

TRANSPORT · VERKEHR

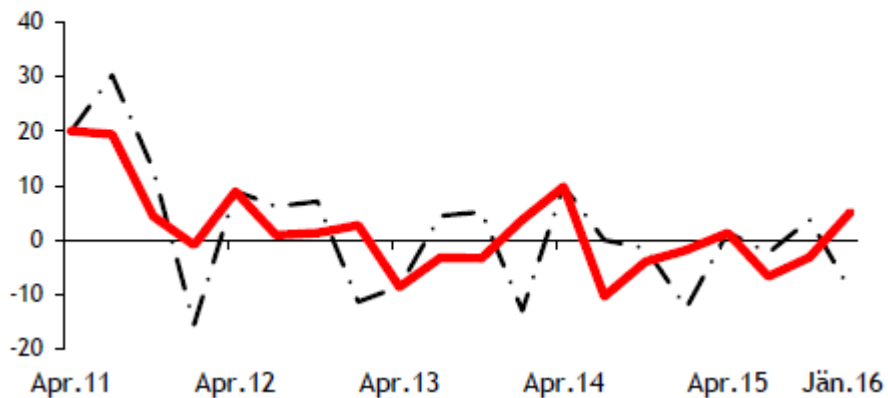
Aktuelle wirtschaftliche Lage der heimischen Mobilitätswirtschaft

