

Management Summary des Endberichtes Quantitative Analyse der Kabotage in Österreich

Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Wirtschaftsuniversität Wien

Auftraggeber

Wirtschaftskammer
Österreich, Bundessparte
Transport und Verkehr

Arbeitsgemeinschaft internati-
onaler Strassenverkehrsunter-
nehmer Österreichs

Gewerkschaft vida



Autoren

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer
Dr. Hans-Joachim Schramm
Marko Hribernik, MSc WU
Johannes Casera

Wien, 02. Dezember 2016

Management Summary

Sowohl Studien aus skandinavischen Ländern, als auch die EUROSTAT Statistiken belegen, dass die Kabotage in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft internationaler Strassenverkehrsunternehmer Österreichs, der Gewerkschaft Vida sowie der Bundessparte für Transportwirtschaft und Logistik in der Wirtschaftskammer Österreich hat das Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien eine neutrale quantitative Beurteilung des Ausmaßes von Kabotagefahrten in Österreich durchgeführt. Mit Hilfe der Bewegungsdaten des hochrangigen Straßennetzes wurde ein Analyseverfahren entwickelt, das die Anzahl und den Anteil an Kabotagefahrten in Österreich ermittelt.

Es wurden **35.107.812 Einzelfahrten** mautpflichtiger Fahrzeuge > 3,5 t von Januar bis Juli 2016 analysiert. 20.198.899 (58 %) Fahrten wurden von österreichischen LKW und 14.908.913 (42 %) Fahrten von ausländischen Fahrzeugen durchgeführt. Da sich Kabotagefahrten nicht aus Einzelfahrten ableiten lassen, wurde eine Auswertungslogik entwickelt, um Einzelfahrten in zusammenhängende **5.067.935 Touren** zu überführen. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt, dass es in Österreich in erheblichen Umfang Kabotage gibt

Stops	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Abs. Häufigkeit	952.595	1.781.001	1.060.215	553.486	281.598	161.433	96.578	60.945	37.390	24.622
Kumul. Häufigkeit	100,00%	81,20%	46,06%	25,14%	14,22%	8,66%	5,48%	3,57%	2,37%	1,63%
Stops	10-19	20-29	30-39	40-49	50-99	100-149	150-199	200-249	250-360	Summe
Abs. Häufigkeit	51.996	4.470	945	260	280	73	25	14	9	5.067.935
Kumul. Häufigkeit	1,15%	0,12%	0,03%	0,01%	0,01%	0,002%	0,001%	0,0005%	0,0002%	

Tabelle 1: Absolute und kumulierte Häufigkeiten der Stops pro Tour bei ausländischen Fahrzeugen

Unter Berücksichtigung von Wahrscheinlichkeiten für illegale Kabotageaktivitäten bei unterschiedlichen Stoppzahlen gehen wir davon aus, dass der Anteil der illegalen Kabotage:

- **1,07 % der Fahrten mit LKW > 3,5 t in Österreich,**
- **2,13 % der Binnentransporte von österreichischen LKW > 3,5 t bzw.**
- **3,28 % der Binnentransporte im österreichischen Gewerblichen Güterverkehr mit LKW > 3,5 t.**

Beträgt. Allerdings wird der Anteil der Kabotage durch Anzahl der Fahrten, Leerfahrten, Teillaufungen, Tankstops und Ruhezeiten bestimmt. Eine lineare mathematische Formel für die Bestimmung des Kabotageanteils lässt sich aufgrund der vielfältigen Interdependenzen nicht finden. Deswegen wurde im Rahmen der Studie eine Simulation für ein realistisches, ein maximales und ein minimales Szenario durchgeführt.

