012 eingeführte Lehrberuf Gleisbautechnik mit 312 Lehrlingen im Jahr 2017.



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

2.3. VORGEMERKTE ARBEITSLÖSE

Im Jahresdurchschnitt 2017 sind 13.825 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1% aller Arbeitssuchenden und 3,0% weniger Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2016. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in den ersten zwei Monaten und im August zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen, in den übrigen Monaten gehen diese zurück. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat August im Ausmaß von 2,7% im Vergleich zum Vorjahresmonat statt während im Dezember die größte Abnahme mit 7,1% zu verzeichnen ist.

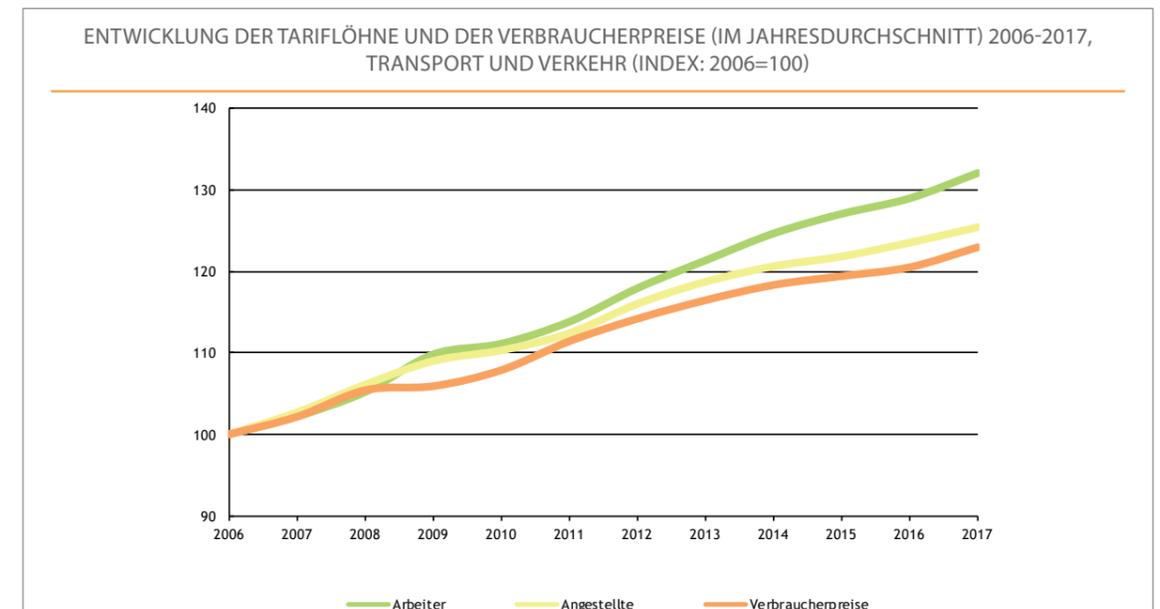


* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

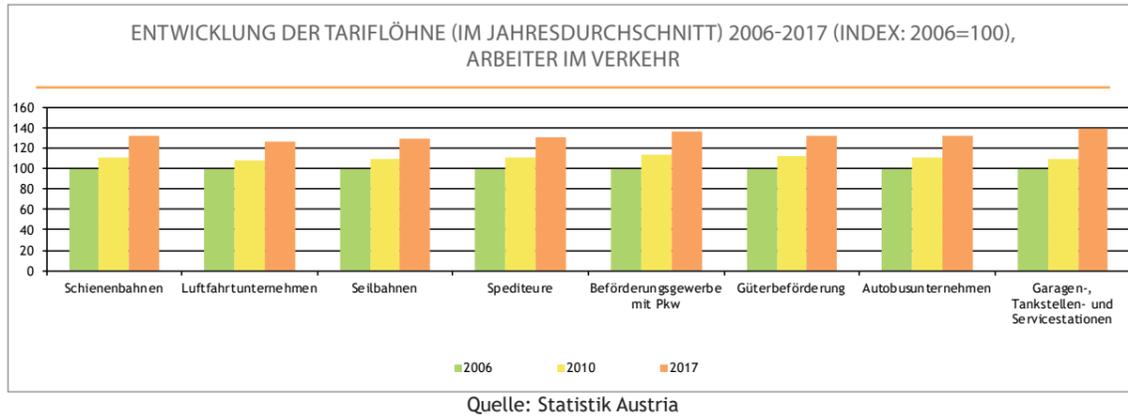
2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 10 Jahren um 32,0% bzw. 25,4% angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 23,0%. Die Veränderung zwischen 2016 und 2017 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 2,4%, bei den Angestellten um 1,5%.

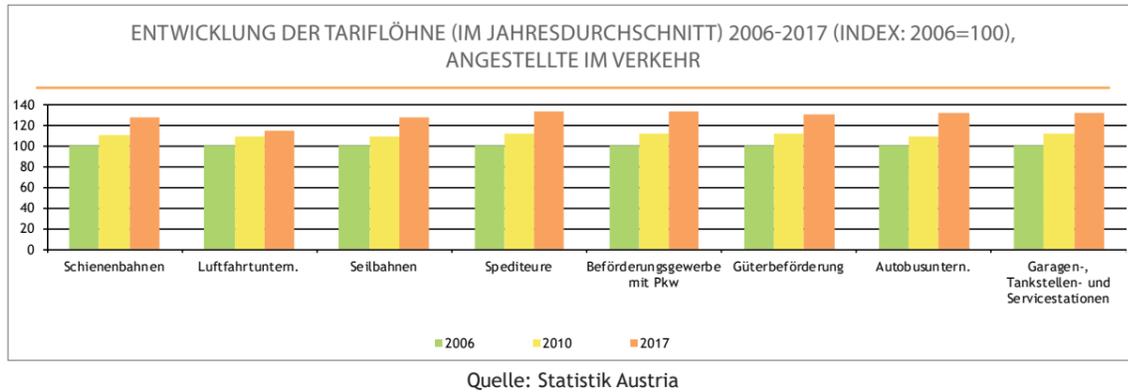


Quelle: Statistik Austria

Wie in untenstehender Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2017 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und die Arbeiter bei Beförderungsgewerben mit PKW.



Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2017 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten.



WIRTSCHAFTSDATEN

20 UMSATZ

21 WERTSCHÖPFUNG

23 INVESTITIONEN

24 AUSSENHANDEL
VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

3. WIRTSCHAFTSDATEN

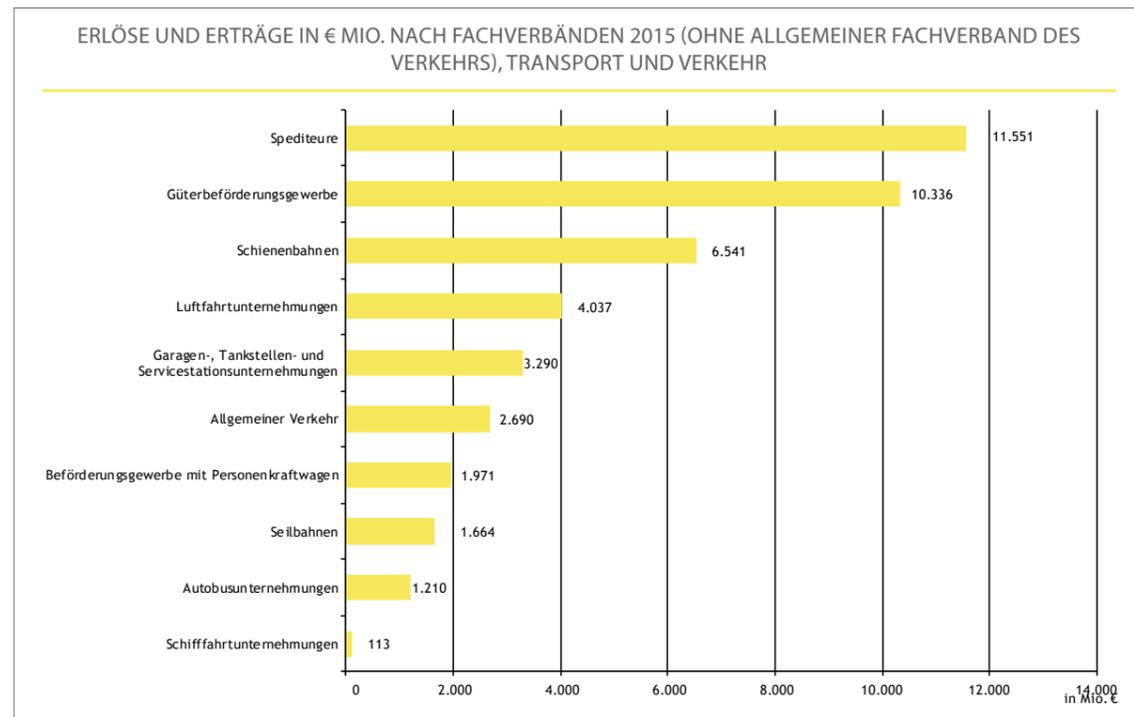
Die vorliegenden Daten zu Umsatz, Wertschöpfung und Investitionen sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2015. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung 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 80 % der unselbständig Beschäftigten bzw. 65% der Unternehmen). Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt) kommt es zu größeren Schwankungen als in vergleichbaren Branchen.

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

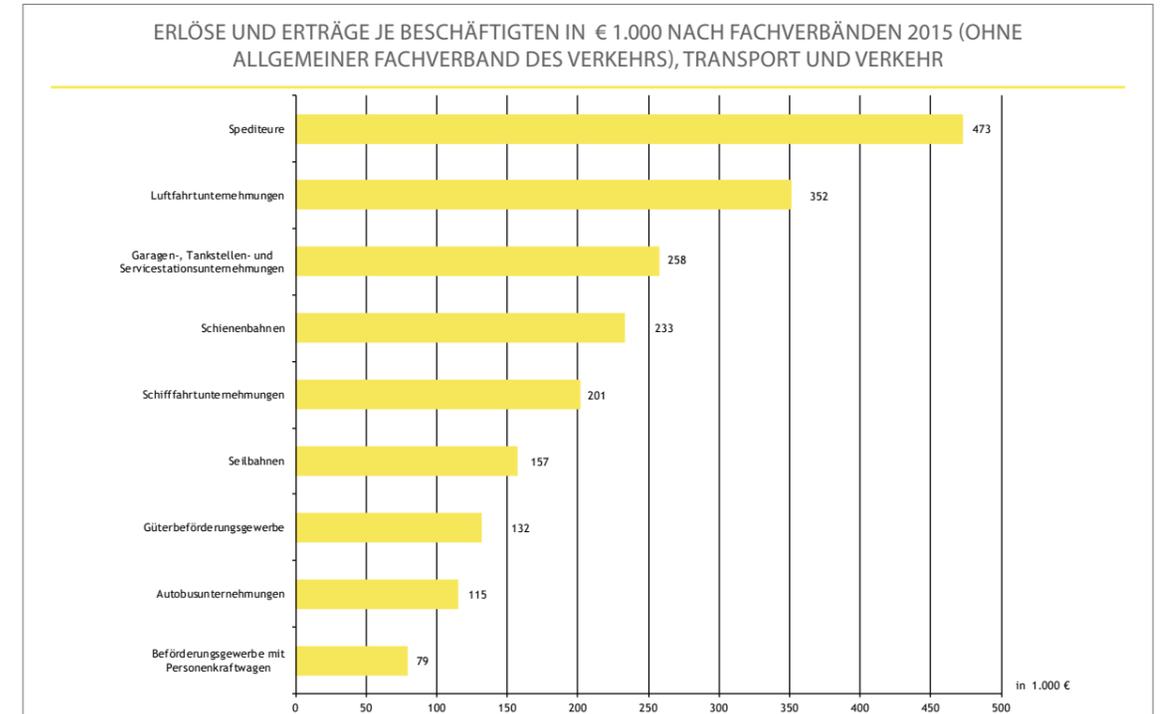
3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr erzielen im Jahr 2015 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 43,4 Mrd., das sind 1,5% weniger als im Vorjahr. Die Spediteure erwirtschaften 2015 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit € 11,6 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
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, befinden sich die Spediteure mit € 473.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2015 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 352.000, gefolgt von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen (€ 258.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 132.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



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

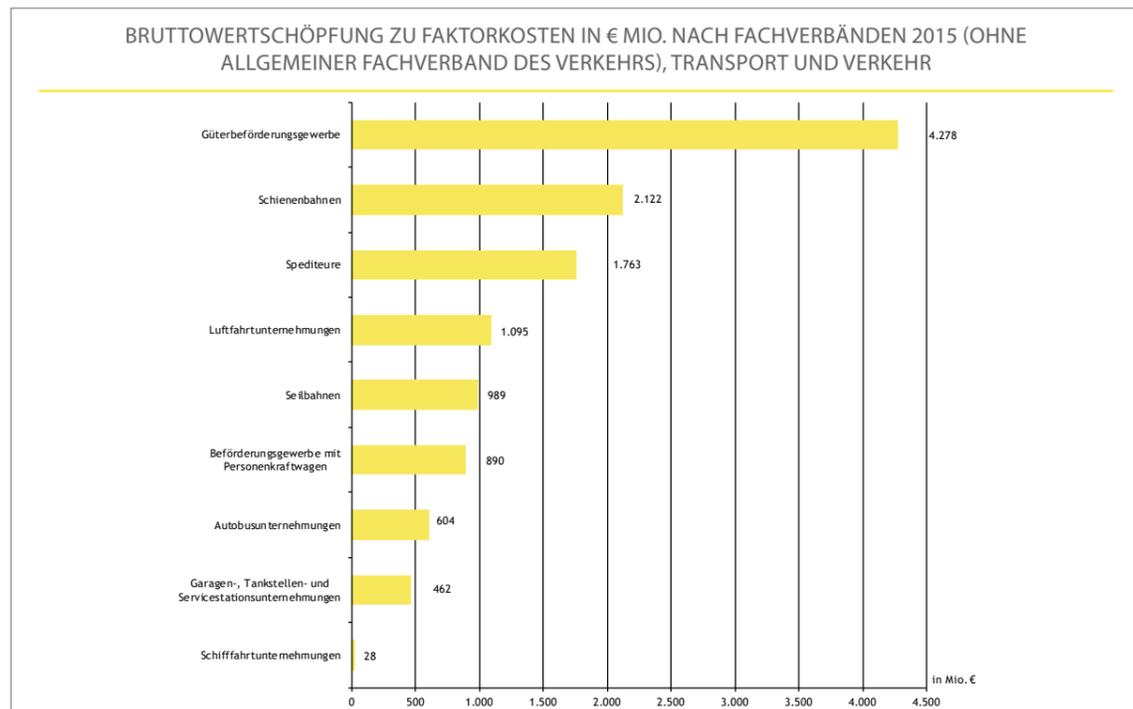
3.2. WERTSCHÖPFUNG

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus Vorleistungen und Steuern sowie Abgaben zuzüglich Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2015 eine Wertschöpfung von € 13,4 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.

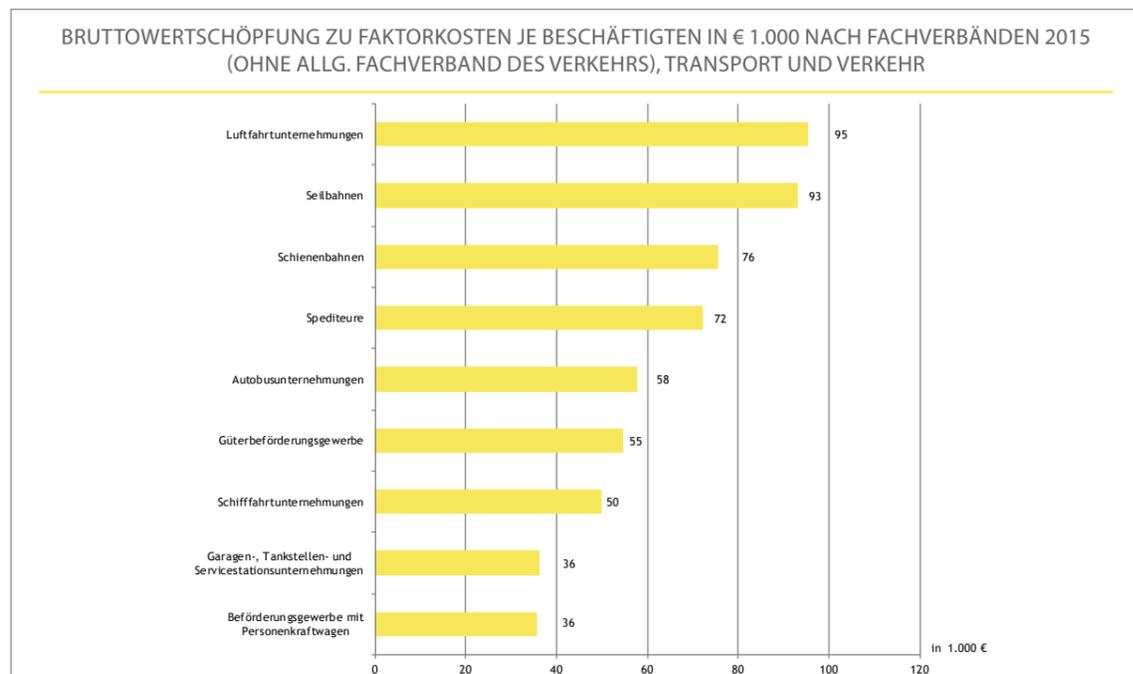
Das Güterbeförderungsgewerbe trägt im Vergleich zu den abgebildeten Branchen den größten Teil in der Sparte Transport und Verkehr zu der Bruttowertschöpfung bei. 2015 entfallen über 30% der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure. Grund dafür ist der höhere Anteil an Vorleistungen bei den Spediteuren.

Die zweithöchste Bruttowertschöpfung ist 2015 bei den Schienenbahnen festzustellen.



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

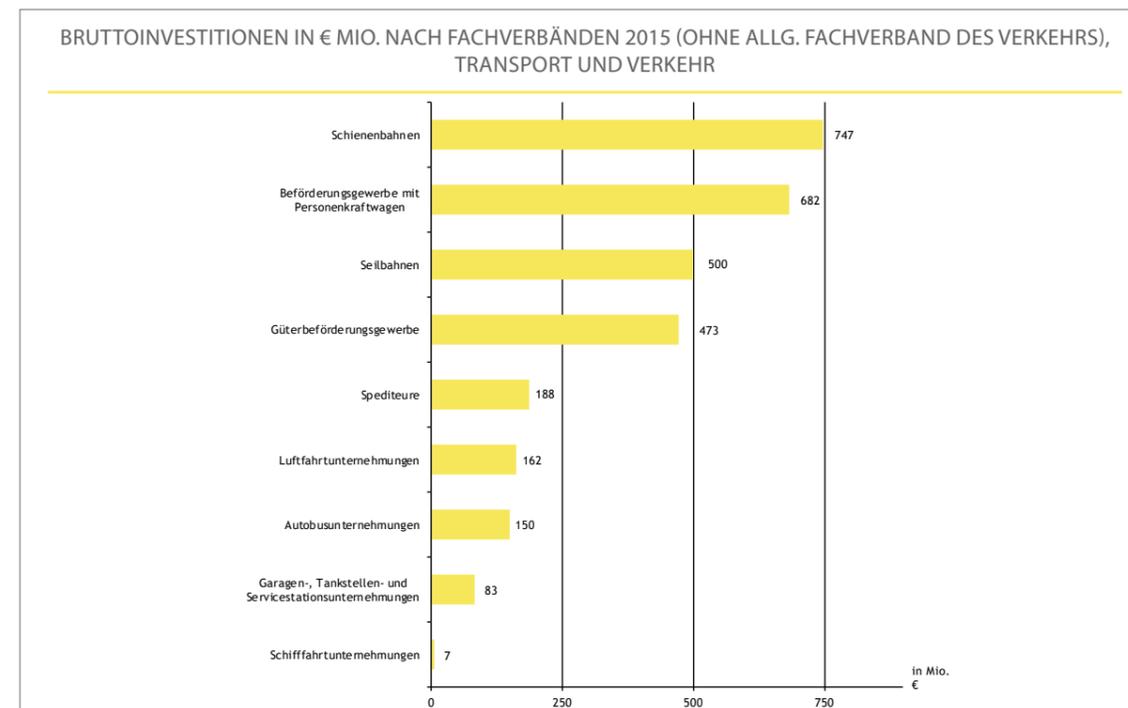
Bei einem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Luftfahrtunternehmen, gefolgt von den Seilbahnen und Schienenbahnen, die höchsten Werte im Jahr 2015 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.



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

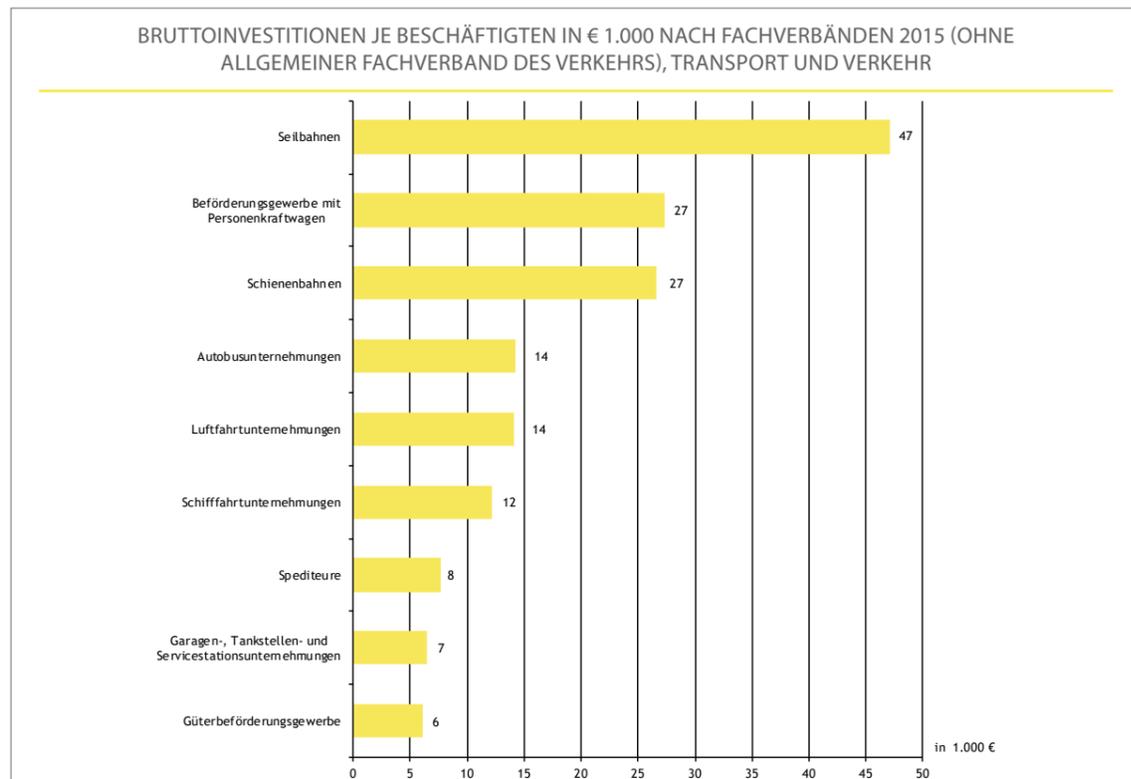
3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2015 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 3,5 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 747 Mio. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit Pkw tätigt 2015 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 682 Mio. und die Seilbahnen € 500 Mio.



