WKO
TRANSPORT - VERKEHR

Die österreichische Verkehrswirtschaft

Daten und Fakten – Jahresbericht 2008

LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRD
RUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPAR
TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTE
NEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHM
• AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VE
KEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNE
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHM
• FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHN
• SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIU
TERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULE
TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHR
UNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHME

IMPRESSUM
Die vorliegende Broschüre wurde von der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs - Bereich Statistik im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich zusammengestellt.

INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG 5
ZUSAMMENFASSUNG 6

1 STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT 10

1.1 Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften 10
1.2 Neugründungen 12
1.3 Insolvenzen 13

2 DER ARBEITSMARKT 14
2.1 Anzahl der Beschäftigten 14
2.2 Anzahl der Lehrlinge 15
2.3 Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen 17
2.4 Tariflöhne 18

3 DER OUTPUT 20
3.1 Umsatz 20
3.2 Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten 22
3.3 Investitionen 24

4 VERKEHRSPEZIFISCHE DATEN 28
4.1 Verkehrswege 28
4.2 Kraftfahrzeugbestand 30
4.3 Neuzulassungen 33
4.4 Verkehrunfallbilanz 34
4.4.1 Straßenverkehrsunfälle 34
4.4.2 Unfälle mit schweren LKW 36
4.4.3 Internationaler Vergleich 39
4.5 Maut 41

5 BETRIEBWIRTSCHAFTLICHE DATEN 44
5.1 Betriebwirtschaftliche Situation 44
5.2 Bilanz 45
5.3 Gewinn- und Verlustrechnung 45
5.4 Kennzahlen 46
5.4.1 Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen 46
5.4.2 Kennzahlen zum Vermögen 48
5.4.3 Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität 50
5.4.4 Produktivitätskennzahlen 53

6 GÜTERVERKEHR 56
6.1 Zusammenfassender Vergleich 56
6.2 Straße 58
6.3 Schiene 62
6.4 Luftfahrt 64
6.5 Donauschifffahrt 66
6.6 Modal Split EU-27 69

7 PERSONENVERKEHR 72
7.1 Zusammenfassender Vergleich 72
7.2 Straße (Buslinienverkehr) 72
7.3 Schiene 73
7.4 Luftfahrt 75
7.5 Schifffahrt 79
7.6 Verkehrsmittelwahl in der EU 79

8 DATENQUELLENVERZEICHNIS 80

UFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBE-
ÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN
BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUN-
ERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEH-
EN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN •
ANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFF-
AHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXI-
NTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHR-
CHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN
SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUN-
ERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR
SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEIL-

VORBEMERKUNG

Die vorliegende Zusammenstellung „Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten“ wird seit dem vergangenen Jahr im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr von der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs erstellt und bildet die Grundlage zu der Publikation „Verkehrswirtschaft in Zahlen“ der Bundessparte. Die Broschüre ist die Fortführung der von der KMU-Forschung Austria für den Zeitraum 2005-2007 erstellten gleichnamigen Publikation. Die Gestaltung der Zusammenstellung erfolgt wie die Jahre zuvor auf Wunsch des Auftraggebers in Anlehnung an die vergangenen Berichte. Das Kapitel 5 „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung und wurde wie mit dem Auftraggeber vereinbart für den Teil Kennzahlen unverändert übernommen[1].

Die anschließende Aufbereitung der Daten ist eine zusammenfassende Darstellung der wichtigsten Indikatoren für die Verkehrswirtschaft und erfolgt in zwei Teilen: der erste Teil beinhaltet die kommentierte Analyse der wichtigsten Daten mit Grafiken, im zweiten Teil findet sich ein ausführliches, unkommentiertes Tabellenmaterial. In Verbindung mit der Analyse von verkehrsspezifischen Kennzahlen wird die Bedeutung des Verkehrssektors für die gesamte österreichische Verkehrswirtschaft dargestellt.

Auf Österreichebene bezieht sich die Darstellung der Daten auf die Sparten- und Fachgruppengliederung im Sinne der Kammersystematik. Dazu gehören beispielsweise die angeführten Strukturdaten zur Anzahl der Mitglieder, Neugründungen oder die der Beschäftigten. Für den internationalen Vergleich wird aus Gründen der Vergleichbarkeit auf die auf europäischer Ebene gültige NACE-Gliederung zurückgegriffen. Bei den internationalen Daten ist von einem weiter zurückliegenden Stichtag auszugehen, die dann von einer zentralen Stelle wie Eurostat zeitverzögert publiziert werden.

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

ZUSAMMENFASSUNG

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT 2007/2008

STRUKTUR
» 2007: 32.892 Mitglieder (aktiv und ruhend); 2008: 33.689
» 2007: 18.501 Unternehmen
» 2007: 1.771 Neugründungen; 2008: 1.859 (vorläufig)

ARBEITSMARKT
» 2007: 217.052 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringf. Besch.)
» 2007: 2.283 Lehrlinge; 2008: 2.488 Lehrlinge
» 2007: 8.920 Arbeitslose in Verkehrsberufen; 2008: 8.661

OUTPUT (2006, ohne Fahrschulen)
» 39,7 Mrd Erlöse und Erträge
» 12,5 Mrd Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
» 6,0 Mrd Bruttoinvestitionen

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN
» KFZ-Bestand (2007): 5,8 Mio KFZ (davon: 353.744 LKW, 450.305 Zugmaschinen, 9.299 Omnibusse) sowie 618.067 Anhänger
» KFZ-Neuzulassungen (2008): 404.185 KFZ (davon: 37.485 LKW, 11.771 Zugmaschinen, 950 Omnibusse) sowie 26.752 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2006/07)
» Umsatzrentabilität: 1,7% (durchschnittlich)
» Eigenkapitalquote: 25% (durchschnittlich)

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 Tonnen, 2007)
» Straße (österr. Unternehmen): 354.279
» Schiene (österr. Unternehmen): 108.271
» Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 216
» Schifffahrt (ohne Transit): 8.783
» Rohrleitungen: 63.038

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio, 2007)
» Straße (österr. Autobuslinien): 637,8
» Schiene (ÖBB): 200
» Luftfahrt: 23,7
» Schifffahrt (österr. Schiffe, 2002): 0,5

Gliederung nach Kammersystematik (Mitglieder, Unternehmen, unselbständig Beschäftigte, Lehrlinge, Output), nach Berufsgruppen (Arbeitslose), nach ÖNACE unter Berücksichtigung der fachlichen Gliederung der Wirtschaftskammern (Betriebwirtschaftliche Daten)

Quellen: Arbeitsmarktservice Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, ÖBB, Statistik Austria, Wirtschaftskammern Österreich

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2008 33.689 Mitglieder in Österreich (2007: 32.892), das sind 5,6 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei 80 % davon (27.033) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2008 kommt es insgesamt zu 1.859 Neugründungen (2007: 1.771). Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch. Ende 2008 gibt es in der Sparte Transport und Verkehr 18.463 Unternehmen.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2007 204.503 Beschäftigungsverhältnisse gezählt. Insgesamt stehen im Jahr 2007 2.283 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2007 8.920 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Jahresvergleich ist die Anzahl der Arbeitslosen gesunken.

Die Sparte Transport und Verkehr verzeichnet 2006 Erlöse und Erträge in der Höhe von € 39,7 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von € 12,5 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von € 6,0 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2008: 11.492), der Neugründungen (2008: 1.097), der Beschäftigungsverhältnisse(12/2008: 72.970 unselbständig Beschäftigte), der Erlöse und Erträge (2006: € 9,4 Mrd.) sowie der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (2006: € 3,9 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2008: 1.016 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2008: 838 Lehrlinge).

Der Bestand an Straßenfahrzeugen liegt Ende 2007 bei rund 5,8 Mio Kraftfahrzeugen und 618.067 Anhängern. Der Anteil der Zugmaschinen liegt bei 7,8 % gemessen am Gesamtbestand und bei 6 % bzw. bei 353.744 handelt es sich um Lastkraftwagen.

Eine Auswertung der LKW zeigt, dass 2007 mehr als die Hälfte gewerblich genutzt werden, rund 16 % davon im Fuhrgewerbe und 84 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die LKW im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2007 werden 406.912 Kraftfahrzeuge (davon: 36.669 LKW, 11.642 Zugmaschinen, 771 Omnibusse) und 25.873 Anhänger neu zugelassen, im Jahr 2008 werden 404.185 Kraftfahrzeuge (davon: 37.485 LKW, 11.771 Zugmaschinen, 950 Omnibusse) und 26.752 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2008 bei den Kraftfahrzeugen um 0,7 % unter der des Jahres 2007 und um 3,4 % über jenen der Anhänger.

Die Straßenverkehrsunfallbilanz zeigt, dass PKW/Kombi jene Fahrzeugart ist, die am häufigsten an Unfällen beteiligt ist, gefolgt von LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen. Dieses Ranking ist erklärbar mit der oben angeführten Verteilung der Anzahl der Kraftfahrzeuge.

Der Anteil der Unfälle, an denen schwere LKW beteiligt sind, liegt im 1. Halbjahr 2008 bei 4,4 %, der Anteil der damit verbundenen Verunglückten bei 5,0 %. Der Anteil der durch diese Unfälle getöteten Personen erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr auf 15,7 %. Seit dem Jahr 1997 liegt der Anteil der Unfälle, an denen LKW über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil der dadurch Verunglückten, in etwa auf dem gleichen Niveau. Der Anteil der durch schwere LKW-Unfälle getöteten Personen ist hingegen von Jahr zu Jahr stark schwankend.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2006/07 rund 1,7 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einer Erhöhung der Ertragskraft der Betriebe.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit 25 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20%. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

STRUKTUR
ARBEITSMARKT
OUTPUT

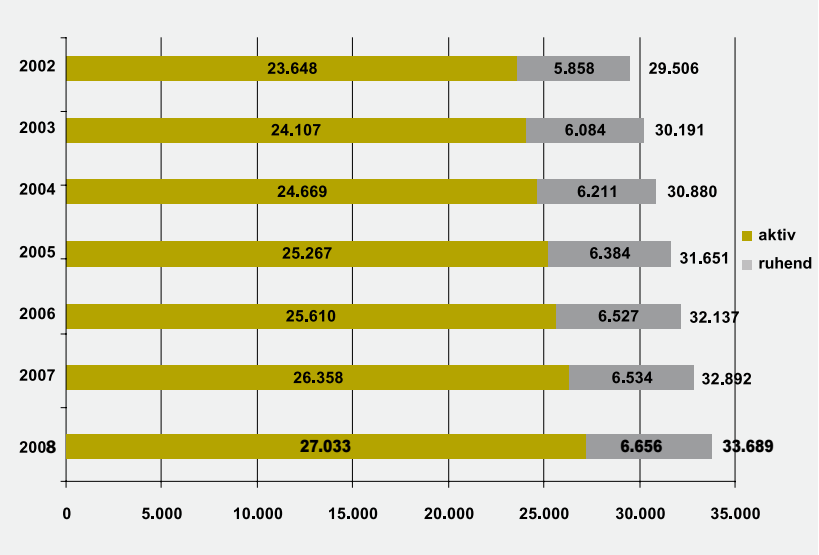
1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. SPARTEN UND FACHGRUPPENMITGLIEDSCHAFTEN

Ende 2008 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 33.689 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,6 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften[2].

Seit dem Jahr 2002 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern[3] erreicht Ende 2008 den Wert 27.033, das sind 80 % aller Mitglieder der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 14,3 %. Etwas weniger, nämlich 13,6 %, melden im selben Vergleichszeitraum ihre Berechtigung ruhend.

Entwicklung der Spartenmitglieder 2002-2008, Transport und Verkehr

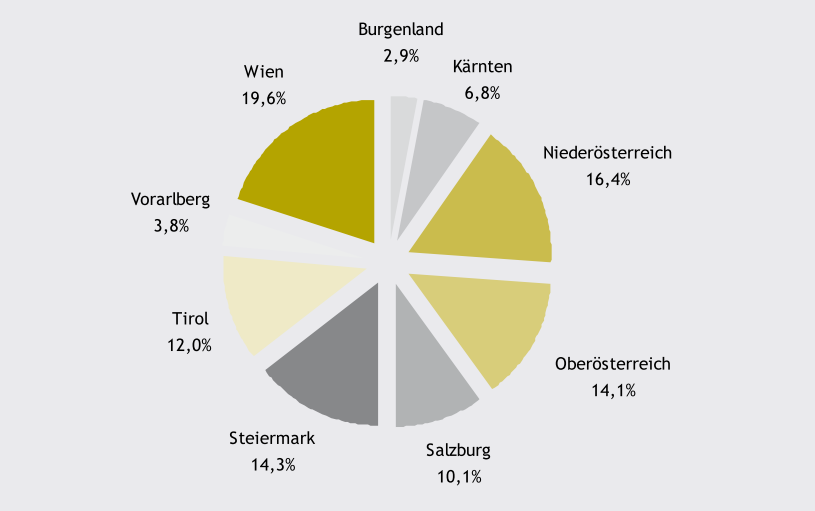


Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Im Bundesländervergleich haben mit Ende 2008 20 % der aktiven Mitglieder ihren Unternehmenssitz in Wien, 16 % in Niederösterreich und je 14 % in Oberösterreich und der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3 %.

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

Anteil der aktiven Spartenmitglieder in Prozent nach Bundesländern 2008
Transport und Verkehr



Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Die meisten Fachgruppenmitglieder[4] Transport und Verkehr in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2008 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.492 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit PKW mit 9.543 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen. Im Jahr 2008 verzeichnen fast alle Fachverbände, bis auf den Fachverband der Seilbahnen, Mitgliederzuwächse.

Anzahl der aktiven Fachgruppenmitglieder 2002-2008, Transport und Verkehr

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Schienenbahnen	69	71	71	78	75	76	77
Schifffahrtsunternehmungen	362	365	363	354	360	380	390
Luftfahrtunternehmungen	274	276	282	299	298	303	319
Seilbahnen	886	868	838	832	789	790	743
Spediteure	1.262	1.278	1.280	1.350	1.372	1.429	1.461
Beförderungsgewerbe mit PKW	8.370	8.482	8.680	8.939	9.033	9.221	9.543
Güterbeförderungsgewerbe	10.189	10.517	10.697	10.835	10.935	11.268	11.492
Autobusunternehmungen	1.179	1.200	1.199	1.234	1.197	1.176	1.180
Fahrschulen	336	337	344	347	341	348	349
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.094	3.184	3.315	3.424	3.569	3.708	3.830
Allgemeiner Fachverband	389	382	398	395	414	422	431

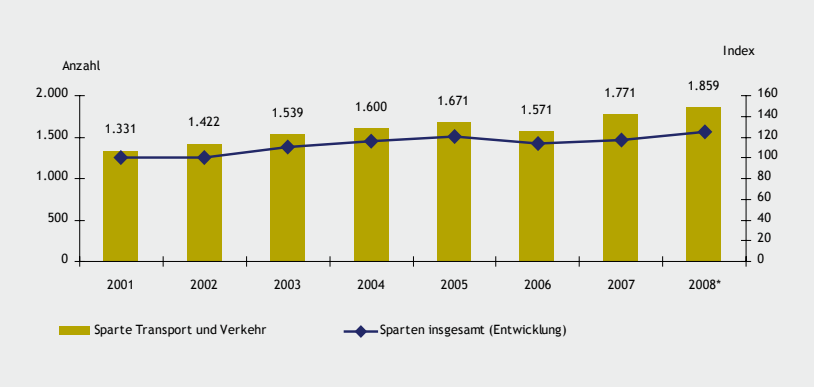
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

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

1.2. NEUGRÜNDUNGEN

Zwischen 2001 und 2008 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr im Vergleich zum Jahr 2001 zu einer Erhöhung der Neugründungen[5] um knapp 40 %. Insgesamt werden im Jahr 2008 1.859 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 5,3 % der Neugründungen aller Sparten. Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit den verbleibenden Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität der Sparte in den Jahren 2001 bis 2003 wie zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen. Die Zunahme der Neugründungen in der Sparte zwischen dem Jahr 2007 und 2008 beträgt knapp 5 %.

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2001=100), 2001- 2008



**vorläufiger Wert,*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.097 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe sind es 403 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 224. Der größte Rückgang ist im Zeitverlauf 2001 bis 2008 bei dem Fachverband Seilbahnen zu erkennen.

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2008, Transport und Verkehr

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Schienenbahnen	1	2	3	2	4	0	1	1
Schifffahrtsunternehmungen	11	5	8	6	10	14	11	10
Luftfahrtunternehmungen	11	11	8	14	9	16	18	22
Seilbahnen	20	13	19	15	11	8	5	2
Spediteure	43	51	54	52	82	58	82	56
Beförderungsgewerbe mit PKW	237	320	363	397	403	316	353	403
Güterbeförderungsgewerbe	852	841	914	905	947	923	1.035	1097
Autobusunternehmungen	12	13	26	19	30	19	9	21
Fahrschulen	10	17	6	12	9	8	10	5
Garagen-, Tankstellen- u. Servicestationsunternehmen	121	154	159	204	197	220	274	224
Allg. FV des Verkehrs**	41	26	25	32	24	38	20	57

** vorläufiger Wert*
*** inkl. Transport u Verkehr nicht näher spezifiziert*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

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

1.3. INSOLVENZEN

Zwischen 1. Jänner 2008 und 31. Dezember 2008 wurden im Sektor „Landverkehr" (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 214 Insolvenzen eröffnet und 237 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um knapp 30 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge reduzierte sich um 15 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2008 bzw. 1.1.2009 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der *eröffneten Insolvenzen* *		Anzahl der *abgewiesenen Konkursanträge* *	
	per 1.1. 2008	per 1.1. 2009**	per 1.1. 2008	per 1.1. 2009**
Landverkehr insgesamt	**165**	**214**	**280**	**237**
davon:				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	24	29	38	29
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	29	32	41	34
Güterbeförderung im Straßenverkehr	136	183	238	204
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	**20**	**41**	**21**	**15**
davon:				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	12	25	13	5
Tankstellen	**9**	**16**	**18**	**6**
Fahrschulen	**4**	**1**	**2**	**1**

** innerhalb der letzten 12 Monate*
*** Umstellung auf ÖNACE 2008, Daten mit den Jahren vor 2008 nur bedingt vergleichbar. Der Landverkehr insgesamt entspricht nicht der Summe der angeführten Unterpunkte, da die Gliederung geändert wurde und eine Summenbildung wie in der Vergangenheit zu Doppelzählungen führt.*

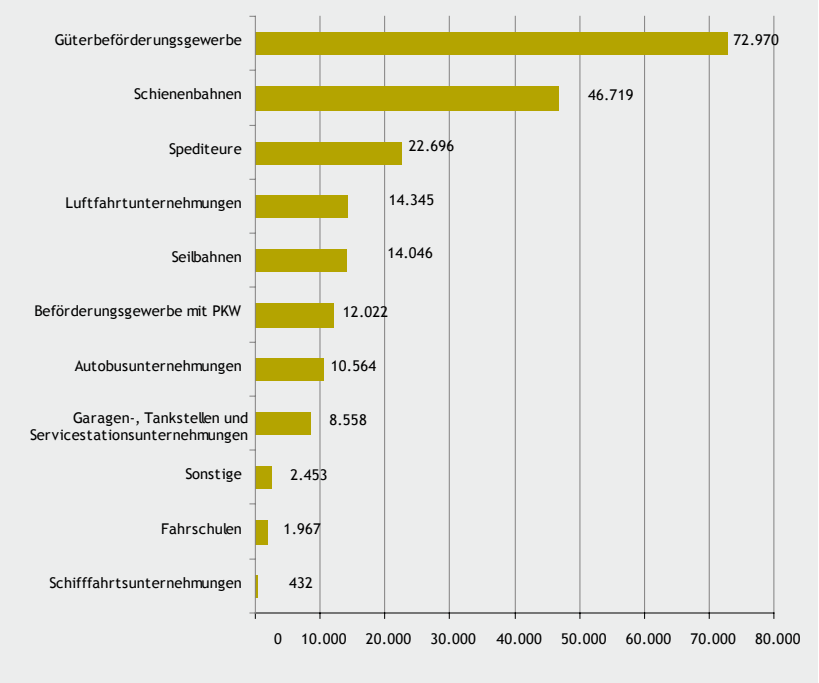
Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung

2. DER ARBEITSMARKT

2.1. ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN

Mit Ende 2008 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 206.772 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 72.970 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 46.719 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbständigen weisen die Schifffahrtsunternehmungen mit 432 auf.