07.03.2016

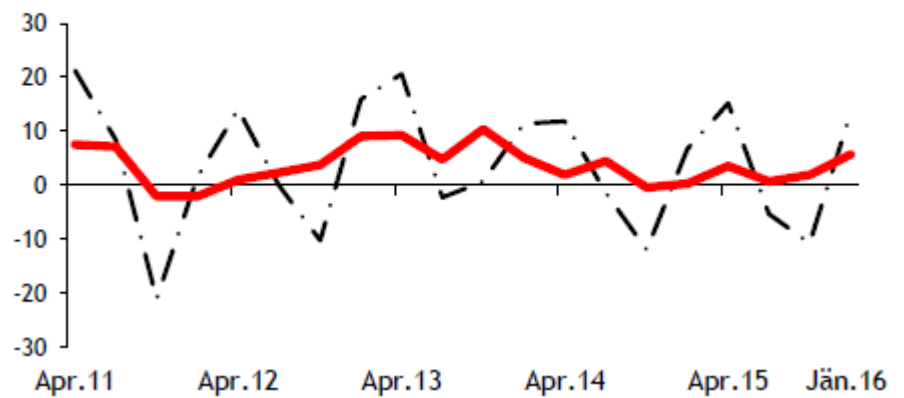
Konjunkturerhebung

Konjunkturerhebung: Nachfrage

Nachfrage letzten 3 Monate

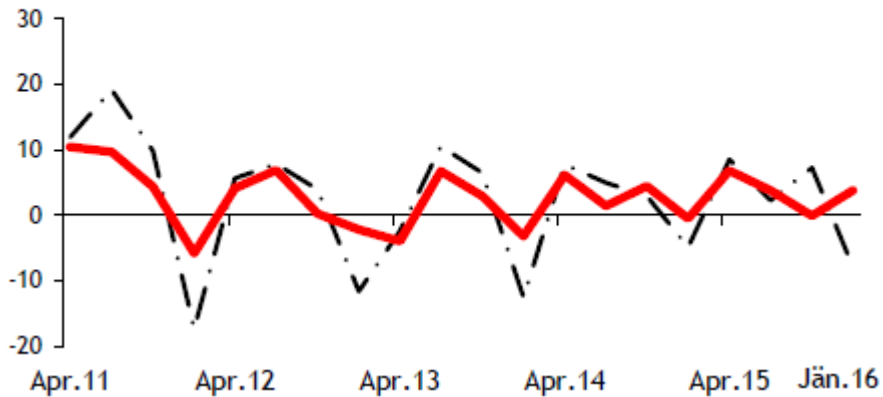


Nachfrageerwartung

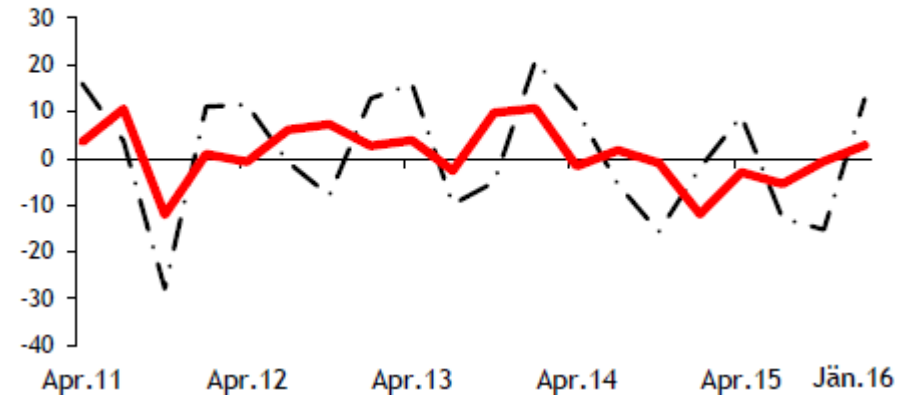


Konjunkturerhebung: Geschäftslage

Geschäftslage in den letzten 3 Monaten

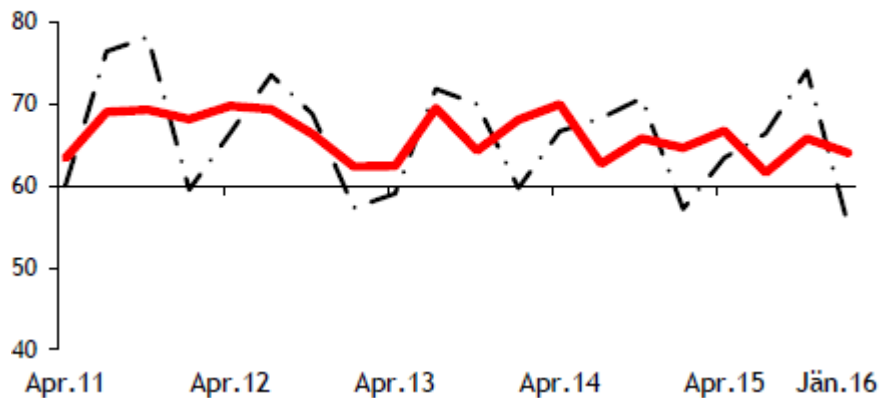


Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten

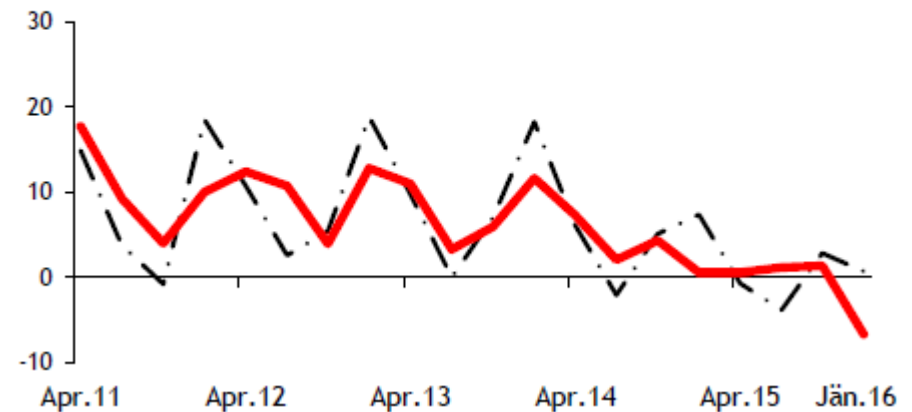


Konjunkturerhebung: Auftragsbestand, Preiserwartung

Auftragsbestand

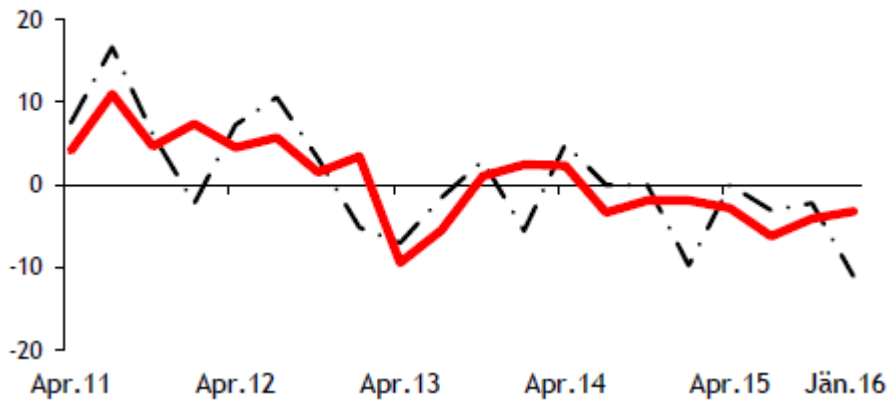