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

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2015 die Seilbahnen mit € 47.000 und das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen mit € 27.000.



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

3.4. AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

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

INTERNATIONALER DIENSTLEISTUNGSVERKEHR 2017 IN MIO. EURO*

	Exporte	Importe	Saldo (Netto)
nach Transportleistungen			
Internationaler Personentransport	1.845	1.923	-78
Frachten	9.787	11.119	-1.332
Transporthilfsleistungen	1.724	895	829
Post- und Kurierdienste	677	333	345
Transportdienstleistungen insgesamt	14.033	14.269	-236
davon Transportmedien			
Seetransport	409	1.149	-740
Lufttransport	2.401	2.661	-260
Eisenbahntransport	1.182	1.076	106
Straßentransport	8.319	8.129	190
Transport per Binnenschifffahrt	106	276	-170
Transport in Rohrfernleitungen und Elektrizitätsübertragung	881	599	282

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

Im Jahr 2017 wurden insgesamt über 14 Milliarden Euro an Transportdienstleistungen exportiert und geringfügig mehr importiert. Dabei haben die Frachten - also internationaler Warentransport - den größten Anteil, gefolgt von Personentransporten, Transporthilfsleistungen sowie Post- und Kurierdiensten. Nach dem Transportmedium weisen die Dienstleistungen im Straßentransport die höchsten Exporte und Importe auf. Bei Straßen- und Schienentransporte lagen 2017 die Exporte über den Importen, während in der Seeschifffahrt, Luftfahrt und Binnenschifffahrt die Importe über den Exporten lagen.

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

AUSSENHANDEL VON TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN NACH REGIONEN 2017 IN MIO. EURO*						
	Euroraum 19	EU -28	MOEL	USA	BRICS	Global
Exporte	9.341	11.566	2.080	309	392	14.033
Importe	7.044	11.267	6.093	338	900	14.269
Saldo (Netto)	2.297	299	-4.013	-29	-508	-236

* vorläufige Daten

Quelle: OeNB, Statistik Austria

PERSONENVERKEHR

28 ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

28 BUSLINIENVERKEHR

29 SCHIENE

30 LUFTFAHRT

33 SCHIFFFAHRT

34 NAHVERKEHR

35 VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

4. PERSONENVERKEHR

4.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

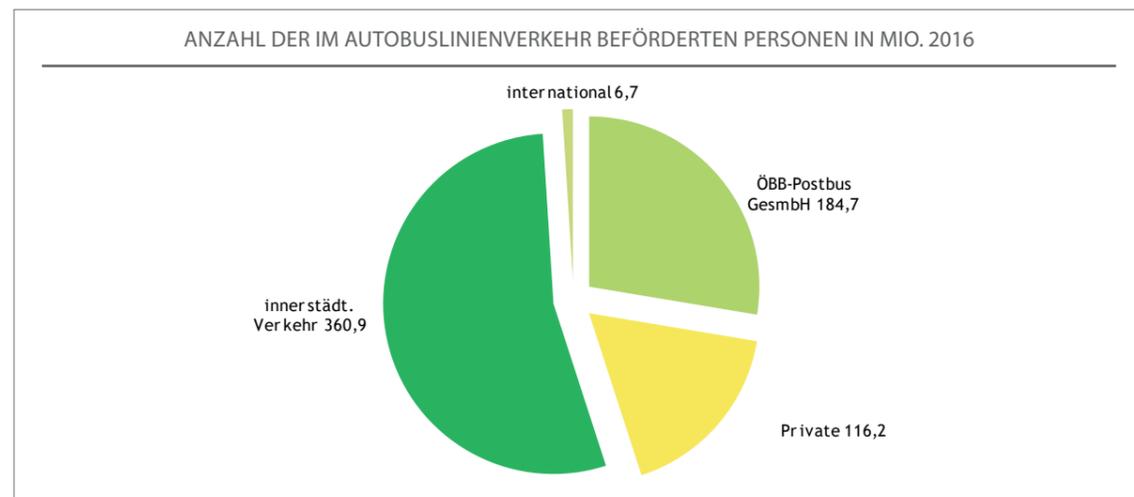
Der österreichische Personenverkehr wird mengenmäßig vom Autobuslinienverkehr angeführt und in weiterer Folge vom Schienenverkehr. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt befördern im Vergleich dazu weniger Personen.

In den vergangenen Jahren kommt es zu einem Wechselspiel von Zu- und Abnahmen der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, wobei die Beförderungszahlen im Jahr 2016 nach einer Zunahme im Jahr davor wieder rückläufig sind. Die Beförderungen im Schienenverkehr nehmen im Vergleich weiter zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen. Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2016/17 insgesamt 587 Mio. Personen befördert bzw. 52,5 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 2017	
Straße (österreichische Autobuslinien, 2016)	668,5 Mio.
Schiene (ÖBB)	290,6 Mio.
Luftfahrt	29,0 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,3 Mio.

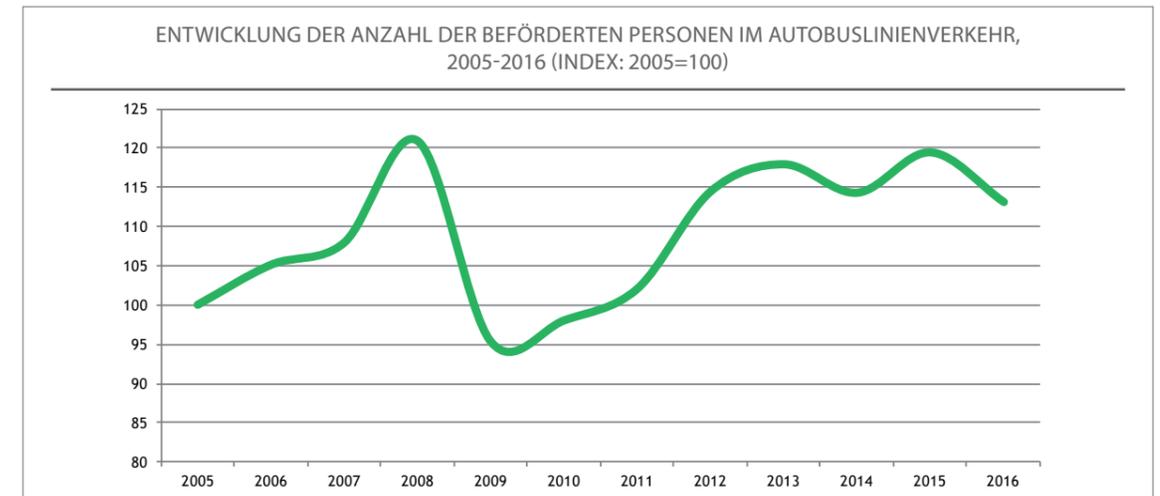
4.2. BUSLINIENVERKEHR

Im Jahr 2016 werden insgesamt 668,5 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 54,0%, auf die ÖBB-Postbusse 27,6% und auf private Anbieter 17,4%. Der internationale Busverkehr macht in diesem Jahr 1,0% aus.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

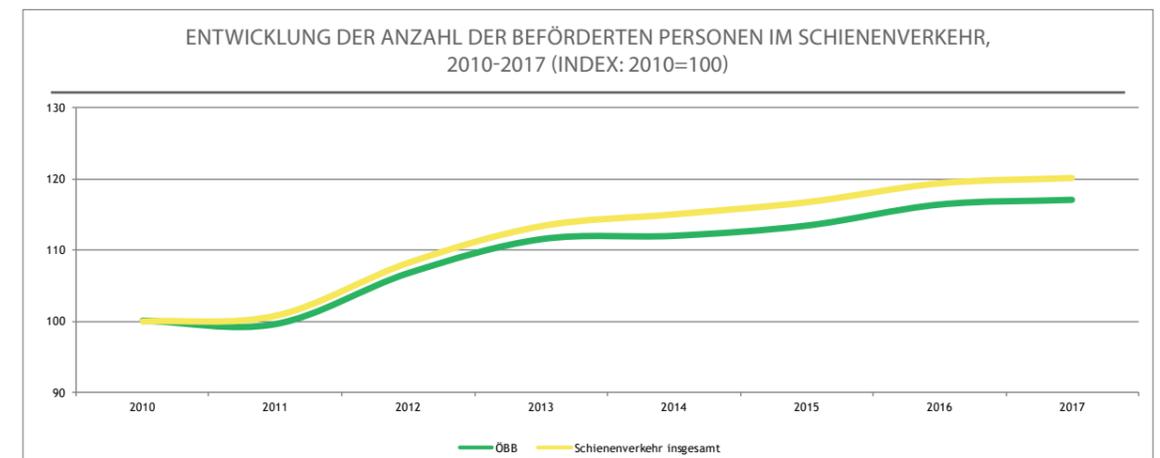
In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Ab da kommt es jährlich zu einem auf und ab. Im Jahr 2016 erfahren die Beförderungszahlen wieder einen Rückgang und liegen unter dem Niveau von 2014.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

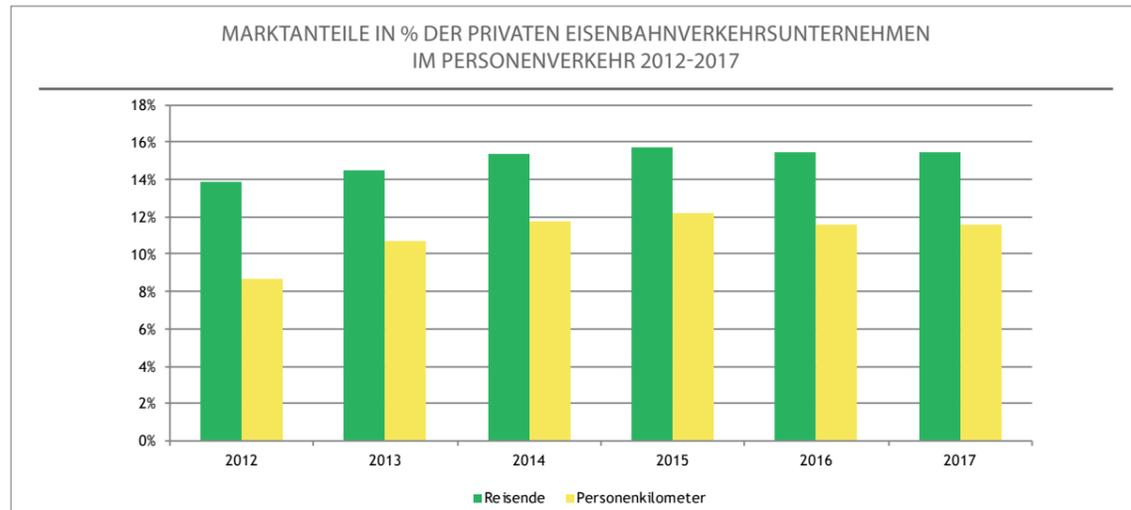
4.3. SCHIENE

Im Jahr 2017 werden im Schienenverkehr ca. 290,6 Mio. Personen befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2017 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2016 um 0,6%.



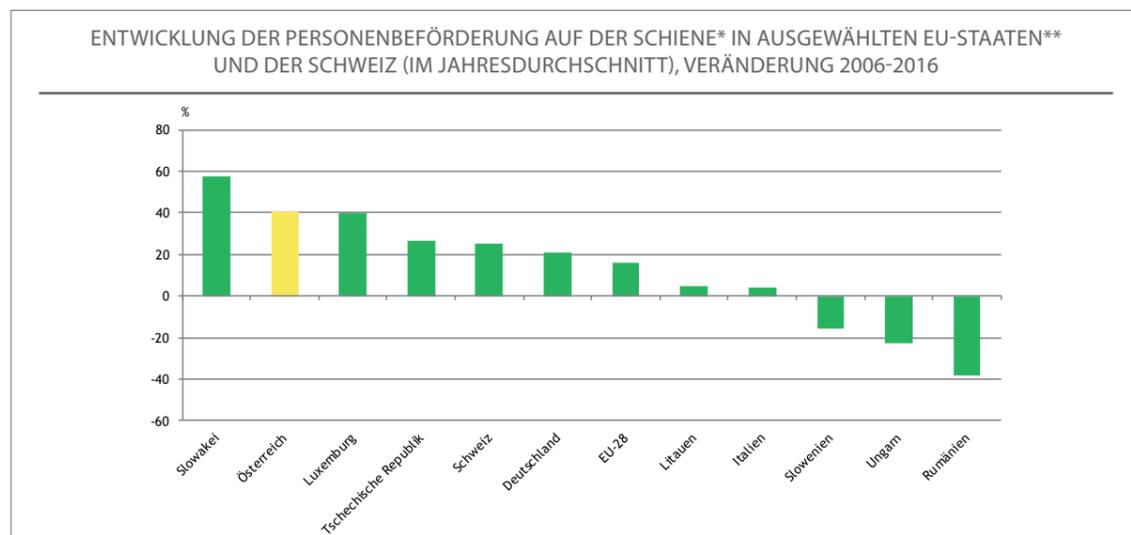
Quelle: Erhebung der Schienen-Control

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 %. Im Jahr 2017 bleibt der Marktanteil unverändert bei 15,5%. Die Anzahl der Personenkilometer stagniert ebenfalls beim Vorjahreswert von 11,6%.



Quelle: Erhebung der Schienen Control

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2006 bis 2016 um 16,1% zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen in stärkerem Ausmaß (40,3%) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen im Ausmaß von über 50% weist die Slowakei auf, zwischen 20% und 40% nehmen die Beförderungen in Luxemburg, der Tschechischen Republik, Schweiz, Deutschland und Österreich zu. Zu einem Rückgang kommt es u.a. in Slowenien. Ungarn und Rumänien verzeichnen den stärksten Rückgang im Ausmaß von 22,8% bzw. 38,4%.



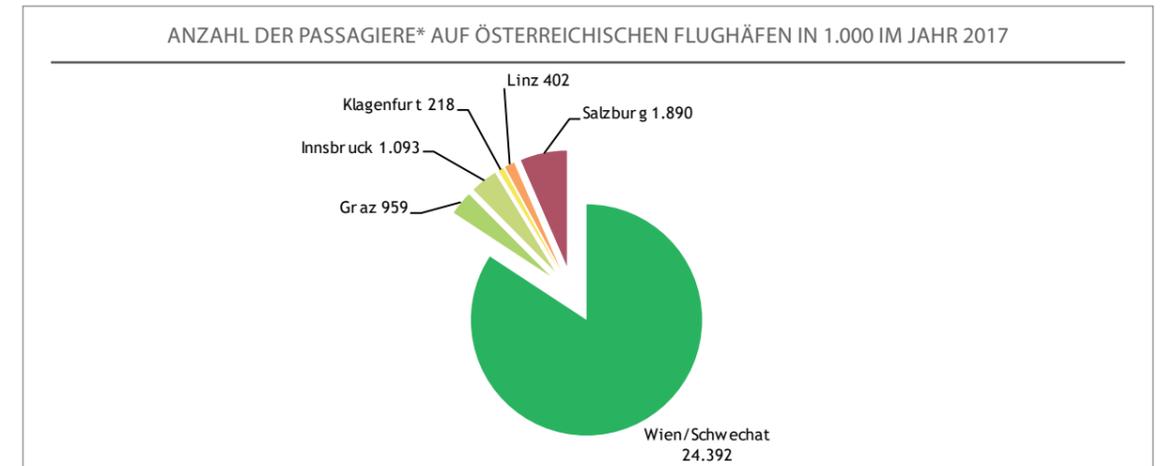
* in Personenkilometern

** Belgien, Dänemark, Italien, Niederlande, Ungarn: Daten von 2015

Quelle: Eurostat und Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.4. LUFTFAHRT

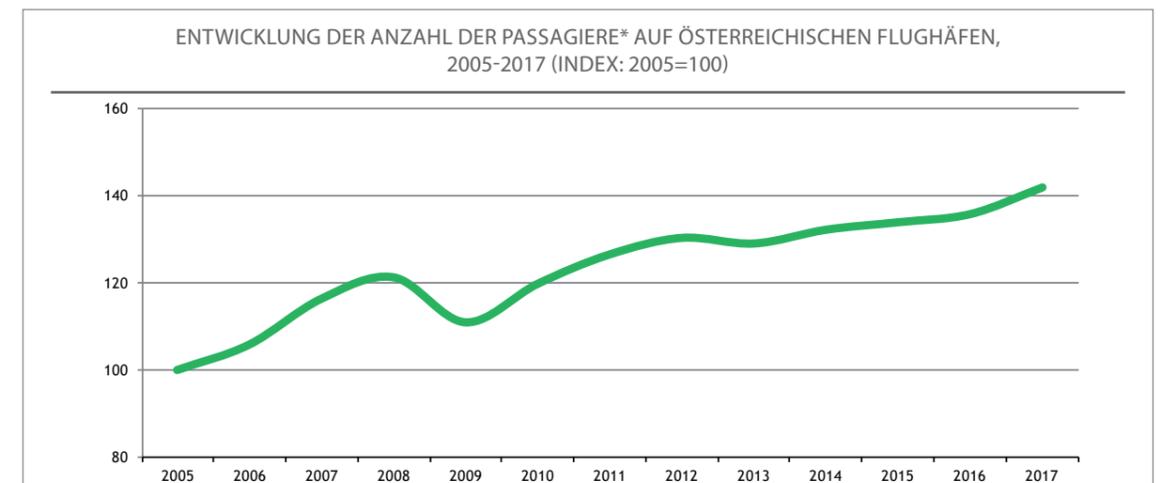
Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2017 auf den österreichischen Flughäfen knapp 29 Mio. Passagiere abgefertigt. Davon entfallen 84% auf den Flughafen Wien/Schwechat und 7% auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,4 Mio. im Jahr 2017 und stellt damit einen Anteil von 26,4% der Gesamtpassagiere in Wien dar.



* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Im Zeitverlauf 2005 bis 2017 wächst die Gesamtpassagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf zwei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009 und 2013 sinken die Passagierzahlen. 2017 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 4,5%. Die stärksten Veränderungen zum Jahr 2016 zeigen die Passagierzahlen in Klagenfurt mit einem Plus von 11,9% und die Passagieranzahl in Linz mit einem Minus von 7,7%.

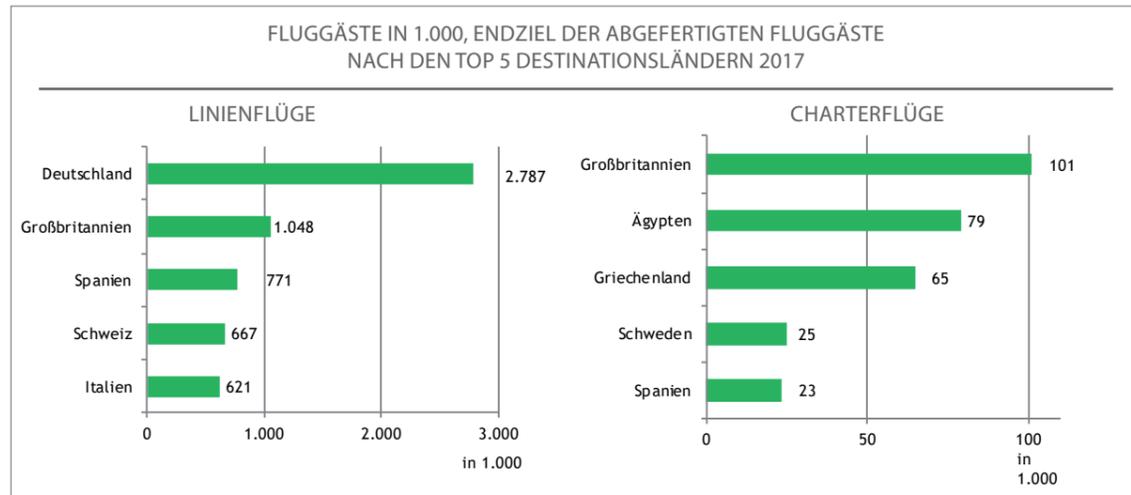


* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

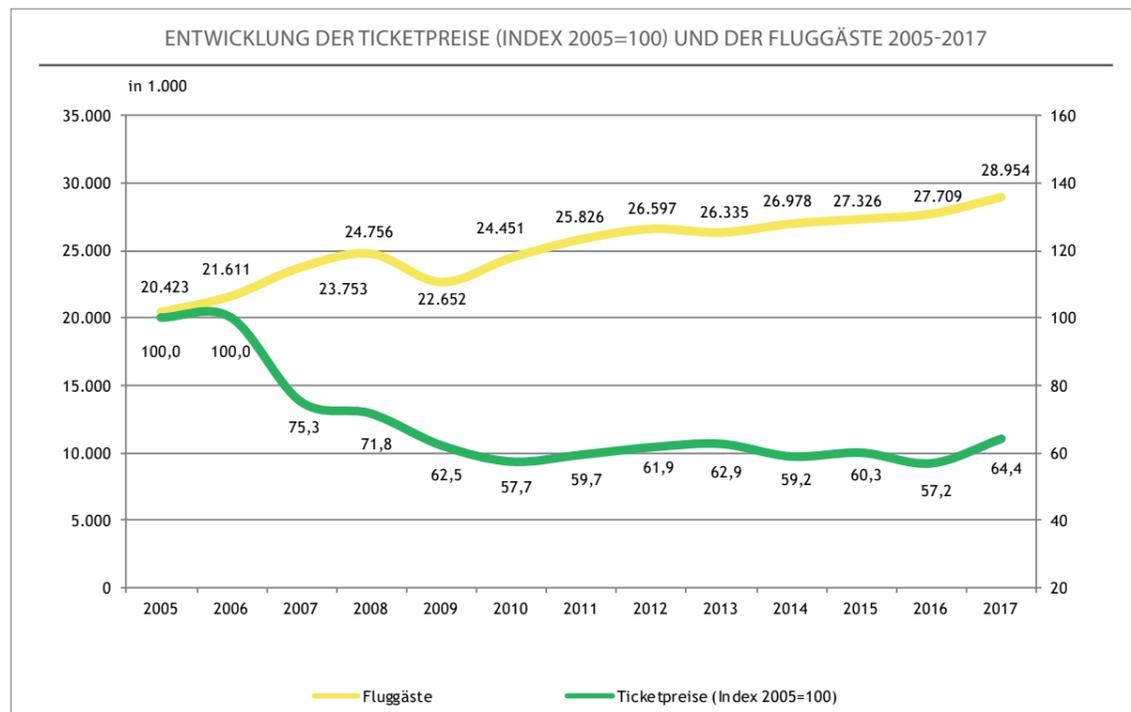
In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit knapp 2,8 Mio. Fluggästen im Jahr 2017 nach wie vor an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit etwas mehr als einer Mio. Fluggästen. Im Vergleich zu 2016 gehen die Passagierzahlen nach Spanien um knapp 3% zurück, was aber am Ranking nichts ändert. Italien und Schweiz verzeichnen eine leichte Erhöhung im Jahresvergleich.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Großbritannien und Ägypten zusammen 61,4% der Fluggäste im Berichtsjahr 2017 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich reduziert sich, bis auf Ägypten (+94,7%), wie im letzten Jahr weiter. Im Vergleich zum Jahr 2017 zeigt sich aber nur mehr ein leichter Rückgang von 0,3% insgesamt.



