

Personen- transport

 **Bank Austria**
Member of  **UniCredit**

OKTOBER 2021



Branchenberichte – Rückblick

- Juli 2021: Druckereien und Verlagswesen
- Juni 2021: Papiererzeugung, Papierverarbeitung
- April 2021: Elektroindustrie
- Februar 2021: Fahrzeugherstellung

Branchenberichte – Vorschau

- November 2021: Gütertransport

Branchenüberblick

- Mai 2021: Branchenüberblick Frühjahr 2021

Autor: Günter Wolf

Impressum

Herausgeber, Verleger, Medieninhaber:
UniCredit Bank Austria AG
Economics & Market Analysis Austria
Rothschildplatz 1
1020 Wien
Telefon +43 (0)50505-41954
Fax +43 (0)50505-41050
E-Mail: econresearch.austria@unicreditgroup.at

Stand: Oktober 2021

Zusammenfassung

■ Personentransportstruktur: 5.600 Unternehmen, 5,1 Mrd. € Umsatz, 57.000 Beschäftigte

Rund die Hälfte vom Sektorumsatz werden vom Busgelegenheitsverkehr und der Seilbahnwirtschaft Erlöst, etwa ein Drittel vom öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr mit Bussen und Schienenfahrzeugen (ÖPNRV), der Rest vom Taxi- und Mietwagengewerbe.

Stärkere Strukturänderungen zeigten sich im Linienverkehr, als vor etwa zehn Jahren Linienpakete an private Betreiber abgegeben wurden. Regionale Buslinien sind im Rahmen der Verkehrsverbünde längst gut in den ÖPNRV eingebunden und tragen zum hohen Anteil der Busse am Modal Split im Personenverkehr von rund 9 % bei. (Seite 4f)

Mit der Restrukturierung der Seilbahnwirtschaft hat sich die Auslastung der Anlagen verbessert. Bis 2019 verbuchte die Sparte Umsatzzuwächse und erlitt erst ab dem Winter 2020 pandemiebedingt erhebliche Einbußen. (Seite 5)

Im Taxi- und Mietwagengewerbe dürften die Marktführer gewachsen sein, parallel zur Neugründung vieler kleiner, zumeist Einpersonenunternehmen. Ein Indikator ist der Zuwachs der Unternehmen und der unselbständig Beschäftigten von mehr als 20 % seit 2008, während die Zahl der Gewerbeberechtigungen stagnierte. (Seite 5)

■ Personentransportkonjunktur: Branche erleidet massive pandemiebedingte Einbußen

Langfristig verlieren Omnibusse im Personenverkehr an Bedeutung: Die Personentransportleistung mit Bussen in Österreich ist von 1970 bis 2019 um 14 % gestiegen, insgesamt um 120 %. Vor allem haben Busreisen bei Haupturlaube an Attraktivität verloren; in diesem Segment ist ihr Anteil von 10 % in den 90er Jahren auf 5,4 % gesunken. (Seite 6f)

Pandemiebedingt wurde nicht nur die Nachfrage nach Busreisen, sondern auch die veritable Autobusrenaissance im Linienfernverkehr der letzten Jahre abrupt gestoppt. Noch im ersten Halbjahr 2021 wurden in Österreich um 90 % weniger Busreisen als noch 2019 unternommen. Nach Aufhebung der Reisebeschränkungen wird zumindest der Linienfernverkehr das Vor-Corona-Niveau wieder rasch erreichen. (Seite 7)

Aufgrund der schwachen Nachfrage und der zugleich stark gestiegenen Transportkosten hat sich die Ertragslage im Bus-Gelegenheitsverkehr nach 2016 erheblich verschlechtert. Der Gewinn der Unternehmen im Sample der KMU Forschung Austria verringerte sich von rund 7 % vom Umsatz auf 4 % im Bilanzjahr 2019/20. Pandemiebedingt und aufgrund der stark gestiegenen Dieselpreise 2021 dürfte sich die Ertragslage weiter verschlechtert haben. (Seite 7f)

■ Mobilitätsperspektiven: ÖPNRV gewinnt Anteile zu Lasten der privaten Pkw

Von 2020 bis 2030 soll die Personentransportleistung in Österreich um mehr als 3 % im Jahr wachsen, wobei nicht nur der Schienenverkehr, sondern auch der Busverkehr an Bedeutung gewinnt; hier kann mit einem Plus von 4 % pro Jahr gerechnet werden, das deutlich über dem Wachstum des Pkw-Verkehrs liegt. (Seite 9f)

Busse werden sowohl im Linienfern- als auch im Gelegenheitsverkehr von der klimaschutzbedingten Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs profitieren, da sie die kostengünstigste und flexibelste Form des öffentlichen Verkehrs sind und zudem relativ sicher. (Seite 11)

Jede Maßnahme, die eine Verlagerung des Personenverkehrs zu öffentlichen Verkehrsmitteln bewirkt, ist aus Kostengründen sinnvoll. In Summe belaufen sich die externen Kosten des Personentransports in Österreich mit Pkw auf 13 Cent pro Personenkilometer, mit Bussen und der Bahn nur auf rund 3 ct/Pkm. (Seite 12)

1. Struktur

Personentransport im Landverkehr

	Unternehmen		Umsatz ¹	
	08-19		Mio. €	08-16
Personentransport ²	5.600	13%	5.100	44%
davon:				
Liniennahverkehr	70	-33%	1.600	22%
Sonst. Personenbeförderung ³	850	-14%	2.700	--
Taxis, Mietwagen u.ä.	4.700	22%	800	--

¹ Umsatz ohne Zins-, Beteiligungs- und sonst. Erträge; geschätzt für so. Personenb. und Taxis

² ohne Schienenverkehr; Daten aus der Strukturhebung 2019

³ Bus-Gelegenheitsverkehr, Seil-, Sesselbahnen u.a.

