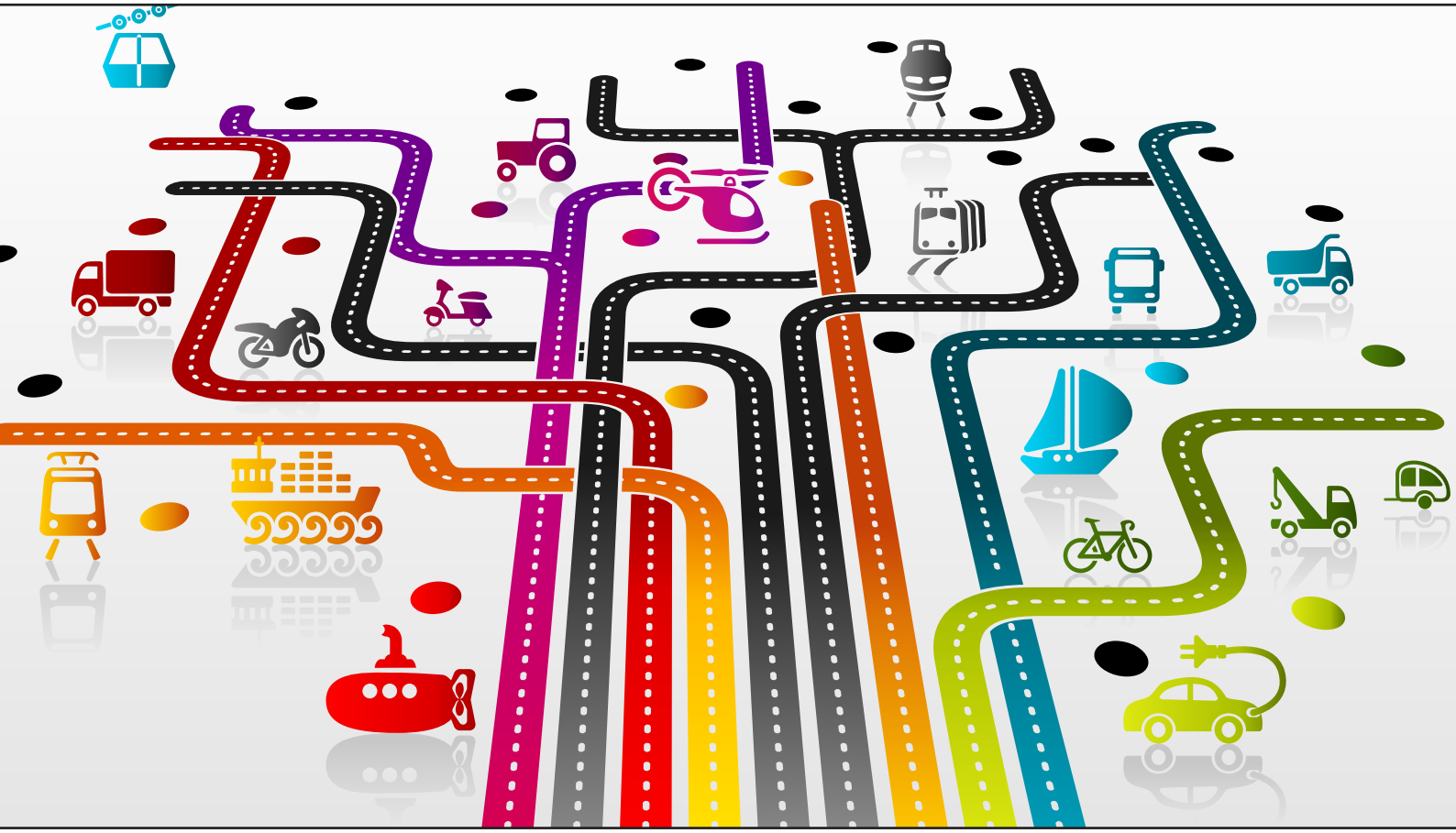
WKO
TRANSPORT · VERKEHR



Die österreichische Verkehrswirtschaft 2016

Daten und Fakten - Ausgabe

Unser Land fährt gut.

TRANSPORT • VERKEHR

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

Autor
Stabsabteilung Statistik der WKO

Grafik, Design, Fotocredits
www.designAS.at

Erscheinungsjahr
2016

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.

VORWORT, INHALTSVERZEICHNIS & ZUSAMMENFASSUNG

VORWORT

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

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 35.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen mehr als 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.500 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 131 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr.

Die Stimmung unter den Unternehmen in der Verkehrsbranche hat sich wieder leicht verbessert, vor allem im Vergleich zum Jahresanfang 2016. Für die Zukunft ist die Brancheneinschätzung weiterhin leicht pessimistisch. Das hängt neben der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung auch mit immer weiteren Belastungsphantasien für die Wirtschaft zusammen: allen voran Pläne zu einer flächendeckenden Maut auf allen Landes- und Gemeindestraßen, die speziell abgelegene und strukturschwache Regionen in Österreich treffen würde. Zudem würden heimische Unternehmen an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen und Konsumenten über höhere Produktpreise belastet werden. Deshalb treten die Wirtschaftskammern Österreichs vehement gegen die flächendeckende Maut auf und konnten sie nach einer gemeinsamen Informationskampagne vorerst abwenden.

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

Ing. Mag. Alexander Klacska
Obmann

Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung **07**

1. Struktur der österreichischen Verkehrswirtschaft **10**
1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften 12
1.2. Neugründungen 14
1.3. Insolvenzen 16

2. Der Arbeitsmarkt **18**
2.1. Anzahl der Beschäftigten 20
2.2. Anzahl der Lehrlinge 22
2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen 26
2.4. Tariflöhne 27

3. Der Output **30**
3.1. Umsatz 32
3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten 34
3.3. Investitionen 36

4. Personenverkehr **38**
4.1. Zusammenfassender Vergleich 40
4.2. Straße (Buslinienverkehr) 40
4.3. Schiene 42
4.4. Luftfahrt 44
4.5. Schifffahrt 46
4.6. EXKURS Nahverkehr 48
4.7. Verkehrsmittelwahl in der EU 49

5. Güterverkehr **50**
5.1. Zusammenfassender Vergleich 52
5.2. Straße 54
5.3. Schiene 60
5.4. Luftfahrt 64
5.5. Donauschifffahrt 68
5.6. EXKURS Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen 73
5.7. Modal Split EU 27 73

6.	**Verkehrsspezifische Daten**	**76**
6.1.	Verkehrswege	78
6.2.	Maut nach Verkehrswegen	80
6.3.	Fahrzeugbestand	82
6.3.1.	*Kraftfahrzeugbestand*	*82*
6.3.2.	*Schienenfahrzeugbestand*	*86*
6.3.3.	*Luftfahrzeugbestand*	*86*
6.4.	Neuzulassungen	88
6.5.	Karten für digitale Tachografen	90
6.6.	Verkehrsunfallbilanz	91
6.6.1.	*Straßenverkehrsunfälle*	*91*
6.6.2.	*Unfälle mit schweren Lkw*	*94*
6.6.3.	*Internationaler Vergleich*	*98*
5.	**Betriebswirtschaftliche Daten**	**100**
5.1.	Betriebswirtschaftliche Situation	102
5.2.	Bilanz	102
5.3.	Gewinn- und Verlustrechnung	104
5.4.	Kennzahlen	104
5.4.1.	*Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen*	*104*
5.4.2.	*Kennzahlen zum Vermögen*	*107*
5.4.3.	*Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität*	*109*
5.4.4.	*Produktivitätskennzahlen*	*112*

ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2015 35.998 Mitglieder in Österreich, das sind 4,9 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei knapp 80 % davon (28.626) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2015 kommt es insgesamt zu 1.581 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2015 209.519 Beschäftigungsverhältnisse (mit geringfügig Beschäftigten) gezählt; ohne geringfügig Beschäftigte sind im Jahresdurchschnitt 194.959 Personen unselbstständig beschäftigt. Insgesamt stehen im Jahr 2015 2.547 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2015 14.216 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Vergleich zum Jahr 2014 ist die Anzahl der Arbeitslosen gestiegen.

Die Mitgliedsunternehmen der Sparte Transport und Verkehr verzeichnen 2013 Erlöse und Erträge in der Höhe von € 46,4 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von € 14,7 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von € 4,8 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2015: 10.991), der Neugründungen (2015: 767), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2015: 66.242 unselbständig Beschäftigte), und des Produktionswertes (2013: 7,5 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2015: 1.297 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2015: 717 Lehrlinge).

Der Bestand an Lkw liegt Ende 2015 bei rund 427.515 Fahrzeugen bzw. 6,5 % gemessen am Gesamtbestand aller Kfz. Davon sind 52.352 schwere Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Der Anteil der Sattelzugfahrzeuge liegt bei 0,3 % bzw. 16.508 Stück. Der Bestand an Omnibussen beträgt 9.679 Fahrzeuge.

Eine Auswertung der Lkw zeigt, dass 2015 nicht ganz die Hälfte gewerblich genutzt werden, 20,5 % davon im Fuhrgewerbe und 79,5 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die Lkw im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2015 werden 36.373 Lkw (davon 3.511 schwere Lkw), 3.770 Sattelzugfahrzeug, 899 Omnibusse und 30.816 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2014 werden 34.769 Lkw (davon 3.601 schwere Lkw), 3.228 Sattelzugfahrzeuge, 900 Omnibusse und 29.409 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2015 bei den schweren Lkw um 2,5 % unter der des Jahres 2014 und bei den Sattelzugfahrzeugen um 16,8 % über jener des Jahres 2014.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2013/14 2,4 %. Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2013/14 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit 34,6 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 30 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr, im Schienenverkehr, in der Schifffahrt und in der Luftfahrt ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die Güterbeförderungen über Rohrleitungen sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gestiegen.

Beim Personenverkehr kommt es 2014 zu einer Abnahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb nehmen 2015 im Vergleich zum Vorjahr zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

Struktur
- 2015: 35.998 Mitglieder (aktiv und ruhend)
- 2015: 1.581 Neugründungen (vorläufig)

Arbeitsmarkt
- 2015: 209.519 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
- 2015: 2.547 Lehrlinge
- 2015: 14.216 Arbeitslose in Verkehrsberufen

Output (2013, ohne Fahrschulen)
- € 46,4 Mrd. Erlöse und Erträge
- € 14,7 Mrd. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
- € 4,8 Mrd. Bruttoinvestitionen

Verkehrsspezifische Daten (2015)
- Kfz-Bestand: 6,5 Mio. Kfz davon: 427.515 Lkw (375.163 leichte Lkw und 52.352 schwere Lkw), 16.508 Sattelzugfahrzeuge, 9.679 Omnibusse sowie 747.701 Anhänger davon 32.441 Sattelanhänger
- Kfz-Neuzulassungen: 401.039 Kfz (davon: 36.373 Lkw (32.862 leichte Lkw und 3.511 schwere Lkw), 3.770 Sattelzugfahrzeuge, 899 Omnibusse) sowie 30.816 Anhänger

Betriebswirtschaftliche Daten (Bilanzjahr 2013/14)
- Umsatzrentabilität: 2,4 % (durchschnittlich)
- Eigenkapitalquote: 34,6 % (durchschnittlich)

Güterverkehr (Transportaufkommen in 1.000 T, 2015)
- Straße (österr. Unternehmen): 347.726
- Schiene (österr. Unternehmen): 90.065
- Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 234
- Donauschiffahrt: 8.599
- Rohrleitungen: 71.580

Personenverkehr (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2014/15)
- Straße (österr. Autobuslinien) 2014: 675,5
- Schiene (ÖBB): 238
- Luftfahrt: 27,3
- Schifffahrt: 1,2

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

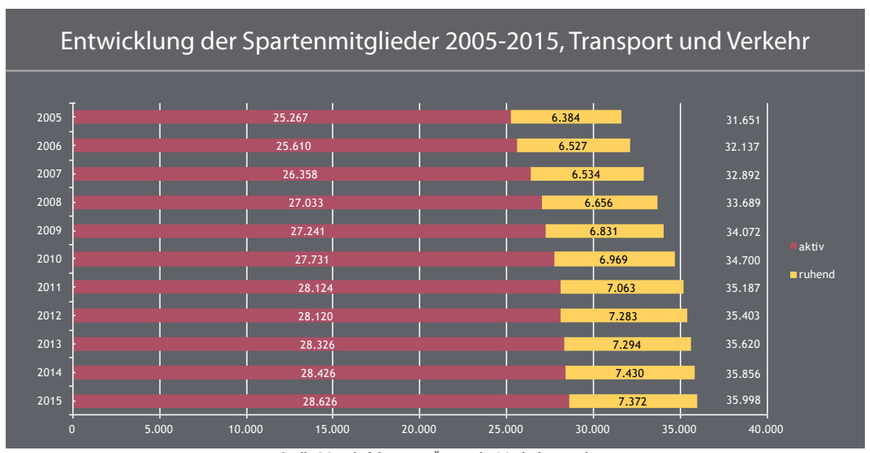
STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften

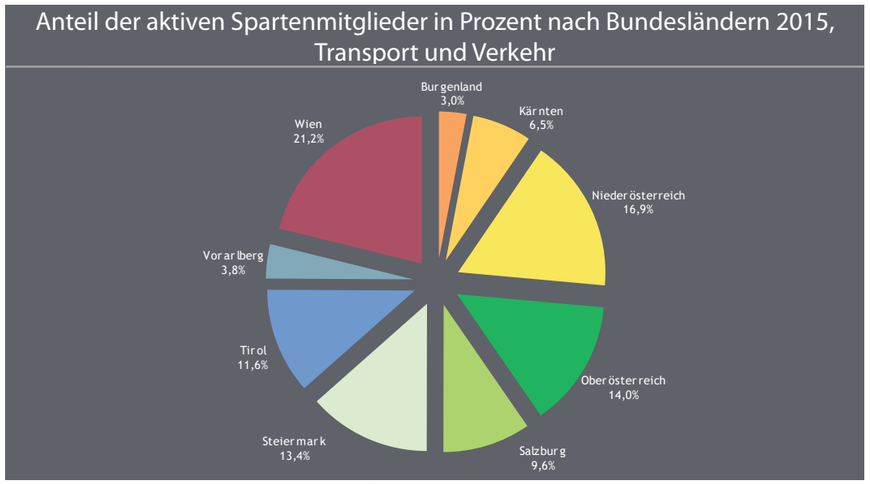
Ende 2015 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 35.998 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 4,9 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften[1].

Seit dem Jahr 2005 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern[2] erreicht Ende 2015 den Wert 28.626, das sind 79,5 % aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 13,3 %. Im selben Vergleichszeitraum melden 15,5 % mehr Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2015 21,2 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,9 % in Niederösterreich, 14,0 % in Oberösterreich und 13,4 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

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

Die meisten Fachgruppenmitglieder[3] in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2015 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 10.991 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.451 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbstständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2015 verzeichnen die meisten Fachverbände Mitgliederzuwächse bis auf das Güterbeförderungsgewerbe, die Seilbahnen und der Fachverband Fahrschulen und allgemeiner Verkehr.

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

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

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

Anzahl der aktiven Fachgruppenmitglieder 2000-2015, Transport und Verkehr

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Schienenbahnen	69	78	89	89	91	91	104	108
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen*	1.826	1.887	1.867	1.866	1.846	1.833	1.840	1.857
Seilbahnen	955	832	715	674	685	634	672	651
Spediteure	1.219	1.350	1.501	1.537	1.530	1.530	1.561	1.589
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8.460	8.939	10.102	10.269	10.247	10.276	10.361	10.451
Güterbeförderungsgewerbe	9.643	10.835	11.316	11.403	11.375	11.395	11.131	10.991
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	806	826	832	845	887	867
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.080	3.424	4.049	4.278	4.343	4.537	4.726	4.969
Schifffahrtunternehmungen	352	354						
Luftfahrtunternehmungen	277	299						
Autobusunternehmungen	1.197	1.234	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)					
Fahrschulen	314	347						
Allgemeiner Fachverband	382	395						

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

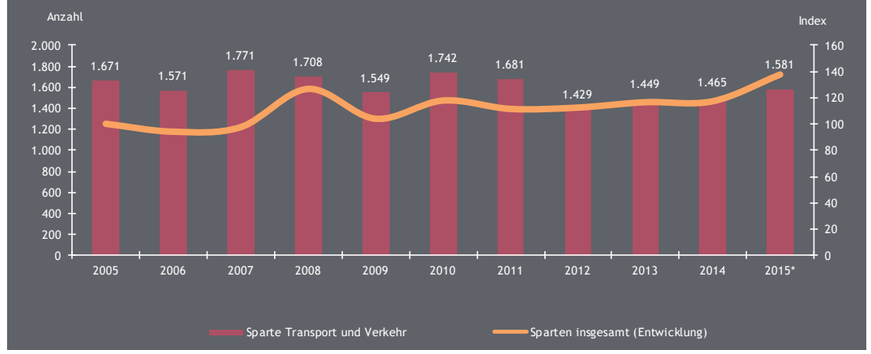
1.2. Neugründungen

Zwischen 2005 und 2015 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer leicht rückläufigen Entwicklung bei den Neugründungen[4]. Insgesamt werden im Jahr 2015 1.581 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 3,4 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit allen Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen. Zwischen 2010 und 2014 entwickeln sich die Gründungen der Sparte Transport und Verkehr annähernd parallel zu den Neugründungen aller Sparten. Im Berichtsjahr 2015 verzeichnet die Sparte Transport und Verkehr einen Zuwachs an Neugründungen von 7,9 % im Vergleich zum Vorjahr, über alle Sparten betrachtet sind dies in diesem Zeitraum 17,4 %.

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

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2005=100), 2005 - 2015



* vorläufiger Wert, Mehrfachzählung
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2015, Transport und Verkehr

	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Schienenbahnen	1	4	1	1	0	4	3	2	4
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen**	34	49	58	56	40	39	50	47	39
Seilbahnen	20	11	1	16	5	6	5	6	4
Spediteure	43	82	59	57	75	49	40	58	63
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	372	280	280	292	323
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	928	802	782	718	767
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	39	36	35	38	32
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	121	197	209	273	272	250	286	343	387
Schifffahrtunternehmungen	11	10	10						
Luftfahrtunternehmungen	11	9	23						
Autobusunternehmungen	12	30	25	neue FOO (FVe wurden zusammengelegt)					
Fahrschulen	10	9	5						
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spe.	41	24	20						

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

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

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 767 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 323 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 387. In den Fachverbänden der Schienenbahnen, der Spediteure, dem Beförderungsgewerbe mit Pkw, dem Güterbeförderungsgewerbe, den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen kommt es zu einer Zunahme der Gründungsintensität.