Quelle: Statistik Austria

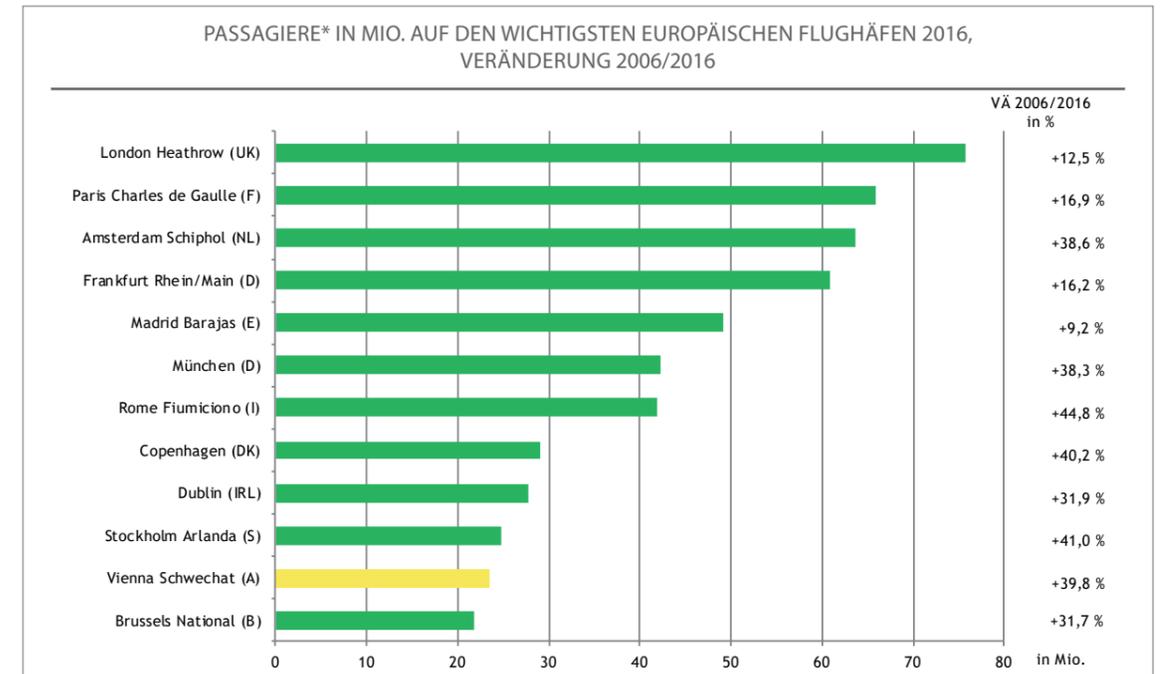
Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 und 2010 mit dem Anstieg der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen 2017 die Passagierzahlen (+4,5%), ebenso die Ticketpreise (+12,6%).



Quelle: Statistik Austria

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 an allen verglichenen Flughäfen gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Rome Fiumicino und Stockholm Arlanda.



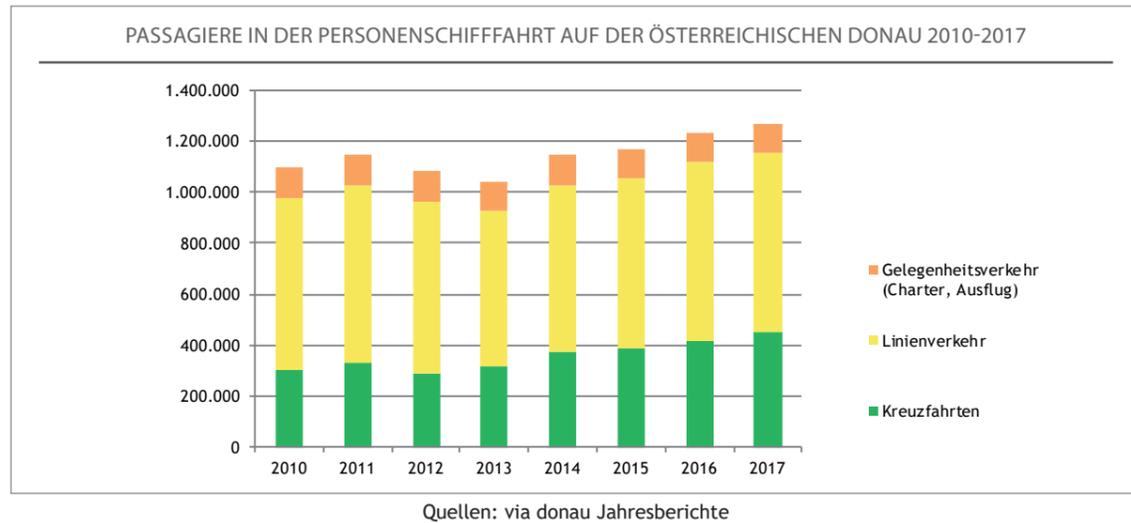
* an, ab + Transit

Quelle: EUROSTAT

4.5. SCHIFFFAHRT

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

2017 sind in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als 1,2 Millionen Passagiere unterwegs (um 2,8% mehr als 2016). Den Großteil bilden die ca. 705.000 im Linienverkehr beförderten Personen (unverändert gegenüber 2016). Auf Kabinenschiffen werden rund 450.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+8,4%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 110.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was keine Veränderung gegenüber 2016 bedeutet.



4.6. NAHVERKEHR

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

Seit 1897 setzen die städtischen Verkehrsbetriebe auf E-Mobilität und weiten ihr fast 530 km langes, mit U-Bahnen, Straßenbahnen und E-Bussen elektrisch betriebenes, Liniennetz immer weiter aus:

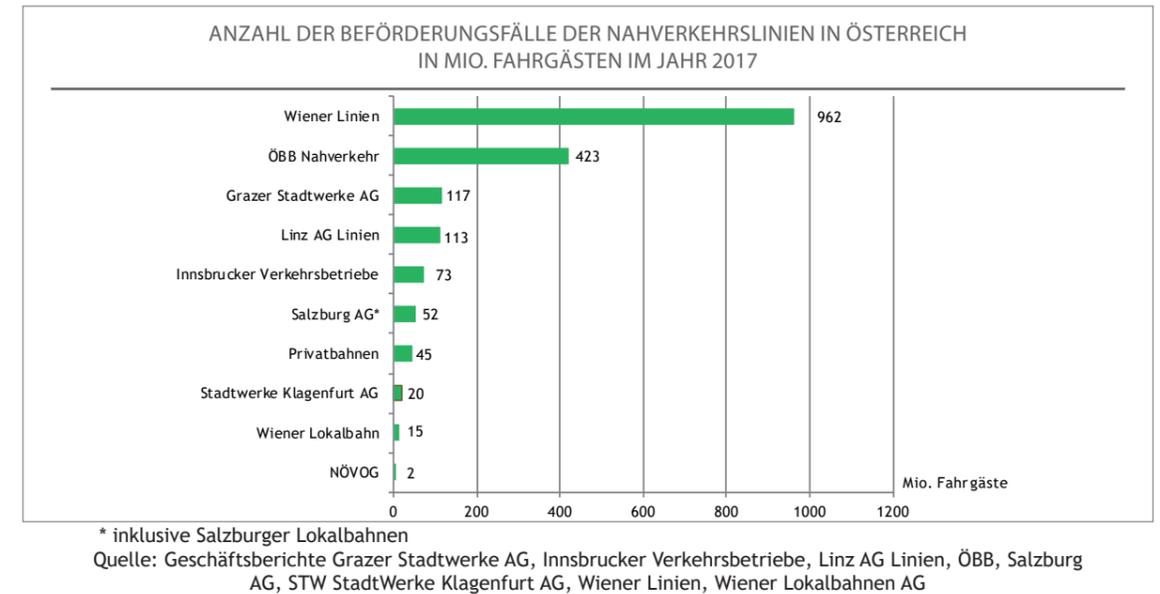
Graz Linien: 60 km	Innsbrucker Verkehrsbetriebe: 80 km (ab Ende 2018)
Linz Linien: 53 km	Salzburger Verkehrsbetriebe: 21 km
Stadtwerke Klagenfurt: 4 km	Wiener Linien: 308 km

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

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

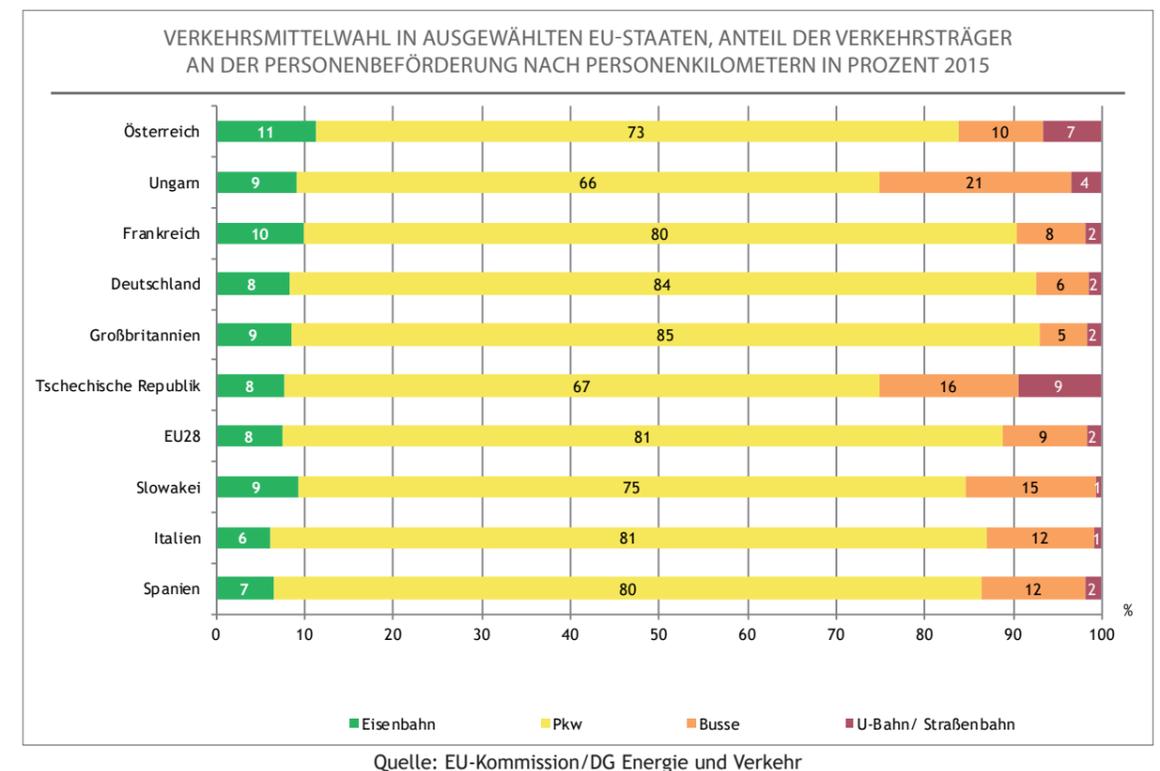
Weitere für den Nahverkehr wichtige Verkehrslinienbetreiber sind die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderer, wie ÖBB, Privatbahnen, so auch NÖVOG und die Wiener Lokalbahnen AG. Alle gemeinsam befördern im Jahr 2017 rund 1,8 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn, Autobus und Bahn. Allein auf die ÖBB kommen insg. 459 Mio. Fahrgäste, wobei 423 Mio. Fahrgäste auf den Nahverkehr entfallen. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2017 rund 45 Mio. Beförderungsfälle.

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



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 2015 gemessen an Personenkilometern beträgt 81%, Österreich liegt mit 73% darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 84% bzw. 85%. Das zweithäufigst gewählte Verkehrsmittel ist in den meisten Ländern der Bus. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 21% bzw. 16%. Der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9%, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6% z.B. in Italien und maximal 11% in Österreich.



GÜTERVERKEHR

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

5. GÜTERVERKEHR

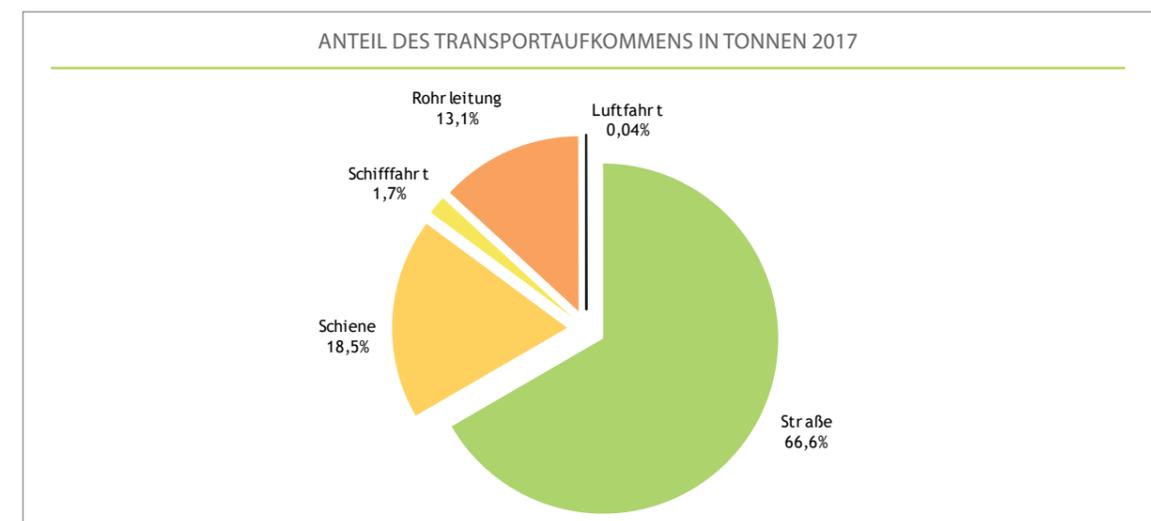
5.1. ZUSAMMENFASSENDE VERGLEICH

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 Donau festzustellen mit einem Plus von 6%. Zuwächse sind auch beim Güterverkehr auf der Schiene (5%) und auf der Straße (3%) zu finden. Lediglich in der Luftfahrt kommt es zu einem Rückgang von 4% im Vergleich zu 2016.

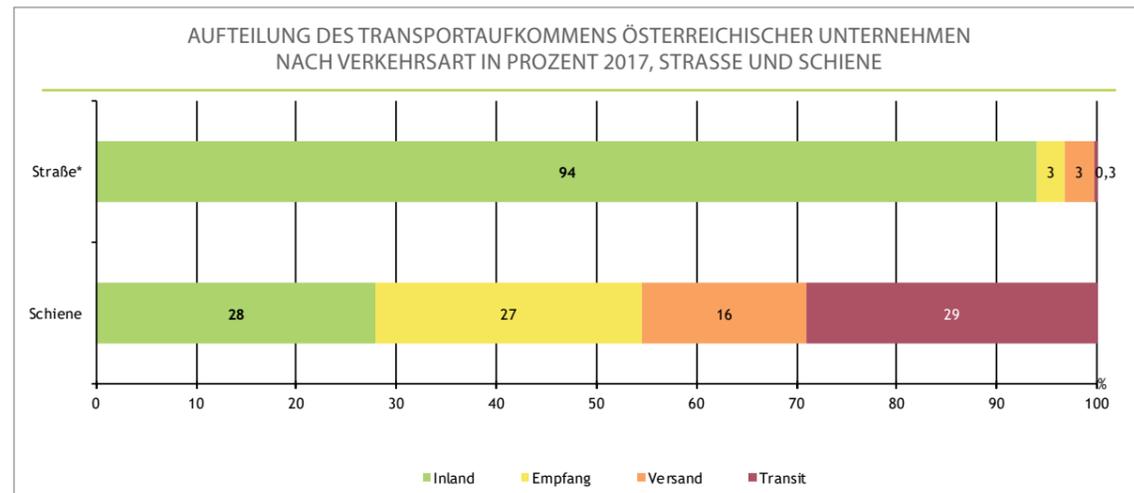
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr nach wie vor führend, die Transportleistungen auf der Straße sind 2017 an der zweiten Stelle. Bei allen Verkehrsträgern kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung der Transportleistung im Inland (zwischen 2% und 5%).

BEFÖRDERTE GÜTER 2017			
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2017		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2017 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	386.857	Straße (österreichische Unternehmen)	18.400
Schiene (österreichische Unternehmen)	107.579	Schiene (österreichische Unternehmen)	22.256
Luftfahrt	235	Donauschifffahrt	2.022
Donauschifffahrt	9.620	Rohrleitungen	17.801
Rohrleitungen	76.291		



Quelle: Statistik Austria

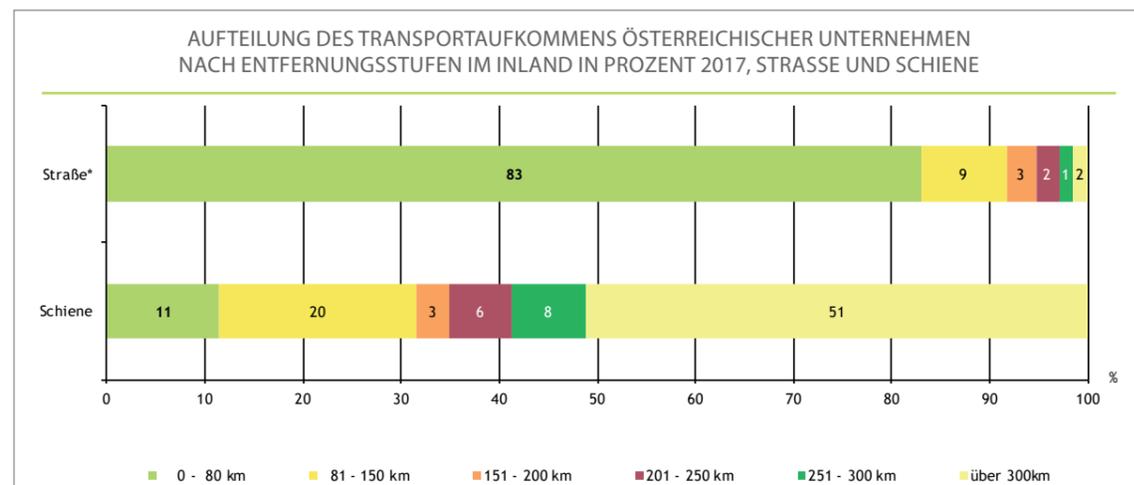
Der Vergleich der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zeigt, dass beim Güterverkehr auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während sich bei der Schiene der Güterverkehr auf die Verkehrsbereiche ähnlich verteilt, wobei den größten Anteil der Transit ausmacht.



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. 51% 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 2017 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 360,3 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 16,2 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	360.296	93,1	16.214	88,1
grenzüberschr. Empfang	10.725	2,8	987	5,4
grenzüberschr. Versand	10.887	2,8	1.075	5,8
Transit	1.183	0,3	123	0,7
sonst. Auslandsverkehr**	3.766	1,0	-	-
Gesamt	386.857	100,0	18.400	100,0

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

* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

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

Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen von österreichischen und ausländischen Unternehmen beträgt im Jahr 2016 auf Österreichs Straßen 488,0 Mio Tonnen bzw. die Transportleistung erhöht sich auf 38,5 Mrd Tonnenkilometer. 76,4% entfallen beim Transportaufkommen auf österreichische Güterkraftfahrzeuge. Im Inlandsverkehr beträgt der Anteil österreichischer Unternehmen 98,5%.