Preiserwartungen

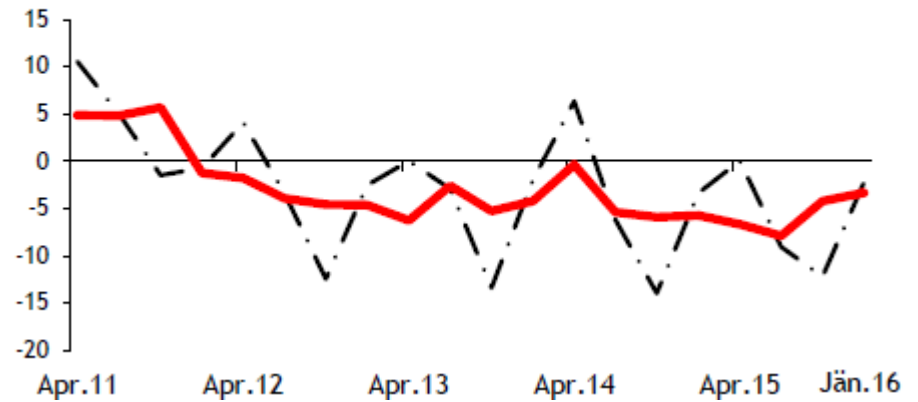


Konjunkturerhebung: Beschäftigung

Beschäftigung letzten 3 Monate



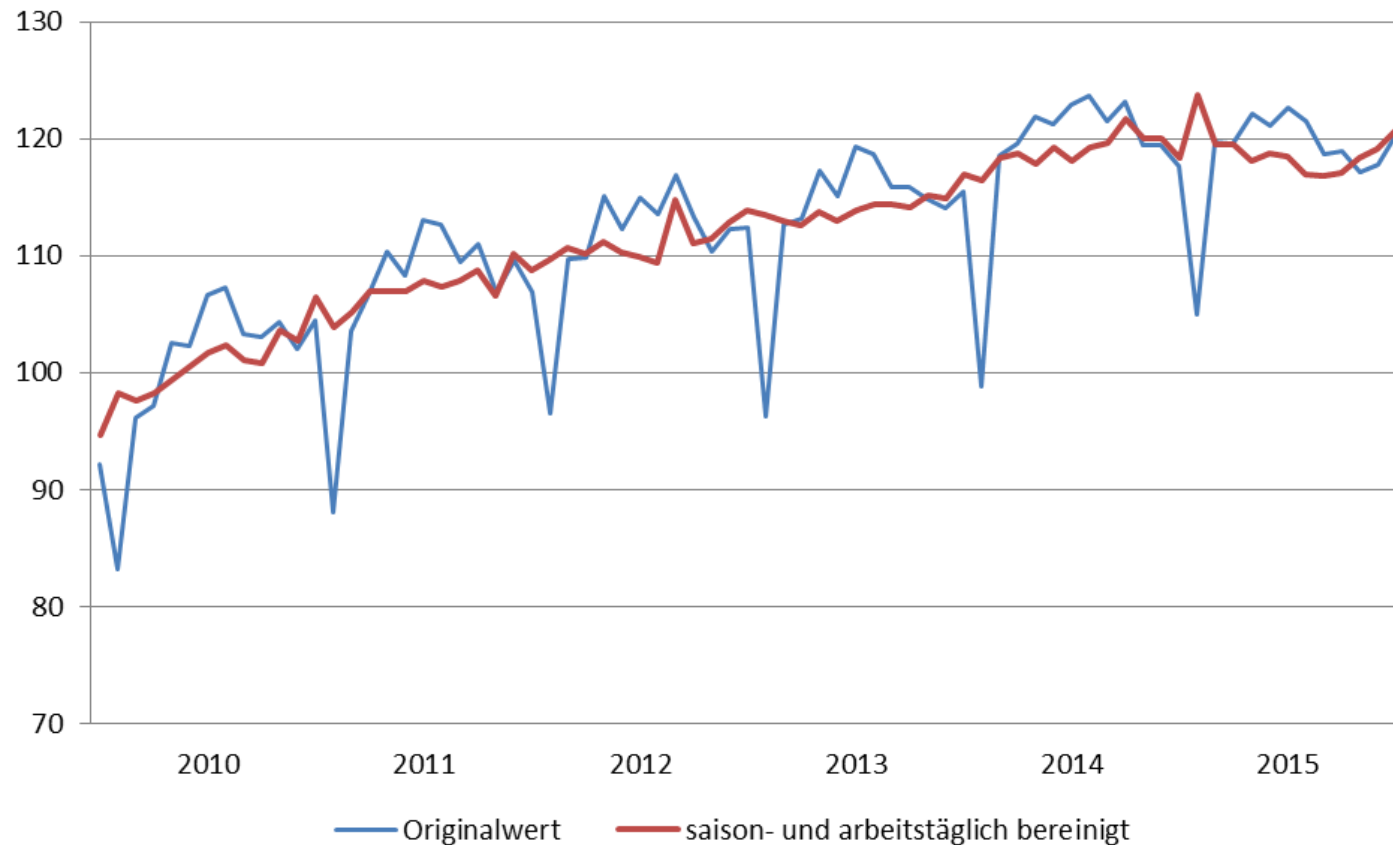
Beschäftigungserwartungen



Aktuelle Daten

RWI/ISL Containerumschlag-Index

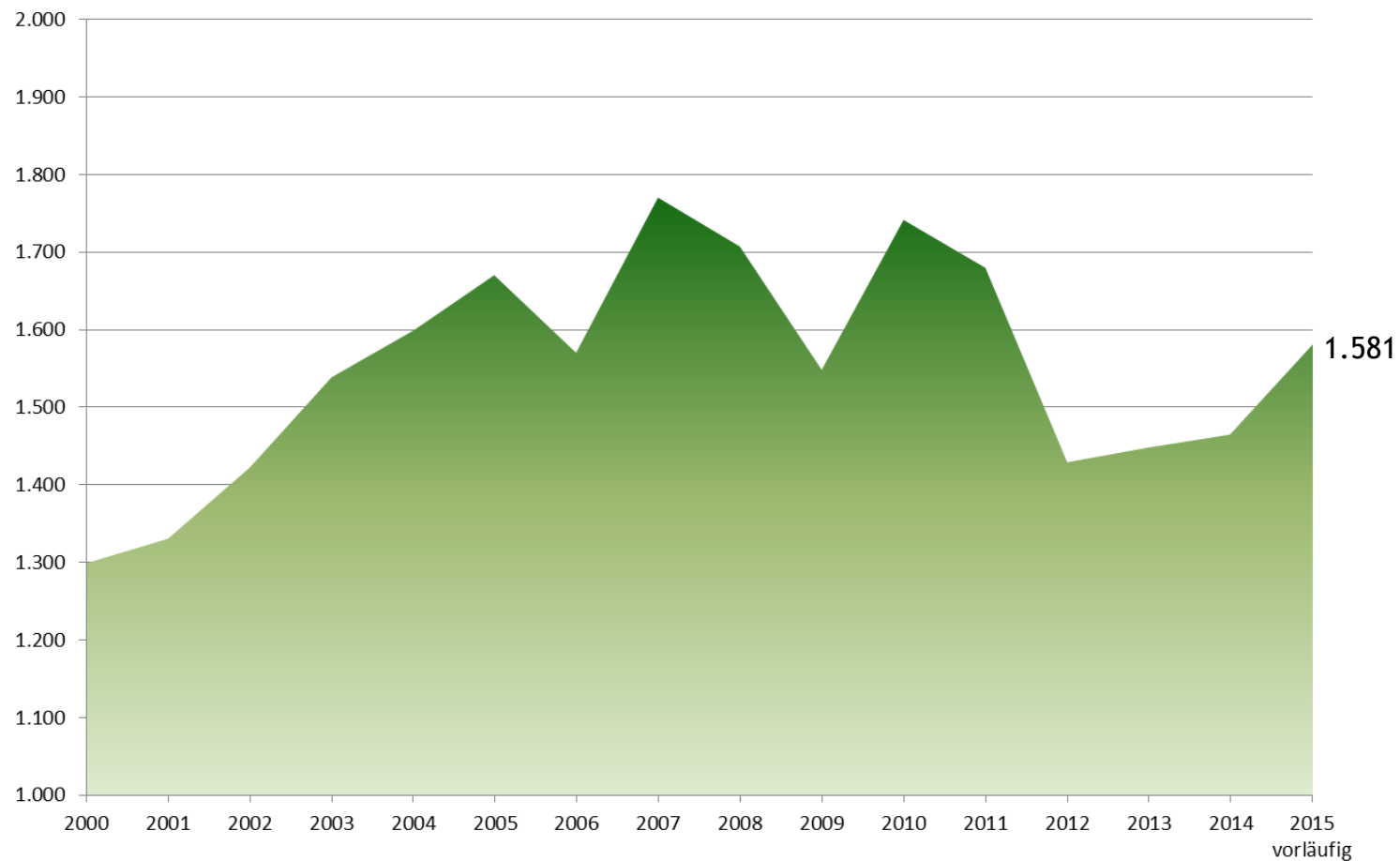
2010=100



Berechnungen RWI, ISL nach Angaben für 81 Häfen; Jänner 2016, Schnellschätzung

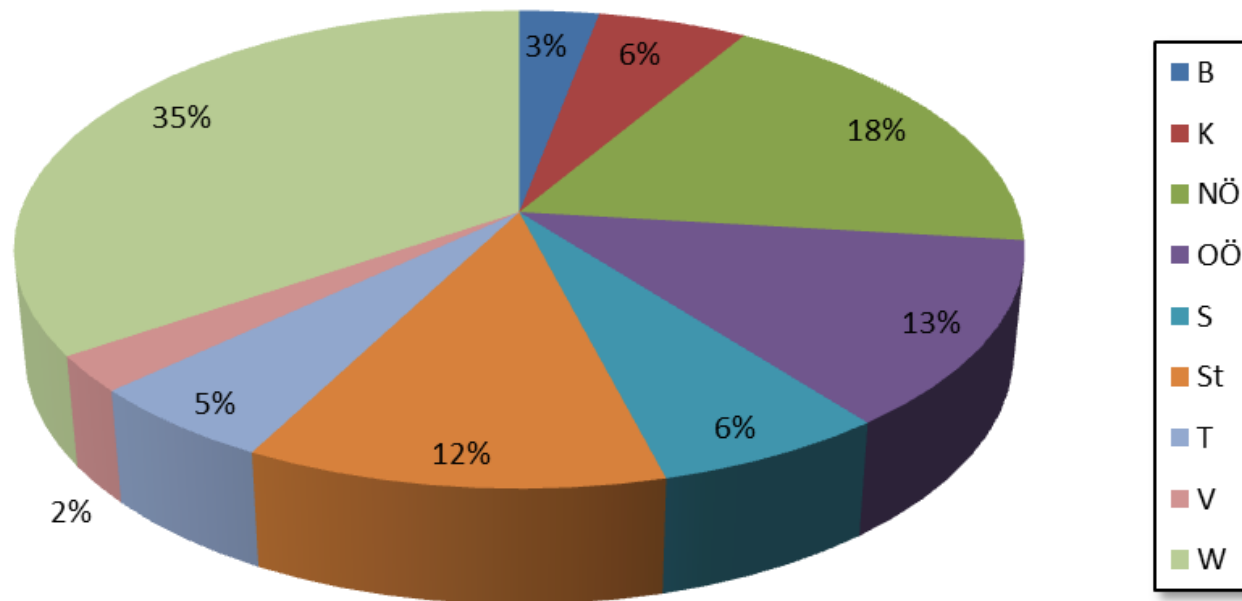
Quelle: RWI, ISL

Neugründungen Transport und Verkehr: Zeitreihe



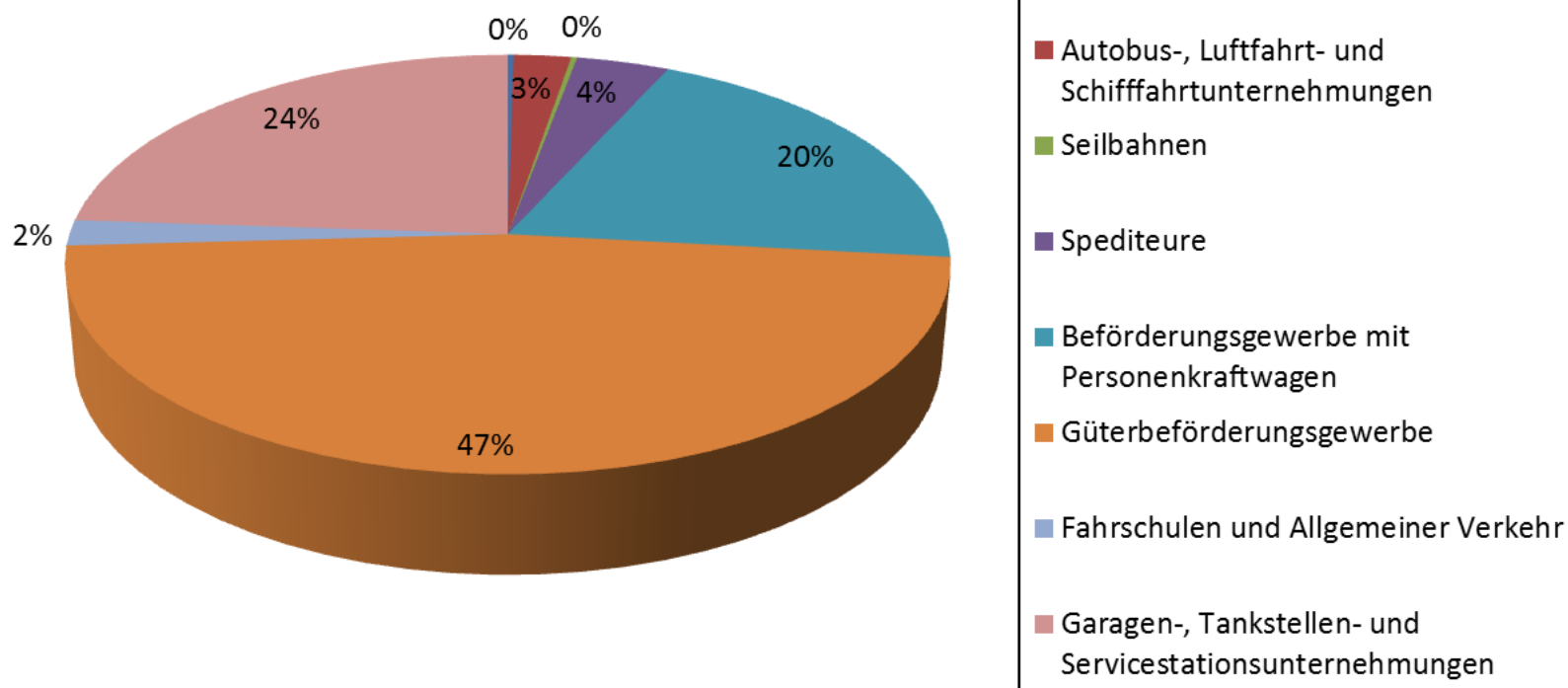