Anzahl der unselbständig Beschäftigten* nach Fachverbänden mit Stand Dezember 2008, Transport und Verkehr

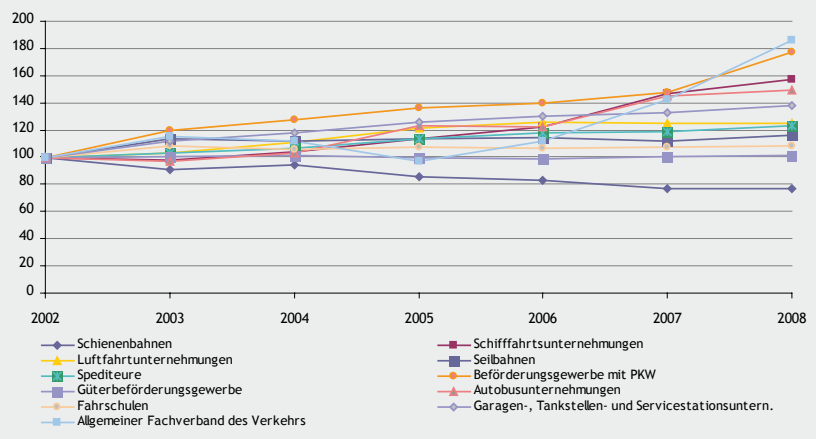


** ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2002 bis 2008 kommt es in fast allen Fachverbänden zu einer Zunahme der Beschäftigungsverhältnisse. Zu keiner Veränderung kommt es in den Fachverbänden Schienenbahnen, Luftfahrtunternehmungen und den Fahrschulen. Nahezu gleichbleibend ist die Anzahl der unselbständig Beschäftigten im Fachverband Güterbeförderungsgewerbe. Die größte Beschäftigungszunahme ist bei den Fachverbänden Beförderungsgewerbe mit PKW, und dem allgemeinen Fachverband des Verkehrs zu erkennen.

Unselbständig Beschäftigte 2002-2008 (inkl. geringfügig Beschäftigte) nach Fachverbänden, Transport und Verkehr (Index: 2002=100)

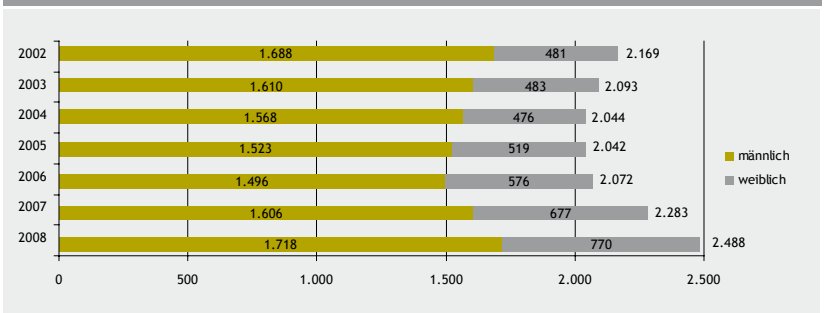


Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

2.2. ANZAHL DER LEHRLINGE

Während des Jahres 2008 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.488 Lehrlinge ausgebildet, das sind knapp 2 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind 69 % Burschen und 31 % Mädchen. Zwischen 2002 und 2005 kommt es zu einem stetigen Rückgang in den Lehrlingszahlen, 2006 zu einer leichten Zunahme, die sich mit einer deutlichen Erhöhung 2008 fortsetzt. Die Erhöhung findet sowohl bei den weiblichen wie männlichen Lehrlingen statt.

Anzahl der Lehrlinge* 2002-2008, Transport und Verkehr

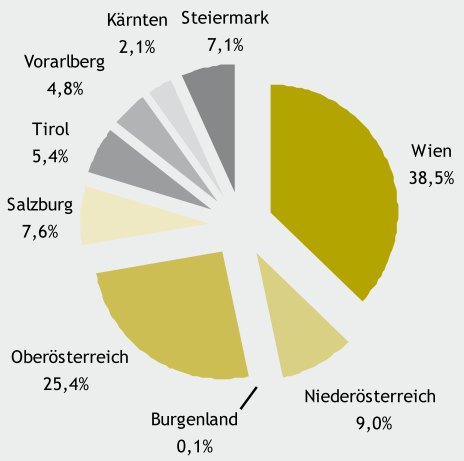


** Einfach- und Mehrfachlehren*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2008 mehr als ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und ein Viertel von oberösterreichischen Unternehmen.

Anteil der Lehrlinge* in Prozent nach Bundesländer 2008, Transport und Verkehr



** Einfach- und Mehrfachlehren,*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.016 Lehrlingen im Jahr 2008. Seit 2007 kommt es zu einer Zunahme bei den in Ausbildung stehenden Lehrlingen in dem Fachverband. Bei den Spediteuren und im Güterbeförderungsgewerbe werden in den letzten vier Jahren immer mehr Lehrlinge ausgebildet, 2008 sind es im Fachverband der Spediteure 936 und im Güterbeförderungsgewerbe 214 Lehrlinge.

Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2002-2008, Transport und Verkehr

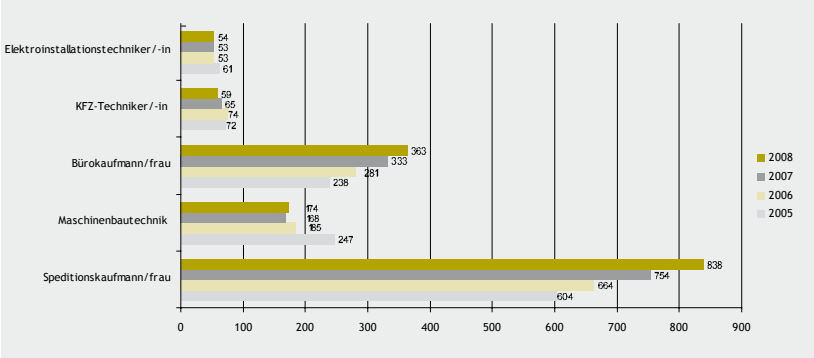
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Schienenbahnen	1.114	1.113	1.052	949	880	957	1.016
Schifffahrtsunternehmungen	15	17	20	25	25	21	23
Luftfahrtunternehmungen	19	18	13	16	16	16	18
Seilbahnen	8	9	8	12	14	15	36
Spediteure	682	648	644	687	736	827	936
Beförderungsgewerbe mit PKW	31	40	37	45	52	83	81
Güterbeförderungsgewerbe	175	151	138	154	193	205	214
Autobusunternehmungen	51	16	16	14	17	13	19
Fahrschulen	9	8	13	14	19	17	15
Garagen-, Tankstellen- u. Servicestationsunternehmen	9	14	24	6	23	30	32
Allgemeiner FV	4	3	6	1	3	3	2
Sparte Transport und Verkehr gesamt	2.117	2.037	1.971	1.923	1.978	2.187	2.394

**Einfachlehren 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 2008 entscheiden sich 838 Jugendliche für diesen Beruf, 11% mehr als im vergangenen Jahr 2007.

Anzahl der Lehrlinge nach den häufigsten Lehrberufen* 2005-2008, Transport und Verkehr



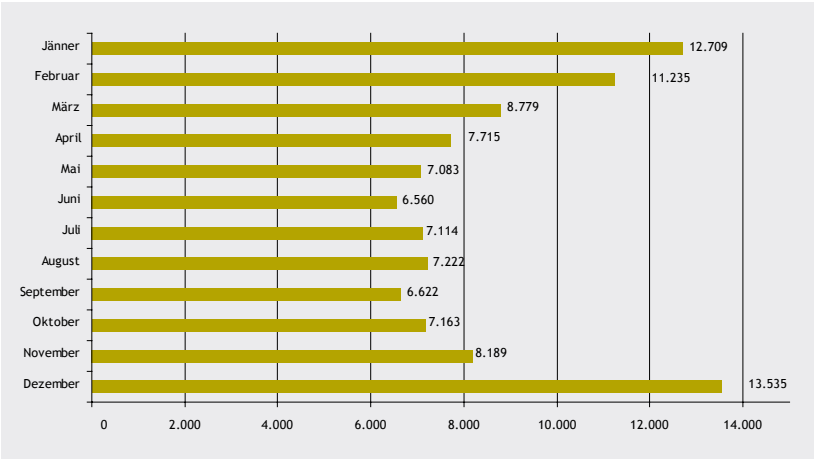
**Einfachlehren*

Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

2.3. ANZAHL DER VORGEMERKTEN ARBEITSLOSEN

Im Jahresdurchschnitt 2008 sind 8.661 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1 % aller Arbeitssuchenden und rund 3 % weniger in Verkehrsberufen als im vergangenen Jahr 2007. In Grafik 9 ist die saisonbedingte Arbeitslosigkeit im Zeitraum Dezember bis Februar am stärksten ausgeprägt. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in der ersten Hälfte (Jänner bis Juni) sowie im Monat August zu Rückgängen, der Rest des Jahres zu Steigerungen. Der größte Rückgang findet im Februar mit 15,8 % statt, die größte Zunahme im Monat Dezember mit 14,2 %.

Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen in Verkehrsberufen * nach Monaten 2008



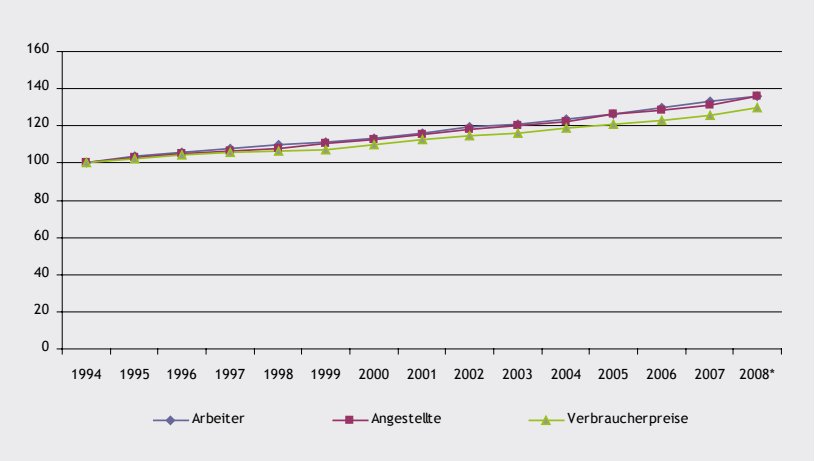
** Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen. Seit 2003 werden die Nachrichtenberufe (4501-4531) und Reise-, Fremdenverkehrsfachleute (4605) herausgerechnet, daher ist kein Zeitvergleich möglich.*

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. TARIFLÖHNE

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 15 Jahren um ca. 36 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um knapp 30 %. Die Veränderung zwischen 2007 und 2008 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von + 2,5 %, bei den Angestellten um + 3,7 %.

Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt) 1994-2008 (Index: 1994=100)

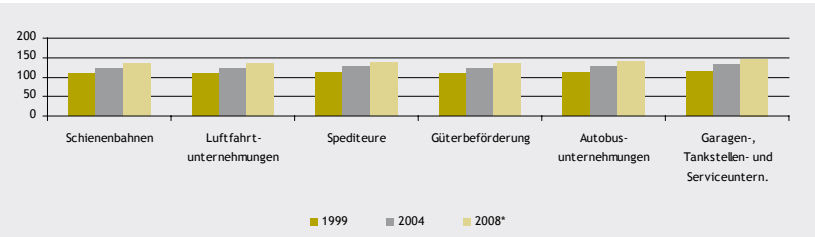


Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmungen, Kraftfahrschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH

Quelle: Statistik Austria

Wie in der Grafik unterhalb erkennbar kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 1994 und 2008 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen. Zu keiner kollektivvertraglichen Lohnanpassung kommt es seit 1998 bei den Schifffahrtsunternehmungen.

Entwicklung der Tariflöhne (im Jahresdurchschnitt) 1994-2008 (Index: 1994 = 100), Arbeiter im Verkehr**

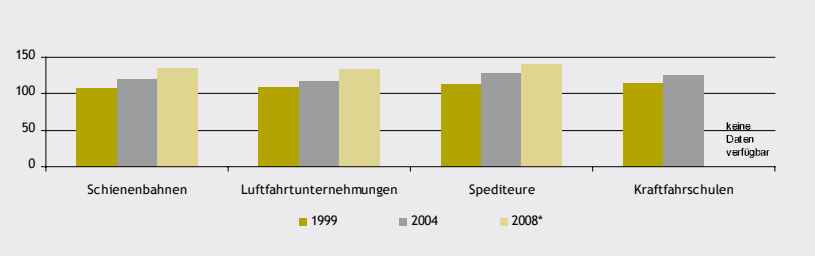


** vorläufiger Wert*
***Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmungen, Kraftfahrschulen und*

Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 1994 bis 2008 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtsunternehmen am schwächsten. Ebenso wie bei den Arbeitern kommt es bei den Angestellten in der Schifffahrt zu keinen kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen.

Entwicklung der Tariflöhne (im Jahresdurchschnitt) 1994-2007 (Index: 1994 =100), Angestellte im Verkehr**



** vorläufiger Wert*
***Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmungen, Kraftfahrschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH*

Quelle: Statistik Austria

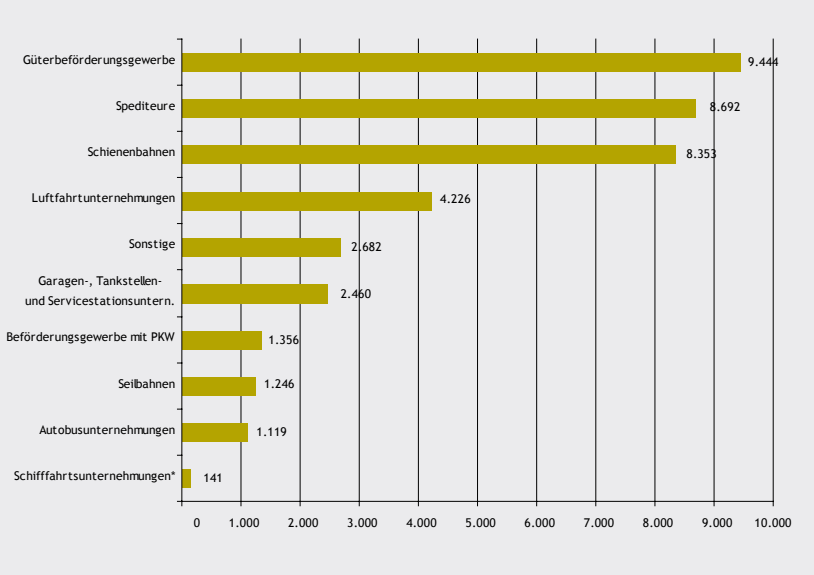
3. OUTPUT

Anmerkung: Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2006. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit dem Rückgriff auf Verwaltungsdaten und die Anwendung von mathematischen Schätzmodellen. Mit der Erhebung sind rund 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (Schifffahrtsunternehmungen: 60 % der Unternehmen und 80 % der unselbständig Beschäftigten). Da ein Jahresvergleich einerseits durch die Änderung des Erhebungskonzeptes 2002 nur bedingt möglich ist und andererseits bei Fachverbänden mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt und Sonstiges) kommt es zu größeren Unregelmäßigkeiten als in vergleichbaren Branchen.

3.1. UMSATZ

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2006 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 39,7 Mrd, das sind um 9,1 % mehr als im vergangenen Jahr 2005. Das Güterbeförderungsgewerbe erwirtschaftet im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte im Jahr 2005 mit rund € 9,4 Mrd die höchsten Erlöse und Erträge. Die Spediteure erzielen € 8,7 Mrd und die Schienenbahnen rund € 8,4 Mrd an Erlösen und Erträgen.

Erlöse und Erträge in € Mio nach Fachverbänden 2006 (ohne Fahrschulen), Transport und Verkehr

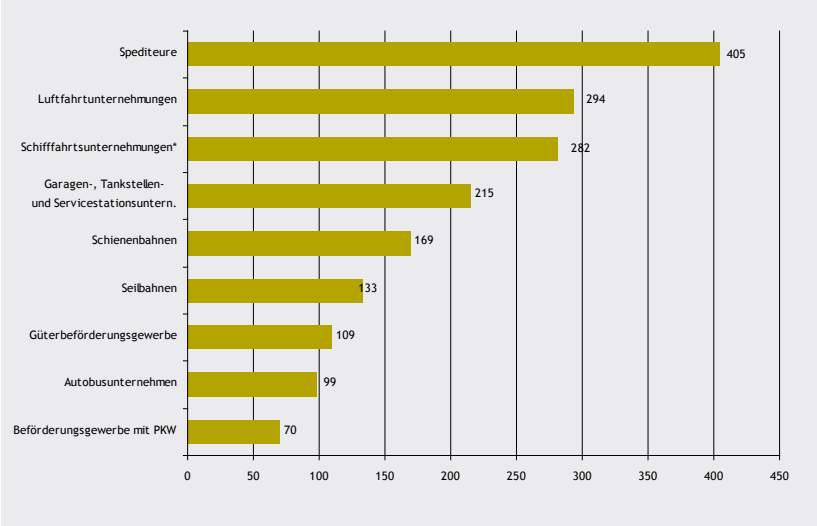


** Abdeckung lt. Unternehmensregister: 80% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 60% der Unternehmen des Fachverbandes*

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2006

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit € 405.000,- Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2006 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtsunternehmungen mit € 294.000,-, gefolgt von den Schifffahrtsunternehmen (rund € 282.000,-). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 109.000,- an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.

Erlöse und Erträge je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2006
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



* Abdeckung lt. Unternehmensregister: 75% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 60% der Unternehmen des Fachverbandes

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2005

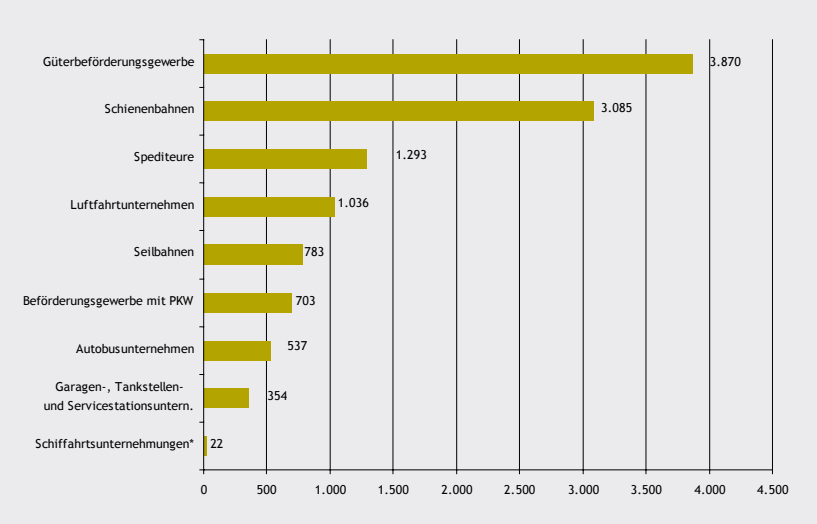
3.2. BRUTTOWERTSCHÖPFUNG ZU FAKTORKOSTEN

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 2006 eine Wertschöpfung von € 12,5 Mrd, verglichen mit dem Vorjahr eine Steigerung um knapp 3 %.