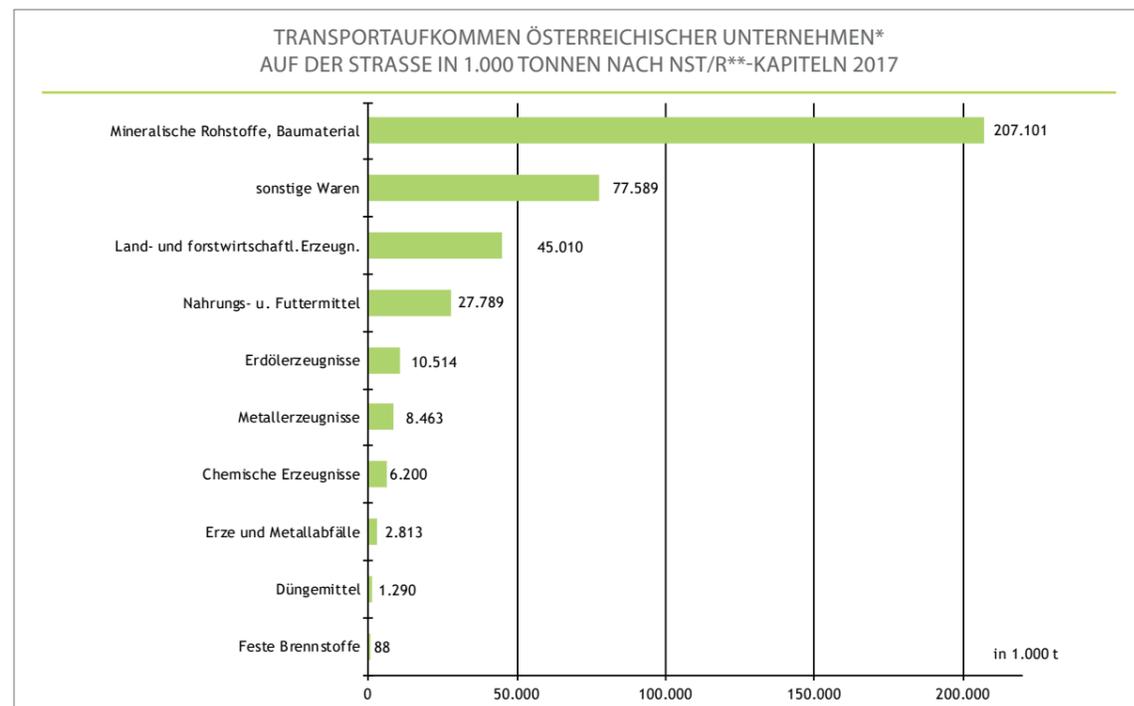
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil österr. Unternehmen in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil österr. Unternehmen in %
Inland	355.391	98,5	16.593	95,0
grenzüberschr. Empfang	45.379	23,6	5.490	18,7
grenzüberschr. Versand	39.507	26,4	5.380	20,8
Transit	47.688	3,2	11.047	1,6
Gesamt	487.966	76,4	38.509	47,0

* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2017 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 387 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 2,8% zum Vorjahr entspricht. Erhöhte Verkehrsleistungen verzeichnen der Inlandverkehr und der grenzüberschreitende Versand. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 2,9%, im grenzüberschreitenden Versand um 4,6%, im grenzüberschreitenden Empfang geht es um 0,02% und im Transitbereich um 22,1% zurück.

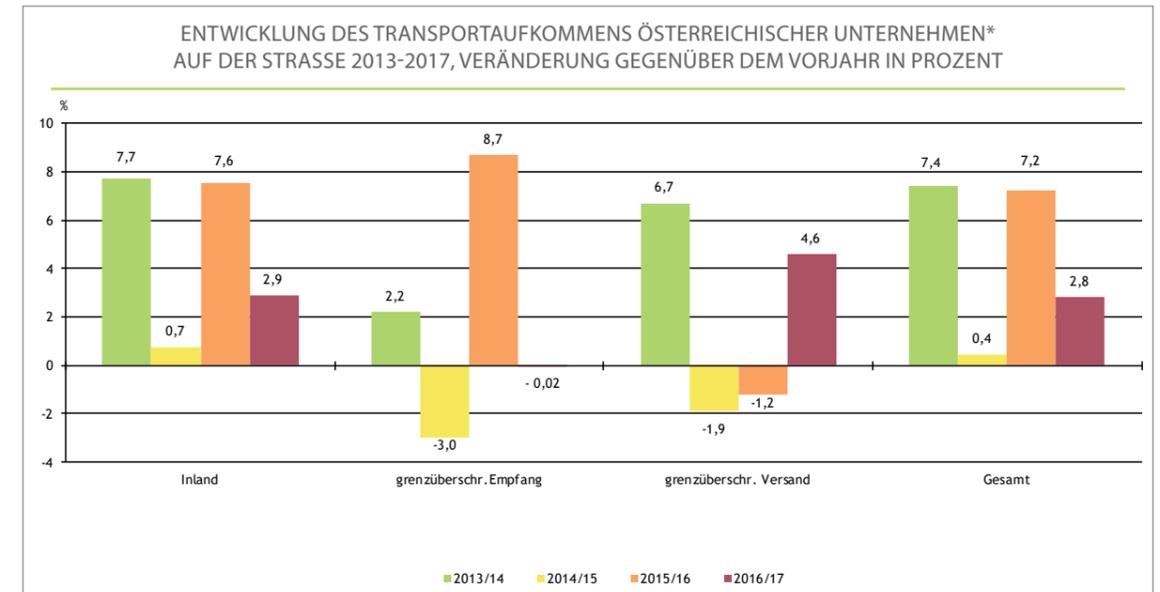
Der größte Anteil im Straßengüterverkehr 2017 entfällt mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen ein Fünftel aus. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.



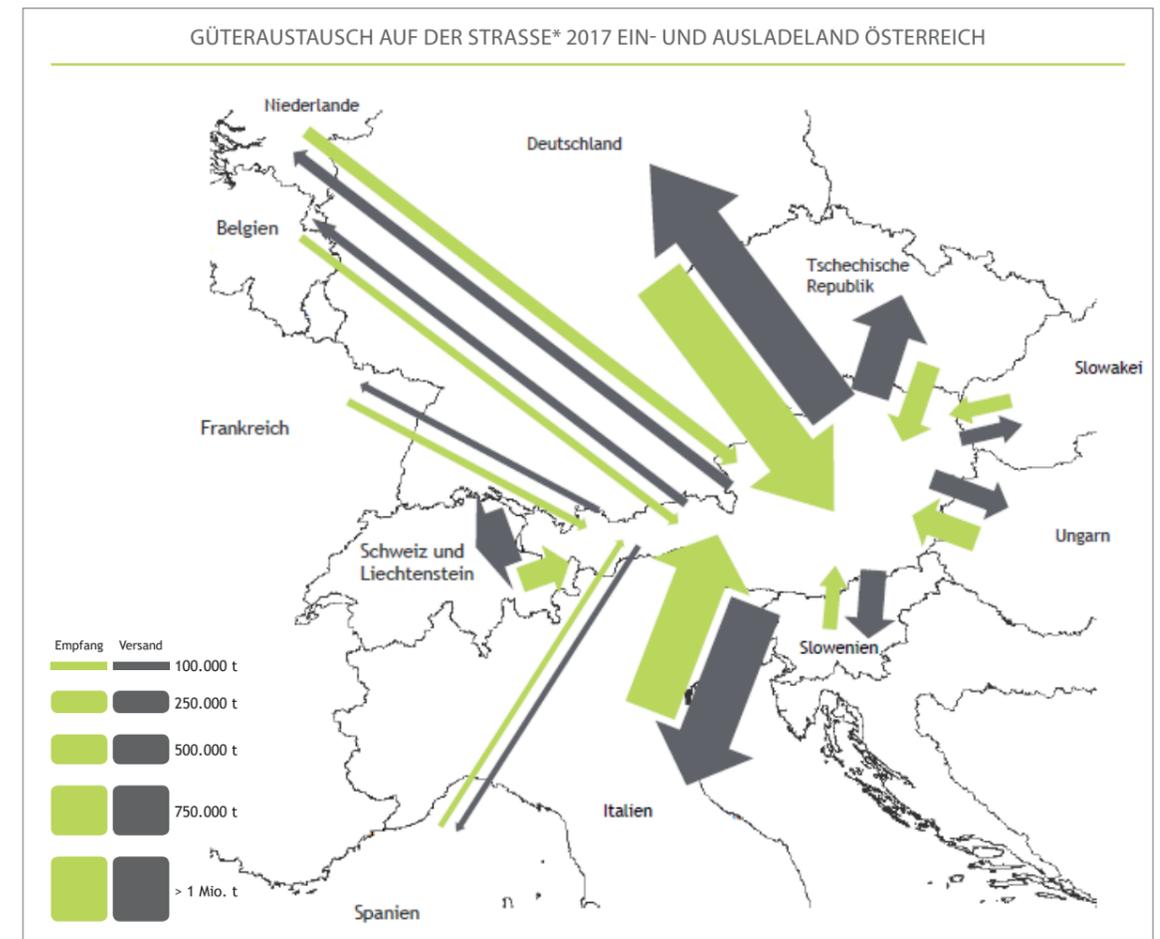
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
 ** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
 Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güterausstausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2017 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 Mineralölerzeugnisse“ (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 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ die wichtigsten Gütergruppen sind. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Slowenien sowie Ungarn transportiert. Die stärksten Gütergruppen dieser Länder sind „Steine und Erden und Baustoffe“ (Slowenien) und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (Ungarn).

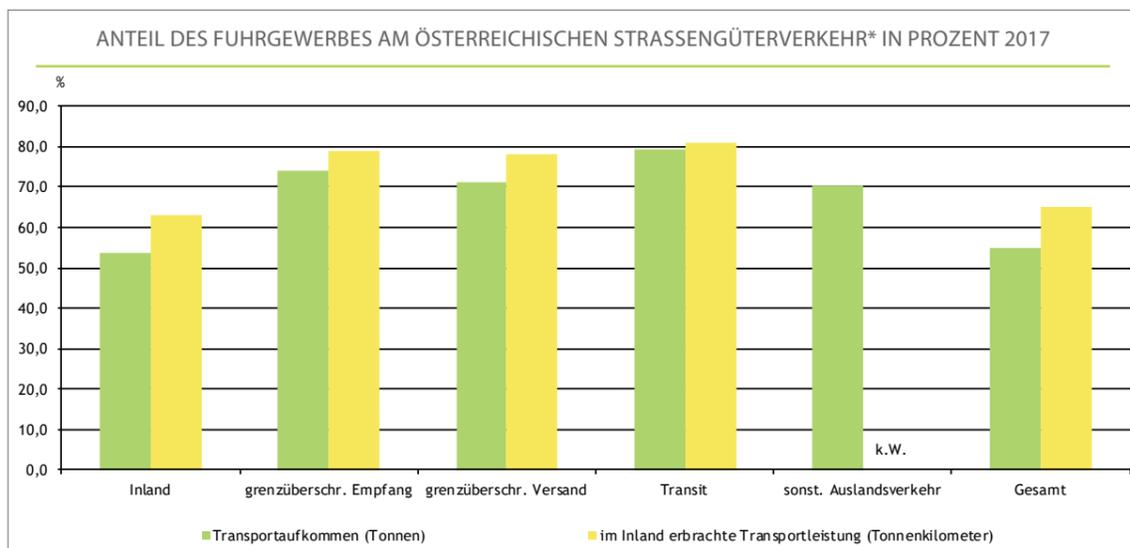


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
 Quelle: Statistik Austria



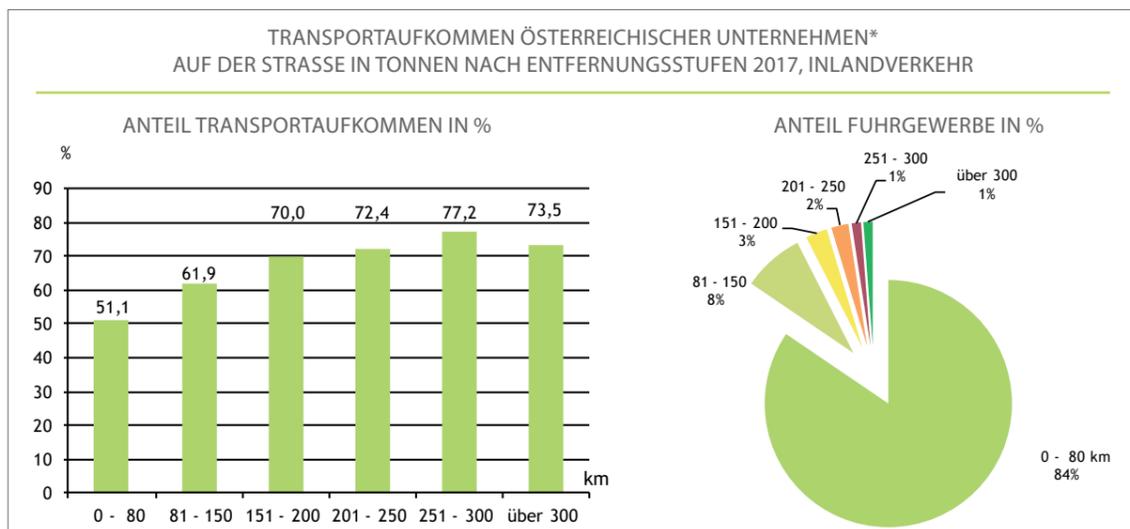
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
 Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2017 entfallen 55% des Transportaufkommens und 65% 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. rund 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.
 * österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
 Quelle: Statistik Austria

84,5% 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 77,2% und sinkt dann über 300 Kilometer auf 73,5%. Im Vergleich zum Vorjahr ist es ausschließlich in der Entfernungsstufe 151 bis 200 Kilometer zu einer Erhöhung um 0,3 Prozentpunkte gekommen (Vergleichswert - Anteil 2016: 69,7%), bei allen anderen sind leichte Rückgänge zu beobachten. Der größte Rückgang von 3,4 Prozentpunkten findet in der Entfernungsstufe von über 300 km statt.

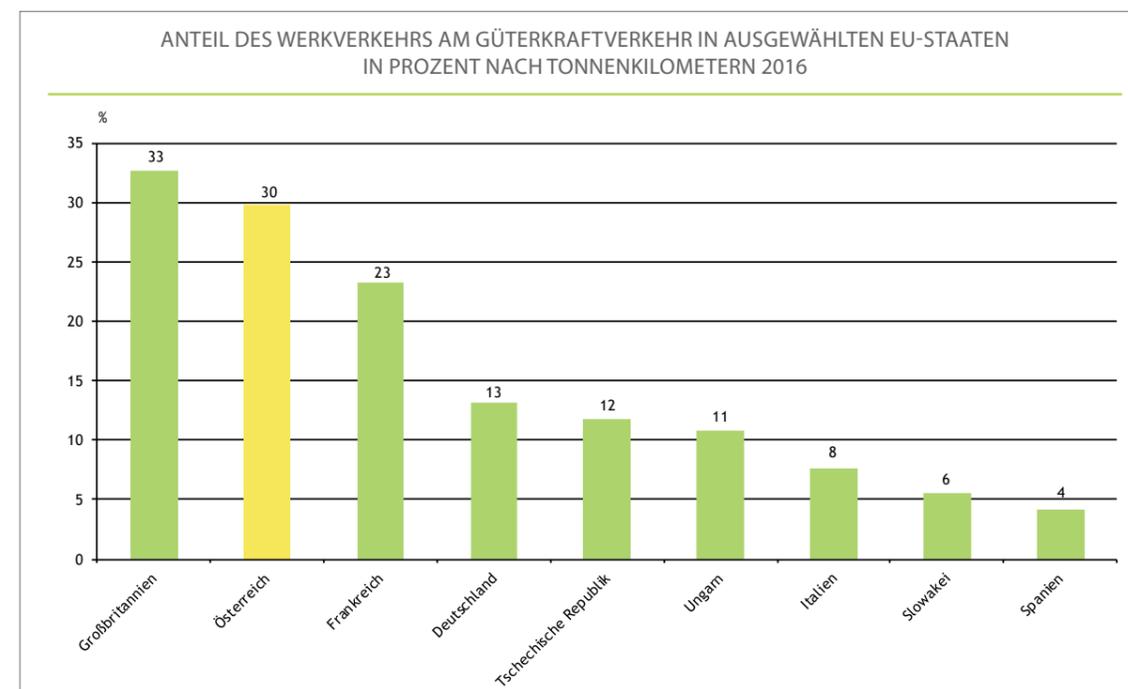


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
 Quelle: Statistik Austria

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 2016 bei 29,7% und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte. Den stärksten Anstieg erfährt der Anteil des Werkverkehrs in Ungarn (um 2,8 Prozentpunkte). Positive Zuwachsraten sind ansonsten in Frankreich, Großbritannien, Slowakei und der Tschechischen Republik zu beobachten.

Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland und Italien geht im Vergleichszeitraum zurück, in Spanien bleibt der Anteil unverändert.



Quelle: EUROSTAT

5.3. SCHIENE

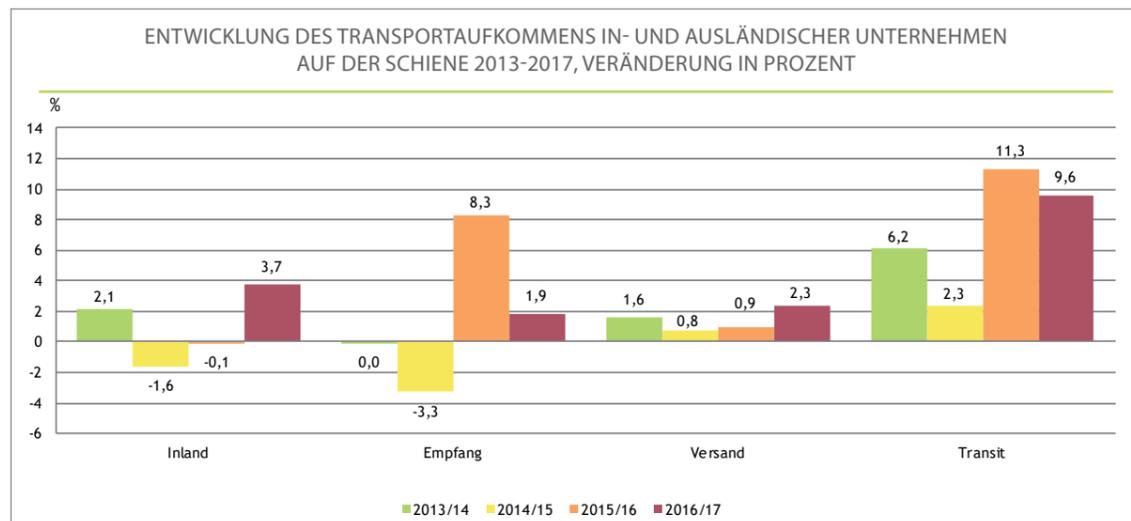
Insgesamt werden 2017 107,6 Mio. Tonnen auf dem österreichischen Schienennetz transportiert und damit 4,6% mehr als im Jahr 2016. Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr nach dem Transitverkehr den zweitgrößten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Gütereinfahrt. Von den 31,2 Mio. Tonnen der von den Unternehmen im Transitverkehr beförderten Güter werden 9,2 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und in Italien ausgeladen. 6,4 Mio. Tonnen nehmen 2017 den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfallen damit 50,0% (2016: 51,7%) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

GÜTERVERKEHR IN- UND AUSLÄNDISCHER UNTERNEHMEN AUF DER SCHIENE 2017

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)*	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	29.982	27,9	4.584	20,6
Empfang	28.672	26,7	6.131	27,5
Versand	17.716	16,5	4.170	18,7
Transit	31.210	29,0	7.372	33,1
Gesamt	107.579	100,0	22.256	100,0

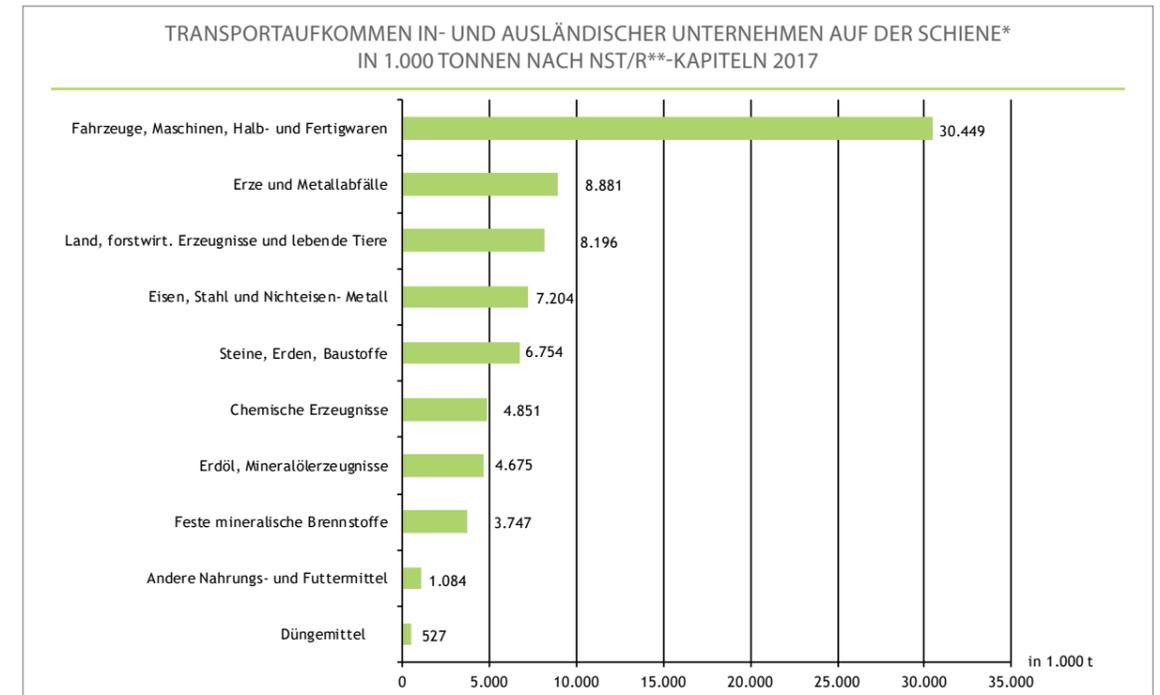
* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen in- und ausländischer Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2017 zu Zunahmen in allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail erhöht sich der Gütertransport im Inland um 3,7%, im grenzüberschreitenden Empfang um 1,9%, im grenzüberschreitenden Versand um 2,3% und im Transit werden 9,6% mehr Güter auf der Schiene transportiert.