Quelle: WKÖ

Neugründungen Transport und Verkehr nach Bundesländern 2015



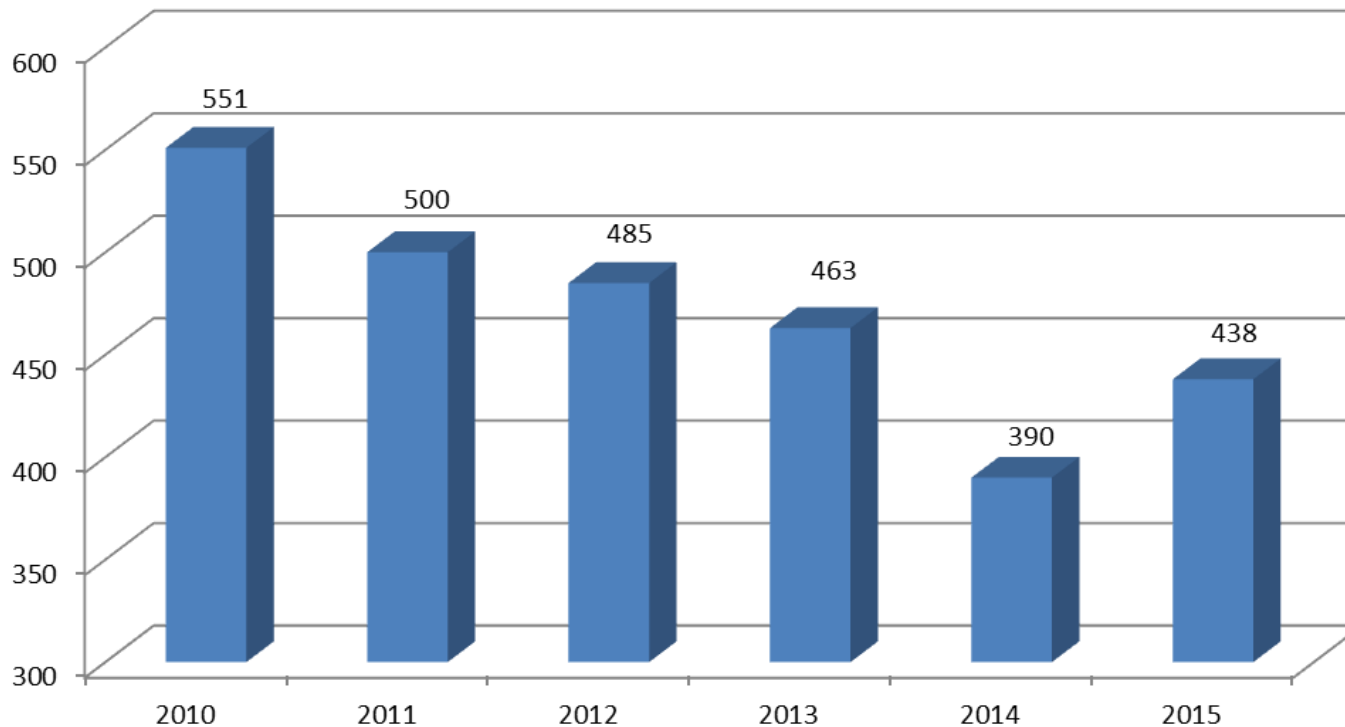
Quelle: WKÖ, vorläufige Daten

Neugründungen Transport und Verkehr nach Fachverbänden 2015



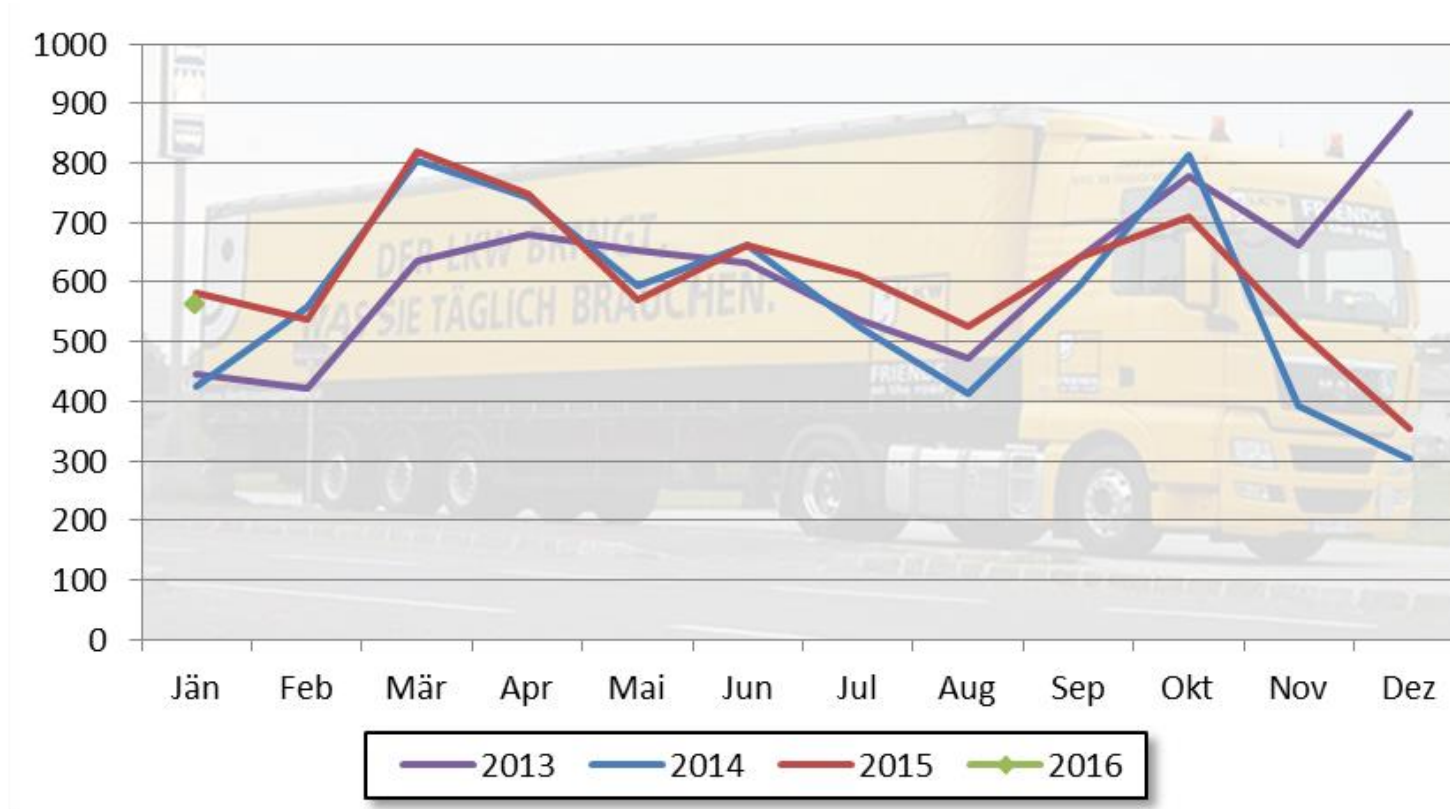
Quelle: WKÖ, vorläufige Daten

Insolvenzen (+abgewiesene Konkursanträge)



Quelle: KSV 1870, Sonderauswertung; eigene Darstellung

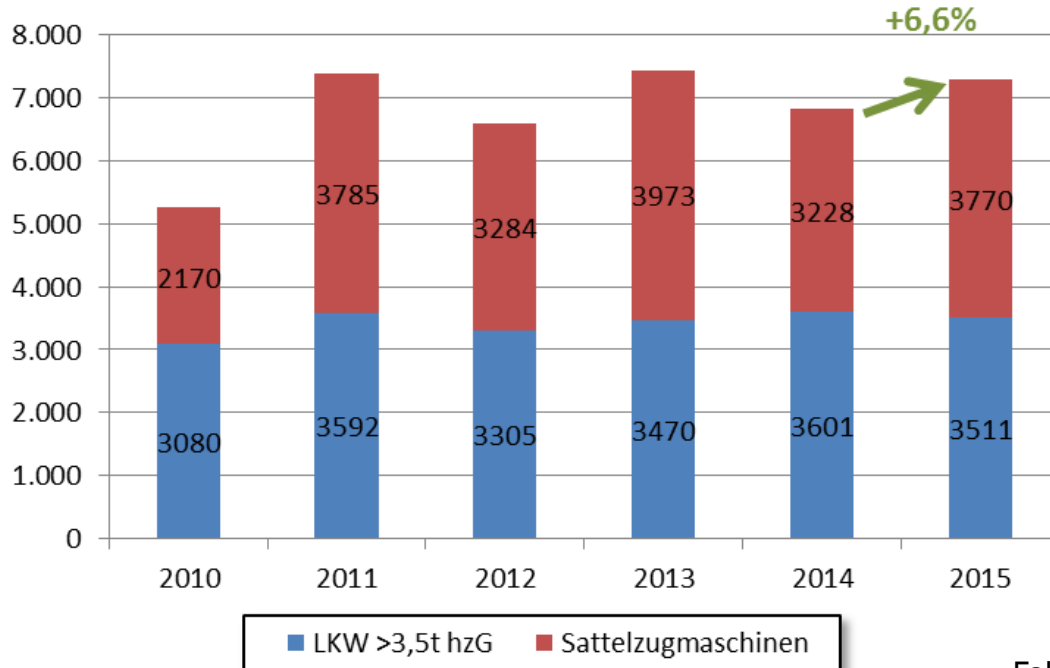
Neuzulassungen Schwere Nutzfahrzeuge



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Schwere Nutzfahrzeuge Jahresvergleich