Im realistischen Szenario beträgt der Anteil der Kabotagefahrten (gemessen am Gesamtanteil der Fahrten in Österreich) **10,67 %**. Allerdings ist die Bezugsgröße hier alle in Österreich gemachten Fahrten, also alle Fahrten die von ausländischen und inländischen Transporteuren durchgeführt werden, einschließlich der internationalen Verkehre und der Transitverkehre. Im Sinne einer Marktbetrachtung und um die ökonomischen Auswirkungen der Kabotage zu beurteilen, ist der Anteil von österreichischen Unternehmen gefahrenen Verkehre an den nationalen Verkehren, die bessere Kennzahl. Im Realistischen Szenario ergibt sich ein Anteil von **21,73 %**. Grenzt man den Markt noch enger ein und berechnet den Anteil der Kabotagefahrten an den vom österreichischen gewerblichen Güterverkehrsunternehmen auf dem hochrangigen Straßennetz gefahrenen Fahrten, so beträgt der Anteil im realistischen Szenario **ungefähr 1/3**.

Annahmen			Anteil der Kabotage	
Leerfahrten	2. Fahrt Teilladung	3. Fahrt Teilladung	Gesamtfahrten in Österreich (inkl. Intern. Verkehre, Transit)	an von Österreichischen Unternehmen gefahrenen nat. Verkehren
Maximales Szenario				
10%	3%	1%	11,22%	23,68%
Realistisches Szenario				
20%	7,50%	3%	10,67%	21,73%
Minimales Szenario				
30%	10%	5%	9,40%	18,52%

Tabelle 2: Ergebnisse der Simulation

Dem Staat Österreich sind im Jahr 2016 für jedes österreichischen LKW, der durch ein Kabotagefahrzeug ersetzt wurde ein Gesamtschaden in Höhe von **EUR 50.547,42** entstanden. Aus den für die Binnentransporte benötigten Fahrzeugäquivalente, den Kabotageanteilen sowie den Schäden pro Fahrzeug können für die Szenarien die Gesamtschäden der Kabotage ausgerechnet werden. Im realistischen Szenario beträgt der **Schaden fast 500 Mio. € p.a.**

Szenarien	Fahrzeug-äquivalente	Anteil Kabotage	Fahrzeug-äquivalente (Kabotage)	Schaden pro Fahrzeug	Gesamtschaden durch Kabotage
Maximal	45.264	23,68%	10.718	50.547	541.791.014
Realistisch	45.264	21,73%	9.836	50.547	497.175.622
Minimal	45.264	18,52%	8.383	50.547	423.731.824

Tabelle 3: Berechnung der Gesamtschadens der Kabotage

Tabelle 4 zeigt die Arbeitsplatzwirkungen der Kabotage wobei hier - wie auch bei der Berechnung der Gesamtschäden - berücksichtigt werden muss, dass die Rechnung die positiven Aspekte der Kabotage für die Wettbewerbsfähigkeit der verladenden Industrie, z.B. durch niedrigere Transportpreise nicht diskutiert werden.

Szenarien	Anteil Kabotage	Fahrzeug-äquivalente (Kabotage)	Arbeitsplätze pro LKW	Arbeitsplatzverluste durch Kabotage
Maximal	23,68%	10.718	1,44	15.435
Realistisch	21,73%	9.836	1,44	14.164
Minimal	18,52%	8.383	1,44	12.071

Tabelle 4: Berechnung der Arbeitsplatzwirkungen der Kabotage

Kabotagefahrten sind nicht nur schwierig und mit großem Aufwand empirisch nachzuweisen. Sie sind auch so gut wie nicht auf der Straße durch die Ordnungskräfte zu kontrollieren. Deswegen schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- Die Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass auf EU Ebene Überprüfungs-möglichkeiten für Kabotage geschaffen werden, z.B. durch technische Hilfsmittel
- Auf Kabotage spezialisierte Einheiten könnten Schwerpunktkontrollen durchführen, um zumindest eine gewisse Abschreckungswirkung gegen illegale Kabotage zu erzielen.
- Zur Verbesserung der Verkehrsstatistik sollten die Mautdaten der Autobahnbetreiber herangezogen werden.