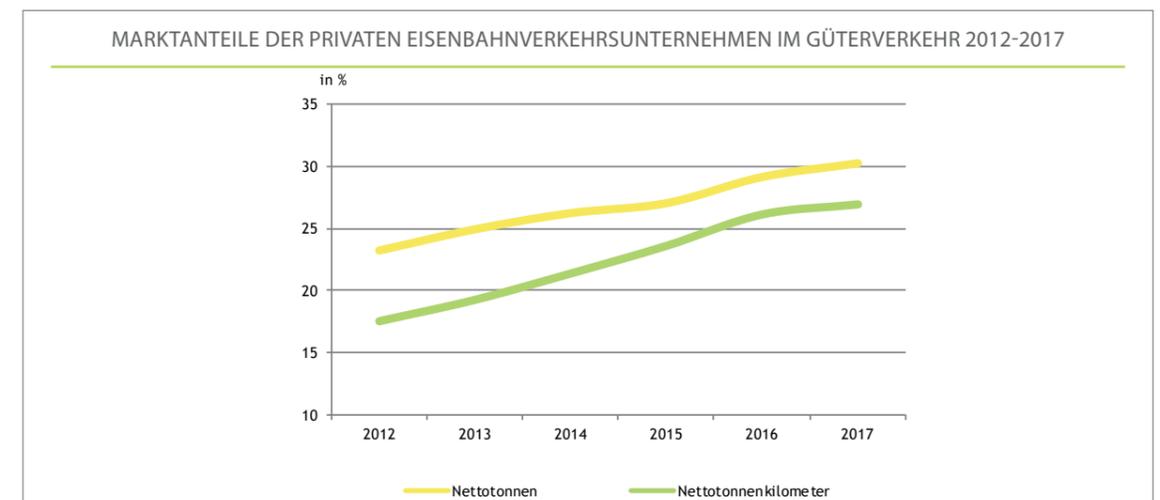
Quelle: Statistik Austria

Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 30,4 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 11,6% oder 8,9 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Erze und Metallabfälle. Auf die NST/R-Gruppe Land-, forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere entfallen 10,7% bzw. 8.196 Mio. Tonnen der transportierten Güter. Die kleinste Gütergruppe sind die Düngemittel mit 0,7% bzw. 527 Mio. Tonnen.



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

Im Vergleichszeitraum von 2012 bis 2017 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2017 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 1,1 und bei der Nettoverkehrsleistung um 0,8 Prozentpunkte. Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, LogServ/CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.



Quelle: Schienen-Control

Die Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße steigt in den Jahren 2005 bis 2010 stetig. Insgesamt erhöht sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in diesem Zeitraum um 72,0%. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2016 anhält. Von 2016 auf 2017 steigt die Beförderungszahl erstmals wieder um 0,1% leicht an.

ANZAHL DER BEFÖRDERTEN STRASSENFAHRZEUGE AUF DER ROLLENDEN LANDSTRASSE	
	Fahrzeug der ROLA
2005	200.213
2006	275.704
2007	288.644
2008	330.577
2009	312.883
2010	344.307
2011	324.286
2012	227.287
2013	198.556
2014	197.717
2015	195.297
2016	189.137
2017	189.354

Quelle: Rail Cargo Austria AG

Anschlussbahnen

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird. 2017 ist die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen, wie in den Jahren davor, leicht rückläufig. Im gesamten österreichischen Netz werden 609 (Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient, das sind um 34 weniger als im Jahr davor. Im gleichen Zeitraum ist das Aufkommen stark gestiegen: 2017 wurden mit 1,31 Mio. Wagen um rund 8 Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

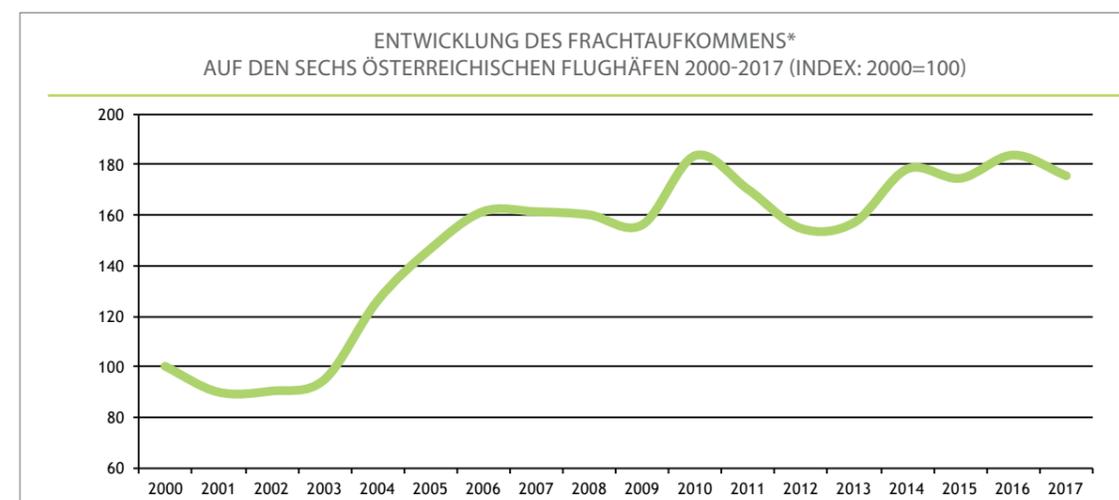
5.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2017 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 235.250 Tonnen, das bedeutet einen Rückgang um 4,5%. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,4%. Das Postaufkommen steigt im Vergleich zu 2016 um 4,6% auf 14.153 Tonnen und wird fast ausschließlich über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

FRACHTAUFKOMMEN* NACH VERKEHRSART AUF DEN SECHS ÖSTERREICHISCHEN FLUGHÄFEN 2017							
	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	111	19	59	0	12	20	221
Empfang	109.249	49	2	0	2.228	65	111.594
Versand	97.557	90	28	0	4.249	143	102.068
Transit	17.612	0	0	0	3.756	0	21.368
Frachtaufkommen in Tonnen	224.531	158	89	0	10.245	228	235.250
Anteil in %	95,4	0,1	0,0	0,0	4,4	0,1	100,0

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

Die folgende Grafik zeigt von 2003 bis 2006 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang steht. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen. Im Vergleich zum Vorjahr gibt es 2017 eine Reduzierung des Frachtaufkommens um 4,5%.



* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

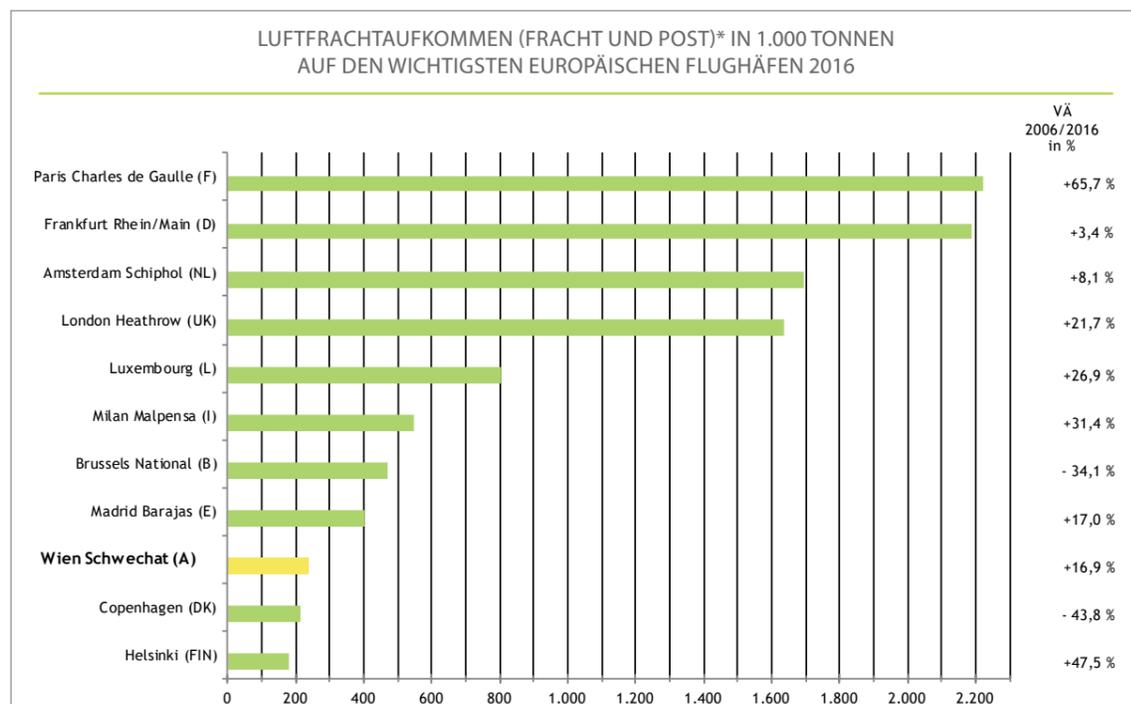
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2017 91,1% des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,4% des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden 6.787 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und 3.345 Tonnen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 52,8% am gesamten Luftfrachtaufkommen und sinkt um 3,0 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2016.

**LUFTFRACHTAUFKOMMEN IN TONNEN AUF DEM FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT
NACH AUSGEWÄHLTEN NST/R*-KAPITELN 2017**

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	1.339	1.314	2.653
Andere Nahrungs- und Futtermittel	2.148	1.197	3.345
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralerzeugnisse	152	23	175
Erze und Metallabfälle	1	50	
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	335	258	593
Steine, Erden und Baustoffe	58	17	74
Düngemittel	1	4	
Chemische Erzeugnisse	4.646	2.140	6.787
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	88.942	104.294	193.237
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	1.169	3.108	1.926
Landmaschinen	19	5	19
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	43.596	26.462	66.014
Metallwaren	433	270	871
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	299	161	653
Leder- u. Textilwaren	955	7.646	6.047
Sonstige Waren	5.447	5.518	11.119
Besondere Transportgüter	37.025	61.125	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 im Jahr 2016 gehören Paris Charles de Gaulle mit 2,22 Mio. Tonnen, Frankfurt Rhein/Main mit 2,19 Mio. Tonnen und Amsterdam mit 1,69 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 4,8 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 4,5 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2017 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 4,0% des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

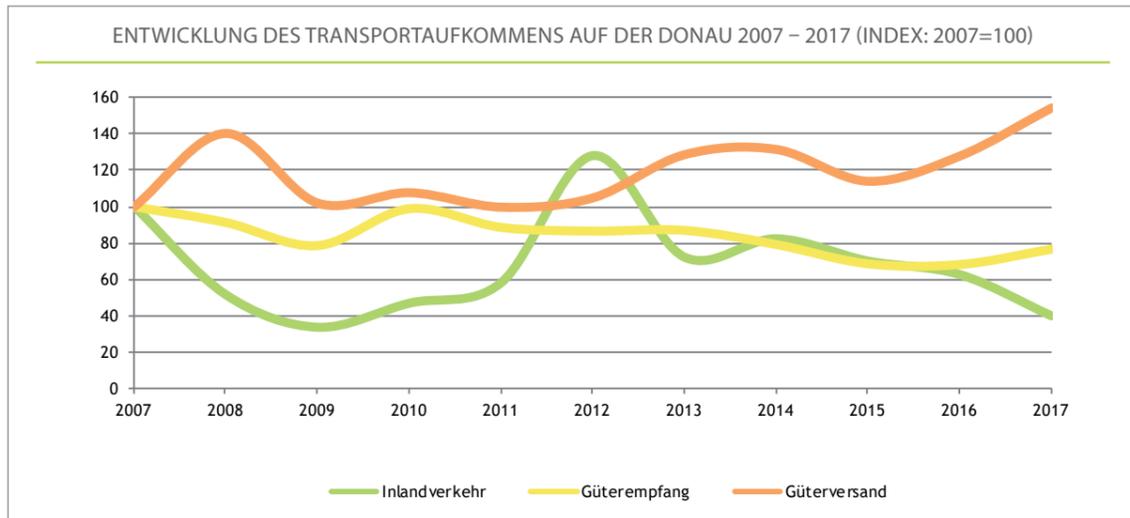
GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU MIT ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN SCHIFFEN 2017

	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer* im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	389	78,7	30	94,1
Empfang	4.822	16,2	4.522	20,7
Versand	2.381	19,6	2.373	17,4
Transit*	2.027	4,0	2.796	4,3
Gesamt	9.620	17,0	9.722	15,4

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

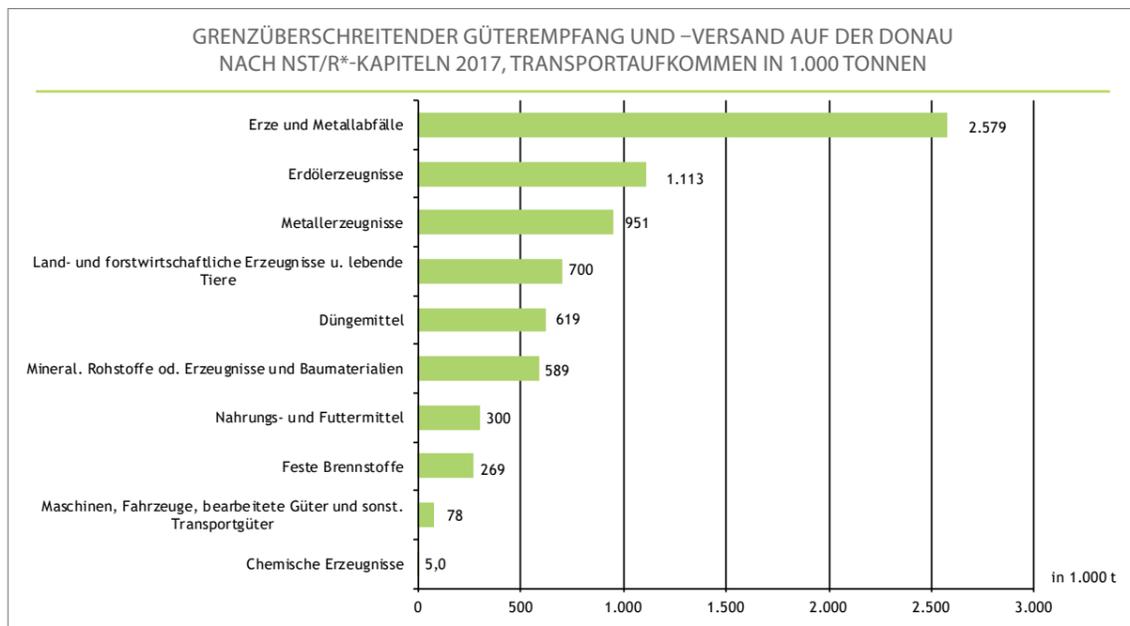
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die - im Jahresvergleich - stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2016 sinkt der Inlandverkehr um 36,1%, der Gütereingang steigt um 12,1% sowie der Güterversand um 20,5%.

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.



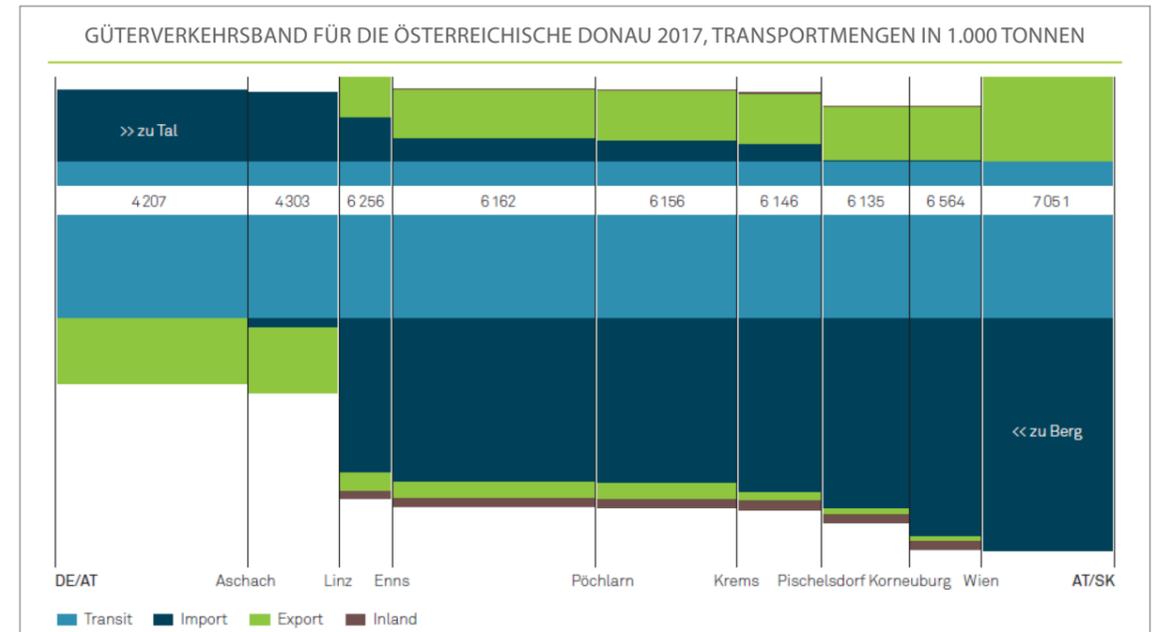
Quelle: Statistik Austria

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Gütererempfang und Güterversand im Jahr 2017 verzeichnet wie in den Jahren davor die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von rund 2,6 Mio. Tonnen bzw. 35,8% des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölzeugnisse“ werden insgesamt 1,1 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



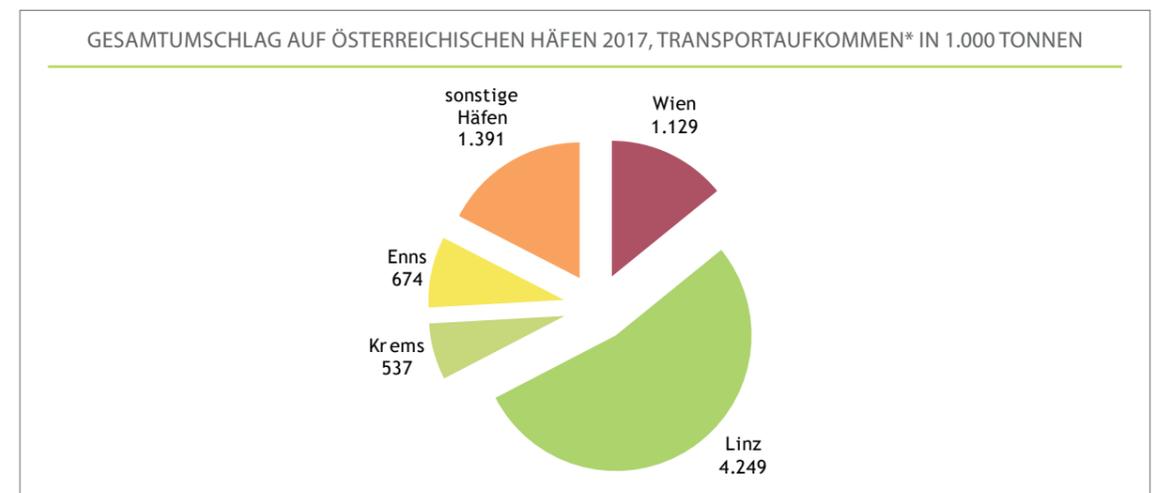
* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2017 werden im Transitverkehr 4,7-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



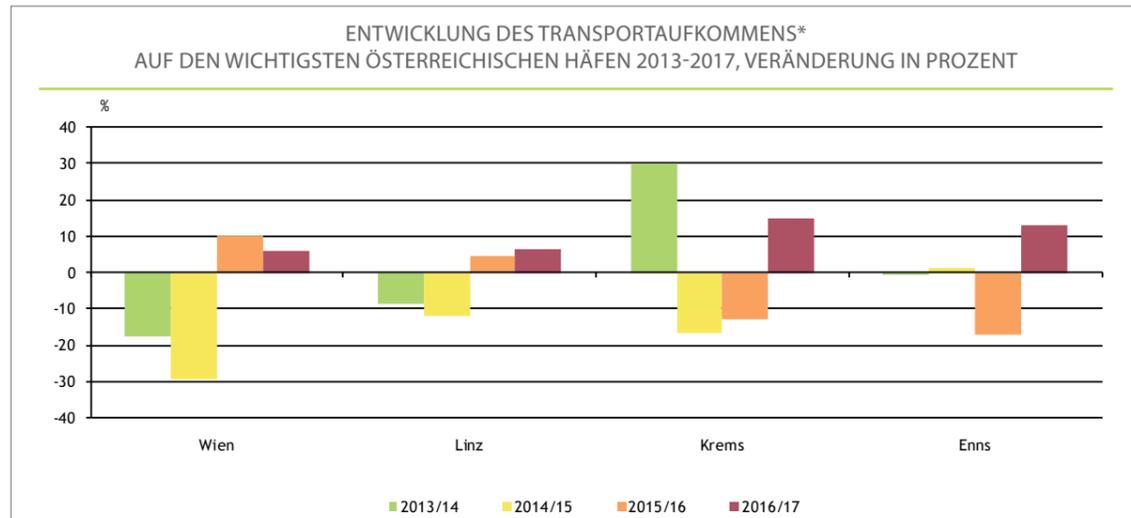
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2017 ist Linz mit 4,2 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 53,2% des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit 1,1 Mio. Tonnen einen Anteil von 14,1% auf.