Q. Statistik Austria, UniCredit Research

Die Personentransportleistungen im Landverkehr werden im Wesentlichen von Unternehmen aus drei Sparten angeboten: vom öffentlichen Personen-, Nah- und Regionalverkehr (Liniennahverkehr, ÖNACE 49.31), vom Linienfern- und Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen und von Seilbahn- und Liftbetreibern (beide Bereiche zählen zur Sparte „Sonstige Personenbeförderung“ ÖNACE 49.39) sowie vom Taxi- und Mietwagengewerbe (ÖNACE 49.32). Die Eisenbahnunternehmen bleiben im Folgenden unberücksichtigt.

Anmerkung: Aufgrund unterschiedlicher Spartenabgrenzungen ist der Vergleich der Strukturhebungsdaten mit den Daten der Mitgliederstatistiken der Fachgruppen der Wirtschaftskammer nur eingeschränkt möglich. Zudem sind auf Spartenebene vielfach keine belastbaren Daten verfügbar, weshalb die Umsätze im Taxigewerbe und Busgelegenheitsverkehr geschätzt werden mussten.

Liniennahverkehr

Die Transporte im Rahmen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) bewegen sich in Stadtgebieten und im städtischen Umland beziehungsweise in ländlichen Räumen in einem Umkreis von etwa 50 km. In diesem Bereich wurden mehr als 1,3 Mrd. Fahrgäste, großteils mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen der kommunalen Verkehrsbetriebe befördert. Darüber hinaus bedienen die ÖBB mit Bussen und Zügen neben einigen privaten Busunternehmen Liniennahverkehrsstrecken. Mit Abstand größtes Unternehmen im ÖPNRV sind die Wiener Linien mit rund 8.700 Mitarbeitern.

Stärkere Strukturänderungen waren in den vergangenen zehn Jahren in „Randbereichen“ des ÖPNRV zu beobachten, ausgelöst durch die seit 2010 EU-weit verpflichtende Ausschreibung und Vergabe von Linienpaketen auch an private Busunternehmen. Der Konkurrenz- sowie der Margendruck sind gestiegen, worunter die Produktivität der Sparte gelitten hat. Ein Indikator ist das schwächere Wachstum der Wertschöpfung pro Beschäftigten, das von durchschnittlich 4 % im Jahr zwischen 1997 bis 2007 auf 2 % jährlich in der Periode 2008 bis 2019 gesunken ist (aufgrund veränderter Grundgesamtheiten ist der langfristige Vergleich nur eingeschränkt möglich).

Die regionalen Buslinien sind im Rahmen der Verkehrsverbünde sehr gut in den ÖPNRV eingebunden und tragen dazu bei, dass der Omnibus in Österreich im westeuropäischen Vergleich einen besonderen Stellenwert im Personentransport einnimmt. Der Bus-Anteil am Modal Split im Personenverkehr von rund 9 % liegt beispielsweise deutlich über den Anteilen in Deutschland (6 %), Frankreich (6 %) und vor allem der Schweiz (5 %) und den Niederlanden (3 %). In der EU28 sind es 8 % (Tabelle S. 12).

Sonstige Personenbeförderung (mit Seilbahnen, Bussen und Fiakern)

Von den 850 Unternehmen der Sonstigen Personenbeförderung betreiben laut Strukturhebung rund die Hälfte Seilbahn- und Liftanlagen, mit einem Umsatz von 1,4 Mrd. € im Winterbetrieb 2019/20; laut Fachverband von 1,9 Mrd. € im Gesamtjahr 2019. Der Rest vom Spartenumsatz von etwa 2,7 Mrd. € verteilt sich auf den Omnibuslinienfernverkehr und den Bus-Gelegenheitsverkehr (zudem auf rund 100 Kammermitglieder im Fiaker- und Pferdewagenverdienst).

Wie die Entwicklung der Mitgliederstatistik der Fachgruppe Seilbahnen zeigt, ist die Restrukturierung in der Sparte auch in den letzten Jahren nicht zum Stillstand gekommen. Von 2008 bis 2020 schrumpfte die Mitgliederzahl um rund 16 %. Zugleich dürften sich Auslastung und wirtschaftliche Situation der Anlagen verbessert haben. Längerfristig vergleichbare Umsatzzahlen stehen nur für die Wintersaisons zur Verfügung, die von 2008 bis 2019/20 um 34 % nominell gestiegen sind. Die steigende Tourismuskonsumnachfrage bis 2019 sollte auch in den Sommersaisons für eine gute Ergebnisentwicklung im Seilbahngewerbe gesorgt haben. Erst ab dem Winter 2020 ist die Nachfrage aufgrund der Corona-Pandemie gesunken. Die Seilbahnumsätze sind um 10 % und im Winter 2021 um 90 % gesunken.

Auf jeden Fall hat sich die Ertragslage der Seilbahnen bis 2017 verbessert, unterstützt von rückläufigen Energiepreisen. Die durchschnittliche Umsatzrentabilität der Betriebe im Sample der KMU Forschung Austria ist vom Tiefststand 2012 von 4 % auf mehr als 10 % gestiegen. In den Folgejahren bis zum Bilanzjahr 2019/20 unter 9 % gesunken.

Im Omnibus-Gelegenheitsverkehr arbeiten laut Fachverband etwa 900, vorwiegend klein- bis mittelbetriebliche private Unternehmen (die Differenz zur Strukturhebung ist abgrenzungsbedingt und die Folge von Doppelzählungen). Die Sparte dominieren zwei Anbieter, Dr. Richard mit rund 950 Bussen und Blaguss mit 550 Bussen, was etwa 15 % aller in Österreich registrierten Omnibusse entspricht (im Vergleich dazu betreibt die ÖBB 2.420 Postbusse im Linienverkehr).