Neuzulassungen in Österreich

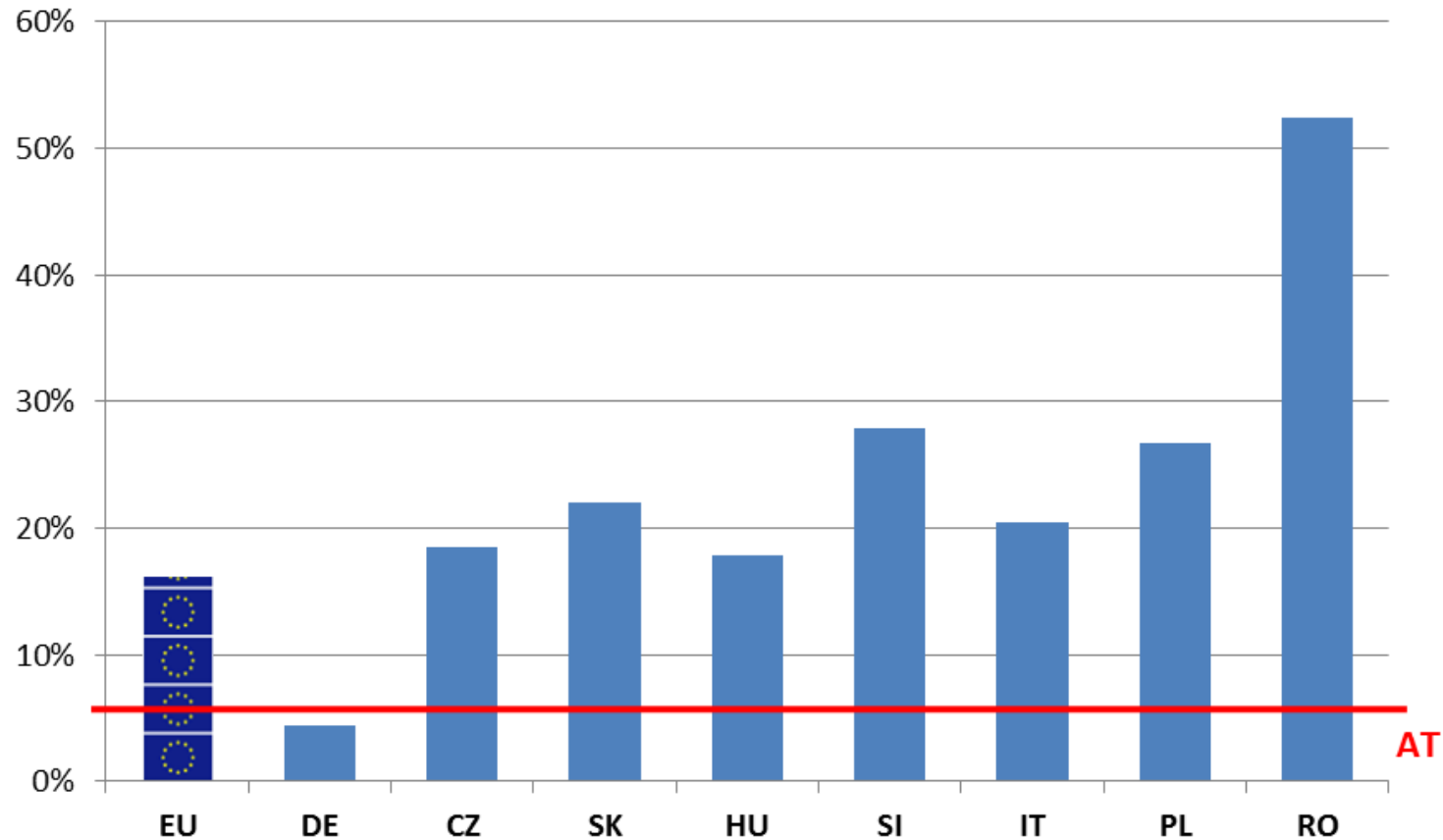


Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Fahrzeugbestand

	Dez. 14	Dez. 15	VÄ in %
Lkw über 3,5 t	52.908	52.352	-1,1%
Sattelzugfahrzeuge	16.321	16.508	1,1%
Omnibusse	9.585	9.679	1,0%

Neuzulassungen Lkw >3,5t europäischer Vergleich: Änderung 2015 zu 2014

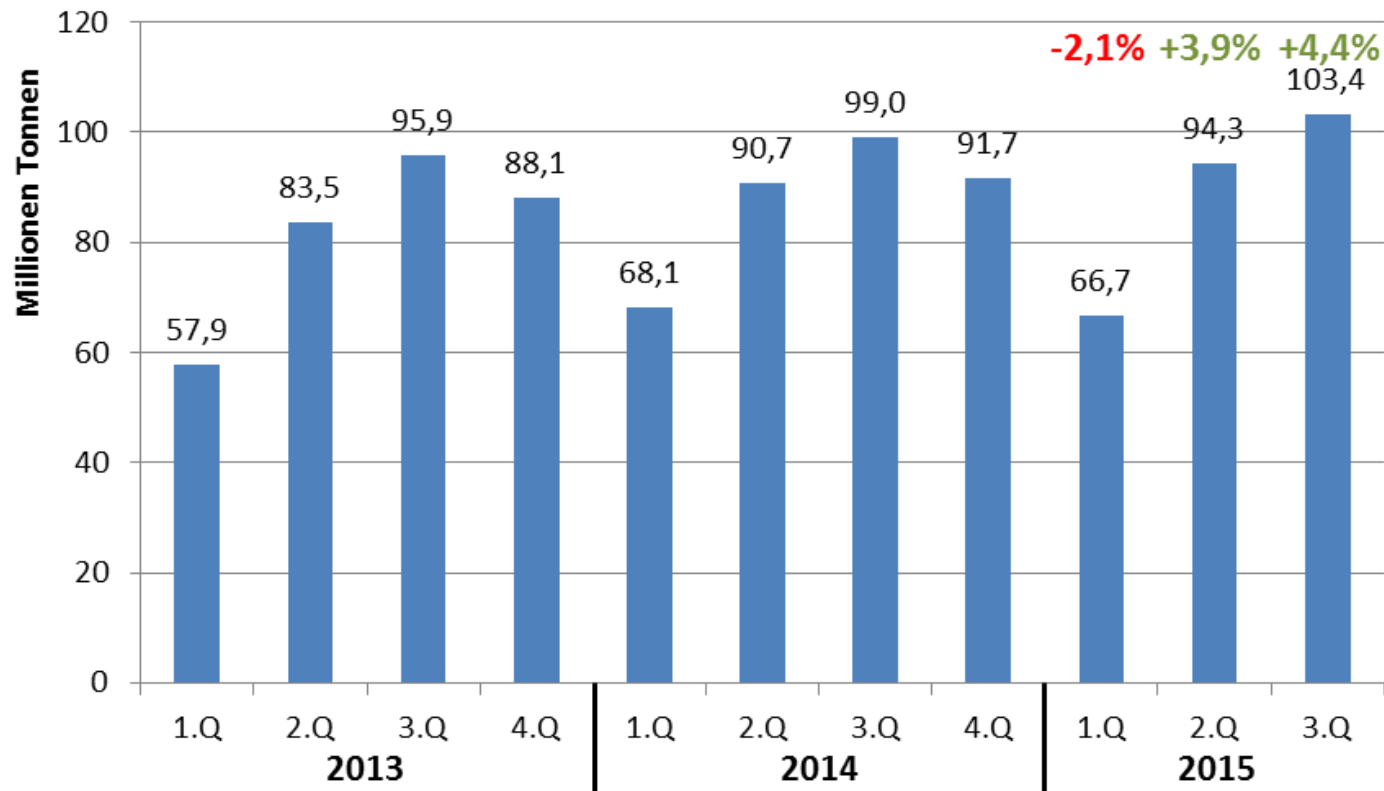


Gesamtjahr 2015: 325.689 89.744 10.732 4.447 5.701 1.907 15.248 22.437 5.954 AT: 7.281

Quelle: ACEA, eigene Darstellung

Werte für IT, SI sind Schätzungen - keine Marktdaten

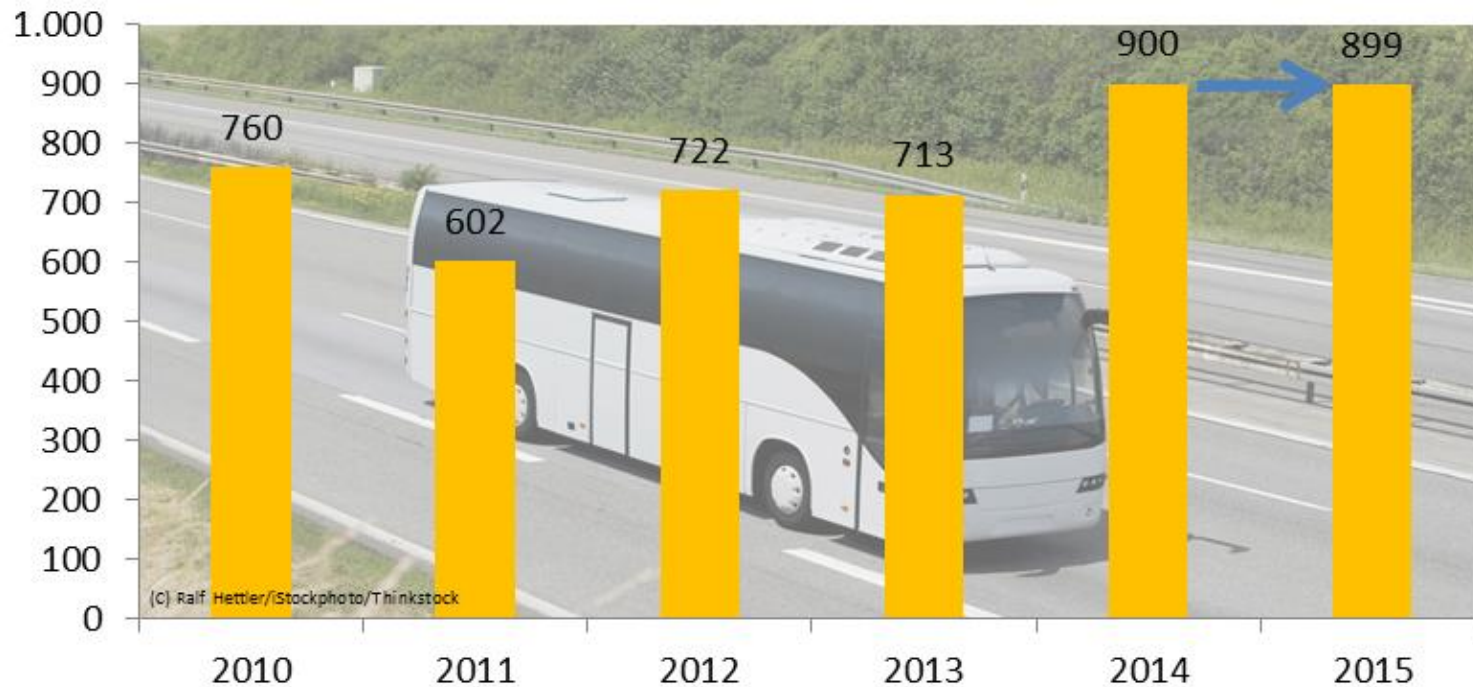
Transportaufkommen Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Quartalsvergleich