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

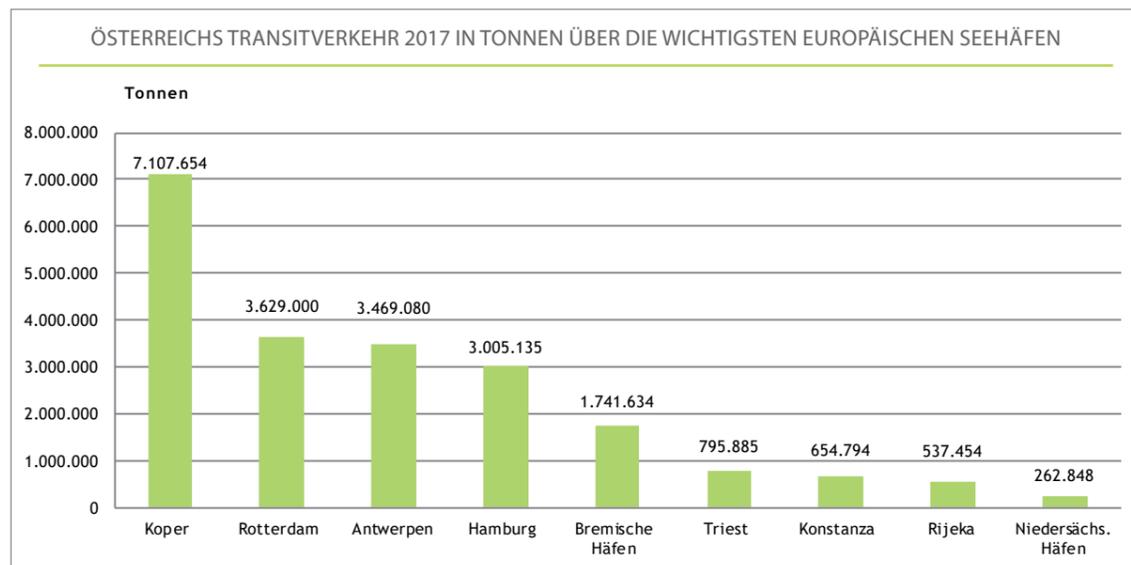
Ein Vergleich im Zeitverlauf 2013 bis 2017 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Am stärksten ist die Zunahme im Transportaufkommen von 2016 auf 2017 am Hafen Krems mit einem Plus von 15,0%.



* 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.

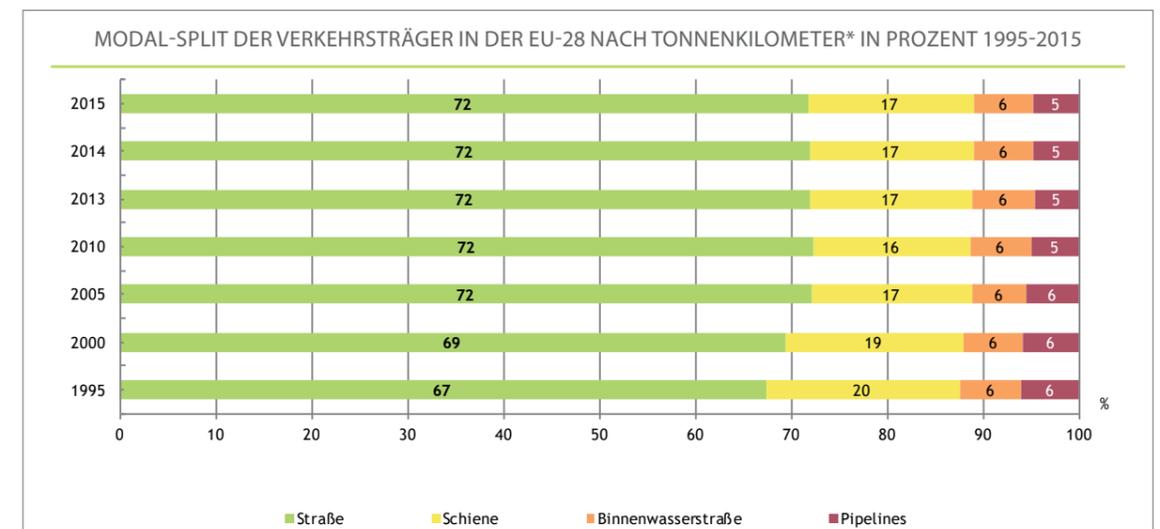


Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 21,2 Mio. Tonnen im Jahr 2017. Der Hafen Koper ist mit 7,1 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Rotterdam mit 3,6 Mio. an Umschlagsvolumen.

5.7. MODAL SPLIT IN DER EU

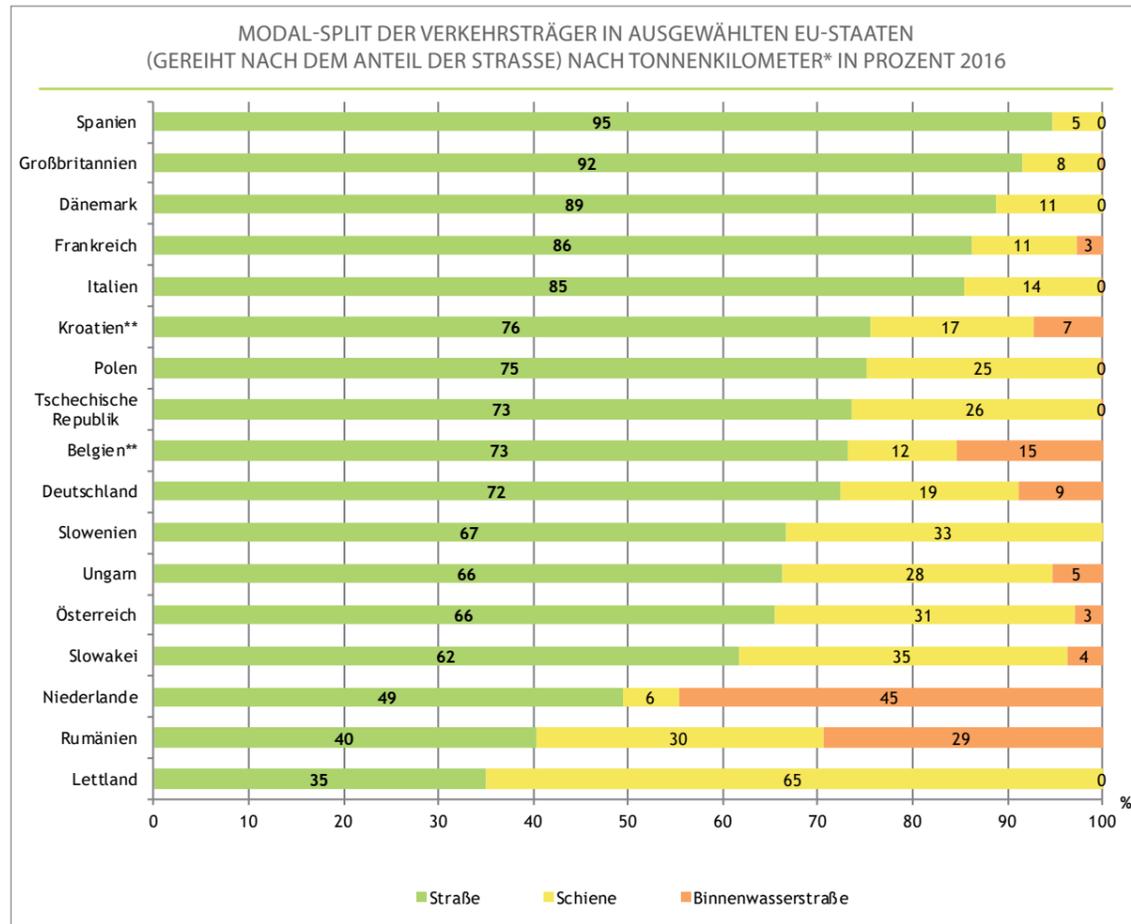
Im Jahr 2015 werden 71,7% der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht. Verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen bleibt annähernd gleich und der Anteil der Pipelines 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 2016 jeweils für mehr als 85% der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 66%. Die Schiene ist vor allem in Lettland, der Slowakei und Slowenien ein sehr wichtiger Verkehrsträger (mit 65%, 35% bzw. 33% 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 45% bzw. 29% der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.



VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

56 VERKEHRSSWEGE

57 MAUT

59 FAHRZEUGBESTAND

63 NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

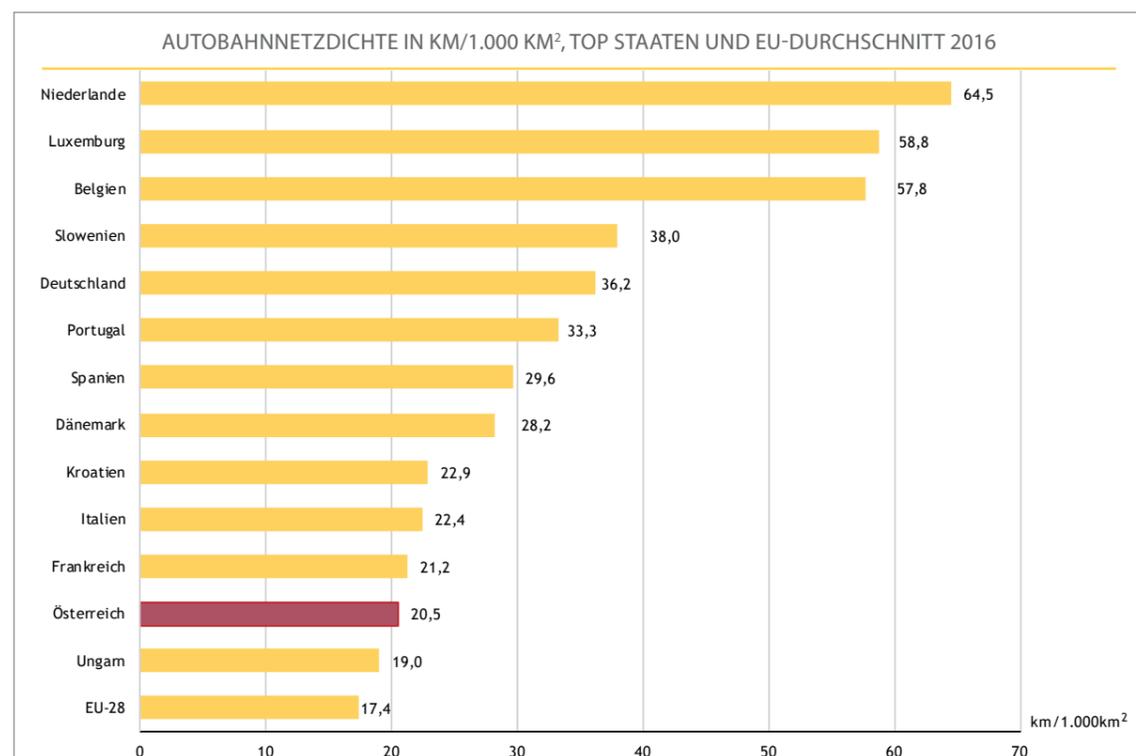
65 KARTEN FÜR DIGITALE TACHOGRAFEN

65 VERKEHR SUNFALLBILANZ

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. VERKEHRSWEGE

Zum 1.1.2018 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.233 km. Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2016 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 2016 über eine Autobahnnetzdicke von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 17,4 km pro 1.000 km².



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

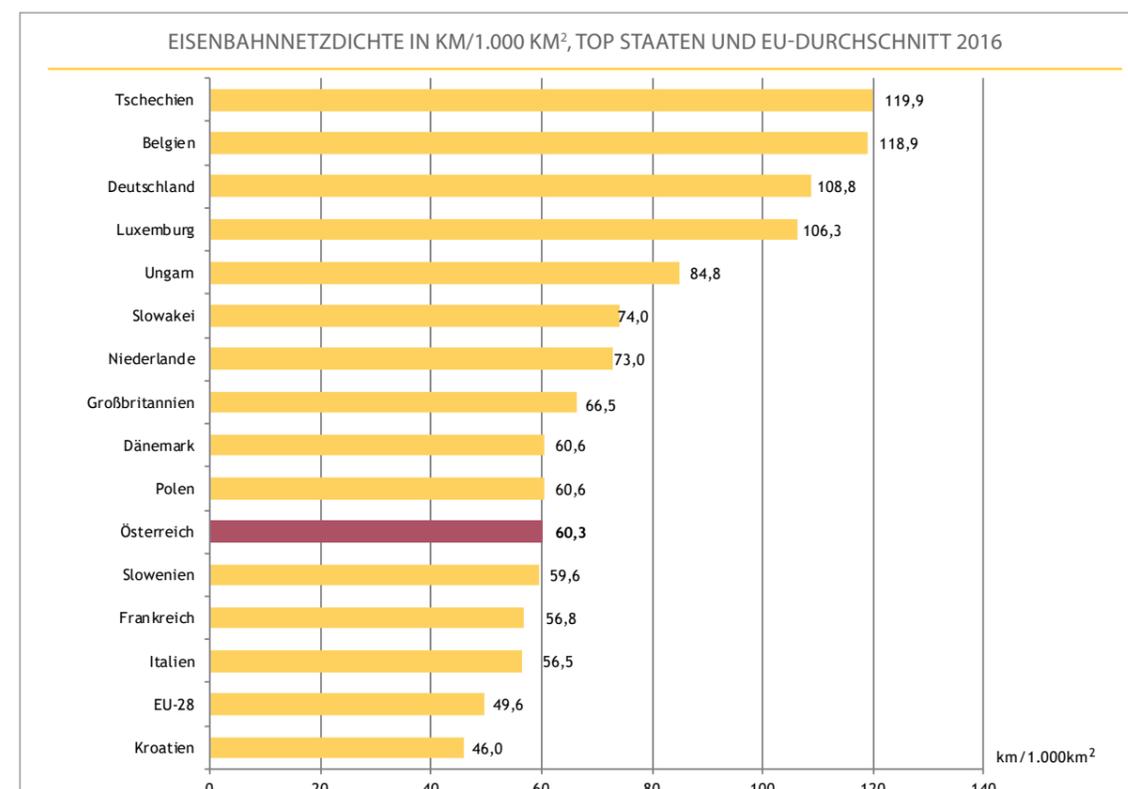
Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.527 km im Jahr 2017.

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2017
Gesamtlänge	5.527
eingleisig	3.360
zweingleisig	2.168
Normalspur (1.435mm)	5.229
Schmalspur	298
elektrifiziert	3.947
nicht elektrifiziert	1.581

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

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



* 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.

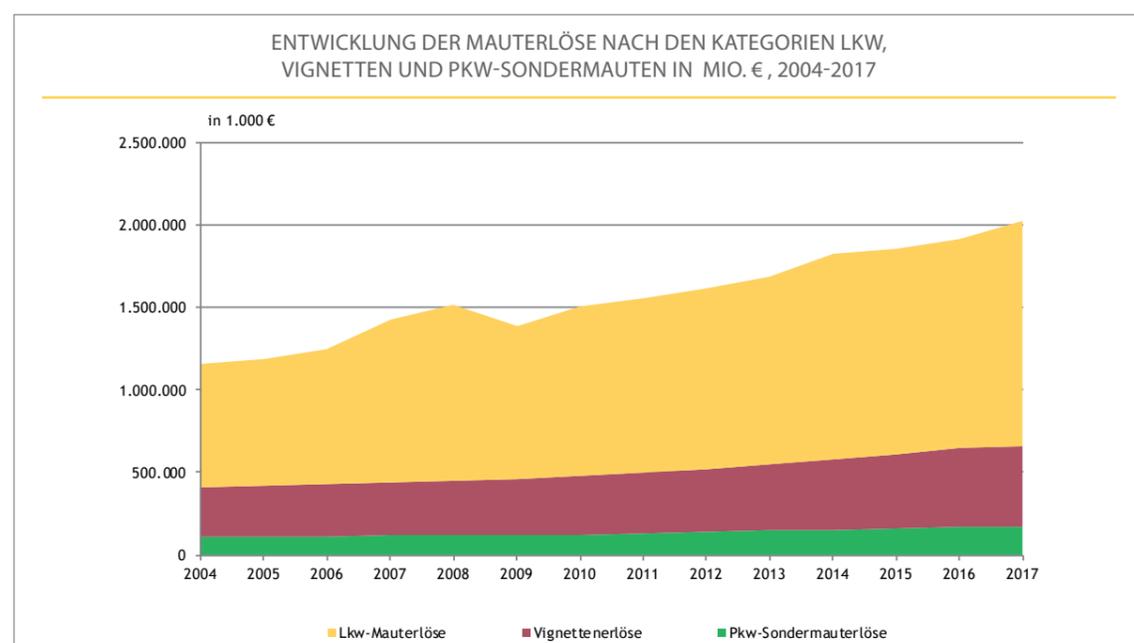
Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2017 in Österreich auf rd. € 2.030,3 Mio. Davon entfallen € 1.370,0 Mio. (entspricht 67,3%) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 660,3 Mio. (davon € 491,9 Mio. Vignetten und 168,4 Mio. Pkw-Sondermauten).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2017 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) rund € 202,7 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 54,5% aus. Circa 7,2 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (35,7%). Zwischen 2007 und 2017 steigen die (Sonder-) Mauteinnahmen mit Lkw um 9,4%, die Lkw-Frequenz um 15,2%. Im Vergleich zum Jahr 2016 steigt die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 5,2% und die Lkw-Mauteinnahmen erhöhen sich um 11,1%.

	Mauteinnahmen in €1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	27.895	25.854	7.746	1.359
A 9 Bosrucktunnel	15.777	10.681	5.054	1.340
A 10 Tauernautobahn	54.033	43.397	7.669	1.263
A 11 Karawankenautobahn	10.151	8.736	1.750	298
A 13 Brenner Autobahn	60.632	110.561	17.160	2.554
S 16 Arlberg Straßentunnel	9.805	3.454	1.577	240
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1.238	109
Gesamt	178.293	202.683	42.194	7.163

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2017, ausgenommen das Jahr 2009, einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Pkw-Sondermauterlöse gehen 2017 das erste Mal seit 2004 leicht zurück. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2016 und 2017 um 7,6%.



Quelle: ASFINAG

6.3. FAHRZEUGBESTAND

6.3.1. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2017 sind rund 6,8 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 787.797 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8% der Kfz bzw. 52.924, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3% bzw. 17.870 Fahrzeuge. Bei 0,1% bzw. 9.956 Fahrzeugen handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,3% und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,3% oder 832.219 Fahrzeugen.

	2017	Anteil in %
Einspurige Kfz*	832.219	12,3
Pkw/Kombi	4.898.578	72,3
Lkw	456.908	6,7
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	403.984	6,0
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	52.924	0,8
Zugmaschinen	490.351	7,2
davon: Sattelzugfahrzeuge	17.870	0,3
Omnibusse	9.956	0,1
Sonstige Kfz**	83.383	1,2
Kraftfahrzeuge	6.771.395	100,0
Anhänger	787.797	

* Motor- und Motorfahrräder

** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz

Quelle: Statistik Austria

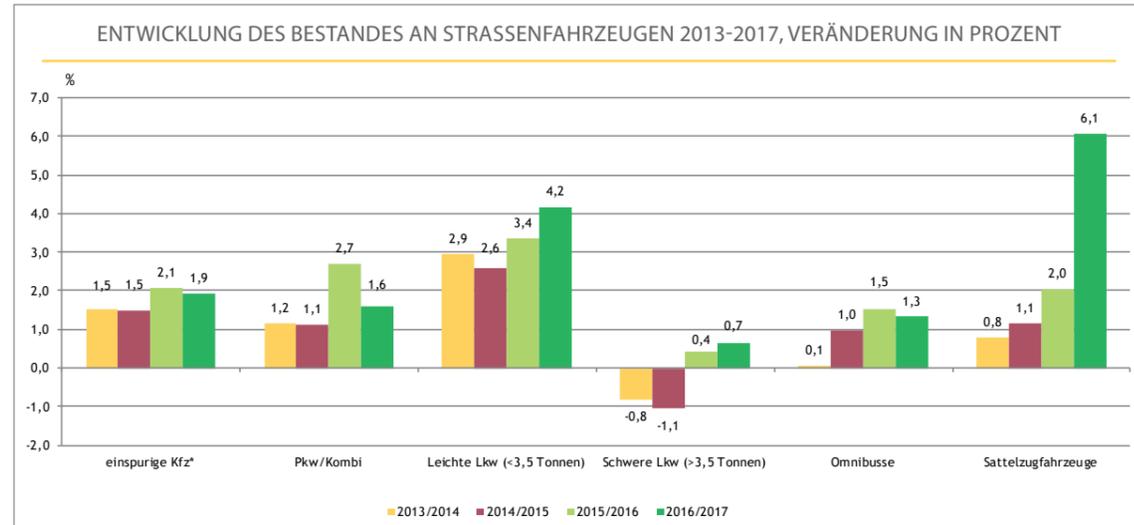
Der überwiegende Anteil der Kraftfahrzeuge ist im Jahr 2017 bis zu 5 Jahre alt (eine Ausnahme stellen hier Pkw dar, wo es die meisten Fahrzeuge mit einem Alter zwischen 5 und 10 Jahren gibt). Bei den Sattelzugfahrzeugen gibt es mit 59,6% den größten Anteil an Fahrzeugen, die höchstens 5 Jahre alt sind.

	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	324.616	520.094	1.097.458	1.490.355	1.466.055
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	18.832	25.717	73.218	123.162	163.055
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4.000	4.137	11.487	15.566	17.734
Sattelzugfahrzeuge	234	430	2.045	4.515	10.646
Omnibusse	327	463	1.801	2.749	4.616

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2013 bis 2017 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 2017 um 4,2% gegenüber dem Vorjahr und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) steigt um 0,7% an.