1.3. Insolvenzen

Zwischen 1. Jänner 2015 und 31. Dezember 2015 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 198 Insolvenzen eröffnet und 190 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöht sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 30,3 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 9,2 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2015 bzw. 1.1.2016 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der *eröffneten Insolvenzen* *		Anzahl der *abgewiesenen Konkursanträge* *	
	per 1.1. 2016	per 1.1. 2015	per 1.1. 2016	per 1.1. 2015
Landverkehr insgesamt	**198**	**152**	**190**	**174**
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	1	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	46	43	38	30
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	48	54	42	31
Güterbeförderung im Straßenverkehr	151	101	141	143
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	**25**	**41**	**12**	**13**
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	14	23	8	8
Tankstellen	**7**	**4**	**2**	**4**
Fahrschulen	**4**	**2**	**0**	**0**

* innerhalb der letzten 12 Monate

Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

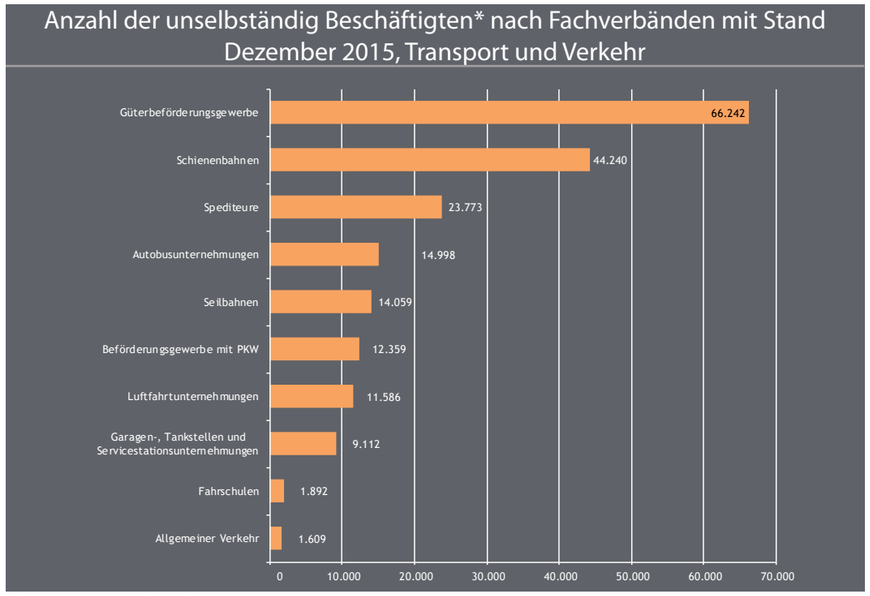
Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

DER ARBEITSMARKT

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. Anzahl der Beschäftigten

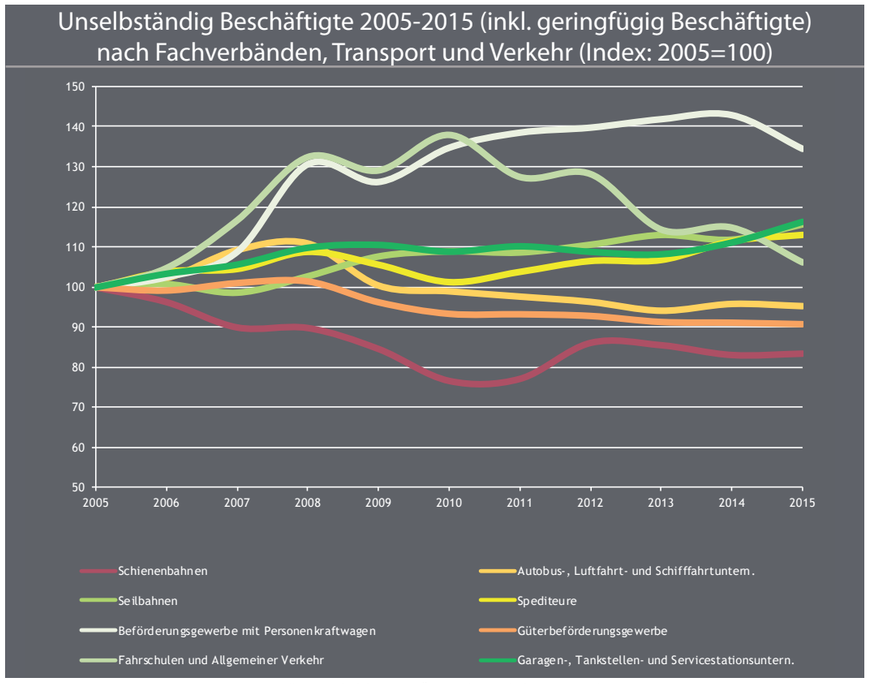
Mit Ende 2015 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen im Jahresdurchschnitt 209.519 Personen (mit geringfügig Beschäftigten) beschäftigt; ohne geringfügig Beschäftigte sind insgesamt 194.959 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbstständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 66.242 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 44.240 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbstständigen weisen der allgemeine Verkehr und die Fahrschulen auf.



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

Im Zeitraum 2005 bis 2015 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich bis 2011 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

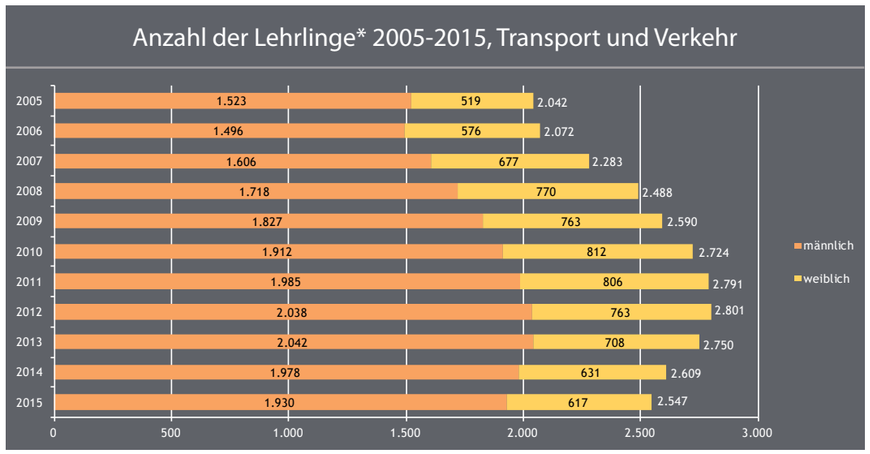
Im Jahresvergleich 2015/2014 verzeichnen die Schienenbahnen, die Seilbahnen, die Spediteure sowie die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen einen Beschäftigungsaufbau. Rückgänge finden bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, dem Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen, dem Güterbeförderungsgewerbe sowie den Fahrschulen und Allgemeinen Verkehr statt.



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

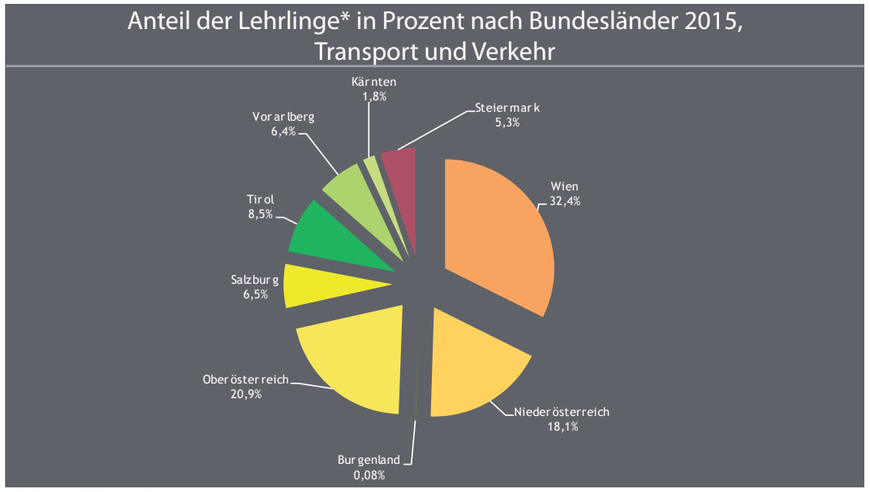
2.2. Anzahl der Lehrlinge

Während des Jahres 2015 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.547 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,3 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 75,8 % Burschen und 24,2 % Mädchen. Seit 2005 kommt es zu einer Zunahme der Lehrlingszahlen, die sich kontinuierlich bis 2012 fortsetzt. 2015 werden im Vergleich zum Vorjahr weniger Lehrlinge ausgebildet.



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

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2015 rund ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und mehr als ein Fünftel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.297 Lehrlingen im Jahr 2015.

2015 stehen im Vergleich zu 2014 bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmungen, den Seilbahnen und den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen mehr Lehrlinge in Ausbildung. In den verbleibenden Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr.

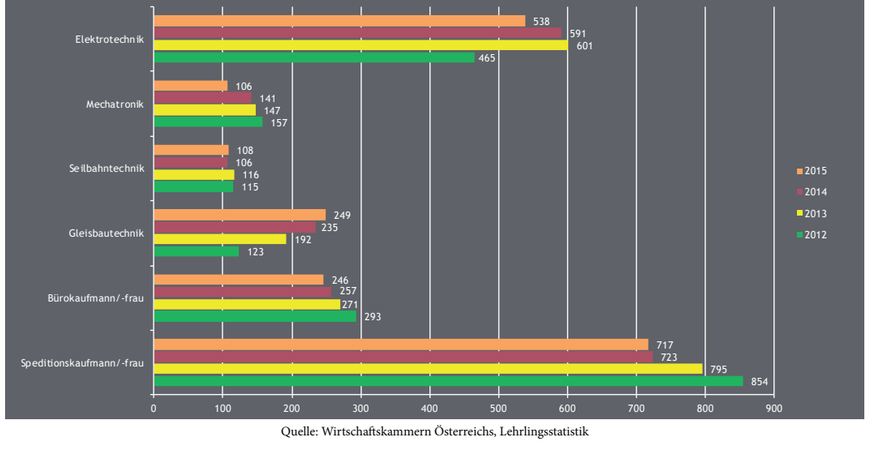
Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2000-2015, Transport und Verkehr

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Schienenbahnen	1.221	949	1.260	1.318	1.351	1.343	1.339	1.297
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen[1]	103	55	58	56	51	47	51	53
Seilbahnen	4	12	107	112	119	118	109	115
Spediteure	651	687	896	922	970	954	886	866
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	45	118	103	66	47	22	18
Güterbeförderungsgewerbe	172	154	166	169	161	162	130	128
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr[1]	29	15	20	24	23	27	28	28
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen	6	6	26	30	28	28	25	28

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtsunternehmungen, Autobusunternehmungen und Luftfahrtunternehmungen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für die Fachgruppe 5070, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.
Anmerkung: inklusive Jugendlicher, die einen Ausbildungsplatz in der integrativen Berufsausbildung haben
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/-frau. Im Jahr 2015 zählt man 717 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des Elektrotechnikers.

Anzahl der Lehrlinge nach den häufigsten Lehrberufen 2012-2015, Transport und Verkehr



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2015 538 Lehrlinge. Danach kommt der erst 2012 eingeführte Lehrberuf Gleisbautechnik mit 249 Lehrlingen im Jahr 2015.

2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2015 sind 14.216 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,0 % aller Arbeitssuchenden und 10,9 % mehr Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2014. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in allen Monaten zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat April im Ausmaß von 14,9 % im Vergleich zum Vorjahresmonat statt während im Dezember die kleinste Steigerung mit 5,6 % zu verzeichnen ist.

Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen in Verkehrsberufen * nach Monaten 2015

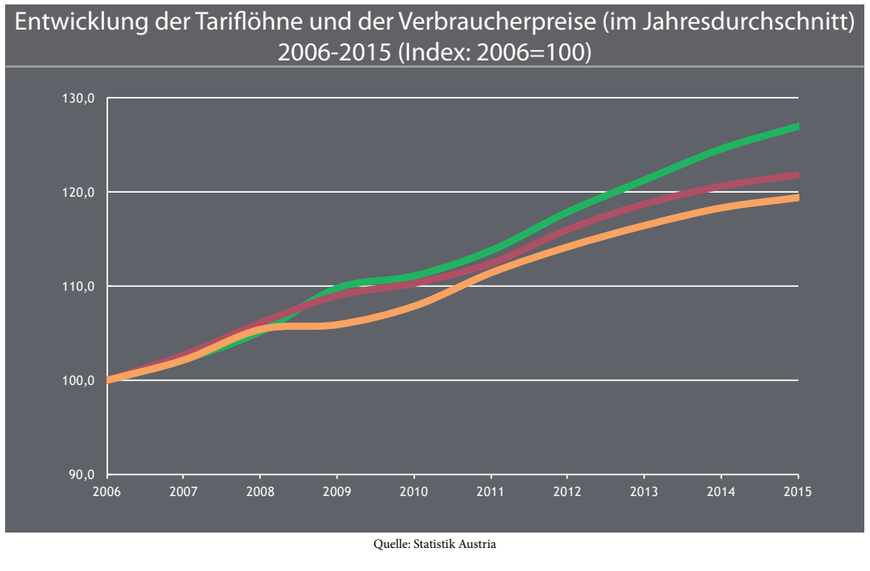
* Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen. Seit 2003 werden die Nachrichtenberufe (4501-4531) und Reise-, Fremdenverkehrsfachleute (4605) heraus gerechnet, daher ist kein Zeitvergleich möglich.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. Tariflöhne

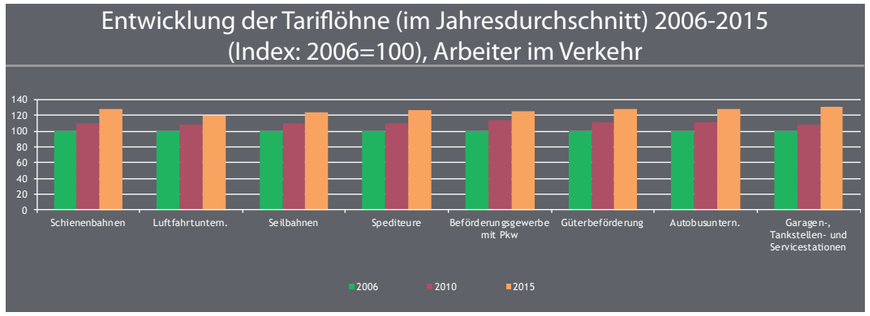
Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellten der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 9 Jahren um 27,0 % bzw. 21,8 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 19,4 %. Die Veränderung zwischen 2014 und 2015 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 1,9 %, bei den Angestellten um 1,0 %.

Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt) 2006-2015 (Index: 2006=100)



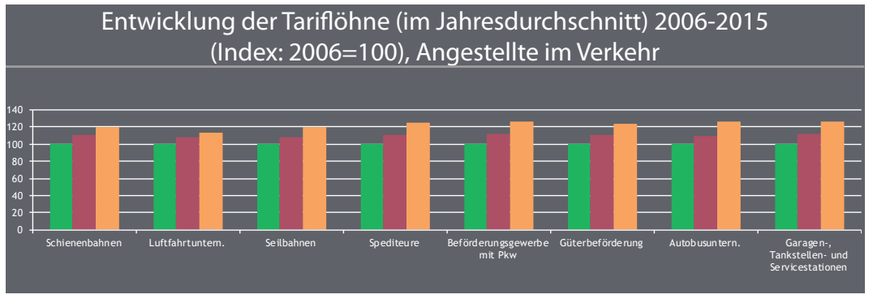
Quelle: Statistik Austria

Wie in der folgenden Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2015 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe und bei Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2015 im Beförderungsgewerbe mit Pkw und bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmungen am schwächsten.



Quelle: Statistik Austria

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

DER OUTPUT

3. DER OUTPUT

Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2013. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

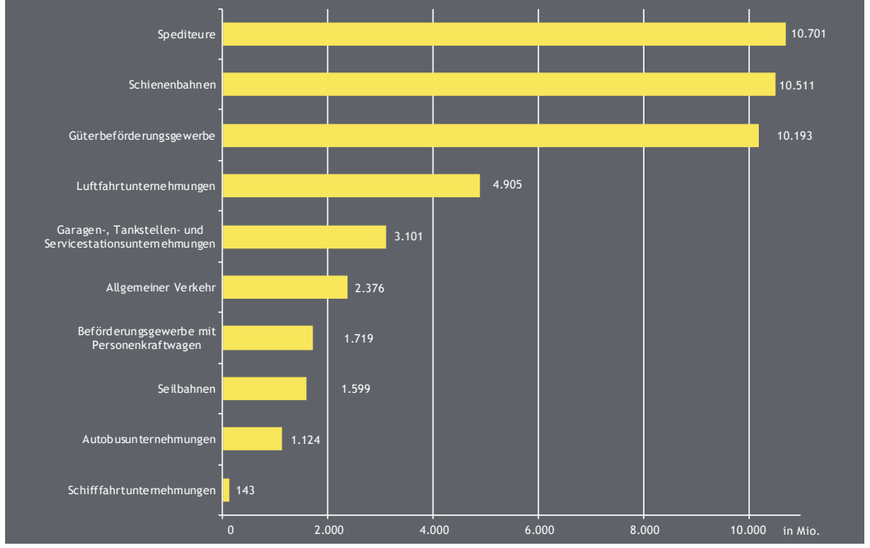
Mit der Erhebung sind mind. 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmungen: Deckung 70 % der unselbständig Beschäftigten bzw. 60% der Unternehmen). Da ein Jahresvergleich mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt und Luftfahrt) kommt es zu größeren Schwankungen als in vergleichbaren Branchen.

3.1. Umsatz

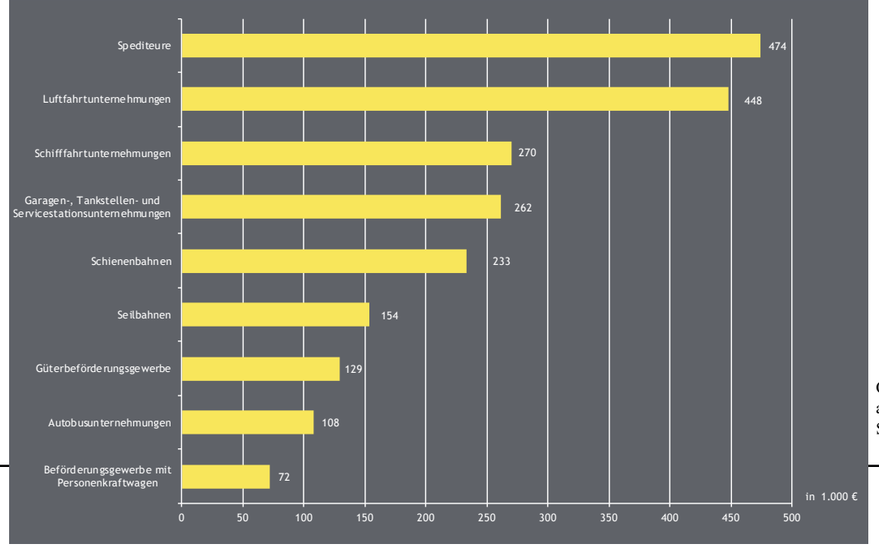
Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2013 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 46,4 Mrd, das sind 1,8 % mehr als im vorhergehenden Jahr 2012. Die Spediteure erwirtschaften 2013 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit € 10,7 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Die Schienenbahnen erzielen € 10,5 Mrd. und das Güterbeförderungsgewerbe rund € 10,2 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit € 474.000 Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2013 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmungen mit € 448.000, gefolgt von den Schifffahrtunternehmungen (€ 270.000). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 129.000 an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.