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 den oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

Das Güterbeförderungsgewerbe stellt gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen (siehe Grafik 15) die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2006 entfällt nicht ganz ein Drittel der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung der Schienenbahnen fällt deutlich höher aus, als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.

Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten in € Mio nach Fachverbänden 2006
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr

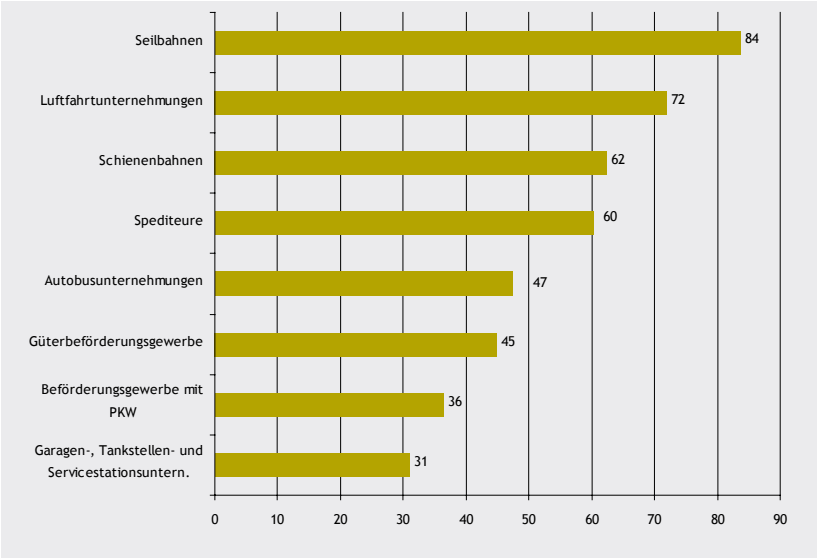


** Abdeckung lt. Unternehmensregister: 80% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 60% der Unternehmen des Fachverbandes*

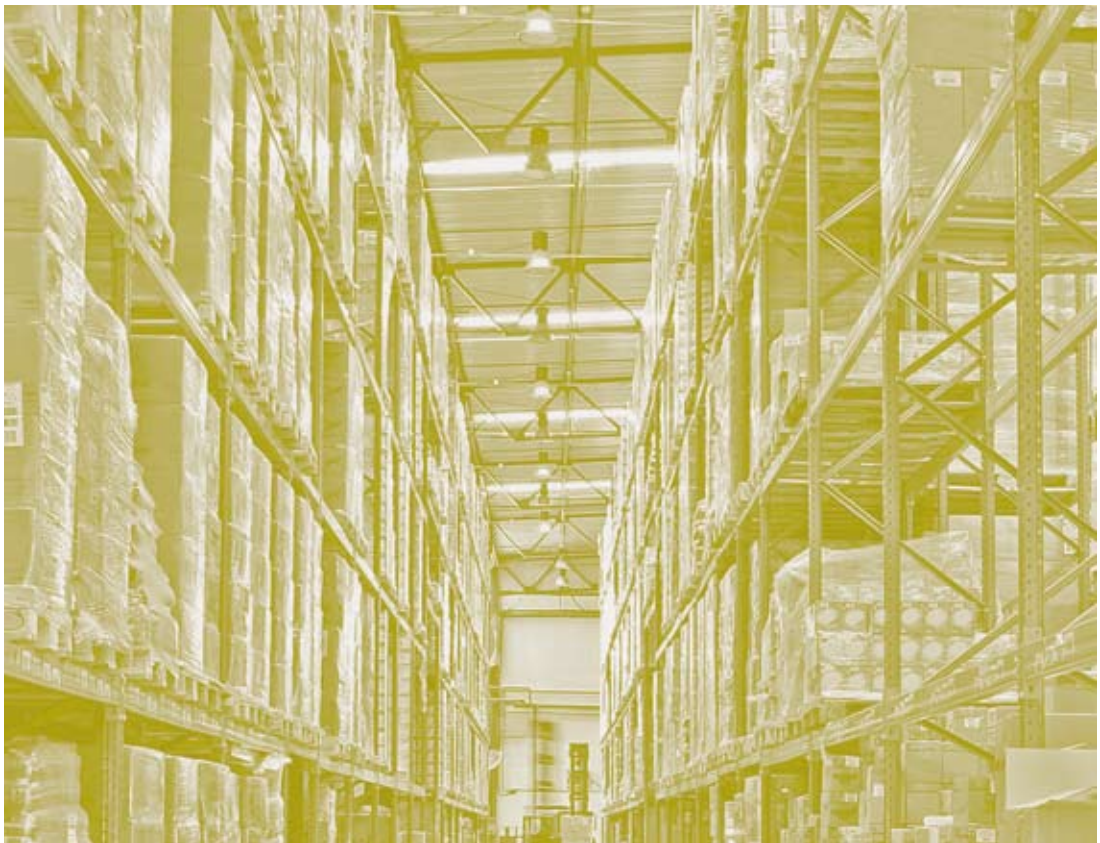
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2006

Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen und die Luftfahrtunternehmen die höchsten Werte für 2006 auf. Das Schlusslicht bildet das Beförderungsgewerbe mit PKW und die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen.

Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2006 (ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



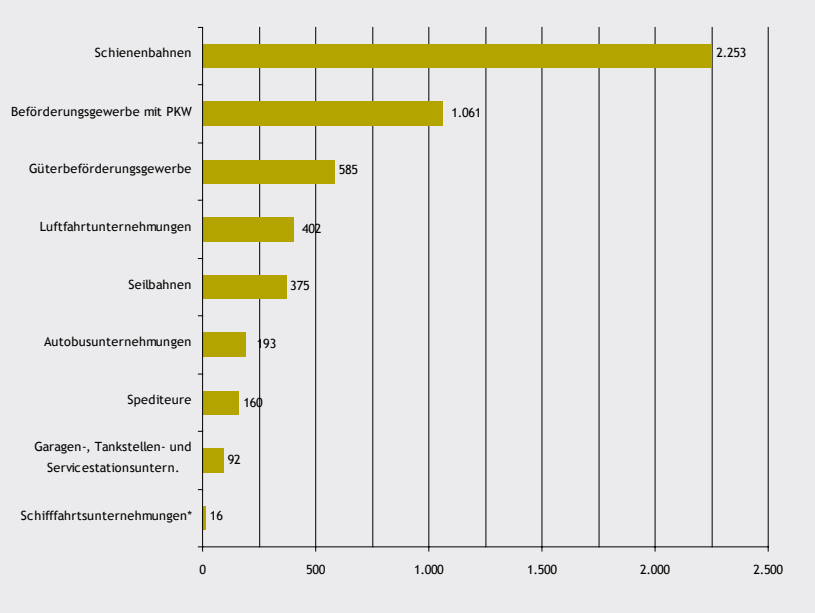
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2006



3.3. INVESTITIONEN

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2006 Bruttoinvestitionen in der Höhe von knapp € 6 Mrd, nahezu gleichbleibend verglichen mit dem Vorjahr. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit mehr als € 2 Mrd zuzuschreiben.

Bruttoinvestitionen in € Mio nach Fachverbänden 2006 (ohne Fahrschulen und allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr

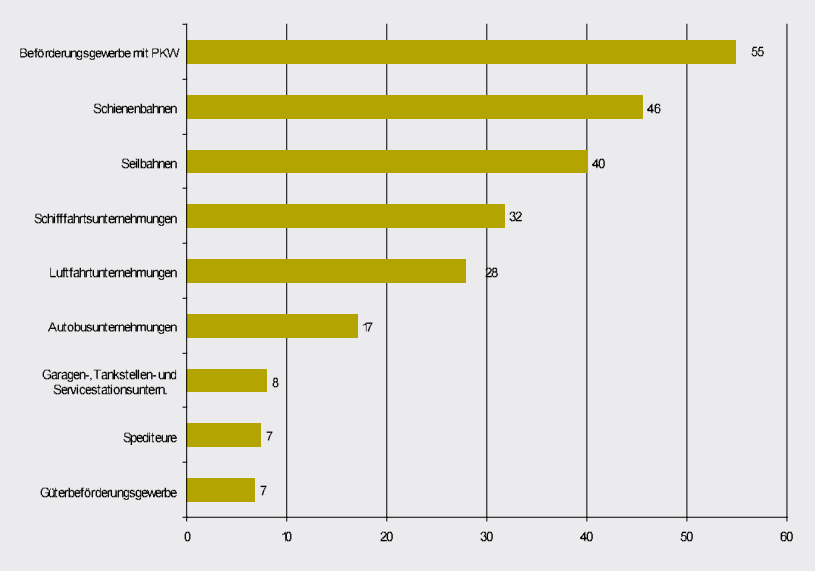


** Abdeckung lt. Unternehmensregister: 80% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 60% der Unternehmen des Fachverbandes*

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2006

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten erfolgten 2006 bei den Beförderungsgewerben mit PKW mit rund € 55.000,- und den Schienenbahnen mit rund € 46.000,-.

Bruttoinvestitionen je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2006
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



** Abdeckung lt. Unternehmensregister: 80% der unselbständig Beschäftigten bzw. knapp 60% der Unternehmen des Fachverbandes*

Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik 2006

Daten und Fakten – Jahresbericht 2008

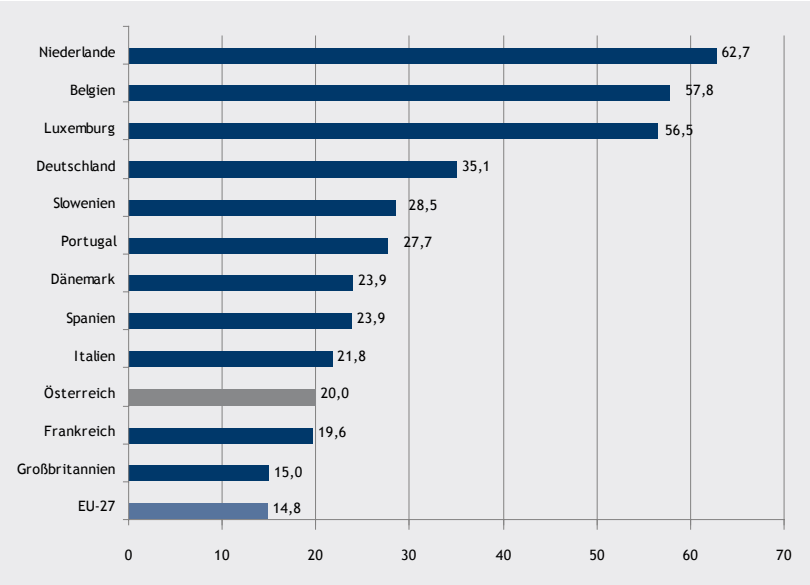
VERKEHRSPEZIFISCHE DATEN

4. VERKEHRSPEZIFISCHE DATEN

4.1. VERKEHRSWEGE

Die Autobahnnetzdichte ist im Jahr 2006 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (62,7 km pro 1000 km2) am höchsten und in Belgien und Luxemburg (um 57 km pro 1.000 km2) fast unverändert geblieben. Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdichte von 20 km pro 1.000 km2 und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 14,8 km pro 1.000 km2.

Autobahnnetzdichte im km/1.000 km2, Top Staaten und EU-Durchschnitt 2006

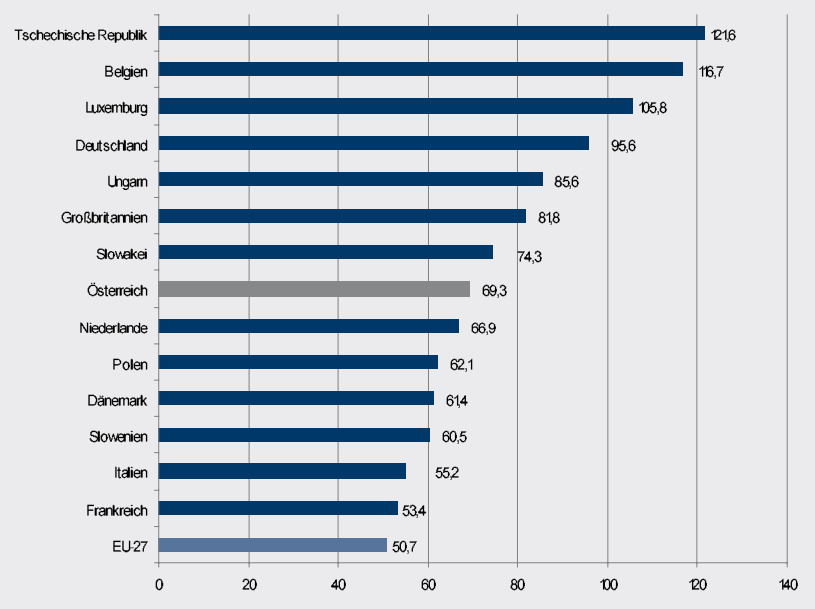


** EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern Berechnungen: Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs*

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

Die höchste Eisenbahndichte findet sich innerhalb der EU in der Tschechischen Republik (121,6 km pro 1.000 km2) und Belgien (116,7 km pro 1.000 km2). Der EU Durchschnitt liegt bei 50,7 km pro 1.000 km2. Österreich weist eine Eisenbahndichte von 69,3 km pro 1.000 km2 auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.

Eisenbahnnetzdichte in km/1.000 km2, Top Staaten und EU-Durchschnitt 2006



** EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern Berechnungen: Inhouse GmBH der Wirtschaftskammern Österreichs*

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

4.2. KRAFTFAHRZEUGBESTAND

Mit 31. Dezember 2007 sind rund 5,8 Mio Kraftfahrzeuge sowie rund 618.000 Anhänger angemeldet. Nicht ganz 8 % der KFZ bzw. 450.305 entfallen auf Zugmaschinen. Bei 6 % bzw. 353.744 handelt es sich um Lastkraftwagen. Der Anteil der PKW liegt bei 73 % und der der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 11,5 % oder nicht ganz 668.000.

Bestand an Kraftfahrzeugen 2007

	2007	Anteil in %
Einspurige KFZ*	647.577	11,5
PKW/Kombi	4.245.583	73,2
LKW	353.744	6,1
Zugmaschinen	450.305	7,8
Omnibusse	9.299	0,2
Sonstige KFZ**	70.465	1,2
Kraftfahrzeuge	5.796.973	100
Anhänger	618.067	

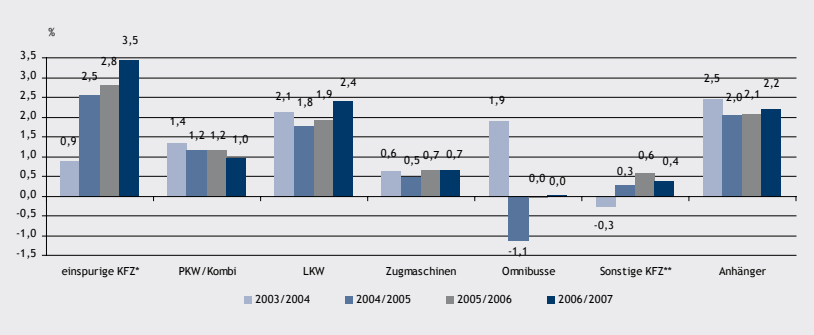
**Motor- und Motorfahrräder*
***selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Mobilkräne, Baumaschinen, Erntemaschinen und sonstige KFZ)*

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2003 bis 2007 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Ein starker Rückgang ist bei den sonstigen KFZ im Jahr 2003/04 zu erkennen. Die Veränderung bei den sonstigen KFZ erhöht sich 2006/07 um 0,4 %.

Die Anzahl der LKW hat sich in der Zeit 2003 bis 2007 jährlich um durchschnittlich 2 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht. Die Zugmaschinen verzeichnen 2006/07 eine Erhöhung von 0,7 %. Die Anzahl der Omnibusse hat sich seit dem Rückgang im Jahr 2004/05 nicht verändert. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2004/05 jährlich um mehr als 2 % gestiegen.

Entwicklung des Bestandes an Straßenfahrzeugen 2003-2007, Veränderung in Prozent

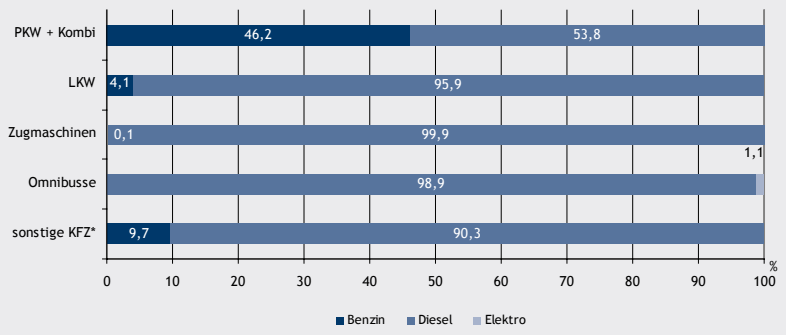


** Motor- und Motorfahrräder*
*** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Mobilkräne, Baumaschinen, Erntemaschinen und sonstige)*

Quelle: Statistik Austria

Knapp 96 % der mit Ende 2007 zum Verkehr zugelassenen LKW hat Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen und den Omnibussen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2007 wie in den vergangenen Jahren leicht gestiegen, verbunden mit dem gleichzeitigen Rückgang der benzinbetriebenen Fahrzeuge.

Aufteilung der zweispurigen Kraftfahrzeuge nach Antriebsart in Prozent 2007



** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Mobilkräne, Baumaschinen, Erntemaschinen und sonstige)*

Quelle: Statistik Austria

LKW UND SATTELFAHRZEUGE

Im Jahr 2007 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 197.551 Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, dass sind um 2,8 % mehr als im vergangenen Jahr. 21,8 % davon werden wie im Jahr zuvor im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97 % größtenteils LKW in Verwendung, verglichen mit dem Fuhrgewerbe mit einem Anteil an LKWs von mehr als 66 %. Im Fuhrgewerbe kommt es bei den Sattelfahrzeugen zu einem leichten Anstieg von 0,7 % und im Werkverkehr zu einer Zunahme bei den LKW um 3,0 %. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr geht der Bestand um 1,1 % zurück.

Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2007

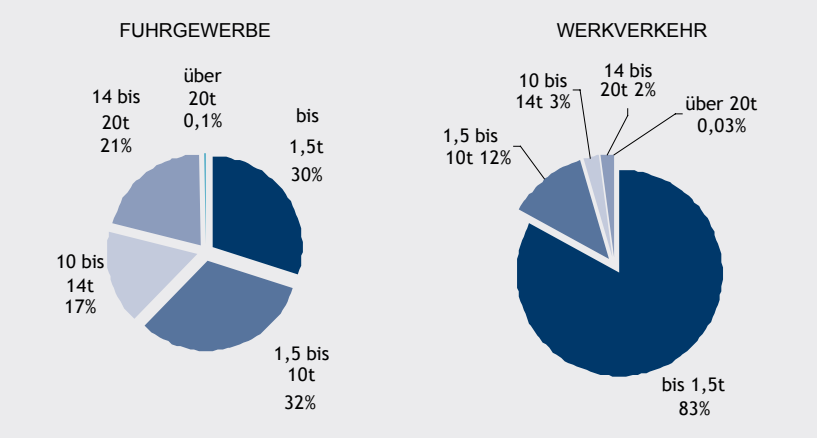
	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	28.570	3,9	150.080	3,0	178.650	3,1
Sattelfahrzeug	14.517	0,7	4.384	-1,1	18.901	0,3
Gesamt	43.087	2,8	154.464	2,8	197.551	2,8

VÄ = Veränderung

Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge 2006 und 2007

Der LKW-Bestand beläuft sich 2007 auf insgesamt 353.744 Fahrzeuge, von denen 178.650 gewerblich genutzt werden[6]. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 43 %, auf den Handel 41 % und auf das Fuhrgewerbe 16 %. Es werden demnach mehr LKWs im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der LKW nach Nutzlastklassen, sind die eingesetzten LKW-Nutzlastklassen im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 83 % aller LKW im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 32 % zu.