Als Leistungsindikator steht für die Sparte nur die Busreisen der Österreicher zur Verfügung, die von 2011 bis 2017 um durchschnittlich 3 % im Jahr gestiegen ist und 2018 und 2019 um 5 % bzw. 2020 um fast 80 % gesunken ist (vgl. S. 7). Der Anteil der Busreisen an allen Urlaubsreisen der Österreicher ist in dem Zeitraum von mehr als 7 % bis 2019 unter 6 % gesunken.

Taxis und Mietwagen

In der Strukturhebung der Statistik Austria werden 4.700 Taxi- und Mietwagenfirmen erfasst. Laut Fachverband des Pkw-Beförderungsgewerbes sind im Taxi- und Mietwagenverdienst rund 7.000 Mitglieder mit etwa 19.500 Fahrzeugen registriert (hier erklärt sich die Differenz in der Zahl der Unternehmen vor allem mit den Mehrfachberechtigungen im Taxiverdienst). Die Umsätze der Sparte liegen im Bereich von 800 Mio. € laut Strukturhebung, bis zu 1 Mrd. € laut Angaben der Fachgruppe Taxi- und Mietwagenverdienst (genauere Daten sind nicht verfügbar).

Im Taxiverdienst ist mehr als ein Drittel der Arbeitnehmer geringfügig oder als freier Dienstnehmer beschäftigt, wie die unterschiedlich hohe Zahl unselbständig Beschäftigter laut Strukturhebung (geschätzt rund 17.000 Personen) im Vergleich zu den Dachverbandsdaten zeigt, wo keine geringfügig Beschäftigungsverhältnisse berücksichtigt werden (2019 rd. 10.000 Personen).

In den letzten Jahren dürften im Taxi- und Mietwagenverdienst die Marktführer noch gewachsen sein, parallel zur Neugründung kleinerer, zumeist Einpersonenernehmen. Ein Indikator ist der Anstieg der Unternehmen und der unselbständig Beschäftigten von deutlich über 20 % seit 2008, während die Zahl der Gewerbeberechtigungen stagnierte.

Mit der Novelle des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes wurden Anfang 2021 das Taxi- und Mietwagenverdienst zusammengelegt. Neue Konzessionen werden nur mehr für das Taxiverdienst ausgeben. Das heißt, dass auch Mietwagenfahrer eine Taxifahrerqualifikation nachweisen müssen. Laut Bundeswettbewerbsbehörde wurde damit der Marktzugang für neue Konkurrenten, u. a. Uber, erschwert. Den Kunden wurde die Wahl zwischen verschiedenen Geschäftsmodellen entsprechend ihren Präferenzen nach Preis- und Qualitäts Gesichtspunkten genommen (Q.: Bundeswettbewerbsbehörde 2020).

2. Konjunktur

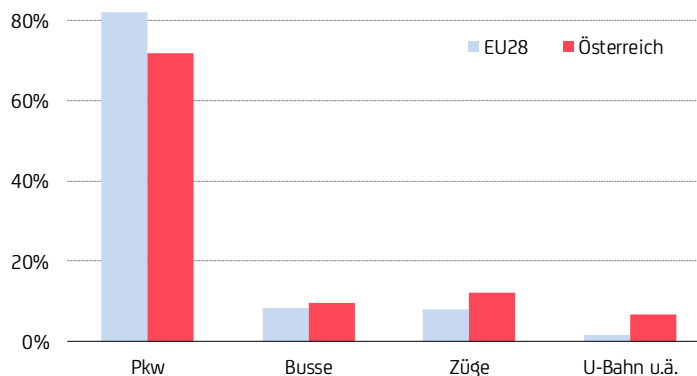
Busse haben vor allem im Reiseverkehr Anteile am Modal Split verloren

Langfristig haben Omnibusse als Transportmittel in Österreich im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln an Bedeutung verloren. Der Busverkehr wurde im Wesentlichen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und in den letzten zwei Jahrzehnten zunehmend auch von der Bahn verdrängt, vor allem im Nah- und Regionalverkehr (ÖPNRV). Die Beförderungsleistung mit Bussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr ist seit 1970 um 14 % gestiegen, mit Zügen um 108 %, mit Pkw um 140 % und im innerstädtischen Schienenverkehr um 390 % (noch höhere Zuwächse der Beförderungsleistung im Vergleich aller Verkehrsträger verbuchte der Flugverkehr).

Anmerkung: Die Beförderungs- bzw. Personentransportleistung ergibt sich aus dem Produkt der transportierten Personen und der zurückgelegten Entfernung in km.

Modal Split im Landverkehr*

Anteile der Verkehrsmittel an der Personentransportleistung 2019

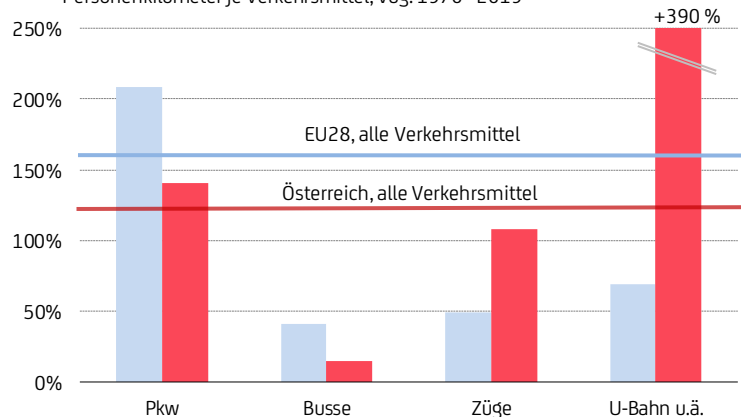


Q.: EU-Kommission GD Mobilität und Verkehr; UniCredit Research

*ohne Motorräder

Personentransportleistung im Landverkehr*

Personenkilometer je Verkehrsmittel, Vdg. 1970 - 2019



Q.: EU-Kommission GD Mobilität und Verkehr; UniCredit Research

* ohne Motorräder

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen der ÖBB-Tochter Postbus lässt den Schluss zu, dass der Omnibus in Österreich in den letzten Jahren im Gelegenheitsverkehr mehr Anteile am Personentransport als am Linienverkehr verloren hat (Daten zum gesamten Busmarkt auf Spartenebene sind nicht verfügbar). Von 2008 bis 2019 wurden mit Postbussen im Linienverkehr um 14 % weniger Personen befördert, im Gelegenheitsverkehr um rund 21 % (die Postbusse

beförderten 2019 rd. 86 % bzw. 180 Millionen Fahrgäste auf Linienstrecken; insgesamt waren in Österreich 2019 655 Mio. Personen in Linienbussen, vor allem städtischer Verkehrsbetriebe unterwegs).