Erlöse und Erträge in € Mio nach Fachverbänden 2013
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr

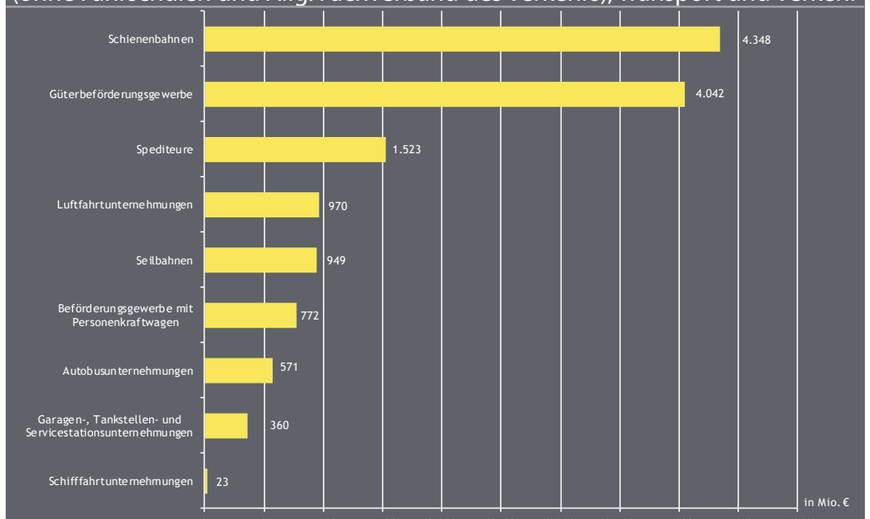


Erlöse und Erträge je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2013
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten in € Mio nach Fachverbänden 2013 (ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

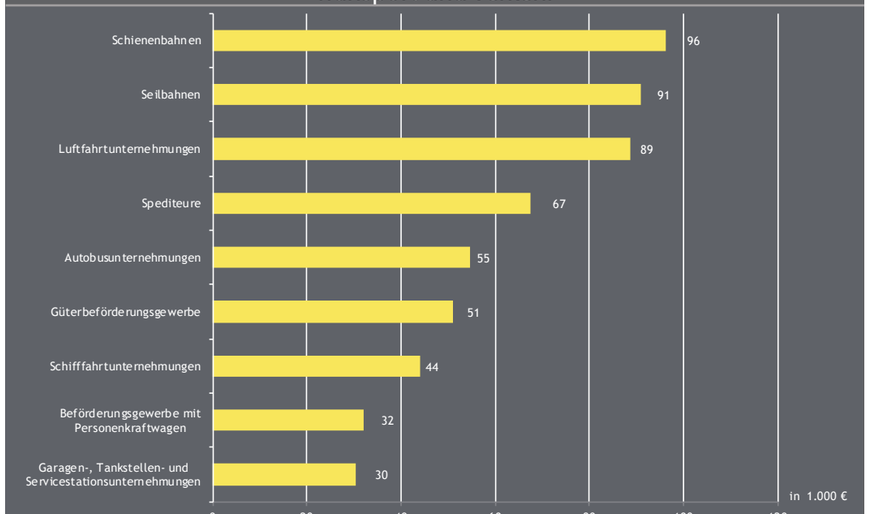
3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus den Vorleistungen und den Steuern und Abgaben zuzüglich der Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2013 eine Wertschöpfung von € 14,7 Mrd.

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

Die Schienenbahnen stellen gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2013 entfallen fast 30 % der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung des Güterbeförderungsgewerbes fällt deutlich höher aus als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.

Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2013 (ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr

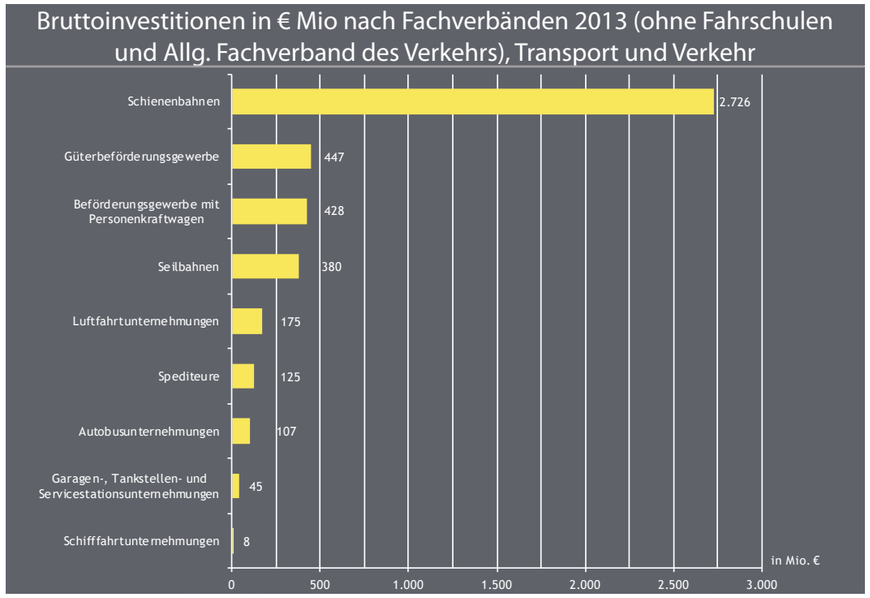


Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Schienenbahnen, gefolgt von den Seilbahnen und Luftfahrtunternehmungen, die höchsten Werte im Jahr 2013 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.

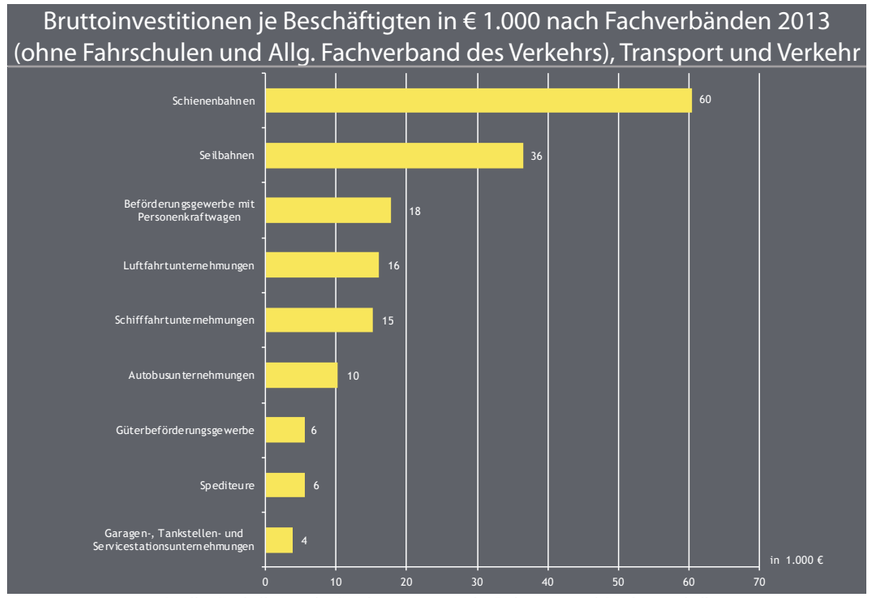
3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2013 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 4,8 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 2,7 Mrd. zuzuschreiben. Das Güterbeförderungsgewerbe tätigt 2013 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 447 Mio. und das Beförderungsgewerbe mit Pkw € 428 Mio.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2013 die Schienenbahnen mit € 60.000 und die Seilbahnen mit ca. € 36.000.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

PERSONENVERKEHR

4. PERSONENVERKEHR

4.1. Zusammenfassender Vergleich

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

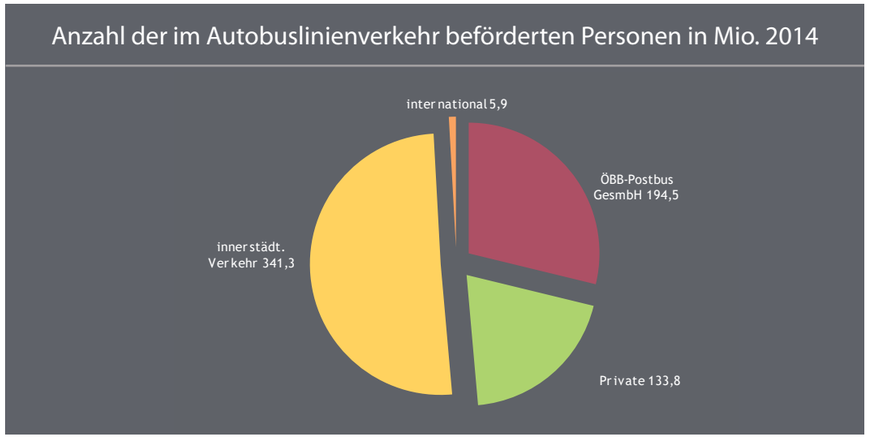
In den vergangenen Jahren kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, wobei die Beförderungszahlen hier im Jahr 2014 etwa auf das Volumen von 2012 zurückgehen. Die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr wieder zu, ebenso die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen.
Die österreichischen Seilbahnunternehmen haben in der Wintersaison 2014/15 insgesamt 595 Mio. Personen befördert bzw. 51,6 Mio. Skier Days verzeichnet. Unter Skier Days versteht man Gäste, die an einem Tag das erste Mal eine Liftanlage nutzen, d. h. auch bei mehrmaliger Beförderung wird pro Gast nur ein Skier Day berechnet.

Anzahl der beförderten Personen 2015	
Straße (österreichische Autobuslinien 2014)	675,5 Mio.
Schiene (ÖBB)	238,0 Mio.
Luftfahrt	27,3 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau)	1,2 Mio.

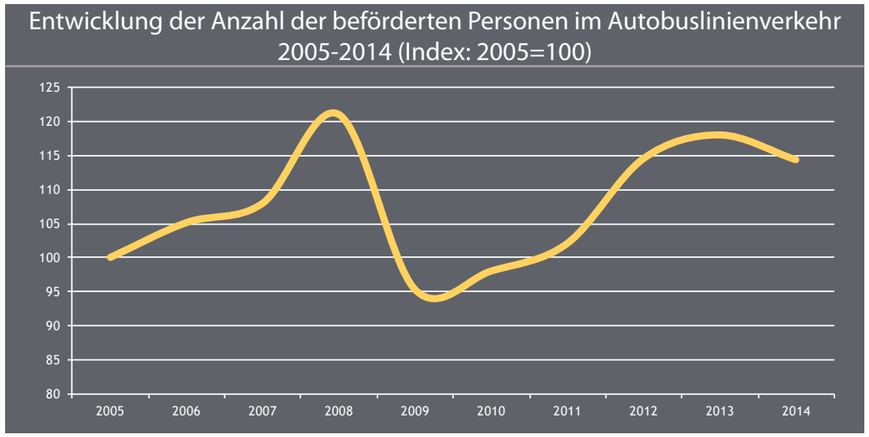
4.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2014 werden insgesamt 675,5 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 50,5 %, auf die ÖBB-Postbusse 28,8 % und auf private Anbieter 19,8 %. Der internationale Busverkehr ist nach wie vor im einstelligen Bereich.

In den Jahren 2005 bis 2008 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr insgesamt um 21% an. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2009 steigt die Anzahl der beförderten Personen bis 2013 wieder. Im Jahr 2014 kommt es zu einem leichten Rückgang im Vergleich zu 2013.



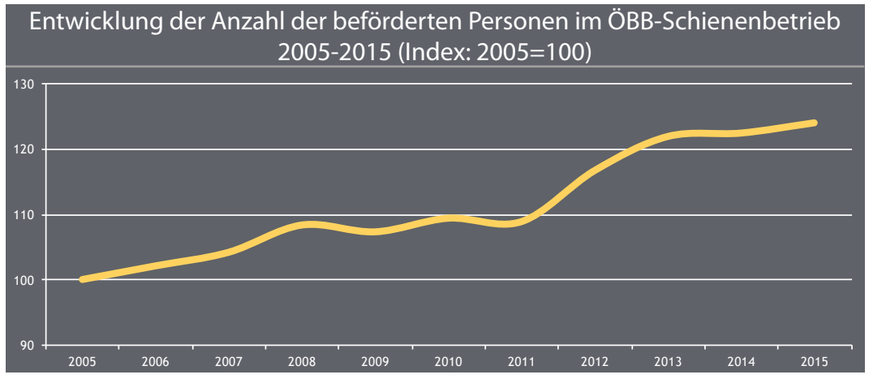
Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

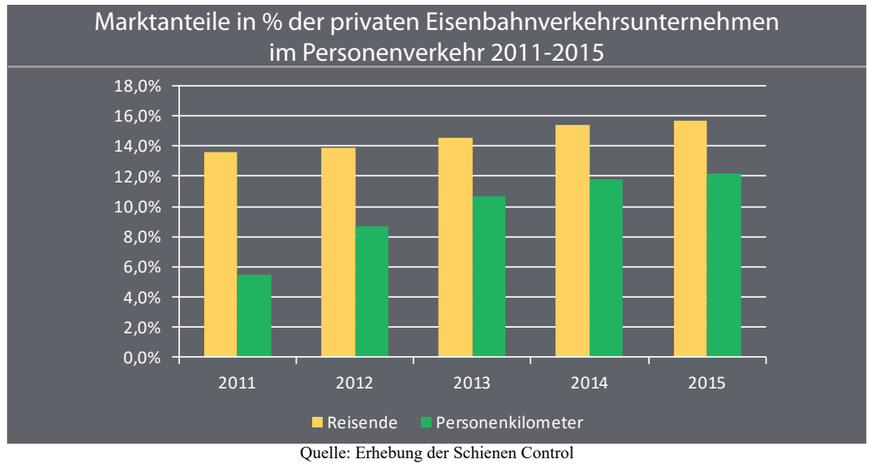
4.3. Schiene

Im Jahr 2015 werden von der ÖBB ca. 238 Mio. Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über die Jahre zeigt bis auf geringfügige Rückgänge 2009 und 2011 eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Im Jahr 2015 steigt die Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu 2014 um 1,3 Prozent.



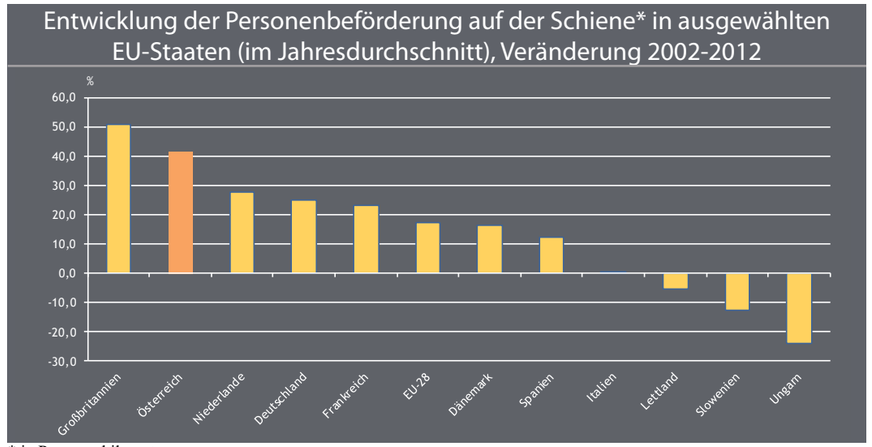
Quelle: ÖBB

Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigt zwischen 2011 und 2015 kontinuierlich, zuletzt von 15,4 % im Jahr 2014 auf 15,7 % im Berichtsjahr 2015 – das sind 44,4 Mio. Fahrgäste in absoluten Zahlen.Der Anteil der „Privatbahnen“ an den Reisenden steigt 2015 um 0,3 Prozentpunkte. Die Anzahl der Personenkilometer verzeichnet einen Zuwachs von 0,4 Prozentpunkten.



Quelle: Erhebung der Schienen Control

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



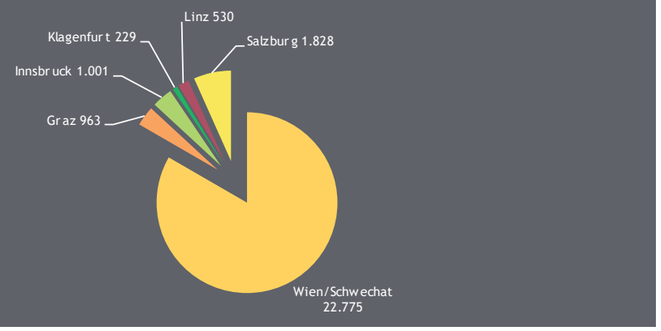
* in Personenkilometern

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.4. Luftfahrt

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2015 auf den österreichischen Flughäfen 27,3 Mio. Passagiere abgefertigt. Wie im Jahr 2014 entfallen davon 83 % auf den Flughafen Wien/Schwechat und 7 % auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,3 Mio. im Jahr 2015 und stellt damit einen Anteil von 27,6 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

Anzahl der Passagiere* auf österreichischen Flughäfen in 1.000 im Jahr 2015



*an, ab + Transit

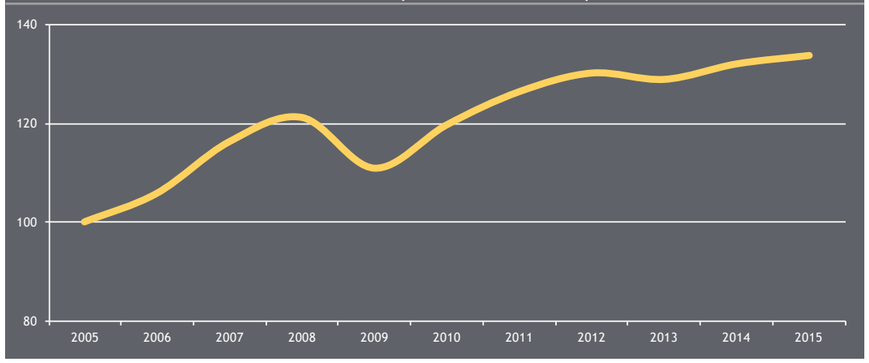
Quelle: Statistik Austria

Im Zeitverlauf 2005 bis 2015 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen bis auf zwei Rückgänge kontinuierlich: In den Jahren 2009 und 2013 sinken die Passagierzahlen. 2015 steigt die Anzahl der abgefertigten Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 %. Die stärksten Veränderungen zum Jahr 2014 zeigen die Passagierzahlen in Graz mit einem Plus von 7,4 % und die Passagieranzahl in Linz mit einem Minus von 5,6 %.

In Bezug auf die Reisedestinationen der Fluggäste bei Linienflügen bleibt Deutschland als Endziel mit über 2,7 Mio. Fluggästen im Jahr 2015 nach wie vor an erster Stelle. Im Vergleich zu 2014 tauschen Italien und Schweiz die Plätze und die USA lösen Frankreich in den Top 5 ab.

Im Charterflugverkehr machen die Destinationen Großbritannien und Türkei 50,6 % der Fluggäste im Berichtsjahr 2015 aus. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich reduziert sich weiter. Im Vergleich zum Jahr 2014 zeigt sich ein Rückgang um ca. 8 %. Am stärksten sinken die Fluggastzahlen nach Ägypten (um 14,5 %).

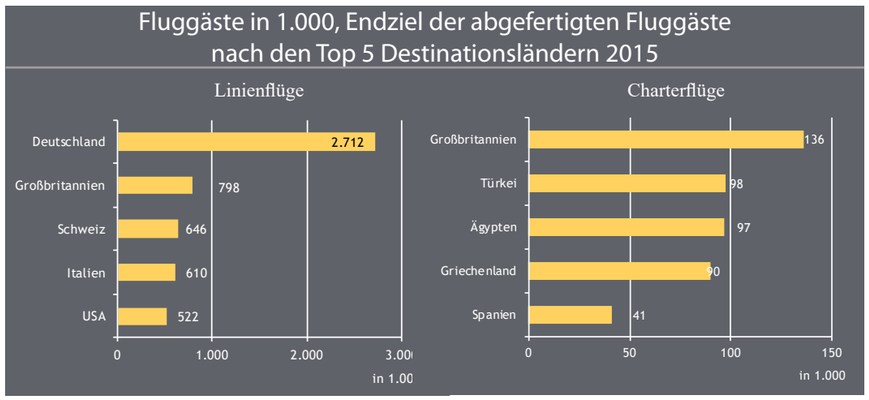
Entwicklung der Anzahl der Passagiere* auf österreichischen Flughäfen 2005-2015 (Index: 2005=100)



*an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

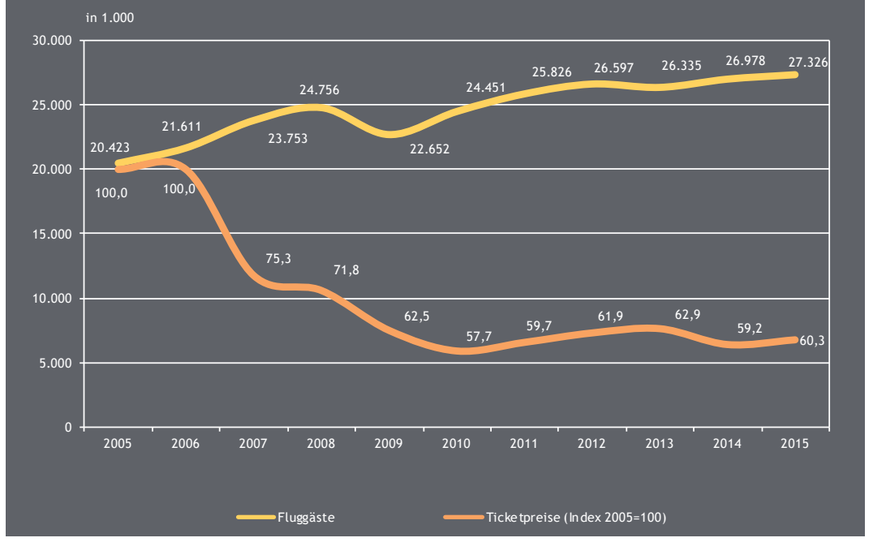
Fluggäste in 1.000, Endziel der abgefertigten Fluggäste nach den Top 5 Destinationsländern 2015



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 2015 sowohl die Passagierzahlen (+ 1,3 %) als auch die Ticketpreise (+ 1,9 %).