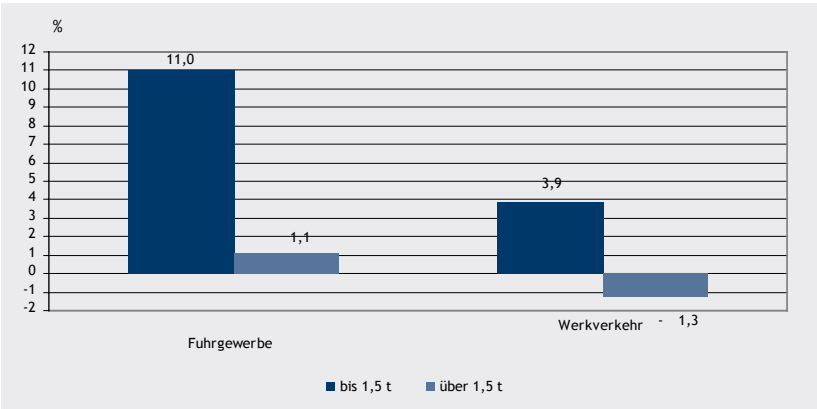
Anteil der zugelassenen LKW in Prozent nach Nutzlastklassen 2007



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge 2007

Zwischen 2006 und 2007 ist die Anzahl der „kleinen" LKW (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) leicht gestiegen, während jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen im Werkverkehr zurückgegangen ist.

Entwicklung des Bestandes an LKW im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr nach Nutzlastklassen, Veränderung in Prozent 2006/2007



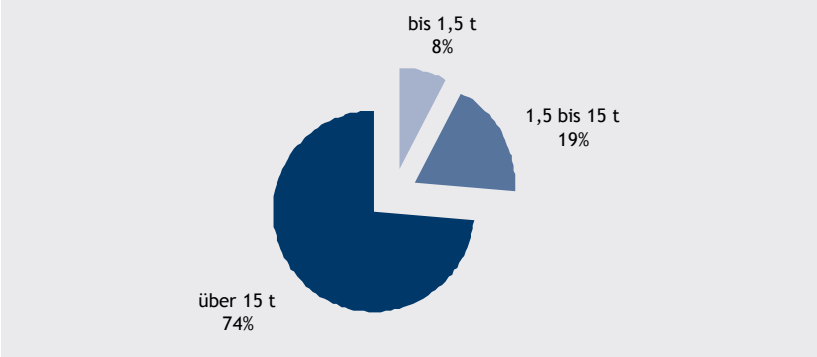
Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge 2006 und 2007

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

ANHÄNGER

Im Jahr 2007 werden 32.587 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,7 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren" Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 74 %). Verglichen mit dem Vorjahr ist insgesamt eine leichte Zunahme zu verzeichnen (ca. 2,5 %). Die Zunahme in der Klasse der „kleinen" Anhänger (bis 1,5t) beträgt 2,7 %, der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 2,1 % und der der schweren um 2,5 %.

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent nach Nutzlastklassen 2007



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge 2007

4.3. NEUZULASSUNGEN

Im Jahr 2008 werden 404.185 Kraftfahrzeuge (davon: 37.485 LKW, 11.771 Zugmaschinen und 950 Omnibusse) und 26.752 Anhänger neu zugelassen, d.s. -0,6 % weniger KFZ bzw. um 3,4 % mehr Anhänger als im Jahr 2007.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2007 und 2008

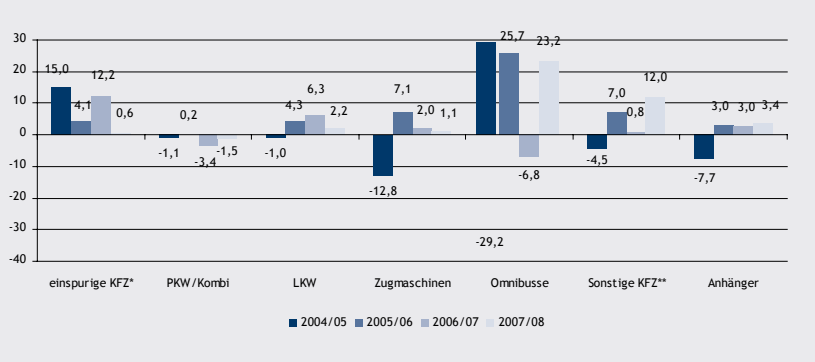
	2007	2008
einspurige KFZ*	56.984	57.298
PKW/Kombi	298.182	293.697
LKW	36.669	37.485
Zugmaschinen	11.642	11.771
Omnibusse	771	950
sonstige KFZ**	2.664	2.984
Gesamt	406.912	404.185
Anhänger	25.873	25.752

** inklusive Motor- und Motorfahrräder*
*** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)*

Quelle: Statistik Austria

Die Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen entwickeln sich in dem Zeitraum 2004/2005 mit Ausnahme der einspurigen KFZ rückläufig. Für die Zeiträume 2005/06 und 2006/07 ist bis auf die PKW/Kombi sowie Omnibusse 2006/07 eine leichte Zunahme zu erkennen. 2007/08 kommt es bei allen Straßenfahrzeugen, bis auf die PKWs, zu einer Steigerung der Neuzulassungen. Den größten Schwankungen unterliegen die Omnibusse, die aber nur einen Anteil von nicht ganz 0,2 % an allen Nutzfahrzeugen haben.

Entwicklung der Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen 2004-2008, Veränderung in %



** inklusive Motor- und Motorfahrräder ** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)*

Quelle: Statistik Austria

4.4. VERKEHRUNFALLBILANZ

4.4.1. STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

Im Jahr 2007 sind 49.694 PKW und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei nicht ganz 31.370 Personen verunglücken. 378 davon sterben bei dem Unfall. Bei LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen sind 4.834 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt 1.291 Verunglückte, darunter 26 Tote.

Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2007

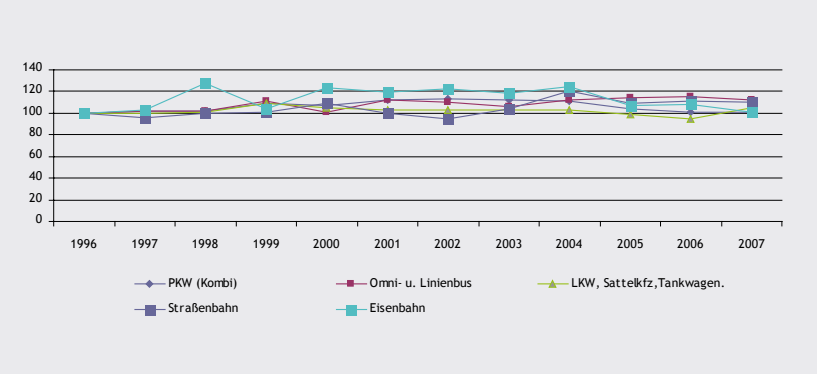
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
PKW/Kombi	49.694	31.361	378
Omni- u. Linienbus	795	734	4
LKW, Sattelfahrzeug, Tankwagen	4.834	1.291	26
Straßenbahn	340	159	1
Eisenbahn	73	17	0

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

Quelle: Statistik Austria

Diese Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie aus der Zeitreihe ablesbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge bis 2004 oberhalb des Niveaus von 1996. Die Anzahl der LKW-Unfälle steigt 2007 über das Ausgangsniveau 1996 an, jene der PKW/Kombi verändert sich im Vergleich zum Vorjahr nur marginal. Große Schwankungen sind bei den Unfällen mit der Eisenbahn bis 2004 zu erkennen, die sich in den vergangen drei Jahren auf einem gleichbleibenden Niveau einpendeln.

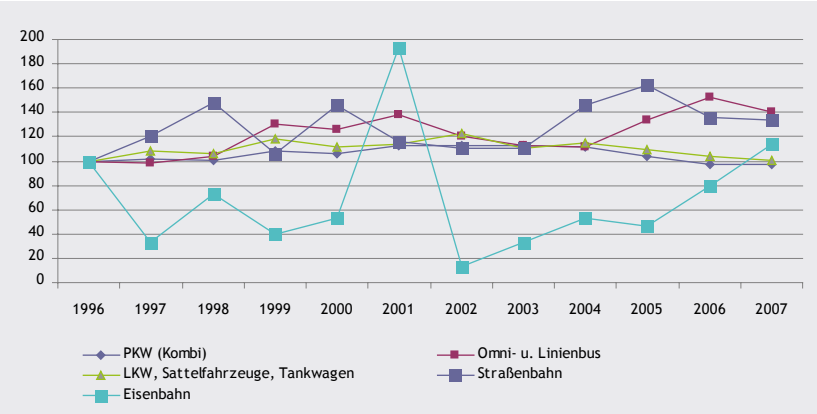
Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge 1996-2007 (Index: 1996=100)



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Bei der Straßenbahn und Eisenbahn ist 2007 im Vergleich zu 2006 eine Zunahme zu erkennen, bei den anderen kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu Rückgängen. Die verunglückten Personen bei PKW/Kombi, LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen liegen annähernd auf dem Ausgangswert im Jahr 1996 bzw. darunter.

Entwicklung der Anzahl der an Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen*, 1996-2007, (Index: 1996=100)



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

Quelle: Statistik Austria

Im 1. Halbjahr 2008 kommt es bei den Straßenverkehrsunfällen in fast allen Beteiligungsformen ausgenommen der Eisenbahn zu Rückgängen. Die Anzahl der Verletzten reduziert sich mit Ausnahme der Omnibus- und Linienbusse bei allen Beteiligungsarten.

Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 1. Halbjahr 2008

	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge		Verletzte und Tote*	
	absolut	VÄ gegenüber dem Vorjahr in %	absolut	VÄ gegenüber dem Vorjahr in %
PKW/Kombi	22.131	-4,7	13.959	-4,6
Omni- u. Linienbus	378	-2,6	391	8,3
LKW, Sattelfahrzeug, Tankwagen	1.861	-2,6	544	-9,3
Straßenbahn	138	-11,5	48	-28,4
Eisenbahn	24	4,3	5	-37,5

VÄ = Veränderung
** 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

4.4.2. UNFÄLLE MIT SCHWEREN LKW

Im 1. Halbjahr 2008 kommt es insgesamt zu 784 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere LKW (LKW über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.175 Personen, 49 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 171 Unfällen mit 360 Verunglückten und 16 Toten. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es insgesamt zu Rückgängen bei den Unfällen mit schweren LKW und den Verunglückten. Auf den Autobahnen nimmt die Anzahl der Unfälle zwar ab, aber die Zahl der Verunglückten und Getöteten erhöht sich.

Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit LKW über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** im 1.Halbjahr 2008

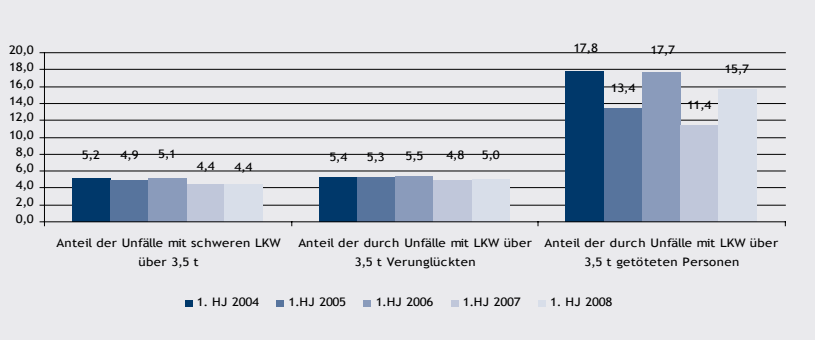
	insgesamt	VÄ zum 1.HJ 2007 in %	davon auf Autobahnen	VÄ zum 1.HJ 2007 in %
Unfälle	781	-6,4	171	-10,5
Verunglückte	1.175	-3,2	360	19,2
Tote	49	32,4	16	77,8

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 im 1.Halbjahr 2008 unter 5 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren LKW Verunglückten genau bei 5 %. Der Anteil der durch Unfälle mit LKW über 3,5 t getöteten Personen ist im Vergleich zu den Vorjahren mit 15,7 % deutlich höher.

Verkehrsunfälle, an denen LKW über 3,5t* beteiligt waren, 1. Halbjahr 2004 bis 1.Halbjahr 2008, Anteile am jeweiligen Gesamtwert in Prozent

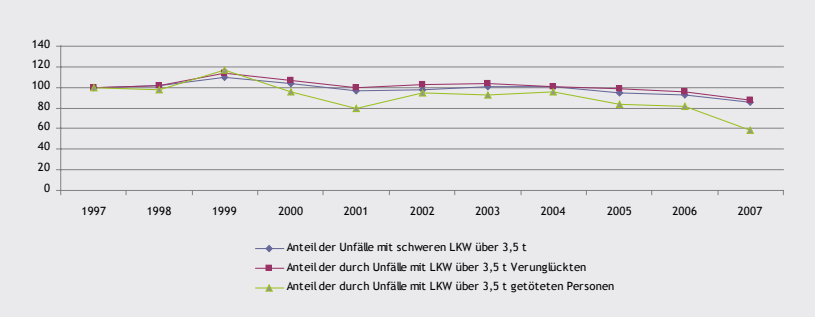


**inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen*

Quelle: Statistik Austria

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

Entwicklung des Anteils der Verkehrsunfälle, an denen LKW über 3,5t* beteiligt waren, 1997-2007, (Index: 1997=100)



**inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen*

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist der Anteil der schweren LKW an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Ober- und Niederösterreich am höchsten und im Burgenland am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren LKW liegt in Nieder- und Oberösterreich unter 19 % und weist in Salzburg den niedrigsten Wert mit keinem Todesopfer auf.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren LKW (über 3,5t*) nach Bundesländern im 1.Halbjahr 2008, Anteile in Prozent

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %
Burgenland	3,0	-0,1	21,1	7,7
Kärnten	3,5	-1,1	7,1	-19,2
Niederösterreich	5,3	0,3	18,8	7,9
Oberösterreich	5,1	-0,3	18,5	8,9
Salzburg	4,3	0,3	5,6	-20,8
Steiermark	4,5	0,8	16,7	11,0
Tirol	3,4	-1,3	11,8	3,1
Vorarlberg	4,4	0,9	12,5	12,5
Wien	3,2	-0,2	16,7	2,4
Österreich	4,4	-0,0	15,7	4,3

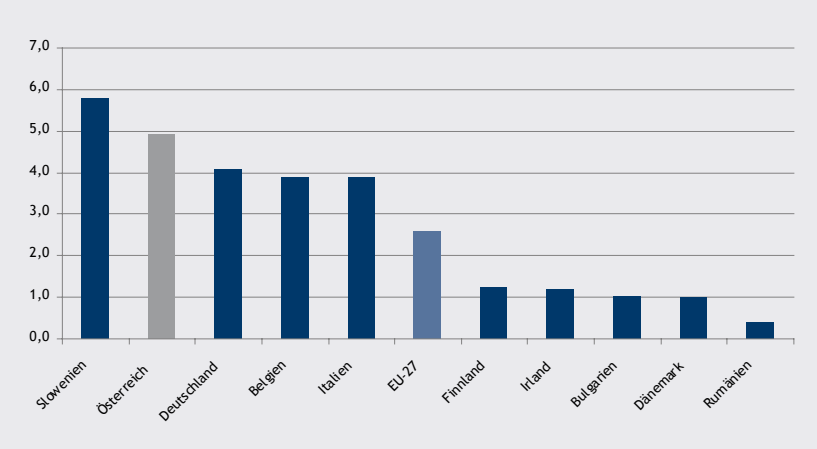
VÄ = Veränderung
** inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen*

Quelle: Statistik Austria

4.4.3. INTERNATIONALER VERGLEICH

Der internationale Vergleich zeigt, dass sich im Jahr 2007 in Slowenien und in Österreich die meisten Straßenverkehrsunfälle mit Verletzen ereignen. Zum Vorjahr hat sich der Wert für Österreich und Slowenien leicht erhöht. Der EU-27-Durchschnitt ist nahezu gleich geblieben.

Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten je 1.000 Einwohner/innen 2007, 5 Staaten mit dem höchsten bzw. niedrigsten Wert

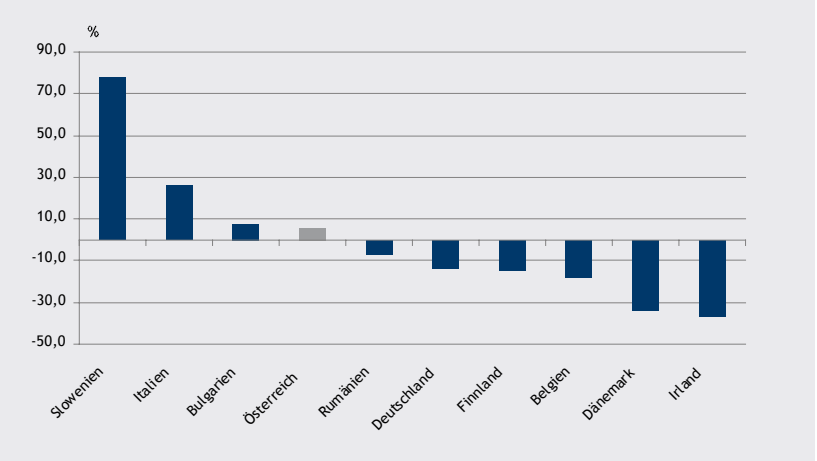


Berechnungen der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

In dem Zeitraum 1995 und 2007 kommt es in Slowenien zu der stärksten Zunahme an Straßenverkehrsunfällen mit Verletzten, gefolgt von Italien und Bulgarien. In Österreich erhöhen sich die Straßenverkehrsunfälle im Vergleich um 5,5 % zu 1995. In allen anderen angeführten Staaten nehmen die Unfälle ab, am stärksten in Irland.

Veränderung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten in den dargestellten Ländern in Prozent 1995/2007

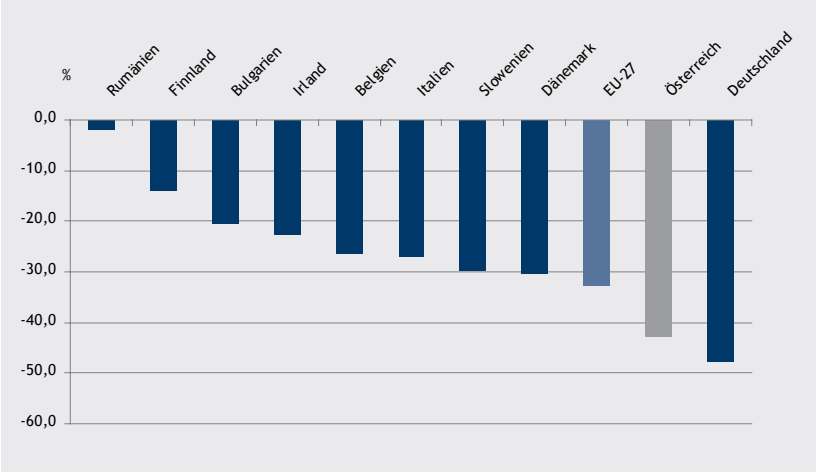


Berechnungen der Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreichs

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Der Vergleich zwischen 1995 und 2007 zeigt, dass die Anzahl der getöteten Personen bei Straßenverkehrsunfällen in allen angeführten EU-Ländern zurückgeht. In Österreich ist der Rückgang mit 43 % größer als im EU-Durchschnitt. In Deutschland ist der Rückgang nicht ganz 50 %.