Mit einem Reisebus haben die Österreicher 2019 rund 1,2 Millionen Reisen unternommen bzw. 6 % aller 21 Millionen Urlaubsreisen mit zumindest einer Übernachtung (in der Erhebung der Reisegewohnheiten fehlen die Tagesausflüge). Wichtigstes Reisefahrzeug ist nach wie vor der Pkw, der 2019 für 63 % der Reisen genutzt wurde, gefolgt vom Flugzeug mit einem Anteil von 18 % und dem Zug mit 12 %.

Langfristig haben Busreisen vor allem im Haupturlaubssegment an Attraktivität verloren. Noch in den 90er Jahren wurden rund 10 % aller Reisen mit mehr als 4 Übernachtungen mit Bussen unternommen, 2019 nur mehr 5,4 %. Vor allem aufgrund der gestiegenen Reisefreudigkeit der Hauptklientel der Bustouristik, jüngerer Bevölkerungsschichten und der über 60-Jährigen, haben sich die Nachfrageeinbußen bei Busreisen in Österreich Mitte des vergangenen Jahrzehnts kurzfristig stabilisiert. Ab 2018 hat der Reisebus allerdings wieder Anteile an das Flugzeug und die Bahn verloren und 2020 pandemiebedingt vor allem an den Pkw. 2020 ist die Zahl der Reisen um 40 % gesunken, die Zahl der Busreisen um rund 80 %.

Erfolgsmodell Flixbus

Der Autobus erlebte eine veritable Renaissance im Linienfernverkehr, als 2013 in Deutschland das Bahnmonopol liberalisiert wurde. Von 2012 bis 2017 sind die Fahrgastzahlen in Fernbussen von rund 2 Millionen auf mehr als 25 Millionen gestiegen (Q.: Fernbusse.de). Etwa ab 2015 hat sich der Markt konsolidiert, wobei die Zahl der Fernbuslinien gesunken ist und der Marktführer Flixbus seine Position europaweit auf 95 % der Fahrplankilometer massiv ausgebaut hat. Über die Plattform FlixBus vermarktet das Unternehmen ohne eine eigene Busflotte nationale Busunternehmen in 36 - zum Teil auch außereuropäischen - Ländern und seit 2018 auch Schienenverkehre. In Österreich sind Dr. Richard und Blaguss operative Partner des Unternehmens.

2020 ist der Fernbusverkehr aufgrund der Corona-Pandemie fast vollständig zum Erliegen gekommen. Auch noch im ersten Halbjahr 2021 ist die Zahl der Busreisen in Österreich um mehr als 40 % gegenüber dem Halbjahresergebnis 2020 gesunken und lag knapp 90 % unter dem Ergebnis 2019. Im weiteren Jahresverlauf sollte sich die Situation in dem Segment zumindest stabilisieren: Flixbus hat im Frühjahr seinen Betrieb wieder aufgenommen und seit Juni dürfen in Österreich auch wieder alle Plätze in Reisebussen besetzt werden.

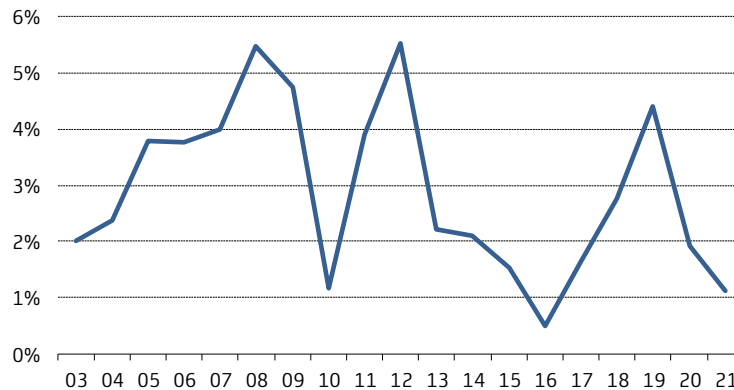
Der Fernbusmarkt wird nach der Aufhebung eines Großteils der Reise- und Kontaktbeschränkungen in Europa voraussichtlich sein Vor-Corona-Niveau wieder relativ rasch erreichen. Einerseits bedienen Fernbusse im Gegensatz zum Luftverkehr überwiegend Reiseziele innerhalb eines Landes und unterliegen damit keinen internationalen Reisebeschränkungen (in Deutschland sind es 70 % bezogen auf die Passagierzahl). Andererseits ist der durchschnittliche Fernbusfahrgast relativ jung und wird im Vergleich zu älteren Reisenden seine Reisebereitschaft trotz möglicher Infektionsrisiken vermutlich weniger bremsen. Und nicht zuletzt ist der Großteil der Passagiere in Fernbussen privat unterwegs und wird sein Reiseverhalten im Gegensatz zu Geschäftsreisenden auch in Zukunft kaum verändern.