Entwicklung der Ticketpreise (Index 2005=100) und der Fluggäste 2005-2015



Quelle: Statistik Austria

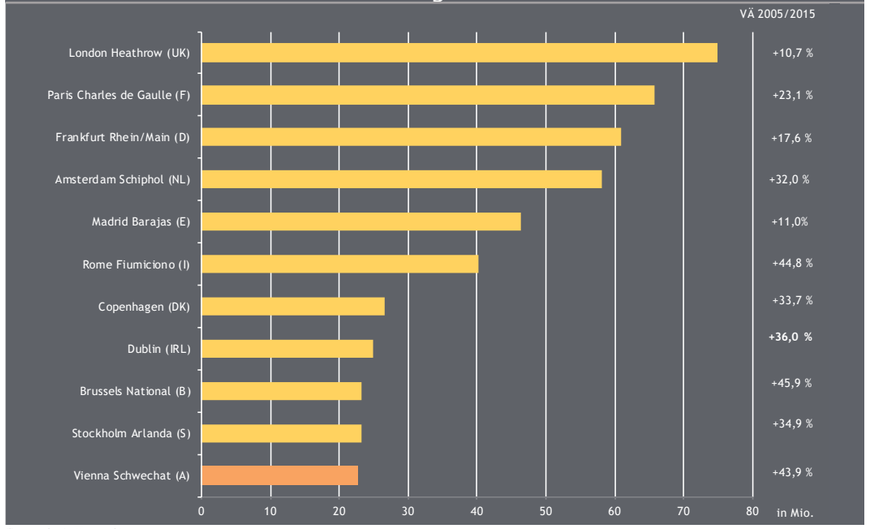
Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2015: 75,0 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle werden 65,7 Mio und in Frankfurt Rhein/Main 60,9 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 22,7 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

Im Zeitraum 2005 bis 2015 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Brussels National und Rome Fiumiciono.

4.5. Schifffahrt

Mit dem Jahr 2003 kommt es zu einer Änderung der Rechtsgrundlagen betreffend die Erhebung des Personenverkehrs auf der Donau mit der Folge, dass dieser nicht mehr von Statistik Austria erhoben wird. Bei den unten angeführten Zahlen handelt es sich daher um Zuschätzungen

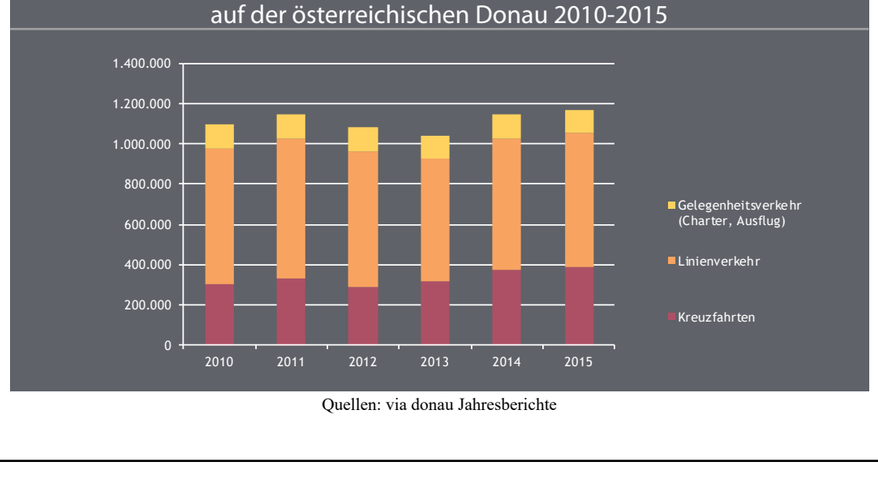
Passagiere* in Mio. auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2015, Veränderung 2005-2015



*an, ab + Transit

Quelle: EUROSTAT

Passagiere in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau 2010-2015

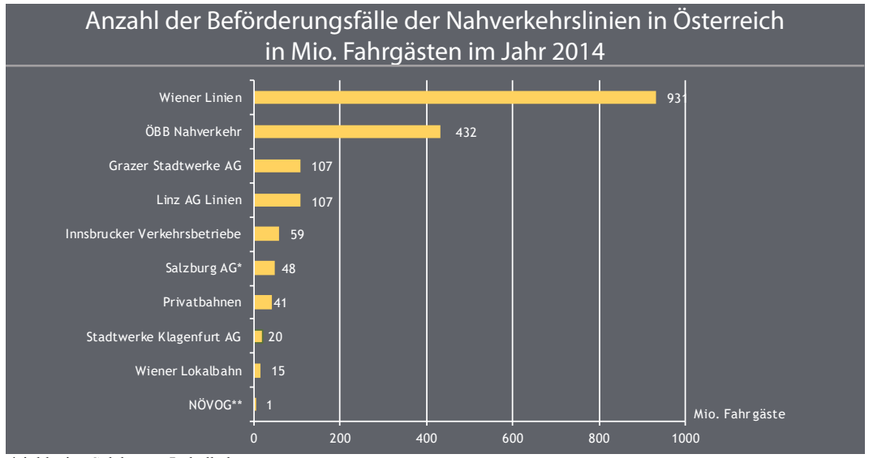


Quellen: via donau Jahresberichte

– durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruhen. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagieranzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt. Wie im Vorjahr sind auch 2015 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als 1,1 Millionen Passagiere unterwegs (um 2,2 % mehr als 2014). Den Großteil bilden die ca. 670.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+2,3 % gegenüber 2014). Auf Kabinenschiffen werden rund 385.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (+2,7 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 115.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch, was den Passagierzahlen von 2014 entspricht.

4.6. EXKURS Nahverkehr

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienenbetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, NÖVOG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2014 in Summe rund 1,3 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt fast 1,8 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2014 insgesamt 466 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 432 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2014 rund 41 Mio. Beförderungsfälle.

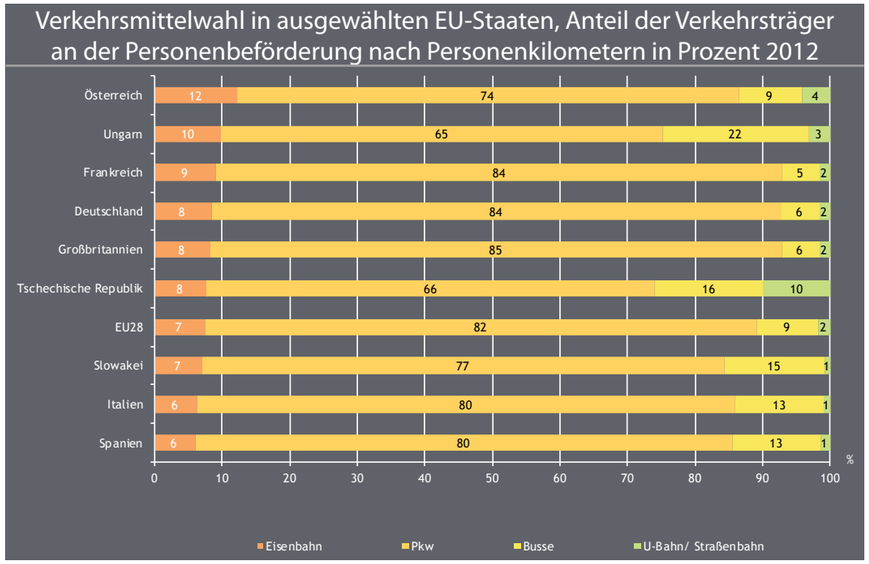


* inklusive Salzburger Lokalbahnen
** Wert für 2013
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

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

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 2012 gemessen an Personenkilometern beträgt 82 %, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 85 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 21 % bzw. 16 %, der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6 % z.B. in Spanien und maximal 11 % in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

GÜTERVERKEHR

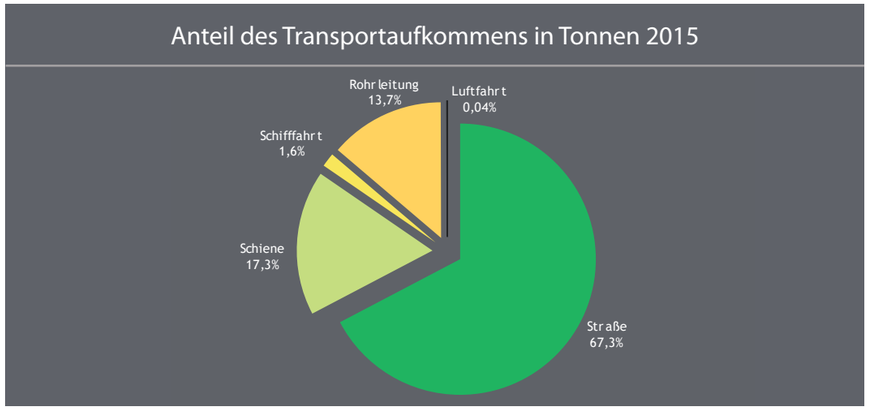
5. GÜTERVERKEHR

5.1. Zusammenfassender Vergleich

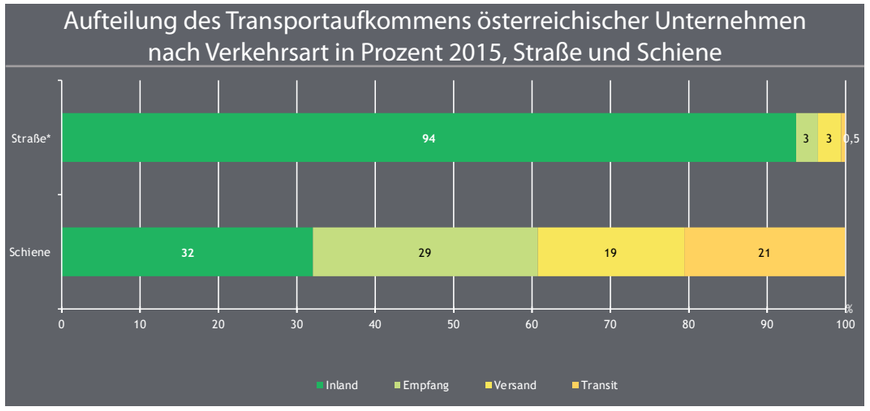
In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der überwiegende Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben ist auch die Schiene von großer Bedeutung. Die Schifffahrt und insbesondere der Luftverkehr spielen hingegen mengenmäßig eine untergeordnete Rolle. Während das Transportaufkommen auf der Straße, der Schiene und bei der Luftfahrt annähernd auf dem Niveau des Vorjahres bleibt, sinkt das der Donauschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr um 15 %.

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2015		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2015 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	347.726	Straße (österreichische Unternehmen)	17.161
Schiene (österreichische Unternehmen)	90.065	Schiene (österreichische Unternehmen)	19.045
Luftfahrt	234	Donauschifffahrt	1.806
Donauschifffahrt	8.599	Rohrleitungen	17.612
Rohrleitungen	71.580		

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



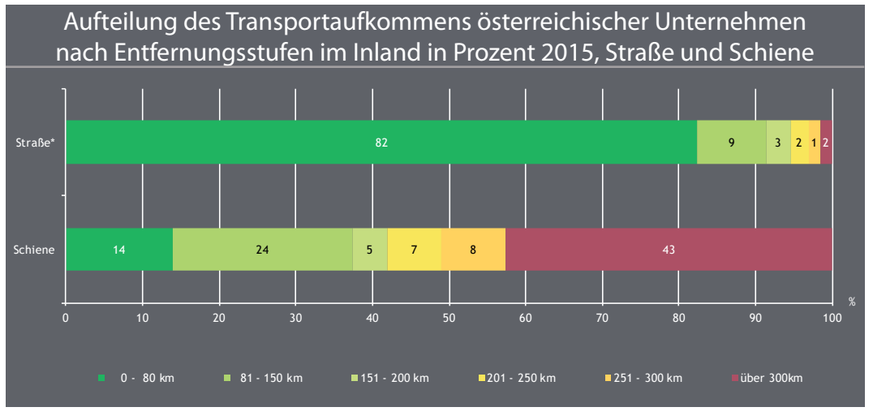
Der Vergleich der beiden bedeutendsten Verkehrsträger im österreichischen Güterverkehr zeigt, dass auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene der Schwerpunkt auf zwei Verkehrsbereiche - dem Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Güterempfang - liegt.



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

Quelle: Statistik Austria

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



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

Quelle: Statistik Austria

5.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert 2015 der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 325,6 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 14,8 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen wesentlich höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist in den vergangenen Jahren von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2015 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 351 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Erhöhung von 0,4 % zum Vorjahr entspricht. Erhöhte Verkehrsleistungen zeigen außerdem der Inlandverkehr und der Transitverkehr. Im Detail verteilt sich die Veränderung des Transportaufkommens wie folgt:

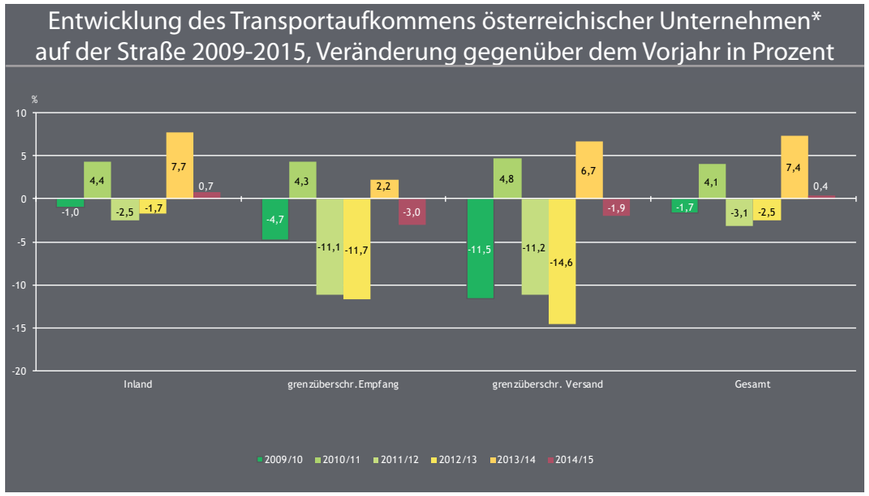
Im Inland erhöht sich das Transportaufkommen um 0,7 %, im grenzüberschreitenden Empfang sinkt es um 3 %, im grenzüberschreitenden Versand sinkt es um 1,9 % und im Transitbereich nimmt das Aufkommen um 2,4 % zu.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen* auf der Straße 2015

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern**	Anteil in %
Inland	325.616	92,8	14.843	86,5
grenzüberschr. Empfang	9.870	2,8	975	5,7
grenzüberschr. Versand	10.539	3,0	1.153	6,7
Transit	1.702	0,5	190	1,1
sonst. Auslandsverkehr***	3.266	0,9	-	-
Gesamt	350.992	100,0	17.161	100,0

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

Quelle: Statistik Austria

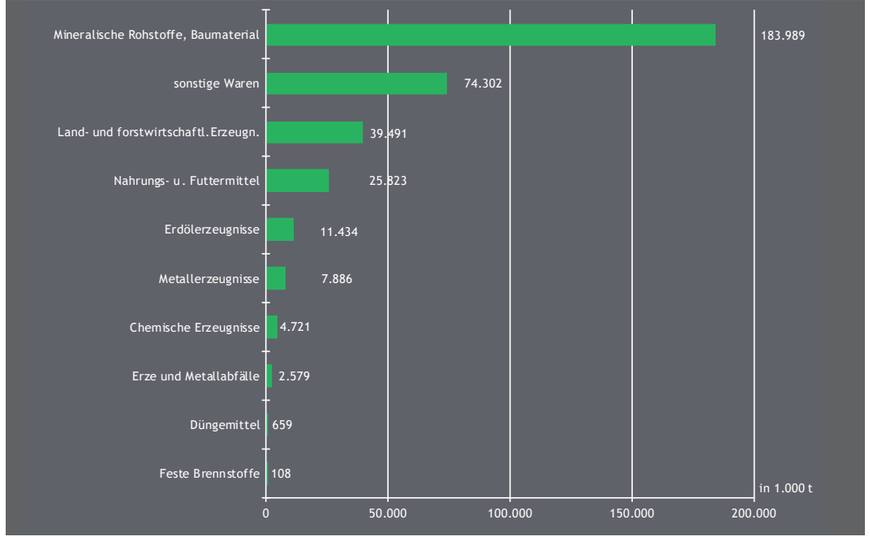


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2015 auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“ und etwas mehr als ein Fünftel auf „sonstige Waren“. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen* auf der Straße in 1.000 Tonnen nach NST/R**-Kapiteln 2015

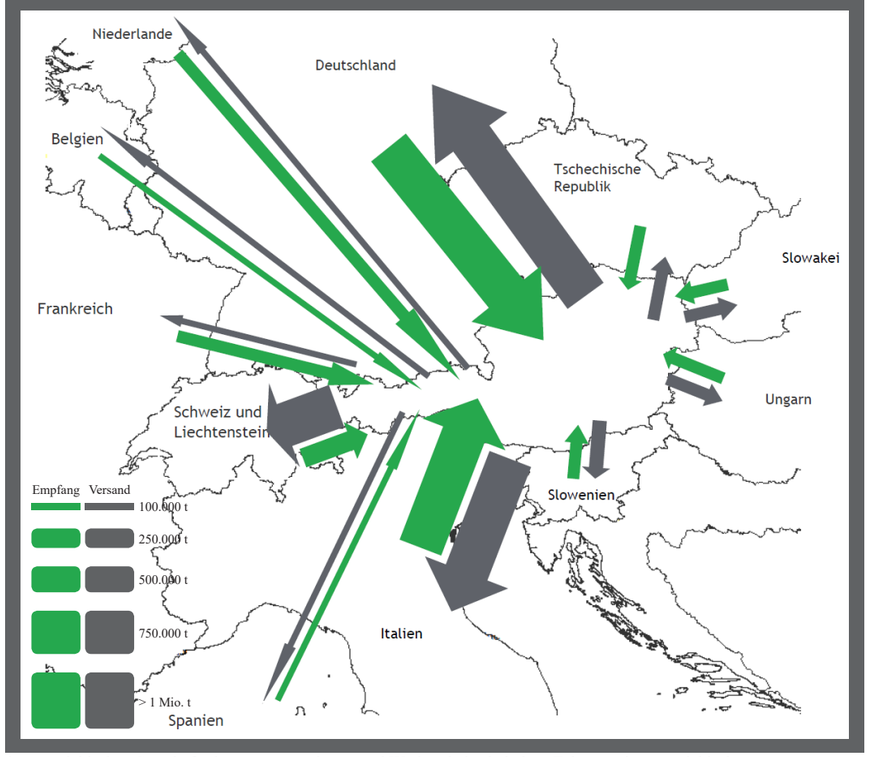


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße im Jahr 2015 zeigt, dass für den Güterempfang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Die wichtigsten Gütergruppen über beide Länder betrachtet sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse“ und „andere Nahrungs- und Futtermittel“.