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

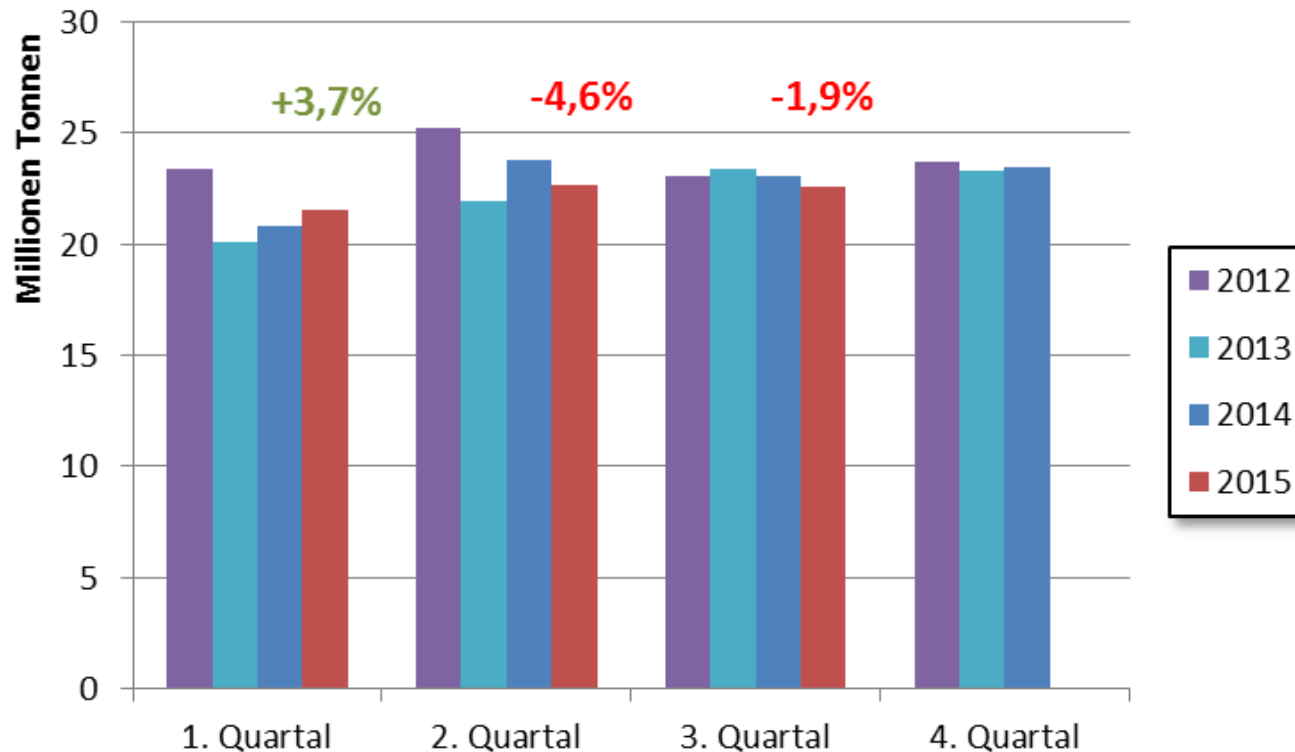
enthält nur Transportaufkommen bei österreichischen Unternehmen!

Neuzulassungen Autobusse



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

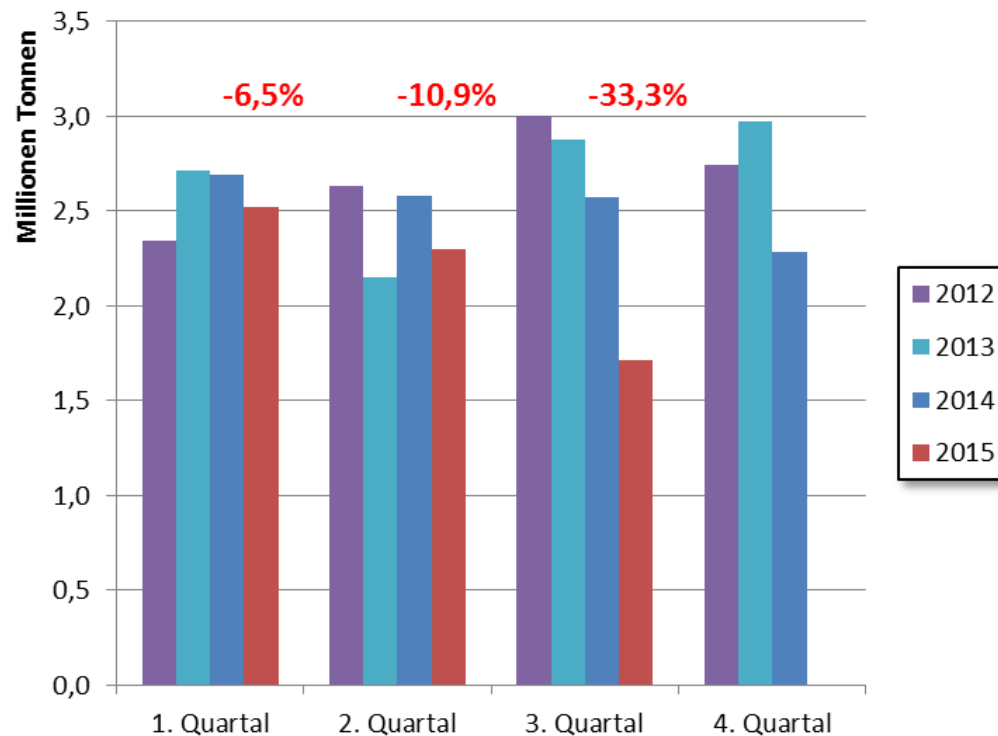
Schiengüterverkehr: Transportaufkommen österreichischer Unternehmen



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung, ab 2013 geänderte Verkehrsartenzuordnung auf Basis der gesamten Wegstrecke