Veränderung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen* in den dargestellten Ländern in Prozent 1995/2007



**30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache); Italien 7 Tage; Frankreich 6 Tage*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

4.5. MAUT

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

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:
» dem zeitabhängigen System (Vignette, Eurovignette, City-Maut) und
» dem fahrleistungsabhängigen System (Mautstationen, Mikrowellen- oder Satellitensystem).

Weitere Unterschiede resultieren aus der Bestimmung der mautpflichtigen Straßen und der mautpflichtigen Fahrzeuge in den einzelnen Ländern.

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5 t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5 t hzG muss eine fahrleistungsabhängige Maut, die durch ein automatisches elektronisches Mautsystem (Mikrowellentechnologie) ermittelt wird, entrichtet werden.

Die Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen, exkl. der Vignetten) belaufen sich im Jahr 2007 in Österreich auf rd. € 1.173 Mio. Die Vignettenerlöse liegen bei € 322 Mio. (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2007 durch LKW (über 3,5 Tonnen) € 185 Mio eingenommen. Die Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von über 60 % aus. Mehr als € 6,2 Mio LKW überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (ca. 37 %).

Zwischen 2002 und 2007 steigen die Mauteinnahmen mit LKW um knapp 19 %, die LKW-Durchfahrten um 14 %.

Mauteinnahmen und Frequenzstatistik 2007, österreichische Sondermautstellen

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in € 1.000	
	PKW	LKW > 3,5 t	PKW-Abfertigung	LKW-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	19.693	20.220	6.527	1.126
A 9 Bosrucktunnel	9.587	10.297	3.571	999
A 10 Tauernautobahn	30.123	28.964	5.229	1.083
A 11 Karawankenautobahn	5.463	3.022	1.057	181
A 13 Brenner Autobahn	41.910	112.368	14.019	2.309
S 16 Arlberg Straßentunnel	12.068	8.091	2.197	395
B 108 Felbertauernstr.	5.627	3.302	1.115	123
Gesamt	124.471	185.264	33.715	6.216

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN

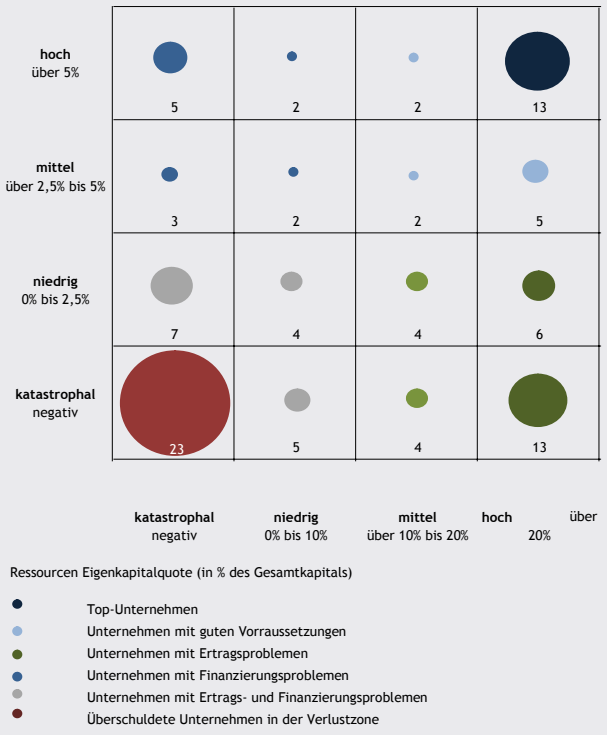
5. BETRIEBWIRTSCHAFTLICHE DATEN*

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

5.1. BETRIEBWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich als äußerst angespannt heraus: während dreizehn Prozent aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigt nicht ganz ein Viertel (23 %) massive Attraktivitäts- (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Jedes vierte Unternehmen (27 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 12 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

Betriebswirtschaftliche Situation nach Attraktivität und Ressourcen in %, Bilanzbranchenbild 2006/07**



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

***Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 6.388 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft*

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

5.2. BILANZ

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

Bilanzstruktur, Bilanzbranchenbild 2006/07				
Anlagevermögen	65,08		Eigenkapital	25,27
			Sozialkapital	2,31
Umlaufvermögen	34,49		Fremdkapital	72,05
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,43		Passive Rechnung	0,37
Gesamtvermögen	100,00		Gesamtkapital	100,00

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

Gegenüber der Vorperiode zeigt sich auf der Aktiv-Seite eine leichte Verschiebung zum Anlagevermögen vom Umlaufvermögen. Auf der Passivseite hat sich der Anteil des Eigenkapitals erhöht, der des Fremdkapitals verringert und das Sozialkapital unwesentlich verändert.

Deutlich zeigt sich, dass sowohl die Vermögensratio (Anlagen- zu Umlaufvermögen) als auch die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass jene Unternehmen mit den geringsten Umsätzen (bis 1 Million Euro Jahresumsatz) durchschnittlich über kein bis wenig Eigenkapital verfügen; Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Umsatzstärke auf bis zu 30,3 % bei den Mittelbetrieben an.

5.3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Bilanzstruktur, Bilanzbranchenbild 2006/07				
Materialaufwand	44,03		Umsatzerlöse	100,63
Personalkosten	21,03		Bestandsveränderungen	0,16
Sonstige Aufwendungen	35,23		Sonstige Erlöse	4,30
Finanzierungskosten	2,95		Finanzerträge	0,65
Gewinn	1,71		Verlust	-0,78
Summe Aufwendungen	104,95		Summe Erträge	104,95

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

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2006/07 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 1,71 % (vgl. Vorperiode: 1,61 %). Die erfolgreichsten Unternehmen (oberes Quartil) weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 10,67 % der Betriebsleistung auf, während die weniger erfolgreichen Unternehmen (unteres Quartil) Verluste in der Höhe von 11,65 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (5,83 %). Die durchschnittliche Gewinnsituation zeigt jedoch auch bei den größten Unternehmen kein zufriedenstellendes Bild (Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro: Gewinne von 2,22 % der Betriebsleistung).

5.4. KENNZAHLEN

5.4.1. ERTRAGS- UND RENTABILITÄTSKENNZAHLEN

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

Durch den Kapitalumschlag wird die Effizienz des eingesetzten Kapitals überprüft. Ein hoher Kapitalumschlag schafft die Voraussetzung, dass mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen erwirtschaftet werden können.

Der Kapitalumschlag der österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft erreicht im Gesamtdurchschnitt einen Wert von 1,2 und liegt damit über dem der Großbetriebe. Die Kleinstbetriebe erzielen einen überdurchschnittlich hohen Kapitalumschlag von 1,8 und schaffen sich damit die Möglichkeit, mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen zu erwirtschaften.
Das obere Quartil liegt bei 0,8 und das untere bei 0,6. Der Kapitalumschlag der Branchen beträgt von rd. 0,2 bei den Schienenbahnen bis rd. 2,9 bei den Garagen- und Tankstellenunternehmen. Dieser Unterschied ist weniger als Erfolgs- oder Misserfolgsmerkmal zu werten, sondern vielmehr auf die unterschiedlichen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten zurückzuführen, was die Investitionen bzw. die Finanzierungsform betrifft.

Die Analyse des Kapitalumschlages nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass der Kapitalumschlag nicht von der Umsatzstärke eines Verkehrsunternehmens abhängt.

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

Mit der Umsatzrentabilität nach Finanzergebnis können Aussagen über die Ertragskraft der Unternehmen getroffen werden.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität der Verkehrsunternehmen beträgt 1,7 %. Im Vergleich dazu erwirtschaften die Mittelunternehmen überdurchschnittlich eine Umsatzrentabilität von rd. 2,0 %. Während die Unternehmen des oberen Quartils im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 10,7 % der Betriebsleistung erreichen, beträgt der Verlust der Unternehmen des unteren Quartils durchschnittlich 11,7 % der Betriebsleistung. Die Umsatzrentabilität nimmt mit zunehmender Umsatzstärke ab.

Im Branchenvergleich erwirtschaften die Schifffahrtunternehmen mit über 6 % die eindeutig höchste Umsatzrentabilität. Die Schienenbahnen, das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen und die Luftfahrtsunternehmen befinden sich hingegen im Branchendurchschnitt in der Verlustzone.

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

Die Kennzahl Return on Investment (ROI, Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten) 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 erreichen die österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,6 %. Der ROI der Großunternehmen liegt mit 4,4 % auf dem niedrigsten Niveau, verglichen mit den Kleinstbetrieben (6,3 %), Kleinbetrieben (5,8%) und den Mittelbetrieben (5,5%).

Respektable Renditen werden hingegen von den erfolgreichen österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft (oberes Quartil) erwirtschaftet. Die Kapitalverzinsung liegt bei rd. 12 %. Bei den Betrieben des unteren Quartils ist die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,2 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren.

Der Return on Investment ist bei den Schifffahrtunternehmen am höchsten, gefolgt von den Fahrschulen. Die geringste Gesamtkapitalrentabilität weisen die Schienenbahnenauf.

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

Mit der Kennzahl „Cash flow“ wird die Innenfinanzierungskraft eines Unternehmens dargestellt. Dieser Betrag steht für Investitionen, Schuldentilgung bzw. Gewinnentnahme zur Verfügung. 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.

Die KMU der Verkehrswirtschaft erzielen im Durchschnitt einen korrigierten Cash flow von rd. 10 % der Betriebsleistung. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft weisen die Mittel- und Großbetriebe aus.

Die Unternehmen des oberen Quartils erzielen einen beachtlichen Cash flow von rd. 23 % der Betriebsleistung – im Gegensatz dazu verfügen die Unternehmen des unteren Quartils nur über einem Cash flow von 6 %.

Den mit Abstand höchsten durchschnittlichen Cash flow erzielen im Branchenranking die Seilbahnen, gefolgt von den Schienenbahnen und dem Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen.

5.4.2. 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[8].

Im Durchschnitt weist die österreichische Verkehrswirtschaft eine Sachanlagenintensität von rund 57 % auf, d. h., dass rd. 57 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen entfallen. Eine unterdurchschnittliche Sachanlagenintensität im Vergleich zum Österreichdurchschnitt weisen insbesondere die Großbetriebe (rd. 41%) auf.

Die Unternehmen des unteren und oberen Quartils weisen gegenüber dem österreichischen Durchschnitt eine überdurchschnittliche Sachanlagenintensität auf.

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

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

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

Im Durchschnitt werden in den österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft rd. 9 % der Betriebsleistung wieder investiert. Die vergleichsweise höchsten Investitionen weisen die Mittel- und Großbetriebe auf.

Eine besonders hohe Investitionstätigkeit verzeichnet im Branchenvergleich das Beförderungsgewerbe mit PKW, das Investitionen im Ausmaß von über 30 % der Betriebsleistung tätigt. Weniger als 5 % der Betriebsleistung wird hingegen von den Spediteuren, den Schifffahrtunternehmen und den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen investiert. Es können hier unterschiedliche Reinvestitionsphasen auftreten.

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

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

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).

Die österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft investieren im Durchschnitt das 1,22-fache der Abschreibungen. Die Mittelbetriebe liegen mit einer durchschnittlichen Investitionsdeckung von rd. 137 % über dem österreichischen Gesamtdurchschnitt.

Eine geringere Investitionsdeckung kann auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein – d. h., dass trotz gleich bleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind.

Bis auf das untere Quartil wird der Wert von 100 % in allen Bereichen überschritten – dies bedeutet, dass die Unternehmen in der Lage sind, die gegebenen Kapazitäten aufrecht zu erhalten und sogar zu erweitern.

5.4.3. 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 20 % des Betriebsvermögens betragen.

Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt rd. 25 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Besorgniserregend ist der geringe Eigenkapitalanteil (rd. 10 %) bei den Kleinstbetrieben.

Im Durchschnitt erreichen fünf der zehn ausgewerteten Branchen den betriebs wirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Alle Branchen weisen positive Werte im Durchschnitt auf.

Insgesamt weisen rd. 54 % der untersuchten Kleinstbetriebe ein positives Eigenkapital aus. Bei den Großbetrieben bis € 100 Mio Jahresumsatz beträgt der Anteil rd. 94 %. Generell kann festgestellt werden, dass der Anteil der überschuldeten Unternehmen mit steigender Betriebsgröße abnimmt.

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

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.

Im Durchschnitt entfallen rd. 36 % des Fremdkapitals der KMU der Verkehrswirtschaft auf Bankverbindlichkeiten. Während die Kleinstbetriebe rd. 47 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanzieren, sind es bei den Großunternehmen nur rd. 18%.

Innerhalb der Branchen variiert die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung. Während bei den Spediteuren nur etwas über 20 % des Fremdkapitals auf Bankverbindlichkeiten entfallen, finanzieren die Fahrschulen mehr als die Hälfte des Betriebsvermögens mit Bankkrediten.

Eine Verringerung des Verschuldungsgrades gelingt (wie die Erhöhung der Eigenkapitalquote) durch die Zuführung von Eigenmitteln und die Verbesserung der Betriebsergebnisse durch den Verkauf nicht betriebsnotwendigen Anlagevermögens bzw. den Abbau von Vorräten und Forderungen.

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

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

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die KMU durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Das bedeutet, dass das Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folge dieses Finanzierungsfehlers können Liquiditätsprobleme sein. Die Großbetriebe überschreiten den (Mindest-)Richtwert von 100 % geringfügig.

Im Branchenvergleich zeigt sich, dass Schifffahrtunternehmungen, Unternehmen der Schienenbahnen und die Spediteure Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. Alle anderen Branchen finanzieren Teile des Anlagevermögens mit kurzfristigem Kapital.

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

Diese Kennzahl gibt die Anzahl der Jahre an, die der betreffende Betrieb bei der derzeitigen Ertragslage benötigen würde, um das gesamte Fremdkapital zurückzuzahlen. 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 bleibende Ertragskraft und ausschließliche Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung – benötigt der Gesamtdurchschnitt der Klein- und Mittelbetriebe rd. 5 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals. Während die Unternehmen des unteren Quartils rd. 20 Jahre für die Schuldentilgung benötigen, gelingt es den erfolgreichsten Unternehmen in nur rd. 3 Jahren.

Schifffahrtunternehmungen schaffen die Schuldentilgung in etwas über 3 Jahren, Luftfahrt-unternehmungen benötigen hingegen über 10 Jahre.

5.4.4. PRODUKTIVITÄTSKENNZAHLEN

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

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

Durchschnittlich werden in den österreichischen KMU der Verkehrswirtschaft je Euro Personalkosten rd. €4,8 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 5,7.

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

Branchenspezifische Unterschiede sind – anders als bei der Nettoproduktivität – weniger auf tatsächlich produktiveres bzw. unproduktiveres Arbeiten zurückzuführen, da in der Betriebsleistung auch die Materialanteile inklusive Fremdleistungen enthalten sind.

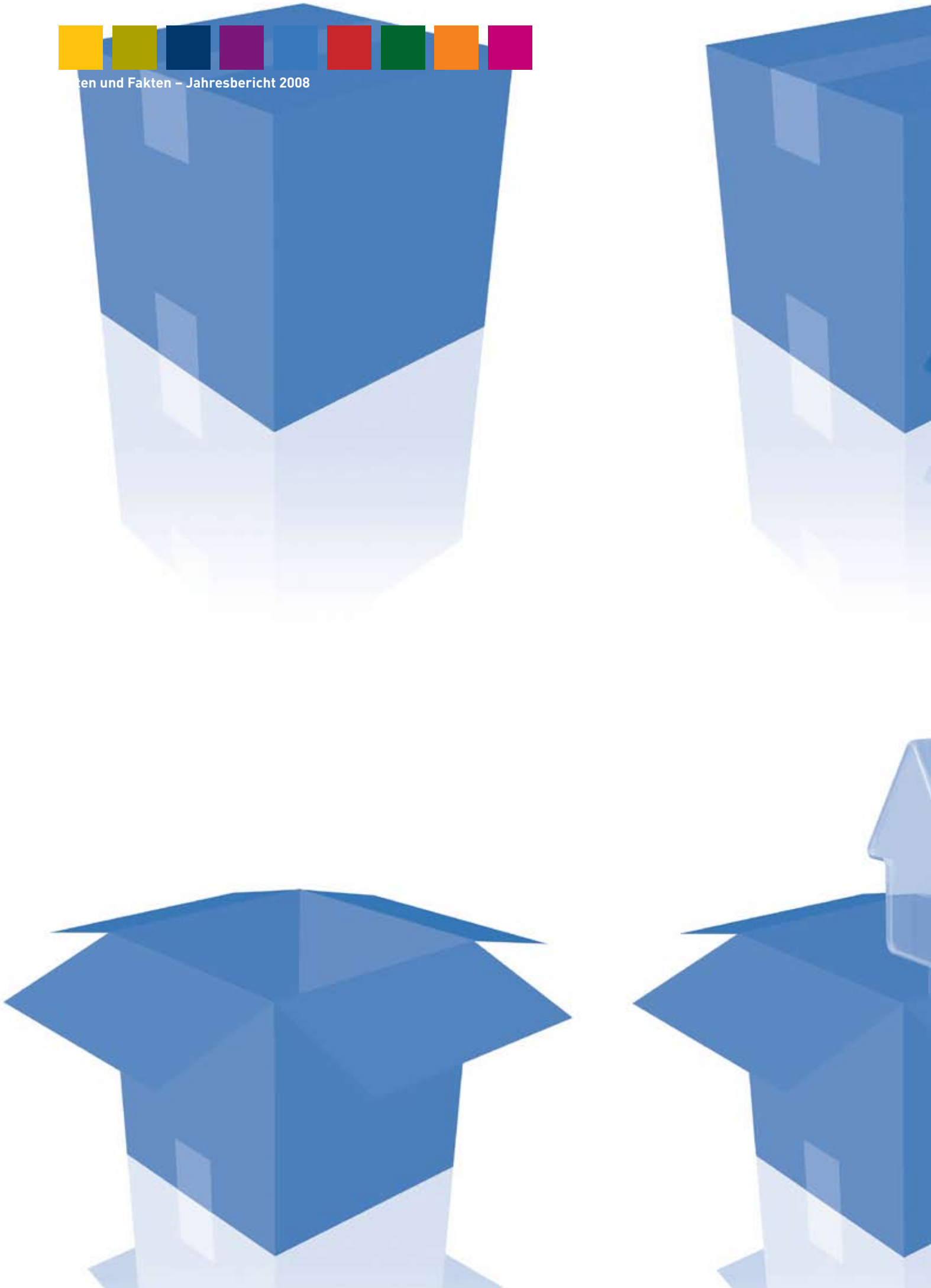
$$\text{Nettoproduktivität} = \frac{\text{Rohertrag}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

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

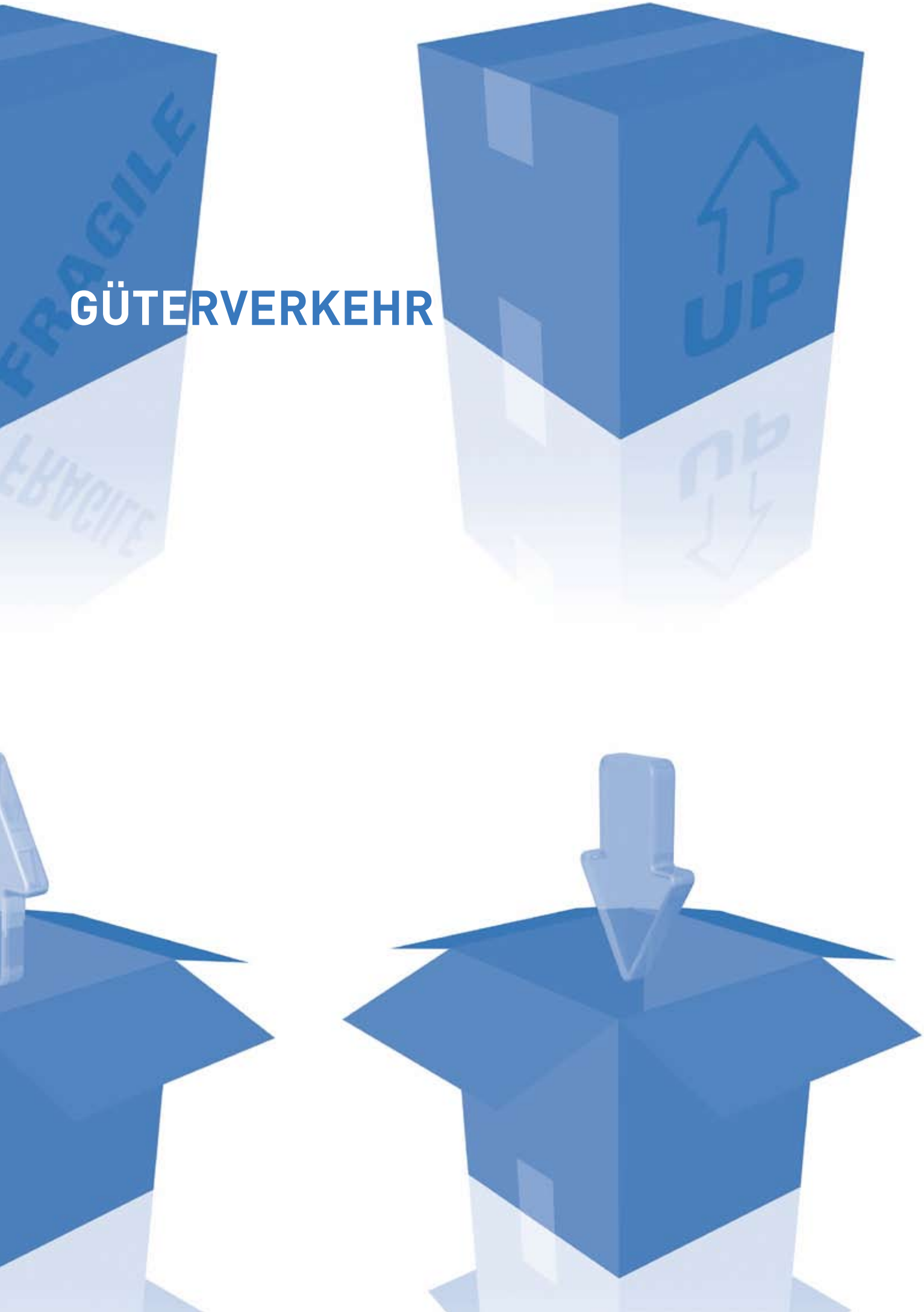
Die Nettoproduktivität des Gesamtdurchschnittes der kleinen und mittleren Unternehmen beträgt rd. 2,7. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,7 erzielt wird. Die Nettoproduktivität nimmt mit zunehmender Betriebsgröße ab: Erwirtschaften die Kleinstbetriebe noch eine Nettoproduktivität von 3 erzielen die Großbetriebe nur mehr einen Wert von 1,9.