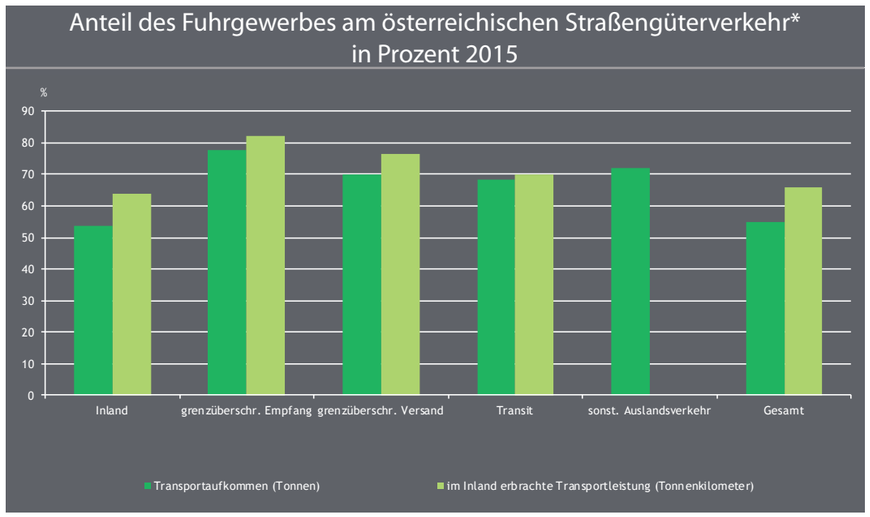
Weitere wichtige Einlade-/Ausladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Steine und Erden und Baustoffe“ haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Slowakei, Slowenien, Tschechien sowie Ungarn transportiert. Die stärksten Gütergruppen dieser Länder „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“.

Güteraustausch auf der Straße* 2015, Ein- und Ausladeland Österreich



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

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2015 entfallen 55 % des Transportaufkommens und 68 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden als im Werkverkehr.

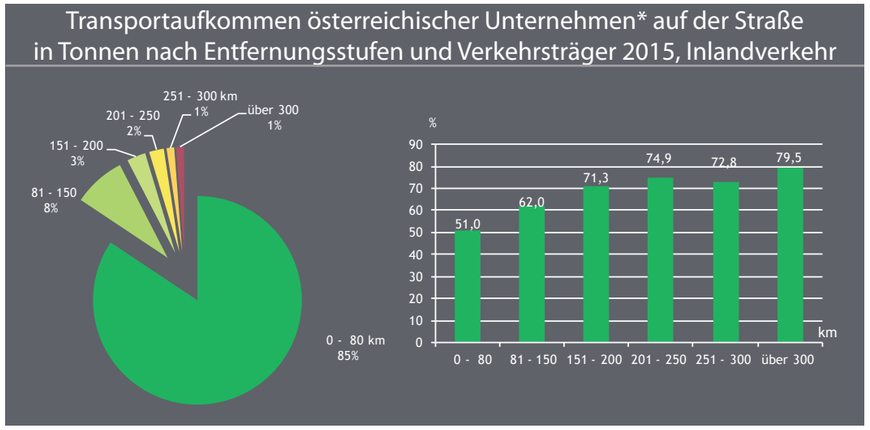


Anmerkung: Im Fuhrgewerbe wurden zwar nur rund 20 % der Zugmaschinen (Lkw und Sattelfahrzeuge) bzw. rund 16 % aller fuhrgewerblich genutzten Lkw eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.
* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr;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

Quelle: Statistik Austria

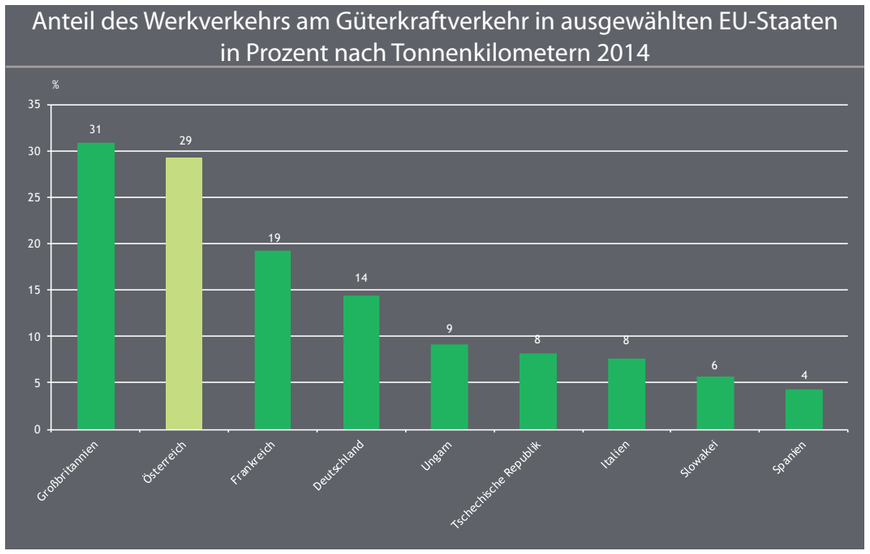
84,4 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt mit zunehmender Entfernung (bis auf einen Rückgang bei Entfernungen zwischen 251-300 km) sukzessive auf einen Anteil von 79,5 % bei Entfernungen über 300 km an.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Erhöhung um 6,1 Prozentpunkte in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2014: 73,4).



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

Quelle: Statistik Austria



Quelle: EUROSTAT

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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2014 bei 29,0 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr um 1 Prozentpunkt. Die gleiche Steigerung erfährt der Werkverkehr in der Slowakei. Der Anteil des Werkverkehrs in Großbritannien und der Tschechischen Republik geht im Vergleichszeitraum zurück. In allen anderen dargestellten Ländern bleibt der Anteil des Werkverkehrs auf dem Vorjahresniveau.

5.3. Schiene

Während beim Transportaufkommen der Inlandverkehr den größten Anteil ausmacht, ist dies bei der Transportleistung der Güterempfang. An zweiter Stelle steht bei der Gütertransportleistung der Transitverkehr. Von den 18,5 Mio. Tonnen der von den inländischen Unternehmen im Transitverkehr beförderten Güter wurden 3,6 Mio. Tonnen in Deutschland eingeladen und in Italien ausgeladen. 2,8 Mio. Tonnen nahmen den Weg in umgekehrter Richtung. Zusammen entfiel damit 35,0 % (2014: 34,5 %) der im Transit beförderten Tonnage auf diese zwei Länder.

Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2015 zu leichten Rückgängen in fast allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail werden im Inland 1,7 %, im grenzüberschreitenden Empfang 4,2 % und beim grenzüberschreitenden Versand 0,7 % weniger Güter transportiert. Nur der Transit verzeichnet eine Zunahme von 4,6 %.

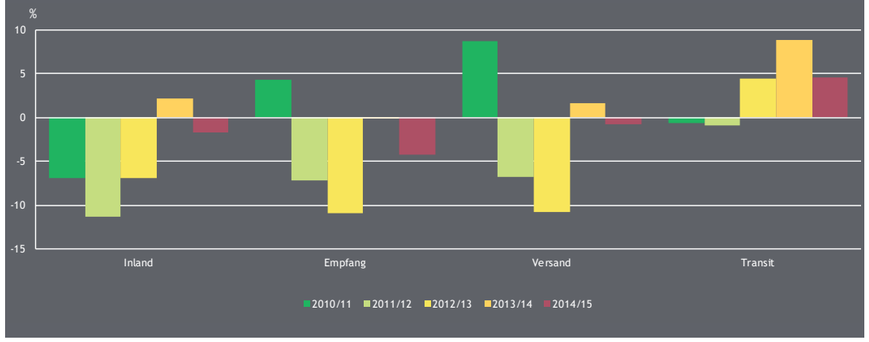
Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 25,0 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,5 % oder 9,7 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um Erze und Metallabfälle. Den größten Rückgang zum Vergleichsjahr 2014 zeigt die Gütergruppe land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere mit einem Minus von 0,9 Mio. Tonnen.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen auf der Schiene 2015

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	28.898	32,1	4.576	24,0
Empfang	25.744	28,6	5.367	28,2
Versand	16.899	18,8	3.969	20,8
Transit	18.525	20,6	5.133	27,0
Gesamt	90.065	100,0	19.045	100,0

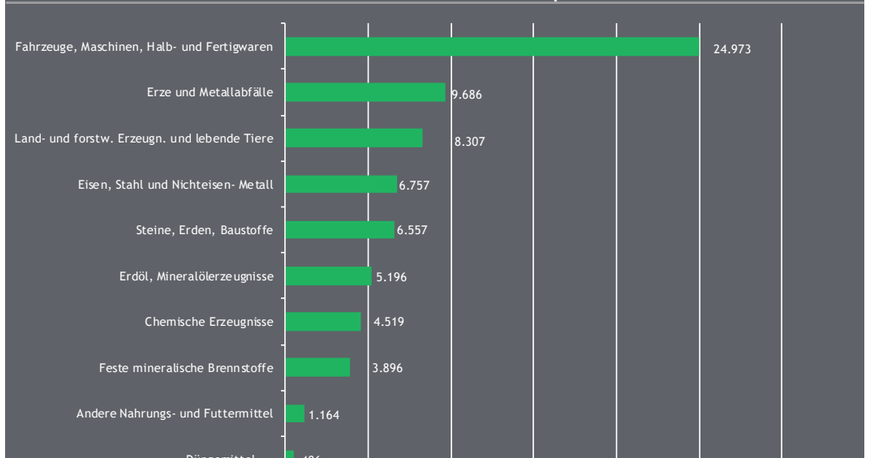
* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Entwicklung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen auf der Schiene 2010-2015, Veränderung in Prozent



Quelle: Statistik Austria

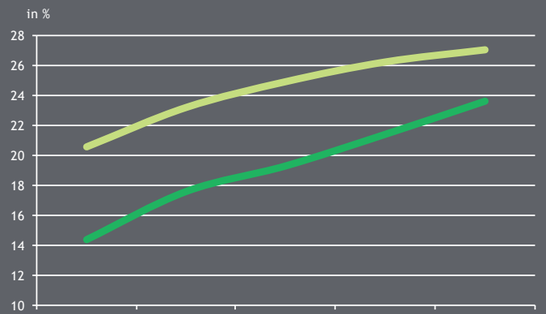
Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene* in 1.000 Tonnen nach NST/R-Kapiteln 2015**



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

Im Vergleichszeitraum von 2011 bis 2015 nehmen die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl betreffend das Güteraufkommen (Nettotonnen) als auch betreffend die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) stetig zu. Im Jahr 2015 steigt der Marktanteil beim Güteraufkommen um 0,8 und bei der Nettoverkehrsleistung um 2,2 Prozentpunkte.Zu den größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören Lokomotion, LTE-Logistik- und Transport, LogServ/CargoServ, TX Logistik Austria und Wiener Lokalbahnen Cargo.

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2011-2015



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 %. Ab dem Jahr 2011 zeigt sich eine Gegenbewegung, die bis zum Jahr 2015 anhält. Von 2014 auf 2015 sinkt die Beförderungszahl um 1,3 %.

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. 2015 ist die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen, wie in den Jahren davor, leicht rückläufig. Im gesamten österreichischen Netz werden 655 (2014: 678) Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient, das sind um 23 weniger als im Jahr davor.

Anzahl der beförderten Straßenfahrzeuge auf der rollenden Landstraße 2005-2015

	Fahrzeug der ROLA
2005	200.288
2006	275.672
2007	288.644
2008	330.577
2009	312.937
2010	344.398
2011	324.192
2012	227.341
2013	198.606
2014	197.870
2015	195.223

Quelle: Statistik Austria

5.4. Luftfahrt

Im Jahr 2015 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 233.913 Tonnen, das bedeutet eine Abnahme um 2,1 %. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,4 %. Das Postaufkommen steigt im Vergleich zu 2014 um 2,8 % auf 12.956 Tonnen und wird bis auf eine Tonne am Flughafen Linz über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

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 stehen. In den Jahren 2011 und 2012 kam es zu stärkeren Rückgängen im Frachtaufkommen Im Vergleich zum Vorjahr kommt es 2015 zu einer Abnahme des Frachtaufkommens um 2,1 %.

Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2015 92,7 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 94,9 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem werden fast 8.000 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und knapp 2.400 Tonnen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ per Luftfracht versendet bzw. empfangen. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 54,7 % am gesamten Luftfrachtaufkommen und sinkt damit um 3,9 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2014.

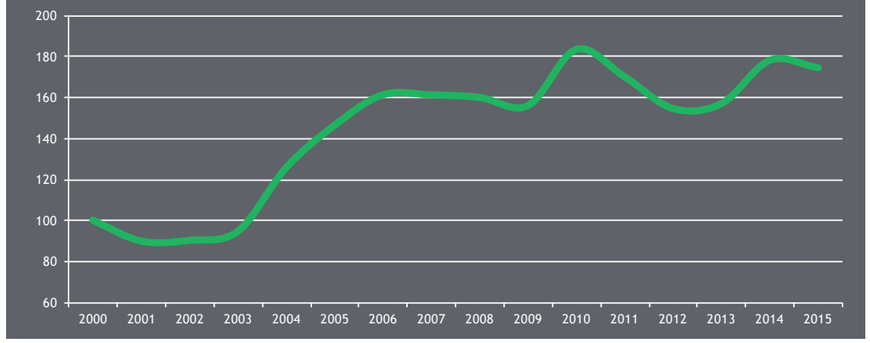
Frachtaufkommen* nach Verkehrsart
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2015

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	219	37	126	0	20	32	433
Empfang	107.338	113	4	0	2.059	64	109.579
Versand	88.718	234	8	0	4.972	117	94.049
Transit	26.793	0	0	0	3.059	0	29.852
Frachtaufkommen in Tonnen	223.067	384	139	0	10.110	213	233.913
Anteil in %	95,4	0,2	0,1	0,0	4,3	0,1	100,0

* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Entwicklung des Frachtaufkommens*
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2000-2015 (Index: 2000=100)



* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Luftfrachtaufkommen in Tonnen auf dem Flughafen Wien/Schwechat nach ausgewählten NST/R*-Kapiteln 2015

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	560	1.129	1.689
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.323	1.075	2.398
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	51	30	81
Erze und Metallabfälle	5	5,8	
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	295	295	590
Steine, Erden und Baustoffe	42	24	66
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	5.049	2.948	7.997
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	81.516	101.927	183.442
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	824	681	1.504
Landmaschinen	4	7	11
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	30.684	27.646	58.330
Metallwaren	425	720	1.145
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	400	128	528
Leder-u. Textilwaren	1.174	5.131	6.306
Sonstige Waren	6.677	9.263	15.940
Besondere Transportgüter	41.329	58.349	99.678

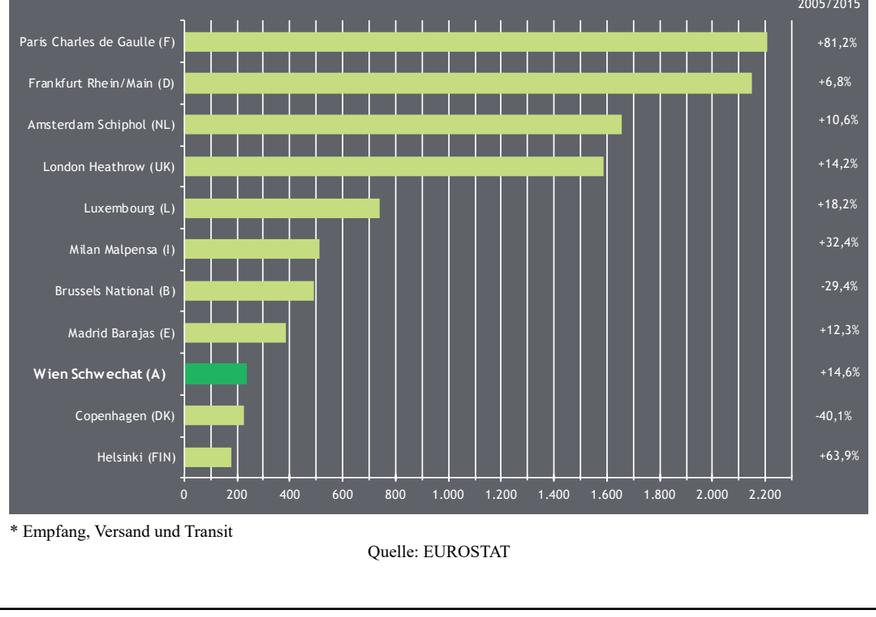
* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik

Quelle: Statistik Austria

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

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2005 und 2015 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 14,6 % in den vergangenen zehn Jahren.

Luftfrachtaufkommen (Fracht und Post)* in 1.000 Tonnen auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2015



* Empfang, Versand und Transit

Quelle: EUROSTAT

5.5. Donauschifffahrt

Im Güterverkehr auf der Donau[5] spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 4,3 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 4,1 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2015 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 7,9 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

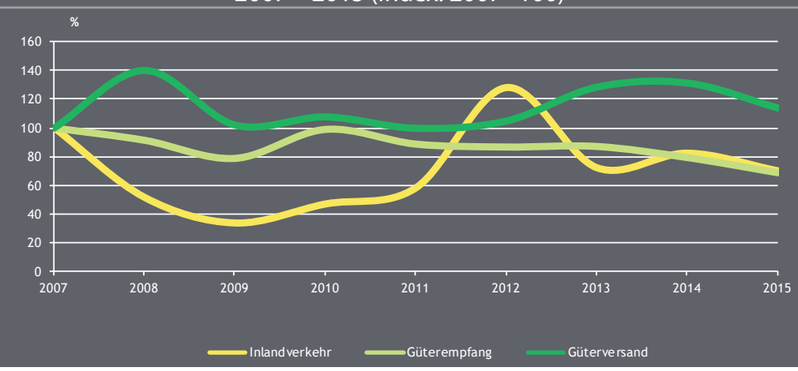
Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen und ausländischen Schiffen 2015

	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	680	79,2	67	89,9
Empfang	4.325	14,9	4.124	1,5
Versand	1.764	15,5	1.610	53,6
Transit*	1.830	2,0	2.531	8,2
Gesamt	8.599	17,3	8.332	0,6

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

Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine ähnliche Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Güterempfang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2014 sinkt der Inlandverkehr um 14,8 % und Güterempfang und –versand um jeweils 13,2 %.

Entwicklung des Transportaufkommens auf der Donau 2007 – 2015 (Index: 2007=100)

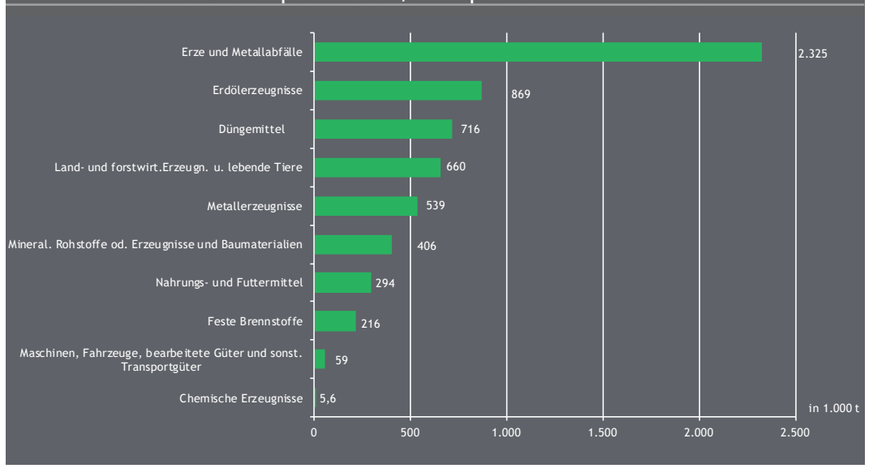


Quelle: Statistik Austria

5 Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1.Mai 2004 konnte der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage wird der Transitverkehr seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2015 verzeichnet wie im Vorjahr die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,3 Mio. Tonnen bzw. 38,2 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdölerzeugnisse“ wurden insgesamt 0,87 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.