Donauschifffahrt

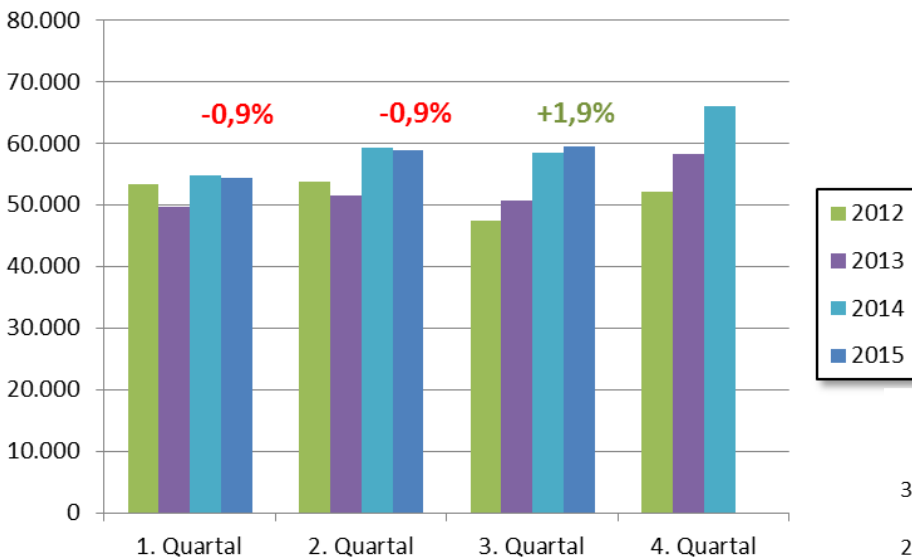
Transportaufkommen auf der Donau



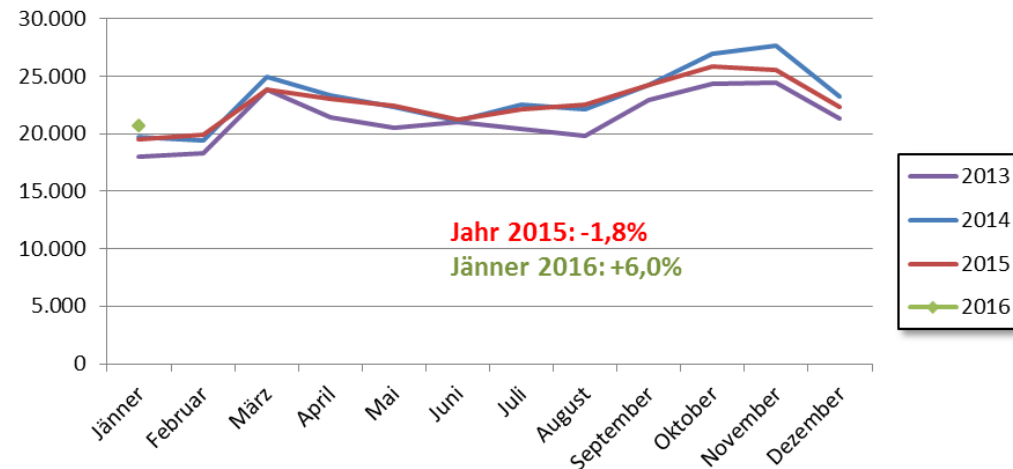
Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Luftfahrt: Aufkommen in der Luftfracht

Luftfrachtaufkommen in t



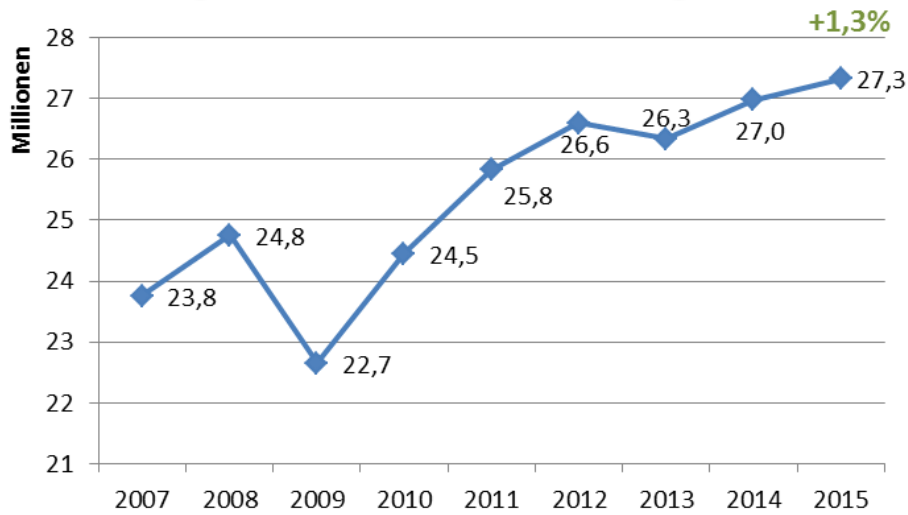
Flughafen Wien: Luftfracht und Trucking in t



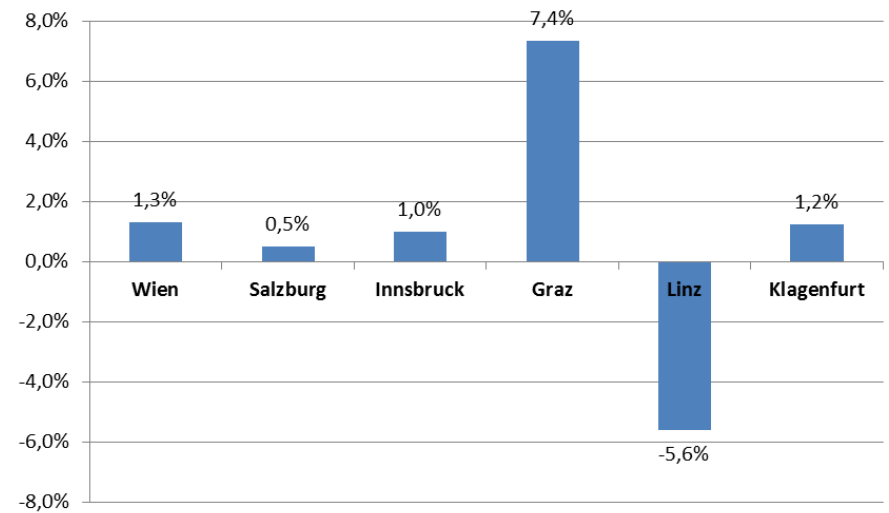
Quellen: Statistik Austria, Flughafen Wien, eigene Darstellungen

Luftfahrt - Passagiere

Passagiere an Österreichs Flughäfen



Passagierzahlen: Vergleich 2015 mit 2014



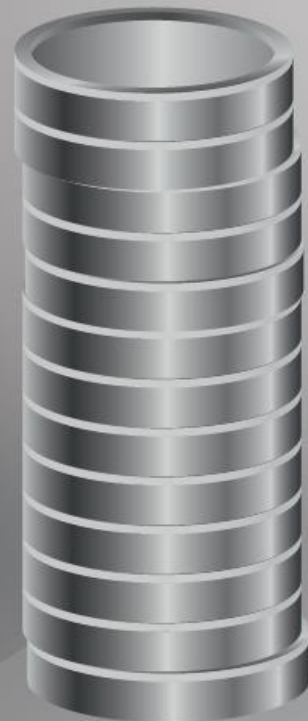
Quellen: Statistik Austria, Austrian Aviation Net, Flughafen Wien, eigene Darstellungen

Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

flächendeckende Maut

Einnahmen und Ausgaben im Vergleich

Während die Bundesländer 131% mehr durch Steuern des Straßenverkehrs einnahmen, sanken ihre Ausgaben für Straßenbau um **6%**.