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.

Im Branchenvergleich können die Luftfahrtunternehmungen sowie die Seilbahnen eine überdurchschnittlich hohe Nettoproduktivität verzeichnen. Mit einer Nettoproduktivität von rd. 1,8 erzielen die Fahrschulen im Durchschnitt das geringste Ergebnis.



GÜTERVERKEHR



6. GÜTERVERKEHR

6.1. ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH

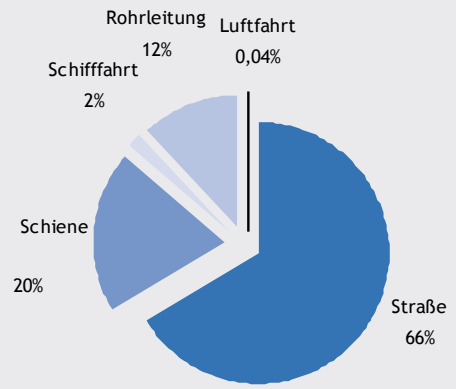
In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der bevorzugte Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für fast zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben sind auch die Schiene und die Rohrleitungen von großer Bedeutung. Die Schifffahrt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

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr und bei den Rohrleitungen ist im Vergleich zum vergangenen Jahr zurückgegangen. Im Schienenverkehr ist es nach dem Rückgang 2004/05 wieder zu einer Zunahme gekommen. Das Transportaufkommen auf der Donau (inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal) verzeichnet ebenso eine Steigerung im Vergleich zum Jahr 2006.

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2007

Straße (österr. Unternehmen)	354.279
Schiene (österr. Unternehmen)	108.271
Luftfahrt *	216
Donauschifffahrt (ohne Transit)	8.783
Rohrleitungen	63.038

Anteil des Transportaufkommens in Tonnen 2007

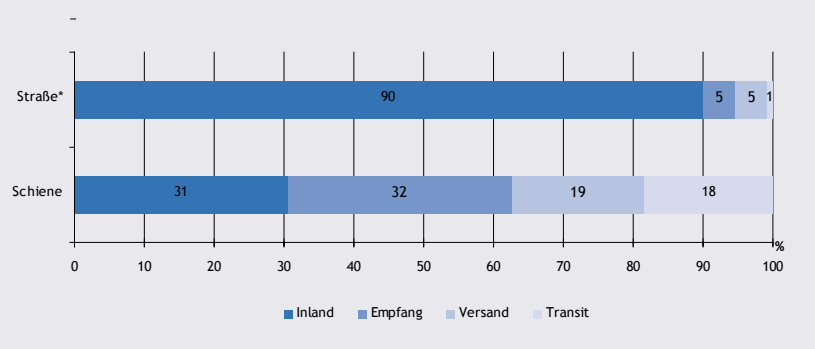


** Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg*

Quelle: Statistik Ausria

Der Vergleich der beiden bedeutendsten Verkehrsträger im österreichischen Güterverkehr zeigt, dass auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene die einzelnen Verkehrsbereiche verhältnismäßig gleich verteilt sind.

Aufteilung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen nach Verkehrsart in Prozent 2007, Straße und Schiene

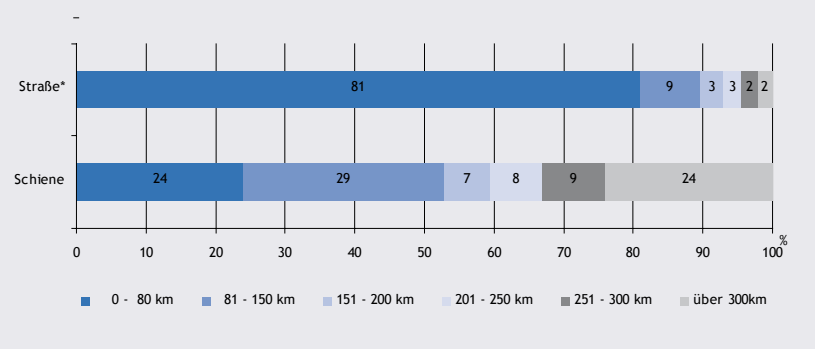


** Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelauflieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.*

Quelle: Statistik Austria

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

Aufteilung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen nach Entfernungsstufen im Inland in Prozent 2007, Straße und Schiene



** 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

6.2. STRASSE

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 314,1 Mio Tonnen bzw. einer Transportleistung von 14,0 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.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen * auf der Straße** 2007

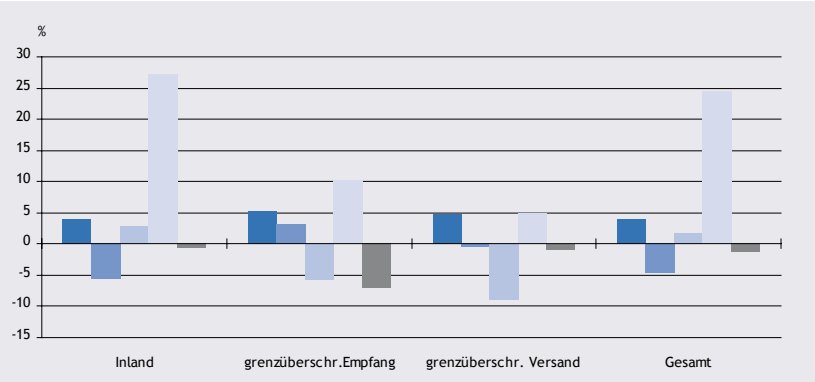
	Transportaufkommen		Transportleistung***	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern****	Anteil in %
Inland	314.136	88,7	14.032	75,2
grenzüberschr. Empfang	15.917	4,5	2.021	10,8
grenzüberschr. Versand	16.055	4,5	2.139	11,5
Transit	3.081	0,9	456	2,4
sonst. Auslandsverkehr*****	5.090	1,4	-	-
Gesamt	354.279	100,0	18.846	100,0

** Werkverkehr und Fuhrgewerbe*
*** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr*
**** im Inland erbrachte Transportleistung*
***** =Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer*
****** findet zur Gänze im Ausland statt (Kabotage)*

Quelle: Statistik Austria

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den vergangenen Jahren ist von einen Auf und Ab geprägt. Im Erherbungsjahr 2007 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 354,3 Mio. Tonnen an Gütern, was einen Rückgang um 1,3 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen gehen 2007 in allen Verkehrsbereichen zurück. Im Detail verteilt sich der Rückgang des Transportaufkommen wie folgt: Im Inlandverkehr geht das Aufkommen um 0,6 % zurück, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand reduziert sich das Güterverkehrsaufkommen um 7,1 % bzw. 1,0 %.

Entwicklung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen* auf der Straße** 2001-2007, Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent

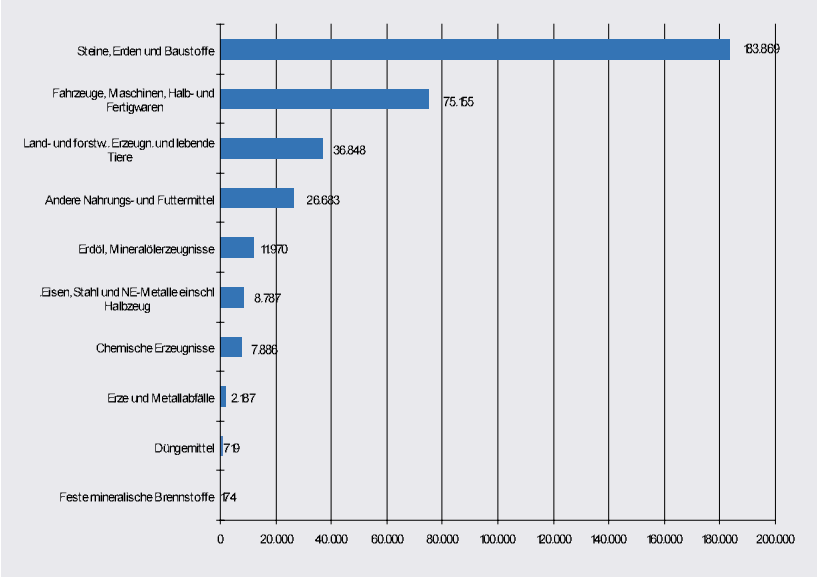


** Werkverkehr und Fuhrgewerbe ** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr*

Quelle: Statistik Austria

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als etwas der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2007 auf die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe und ein Fünftel auf Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Das verbleibende Viertel des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen* auf der Straße** in 1.000 Tonnen nach NST/R***-Kapiteln 2007



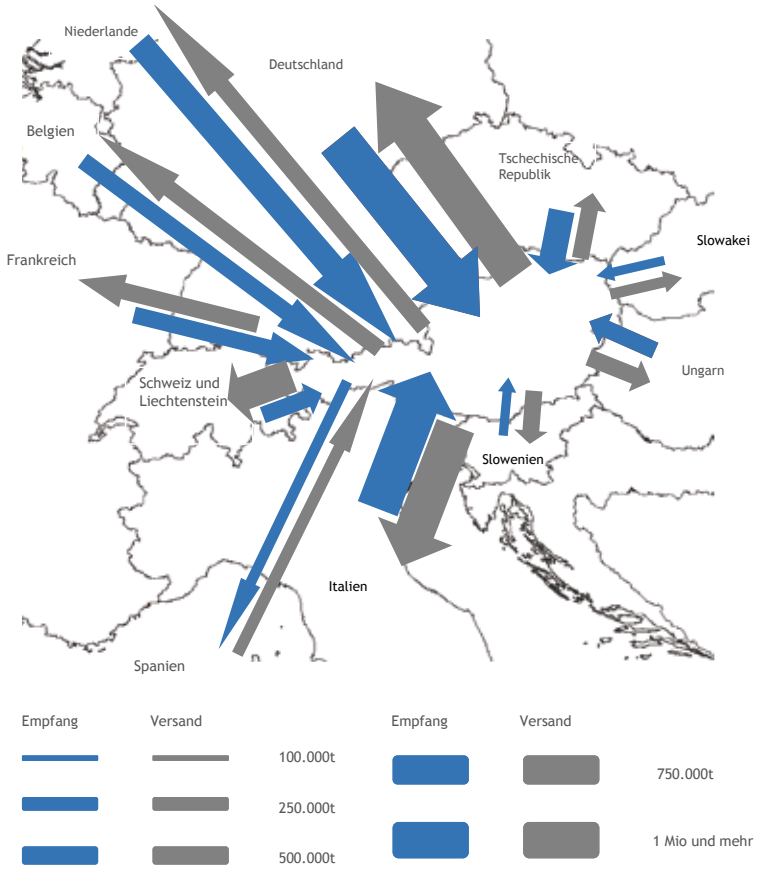
** Werkverkehr und Fuhrgewerbe*
*** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr*
**** Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revieé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)*

Quelle: Statistik Austria

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

Weitere wichtige Einladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Tschechische Republik und Niederlande, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere sowie Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach Frankreich, Ungarn, Schweiz und Liechtenstein sowie Belgien transportiert, wobei der größte Transportanteil in die Gruppe der Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren fällt.

Güteraustausch auf der Straße* 2007, Ein- und Ausladeland Österreich

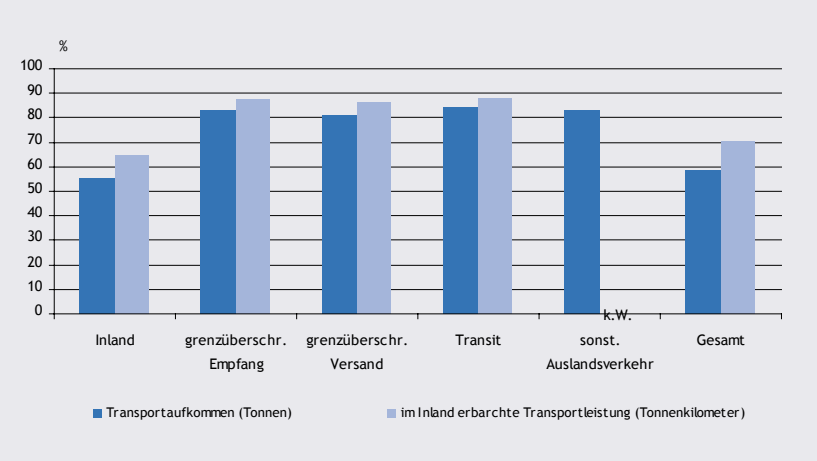


** österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr*

Quelle: Statistik Austria

Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2007 entfielen 58 % des Transportaufkommens und 70 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, das darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden, als im Werkverkehr.

Anteil des Fuhrgewerbes am österreichischen Straßengüterverkehr* in Prozent 2007



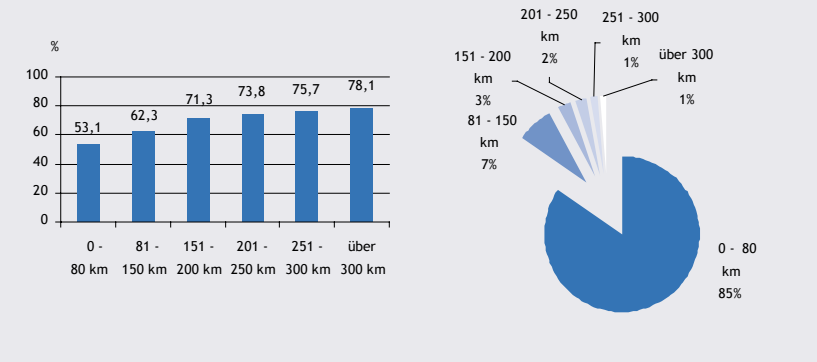
k.W. = kein Wert verfügbar
** österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr*

Quelle: Statistik Austria

Anmerkung: Im Fuhrgewerbe wurden zwar nur rund 22% 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.

85 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt kontinuierlich bis zu einem Anteil von 78 % bei Entfernungen von über 300 km an. Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Steigerung um 29 % in dieser Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2006: 60,6 %).

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen* auf der Straße** in Tonnen nach Entfernungsstufen und Verkehrsträger 2007, Inlandverkehr



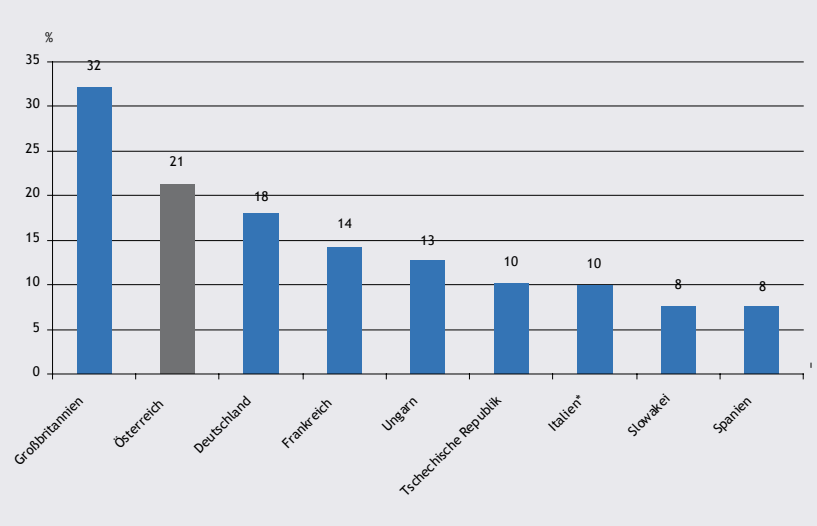
** Werkverkehr und Fuhrgewerbe*
*** erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr*

Quelle: Statistik Austria

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

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2007 bei 21 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland geht leicht zurück, ebenso wie in Frankreich. In Großbritannien kommt es zu einer Zunahme des Werkverkehrsanteils auf 32 %.

Anteil des Werkverkehrs am Güterkraftverkehr in ausgewählten EU-Staaten in Prozent nach Tonnenkilometern 2007



** Daten von 2005 Anmerkung: Die Unterschiede beim Österreichwert in Grafik 41 ergeben sich dadurch, dass die im Inland erbrachten Tonnenkilometer betrachtet werden.*

Quelle: EUROSTAT

6.3. SCHIENE

Jeweils rund ein Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung der österreichischen Güterbeförderer auf der Schiene entfällt 2007 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Slowenien, Polen und die Slowakei.

Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine wichtige Rolle. Im grenzüberschreitenden Versand wird der größte Anteil der beförderten Mengen nach Deutschland, Italien, Ungarn und nach Slowenien befördert.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen auf der Schiene 2007

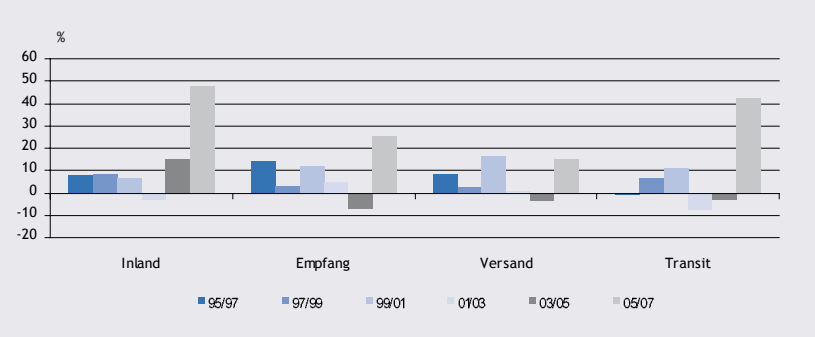
	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	33.220	30,7	5.024.384	24,7
Empfang	34.629	32,0	5.889.398	28,9
Versand	20.505	18,9	4.268.374	21,0
Transit	19.917	18,4	5.182.335	25,4
Gesamt	108.271	100,0	20.364.491	100,0

** = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer*

Quelle: Statistik Austria

Im Zeitraum 1995 bis 2007 kommt es beim Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene - mit wenigen Ausnahmen - zu Zuwächsen.

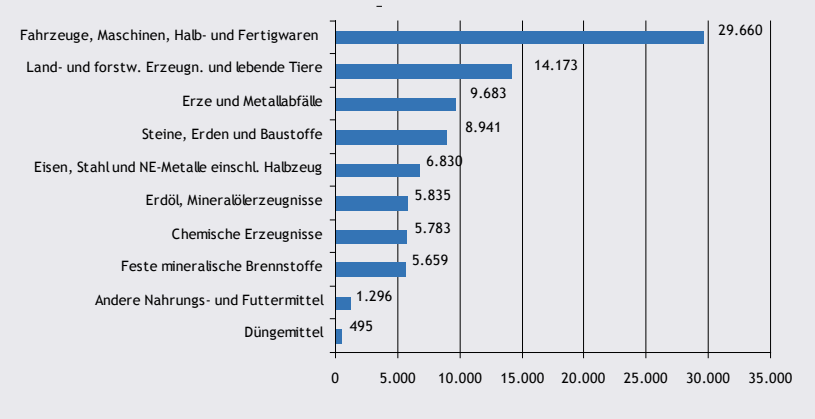
Entwicklung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen auf der Schiene 1995-2007, Veränderung in Prozent



Quelle: Statistik Austria

Ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 29,7 Mio Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 16 % oder 14,2 Mio Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene* in 1.000 Tonnen nach NST/R**-Kapiteln 2007



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

Quelle: Statistik Austria

6.4. LUFTFAHRT

Im Jahr 2007 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 216.191 Tonnen. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 98,8 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2006 um 5 % auf 13.306 Tonnen zurückgegangen und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

Frachtaufkommen* auf den sechs österreichischen Flughäfen 2007

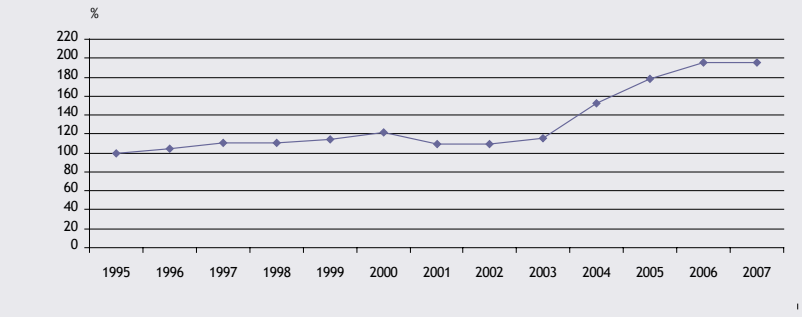
	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Frachtaufkommen in Tonnen	213.538	434	483	35	1.506	195	216.191
Anteil in %	98,8	0,2	0,2	0	0,7	0,1	100,0

** an, ab + Transit*

Quelle: Statistik Austria

Die Grafik zeigt bis auf einen Einbruch 2001 und 2002 eine kontinuierliche Steigerung des Luftfrachtaufkommens seit dem Jahr 1995. Seit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen.

Entwicklung des Frachtaufkommens* auf den sechs österreichischen Flughäfen 1995-2007 (Index: 1995=100)



** an, ab + Transit*

Quelle: Statistik Austria

Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2007 87 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 92 % des Luftfrachtempfanges die Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren" zugeordnet. Zudem kommen mehr als 4.000 Tonnen „Chemische Erzeugnisse" und mehr als 3.000 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse", die per Luftfracht versendet bzw. empfangen werden. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 60 % am gesamten Luftfrachtaufkommen. Insgesamt kommt es zu einer leichten Steigerung des gesamten Luftfrachtaufkommens um 2,1 % im Jahr 2007.

Luftfrachtaufkommen in Tonnen auf dem Flughafen Wien/Schwechat nach ausgewählten NST/R*-Kapiteln 2007

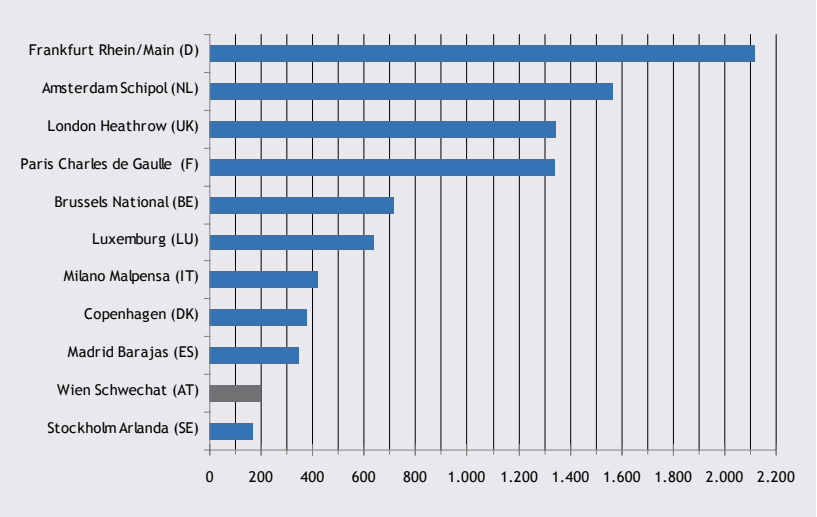
	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	1.466	3.612	5.079
Andere Nahrungs- und Futtermittel	641	784	1.425
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	147	53	201
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	466	399	865
Steine, Erden und Baustoffe	26	18	44
Chemische Erzeugnisse	7.042	4.376	11.418
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	66.942	105.816	172.758

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

Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen nur eine geringe Bedeutung besitzt. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,12 Mio Tonnen, Amsterdam, London Heathrow und Paris Charles de Gaulle mit rund 1,3 Mio Tonnen an Frachtaufkommen.

Luftfrachtaufkommen (Fracht und Post)* in 1.000 Tonnen auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2006

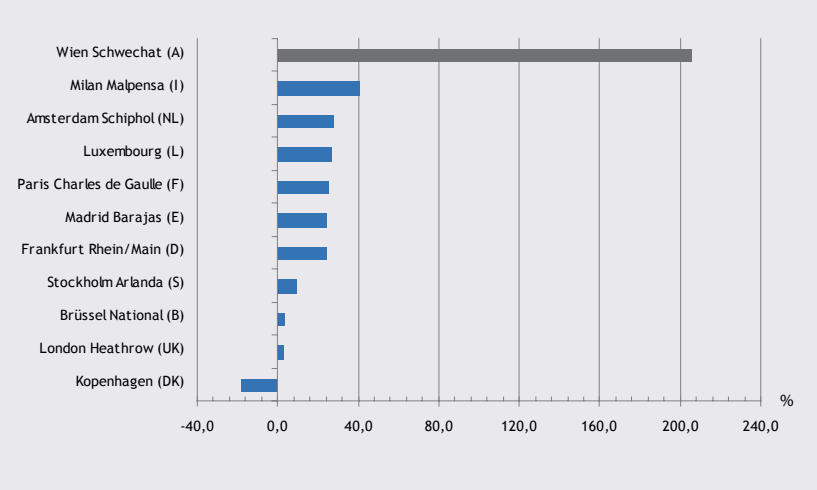


** Empfang, Versand und Transit*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Ein Vergleich in der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2000 und 2006 zeigt, dass es bei fast allen oben angeführten Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei die größte Zunahme in den vergangenen 6 Jahren.

Entwicklung des Luftfrachtaufkommen (Fracht und Post)* auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2000-2006, Veränderung in Prozent



** Empfang, Versand und Transit*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

6.5. DONAUSCHIFFFAHRT

Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1.Mai 2004 kann aufgrund der Schließung des Zollamtes Praterkai der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage soll der Transitverkehr ab dem Jahr 2006 wieder in seiner Gesamtheit erfasst werden. Die Vornahme umfangreicher Analysen bestätigt aber die Vermutung einer Untererfassung im Bereich des Transits, womit eine repräsentative Darstellung des Transitverkehrs nicht möglich ist und darauf verzichtet wird.

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 6,3 Mio Tonnen und einer Transportleistung von 6,9 Mrd Tonnenkilometern im Jahr 2007 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 8 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.

Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen und ausländischen Schiffen 2007

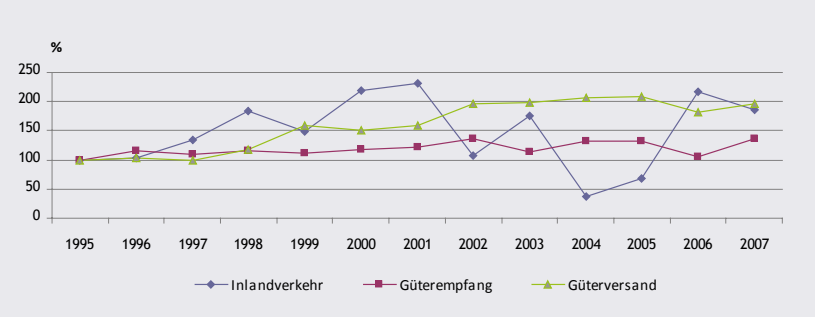
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer* im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	972	47,0	146	66,6
Empfang	6.264	20,8	6.879	21,1
Versand	1.547	17,5	1001	15,0

** = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer*

Quelle: Statistik Austria

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

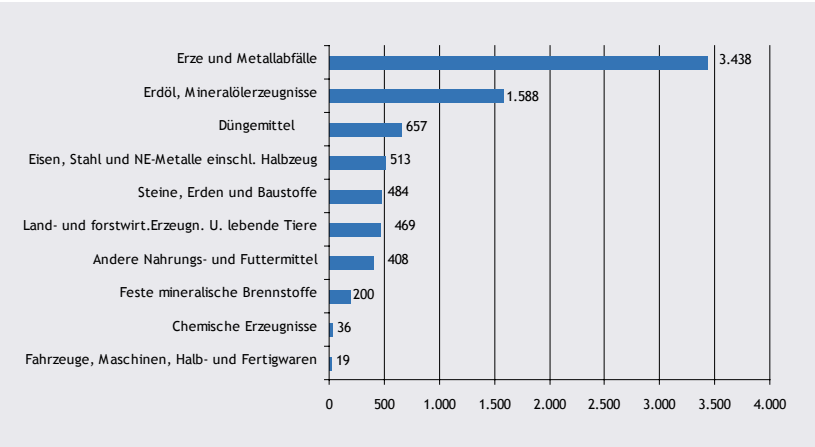
Entwicklung des Transportaufkommens auf der Donau 1995 – 2007 (Index: 1995=100)



Quelle: Statistik Austria

Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2007 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle" mit einem Umfang von mehr als 3,4 Mio Tonnen bzw. 44 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdöl und Mineralerzeugnisse" wurden insgesamt 1,6 Mio Tonnen empfangen bzw. versendet.

Grenzüberschreitender Güterempfang und –versand auf der Donau nach NST/R*-Kapiteln 2007, Transportaufkommen in Tonnen

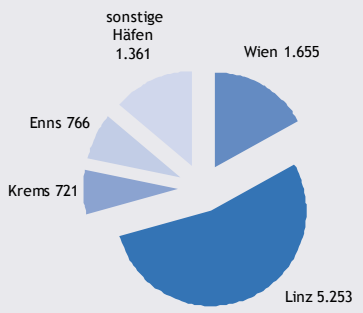


** Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revieé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik*

Quelle: Statistik Austria

Der wichtigste Hafen auf der Donau im Bezug auf das Transportaufkommen im Jahr 2007 ist Linz mit 5,2 Mio Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 54 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 17 % mit rund 1,7 Mio Tonnen auf.

Gesamtumschlag auf österreichischen Häfen 2007, Transportaufkommen* in 1.000 Tonnen

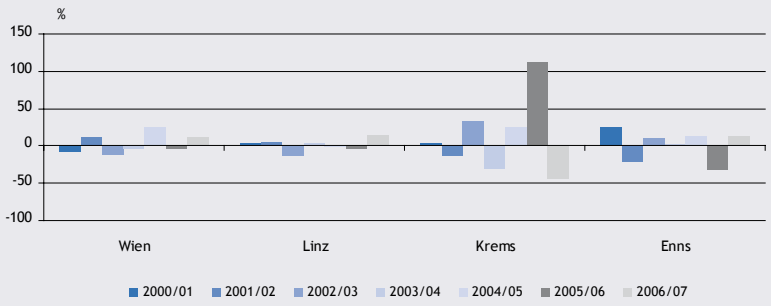


** Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen*

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2000 bis 2007 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.

Entwicklung des Transportaufkommens* auf den wichtigsten österreichischen Häfen 2000-2007, Veränderung in Prozent



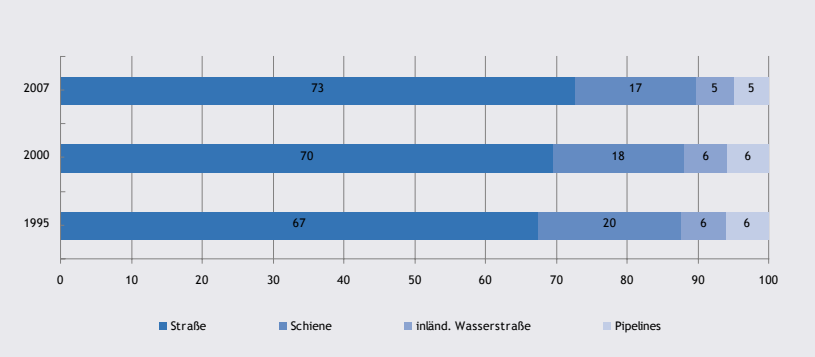
** Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen,*

Quelle: Statistik Austria

6.6. MODAL SPLIT EU-27

Im Jahr 2007 werden 73 % der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum von 6 % auf 5 % zurückgegangen.

Modal-Split der Verkehrsträger in der EU-27 nach Tonnenkilometer* in Prozent 1995-2007

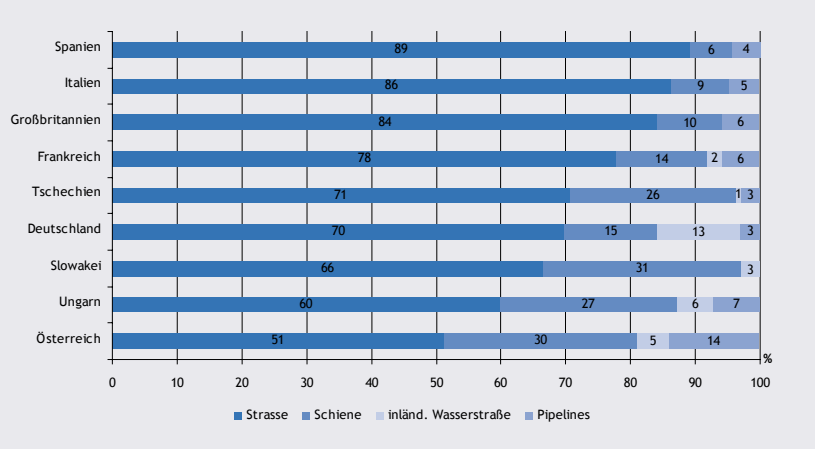


** = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Italien und Großbritannien die Straße im Jahr 2002[9] für mehr als 80 % der Transportleistung verantwortlich war, betrug der Anteil in Österreich 51 %. Die Schiene ist vor allem in der Slowakei, Österreich, Ungarn und der Tschechischen Republik ein wichtiger Verkehrsträger (rd. 30 % der Transportleistung im Jahr 2002). Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen inländische Wasserstraßen und Pipelines nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland 13 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt und in Österreich tragen Pipelines 14 % der Transportleistung.

Modal-Split der Verkehrsträger in ausgewählten EU-Staaten
(gereiht nach dem Anteil der Straße) nach Tonnenkilometer* in Prozent 2002



** = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

9 Aktuellere Daten sind auf dieser Basis derzeit nicht verfügbar

Daten und Fakten – Jahresbericht 2008

PERSONENVERKEHR

7. PERSONENVERKEHR

7.1. ZUSAMMENFASSENDER VERGLEICH

Der österreichische Personenverkehr wird vom Autobuslinienverkehr beherrscht und in weiterer Folge vom ÖBB-Schienenbetrieb. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt spielen in der Personenbeförderung eine weniger wichtige Rolle.

In den vergangenen Jahren kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr, ebenso nehmen die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb zu. Der Personenverkehr in der Luftfahrt setzt die dynamische Entwicklung wie in den vergangenen Jahren fort.

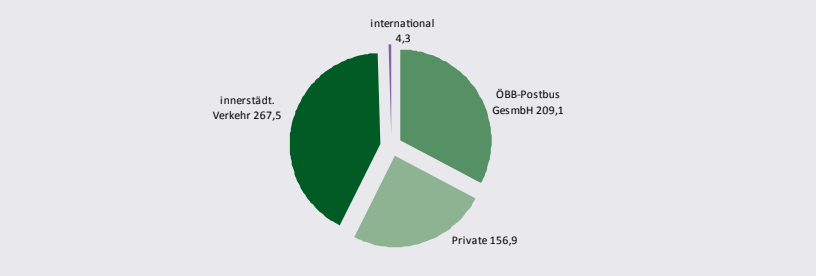
Anzahl der beförderten Personen 2007

Straße (österr. Autobuslinien)	637,8 Mio
Schiene (ÖBB)	200,0 Mio
Luftfahrt	23,7 Mio
Schifffahrt (österr. Schiffe 2002)	0,5 Mio

7.2. STRASSE (BUSLINIENVERKEHR)

Im Jahr 2007 werden insgesamt 638 Mio Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei mehr als 40 %, auf die ÖBB-Postbusse rund ein Drittel und knapp ein Viertel auf private Anbieter.

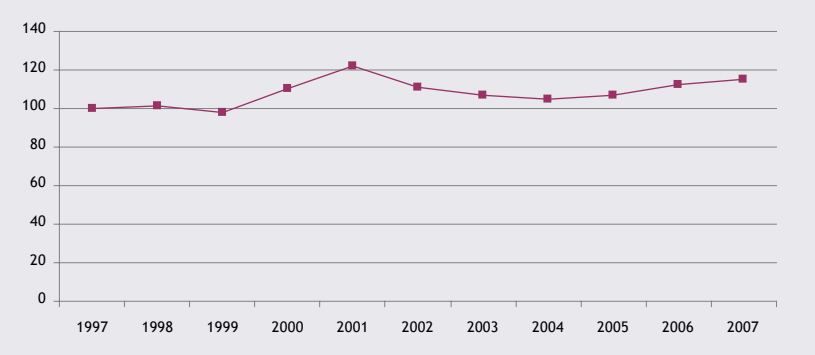
Anzahl der im Autobuslinienverkehr beförderten Personen in Mio 2007



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

In den Jahren 1999 bis 2001 ist die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr angestiegen. Bis 2004 kommt es zu einem Rückgang, der von einer Zunahme in den folgenden Jahren bis 2007 abgelöst wird.