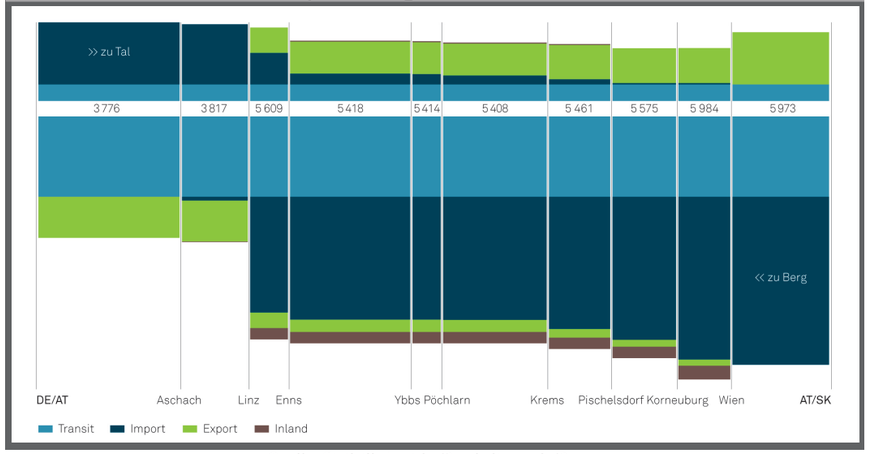
Grenzüberschreitender Güterempfang und –versand auf der Donau nach NST/R*-Kapiteln 2015, Transportaufkommen in Tonnen



* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

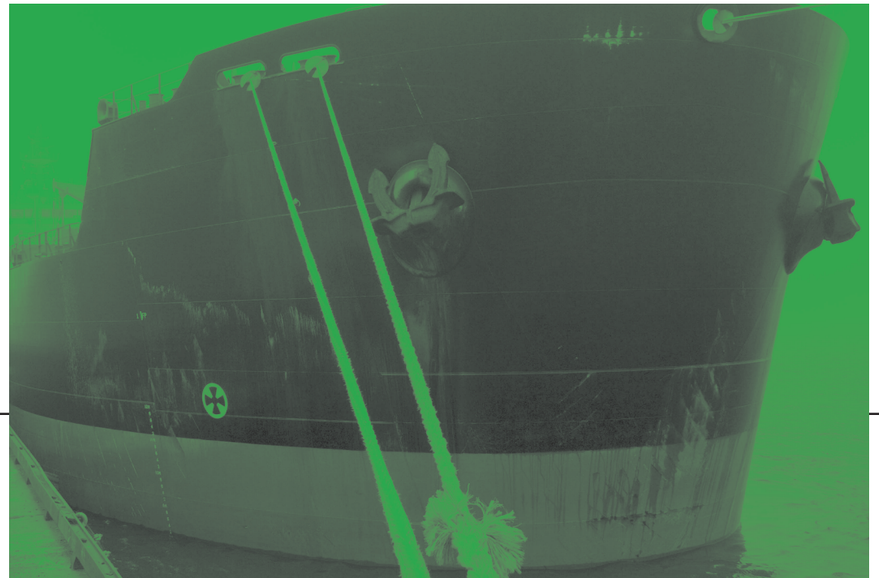
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der von Linz stromabwärts liegende Donauabschnitt. Im Jahr 2015 werden im Transitverkehr 4,9-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2015, Transportmengen in 1.000 Tonnen

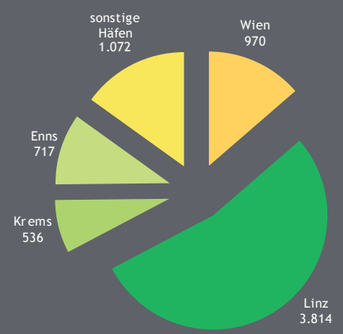


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2015 ist Linz mit 3,8 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 51,2 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist mit rund 1 Mio. Tonnen einen Anteil von 13 % auf.



Gesamtumschlag auf österreichischen Häfen 2015, Transportaufkommen* in 1.000 Tonnen

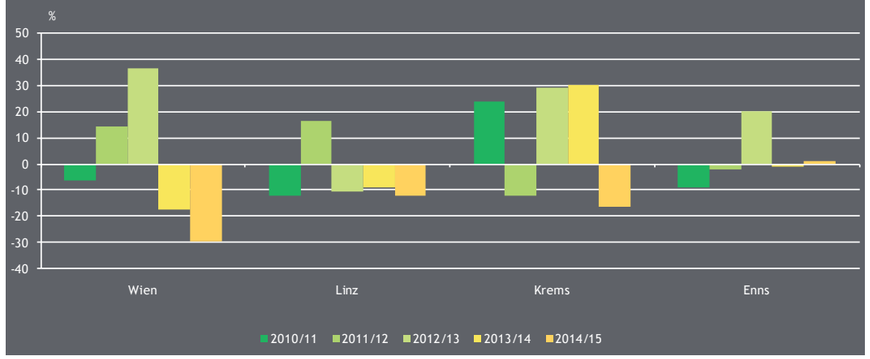


* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2010 bis 2015 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau. Am stärksten ist der Rückgang im Transportaufkommen am Hafen Wien mit einem Minus von 29 %.

Entwicklung des Transportaufkommens* auf den wichtigsten österreichischen Häfen 2010-2015, Veränderung in Prozent



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

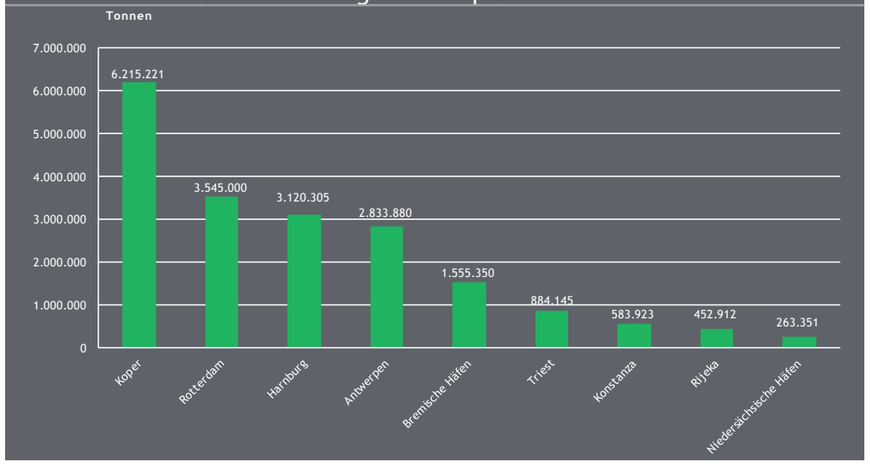
Quelle: Statistik Austria

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.

Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt 19,5 Mio. Tonnen im Jahr 2015. Der Hafen Koper ist mit etwas mehr als 6,2 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, gefolgt vom Hafen Rotterdam mit 3,5 Mio. an Umschlagsvolumen.

Österreichs Transitverkehr 2015 in Tonnen über die wichtigsten europäischen Seehäfen

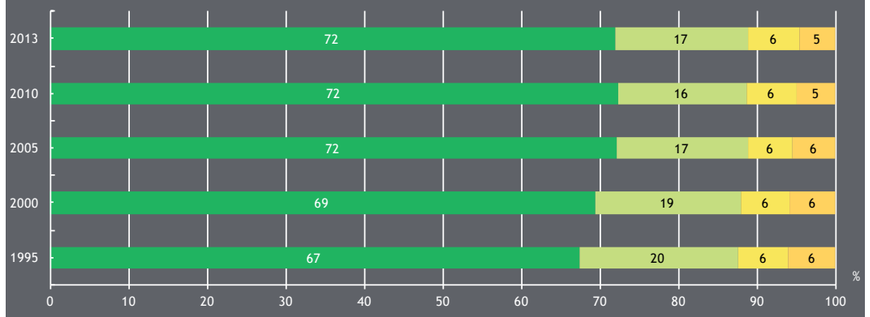


Quelle: Wochenzeitung Verkehr

5.7. Modal Split EU 27

Im Jahr 2013 werden 71,9 % der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf den Binnenwasserstraßen bleibt annähernd gleich und der Anteil der Pipelines geht im Vergleichszeitraum leicht zurück.

Modal-Split der Verkehrsträger in der EU-27 nach Tonnenkilometer* in Prozent 1995-2013

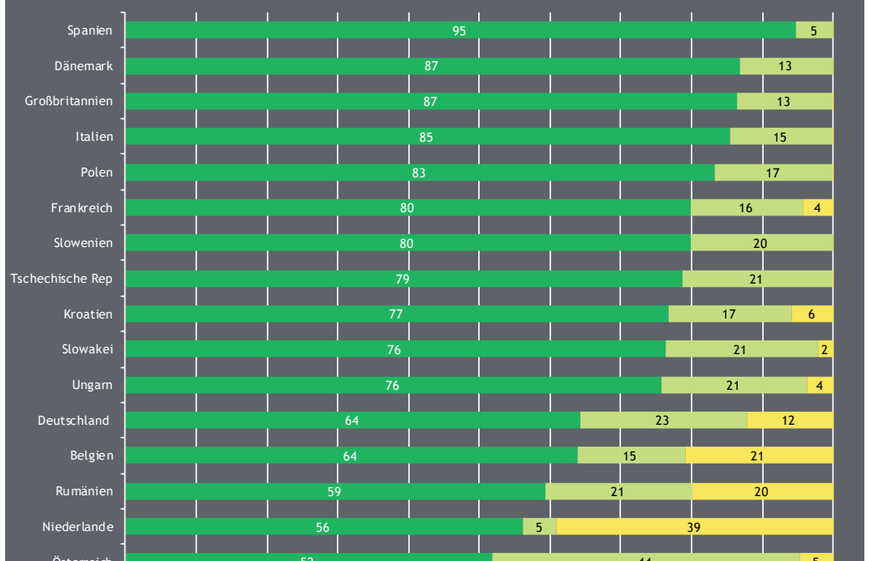


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Großbritannien und Italien die Straße im Jahr 2014 jeweils für mehr als 85 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 52 %. Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, Deutschland, Slowakei, der Tschechischen Republik, Rumänien und Ungarn ein wichtiger Verkehrsträger.

Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen Binnenwasserstraßen nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland, Belgien, Rumänien und den Niederlanden ein Anteil zwischen 12 % und 39 % der Transportleistung über Binnenwasserstraßen abgewickelt.

Modal-Split der Verkehrsträger in ausgewählten EU-Staaten (gereiht nach dem Anteil der Straße) nach Tonnenkilometer* in Prozent 2014



* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: EUROSTAT und eigene Berechnungen

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

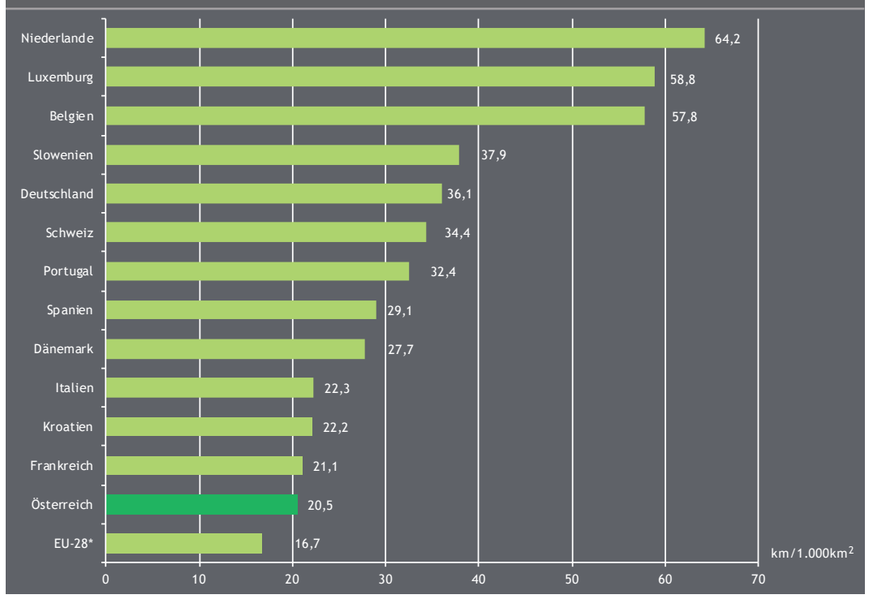
VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

6.1. Verkehrswege

Zum 1.1.2016 beträgt die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2.208 km. Die Autobahnnetzdichte ist im Jahr 2012 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (64,2 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 58,8 km pro 1.000 km² bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt 2012 über eine Autobahnnetzdichte von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 16,7 km pro 1.000 km².

Autobahnnetzdichte im km/1.000 km², Top Staaten und EU-Durchschnitt 2012



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

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

Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.522 km im Jahr 2015.

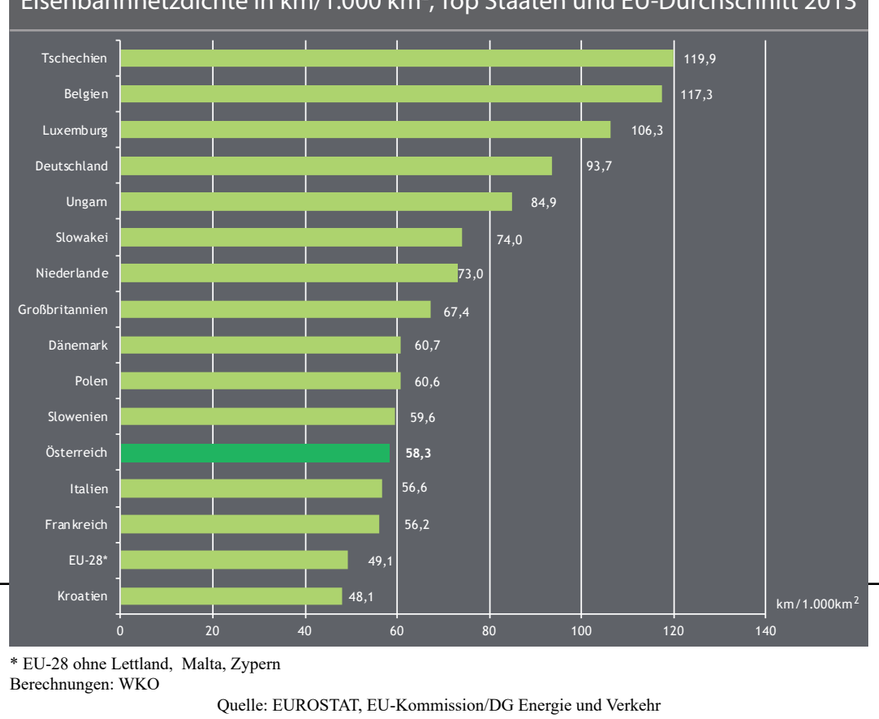
Gesamtlänge des österreichischen Schienenverkehrsnetzes 2015

Streckenlänge nach Gleisart/Spurweite	2015
Gesamtlänge	5.522
eingleisig	3.405
zweigleisig	2.116
Normalspur (1.435mm)	5.212
Schmalspur	310
elektrifiziert	3.905
nicht elektrifiziert	1.617

Quelle: Statistik Austria (Schienen Control GmbH)

Die höchste Eisenbahndichte 2012 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (119,9 km pro 1.000 km²) und Belgien (117,3 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 49,1 km pro 1.000 km². Österreich weist eine Eisenbahndichte von 58,3 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.

Eisenbahnnetzdichte in km/1.000 km², Top Staaten und EU-Durchschnitt 2013



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

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

6.2. Maut nach Verkehrswegen

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 2015 in Österreich auf rd. € 1.859 Mio. Davon entfallen € 1.252 Mio. (entspricht 67,4 %) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 607 Mio. (davon € 449 Mio. Vignetten und 157 Mio. Pkw-Sondermauten).

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2015 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) mehr als € 200 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 61 % aus. 6,3 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (35,3 %). Zwischen 2005 und 2015 steigen die Mauteinnahmen mit Lkw um 28,3 %, die Lkw-Frequenz um 15,2 %. Im Vergleich zum Jahr 2014 sinkt die Summe der Lkw-Frequenzzahlen aller österreichischen Sondermautstellen um 0,7 % und die Lkw-Mauteinnahmen um 0,1 %.

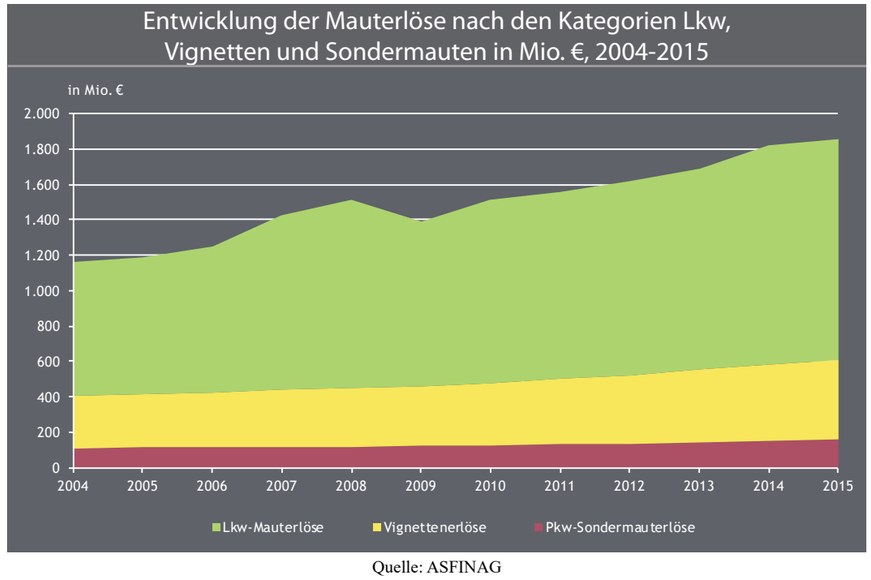
Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2015 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Pkw-Sondermauterlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2014 und 2015 um 1,9 %.

Mauteinnahmen und Frequenzstatistik 2015, österreichische Sondermautstellen

	Mauteinnahmen in t1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw-Abfertigungen	Lkw-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	26.020	25.604	7.467	1.240
A 9 Bosrucktunnel	13.980	10.425	4.521	1.174
A 10 Tauernautobahn	46.210	34.655	6.881	1.128
A 11 Karawankenautobahn	8.245	4.874	1.475	252
A 13 Brenner Autobahn	55.278	122.595	16.019	2.214
S 16 Arlberg Straßentunnel	7.495	3.084	1.209	167
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	1.118	101
Gesamt	157.228	201.237	38.690	6.275

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

Entwicklung der Mauterlöse nach den Kategorien Lkw, Vignetten und Sondermauten in Mio. €, 2004-2015



Quelle: ASFINAG

6.3. Fahrzeugbestand

6.3.1. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2015 sind rund 6,5 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 747.701 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8 % der Kfz bzw. 52.352, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3 % bzw. 16.508 Fahrzeuge. Bei 0,1 % bzw. bei 9.679 handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,5 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,2 % oder 799.906 Fahrzeugen.

Bestand an Kraftfahrzeugen 2015

	2015	Anteil in %
Einspurige Kfz*	799.906	12,2
PKkw/Kombi	4.748.048	72,5
Lkw	427.515	6,5
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	375.163	5,7
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	52.352	0,8
Zugmaschinen	482.228	7,4
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.508	0,3
Omnibusse	9.679	0,1
Sonstige Kfz**	78.442	1,2
Kraftfahrzeuge	6.545.818	100,0
Anhänger	747.701	

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

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

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2011 bis 2015 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) hat sich im Jahr 2015 um ca. 2,6 % gegenüber dem Vorjahr erhöht und der Bestand der schweren Lkw (> 3,5 Tonnen) nahm um 1,1 % ab.

Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen zwischen 2011 und 2013 einen jährlichen Rückgang zwischen 2,5 % und 0,9 %, seit 2014 kommt es wieder zu einer Zunahme (im Jahr 2015 um 1,1 %). Die Anzahl der Omnibusse steigt zwischen 2014 und 2015 um 1 %.

Bestand an Kraftfahrzeugen nach Alter (per 31.12.2015)

	älter als 25 Jahre	zw. 20 und 25 Jahre alt	zw. 10 und 15 Jahre alt	zw. 5 und 10 Jahre alt	bis 5 Jahre alt
PKkw/Kombi	6%	10%	22%	30%	31%
leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	5%	7%	17%	31%	41%
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	8%	8%	19%	33%	32%
Sattelzugfahrzeuge	1%	2%	10%	28%	59%
Omnibusse	4%	5%	19%	34%	38%

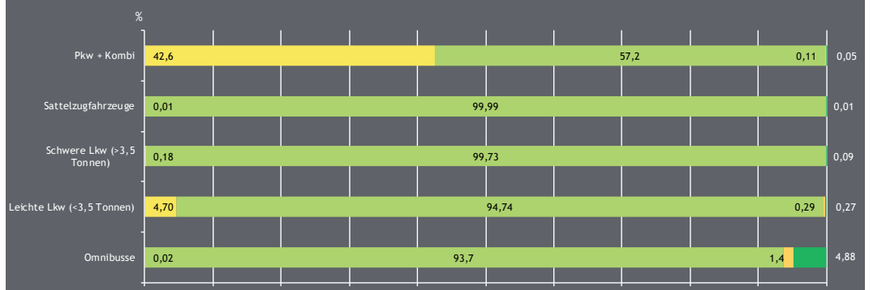
Quelle: Statistik Austria

Entwicklung des Bestandes an Straßenfahrzeugen 2011-2015, Veränderung in Prozent

Quelle: Statistik Austria

Die per Ende 2015 eingesetzten Lkw haben überwiegend Dieselantrieb: 94,7 % der leichten Lkw und 99,7 % der schweren Lkw verfügen über diesen Antrieb. Bei den Sattelzugfahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge steigt 2015 bei den Pkw leicht. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 93,7 % um Dieselfahrzeuge, 1,4 % sind Elektrofahrzeuge und 4,9 % werden mit Gas betrieben.

Aufteilung der zweispurigen Kraftfahrzeuge nach Antriebsart in Prozent 2015



Quelle: Statistik Austria

Lkw und Sattelfahrzeuge

Im Jahr 2015 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 218.972 Zugmaschinen (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 0,8 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,5 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,6 % größtenteils Lkw in Verwendung, Im Vergleich dazu beträgt dieser Anteil im Fuhrgewerbe rund 72,7 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandszunahme, bei schweren Lkw zu einer Abnahme. Bei den Sattelzugfahrzeugen erhöht sich der Bestand im Fuhrgewerbe um 1,4 % und im Werkverkehr um 0,4 %.

Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2015

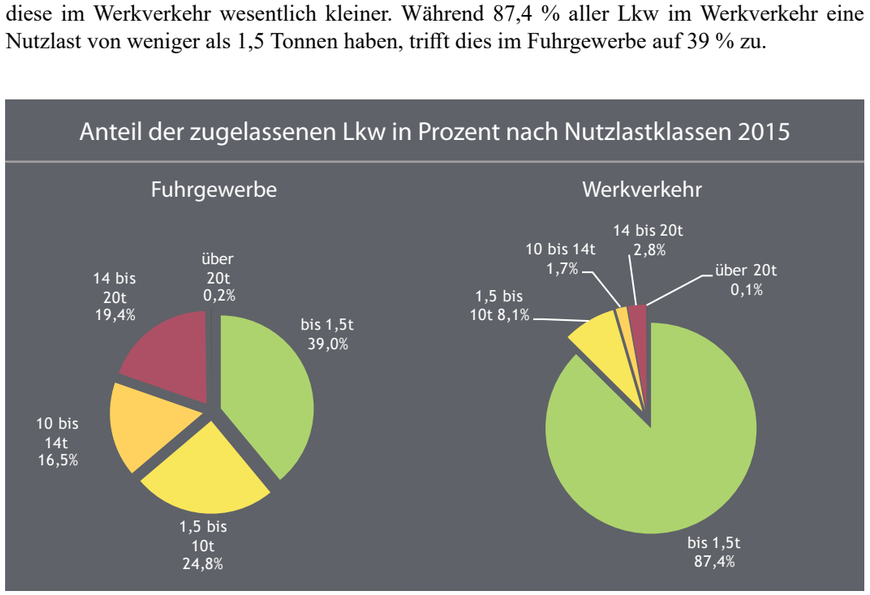
	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	32.584	2,4	169.880	0,5	202.464	0,8
davon leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	12.814	7,0	150.436	0,8	163.250	1,3
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	19.770	- 0,4	19.444	- 1,8	39.214	- 1,1
Sattelzugfahrzeug	12.323	1,4	4.185	0,4	16.508	1,1
Gesamt	44.907	2,1	174.065	0,5	218.972	0,8

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

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2015 auf insgesamt 427.515 Fahrzeuge, von denen 202.464 gewerblich genutzt werden[5]. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41,4 %, auf den Handel 42,5 % und auf das Fuhrgewerbe 16,1 %. Es werden demnach mehr Lkw im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind diese im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 87,4 % aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 39 % zu.

Anteil der zugelassenen Lkw in Prozent nach Nutzlastklassen 2015



Quelle: Statistik Austria

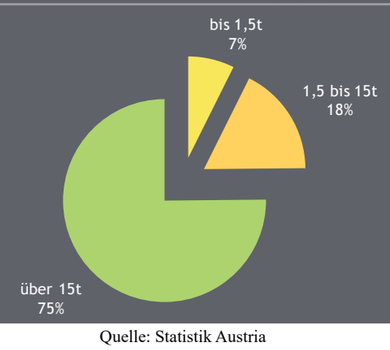
5 Die verbleibenden Lkw entfallen auf Behörden, Bahn, Post, Land- und Forstwirtschaft, Hotel- und Gastgewerbe, Verbände, Private etc.

Zwischen 2014 und 2015 steigt die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr weiter. Ein Rückgang ist bei jenen mit einer Nutzlast zwischen 1,5 und 14 Tonnen bei beiden Verwendungszwecken zu beobachten. Die Anzahl schwerer Lkw über 20 Tonnen erhöht sich sowohl im Fuhrgewerbe als auch im Werkverkehr.

Anhänger

Im Jahr 2015 werden 37.954 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: 75,1 %). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 2,1 % und der der schweren um 6,3 %. In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einer Zunahme von 0,9 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist somit beim Gesamtbestand eine Zunahme von 8 % zu verzeichnen.

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent nach Nutzlastklassen 2015



Quelle: Statistik Austria

6.3.2. Schienenfahrzeugbestand

2015 gibt es 1.314 Lokomotiven und 658 Triebwägen im Schienenfahrzeugbestand. 66 % der Lokomotiven und 68 % der Triebwägen werden elektrisch angetrieben. 2.048 Personenwägen stehen 19.294 Güterwägen gegenüber.

Bestand an Schienenfahrzeugen 2015

	Elektrisch	Diesel	Dampf	Insgesamt
Lokomotiven	868	432	14	1.314
Triebwägen	447	211	-	658
Personenwägen				2.048
Güterwägen				19.294
darunter für intermodalen Verkehr geeignet				4.617

Quelle: Statistik Austria/SCHIENEN CONTROL GMBH

6.3.3. Luftfahrzeugbestand

Flugzeuge haben im Jahr 2015 mit 71,3 % den größten Anteil am Zivilluftfahrzeugbestand. Motorsegler und Drehflügler stellen die nächstgrößten Gruppen (mit 11,5 % bzw. 10,4 %). Im Vergleich zum Vorjahr geht die Gesamtzahl der Luftfahrzeuge um 0,5 % zurück

Bestand an Luftfahrzeugen 2015

Flugzeuge nach Gewichtsklassen	
bis 5.700 kg Höchstabfluggewicht	804
über 5.700 kg Höchstabfluggewicht	292
Wasser- und Amphibienfahrzeuge sowie unbemannte Luftfahrzeuge	3
Drehflügler (z.B. Hubschrauber)	160
Ultraleichtflugzeuge	84
Motorsegler	176
Motorluftfahrzeuge des Bundes	18
Gesamt	1.537

Quelle: Statistik Austria

6.4. Neuzulassungen

Im Jahr 2015 werden 401.039 Kraftfahrzeuge (davon: 36.373 Lkw, 9.810 Zugmaschinen und 899 Omnibusse) und 30.816 Anhänger neu zugelassen, das sind um 1,4 % mehr Kfz bzw. um 4,8 % mehr Anhänger als im Jahr 2014. Den stärksten Anstieg erleben Sattelzugfahrzeuge mit einem Plus von 16,8 %.

Bei den Neuzulassungen kommt es im Zeitraum 2014/2015 bei Pkw, leichten Lkw und Sattelzugfahrzeugen zu einer Zunahme, bei den verbleibenden Straßenfahrzeugen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die größte Zunahme findet bei den Sattelzugfahrzeugen mit 16,8 % statt. Die Neuzulassungen bei leichten Lkw steigen um 5,4 % und bei Pkw um 1,7 %. Der größte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr findet bei einspurigen Kfz mit 3,4 % statt. Bei schweren Lkw und Omnibussen ist ebenfalls ein Rückgang bei den Neuzulassungen zu beobachten (-2,5 % bzw. -0,1 %).

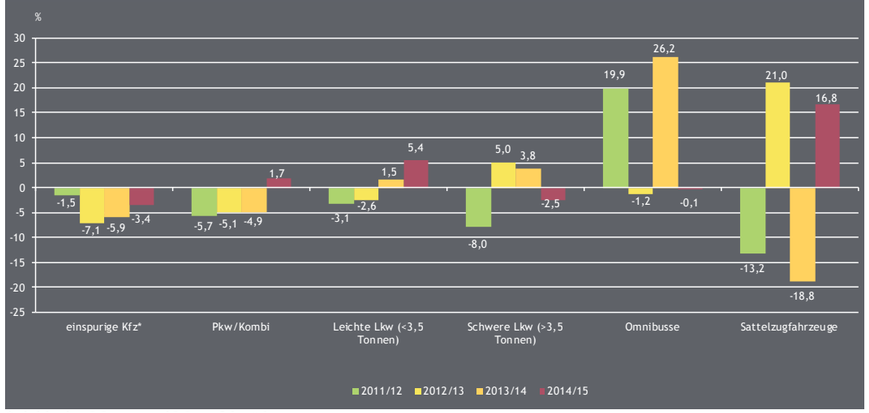
Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2014 und 2015

	2014	2015
einspurige Kfz*	43.365	41.880
Pkw/Kombi	303.318	308.555
Lkw	34.769	36.373
davon: leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	31.168	32.862
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.601	3.511
Zugmaschinen	10.009	9.810
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.228	3.770
Omnibusse	900	899
sonstige Kfz**	3.276	3.522
Gesamt	395.637	401.039
Anhänger	29.409	30.816

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

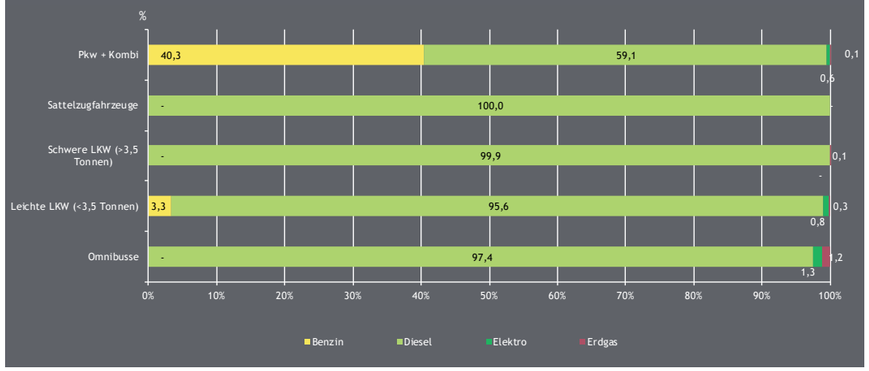
59,1 % der 2015 zugelassenen Pkw haben Dieselantrieb und 40,3% Benzinantrieb. Erdgas- und Elektroantrieb findet man bei wenigen Pkw. Im Jahr 2015 haben alle zum Verkehr zugelassenen Sattelzugfahrzeuge Dieselantrieb, bei schweren Lkw sind es 99,9 % und bei leichten Lkw 95,6 %. Bei Omnibussen beträgt der Dieselanteil 97,4 %, 1,3 % sind elektrobetrieben und 1,2 % gasbetrieben.

Entwicklung der Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen 2011-2015, Veränderung in Prozent



* inklusive Motor- und Motorfahrräder
Quelle: Statistik Austria

Aufteilung der neu zugelassenen, zweispurigen Kraftfahrzeuge nach Antriebsart in Prozent 2015

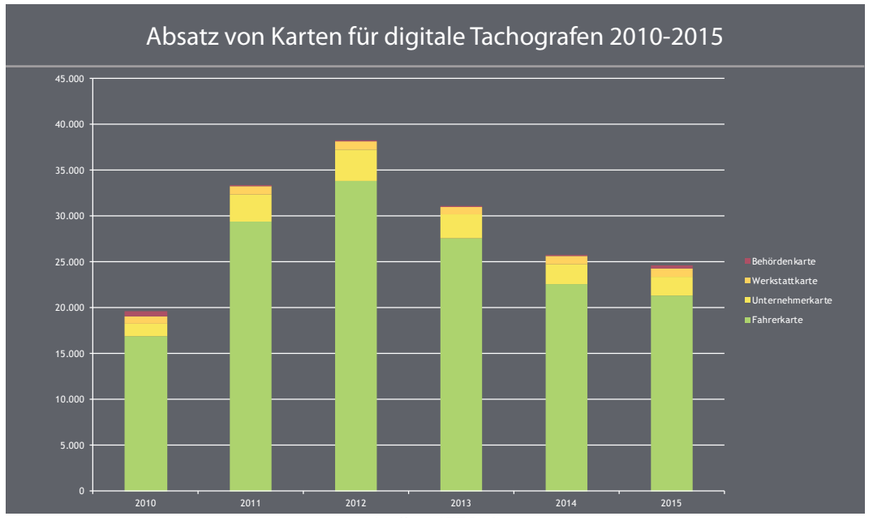


Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen.
Quelle: Statistik Austria

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 2015 werden 4,3 % weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen. Der größte Rückgang zeigt sich mit 1.234 Stück bei Unternehmerkarten (-5,46 %).



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 2015 sind 42.846 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 25.863 Personen verunglücken. 238 davon sterben bei den Unfällen. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.587 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.085 Verunglückte, darunter 20 Tote.

Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2015

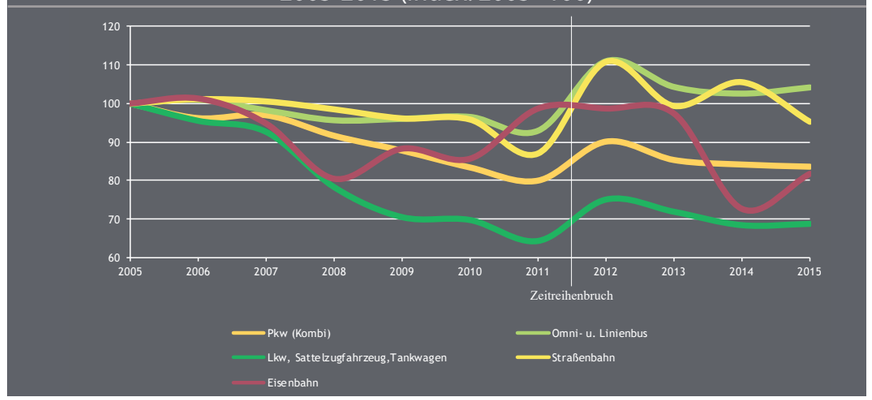
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	42.846	25.863	238
Omni- u. Linienbus	843	742	0
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.587	1.085	20
Straßenbahn	322	180	0
Eisenbahn	63	6	1

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

Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegt sich die Anzahl fast aller an Unfällen beteiligten Fahrzeugarten ab 2007 unterhalb des Niveaus von 2005. Die Anzahl der Lkw-Unfälle liegt weit unter dem Ausgangsniveau 2005, genauso wie die der Pkw (Kombi). Nur Unfälle mit Omni- und Linienbus liegen 2015 wieder oberhalb des Niveaus von 2005.

Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge 2005-2015 (Index: 2005=100)

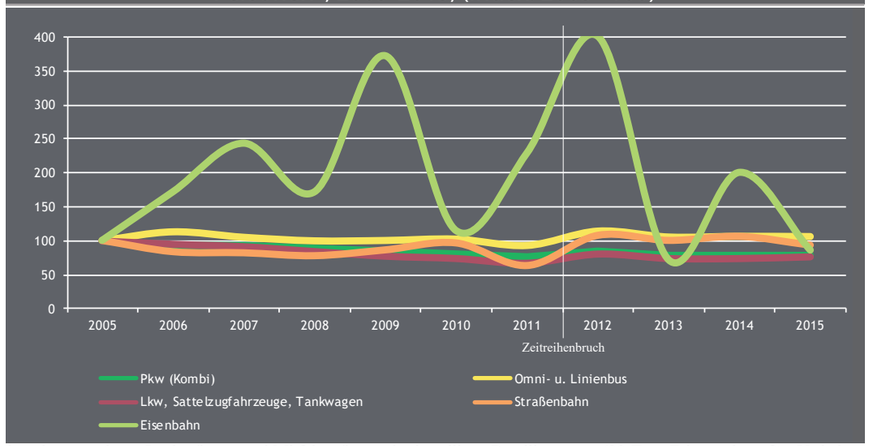


Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Die Verunglücktenzahlen aller Fahrzeugarten ausgenommen Omni- und Linienbus liegen 2015 unter den Ausgangswerten im Jahr 2005.

Entwicklung der Anzahl der an Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen*, 2005-2015, (Index: 2005=100)



* 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 2015 kommt es insgesamt zu 1.168 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.562 Personen und 66 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 315 Unfällen mit 449 Verunglückten und 15 Toten. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw auf Autobahnen liegt bei 27 %. Der Anteil der dabei Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 29 %.

Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Lkw über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** 2015

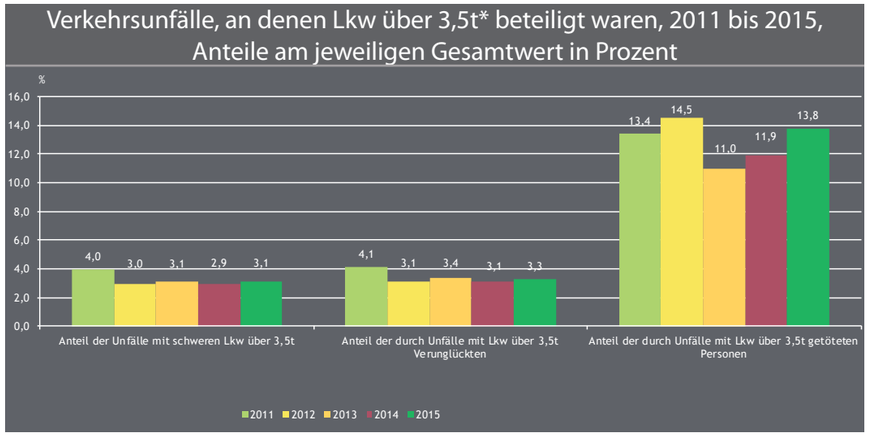
	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1.168	315	27
Verunglückte	1.562	449	29
davon Tote	66	15	23

VÄ = Veränderung
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen
** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen

Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2015 bei 3,1 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,3 %. Der Anteil dabei getöteten Personen erreicht ein Niveau von 13,8 %.