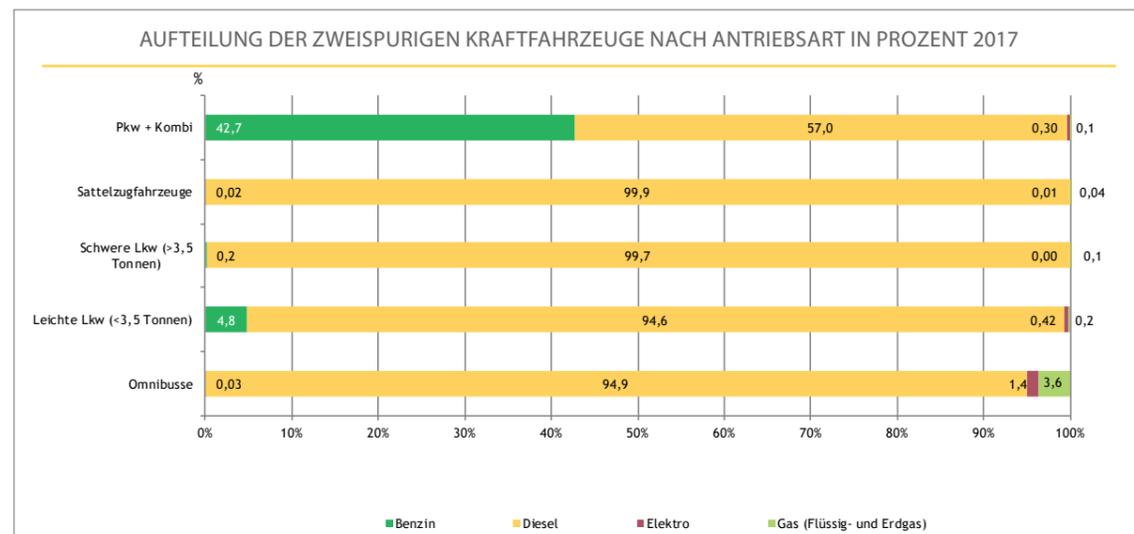
Die Anzahl der Omnibusse steigt zwischen 2016 und 2017 um 1,3%. Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2014 Zunahmen von mindestens 0,8% (im Vergleich zum Vorjahr sind es 6,1%).



* Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2017 eingesetzten Lkw verfügen überwiegend über Dieselantrieb: 94,6% der leichten Lkw und 99,7% der schweren Lkw fahren mit Dieseldieselkraftstoff. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge geht 2017 bei den Pkw zugunsten der Benzinfahrzeuge leicht zurück. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 94,9% um Dieselfahrzeuge, 1,4% sind Elektrofahrzeuge und 3,6% werden mit Gas betrieben.



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelzugfahrzeuge

Im Jahr 2017 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 230.100 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 2,9% mehr als im vergangenen Jahr. 21,1% davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,5% größtenteils Lkw in Verwendung, im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe 72,5%.

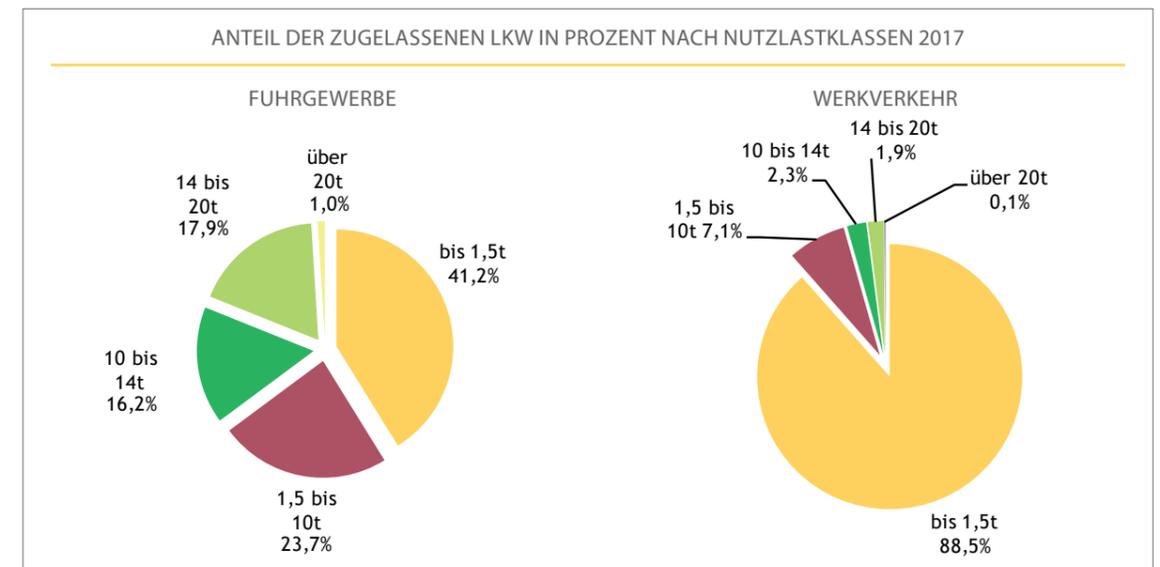
Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandszunahme. Schwere Lkw verzeichnen im Fuhrgewerbe eine Zunahme und im Werkverkehr eine Abnahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 6,7% und im Werkverkehr um 4,2%.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	35.217	3,5	177.013	2,5	212.230	2,7
davon leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	14.583	5,5	158.144	3,0	172.727	3,2
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	20.634	2,2	18.869	- 1,5	39.503	0,4
Sattelzugfahrzeug	13.378	6,7	4.492	4,2	17.870	6,1
Gesamt	48.595	4,4	181.505	2,5	230.100	2,9

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

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2017 auf insgesamt 456.908 Fahrzeuge, von denen 212.230 gewerblich genutzt werden⁵. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41,4%, auf den Handel 42,0% und auf das Fuhrgewerbe 16,6%. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 88,5% aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 41,2% zu.

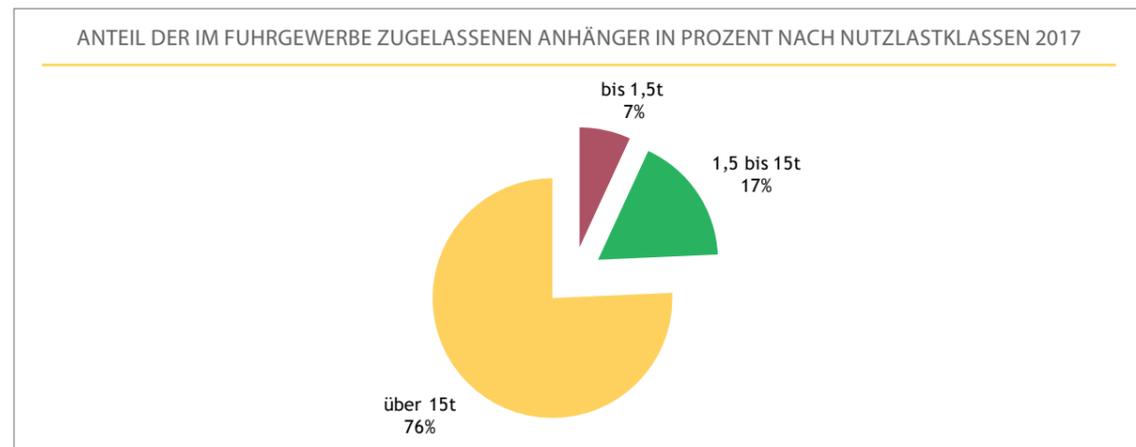


Quelle: Statistik Austria

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

Anhänger

Im Jahr 2017 werden 40.032 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: 75,7%). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 2,8% und jener der schweren um 3,4%. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem Rückgang von 1,9%. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Zunahme von 2,9% zu verzeichnen.



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. SCHIENENFAHRZEUGBESTAND

2017 gibt es 1.253 Lokomotiven und 736 Triebwagen im Schienenfahrzeugbestand. 68% der Lokomotiven und 72% der Triebwagen werden elektrisch angetrieben. 1.916 Personenwagen stehen 18.619 Güterwagen gegenüber.

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	851	390	12	1.253
Triebwagen	531	205	-	736
Personenwagen				1.916
Güterwagen				18.619
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				4.517

Quelle: Statistik Austria/Schienen-Control GmbH

6.3.3. LUFTFAHRZEUGBESTAND

Flugzeuge haben im Jahr 2017 mit 71,3% den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Drehflügler und Motorsegler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 11,6% bzw. 10,4%). Im Vergleich zum Vorjahr steigt die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 5,0%.

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	800
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	362
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	1
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	189
Ultraleichtflugzeuge	91
Motorsegler	169
Motorluftfahrzeuge des Bundes	18
Gesamt	1.630

Quelle: Statistik Austria

6.4. NEUZULASSUNGEN VON KRAFTFAHRZEUGEN

Im Jahr 2017 werden 457.174 Kraftfahrzeuge (davon: 44.127 Lkw, 11.135 Zugmaschinen und 1.244 Omnibusse) und 33.042 Anhänger neu zugelassen. Das sind um 6,2% mehr Kfz bzw. um 5,3% mehr Anhänger als im Jahr 2016. Den stärksten Anstieg erleben Neuzulassungen von Omnibussen mit einem Plus von 19,3%.

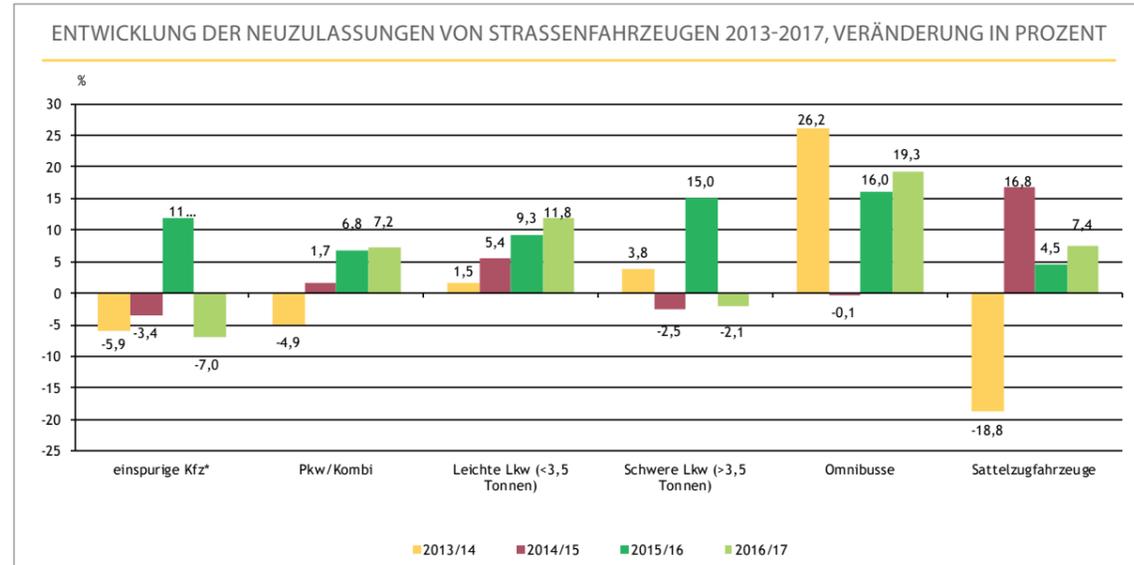
	2016	2017
einspurige Kfz*	46.840	43.556
Pkw/Kombi	329.604	353.320
Lkw	39.958	44.127
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	35.919	40.174
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	4.039	3.953
Zugmaschinen	9.714	11.135
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.940	4.233
Omnibusse	1.043	1.244
sonstige Kfz**	3.489	3.792
Gesamt	430.648	457.174
Anhänger	31.374	33.042

* inklusive Motor- und Motorfahrräder

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

Quelle: Statistik Austria

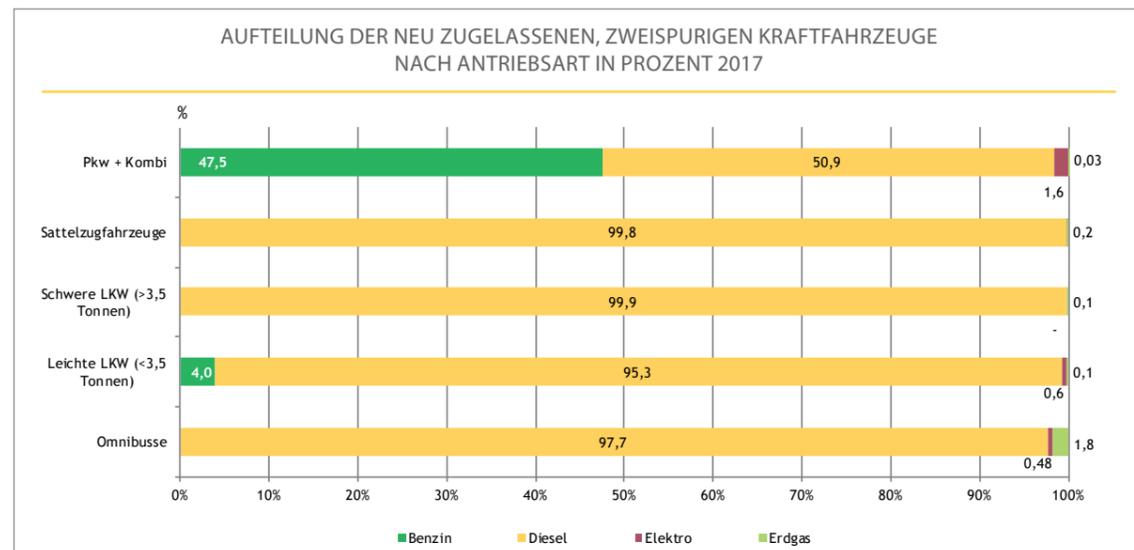
Im Zeitraum 2016/2017 kommt es bei fast allen in Grafik 61 angeführten Fahrzeugarten zu einer Zunahme der Neuzulassungen, ausgenommen sind die einspurigen Fahrzeuge (-7,0%) und schweren Lkw (-2,1%). Die größte Zunahme findet bei den Omnibussen mit 19,3% statt. Neuzulassungen von leichten Lkw steigen um 11,8%, die von Sattelzugfahrzeugen um 7,4% und die von Pkw um 7,2%.



* inklusive Motor- und Motorfahrräder

Quelle: Statistik Austria

50,9% der 2017 zugelassenen Pkw haben Dieselantrieb und 47,5% Benzinantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw, obwohl der Anteil der mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr auf 1,6% angestiegen ist. Im Jahr 2017 haben fast alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb (99,8%), bei schweren Lkw sind es 99,9% und bei leichten Lkw 95,3%. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 97,7%, 0,48% sind elektrobetrieben und 1,8% fahren mit Erdgas.



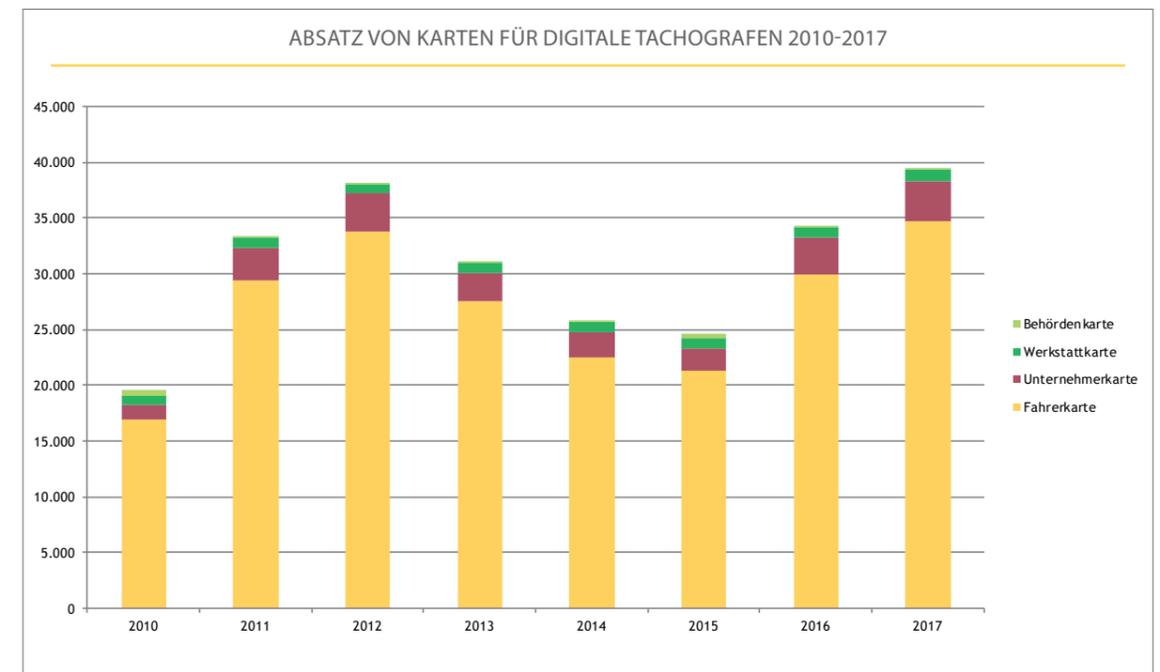
Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.

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 2017 werden um 15,0% 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 4.785 Stück absolut bei Fahrerkarten (plus 16,0%) und prozentuell mit 153,9% (plus 20 Stück) bei Behördenkarten.



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

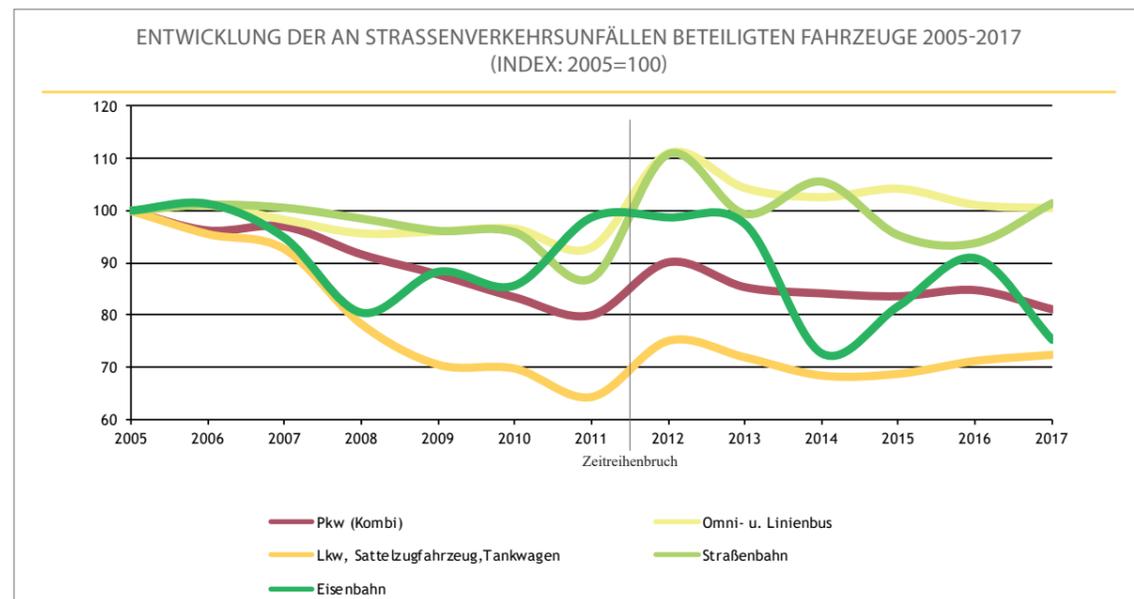
Im Jahr 2017 sind 41.566 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 25.563 Personen verunglücken. 182 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.777 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.101 Verunglückte, darunter 24 Tote.

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	41.566	25.563	182
Omni- u. Linienbus	813	693	0
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.777	1.101	24
Straßenbahn	343	203	0
Eisenbahn	58	12	0

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

Quelle: Statistik Austria

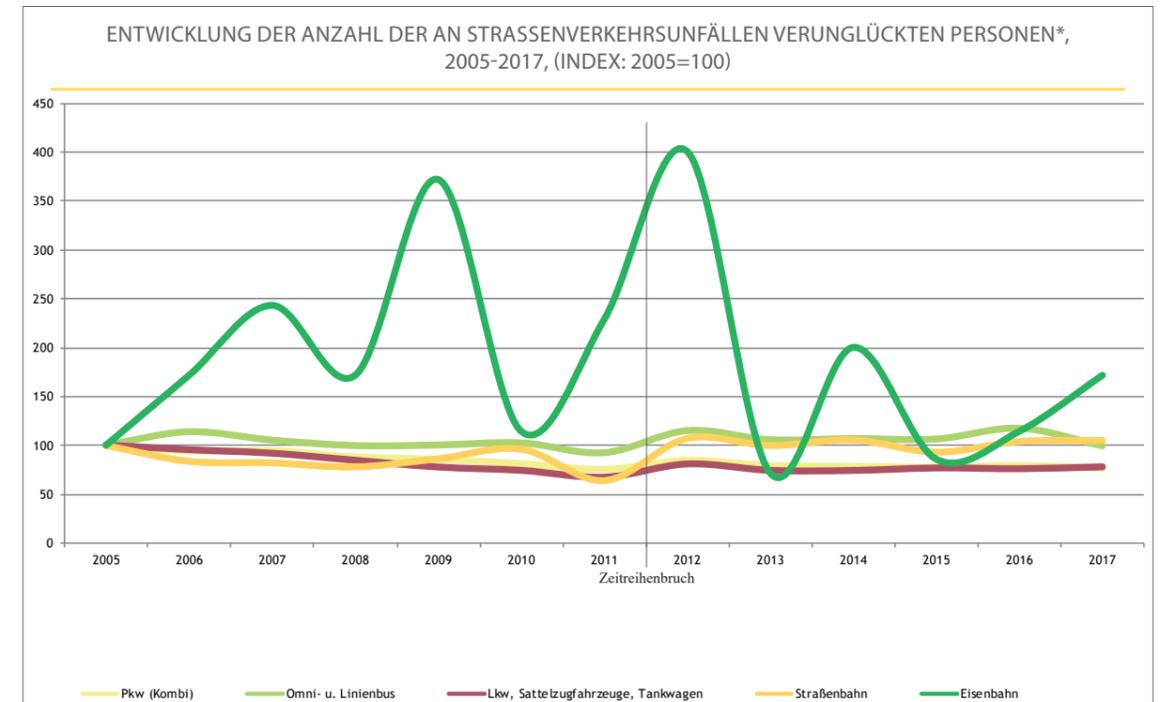
Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegt sich die Anzahl fast aller an Unfällen beteiligten Fahrzeugarten ab 2007 unterhalb des Niveaus von 2005. Die Anzahl der Lkw-Unfälle liegt weit unter dem Ausgangsniveau 2005, genauso wie die der Pkw (Kombi). Unfälle mit Omni- und Linienbus sowie mit der Straßenbahn liegen 2017 knapp oberhalb des Niveaus von 2005.



Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. 2017 liegen die Verunglücktenzahlen von Pkw, Omni- und Linienbus sowie 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

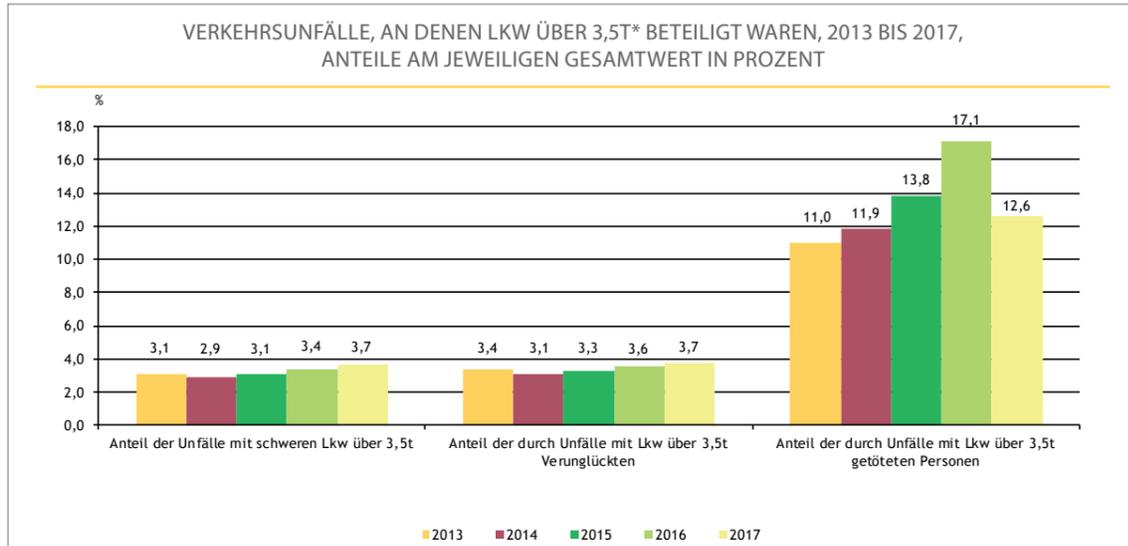
Im Jahr 2017 kommt es insgesamt zu 1.379 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.769 Personen und 52 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 375 Unfällen mit 512 Verunglückten, davon 19 Tote. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 27,2%. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 28,9%.

	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1.379	375	27,2
Verunglückte	1.769	512	28,9
davon Tote	52	19	36,5

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

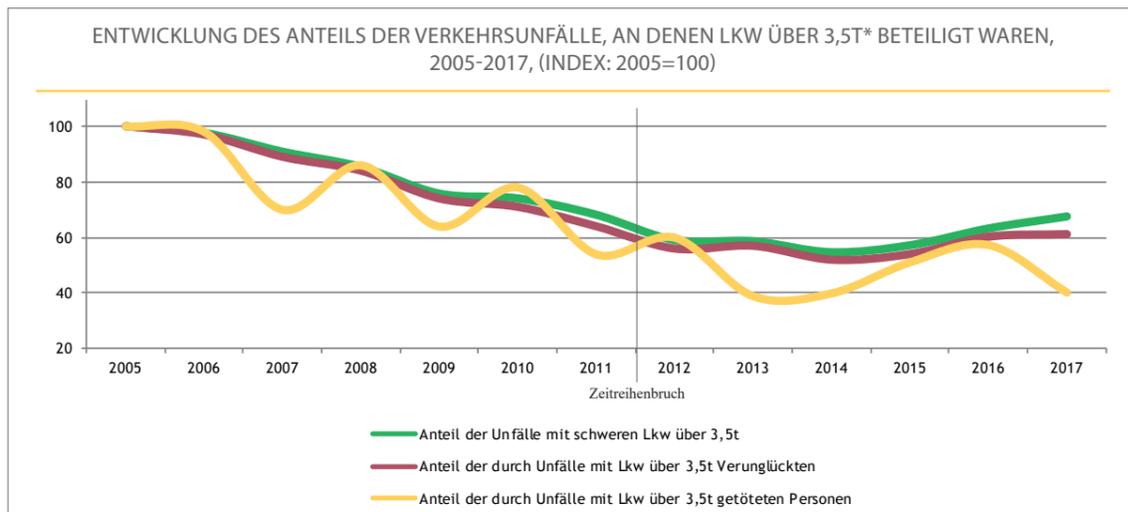
** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen
 Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2017 bei 3,7% und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,7%. Der Anteil dabei getöteter Personen geht auf 12,6% zurück.



* 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. 2017 steigt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw und jener der Verunglückten wieder leicht an. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren Lkws reduziert sich.



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

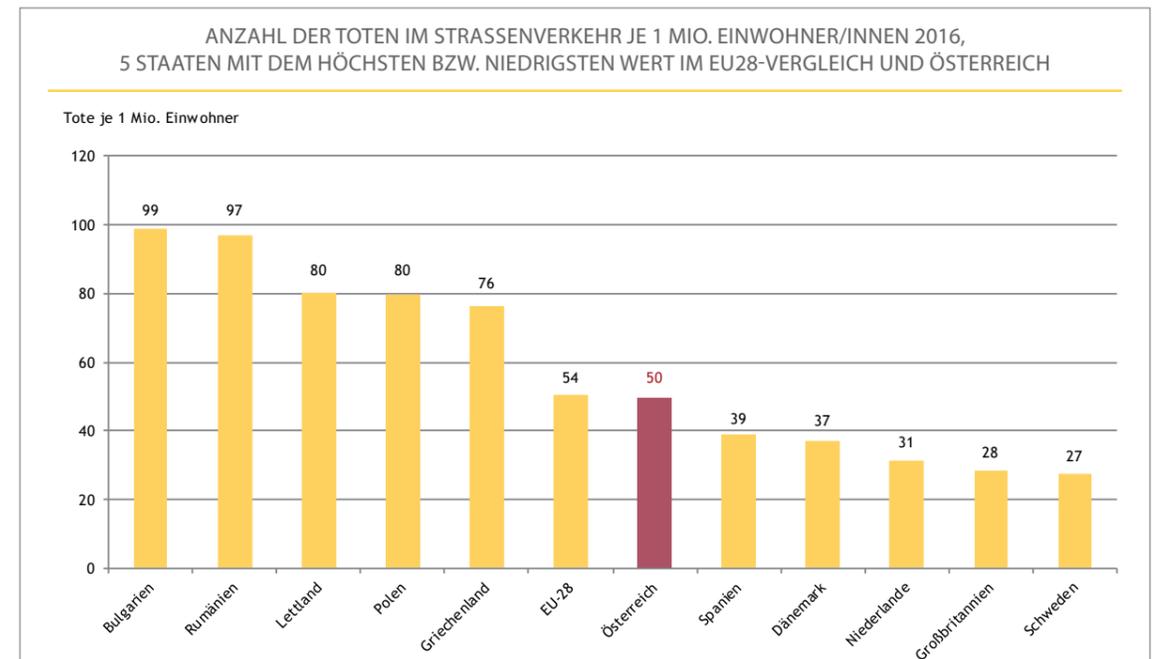
Auf Bundesländerebene ist 2017 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark am höchsten und in Vorarlberg und dem Burgenland am geringsten. Der Prozentsatz der durch Unfälle mit schweren Lkw getöteten Personen liegt in Salzburg auf dem Wert von 22,7% und in der Steiermark auf 15,8%. In Vorarlberg gibt es im Jahr 2017 keine Todesopfer.

Bundesland	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	2,4	- 0,8	12,0	- 3,8
Kärnten	3,3	0,6	13,3	- 4,8
Niederösterreich	4,3	0,6	7,5	- 6,8
Oberösterreich	5,0	0,3	14,6	- 3,1
Salzburg	3,6	0,8	22,7	13,0
Steiermark	4,3	0,8	15,8	3,3
Tirol	2,6	- 0,5	10,3	- 14,1
Vorarlberg	1,5	- 1,1	0,0	- 27,3
Wien	2,7	0,3	5,0	- 31,8
Österreich	3,7	0,3	12,6	- 4,6

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

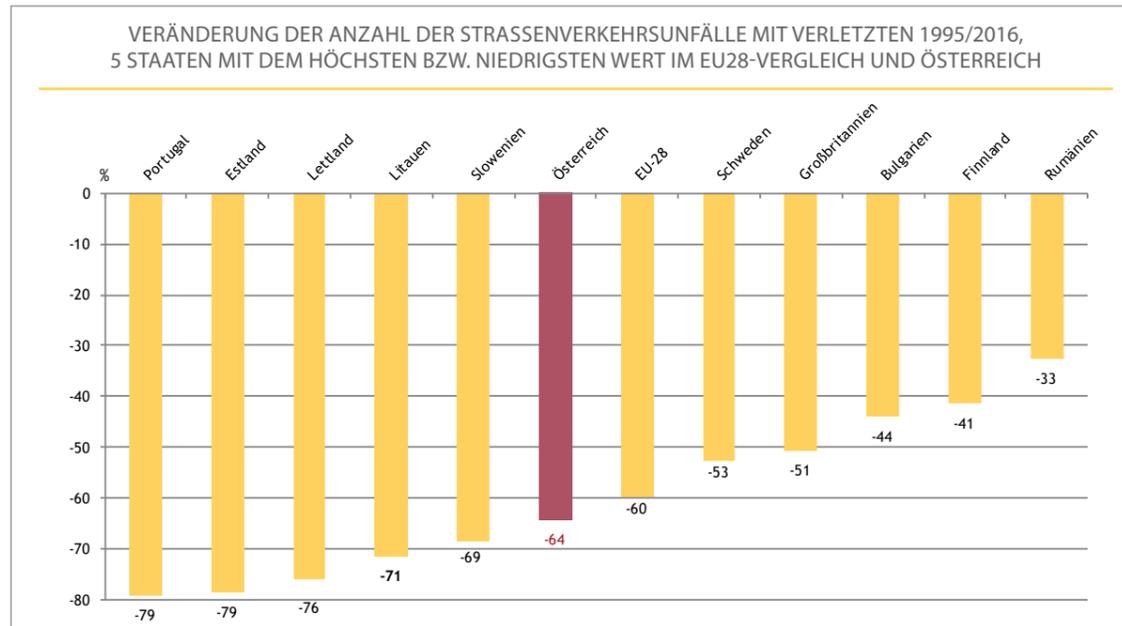
6.6.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass im Jahr 2016 in den Ländern Bulgarien, Rumänien, Lettland, Polen und Griechenland die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner zu verzeichnen sind. Die wenigsten Verkehrstoten weist Schweden auf, gefolgt von Großbritannien, Niederlande, Dänemark und Spanien. Österreich liegt knapp unter dem EU28-Durchschnitt und damit im Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2016 kommt es in Portugal zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem Estland, Lettland, Litauen und Slowenien. Österreich liegt mit einem Rückgang von 64 % über dem EU28-Durchschnitt. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Unter dem EU28-Durchschnitt liegen außerdem Schweden, Großbritannien, Bulgarien und Finnland.



Berechnungen: WKO Statistik

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

72 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

73 BILANZ

73 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

74 ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

76 KENNZAHLEN ZUM VERMÖGEN

77 KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

79 PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

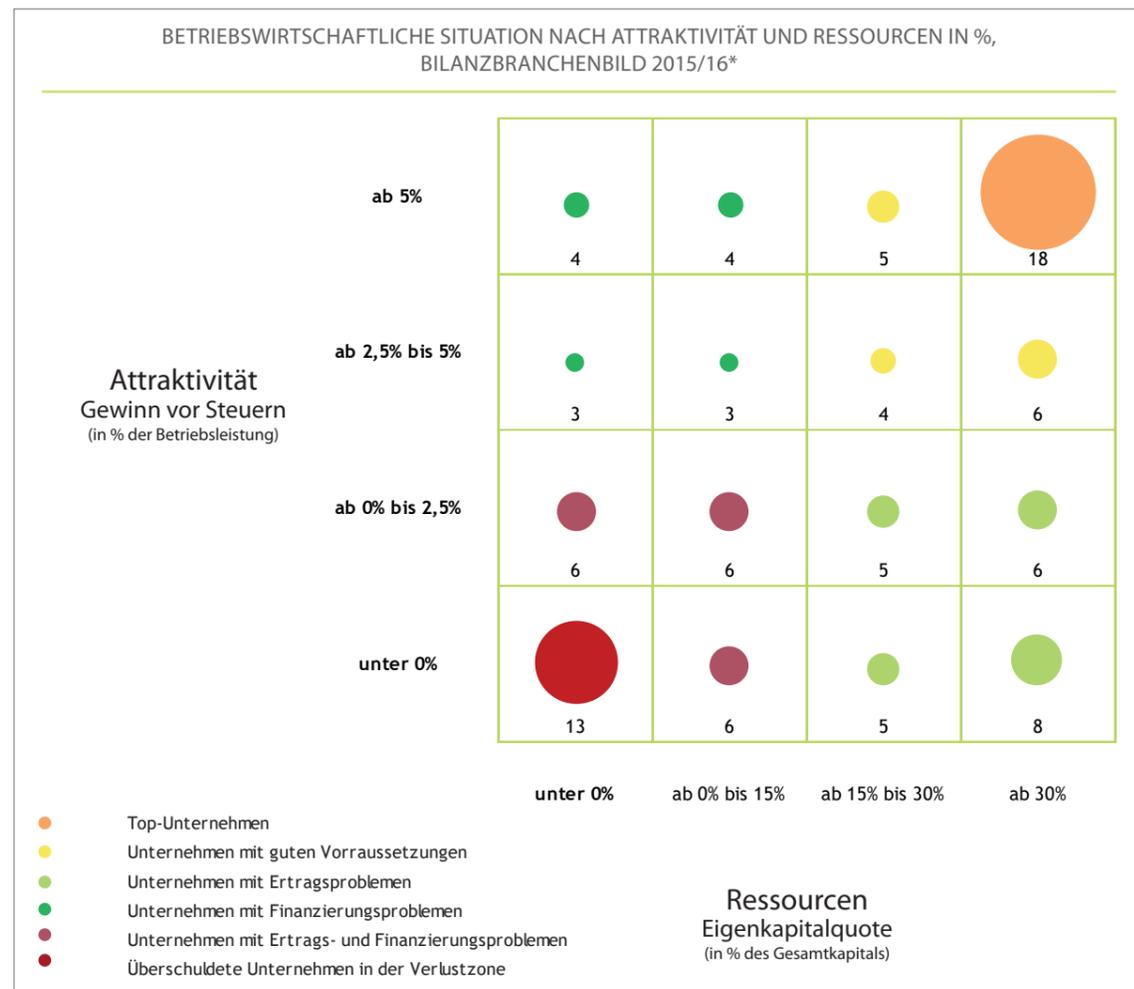
7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

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

7.1. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 18% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5% der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 30%) aufweisen, zeigen 13% massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Knapp ein Viertel der Unternehmen (24 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 14 % 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 (2014/15) positiv: es ist der Anteil der Unternehmen mit hohen Gewinnen und hoher Eigenkapitalquote gestiegen, sowie auch der Anteil der Unternehmen mit negativer Eigenkapitalquote und Verlusten, jedoch liegt dieser noch immer anteilmäßig unter den Unternehmen mit hohen Gewinnen und hoher Eigenkapitalquote.



* 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 2015/16

Anlagevermögen	68,2	Eigenkapital	36,4
		Sozialkapital	2,7
Umlaufvermögen	31,3	Fremdkapital	60,6
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,5	Passive Rechnungsabgrenzung	0,3
Gesamtvermögen	100,0	Gesamtkapital	100,0

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

Die ergebnisstarken Unternehmen wiesen im Durchschnitt 2015/16 eine Eigenkapitalquote deutlich über dem betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% aus.

Die ergebnisschwachen Betriebe erreichten diesen Richtwert mit einer Quote von 27,4% nicht. Mit Bankverbindlichkeiten von 38,4% finanzierten sie ihr Betriebsvermögen überdurchschnittlich stark durch Bankkredite.

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

- Die Anlagenintensität steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Der Anteil des Umlaufvermögens sinkt mit steigender Betriebsgröße.
- Der Anteil der liquiden Mittel bei den Kleinstbetrieben ist vergleichsweise hoch.
- Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Die Kleinstbetriebe erreichen den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 30% im Durchschnitt nicht.
- Der Anteil des Sozialkapitals steigt mit zunehmender Betriebsgröße.
- Die finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten sinken mit zunehmender Betriebsgröße.
- Mit einem Anteil von 43,8% des Gesamtkapitals nehmen die Kleinstbetriebe das meiste kurzfristige Fremdkapital in Anspruch.

7.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2015/16 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 15% der Betriebsleistung, während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -7% hinnehmen mussten. Nach Größenklassen betrachtet zeigt sich, dass durchwegs ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von über 2% (und somit die Gewinnzone) erreicht wurde. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Ergebnis in sämtlichen Größenklassen um mind. 0,5%-Punkte verbessert.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (IN % DER BETRIEBSLEISTUNG) 2015/16

Materialaufwand	45,93	Umsatzerlöse	100,23
Personalkosten	23,64	Bestandsveränderungen	0,14
Sonstige Aufwendungen	30,47	Sonstige Erlöse	4,55
Finanzierungskosten	1,26	Finanzerträge	0,55
Gewinn	3,80	Erlösschmälerungen	-0,37
Summe Aufwendungen	105,10	Summe Erträge	105,10

7.4. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2015/16 durchschnittlich einen Wert von 1,1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

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

Die Kleinstbetriebe erzielten den höchsten Kapitalumschlag von 1,8 und schafften sich damit die Möglichkeit, mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen zu erwirtschaften. Der damit verbundene rasche Kapitalrückfluss wirkt sich zudem günstig auf die Liquidität des Betriebes aus.

Betrachtet nach Fachgruppen wiesen wie im Vorjahr die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen (0,3) und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den höchsten (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 2015/16 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 3,8%. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 3,8% der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 14,7% der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -6,5% der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der ertragsschwachen Unternehmen.

Betrachtet nach Größenklassen konnten alle Gruppen die Gewinnzone erreichen, wobei die Umsatzrentabilität mit zunehmender Betriebsgröße stieg. Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2015/16 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Autobusunternehmen

und Seilbahnen erwirtschafteten mit durchschnittlich 7,5% bzw. 7,4% die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).

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

67% der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2015/16 die Gewinnzone, 33% mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten. Es zeigt sich, dass 12% der Unternehmen geringe Verluste (bis -2,5%) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5% wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen ab.

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

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 2015/16 eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,4%. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von rd. 10%. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-2,8%), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Autobusunternehmen in 2015/16 die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 10,2% auf. Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, Seilbahnen und Schienenbahnen erzielten jeweils einen weit unterdurchschnittlichen ROI.

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

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 2015/16 10,9%. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash Flow von 26,9% erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash Flow von 5,7%.

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

Der Branchenvergleich zeigt, dass wie im Vorjahr die Seilbahnen mit 30,8% den mit Abstand höchsten Cash Flow erzielten, während Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen den niedrigsten Cash Flow (3,4%) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungs-niveau.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe war bei jenen zwischen € 0,3 bis € 0,5 Millionen sowie zwischen € 7 bis € 50 Millionen überdurchschnittlich hoch, die anderen Betriebsgrößen wiesen ein durchschnittliches Niveau auf. Die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse stellt hier eine Ausnahme dar.

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

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

Die Seilbahnen hatten wie im Vorjahr die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 79%. Die geringste Anlagenintensität wiesen die Spediteure mit rd. 25% auf.

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

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investierten 2015/16 durchschnittlich 10,6 % der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

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

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 2015/16 wies wie im Vorjahr die Branche Seilbahnen die höchste Investitionsquote auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sowie Spediteure auf.

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

Im Jahr 2015/16 tätigten insgesamt 88% der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 49% der Unternehmen betragen die Investitionen bis zu 5% der Betriebsleistung. 13% tätigten Investitionen von durchschnittlich 5% bis 10% der Betriebsleistung und bei 13% 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 zurück-

zuführen sein kann - d.h. dass trotz gleichbleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind. Sollten Investitionen leasingfinanziert werden, wird dies in dieser Kennzahl nicht berücksichtigt (weder bei den Investitionen noch bei den Abschreibungen).

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2015/16 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 157,9 % auf. Die Investitionsdeckung stieg ebenso wie die Investitionen in Prozent der Betriebsleistung mit wachsender Betriebsgröße.

7.6. KENNZAHLEN ZUR FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄT

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen⁷.

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

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2015/16 im Durchschnitt bei 36,4% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 47% eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus.

Die ergebnisschwachen Betriebe lagen mit 27,4% unter dem betriebswirtschaftlichen Richtwert. Mit zunehmender Betriebsgröße stieg auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 24%, besteht Aufholbedarf.

Im Branchenvergleich hatten die Schienenbahnen die höchste Eigenkapitalquote. Die durchschnittliche niedrigste Eigenkapitalquote wiesen die Fahrschulen auf. 74% der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2015/16 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Mehr als ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30%. Demgegenüber standen 25% der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

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

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2015/16 29,6% und verhielt sich somit auf dem Vorjahresniveau. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (26,3%), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung als der Gesamtdurchschnitt aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 37,4% aus, bei Großbetrieben waren 18,1% des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen 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 2015/16 - ebenso wie im Vorjahr - durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100% mit Ausnahme der Kleinstbetriebe. 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 2015/16 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 im Durchschnitt 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 2015/16 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%.

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

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

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

Unter den Voraussetzungen gleichbleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash Flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 4,6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 17,1 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in knapp 2,6 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Autobusunternehmen und Schienenbahnen sowie die Schifffahrtsunternehmen im Bilanzjahr 2015/16 mit 2,6 bzw. 2,7 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 2015/16 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 72 % der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash Flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird. 7 % 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.

7.7. 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. € 4,20 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2015/16 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 € 9,20 die höchste Bruttoproduktivität aufwiesen, während Fahrschulen nur € 2,00 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 2015/16 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 € 2,10.

Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität ebenso wie die Bruttoproduktivität ab. Differenziert nach Branchen konnten die Schifffahrtsunternehmen und die Seilbahnen einen überdurchschnittlich hohen Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Fahrschulen 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.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

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

Corporate Design

Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich

Hinweis

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

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKÖ

Grafik, Design, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2018