Ertragslage der Busunternehmen hat sich verschlechtert

Aufgrund der schwächeren Nachfrage nach Busfahrten ab 2016 und der zugleich stark steigenden Transportkosten hat sich die Ertragslage der Sparte erheblich verschlechtert. Gemessen an den Ergebnissen der Busunternehmen im Sample der KMU Forschung Austria verringerte sich der Gewinn von rund 7 % vom Umsatz im Bilanzjahr von 2015/16 auf 4 % 2019/20. Gleichzeitig sind die Insolvenzzahlen sowohl im Bereich Busverkehr und Seilbahnen als auch im Taxi- und Mietwagengewerbe deutlich gestiegen, zuletzt 2019 um jeweils 40 % gegenüber 2018 (auf 129 respektive 139 Insolvenzen im Taxigewerbe).

Mit den Nachfrageeinbußen seit Beginn der Corona-Pandemie dürfte sich die Ertragslage weiter verschlechtert haben. Zudem waren die Unternehmen 2021 mit stark gestiegenen Dieselpreisen konfrontiert. Dennoch sind die Insolvenzzahlen aufgrund der staatlichen Unternehmenshilfen und der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht im ersten Halbjahr 2021 weiter gesunken. Das wirtschaftliche Risiko in dem Segment ist wahrscheinlich erheblich gestiegen.

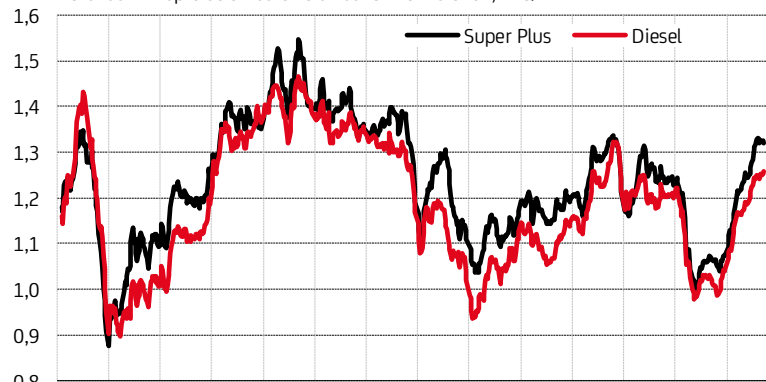
Transportkosten für den Bus-Gelegenheitsverkehr
jeweils zu Jahresbeginn; Veränderungen zum Vorjahr



Q.: Fachverband Autobusunternehmen; UniCredit Research

Treibstoffpreise

Durchschnittspreise an österreichischen Tankstellen, in €/l



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

Q.: BM Nachhaltigkeit und Tourismus

Taxi- und Mietwagenkonjunktur bricht 2020 ein

Da keine belastbaren Daten zur Zahl der Anbieter, der Taxifahrzeuge und der Spartenumsätze in den letzten Jahren zur Verfügung stehen, lässt sich die Konjunkturentwicklung nur anhand der Beschäftigungsentwicklung grob schätzen. Von 2010 bis 2019 wurden im Taxi- und Mietwagengewerbe pro Jahr im Durchschnitt 2 % mehr Mitarbeiter eingestellt (der Zuwachs dürfte noch höher gelegen sein, da in den 10.100 unselbständig Beschäftigten 2019, wie sie der Dachverband ausweist, die geringfügig Beschäftigten fehlen; vgl. Seite 5).

2020 ist die Taxikonjunktur pandemiebedingt eingebrochen, gemessen an der um ein Drittel gesunkenen Beschäftigtenzahl in der Sparte. Bis September 2021 wurden weitere 12 % der Arbeitsplätze im Taxi- und Mietwagengewerbe in Österreich abgebaut. (Die Beschäftigungsentwicklung läuft seit 2020 mehr oder weniger parallel zur Entwicklung der Gästezahlen in Österreich).

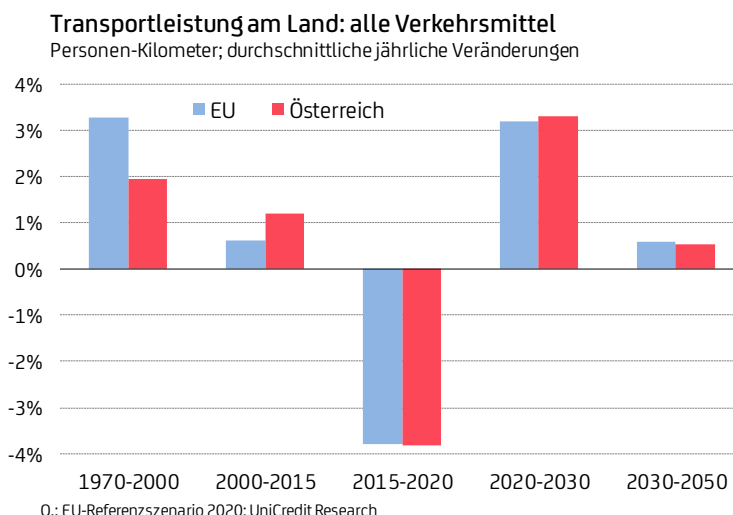
3. Mobilitätsperspektiven

Mobilitätsbedürfnis der Menschen wächst

Das Mobilitätsverhalten der Menschen - die Wahl der Verkehrsmittel, die Häufigkeit der Fahrten und die zurückgelegte Strecke - hängt von der Siedlungsstruktur, dem Wohlstandsniveau und ihrem Freizeitverhalten ebenso ab wie vom Angebot, der Qualität und den Kosten öffentlicher Verkehrsmittel, den Verkehrswegen oder den Pkw-Abstellplätzen. Kurzfristig verändern den Modal Split, die Verteilung der gesamten Personentransportleistung auf die Verkehrsmittel, auch die Höhe der Treibstoffkosten und das Ausmaß der Steuerbelastungen des Individualverkehrs.

Langfristig wächst das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung - wenn auch zunehmend langsamer. Von 1970 bis 2019 ist die Personentransportleistung im Straßen- und Schienenverkehr in der EU um 160 % und in Österreich noch um 120 % gestiegen (die Zahl der Passagiere im Flugverkehr in der EU hat sich mehr als verzehnfacht; da der Flugverkehr national nicht abgegrenzt werden kann, bleibt er hier unberücksichtigt).

Die pandemiebedingt erheblich eingeschränkte Mobilität der Bevölkerung ab 2020 wird sich vermutlich wieder rasch erholen. Im EU-Referenzszenario 2020 wird ein Anstieg der gesamten Personentransportleistung in Österreich wie auf EU-Ebene von knapp 40 % bis 2030 erwartet.



Mobilitätsszenario 2050: Öffentlicher Verkehr gewinnt weitere Anteile

Die Mobilität der österreichischen Bevölkerung entwickelt sich in etwa in dieselbe Richtung wie im europäischen Durchschnitt, wenn auch in unterschiedlichem Tempo. Für den im EU-Vergleich überdurchschnittlich starken Zuwachs der Personentransportleistung in Österreich von 2000 bis 2015 von 1,2 % im Jahr sorgten zwar alle Verkehrsmittel. Bemerkenswert jedoch war das Plus von durchschnittlich 2,1 % beim Bahnverkehr.

Öffentliche Verkehrsmittel spielten schon in der Vergangenheit für die Mobilität der österreichischen Bevölkerung eine besondere Rolle. Ihr Anteil am Modal Split im Landverkehr von 28 % ist weiterhin einer der höchsten in Europa. Eine ähnlich hohe Bedeutung haben öffentliche Verkehrsmittel in einigen osteuropäischen Ländern, hier vor allem die Busse, und in der Schweiz, aufgrund der traditionell dominanten Position der Bahn (Tabelle S. 12).

In Österreich ist der Anteil der Straßenbahnen und U-Bahnen an der gesamten Transportleistung mit rund 7 % mehr als dreimal so hoch wie im EU28-Schnitt. Auch der Anteil der Bahn liegt mit 12 % weit über dem europäischen Durchschnitt von 8 %. Maßgeblich für den hohen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs war der Ausbau des Wiener U-Bahnnetzes. Beispielsweise beförderten die Wiener Linien 2019 961 Millionen Personen (2020 574 Mio.) und damit kaum weniger als die Berliner Verkehrsbetriebe (1.100 Mio. Fahrgäste; 2020 729 Mio.), die aber eine doppelt so hohe

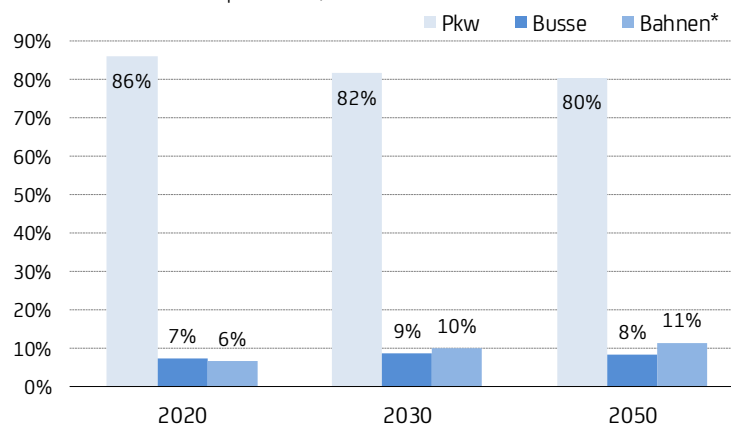
Einwohnerzahl versorgen. Darüber hinaus erklärt sich die bevorzugte Position des öffentlichen Verkehrs in Österreich mit dem forcierten Bahnausbau beziehungsweise dem gut ausgebauten Regional- und städtischen Verkehr im ganzen Land und nicht zuletzt mit der hohen Zahl an Schülerfreifahrten.

Der öffentliche Verkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten vor allem in westeuropäischen Ländern an Attraktivität gewonnen, unterstützt vom Ausbau der transeuropäischen Netze und zusätzlicher Förderungen für den Schienenverkehr. Hingegen hat die Bahn in den meisten neuen EU-Mitgliedsstaaten zugunsten des Pkw erheblich an Bedeutung verloren. In einigen Ländern liegt die Pkw-Dichte längst auf westeuropäischem Niveau, in Polen mit 640 Pkw pro 1.000 Einwohner schon darüber (z. Vgl. sind in Österreich 560 Pkw pro 1.000 Einwohner registriert).

Erst 2020 ist die Nachfrage nach allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Personentransport gegenüber dem Pkw europaweit deutlich in den Hintergrund getreten.

Personentransport in der EU28

Anteile am Modal Split im Straßen- und Schienenverkehr

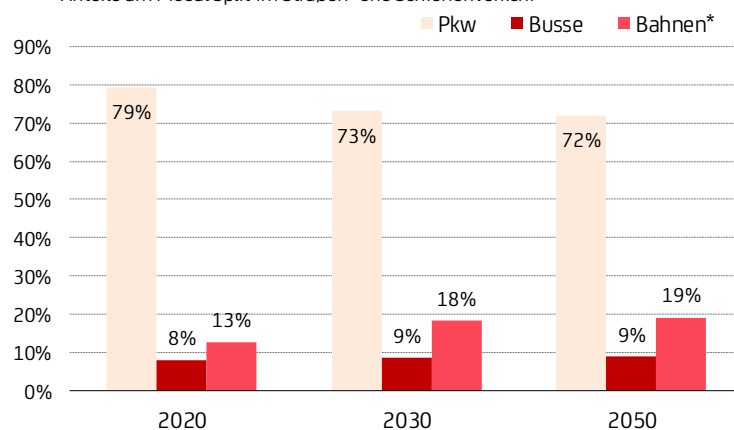


Q.: EU-Referenzszenario 2020; UniCredit Research

* Bahnen inklusive U-Bahnen u. Straßenbahnen

Personentransport in Österreich

Anteile am Modal Split im Straßen- und Schienenverkehr



Q.: EU-Referenzszenario 2020; UniCredit Research

*inklusive U-Bahnen u. Straßenbahnen

Bis 2030 soll die Transportleistung auf dem europäischen Straßen- und Schienennetz laut EU-Referenzszenario 2020 um über 3 % im Jahr wachsen. Von 2030 bis 2050 kühlt das Wachstum auf etwa 0,5 % jährlich ab. Der öffentliche Verkehr wird im gesamten Zeitraum Anteile am Modal Split gewinnen. Bis 2030 wird nicht nur der Schienenverkehr, sondern auch der Busverkehr an Bedeutung gewinnen. Die Personentransportleistung mit Bussen soll auf EU-Ebene wie in Österreich um durchschnittlich 4 % bis 5 % pro Jahr zulegen (inklusive der Busse im ÖPNRV) und damit deutlich rascher als jene mit Pkw. Erst nach 2030 kühlt das Nachfragewachstum auf unter 1 % im Jahr ab.

Den Bussen wird im Ausbau des ÖPNRV in Österreich besonders Rechnung getragen, indem der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge mit Unterstützung staatlicher Förderungen drastisch erhöht werden soll, wie im Aufbau- und Resilienzprogramm 2020-2026 festgehalten wird.

Darüber hinaus werden Busse sowohl im Linienfernverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr von der Klimaschutzbedingten Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) profitieren. Busse sind nicht nur die kostengünstigste und flexibelste Form des öffentlichen Verkehrs, sondern auch ein relativ sicheres Verkehrsmittel (das nur für 2,5 % der Verkehrstoten in der EU verantwortlich ist, aber über 8 % der Personentransportleistung erbringt).

Mobilitätsszenario 2050: Motorisierter Individualverkehr wird von multimodalen Verkehrsangeboten langsam verdrängt

Die Prognosen zum Modal Split im Personenverkehr basieren grundsätzlich auf den klimapolitischen Zielen der EU, die im Endeffekt eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs vorsehen. Zwar lassen die jüngsten Mobilitätsdaten der EU noch keine nachhaltige Trendwende erkennen - weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV), hin zum öffentlichen Personenverkehr (ÖPV). In den Pandemie Jahren 2020 und voraussichtlich auch 2021 ist der Pkw-Anteil am Modal Split aufgrund der Infektionsgefährdung im ÖPV sogar deutlich gestiegen.

Allerdings soll im Hinblick auf die 2021 nochmals verschärften Klimaschutzziele das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der EU rascher ausgebaut werden. Dementsprechend sind die Prognosen im EU-Referenzszenario 2020 hinsichtlich der weiteren Entwicklung im ÖPV wahrscheinlich zu pessimistisch beziehungsweise wird der MIV-Anteil am Modal Split zumindest langfristig noch überschätzt. Im EU-Schnitt soll sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bis 2030 im Vergleich zu 2019 kaum ändern und 2050 noch rund 80 % erreichen. Auch für Österreich wird mit keinem nennenswerten Rückgang des vergleichbaren Anteils von zuletzt 72 % gerechnet.

Die klimapolitischen Vorgaben für den Verkehr, wie sie beispielsweise für Österreich im Mobilitätsmasterplan 2030 skizziert werden, werden das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändern und damit die MIV-Nachfrage zumindest langfristig bremsen (unabhängig ob die Fahrzeuge von Verbrennungsmotoren oder elektrisch angetrieben werden). Der Prozess beschleunigt sich, je rascher das Auto in ein multimodales Verkehrsinfrastrukturnetzwerk integriert wird (z. B. in der Verbindung einer ÖPV-Jahreskarte mit einem Car-Sharing Angebot in einer einfachen Form oder über eine umfassende Mobilitätsapp wie Whim, die aktuell die Buchung und Bezahlung einer Transportleistung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Städten ermöglicht). Die Werte Mobilität und Freiheit werden zwar auch in Zukunft eng mit dem Individualverkehr verknüpft bleiben, aber nicht unbedingt an den Besitz eines Kfz gebunden sein.

Mit der Verschränkung öffentlicher und privater Verkehrsmittel werden sich auch die Geschäftsmöglichkeiten der Taxi- und Mietwagenanbieter erweitern. Taxis übernehmen längst Leistungen des ÖPV in Segmenten, wo Linienverkehre aufgrund schrumpfender Schüler- und Bevölkerungszahlen unrentabel sind. Ein Bereich, in dem der Bedarf nach Taxidienstleistungen noch weiter zunehmen wird. Hingegen wird es vermutlich wesentlich länger dauern als vielfach angenommen bis das Taxigewerbe beziehungsweise der motorisierte Individualverkehr von autonom fahrenden Transportdiensten abgelöst wird. Auch wenn die technische Entwicklung rasch vorankommt, fehlt es an der gesellschaftlichen Akzeptanz.

Exkurs: Verkehrsunfälle und sonstige externe MIV-Schäden

Die Verlagerung des Personenverkehrs vom Individualverkehr zu öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert nicht nur die CO₂-Bilanz, sondern erhöht auch die Verkehrssicherheit. Die Zahl der Verkehrsunfälle, der Verletzten und der Verkehrstoten sinkt und spart damit der Gesellschaft Kosten. 2020 sind bei 30.700 Unfällen im Straßenverkehr in Österreich 38.000 Menschen zu Schaden und 344 Menschen zu Tode gekommen, zehn Jahre davor waren es noch 520 Menschen (mit 47 Verkehrstoten pro Million Einwohner lag Österreich 2019 leicht unter dem EU-Durchschnitt).

Der Gesamtschaden der Verkehrsunfälle in Österreich wird mit knapp 10 Mrd. € beziffert (jüngste Daten 2016). Knapp zwei Drittel der Kosten sind die Folge immaterieller Schäden, von Berufseinschränkungen oder dem Betreuungsaufwand für Angehörige, der Rest vor allem die Kosten für Sachschäden und Behandlungskosten (Q. BM Verkehr).

Jede Maßnahme, die eine Verlagerung des Personenverkehrs zu öffentlichen Verkehrsmitteln bewirkt, auch wenn sie in der Unfallstatistik nur geringe Spuren hinterlässt, ist aus Kostengründen sinnvoll. In Summe belaufen sich die externen Kosten des Personentransports in Österreich mit Pkw auf 13 Cent pro Personenkilometer, mit Bussen und der Bahn auf jeweils rund 3 ct/Pkm (Q. EU-Commission, Handbook on the external costs of transport, 2019).

Personentransport im europäischen Landverkehr

2019	Transportleistung ¹ in Mrd. Personen-km				Modal Split ²			
	Pkw	Busse	Züge	U-Bahn ³	Pkw	Busse	Züge	U-Bahn ³
EU28	5.063	521	493	101	82%	8%	8%	2%
Deutschland	902	61	100	18	83%	6%	9%	2%
Frankreich	787	60	102	11	82%	6%	11%	1%
Großbritannien	738	34	72	14	86%	4%	8%	2%
Italien	732	103	57	7	81%	11%	6%	1%
Spanien	342	33	29	8	83%	8%	7%	2%
Polen	244	36	22	4	80%	12%	7%	1%
Türkei	241	87	11	-	71%	26%	3%	-
Niederlande	146	5	19	1	85%	3%	11%	1%
Schweden	115	10	15	3	81%	7%	10%	2%
Rumänien	111	27	6	5	75%	18%	4%	3%
Belgien	107	14	11	1	80%	10%	8%	1%
Griechenland	105	20	1	2	82%	16%	1%	1%
Portugal	98	8	5	1	87%	7%	5%	1%
Schweiz	98	7	22	1	77%	5%	17%	1%
Tschechien	81	18	11	11	67%	15%	9%	9%
Österreich	79	10	13	7	72%	9%	12%	7%
Norwegen	67	5	4	1	88%	6%	5%	1%
Ungarn	67	19	8	3	70%	19%	8%	3%
Finnland	67	8	5	1	83%	10%	6%	1%
Dänemark	63	7	6	0	82%	9%	8%	1%
Irland	59	11	2	0	81%	15%	3%	0%
Bulgarien	58	11	2	1	81%	15%	2%	1%
Litauen	31	3	0	-	91%	8%	1%	-
Serbien	31	10	0	1	74%	24%	1%	2%
Slowakei	29	6	4	0	73%	16%	10%	1%

¹ Transportleistung: Zahl der beförderten Personen (Transportaufkommen) mal der zurückgelegten Strecke

² Anteile der einzelnen Transportmittel an der Transportleistung am Land (ohne Flugzeuge und Schiffe)

³ ...und Straßenbahnen

Q.: EU Statistical Pocketbook 2021; UniCredit Research

Zum Weiterlesen:

Bank Austria Homepage: Alle Prognosen und Analysen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria auf <http://wirtschaft-online.bankaustria.at>

Bank Austria Economic News: Die neuesten Veröffentlichungen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria direkt in Ihrem Posteingang. Anmeldung per E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

Sollten Sie Fragen haben schicken Sie uns ein E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

Ohne unser Obligo:

Diese Publikation ist weder eine Marketingmitteilung noch eine Finanzanalyse. Es handelt sich lediglich um Informationen über allgemeine Wirtschaftsdaten. Trotz sorgfältiger Recherche und der Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität und Genauigkeit übernommen werden.

Unsere Analysen basieren auf öffentlichen Informationen, die wir als zuverlässig erachten, für die wir aber keine Gewähr übernehmen, genauso wie wir für Vollständigkeit und Genauigkeit nicht garantieren können. Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Die in der vorliegenden Publikation zur Verfügung gestellten Informationen sind nicht als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder als Aufforderung, ein solches Angebot zu stellen, zu verstehen. Diese Publikation dient lediglich der Information und ersetzt keinesfalls eine individuelle, auf die persönlichen Verhältnisse der Anlegerin bzw. des Anlegers (z. B. Risikobereitschaft, Kenntnisse und Erfahrungen, Anlageziele und finanziellen Verhältnisse) abgestimmte Beratung. Die vorstehenden Inhalte enthalten kurzfristige Markteinschätzungen.

Wertentwicklungen in der Vergangenheit lassen keine Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung zu.

Impressum

Angaben und Offenlegung nach §§ 24 und 25 Mediengesetz:

Herausgeber und Medieninhaber:

UniCredit Bank Austria AG

1020 Wien, Rothschildplatz 1

Unternehmensgegenstand: Kreditinstitut gem. § 1 Abs.1 Bankwesengesetz

Vertretungsbefugten Organe (Vorstand) des Medieninhabers:

Robert Zadrazil, Gregor Hofstätter-Pobst, Mauro Maschio, Tina Pogacic, Wolfgang Schilk, Günter Schubert, Susanne Wendler.

Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianfranco Bisagni, Ranieri De Marchis, Livia Aliberti Amidani, Richard Burton, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Herbert Pichler, Mario Pramendorfer, Eveline Steinberger-Kern, Karin Wisak-Gradingner, Roman Zeller.

Beteiligungsverhältnisse am Medieninhabergemäß § 25 Mediengesetz:

UniCredit S.p.A. hält einen Anteil von 99,996% der Aktien am Medieninhaber (unter folgendem Link <https://www.unicreditgroup.eu/en/governance/shareholder-structure.html> sind die wesentlichen, an der UniCredit S.p.A. bekannten Beteiligungsverhältnisse ersichtlich.).

Der Betriebsratsfonds der Angestellten der UniCredit Bank Austria AG, Region Wien, sowie die Privatstiftung zur Verwaltung von Anteilsrechten (Stifter: Anteilsverwaltung-Zentralsparkasse; Begünstigter: WWTF – Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds) sind mit einem Anteil von zusammen 0,004% am Medieninhaber beteiligt.