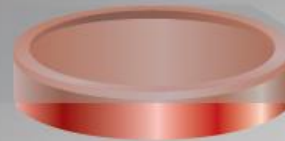


+ 131%**

Einnahmen
aus Straßenverkehr

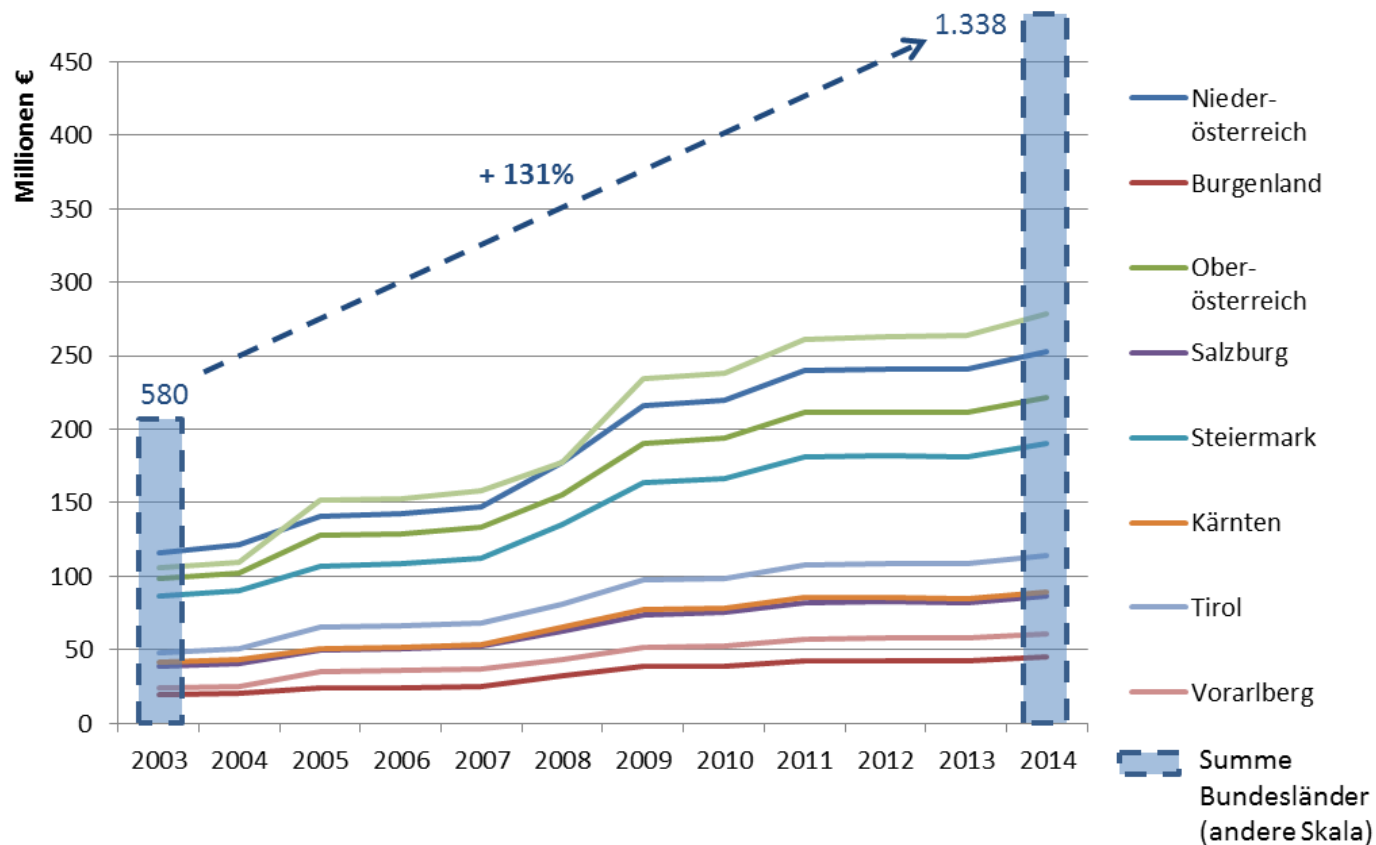
- 6%

Ausgaben für
Straßenbau



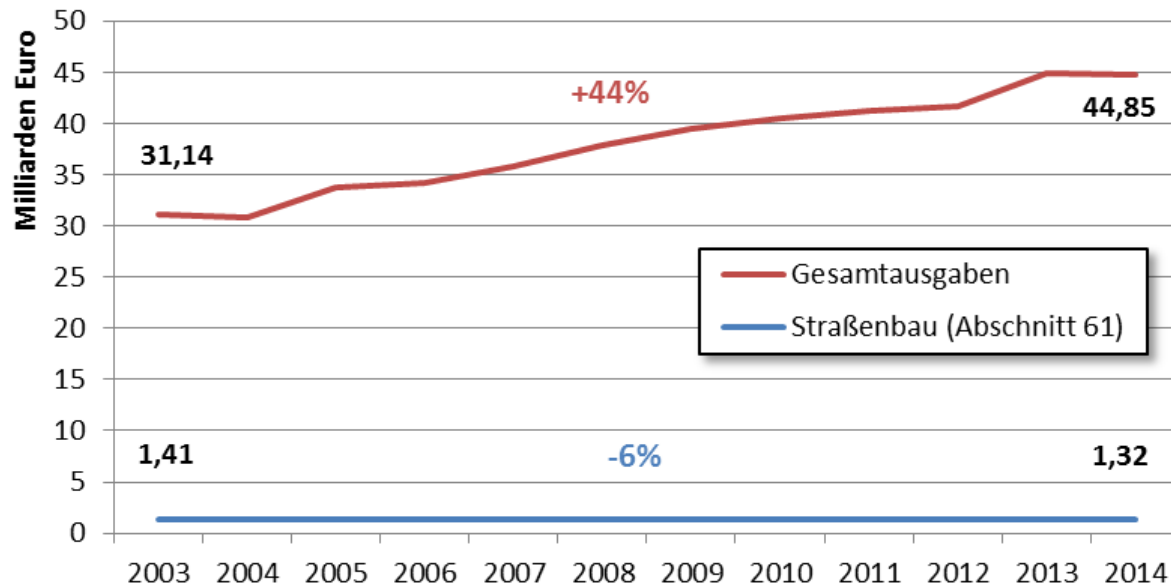
**2003-2014 enthaltene Steuern/Abgaben: Mineralölsteuer, NoVA, Kfz-Steuer, motorbezogene Versicherungssteuer. Quelle: BMF, eigene Darstellung

Ertragsanteile der Bundesländer an Steuern des Straßenverkehrs*



* enthaltene Steuern/Abgaben: Mineralölsteuer, NoVA, Kfz-Steuer, motorbezogene Versicherungssteuer
 Quelle: BMF, eigene Darstellung

Ausgaben der Bundesländer 2003 - 2014



Quelle: STATcube -
Statistische Datenbank von
STATISTIK AUSTRIA, eigene
Darstellung

- Die Gesamtausgaben der Bundesländer (im ordentlichen Haushalt) stiegen von 2003 bis 2014 um 44%, die Ausgaben für Straßenbau nahmen in den Bundesländerbudgets um 6% ab.
- Der Anteil der Ausgaben für Straßenbau an den Gesamtausgaben sank von 4,5% im Jahr 2003 auf 2,9% im Jahr 2014.
- Zum Vergleich: Der Baupreisindex für Tiefbau gesamt stieg von 2005 bis 2014 um 31,8% an.

Auswirkung auf Tourismusregionen und Hausbau

- Die flächendeckende Maut trifft vor allem periphere Regionen mit eingeschränktem Zugang zu hochrangiger Infrastruktur (Autobahnen und Schnellstraßen).
- Für den Wohnbau in peripheren Regionen (z.B. Waldviertel) können für typische Einfamilienhäuser Zusatzkosten iHv EUR 2.500,- bis EUR 4.600,- festgestellt werden.
- Abgelegene Tourismusregionen und abgelegene Täler sind besonders stark von der flächendeckenden Maut betroffen.
 - Für die Region Saalbach-Hinterglemm/Saalfelden/Zell am See und Umgebung wird eine Mehrbelastung von über EUR 17,8 Mio. pro Jahr erwartet
 - Im Gasteinertal betragen die jährlichen Zusatzkosten EUR 2,5 Mio.
 - Unterschiedliche Belastungen führen zu Wettbewerbsnachteilen einzelner Regionen

Quelle: Fallbezogene Belastungsanalyse zur Flächendeckenden Schwerverkehrsmaut in AT; Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Wirtschaftsuniversität Wien, Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Mag. Mario Dobrovnik, MSc (WU) März 2016

Einführung LSVA in der Schweiz kein Vergleich zu flächendeckender Maut

- **Ausgangslage mit Ö nicht vergleichbar:**
 - Schweiz hat mit Einführung der LSVA 2001 auch gleichzeitig die Gewichtslimits im Straßengüterverkehr deutlich erhöht (2001 auf 34 t, 2005 auf 40t, zuvor: 28t).
- dennoch auch in der Schweiz Kostenerhöhungen spürbar
- **Kaum Verlagerungswirkung:**

Trotz des umfangreichen Maßnahmenpakets (LSVA, der gezielten Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs sowie der Einführung einschränkender Verkehrsregime an den Alpenübergängen) **konnte die Schweiz den Alpenquerenden Güterverkehr nur stabilisieren.**

Grenzwartezeiten

Grenzkontrollen und -wartezeiten - Folgen

- Bereits jetzt **Mehrkosten von €2,5 Mio pro Tag für die Transportwirtschaft** auf Grund von längeren Stehzeiten an der Grenze für Lkw und Busse
- Potentielle Mehrkosten bei Kontrollen an allen österreichischen Grenzübergängen: **ca. €8,5 Mio. pro Tag**
- Dauerhafte Wiedereinführung von innereuropäischen Grenzkontrollen
 - €500 Milliarden bis €1,4 Billionen wirtschaftliche Kosten bis 2025 (Berechnung EU-Kommission)
 - Wachstumsverluste im Worst Case Szenario von €1,4 Billionen für die gesamte EU bis 2025 (Bertelsmann-Studie)
 - **Österreich wäre eines der am stärksten betroffenen Länder => Wachstumsverluste im Worst Case bis zu €43,2 Mrd. bis 2025**
- Folgen für Verkehrswirtschaft/Standort
Grenzwartezeiten => höhere Personalkosten, just in time-Lieferungen kaum mehr möglich, höhere Produktionskosten
=> **Steigerungen der Importpreise um bis zu 3%**

Grenzwartezeiten - Lösungsvorschläge

- Um die angespannte Situation an den Grenzen zu entschärfen, sollen **Kontrollen von der Grenze wegverlagert** und vorgezogen werden.
- Das könnte zum Beispiel in Form von
 - Laderaumkontrollen und Versiegelung durch die Exekutive im Vorfeld vor den Grenzübergängen (auf Rastplätzen, etc..) oder
 - unter Verwendung bestehender Zertifizierungen kontrolliert und versiegelt werden.
- An der Grenze selber sollen, wo dies auf Grund der vorhandenen Infrastruktur möglich ist, **Güterverkehrskorridore** eingerichtet werden die eine ungehinderte Durchfahrtsmöglichkeit für versiegelte Fahrzeuge vorsehen.
- An der Grenze wird nur mehr das Siegel kontrolliert.

- Aussetzen der EU-Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)
- Aussetzen von regionalen Fahrverboten

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