Verkehrsunfälle, an denen Lkw über 3,5t* beteiligt waren, 2011 bis 2015, Anteile am jeweiligen Gesamtwert in Prozent

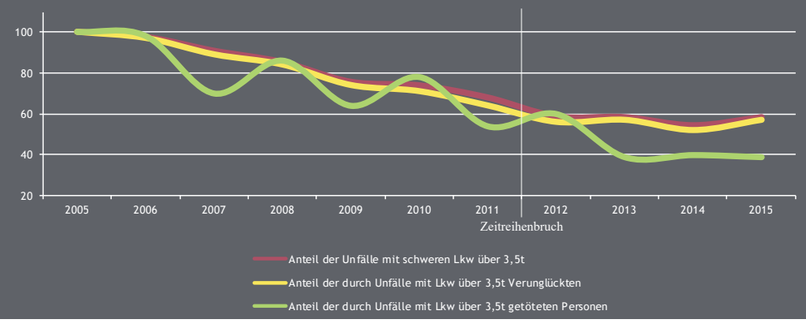


*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen; Zeitreihenbruch 2012

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. 2015 steigt der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw und jener der Verunglückten. Der Anteil der getöteten Personen sinkt aber wieder auf das Niveau von 2013.

Entwicklung des Anteils der Verkehrsunfälle, an denen Lkw über 3,5t* beteiligt waren, 2005-2015, (Index: 2005=100)



*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2015 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten und in Vorarlberg und Wien am geringsten. Der Prozentsatz der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren Lkw liegt in Vorarlberg auf dem Wert von 44,4 und in Niederösterreich auf 35,5. Im Burgenland fällt der Anteil der Todesopfer mit 8,3 % am geringsten aus.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren Lkw (über 3,5t*) nach Bundesländern 2015, Anteile in Prozent

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %-Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %-Punkten
Burgenland	1,9	- 0,8	8,3	- 5,3
Kärnten	1,4	- 1,1	10,0	2,3
Niederösterreich	2,3	- 1,0	35,5	21,4
Oberösterreich	2,3	- 1,3	13,6	5,6
Salzburg	1,8	- 0,7	11,6	- 3,2
Steiermark	1,7	- 1,3	19,5	9,0
Tirol	1,8	- 1,0	16,7	10,0
Vorarlberg	1,1	- 1,4	44,4	21,7
Wien	1,1	- 1,2	30,8	16,5
Österreich	1,8	- 1,2	17,4	5,6

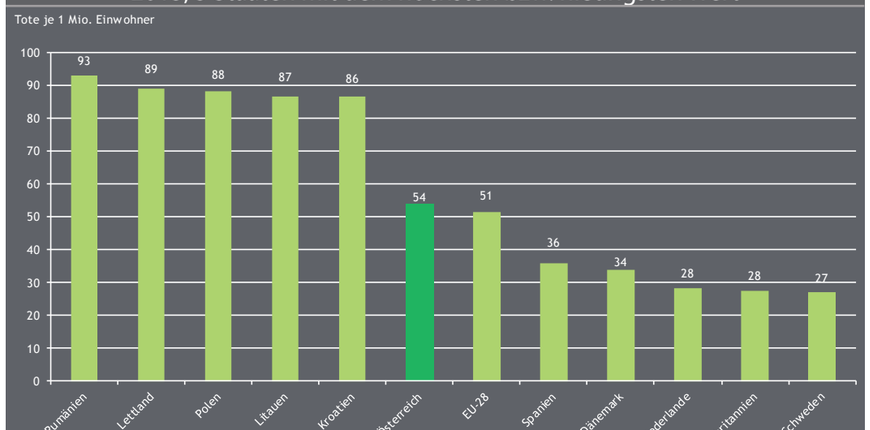
VÄ = Veränderung
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

6.6.3. Internationaler Vergleich

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

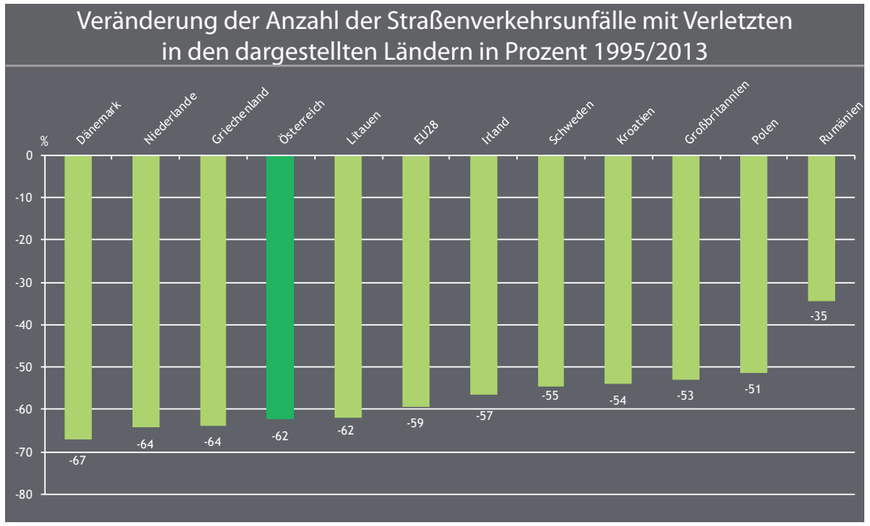
Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten je 1.000 Einwohner/innen 2013, 5 Staaten mit dem höchsten bzw. niedrigsten Wert



Berechnungen: WKO
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2013 kommt es in Dänemark zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem die Niederlande, Griechenland, Österreich und Litauen, die gleichzeitig auch unterhalb des EU28-Durchschnittes liegen. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Über dem EU28-Durchschnitt liegen Irland, Schweden, Kroatien Großbritannien und Polen.

Veränderung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten in den dargestellten Ländern in Prozent 1995/2013



Berechnungen: WKO
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2016

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN

7. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN

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

7.1. Betriebswirtschaftliche Situation

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 17 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigen 16 % massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Viertel der Unternehmen (30 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 9 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

7.2. Bilanz

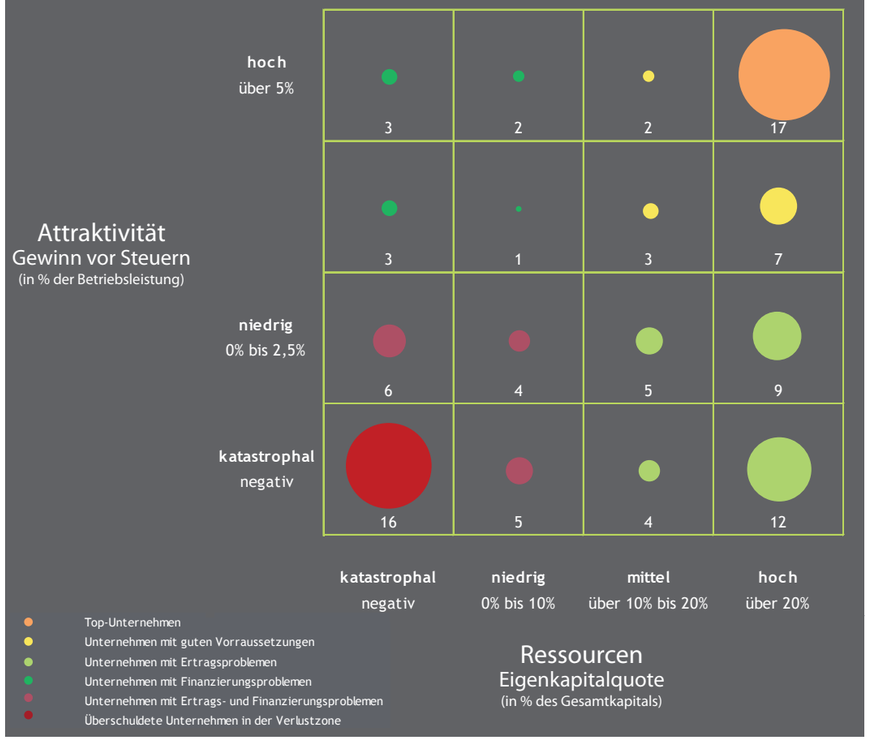
Die Bilanz im engeren Sinn ist die wertmäßige Gegenüberstellung von Vermögen und Kapital und die Ermittlung des Eigenkapitals in Kontoform. Die rechte Seite der Bilanz (Passiva) zeigt die Herkunft der finanziellen Mittel. Die linke Seite (Aktiva) zeigt die Verwendung der Mittel. Aktive und Passiva entsprechen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

Bilanzstruktur, Bilanzbranchenbild 2013/14

Anlagevermögen	66,26	Eigenkapital	34,61
		Sozialkapital	2,55
Umlaufvermögen	33,34	Fremdkapital	62,36
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,40	Passive Rechnungsabgrenzung	0,49
Gesamtvermögen	100,00	Gesamtkapital	100,00

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

Betriebswirtschaftliche Situation nach Attraktivität und Ressourcen in %, Bilanzbranchenbild 2013/14*



* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 5.260 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft.

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

Deutlich zeigt sich, dass die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unter-

nehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Die weniger erfolgreichen Betriebe unter den österreichischen Verkehrsunternehmen nahmen verstärkt Bankfinanzierungen in Anspruch (die ergebnisschwachen Unternehmen finanzierten in etwa 36 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten). Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote – wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 20,1 % aufweisen. Bei der Eigenkapitalausstattung der Verkehrsunternehmen zeigt die detaillierte Analyse eine starke Polarisierung. Rd. 71 % der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2013/14 über ein positives Eigenkapital, wobei 34 % der Betriebe sogar eine Eigenkapitalquote von über 30 % aufweisen. Dem gegenüber stehen dennoch 29 % der Betriebe mit negativem Eigenkapital.

7.3. Gewinn- und Verlustrechnung

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

Gewinn- und Verlustrechnung (in % der Betriebsleistung) 2013/14

Materialaufwand	47,93	Umsatzerlöse	100,32
Personalkosten	22,35	Bestandsveränderungen	0,14
Sonstige Aufwendungen	30,74	Sonstige Erlöse	4,42
Finanzierungskosten	1,60	Finanzerträge	0,57
Gewinn	2,36	Erlösschmälerungen	-0,46
Summe Aufwendungen	104,98	Summe Erträge	104,98

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

Die ergebnisstarken Betriebe erzielten 2013/14 einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 12,3 % der Betriebsleistung (Vorjahr: 11,5 %), während die ergebnisschwachen Unternehmen einen Verlust von rd. -7,5 % (Vorjahr: -9,7 %) hinnehmen mussten.

Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-2,34 %). Im Vergleich dazu weisen die größten Unternehmen (mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro) Gewinne von 2,59 % der Betriebsleistung auf.

7.4. Kennzahlen

7.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2013/14 durchschnittlich einen Wert von 1,16 – im Vergleich zu 1,14 im Bilanzjahr 2012/13. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital € 1,16 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.

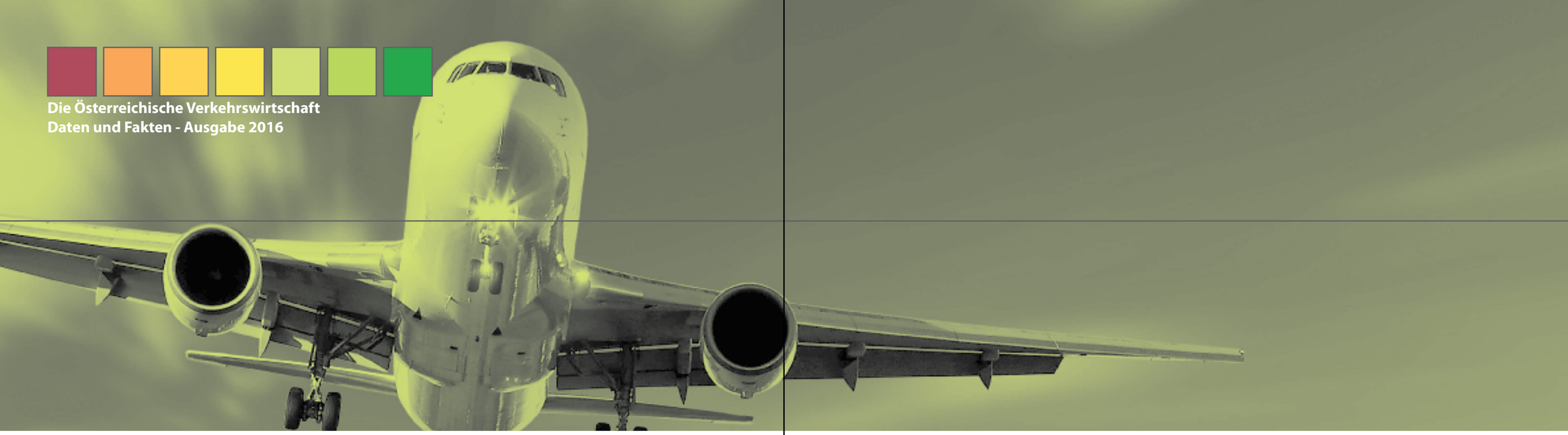
Betrachtet nach Branchen wiesen die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen mit 0,3 und die Garagen- und Tankstellenunternehmen den höchsten (3,3) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen 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 österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2013/14 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 2,4 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 2,4 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 12,3 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -7,5 % der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der erfolglosen Unternehmen. Betrachtet nach Größenklassen konnten alle Gruppen die Gewinnzone erreichen.

Betrachtet nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2013/14 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Seilbahnen erwirtschafteten mit durchschnittlich 6,5 % die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis). Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass vor allem die kleinsten Unternehmen im Durchschnitt in der Verlustzone sind. Eine



positive durchschnittliche Umsatzrentabilität können erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab € 300.000 aufweisen.

62 % der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2013/14 die Gewinnzone, 38 % mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten. Es zeigt sich, dass 15 % geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität bis 2,5 % wieder. Nach oben hin (also mit höheren relativen Gewinnen) nimmt der Anteil der Unternehmen tendenziell ab.

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

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

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2013/14 eine Gesamtkapitalrentabilität von 4,6 %. Die ergebnisstarken Unternehmen erwirtschafteten sogar einen ROI von 9,5 %. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-4,2 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet hatten die Kleinstunternehmen die höchste Gesamtkapitalrentabilität.

Nach Branchen differenziert wiesen die Autobusunternehmen die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 7,5 % auf. Bei den Luftfahrunternehmen war der ROI mit 3,2 % im Durchschnitt am geringsten.

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

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

Der durchschnittliche Cash flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2013/14 9,5 %. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash flow von 24,0 % erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash flow von 3,9 %. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittel- und Großbetriebe aus.

Der Branchenvergleich zeigt, dass Seilbahnen mit 32,2 % den mit Abstand höchsten Cash flow erzielten, während Garagen- und Tankstellenunternehmen den niedrigsten Cash flow (2,9 %) aufwiesen. Die Seilbahnen haben auf Grund einer hohen Sachanlagenintensität sowie reger Investitionstätigkeit ein hohes Abschreibungsniveau.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe steigt tendenziell mit der Betriebsgröße, wobei allerdings die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse hier eine Ausnahme darstellt.

7.4.2. Kennzahlen zum Vermögen

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

Diese Kennzahl lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu[6].

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

Im Durchschnitt weisen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von rd. 59 % auf. Das heißt, es entfallen rd. 59 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen.

Die ergebnisschwachen Betriebe hatten durchschnittlich mehr Sachanlagevermögen und damit auch mehr Vermögen im Unternehmen gebunden. Leasingfinanzierte Betriebe halten Teile des Anlagevermögens im Gegensatz zu kreditfinanzierten Unternehmen nicht im Betriebsvermögen, wodurch die Anlagenintensität deutlich niedriger ist.

Die Seilbahnen haben die mit Abstand höchste Sachanlagenintensität mit rd. 78 %. Die geringste Anlagenintensität weisen die Spediteure mit rd. 24 % auf.

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

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investieren durchschnittlich 2013/14 durchschnittlich 8,1 % der Betriebsleistung.

Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße.

Im Bilanzjahr 2013/14 wiesen die Branchen Seilbahnen, Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen sowie die Schienenbahnen die höchsten Investitionsquoten auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Garagen- und Tankstellenunternehmen auf.

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

Im Jahr 2013/14 tätigten insgesamt 83 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 50 % der Unternehmen betrugen die Investitionen bis zu 5 % der Betriebsleistung. 13 % tätigten Investitionen von durchschnittlich 5 % bis 10 % der Betriebsleistung und bei 11 % der Betriebe lag die Investitionsquote bei über 20 % der Betriebsleistung.

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2013/14 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 136,2 % auf.

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

7.4.3. Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität

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

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen[7].

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals lag 2013/14 im Durchschnitt bei 34,6 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe wiesen mit rd. 44 % eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus, während die ergebnisschwachen Betriebe mit 28 % unter dem betriebswirtschaftlichen Richtwert lagen.

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinstunternehmen, mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von rd. 20 %, besteht Aufholbedarf. Im Branchenvergleich hatten die Schienenbahnen und die Schifffahrtunternehmen die höchste Eigenkapitalquote. Die durchschnittliche niedrigste Eigenkapitalquote hatten – wie im Vorjahr – die Fahrschulen und die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

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

71 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2013/14 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Mehr als ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30 %.

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

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

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2013/14 31,0 % und war damit im Vergleich mit dem Vorjahr nahezu konstant. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (27,8 %), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung aufwiesen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machten die Bankverbindlichkeiten 38,8 % aus, bei Großbetrieben waren nur mehr 16,5 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen und Schifffahrtunternehmen sehr gering war, während Fahrschulen 47,5 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzierten.

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

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

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2013/14 – ebenso wie im Vorjahr – durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folgen dieses Finanzierungsfehlers sind häufig Liquiditätsprobleme.

Differenziert nach Branchen konnten 2013/14 im Großteil der Branchen des Verkehrs Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanziert werden. Lediglich in den Branchen des Güterbeförderungsgewerbes, den Fahrschulen, den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen als auch der Seilbahnen war dies nicht der Fall. Diese Branchen sind – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der österreichischen Verkehrsunternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Während 50 % der Betriebe im Bilanzjahr 2013/14 eine Anlagendeckung unter 100 % aufwiesen, gab es 50 % der Betriebe mit einer Anlagendeckung von über 100 %. 28 % der Unternehmen hatten eine Anlagendeckung von über 150 %.

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

Durch die Gegenüberstellung der insgesamt vorhandenen Schulden (Fremdkapital) und des Cash flow, als Maß für die Ertragskraft, wird deutlich, wie viele Jahre es dauert, bis angesichts der aktuellen Ertragskraft alle Schulden vollständig zurückbezahlt sind. Die so ermittelte

Schuldentilgungsdauer ist allerdings eine fiktive Größe, da in der Praxis der Cash flow nicht ausschließlich zur Tilgung des Fremdkapitals verwendet werden kann. Privatentnahmen und Eigenmittelanteile bei Investitionen werden ebenfalls aus dem Cash flow finanziert.

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

Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen 5,0 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 19,8 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in nur knapp 3 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Autobusunternehmen im Bilanzjahr 2013/14 mit 2,5 Jahren die niedrigste Schuldentilgungsdauer aufwiesen – unter der Prämisse der gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung.

15 % der österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen im Bilanzjahr 2013/14 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 66 % der österreichischen Verkehrsbetriebe, wenn von einer gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird.

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

7.4.4. Produktivitätskennzahlen

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

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

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft wurden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,50 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielten 2013/14 - wie im Vorjahr - eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,80. Es zeigt sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Der Branchenvergleich zeigt, dass die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 9,80 die höchste Bruttoproduktivität aufwiesen, während Fahrschulen nur € 2,10 erzielten. Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

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

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

Die österreichischen Verkehrsunternehmen wiesen für das Bilanzjahr 2013/14 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 Seilbahnen im Bilanzjahr 2013/14, wie auch im Vorjahr, mit € 3,20 den höchsten Wert erzielen. Das geringste Ergebnis wiesen die Schienenbahnen 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.