Entwicklung der Anzahl der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr
1997-2007 (Index: 1997=100)

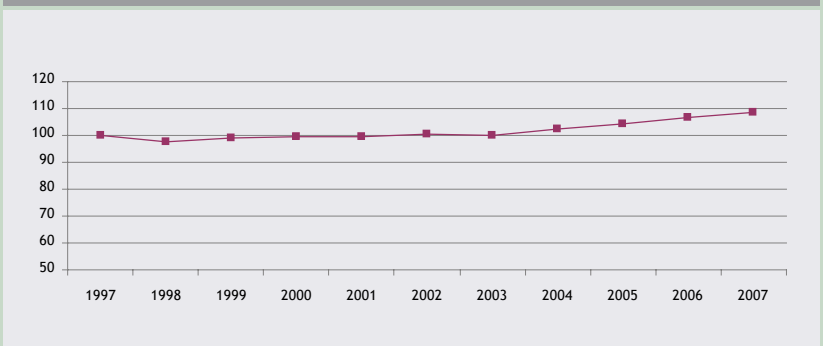


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

7.3. SCHIENE

Im Jahr 2007 werden von der ÖBB ca. 200 Mio Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf den leichten Einbruch 1998 eine kontinuierliche Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.

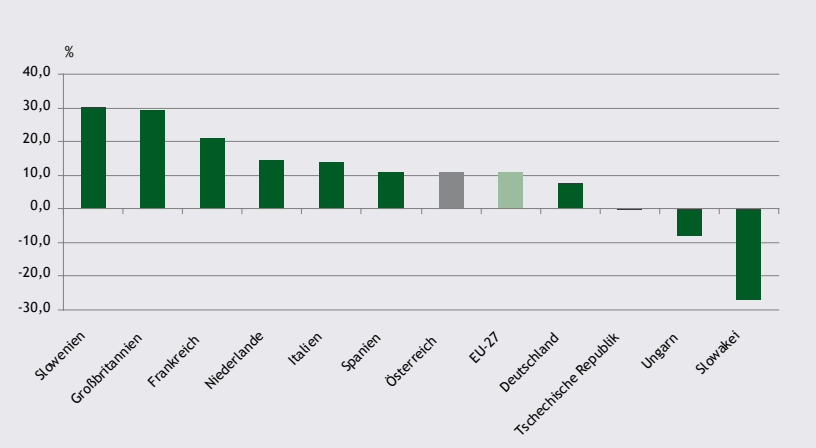
Entwicklung der Anzahl der beförderten Personen im ÖBB- Schienenbetrieb
1997-2007 (Index: 1997=100)



Quelle: ÖBB

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den 27 EU Mitgliedstaaten im Zeitraum 1999 und 2007 um 11 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im gleichen Ausmaß wie im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Slowenien, Frankreich und Großbritannien auf. Die Slowakei verzeichnet einen Rückgang von 27 % und Ungarn von 8 %

Entwicklung der Personenbeförderung auf der Schiene* in ausgewählten EU-Staaten (im Jahresdurchschnitt), Veränderung 1999-2007



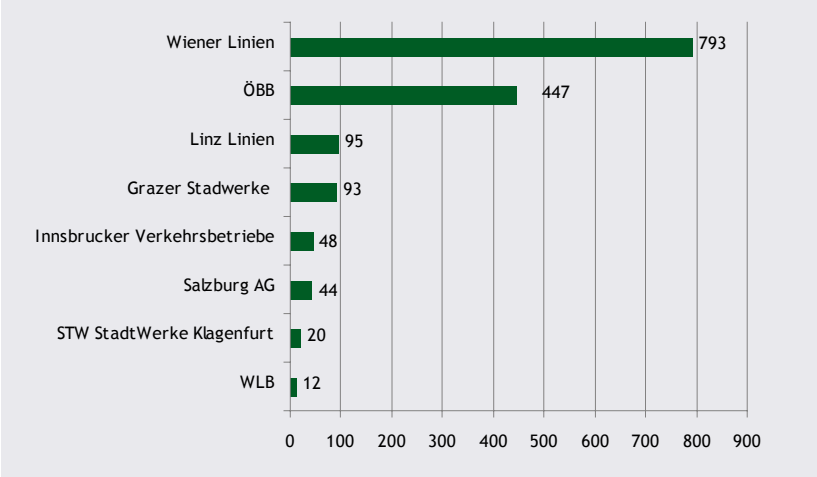
** in Personenkilometern*

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

EXKURS NAHVERKEHRSLINIEN

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienenbetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Bundeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2007 in Summe rund 1,1 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt 1,5 Mrd. Fahrgäste. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2006 rund 28,5 Mio. Beförderungsfälle. Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 7.6) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.

Anzahl der Beförderungsfälle der Nahverkehrslinien in Österreich in Mio. Fahrgästen im Jahr 2007

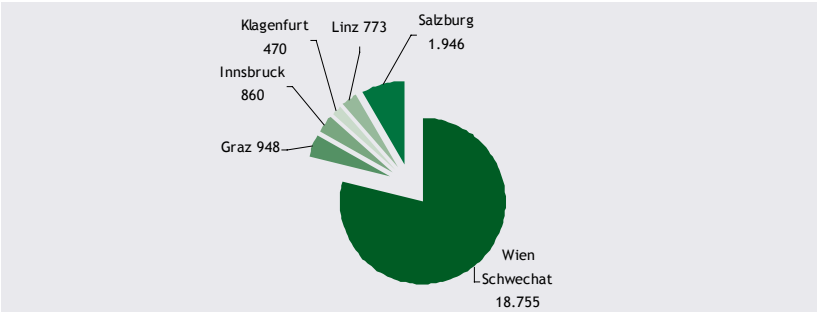


Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW StadtWerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

7.4. LUFTFAHRT

Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2007 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 23,7 Mio Passagiere abgefertigt. Rund 79 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und nicht ganz ein Zehntel auf Salzburg. Ca. 4 % der beförderten Personen werden am Flughafen Graz abgefertigt.

Anzahl der Passagiere* auf österreichischen Flughäfen in 1.000 im Jahr 2007

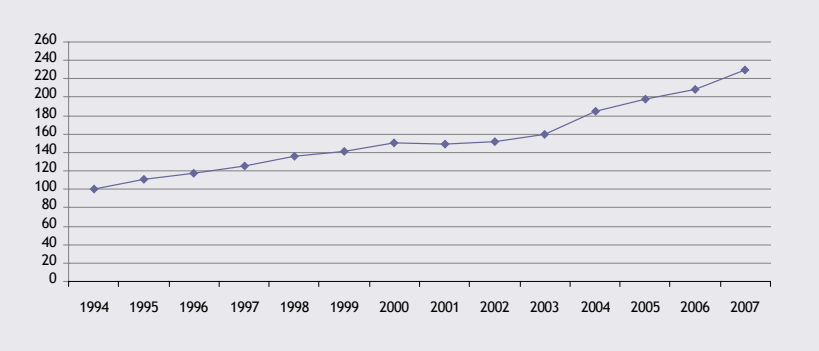


**an, ab + Transit*

Quelle: Statistik Austria

Im Zeitverlauf 1994 bis 2007 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen kontinuierlich. Zwischen 2000 bis 2002 fällt die Zuwachsrate eher gering aus. Seit 2003 nimmt die Anzahl der Passagiere kontinuierlich zu.

Entwicklung der Anzahl der Passagiere* auf österreichischen Flughäfen 1994-2007 (Index: 1994=100)



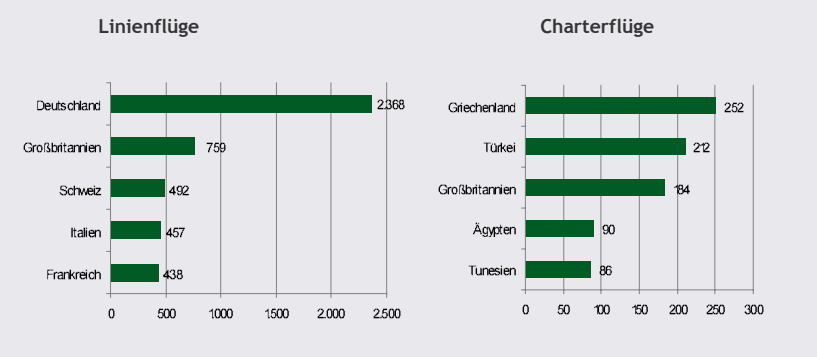
*an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2 Mio Fluggästen im Jahr 2007 an erster Stelle.

Im Charterflugverkehr verzeichnen Griechenland und die Türkei als Sommerurlaubsländer die meisten Fluggäste im Berichtsjahr 2007. Die Anzahl der Fluggäste nach Griechenland, in die Türkei und nach Großbritannien reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der abgefertigten Fluggäste bei Flügen nach Tunesien und Ägypten ist zu 2006 leicht angestiegen.

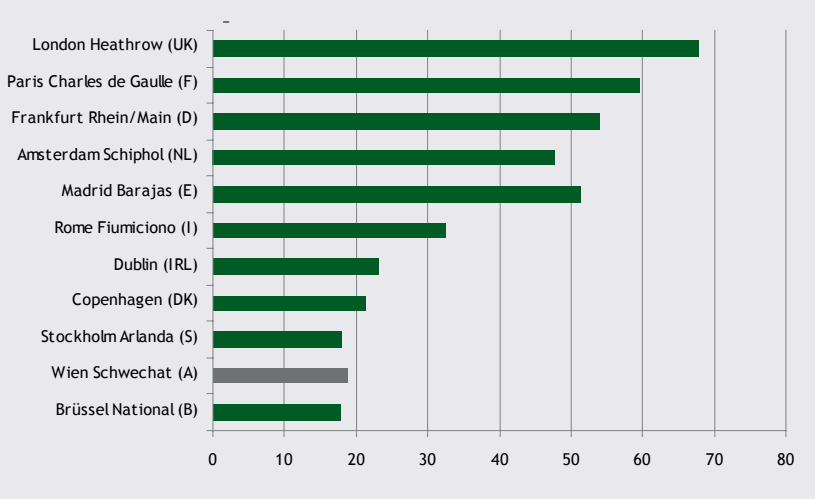
Fluggäste in 1.000, Endziel der abgefertigten Fluggäste nach den Top 5 Destinationsländern 2007



Quelle: Statistik Austria

Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2007: 67,9 Mio Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2007 mehr als 50 Mio Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet knapp 19 Mio Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine untergeordnete Rolle.

Passagiere* in Mio auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2007

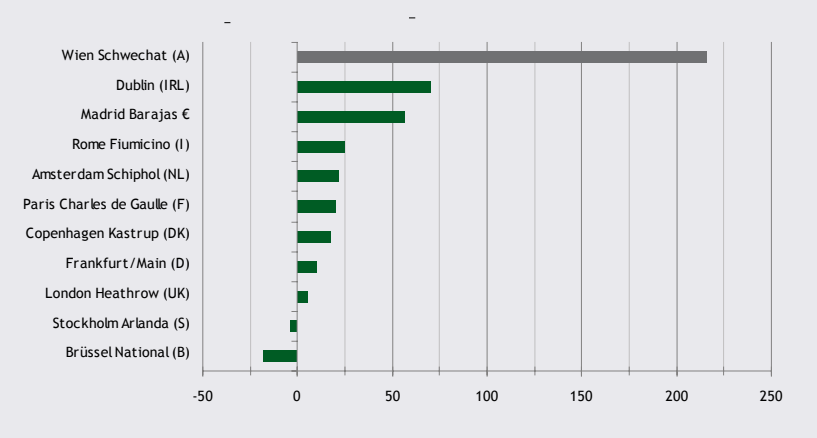


**an, ab + Transit*

Quelle: EU-Kommission/ DG Energie und Verkehr

Im Zeitraum 2000 und 2007 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 in Dublin und Wien/Schwechat.

Entwicklung der Passagiere* auf den wichtigsten europäischen Flughäfen 2000-2007, Veränderung in Prozent



Quelle: Statistik Austria

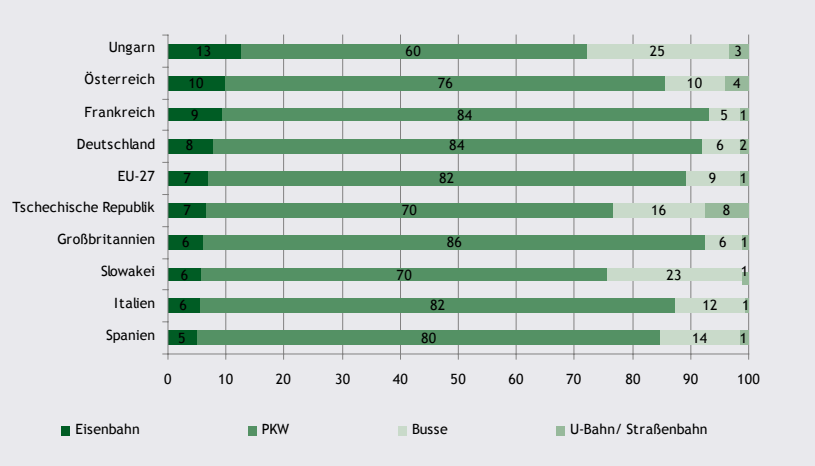
7.5. SCHIFFFAHRT

Im Jahr 2002 wurden rd. 480.000 Personen mit österreichischen Schiffen auf der Donau befördert. Seit dem Jahr 2000 kam es zu kontinuierlichen Rückgängen (2000: rd. 537.500, 2001: rd. 524.000 Personen). Ab dem Jahr 2003 sind keine Daten mehr verfügbar, da die Erhebung eingestellt wurde. (Quelle: Statistik Austria)

7.6. VERKEHRSMITTELWAHL IN DER EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-27 Durchschnitt im Jahr 2007 gemessen an Personenkilometern beträgt 82 %, Österreich liegt mit 76 % darunter. In Deutschland und in Frankreich liegt der Anteil bei 84 % und in Großbritannien sogar bei 86 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Slowakei mit 25 bzw 23 %, der EU-27 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 5 % z.B. in Spanien und maximal 13 % in Ungarn.

Verkehrsmittelwahl in ausgewählten EU-Staaten, Anteil der Verkehrsträger an der Personenbeförderung nach Personenkilometern in Prozent 2007

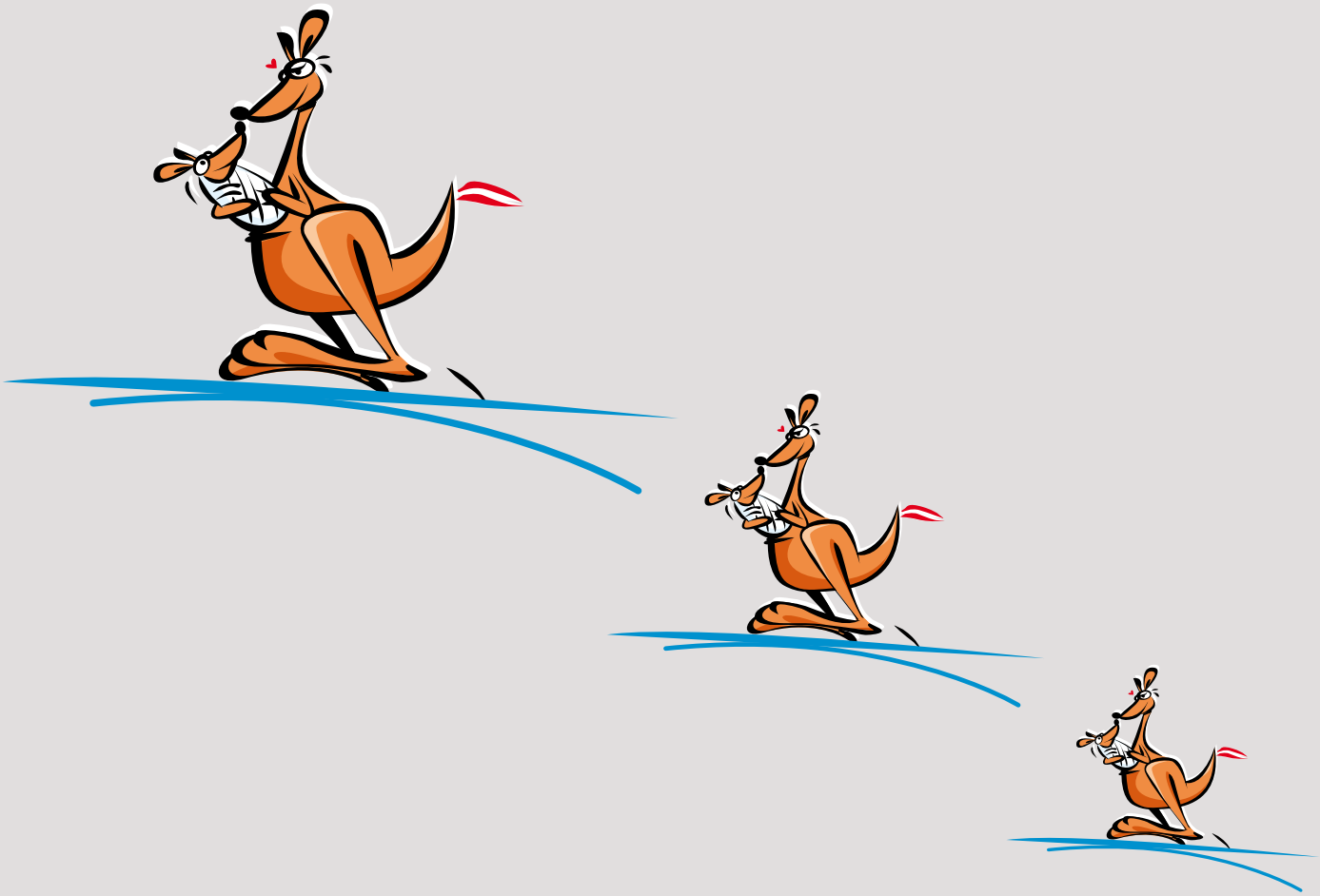


Quelle: EU-Kommission/ DG Energie und Verkehr

8. DATENQUELLENVERZEICHNIS

Datenquellenverzeichnis

	Daten
AMS	Arbeitslose in Verkehrsberufen
ASFINAG, Felbertauernstraße	Sondermauteinnahmen Straßenverkehrszählung Frequenzstatistik auf den österreichischen Sondermautstellen
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Buslinienverkehr
Eurostat, Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr	Verkehrswege Straßenverkehrsunfälle in Europa Güterkraftverkehr in der EU Luftfrachtaufkommen auf den europäischen Flughäfen Modal Split im Güterverkehr Personenbeförderung auf der Schiene EU Personenbeförderung auf den europäischen Flughäfen Verkehrsmittelwahl EU
KMU-Forschung	Betriebswirtschaftliche Daten
Kreditschutzverband von 1870	Insolvenzen
Statistik Austria	Kraftfahrzeugbestand Neuzulassungen Straßenverkehrsunfälle Unfälle mit schweren LKW Güterverkehr auf der Straße Güterverkehr auf der Schiene Güterverkehr auf den Flughäfen Güterverkehr auf der Donau Personenverkehr im ÖBB-Schienenbetrieb Personenverkehr auf der Flughäfen Personenverkehr auf der Donau
ÖBB	Personenverkehr im ÖBB-Schienenbetrieb, Beförderungsfälle insgesamt
WKO	Mitgliederstatistik, Neugründungen, Beschäftigungsstatistik
Grazer Stadtwerke AG Innsbrucker Verkehrsbetriebe Linz AG Linien Salzburg AG STW Stadtwerke Klagenfurt Wiener Lokalbahnen AG Wiener Linien	Beförderungsfälle Nahverkehrslinien



LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPE
DITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDE
RUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHME
FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPART
TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN
SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTER
NEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEH
MEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTO
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN
BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIE
NENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUF
FAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTER
NEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULE
TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN
VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTER
NEHMEN • LUFTFAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNE
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖR
DERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHME
FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPAR
TE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN
SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTUNTER
NEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEH
MEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTO
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN
BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIE
NENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUF
FAHRTUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTER
NEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULE
TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN