

Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Analyse Verkehrsmarkt 2005

Erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung
im Auftrag der AK Wien

Wien, 2007
ISBN 978-3-7063-0345-3

Verkehr und Infrastruktur
Nr 32

Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Analyse Verkehrsmarkt 2005

Erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung
im Auftrag der AK Wien



Bearbeitung: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR)
1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27
Reinhold Deußner
Stephanie Novak
Tel.: +43 1 533 87 47
Fax: +43 1 533 87 47-66
Email: deussner@oir.at / www.oir.at

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2007, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht.....	1
1.1 Aufgabenstellung	1
2. Vorgangsweise.....	3
2.1 Dargestellte Daten	3
2.1.1 Regionale Teilmärkte	3
2.1.2 Relationen.....	4
2.1.3 Verkehrsträger	4
2.2 Hochrechnung Straßengüterverkehr.....	6
2.2.1 Lkw-Aufkommen an den Grenzen.....	6
2.2.2 Berücksichtigung Leerfahrtenanteil und Ladegewicht.....	7
2.2.3 Datenabgleich mit der Außenhandelsstatistik	7
2.2.4 Datengrundlagen Güterverkehr Europa	8
3. Ergebnisse.....	11
3.1 Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt	11
3.2 Ländergruppen	12
3.3 Relationen	13
3.4 Verkehrsträger	15
3.4.1 Anteile der Verkehrsträger (Modal Split)	17
3.5 Entwicklung der Transportleistung in Österreich	18
3.6 Güterverkehrsentwicklung im europäischen Vergleich	21
3.6.1 Nationale Marktanteile des Umweltverbundes	22
3.6.2 Modal-Split-Entwicklung in Europa	24
3.7 Jüngste Entwicklungen	25
3.7.1 Österreich	25
3.7.2 Deutschland.....	28
Literatur	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Datenquellen für den Ländervergleich	9
Tabelle 2:	Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich - Ländergruppen.....	12
Tabelle 3:	Grenzüberschreitender Güterverkehr Österreich – Relationen und Ländergruppen	14
Tabelle 4:	Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich - Verkehrsträger	16
Tabelle 5:	Modal Split des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Österreich (% des Transportaufkommens)	17
Tabelle 6:	Modal Split Schiene nach Ländergruppen im grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs (% des Transportaufkommens).....	18
Tabelle 7:	Entwicklung der Transportleistung in- und ausländischer Unternehmen in Österreich (Territorialprinzip) [tkm]	20
Tabelle 8:	Entwicklung der Transportleistung innerhalb der EU, alle Verkehrsträger [Mrd. tkm].....	21
Tabelle 9:	Entwicklung des Modal Splits im Umweltverbundes [% tkm]	21
Tabelle 10:	Anteile des Umweltverbunds nach Ländern 2005 [% tkm]	22
Tabelle 11:	Modal Split des Umweltverbundes 2005 [% tkm] Vergleich der Berechnungsarten Straßengüterverkehrsleistung.....	23
Tabelle 12:	Modal Split-Entwicklung der Schiene in Europa.....	25
Tabelle 13:	Entwicklung der Transportleistung in Österreich im ersten Halbjahr 2006	26
Tabelle 14:	Aktuelle Entwicklung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Querschnitten	27
Tabelle 15:	Entwicklung der Transportleistung in Deutschland 2006	28

Anhang

A Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

Dia A.1 - A.5: Diagramme zum grenzüberschreitenden Güterverkehr:
Insgesamt / Ländergruppen

Tab A.1 - A.3: Übersichtstabellen: Ländergruppen / Relationen / Verkehrsträger

Tab A.4 - A.5: Tabellenanhang: Entwicklung in Österreich: Verkehrsmittel /
Ländergruppen

B Entwicklung des Güterverkehrs in Europa

Dia B.1 - B.2: Diagramme zum Schienengüterverkehr

Tab B.1 - B.5: Übersichtstabellen Verkehrsmittel

1. Übersicht

1.1 Aufgabenstellung

Der grenzüberschreitende Güterverkehr ist weiterhin von hohem verkehrspolitischem Interesse. Diskutiert werden unter anderem der Infrastrukturausbau, die Transitproblematik oder die Wegekosten. Dazu kam es in den letzten Jahren zu umfassenden Veränderungen des verkehrspolitischen Rahmens in Österreich: EU-Erweiterung, Auslaufen der Ökopunkteregelung sowie Einführung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut, um die wichtigsten zu nennen.

Auch die Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs wirkte sich auf die Entwicklung des Güterverkehrs aus. Insgesamt haben sich damit die Verkehrsmärkte im grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs entscheidend verändert. Die dynamische Entwicklung hat nicht nur ein rasches Anwachsen des Straßengüterverkehrs zur Folge gehabt, es haben sich auch neue Möglichkeiten für die Schiene und den Wasserweg Donau ergeben.

Im vorliegenden Bericht wird die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsmärkte bis ins Jahr 2005 dargestellt. Damit wird der für die Kammer für Arbeiter und Angestellte in Österreich erstellte Beitrag „Entwicklung der Verkehrsmärkte im grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs“ (im Rahmen der Studie Ostverkehr 2004) aktualisiert.

Dabei wird der grenzüberschreitende Güterverkehr in Österreich nach den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Wasserstraße, Rohrleitungen und im Luftverkehr erfasst. Zusätzlich wird die vorliegende Studie um einen Beitrag „Position Österreichs im europäischen Kontext“ erweitert. Die Verkehrsentwicklung in Österreich wird mit der Entwicklung in den relevanten europäischen Staaten verglichen.

Mit dieser Studie steht für die interessierte Öffentlichkeit ein umfassender Überblick für die Entwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs zur Verfügung.

2. Vorgangsweise

2.1 Dargestellte Daten

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Österreich wird in Zeitreihen ab dem Jahr 1990 dargestellt und wie folgt nach Relationen untergliedert:

- Quell-Ziel-Beziehungen Österreichs nach Staaten
- Relationen (Empfang, Versand, Transit)
- Verkehrsträger Straße, Schiene, Donau sowie Gesamtverkehr der Rohrleitungen und der Luftfahrt

Die Ergebnisse werden – entsprechend obiger Gliederung – nach Verkehrsmärkten dargestellt: In Abschnitt 3.2 unterteilt nach Ländergruppen, in Abschnitt 3.3 nach Relationen und in Abschnitt 3.4 nach Verkehrsträgern. Im Abschnitt 3.5 wird erstmals die Transportleistung in Österreich berechnet. Diese Daten enthalten auch den österreichischen Binnenverkehr und geben daher ein Gesamtbild des Güterverkehrs in Österreich wieder.

In den Tabellen 1 bis 3 des Anhangs werden die Verkehrsmärkte im Überblick dargestellt. Die Tabellen A1 bis A6 sowie die Diagramme 1 bis 5 im Anhang stellen die Ergebnisse nach Ländergruppen dar.

Weiters wird in diesem Bericht auch die Entwicklung des internationalen Güterverkehrs, insbesondere der Anteil der Schiene und des Binnenschiffs am Gesamtverkehrsmarkt aufgezeigt und damit die Position Österreichs verdeutlicht. Zu diesem Zweck wird die Dynamik der Verkehrsmärkte in wichtigen Ländern der EU, aber auch ihren Nachbarstaaten beleuchtet. Diese Ergebnisse werden in Abschnitt 3.6 veranschaulicht und sind in den Tabellen B im Anhang detailliert dargestellt.

Jüngste Entwicklungen, die sich bereits für das Jahr 2006 abzeichnen, werden in Abschnitt 3.7 kurz umrissen.

2.1.1 Regionale Teilmärkte

Für die Darstellung der Güterverkehrsentwicklung werden die einzelnen Länder (mit vertretbaren Abweichungen) einem österreichischen Grenzabschnitt zugeordnet und entsprechend zusammengefasst:

- Ländergruppe WEST: Deutschland, Schweiz, Südwest-, West- und Nordeuropa. Zuordnung zu Grenzabschnitt: Grenzübergänge Feldkirch/Tisis – Wegscheid/Passau (jeweils Straße/Schiene)
- Ländergruppe SÜD: Italien, ehem. Jugoslawien, Griechenland, Türkei. Zuordnung zu Grenzabschnitt: Grenzübergänge Nauders/Brenner – Bonisdorf/Spielfeld
- Ländergruppe OST: Mittel- und osteuropäische Länder. Zuordnung zu Grenzabschnitt: Grenzübergänge Wullowitz/Summerau – Heiligenkreuz/ Mogersdorf

Es ergeben sich bei der Zuordnung Unschärfen aufgrund der Methodologie der Verkehrstatistik: Die Verkehrstatistik ordnet die Empfangs- und Versandländer demjenigen Land zu, in dem das die österreichische Grenze überschreitende Transportmittel, Quelle oder Ziel der Fahrt hat. Umladevorgänge auf andere Verkehrsmittel werden in der Verkehrstatistik nicht berücksichtigt. Damit werden Übersee- oder Fährverkehre nicht beim Ursprungsland erfasst, sondern im Land des Hafens, in dem die Waren das Transportmittel wechseln. Soweit nicht direkter Landtransport möglich ist (etwa im Fall vom Iran) kommen Länder aus Übersee demnach in der Verkehrstatistik nicht vor.

2.1.2 Relationen

Die grundlegenden Verkehrsrelationen (Verkehrsströme) sind Empfang, Versand und Transit, jeweils bezogen auf das österreichische Bundesgebiet. Beim

- Empfang liegt die Quelle des Verkehrsstroms im Ausland, das Ziel in Österreich.
- Versand liegt die Quelle des Verkehrsstroms in Österreich, das Ziel im Ausland.
- Transit liegen Quelle und Ziel des Verkehrsstroms im Ausland.

Zuerst werden Verkehrsrelationen die eine Ländergruppe betreffen aggregiert ausgewiesen („alle Relationen“), danach die Relationen im einzelnen. Da die Transitverkehre – in Bezug auf die versendenden und empfangenden Länder – in der Regel unpaarig sind, wird beim Transit Eingang und Ausgang unterschieden. Zu beachten ist, dass die Summe der ein- und ausgehenden Transitströme zwar bei den einzelnen Ländergruppen zu addieren ist, nicht aber beim Transitaufkommen insgesamt. Da aus Sicht Österreichs – also bei der Summe der versendenden und empfangenden Länder – Transit Eingang per Definition dem Transit Ausgang entspricht, ist die aus den Ländergruppen gebildete Summe des Transitverkehrs zu halbieren.

2.1.3 Verkehrsträger

Es werden die in der Verkehrstatistik üblichen Begriffe verwendet.

Schiene

Zur Verfügung stehen das Transportaufkommen der österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Seit dem Jahr 2001 sind auch ausländische EVU in Österreich tätig. Der kombinierte Verkehr ist in den Aufkommensdaten inbegriffen.

Neben den ÖBB sind auch die Daten der sogenannten „Privatbahnen“, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind (sofern sie dem öffentlichen Verkehr dienen) in den Publikationen von STATISTIK AUSTRIA enthalten. Tatsächlich sind die meisten der in Österreich Güterverkehr betreibenden EVU mehrheitlich in öffentlichem Besitz (Raab-Oedenburg-Ebenfurther-Eisenbahn, Graz-Köflacher-Bahn, Wiener Lokalbahnen). Die VA Stahl erbringt zunehmende Verkehrsleistungen über eine eigene Tochtergesellschaft. Im Brenner-Korridor sind in den letzten Jahren auch zwei ausländische EVU erfolgreich am Markt, die Ausweitung auf andere Strecken ist derzeit im Gang.

Das Transportaufkommen von österreichischen Schienengüterfahrzeugen wird von STATISTIK AUSTRIA nach Relationen ausgewiesen. Daten für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stehen nur nach Relationen insgesamt zur Verfügung, wobei ausländische EVU nur im Transit verkehren. Nachdem aus der Statistik keine Informationen zu Herkunft und Ziel hervorgehen wurde der Güterverkehr – entsprechend der bestehenden Verbindungen – auf die Relationen Deutschland – Italien aufgeteilt.

Binnenschiff

Bis Anfang des Jahres 2004 wird das Transportaufkommen vollständig abgebildet, da STATISTIK AUSTRIA alle Transporte, die auf der österreichischen Donau verkehren, erfasst. Danach entstehen aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nach der EU-Erweiterung Lücken in der Erfassung des Transits. Dieser wird daher für die Jahre 2004 und 2005 nach Abgleich mit den Zählenden der Schleuse Jochenstein berechnet.

Straße, österreichische Unternehmen

STATISTIK AUSTRIA erfasst über eine Stichprobe alle Transporte inländischer Unternehmer inklusive derjenigen, die ausschließlich im EU-Ausland getätigt werden (Kabotage).

Straße, ausländische Unternehmen

Seit dem EU-Beitritt Österreichs 1994 wird der Straßengüterverkehr nur mehr über Stichproben in den jeweiligen EU-Mitgliedsstaaten erfasst. Durch Zusammenstellung lässt sich der bilaterale Verkehr zwischen EU-Mitgliedsstaaten erfassen (EUROSTAT-Datenbank). Zusätzlich stehen für einige Jahre Auswertungen für die bilateralen Verkehre mit Drittstaaten aus der Außenhandelsstatistik zur Verfügung (EXTRASTAT-Datenbank, nicht veröf-

fentlicht). Zur Methodik dieser Datensätze und zu ihrer Aussagekraft wird auf SPIEGEL (Güterverkehr in Österreich 2003) verwiesen.

Bei der Berechnung der Transportleistung (Abschnitt 3.5) wurde auch der Binnenverkehr dargestellt. Dabei wird auch die Kabotage ausländischer Frächter miteingerechnet. Die Datengrundlage bilden die Erhebungen von EUROSTAT (Statistik kurz gefasst – Verkehr – 27/2007).

Rohrleitungen Pipeline

Da die Zahl der am Transport beteiligten Unternehmen gering ist, stellt STATISTIK AUSTRIA aus Datenschutzgründen nur mehr Globaldaten ohne Unterscheidung der Relationen zur Verfügung.

Luftverkehr

Dieser wird zum Vergleich ebenfalls als Gesamtwert dargestellt.

2.2 Hochrechnung Straßengüterverkehr

Im bilateralen Verkehr können für die Jahre 2000 bis 2005 die Datensätze von der EUROSTAT- und der EXTRASTAT-Datenbank verwendet werden.

Für den Transitverkehr ausländischer Lkw (der überwiegende Teil des Transits) ist eine Hochrechnung erforderlich. Dabei wurde wie folgt vorgegangen:

2.2.1 Lkw-Aufkommen an den Grenzen

Aus der Grenzübertrittsstatistik des BMF wird die Entwicklung der Verkehrsmengen der Lkw an den ländergruppenspezifischen Grenzabschnitten erfasst.

- Im Ostverkehr wurden bis 2003 die Lkw an allen Grenzübergängen erfasst, ab dem Jahr 2004 sind automatische Dauerpöhlstellen eingerichtet worden. An den Westgrenzen erfolgt die Erfassung nur mehr an den Grenzübergängen in die Schweiz und nach Liechtenstein.
- Für die EU-West- und EU-Södgrenzen wurden die Ergebnisse für Ländergruppen WEST und SÖD aufgrund von repräsentativen Zählstellen im Hinterland vorgenommen.
- Zusätzlich stehen für die Ost-Grenzübergänge die Ergebnisse aus der Verkehrserhebung zum Alpenquerenden Güterverkehr 2004 (BMVIT, 2004) zur Verfügung.

2.2.2 Berücksichtigung Leerfahrtenanteil und Ladegewicht

Aus der Entwicklung der Verkehrsmengen (Lkw) werden die beladenen Lkw-Fahrten, der durchschnittliche Leerfahrtenanteil und ihr durchschnittliches Ladegewicht berechnet. Quellen dafür sind

- AK-Erhebungen Ostverkehr 1995 und 1998, 2003
- BMVIT-Erhebungen Alpenquerender Güterverkehr Österreich 1999 und 2004, sowie Erhebung Alpenquerender Güterverkehr 2004, Österreich – Grenzabschnitte
- STATISTIK AUSTRIA , Außenhandelsstatistik 1984 – 2005

2.2.3 Datenabgleich mit der Außenhandelsstatistik

Die Ergebnisse wurden zudem zur Kontrolle mit der Entwicklung des bilateralen Gesamtverkehrs (Globalwerte für Import und Export Österreich) aus der Außenhandelsstatistik abgeglichen. Bevor ein Vergleich möglich war, mussten diejenigen Waren aus der Außenhandelsstatistik herausgerechnet werden, die für die untersuchten Verkehrsträger nicht in Frage kommen (Pipeline Güter P, Luftfahrt Güter L). Daraus konnte eine Restmenge Ma bestimmt werden, die nach Berücksichtigung der generellen Übererfassung der Verkehrsstatistik (Ursprungsland, teilweise Einrechnung der Tara im Kombinierten Verkehr) als Richtgröße für den Straßengüterverkehr der ausländischen Transportunternehmen betrachtet werden kann:

$$Ma_n = (H_n - P_n - L_n) \times f - E_n - W_n - Mi_n$$

wobei

Ma	Transportaufkommen ausländischer Transportunternehmen
H	Warenaufkommen Österreich gemäß Verkehrsstatistik (Tonnen)
P	Transportaufkommen der Pipeline Güter (Erdgas und Rohöl)
L	Transportaufkommen Luftfahrt
f	Faktor für die Übererfassung der Verkehrsstatistik V / H ; (Trendextrapolation der Jahre 1990-1994)
n	Jahr nach EU-Beitritt
E	Transportaufkommen Eisenbahnverkehrsunternehmen
W	Transportaufkommen Binnenschifffahrt
Mi	Transportaufkommen inländischer Transportunternehmen

Dieses Verfahren ist somit gut geeignet, die Entwicklung des Transportaufkommens nach Ländergruppen abzubilden. Allerdings ist es für eine weitergehende Darstellung der Entwicklung nach einzelnen Ländern als zu grob einzustufen.

2.2.4 Datengrundlagen Güterverkehr Europa

Mit der fortschreitenden Integration der europäischen Wirtschaftsräume steigt das Verkehrsaufkommen zwischen den Ländern an. In Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist vor allem interessant, wie sich die Verkehrsnachfrage in den wichtigsten europäischen Ländern nach Verkehrsträgern entwickelt.

Für den europäischen Vergleich wird die Verkehrsentwicklung von Österreich und weiteren 14 Ländern dargestellt. Dabei wurden einerseits die Nachbarstaaten Österreichs ausgewählt sowie jene Länder der Europäischen Union, die aufgrund ihrer Einwohnerzahl bzw. Größe für die Verkehrsentwicklung in Europa relevant sind: Deutschland, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Italien, Schweiz, Frankreich, Spanien, Niederlande, Großbritannien, Schweden, Polen, Rumänien.

Abb. 1 **Ausgewählte EU-Staaten**



Quelle: ÖIR

Um die Gesamtverkehrsleistung auf europäischer Ebene zu vergleichen, ist die Transportleistung (Tonnen-km) die beste Maßeinheit: das Transportaufkommen (Ladung in Tonnen) wird über die Transportweite (km) gewichtet. Damit wird die Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs, der bei großen bzw. einwohnerstarken Ländern im Vergleich zum Binnenverkehr vergleichsweise gering sein kann (in Tonnen), korrekt dargestellt.

In der internationalen Güterverkehrsstatistik werden zwei Erhebungsformen unterschieden: das Territorialprinzip und das Herkunftsprinzip (Registrierungsland der Fahrzeuge). Die Methode Territorialprinzip schließt alle (in- und ausländische) Verkehrsunternehmen mit

ein, die innerhalb des Landes Güter transportieren (Güterverkehr auf eigenem Territorium). Beim Herkunftslandprinzip wird der Güterverkehr der im jeweiligen Land registrierten Fahrzeuge erhoben. Dabei wird zwischen Fahrten auf eigenem Territorium und außerhalb der Staatsgrenze unterschieden.

In den nationalen Straßenverkehrsstatistiken der EU-Staaten wird nach dem Wegfall der Zollkontrollen innerhalb der Europäischen Union nur mehr der Gütertransport der heimischen Unternehmen erhoben. Für den bilateralen Verkehr werden die nationalen Statistiken von Eurostat (mit Zeitverzögerung) zu einer gesamteuropäischen Statistik kompiliert; Da weiters Transitdaten nicht ausgewiesen werden und Lkw aus Nicht-EU-Staaten nicht mehr erfasst werden, stehen keine laufenden aktuellen Daten zum gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrsaufkommen der EU-Staaten zur Verfügung.

Die Basis für die im Abschnitt 3.6 präsentierten Ergebnisse bilden die veröffentlichten Daten nationaler Statistiken sowie DG TREN / EUROSTAT (Pocketbook) und UIC-Statistiken (siehe Tabelle 1).

Für die Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff wird der Transport auf dem eigenen Territorium dargestellt. Im Straßengüterverkehr wird hingegen die Güterverkehrsleistung aller nationalen Lkw im In- und Ausland ausgewiesen. Damit ist der Straßengüterverkehr in den neuen EU-Mitgliedsstaaten überrepräsentiert, da aufgrund der geringeren Lohnkosten usw. der Anteil der mittel- und osteuropäischen Frächter im Vergleich zu den westeuropäischen Frächtern höher ist.

Für Österreich und Deutschland wurde daher zusätzlich eine gesonderte Berechnung vorgenommen, in der die Transportleistung aller in- und ausländischen Straßenfrächter innerhalb des Territoriums ermittelt wurde.

Tabelle 1 Datenquellen für den Ländervergleich

Verkehrsart	Herkunftsprinzip	Territorialprinzip
Daten vorhanden für	alle ausgewählten Länder	Österreich und Deutschland
Schienenverkehr	nationale Statistiken UIC-Statistik DG TREN – Pocketbook 2003 – 2006	Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr DESTATIS, Fachserie 8, Reihe 1.1 – Verkehr aktuell
Straßengüterverkehr	nationale Statistiken DG TREN – Pocketbook 2003 – 2006	Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr, EUROSTAT/EXTRASTAT, BMVIT (2004) Alpenquerender Güterverkehr; ÖIR (2005) Ostverkehr nach der EU-Erweiterung BMVBW/BVU (2007): „Gleitende Mittel- fristprognose für den Güter- und Personen- verkehr
Binnenschifffahrt	nationale Statistiken DG TREN – Pocketbook 2003 – 2006	Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr DESTATIS, Fachserie 8, Reihe 1.1 – Verkehr aktuell

Quelle: ÖIR

3. Ergebnisse

3.1 Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt

Neben der fortschreitenden Vernetzung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen kam es ab dem im Jahr 2004 zu massiven Veränderungen der Rahmenbedingungen im Güterverkehr (Liberalisierung des Schienengüterverkehrs, Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut – zunächst in Österreich, im Jahr 2005 auch in Deutschland, Wegfall der Kontingentregelungen für die neuen EU-Mitgliedsstaaten). Dadurch entwickelte sich – gerade seit dem Jahr 2004 – der grenzüberschreitende Güterverkehr sehr dynamisch. Neben diesen Veränderungen des Verkehrsmarkts sind natürlich auch andere Faktoren entscheidend für die Verkehrsentwicklung, allen voran die Wirtschaftsentwicklung.

Insgesamt hat sich in den letzten 15 Jahren das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen in Österreich mehr als verdoppelt. Der weitaus stärkste Anstieg fand ab 2004 – mit der EU-Erweiterung – statt (+10%).

Die einzelnen Verkehrsrelationen (Empfang, Versand, Transit) haben sich dabei zwischen 1990 und 2005 unterschiedlich stark entwickelt: Der Transit wächst unvermindert an (5,9% p. a.), während sich das Wachstum des bilateralen Verkehrs verlangsamt hat (von 5,6% p. a. im Durchschnitt von 1990 bis 2000 auf 2,0% p. a. in den letzten fünf Jahren). Der bilaterale Verkehr ist aber noch immer um rund ein Drittel größer als der Transitverkehr.

Der allgemeine Hintergrund dieser Entwicklung liegt in der deutlich zunehmenden Arbeitsteilung, die einzelnen Produktionsschritte werden weiter zerlegt bzw. in billiger produzierende Staaten verlagert.

Aufgrund der fortschreitenden Integration der nationalen Märkte wird in diesem Bericht nun erstmals auch die Verkehrsentwicklung in anderen europäischen Ländern untersucht (siehe Abschnitt 3.6). Auf europäischer Ebene stieg die Verkehrsleistung vom Jahr 1995 bis 2005 insgesamt um 29% oder 2,6% p. a. Vor allem die neuen Mitgliedsländer weisen (allerdings auf niedrigerem Niveau als die EU-15) ein hohes Wachstum auf (+39,6% oder 3,4% p. a.). Zum Vergleich: die Gesamtverkehrsleistung der EU-15 ist 5mal höher als jene der 10 neuen Mitgliedsstaaten.

In den folgenden Abschnitten werden die Ergebnisse kurz beschrieben. Ausführliche Tabellen und Diagramme sind im Anhang dargestellt.

3.2 Ländergruppen

Der grenzüberschreitende Güterverkehr ist in den letzten 15 Jahren von 93 auf 193 Mio. t angewachsen und hat sich damit mehr als verdoppelt. Im Durchschnitt entspricht das von 1990 bis 2005 einem Wachstum von 5% p. a. (Tabelle 2):

- Von 1990 bis 2000 kam es zu einem Anstieg um durchschnittlich 5,7% p. a.,
- in den Jahren 2000 bis 2003 verringerte sich das Wachstum auf 2,9% p. a. und
- erhöhte sich ab dem Jahr 2004 bis 2005 wieder auf 4,1% p. a.

Der Güterverkehr mit den Weststaaten ist weiterhin deutlich höher als jener mit den Oststaaten. Im Verkehr mit den Oststaaten sind die Wachstumsraten jedoch deutlich höher. Derzeit beträgt das Verhältnis West- zu Oststaaten 4:1 (in Bezug auf das Transportaufkommen). Im Jahr 2004 wurde im Verkehr mit den Weststaaten erstmals die Schwelle von 150 Mio. t überschritten, im Verkehr mit den Oststaaten liegt das Transportaufkommen derzeit bei 57 Mio. t. Waren die Wachstumsraten der Ländergruppen West und Ost in den Jahren 2000 bis 2003 noch stark unterschiedlich (West 2,1% p. a., Ost 5,1% p. a.), kam es ab dem Jahr 2004 zu einer Angleichung auf 4,6% p. a.

Tabelle 2 Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Ländergruppen

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Weststaaten*	77.032	130.248	138.690	153.916	151.843
Oststaaten**	20.487	44.767	51.930	58.224	56.821
Alle Länder	93.503	163.386	178.026	196.419	192.990
Entwicklung (1990=100)					
Weststaaten*	100,0	169,1	180,0	199,8	197,1
Oststaaten**	100,0	218,5	253,5	284,2	277,4
Alle Länder	100,0	174,7	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufkommen (in 1000 t)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Weststaaten*	53.216	21.595	74.811	8.442	13.153
Oststaaten**	24.280	12.054	36.334	7.163	4.891
Alle Länder	69.884	29.604	99.488	14.640	14.964
Durchschnittl. jährliche Wachstumsrate (% p. a.)					
Weststaaten*	5,4	3,1	4,6	2,1	4,6
Oststaaten**	8,1	4,9	7,0	5,1	4,6
Alle Länder	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Anmerkung: Summe der beiden Ländergruppen entspricht wegen Doppelerfassungen im Transit nicht der Gesamtsumme

* Empfang und Versand: Summe aus Ländergruppe Süd und West entspricht den Grenzübergängen Bonisdorf/Spielfeld bis Passau/Wegscheid, Transit: nur Ländergruppe West

** Ländergruppe Ost, entspricht Grenzübergängen Wulowitz/Summerau bis Heiligenkreuz/Mogersdorf

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

3.3 Relationen

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr wird zwischen den Relationen Empfang, Versand (in Summe der bilaterale Güterverkehr) und Transit unterschieden. Das Gesamtwachstum der Jahre 1990 bis 2005 ist vor allem auf den Transitverkehr zurückzuführen – der bilaterale Verkehr wuchs weniger stark. Absolut macht der Transitverkehr im Jahr 2005 rund 40% des bilateralen Verkehrs aus.

Nach Relationen entwickelte sich der Güterverkehr Österreichs wie folgt:

- Das bilaterale Transportaufkommen nahm in den Jahren 1990 bis 2005 um 91% zu (Empfang +90%, Versand +80%). Allerdings ist das Wachstum in den letzten Jahren nur mehr gering: von 2003 bis 2005 bei 0,6% p. a. In dieser Entwicklung spiegelt sich die gleichbleibende Wirtschaftsentwicklung Österreichs wieder.
- Während in der Periode 2003 bis 2005 der bilaterale Verkehr mit den Weststaaten leicht steigt (+2,4%), sind mit den Oststaaten sogar leichte Rückgänge zu verzeichnen (-1,7%). Ausschlaggebend waren hier Transportrückgänge auf der Schiene: v. a. ein deutlich geringeres Transportaufkommen im Schienenverkehr mit der Tschechischen Republik und Polen. Die Straße konnte auf diesen Relationen hingegen ein ungebremstes Wachstum verzeichnen.
- Ungebremst bleibt hingegen das Wachstum des Transits. In den Jahren 1990 bis 2005 ist das Transportaufkommen um 135% gestiegen, also deutlich stärker als im bilateralen Verkehr. In den letzten beiden Berichtsjahren 2003 bis 2005 stieg der Transit insgesamt sogar um 10,2% p.a. Die höchsten Wachstumsraten weist dabei vor allem der Transit der Oststaaten auf (+13,3% p. a.) – dieser beläuft sich aber absolut nur auf rund ein Drittel des Transits der Weststaaten.

Tabelle 3 Grenzüberschreitender Güterverkehr Österreich – Relationen und Ländergruppen

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Bilateral Weststaaten	45.625	77.920	82.100	87.429	84.048
Bilateral Oststaaten	15.296	27.336	32.789	34.774	32.229
Transit Weststaaten	31.408	52.328	56.590	66.487	67.795
Transit Oststaaten	5.190	17.431	19.141	23.450	24.592
Bilateral insgesamt	60.921	105.256	114.889	122.203	116.278
Transit insgesamt*	32.582	58.130	63.137	74.216	76.712
Alle Relationen	93.503	163.386	178.026	196.419	192.990
Entwicklung (1990 =100)	1990	2000	2003	2004	2005
Bilateral Weststaaten	100,0	170,8	179,9	191,6	184,2
Bilateral Oststaaten	100,0	178,7	214,4	227,3	210,7
Transit Weststaaten	100,0	166,6	180,2	211,7	215,9
Transit Oststaaten	100,0	335,8	368,8	451,8	473,8
Bilateral insgesamt	100,0	172,8	188,6	200,6	190,9
Transit insgesamt*	100,0	178,4	193,8	227,8	235,4
Alle Relationen	100,0	174,7	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufk. (in '000t)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Bilateral Weststaaten	32.295	6.129	38.424	4.180	1.948
Bilateral Oststaaten	12.040	4.893	16.933	5.453	-560
Transit Weststaaten	20.921	15.466	36.387	4.262	11.205
Transit Oststaaten	12.240	7.161	19.401	1.710	5.451
Bilateral insgesamt	44.335	11.022	55.357	9.633	1.388
Transit insgesamt*	25.549	18.582	44.131	5.006	13.575
Alle Relationen	69.884	29.604	99.488	14.640	14.964
Durchschnittl. Wachstumsrate (% p. a.)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Bilateral Weststaaten	5,5	1,5	4,2	1,8	1,2
Bilateral Oststaaten	6,0	3,3	5,1	6,3	-0,9
Transit Weststaaten	5,2	5,3	5,3	2,6	9,5
Transit Oststaaten	12,9	7,1	10,9	3,2	13,3
Bilateral insgesamt	5,6	2,0	4,4	3,0	0,6
Transit insgesamt*	6,0	5,7	5,9	2,8	10,2
Alle Relationen	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Anmerkung: Weststaaten: Summe aus Ländergruppe Süd und West entspricht den Grenzübergängen Bonisdorf/Spielfeld bis Passau/Wegscheid; Oststaaten: Ländergruppe Ost, entspricht Grenzübergängen Wullowitz/Summerau bis Heiligenkreuz/Mogersdorf

* Gesamtmenge Transit entspricht wegen Doppelerfassungen nicht der Summe der Ländergruppen

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

3.4 Verkehrsträger

Im grenzüberschreitenden Verkehr entwickelte sich in den letzten 15 Jahren der Straßengüterverkehr am weitaus dynamischsten (+165%), während Schiene und Binnenschifffahrt nur um 54 bzw. 56% gewachsen sind.

- Das gesamte grenzüberschreitende Straßentransportaufkommen liegt 2005 bei 116 Mio. t.¹ Von 2003 bis 2005 kam es zu einem Anstieg in der Höhe von 11,5%. Ohne Umwegverkehre und Verlagerungen aufgrund der Mauteinführung in Österreich und Deutschland wäre das Wachstum vermutlich noch höher gewesen.
- Vor allem das Transportaufkommen ausländischer Unternehmen nimmt stark zu (+22% seit 2003), während jenes der inländische Frächter zurück geht (-7%). Die ausländischen Frächter haben mit 81 Mio. t im Jahr 2005 einen Anteil von 70% am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Österreich.
- Das Transportaufkommen der Schiene im Jahr 2005 beläuft sich auf 65 Mio. t. Im Gegensatz zur Straße hat sich das Wachstum der Schiene immer mehr verlangsamt:
 - o Waren es in den Jahren 1990 bis 2000 noch 3,7% p. a.,
 - o sank das Wachstum 2000 bis 2003 auf 1,9% p. a. ab und
 - o lag in den letzten beiden Jahren bei lediglich 0,8% p. a. (Tabelle 4).

Im Vergleich Schiene – Straße weist die Schiene für die Jahre 1990 bis 2000 „noch“ die halbe Wachstumsrate der Straße auf, ab dem Jahr 2000 zieht die Straße mit 4,5% gegenüber 1,4% p. a. davon. Ausschlaggebend ist hier v. a. das Auslaufen der Kontingentregelung im Ostverkehr. Außerdem wirkte sich auf der Schiene der Rückgang im Westverkehr, v. a. am Brenner aus (das Auslaufen der Ökopunkteregelung im Jahr 2003 führte zum Wegbrechen der RoLa). In diese Berechnungen sind bereits die ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeschlossen, die seit 2001 in Österreich, auf der Brennerachse verkehren (2005 rund 5,6 Mio. t).

- Die Binnenschifffahrt auf der Donau hat sich nach dem Niederwasserjahr wieder erholt und erzielte im Jahr 2005 mit 11,8 Mio. t im grenzüberschreitenden Verkehr ein Rekordergebnis (+3,7% p.a. in den Jahren 2000 bis 2005). Dieses Wachstum ist in Hinblick auf den Trend zu immer höherwertigen Gütern (bei welchen die Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern eine ungünstige Ausgangsposition hat) umso bemerkenswerter. Derzeit liegt das Wirtschaftswachstum in Europa bei den hochwertigen Gütern, wobei vom Transportmittel Schnelligkeit, Flexibilität und Liefersicherheit gewährleistet sein müssen. Diesen Anforderungen kommt der Straßenverkehr bislang am besten nach.

¹ Die Bedeutung des Straßengüterverkehrs wird klar, wenn man bedenkt, dass er mit 116 Mio. t. genauso hoch ist wie die Summe aus Empfang und Versand aller Verkehrsträger, d. h. der gesamte bilaterale Güterverkehr in Österreich.

Tabelle 4 Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich - Verkehrsträger

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Eisenbahn	42.104	60.494	64.000	67.031	64.999
davon inländische Unternehmen	42.104	60.494	62.700	64.238	59.403
davon ausländische Unternehmen	0	0	1.300	2.793	5.596
Binnenschiff	7.533	9.834	9.817	11.484	11.769
Straße	43.866	93.209	104.210	117.976	116.222
davon inländische Unternehmen	17.702	32.934	37.448	37.918	34.910
davon ausländische Unternehmen	26.164	60.275	66.761	80.058	81.312
Alle Verkehrsmittel	93.503	163.537	178.026	196.490	192.990
Entwicklung (1990 =100)	1990	2000	2003	2004	2005
Eisenbahn	100,0	143,7	152,0	159,2	154,4
davon inländische Unternehmen	100,0	143,7	148,9	152,6	141,1
davon ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	130,5	130,3	152,4	156,2
Straße	100,0	212,5	237,6	268,9	264,9
davon inländische Unternehmen	100,0	186,0	211,5	214,2	197,2
davon ausländische Unternehmen	100,0	230,4	255,2	306,0	310,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	174,9	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufk. (in '000 t)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Eisenbahn	18.390	4.505	22.896	3.506	1.000
davon inländische Unternehmen	18.390	-1.091	17.299	2.206	-3.297
davon ausländische Unternehmen	0	5.596	5.596	1.300	4.296
Binnenschiff	2.301	1.935	4.236	-17	1.952
Straße	49.343	23.013	72.356	11.000	12.012
davon inländische Unternehmen	15.232	1.976	17.207	4.514	-2.539
davon ausländische Unternehmen	34.111	21.037	55.148	6.486	14.551
Alle Verkehrsmittel	70.034	29.453	99.487	14.489	14.964
Durchschnittl. Wachstumsrate (% p. a.)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Eisenbahn	3,7	1,4	2,9	1,9	0,8
davon inländische Unternehmen	3,7	-0,4	2,3	1,2	-2,7
davon ausländische Unternehmen	.	.	.	.	107,5
Binnenschiff	2,7	3,7	3,0	-0,1	9,5
Straße	7,8	4,5	6,7	3,8	5,6
davon inländische Unternehmen	6,4	1,2	4,6	4,4	-3,4
davon ausländische Unternehmen	8,7	6,2	7,9	3,5	10,4
Alle Verkehrsmittel	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

3.4.1 Anteile der Verkehrsträger (Modal Split)

Mit der stark unterschiedlichen Entwicklung der Verkehrsträger geht die Veränderung des Modal Split (Transportmittelanteil) einher. Seit dem Jahr 1990 nahm der Schienenanteil von 45% auf 34% im Jahr 2005 ab. (Tabelle 5). Seit dem Jahr 2001 fahren auch ausländische Eisenbahnunternehmen in Österreich, bis zum Jahr 2005 nur als Transit über den Brenner. Ihr Anteil im Jahr 2005 ist mit 5,6 Mio. t oder rund 3% am grenzüberschreitenden Verkehr noch relativ gering, das sind jedoch immerhin knapp 9% des Transportaufkommens der ÖBB. Die Entwicklung des Schienenanteils ist jedoch je nach Verkehrsrelation bzw. Ländergruppe unterschiedlich (Tabelle 6).

**Tabelle 5 Modal Split des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Österreich
(% des Transportaufkommens)**

Modal Split	[% des Transportaufkommens]					Veränderung [%-punkte]		
Verkehrsträger	1990	2000	2003	2004	2005	1990-00	2000-03	2003-05
Schiene	45,0	37,0	35,9	34,1	33,7	-8,0	-1,0	-2,3
davon inländische Unternehmen	45,0	37,0	35,2	32,7	30,8	-8,0	-1,8	-4,4
davon ausländische Unternehmen	0,0	0,0	0,7	1,4	2,9	0,0	0,7	2,2
Binnenschiff	8,1	6,0	5,5	5,8	6,1	-2,0	-0,5	0,6
Straße	46,9	57,0	58,5	60,0	60,2	10,1	1,5	1,7
davon inländische Unternehmen	18,9	20,1	21,0	19,3	18,1	1,2	0,9	-2,9
davon ausländische Unternehmen	28,0	36,9	37,5	40,7	42,1	8,9	0,6	4,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	.	.	.

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

- Deutliche Veränderungen gab es ab dem Jahr 2004, im dem eine deutliche Umgestaltung der Rahmenbedingungen im Güterverkehr stattfand (Entfall der Ökopunkte, Einführung des Lkw-Roadpricings, EU-Erweiterung um die Nachbarstaaten Österreichs). Vom Jahr 1990 bis 2000 ging der Schienenanteil auf im Güterverkehr mit den Ländern im Süden und Westen zurück (Ländergruppe West: von 38% auf 29% im Jahr bzw. Ländergruppe Süd von ca. 41% auf 29%).
- Im Osten waren hingegen die Marktanteile mit 52% im Jahr 2000 noch recht hoch. Von 2000 bis 2003 konnte sich die Schiene allerdings in der Ländergruppe Süd behaupten und leicht Marktanteile dazugewinnen. Ab dem Jahr 2004 verliert die Schiene im Verkehr mit dem Osten die Schiene massiv an Marktanteilen (2005 nur mehr 40,8%, d. h. -10,8%). Damit muss die Schiene im Osten erstmals ihren Rang als Marktführer abgeben (Schiene 41%, Straße 45% am Transportaufkommen).
- Im Westverkehr kann sie jedoch erstmals – wenn auch in geringem Ausmaß – wieder Anteile dazugewinnen, auch im Südverkehr steigt ihr Anteil weiter an (2005 mit

dem Westen +0,6%, im Süden +1,2%). Vor allem im Verkehr mit Deutschland und Italien steigt das Transportaufkommen auf der Schiene erstmals stärker als auf der Straße. Ausschlaggebend dafür sind die Verlagerungswirkungen durch die Einführung der Maut in Österreich und Deutschland.

- Demgegenüber baut die Straße insgesamt ihre Marktanteile aus – vor allem das Transportaufkommen der ausländischen Frächter wächst weiter an (von 28% auf 42%), die inländischen Unternehmen stagnieren bzw. müssen leichte Rückgänge ihres Marktanteils in Kauf nehmen. Ab 2005 hat die Straße in allen Ländergruppen (West, Süd, Ost) die Marktführung übernommen.
- Der Modal Split der Binnenschifffahrt hat sich nach der Niederwasserperiode wieder erholt und liegt nun mit 6,1% annähernd auf dem Niveau des Jahres 2000. Sowohl im West- als auch im Ostverkehr konnten Zuwächse verzeichnet werden.

Tabelle 6 Modal Split Schiene nach Ländergruppen im grenzüberschreitenden Güterverkehr Österreichs (% des Transportaufkommens)

Modal Split Schiene	[% des Transportaufkommens]					Veränderung[%-punkte]		
Ländergruppen	1990	2000	2003	2004	2005	1990-00	2000-03	2003-05
Ländergruppe West	38,0	29,0	26,1	26,5	26,7	-9,0	-2,9	0,6
Ländergruppe Süd	40,9	29,3	30,7	29,5	31,9	-11,6	1,4	1,2
Ländergruppe Ost	58,0	52,8	51,6	45,1	40,8	-5,2	-1,2	-10,8

Anmerkung: Ländergruppe West entspricht Grenzübergängen Feldkirch/Tisis bis Wegscheid/Passau
 Ländergruppe Süd entspricht Grenzübergängen Nauders/Brenner bis Bonisdorf/Spielfeld
 Ländergruppe Ost entspricht Grenzübergängen Wullowitz/Summerau bis Heiligenkreuz/Mogersdorf

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

3.5 Entwicklung der Transportleistung in Österreich

Insgesamt hat die Transportleistung in Österreich in den letzten fünf Jahren annähernd parallel zum Transportaufkommen stetig zugenommen (+10,4% von 2000 bis 2005 oder rund 2% p.a.). Von den rund 51 Mrd. tkm Transportleistung im Jahr 2005 entfallen rund 59% auf die Straße, 36% auf die Schiene und 5% auf die Donau. Der grenzüberschreitende Güterverkehr weist die höchsten Wachstumsraten auf. Hier ist vor allem der Transit in den Jahren 2003 bis 2005 stark angewachsen – und zwar bei allen Verkehrsträgern. Im Jahr 2005 beträgt der Anteil des Transits bei der Donauschifffahrt rund 52%, bei der Schiene 23,5% und bei der Straße rund 31%.

Auf der Donau ist der bilaterale Verkehr von deutlich größerer Bedeutung als der Inlandverkehr auf kurzen Strecken (ein Großteil der relativ geringen Transportleistung im Inland-

verkehr auf Schotterbaggerungen – die in den letzten Jahren zurückgegangen ist), dabei übertrifft seit dem Jahr 2004 der Transitverkehr den bilateralen Verkehr leicht.

Auf der Schiene verhält sich dies anders: der grenzüberschreitende Verkehr überwiegt hier ebenfalls (da die Schiene vor allem auf größeren Distanzen gegenüber der Straße punkten kann). Allerdings ist die bilaterale Transportleistung mehr als doppelt so hoch wie der Transit. Auffallend ist das hohe Wachstum im Inlandsverkehr, das in den letzten zwei Jahren stattgefunden hat (+18,2%), auch der Transitverkehr wächst stark an (+17,75%).

Auf der Straße entfällt der größte Teil der Transportleistung nach wie vor auf den Inlandsverkehr (rund 12 Mrd. tkm). Dabei ist die Kabotage der ausländischen Frächter laut EU-Statistik mit einberechnet (in Österreich 2004 1,94% des gesamten Binnenmarkts, dh. innerstaatlicher Verkehr plus Kabotage). In der Praxis dürfte der Kabotageverkehr aufgrund fehlender Kontrollen höher sein.

Die höchsten Wachstumsraten im Straßengüterverkehr sind im Transitverkehr zu beobachten, der im Jahr 2004 erstmals höher als der bilaterale Verkehr ist. Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut in Deutschland dürfte das Wachstum auf der Straße jedoch gebremst worden sein.

Tabelle 7 Entwicklung der Transportleistung in- und ausländischer Unternehmen in Österreich (Territorialprinzip) [Mio. tkm]

	Mio. tkm						Veränderung [%]		
Donau	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-03	2003-05	2000-05
Insgesamt	2.444	2.557	2.846	2.276	2.658	2.728	-6,8	19,9	11,7
davon Inlandverkehr	117	95	71	61	33	37	-47,9	-38,6	-68,0
davon grenzüberschr. Verkehr	2.327	2.463	2.775	2.216	2.625	2.691	-4,8	21,5	15,7
davon bilateraler Verkehr	1.209	1.216	1.413	1.157	1.304	1.275	-4,3	10,2	5,4
davon Transit	1.117	1.247	1.361	1.059	1.322	1.416	-5,3	33,8	26,7
<i>Anteil Transit an Insgesamt [%]</i>	<i>45,7</i>	<i>48,8</i>	<i>47,8</i>	<i>46,5</i>	<i>49,7</i>	<i>51,9</i>			
Schiene	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-03	2003-05	2000-05
Insgesamt	16.602	16.915	17.197	16.999	18.248	18.109	2,4	6,5	9,1
davon Inlandverkehr	3.893	3.876	3.933	3.803	4.207	4.494	-2,3	18,2	15,4
davon grenzüberschr. Verkehr	12.709	13.040	13.264	13.196	14.040	13.615	3,8	3,2	7,1
davon bilateraler Verkehr	9.097	9.193	9.464	9.344	9.755	9.363	2,7	0,2	2,9
davon Transit	3.612	3.847	3.800	3.852	4.285	4.252	6,6	10,4	17,7
<i>Anteil Transit an Insgesamt [%]</i>	<i>21,8</i>	<i>22,7</i>	<i>22,1</i>	<i>22,7</i>	<i>23,5</i>	<i>23,5</i>			
Straße	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-03	2003-05	2000-05
Insgesamt	27.187	28.040	28.745	29.357	30.874	30.186	8,0	2,8	11,0
davon Inlandverkehr*	12.331	12.380	12.511	12.699	12.000	12.172	3,0	-4,2	-1,3
davon grenzüberschr. Verkehr	14.855	15.660	16.234	16.658	18.874	18.014	12,1	8,1	21,3
davon bilateraler Verkehr	7.751	8.728	8.579	8.560	9.233	8.500	10,4	-0,7	9,7
davon Transit	7.105	6.932	7.655	8.098	9.641	9.514	14,0	17,5	33,9
<i>Anteil Transit an Insgesamt [%]</i>	<i>26,1</i>	<i>24,7</i>	<i>26,6</i>	<i>27,6</i>	<i>31,2</i>	<i>31,5</i>			
Insgesamt	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-03	2003-05	2000-05
Insgesamt	46.232	47.513	48.788	48.632	51.780	51.023	5,2	4,9	10,4
davon Inlandverkehr	16.341	16.350	16.516	16.563	16.240	16.703	1,4	0,8	2,2
davon grenzüberschr. Verkehr	29.891	31.163	32.272	32.069	35.540	34.320	7,3	7,0	14,8
davon bilateraler Verkehr	18.057	19.136	19.456	19.061	20.292	19.138	5,6	0,4	6,0
davon Transit	11.834	12.027	12.816	13.008	15.248	15.183	9,9	16,7	28,3
<i>Anteil Transit an Insgesamt [%]</i>	<i>25,6</i>	<i>25,3</i>	<i>26,3</i>	<i>26,7</i>	<i>29,4</i>	<i>29,8</i>			

* Binnenverkehr inkl. Kabotage (bis 2005 EU-15 und Slowenien)

Quelle: Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr, EUROSTAT/EXTRASTAT, BMVIT (2004) Alpenquerender Güterverkehr; ÖIR (2005) Ostverkehr nach der EU-Erweiterung

3.6 Güterverkehrsentwicklung im europäischen Vergleich

In Europa stieg die Verkehrsleistung von Schiene, Straße und Binnenschiff zusammen in den Jahren 1995 bis 2005 um 2,6% p. a. an (EU-25). Nach einer Phase geringeren Wachstums in den Jahren 2000 bis 2003, kommt es in den letzten beiden Berichtsjahren zu stärkeren Zuwächsen (+4,1%). Diese sind im wesentlichen auf den Anstieg im Verkehr der neuen Mitgliedsstaaten zurückzuführen (+6,8%). Trotz dieses überdurchschnittlichen Anstiegs ist die Gesamtverkehrsleistung der neuen EU-Mitgliedsländer absolut noch sehr gering (nur ca.17% der EU25, Tabelle 9). Das hohe Wachstum der Jahre 2003 bis 2005 spiegelt die Auswirkungen der EU-Erweiterung wieder.

Tabelle 8 Entwicklung der Transportleistung innerhalb der EU, [Mrd. tkm]

Transportleistung insgesamt (Schiene, Straße und Binnenschiff) [Mrd. tkm]								Veränderung [% p. a.]		
Ländergruppe	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	2000-03	2003-05
EU-15	1.460	1.694	1.711	1.738	1.731	1.838	1.856	3,0	1,0	3,5
CEEC-10	265	296	295	308	324	349	370	2,2	1,0	6,8
EU-25	1.725	1.991	2.006	2.046	2.055	2.187	2.225	2,9	1,0	4,1

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis DG TREN, Pocketbook

Insgesamt stieg die Verkehrsleistung schneller als das Wirtschaftswachstum (BIP der EU-25: +2,3% p. a.)² und verdeutlicht damit die nach wie vor zunehmende Verkehrsintensität der Wirtschaftsentwicklung. Innerhalb der Verkehrsträger hat vor allem die Straße dazu gewonnen (+3,3% p. a.) während die anderen Verkehrsträger nur leichte Zuwächse verzeichnen (Schiene +0,4% p. a., Binnenschiff +1% p. a.). Mit den unterschiedlichen Entwicklungstempi der Verkehrsträger verliert der Umweltverbund (Schiene und Binnenschiff) auf EU-Ebene weiter Marktanteile (Tabelle 9). Vor allem in den neuen Mitgliedsländern sind die Marktanteilsverluste hoch.

Tabelle 9 Entwicklung des Modal Splits im Umweltverbundes [% tkm]

Anteil des Umweltverbunds (Schiene und Binnenschiff) [%]								Veränderung [%-Punkte]		
Ländergruppe	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	2000-03	2003-05
EU-15	23,0	22,2	21,5	21,0	20,6	20,6	20,3	-0,8	-1,6	-0,3
CEEC-10	52,6	42,8	40,4	39,4	38,7	36,0	33,4	-9,8	-4,1	-5,3
EU-25	27,6	25,3	24,3	23,7	23,5	23,0	22,5	-2,3	-1,8	-1,0

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis DG TREN, Pocketbook.

² in den Jahren 1995 bis 2005. Vgl.: DG TREN (2006): „Pocketbook 2006“, Jährliche Wirtschaftswachstumsrate der EU-25; in den Jahren 2004-2005 +1,7%. Konstante Preise und Wechselkurse (1995).

3.6.1 Nationale Marktanteile des Umweltverbundes

Auf nationaler Ebene ist die Entwicklung des Umweltverbundes jedoch durchaus differenzierter. Aus diesem Grund werden im folgenden Abschnitt die Marktanteile des Umweltverbundes für einige wichtige Länder dargestellt. (Die Berechnung der Marktanteile erfolgt entsprechend der EU-Statistik/Pocketbook auf Basis der Transportleistung).

Mit einem Umweltverbundanteil von 37,0% liegt Österreich deutlich über dem EU-Durchschnitt von 22,5% und damit auf Rang zwei hinter der Schweiz mit 45% (Tabelle 10). Auch Schweden liegt durch einen hohen Schienenanteil vorne, bei den Niederlanden wirkt der hohe Anteil des Binnenschiffs (fast jeder größere Industriebetrieb hat einen Zugang zu einer Wasserstraße).

Tabelle 10 Anteile des Umweltverbunds für ausgewählte Länder 2005 [% tkm]

Rang Land	Straße	Umweltverbund			Insgesamt
		Schiene	Binnenschiff	Insgesamt	
1 Schweiz	54,6	45,2	0,2	45,4	100,0
2 Österreich	63,0	32,2	4,8	37,0	100,0
3 Schweden	64,0	36,0	0,0	36,0	100,0
4 Niederlande	65,7	3,8	30,5	34,3	100,0
5 Deutschland	66,8	19,3	13,8	33,2	100,0
6 Rumänien	67,3	21,7	11,0	32,7	100,0
7 Polen	69,0	30,8	0,2	31,0	100,0
8 Ungarn	70,1	24,0	5,9	29,9	100,0
9 Slowakei	70,4	29,6	0,0	29,6	100,0
10 Tschechische Republik	74,5	25,4	0,1	25,5	100,0
11 Slowenien	75,4	24,6	0,0	24,6	100,0
12 Frankreich	80,5	16,0	3,5	19,5	100,0
13 Großbritannien	88,3	11,6	0,1	11,7	100,0
14 Italien	90,3	9,7	0,0	9,7	100,0
15 Spanien	95,4	4,6	0,0	4,6	100,0
EU-15	79,7	13,5	6,8	20,3	100,0
CEEC-10	66,6	32,7	0,7	33,4	100,0
EU-25	77,5	16,7	5,8	22,5	100,0
Weißrussland	25,6	74,2	0,2	74,4	100,0

Anmerkung: Straße: Transportleistung nationaler Frächter im In- und Ausland. Schiene, Binnenschiff: Transportleistung auf dem eigenen Territorium (inländischer und ausländischer Unternehmen)

Quelle: DG TREN Pocketbook, UIC, nationale Statistiken

Am untersten Ende der Rangfolge stehen Spanien (4,6%), Italien (9,7%) und Großbritannien (11,7%). Es ist allerdings zu beachten, dass diese Länder lange Küstenabschnitte haben und entsprechend höhere Anteile an Küstenschiffahrt (Short Sea Shipping) aufwei-

sen, die in diesen Statistiken nicht erfasst sind. Rumänien liegt als bestes osteuropäisches EU-Land auf Platz 6, danach folgen Ungarn, die Slowakei, die Tschechische Republik und schließlich Slowenien. Im erweiterten Europa ist Weißrußland aufgrund eines ausgewiesenen Schienenanteils von 74% das Land mit dem höchsten Modal Split im Umweltverbund.

Zusätzliche Berechnung nach dem Territorialprinzip für Österreich und Deutschland

Allerdings muss bei der Interpretation dieser Zahlen die Berechnungsmethode beachtet werden. Unbestritten ist, dass in den Oststaaten der Anteil des Umweltverbundes sukzessive zurückgeht (vgl. auch Tabelle 9). Die hohen Straßenanteile der neuen EU-Mitgliedsstaaten sind jedoch teilweise auf eine problematische Berechnung der Straßen-transportleistung zurückzuführen. Diese wird seitens der EU nach der Nationalität der Frächter und nicht nach dem Ort ermittelt, an dem die Verkehrsleistung tatsächlich anfällt. Da Frächter aus Mittel- und Osteuropa aufgrund von niedrigen Lohnkosten, etc. deutlich mehr Fahrten innerhalb Europas durchführen, als westeuropäische Frächter, haben mit dem Wegfall der Kabotagereglements die Ostfrächter überdurchschnittlich an Marktanteilen dazu gewonnen. Somit wird den Oststaaten auch jene Verkehrsleistung angerechnet, die durch Fahrten von Ost-Lkw in Westeuropa anfällt, also eigentlich der Verkehrsleistung der westlichen EU-Staaten zuzurechnen wäre. Der Modal Split des Umweltverbundes in Westeuropa erscheint dadurch höher als er ist.

Zur Verdeutlichung dieser Problematik wird in der folgenden Tabelle 11 der Modal Split Anteil des Umweltverbundes zusätzlich auf Basis des Territorialprinzips berechnet. Da diese Daten nur aufwändig zu berechnen sind, werden hier nur Deutschland und Österreich dargestellt.

**Tabelle 11 Modal Split des Umweltverbundes 2005 [% tkm]
Vergleich der Berechnungsarten Straßengüterverkehrsleistung**

Land	Berechnungsmethode der Straßengüterverkehrsleistung	Straße	Umweltverbund			Insgesamt
			Schiene	Binnen-schiff	Insgesamt	
Österreich	Nationale Frächter im In- und Ausland	63,0	32,2	4,8	37,0	100,0
	Territorialprinzip	59,0	35,7	5,4	41,0	100,0
Deutschland	Nationale Frächter im In- und Ausland	66,8	19,3	13,8	33,2	100,0
	Territorialprinzip	71,7	16,9	11,4	28,3	100,0

Quelle: DG TREN Pocketbook, UIC, Statistik Austria, EUROSTAT/EXTRASTAT, BMVBW/BVU, DESTATIS

Der Anteil des Umweltverbundes steigt und fällt mit der Höhe der Straßenverkehrsleistung, bzw. dem Modal Split-Anteil der Straße, der nach Berechnungsmethode um 4 bis 5% variiert. Während der Anteil der Straße in Österreich nach dem Territorialprinzip sogar geringer ist, als in der EU-Statistik ausgewiesen (59% anstelle von 63%), steigt der Straßenanteil in

Deutschland von rund 67% auf 72%. Die österreichischen Straßenfrächter sind auch im Ausland umfassend tätig, die Transportleistung der nationalen Frächter im In- und Ausland demnach größer als die Transportleistung innerhalb Österreichs selbst. Demgegenüber ist gerade in Deutschland der Anteil der Ostfrächter (v. a. bei Fahrten von/in die Slowakei, Polen, Tschechische Republik, Slowenien) sehr hoch.³

Exkurs: Auswirkungen der Modal-Split Entwicklung auf die Umwelt

In Bezug auf die Umweltfreundlichkeit der Verkehrsträger gilt, dass Schiene und Binnenschiff im Durchschnitt deutlich geringere externe Kosten als der Straßengüterverkehr aufweisen. Obwohl der in der Schifffahrt verwendete Diesel wenig umweltfreundlich ist, kann das Schiff aufgrund des geringen spezifischen Energieverbrauchs pro Tonne punkten. Bei der Schiene sind die externen Kosten auch vom Energiemix abhängig, der in Österreich mit 86% erneuerbarer Energien noch sehr umweltfreundlich ist. Da die heimische Wasserkraft kaum mehr ausbaubar ist, müssen die ÖBB zunehmend Energie aus dem Ausland zukaufen. Sofern nicht massiv Alternativenenergien zur Stromproduktion eingesetzt werden, wird die weitere Steigerung des Schienengüterverkehrs mit einer Verschlechterung des Energiemix der Schiene verbunden sein. Derzeit ist dieser in allen Nachbarstaaten Österreichs aus Umweltsicht deutlich ungünstiger zu beurteilen (z.B. Deutschland 65% der Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen, 25% aus Atomkraft).⁴

3.6.2 Modal-Split-Entwicklung in Europa

Ungeachtet der Berechnungsmethode zeigen in den letzten Jahren Maßnahmen wie das Lkw-Road-Pricing ihre Wirkung. In den Jahren 1995 bis 2003 verlor die Schiene im Großteil der ausgewählten Staaten Marktanteile. Nur in Schweden, Großbritannien⁵ und die Niederlande konnte die Schiene noch dazugewinnen. Eine Trendumkehr ist allerdings seit 2003 in der Schweiz, Österreich und Deutschland zu beobachten, wo der Modal Split-Anteil der Schiene wieder wächst. Aktuelle Zahlen für das Jahr 2006 zeigen sogar – z. B. in Deutschland – große Erfolge für die Schiene (siehe Abschnitt 3.7).

³ Im Jahr 2004 lag der Anteil der deutschen Frächter bei Fahrten in/aus mitteleuropäischen Ländern unter 10 % (Slowakei: 4,8%, Polen: 5,7%, Tschechische Republik: 7,0%, Slowenien (8,2%). Vgl. KBA: Jahresbericht 2005 , Güterkraftverkehrsstatistiken S. 2. http://www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Jahrespressebericht/2005/Jahresbericht2005_Gueterkraftverkehr.pdf (20.03.2007).

⁴ IFEU 2005 (EcoTransIT: Ecological Transportation Information Tool – Environmental Methodology and Data.). Österreich: ÖIR

⁵ In Großbritannien gibt es für ausländische Straßenfrächter kein Kabotageverbot. Der Anteil der ausländischen Straßenfrächter ist in diesen Werte jedoch nicht enthalten (Berechnung der Straßentransportleistung nach Nationalität der Fahrzeuge). Bei Berechnung nach dem Territorialprinzip würde der Schienenanteil daher geringer sein. Allerdings ist anzumerken, dass gerade in Großbritannien die Küstenschifffahrt viele Transporte übernimmt, die in dieser Statistik nicht aufscheint, jedoch auch als umweltfreundlicher Verkehrsträger gilt.

Tabelle 12 Modal Split-Entwicklung der Schiene in Europa

Land	Modal Split Schiene % der Transportleistung in [Mrd. Tonnen-km]							Veränderung [%-Punkte]		
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	2000-03	2003-05
Schweden	35,0	36,1	36,3	34,3	35,5	36,1	36,0	1,1	1,2	0,5
Großbritannien	7,6	9,8	10,6	10,1	10,1	10,9	11,6	2,2	3,3	1,5
Niederlande	2,9	3,6	3,4	3,3	3,8	3,8	3,8	0,7	0,9	0,0
Frankreich	20,7	20,6	19,0	19,0	18,1	17,4	16,0	0,0	-3,3	-2,2
Deutschland	18,7	18,3	17,7	17,9	18,6	19,0	19,3	-0,5	0,3	0,7
Polen	57,0	41,7	37,9	37,0	36,3	33,7	30,8	-15,4	-23,4	-5,5
Tschechische Republik	40,9	31,9	30,2	26,5	25,4	24,7	25,4	-9,0	-16,2	-0,1
Slowakei	44,3	41,6	42,4	39,6	36,9	33,5	29,6	-2,7	-10,7	-7,3
Österreich	32,7	31,3	30,3	30,1	30,4	30,9	32,2	-1,4	-1,8	1,9
Ungarn	35,9	30,5	28,1	28,5	27,8	26,9	24,0	-5,3	-8,9	-3,9
Rumänien	44,0	49,1	43,1	34,4	30,5	27,8	21,7	5,2	-16,2	-8,8
Slowenien	48,2	35,0	28,7	31,8	31,7	27,8	24,6	-13,2	-20,5	-7,1
Italien	11,1	11,0	10,5	9,7	10,4	9,6	9,7	-0,1	-1,4	-0,7
Schweiz	43,1	45,0	42,0	41,7	40,1	40,1	45,2	1,8	-3,1	5,1
Spanien	9,7	7,2	6,8	5,9	5,7	4,9	4,6	-2,5	-4,8	-1,2
EU-15	15,1	14,7	14,2	13,8	13,9	13,7	13,5	-0,4	-1,4	-0,4
CEEC-10	51,8	42,1	39,5	38,4	37,9	35,3	32,7	-9,8	-16,6	-5,2
EU-25	20,8	18,8	17,9	17,5	17,7	17,2	16,7	-2,0	-3,6	-1,0
Weißrußland	72,5	76,3	74,3	74,9	74,9	74,0	74,2	3,8	1,5	-0,7

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis DG TREN, Pocketbook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland; Schiene, Binnenschiff: Güterverkehrsleistung auf eigenem Territorium

3.7 Jüngste Entwicklungen

3.7.1 Österreich

Zum Verkehrsträgervergleich im Jahr 2006 stehen in Österreich derzeit nur für die inländischen Verkehrsunternehmen Daten für das erste Halbjahr zur Verfügung.

Die Transportleistung stieg insgesamt weiter stark an. Im Straßengüterverkehr nahm die Transportleistung der einheimischen Transportunternehmen um beachtliche 7,3% zu. Die Transportleistung Schiene (ÖBB-Schienenbetrieb) stieg wesentlich weniger. Es ist daher auch für das Jahr 2006 zu erwarten, dass der Modal Split weiter zugunsten der Straße zugenommen hat (Tabelle 13).

Da sich für die Binnenschifffahrt seit dem zweiten Halbjahr 2005 die Berechnungsbasis des Transitverkehrs verändert hat, bzw. die Erfassung des Transits noch immer unvollständig ist, kann nur der bilaterale Verkehr verglichen werden. Dieser Betrag im Jahr 2006 rund 6,3 Mio. t und ist damit – aufgrund des extremen Niederwassers im Winter 2006 – stark zurückgegangen (Empfang –20,7%, Versand –12,8%).

Tabelle 13 Entwicklung der Transportleistung in Österreich im ersten Halbjahr 2006

Inländische Verkehrsunternehmen	1. Halbjahr [Mio. tkm]		Entwicklung 2005 06	
	2005	2006	Mio. tkm	%
Straße	8.288	8.896	608	7,3
Schiene	8.813	8.997	184	2,1
Insgesamt	17.840	18.805	965	5,4

Anmerkung: Schiene: ÖBB-Schienenbetrieb (einschließlich Stückgut). Quelle: Statistik Austria

In der folgenden Tabelle ist die jüngste Entwicklung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Abschnitten dargestellt. Da derzeit noch keine Zählraten für das Gesamtjahr 2006 zur Verfügung stehen, wurde der durchschnittliche tägliche Verkehr im Oktober 2006 mit den Belastungen im Oktober 2005 verglichen.

Besonders starke Zunahmen sind dabei im Donaukorridor (Bruckneudorf/A4 +24,5%), in Phyrnkorridor und im Südkorridor (v. a. Niklasdorfer Tunnel +32%, Grimmenstein +24%) festzustellen. Am Brennerkorridor vielen die Zuwächse hingegen geringer aus. Ein Rückgang ist lediglich im Tauernkorridor zu beobachten.

Nach der unterschiedlichen Entwicklung des Straßenverkehrs der letzten Jahre, zeigt die Entwicklung derzeit wieder ein stärkeres Wachstum des Straßenverkehrs an und damit einen Rückgang des Marktanteils der Verkehrsträger im Umweltverbund. Während durch die Einführung des Lkw-Roadpricings in Österreich und Deutschland großräumige Verkehrsverlagerungen ins tschechische Straßennetz stattfanden, dürfte es mit der Einführung des Lkw-Roadpricings in Tschechien ab 1.1. 2007 wieder zu Rückverlagerungen gekommen sein.⁶

⁶ Zu der Veränderung der Rahmenbedingungen im Güterverkehr und insbesondere den Auswirkungen der Einführung des Lkw-Roadpricings in Österreich und Deutschland auf den Straßengüterverkehr siehe AK-Studie „Lkw-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten“ des ÖIR (2006).

Tabelle 14 Aktuelle Entwicklung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Querschnitten

Korr. Zählstellen	Str.	Lkw			Kfz		
		Okt.05	Okt.06	%	Okt.05	Okt.06	%
B Vomp	A 12	8.257	8.922	8,1	53.788	53.993	0,4
B Matrei-Brenner	A 13	6.308	6.613	4,8	32.769	32.049	-2,2
C ZA Wullowitz	B 310	655	801	22,3	3.380	3.595	6,4
D Parndorf	B 10	1.805	1.810	0,3	11.207	11.269	0,6
D Bruckneudorf/A4	A 4	4.388	5.463	24,5	34.530	36.128	4,6
D Bruckneudorf/B10	B 10	428	459	7,2	8.340	8.439	1,2
D St. Pölten/A1	A 1	8.574	9.372	9,3	64.340	66.167	2,8
D Wels	A 25	8.388	9.716	15,8	46.143	49.881	8,1
D Haid	A 1	11.117	12.413	11,7	85.127	92.412	8,6
P Schölldorf	A 9	3.031	3.557	17,4	19.711	20.502	4,0
P Lainbergtunnel	A 9	2.722	3.205	17,7	13.397	14.405	7,5
P Wundschuh	A 9	4.746	4.716	-0,6	41.679	44.153	5,9
S Ebreichsdorf	A 3	1.924	1.974	2,6	29.496	31.481	6,7
S Grimmenstein	A 2	4.262	5.283	24,0	37.189	39.752	6,9
S Tanzenbergtunnel	S 6	3.315	3.429	3,4	25.199	27.318	8,4
S Niklasdorfer Tunnel	S 6	5.138	6.774	31,8	20.418	21.810	6,8
S Wernberg	A 2	4.606	4.967	7,8	33.503	34.928	4,3
S Unterschütt	A 2	4.416	5.024	13,8	19.145	19.523	2,0
T Ofenauer Tunnel	A 10	5.185	5.075	-2,1	31.007	30.039	-3,1
T Katschbergtunnel	A 10	2.556	1.719	-32,7	11.122	9.642	-13,3
T Karawankentunnel*	A 11	398	388	-2,5	4.727	4.262	-9,8
W Walserberg	A 1	6.119	5.799	-5,2	39.222	39.942	1,8
W Unken-Kniepass	B 178	678	1.028	51,6	9.597	10.192	6,2
W Taxenbach	B 311	1.004	1.003	-0,1	9.572	9.953	4,0
W Kematen	A 12	3.559	3.989	12,1	57.147	59.551	4,2
W Feldkirch-Tisis	B 191	475	468	-1,5	12.291	12.213	-0,6
B Brennerkorridor		21.980	15.535	-29,3	126.263	86.042	-31,9
C Verbindung nach Tschechien		655	801	22,3	3.380	3.595	6,4
D Donaukorridor		39.917	39.233	-1,7	322.997	264.296	-18,2
P Phyrn-Schoberkorridor		10.499	11.478	9,3	74.787	79.060	5,7
S Südkorridor*		23.661	29.237	23,6	164.950	193.795	17,5
T Tauernkorridor*		8.139	7.182	-11,8	46.856	43.943	-6,2
W Westkorridor		13.069	12.287	-6,0	134.373	131.851	-1,9
Alle Zählstellen		117.920	115.753	-1,8	873.606	802.582	-8,1

Quelle: ASFINAG, Dauerzählstellen Oktober 2005, 2006. Karawankentunnel: nur Richtung Jesenice

Lkw = Lkw-ähnliche Fahrzeuge abzüglich Pkw mit Anhänger sowie Busse

* Sperre der Tauernbrücke führte zu Verlagerungen auf den Südkorridor

3.7.2 Deutschland

Insgesamt kommt es 2006 in allen Verkehrszweigen zum Ansteigen der Transportleistung. (Tabelle 15). Hintergrund dieser Entwicklung ist das starke Wirtschaftswachstum. Obwohl absolut (in Tonnen) die stärksten Zuwächse bei der Straße zu sehen sind, verzeichnet die Bahn erstmals ein eindeutig höheres Wachstum als der Straßenverkehr. Sie hat dadurch wieder Marktanteile zurückgewinnen können. (Der Anteil Schiene steigt von 16,9% auf 17,5%, somit um +0,6%.)

Die Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 dürfte sich also nicht nur kurzfristig positiv auf den Schienengüterverkehr auswirken.

Tabelle 15 Entwicklung der Transportleistung in Deutschland 2006

Verkehrsträger	Mio. tkm		Entwicklung 2005 - 2006	
	2005	2006	Mio.tkm	%
Straße	404.500	434.100	29.600	7,3
darunter incl. Lkw	271.800	288.300	16.500	6,1
Eisenbahn	95.421	105.500	10.079	10,6
Binnenschiff	64.096	63.400	-696	-1,1
Insgesamt	564.017	603.000	38.983	6,9

Quelle: DESTATIS, 2007.

Literatur

- AK/ÖIR, 1995. Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa
- AK/ÖIR, 1998. Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa - Aktualisierung
- AK/ÖIR, 2005. Ostverkehr nach der EU-Erweiterung
- ASFINAG, Automatische Dauerverkehrszählung
- BMVBW/BVU, 2007. Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr.
- BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr 1999 in Österreich
- BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr 2004 Österreich
- BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr 2004 Österreich – Grenzabschnitte
- DESTATIS, 2007. Verkehr aktuell, Fachserie 8 Reihe 1.1
- DG TREN Pocketbook 2003 - 2006
- EUROSTAT, Statistik kurz gefasst – Verkehr 27/2007
- EUROSTAT, Datenbank des DG TREN (Verkehr)
- EXTRASTAT, Datenbank Außenhandelsstatistik 2000 – 2005
- SPIEGEL, T./BMVIT 2005. Güterverkehr in Österreich 2003
- STATISTIK AUSTRIA, Schnellberichte Verkehr bis 2005
- STATISTIK AUSTRIA, Außenhandelsstatistik 1984 bis 2005
- UIC, Schienenverkehrsstatistik 2000 – 2006

Anhang

A Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

Diagramme

Verkehrsträger insgesamt / Ländergruppen

Übersichtstabellen

Ländergruppen / Relationen / Verkehrsträger

Tabellenanhang

Entwicklung in Österreich
Verkehrsmittel / Ländergruppen

B Entwicklung des Güterverkehrs in Europa

Diagramme

Diagramme zum Schienengüterverkehr

Übersichtstabellen

Verkehrsträger

A Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

Diagramme

Dia A.1 Grenzüberschreitender Güterverkehr insgesamt
(alle Länder)

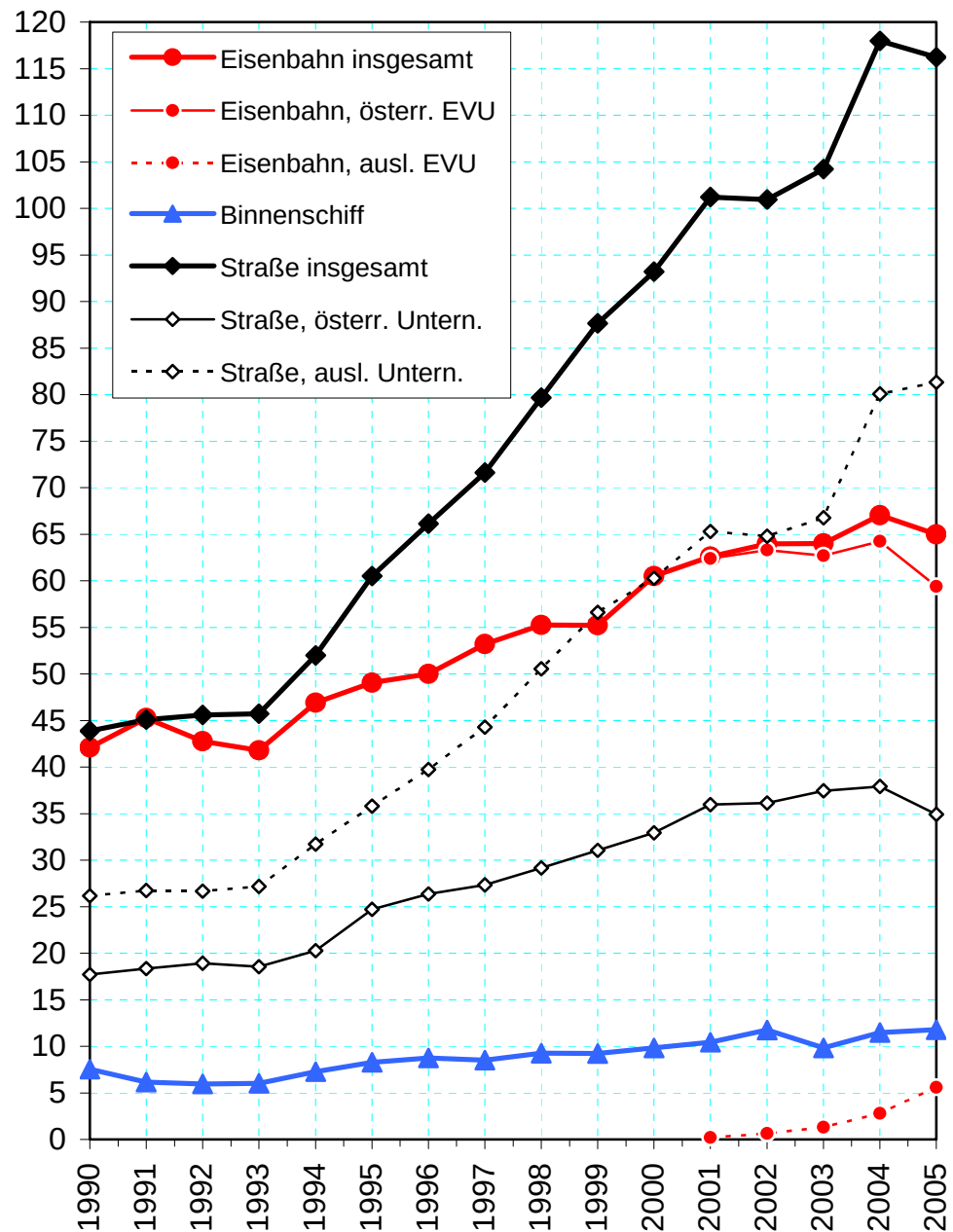
Dia A.2 Ländergruppe West

Dia A.3 Ländergruppe Süd

Dia A.4 Ländergruppe Ost

Dia A.5 Weststaaten (Ländergruppen West und Süd)

Diagramm A.1
**GRENZÜBERSCHREITENDER
 GÜTERVERKEHR IN ÖSTERREICH**
 Mio. Tonnen



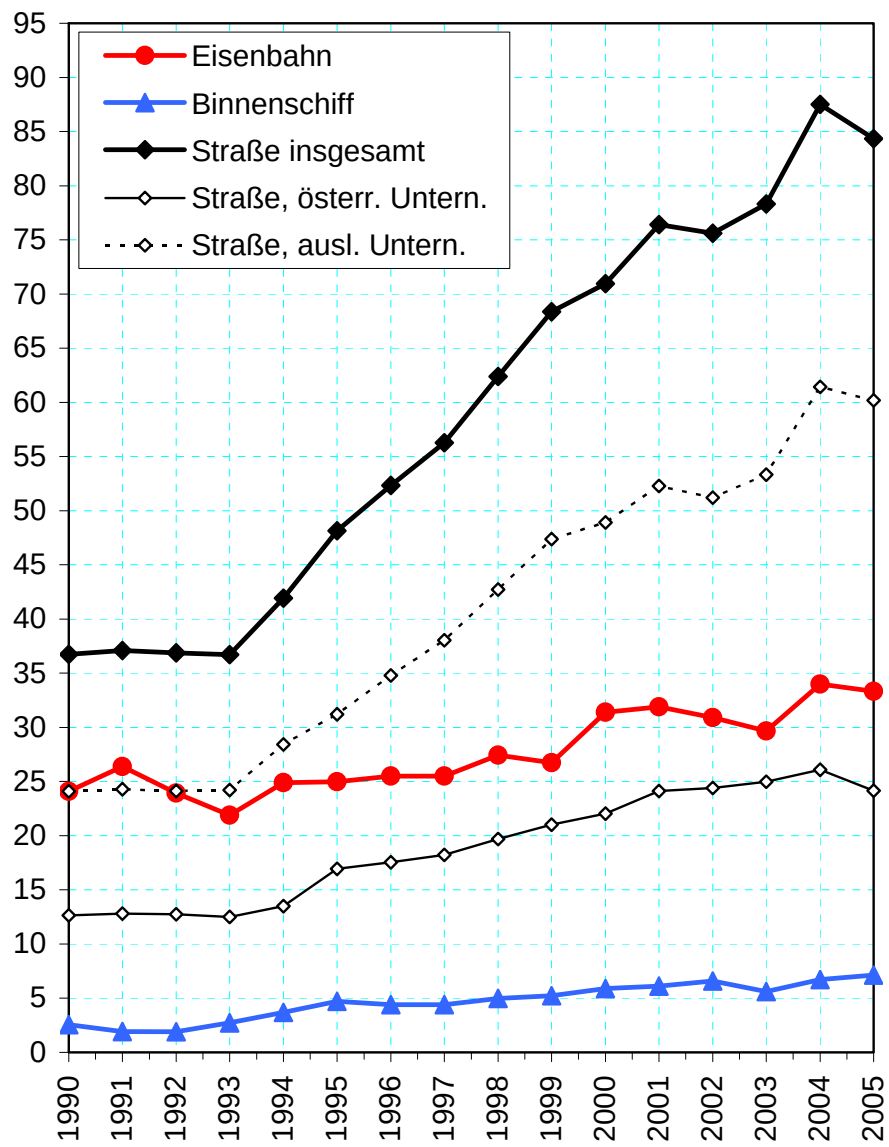
Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria
 Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

Diagramm A.2

LÄNDERGRUPPE WEST

Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich

Mio. Tonnen



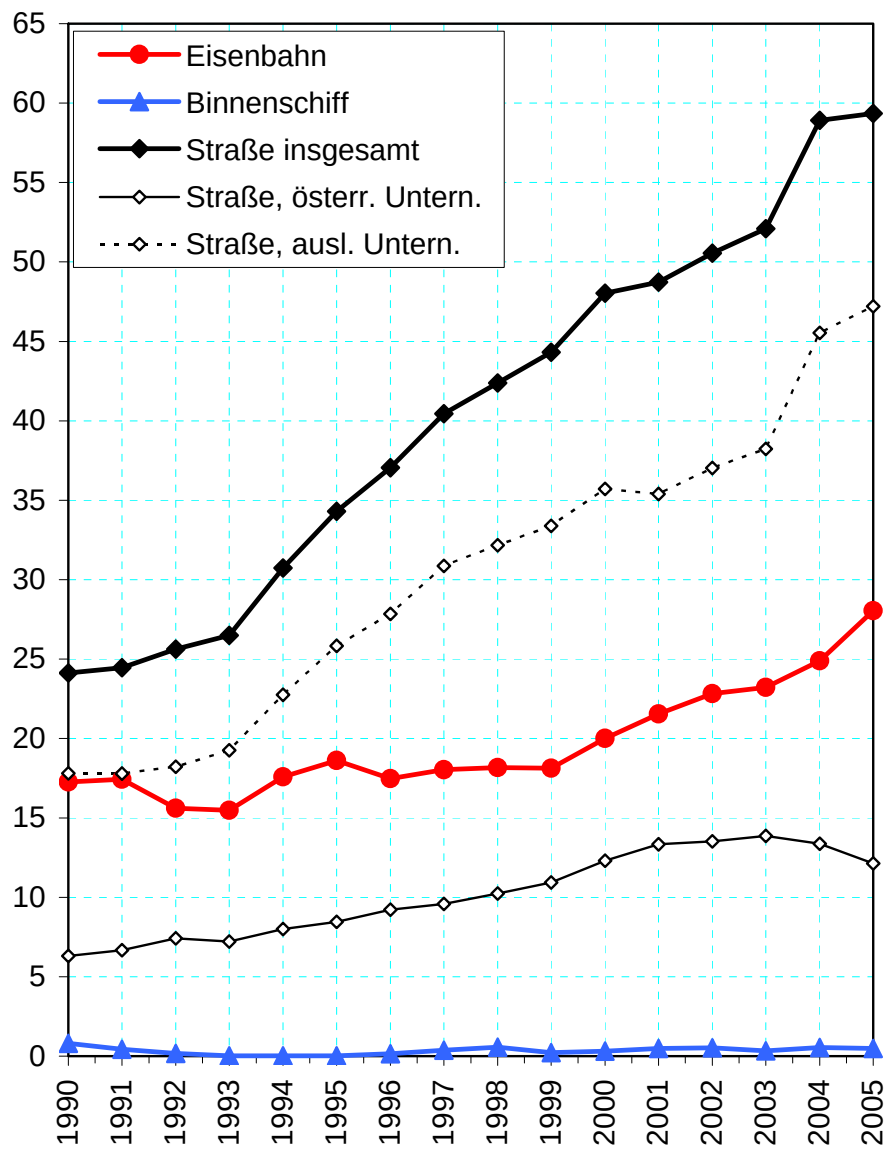
Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria
Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

Diagramm A.3

LÄNDERGRUPPE SÜD

Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich

Mio. Tonnen



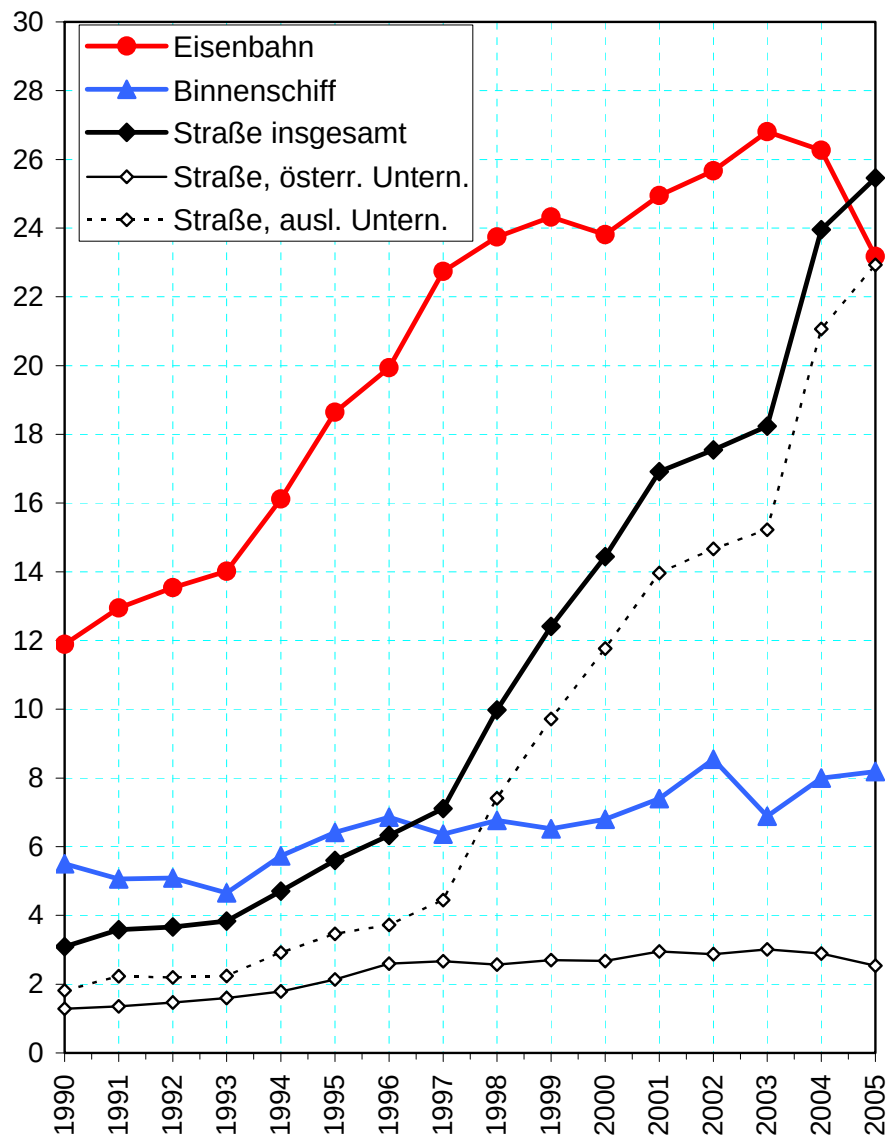
Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria
Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

Diagramm A.4

LÄNDERGRUPPE OST

Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich

Mio. Tonnen



Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria

Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

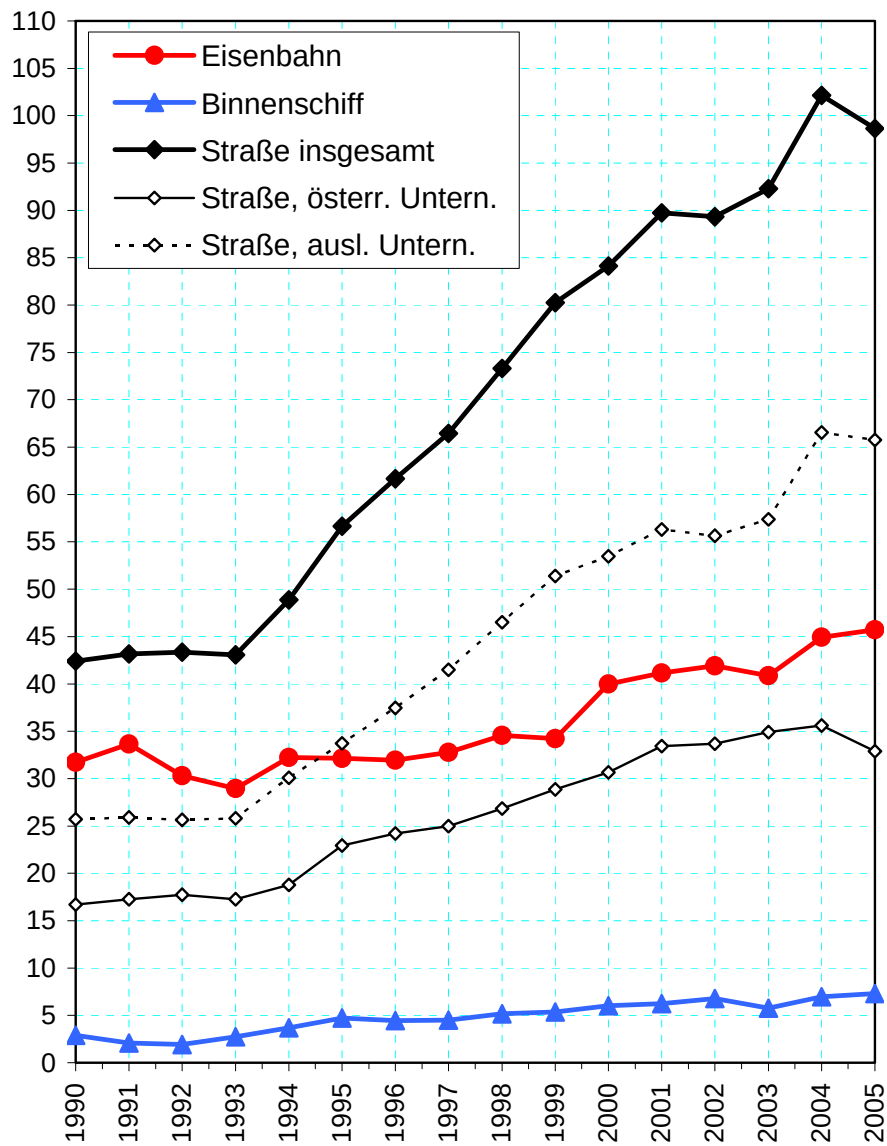
Ländergruppe OST: CZ, SK, PL, H, RO, BG, GUS - Staaten

Diagramm A.5

WESTSTAATEN

Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich

Mio. Tonnen



Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria

Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

"WESTSTAATEN": Empfang und Versand Ländergruppe WEST und SÜD,
Transit: LGr. WEST

Übersichtstabellen

A.1 Ländergruppen

A.2 Relationen und Ländergruppen

A.3 Verkehrsträger

Tabelle A.1

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Ländergruppen

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Weststaaten*	77.032	130.248	138.690	153.916	151.843
Oststaaten**	20.487	44.767	51.930	58.224	56.821
Alle Länder	93.503	163.386	178.026	196.419	192.990
Entwicklung (1990=100)					
Weststaaten*	100,0	169,1	180,0	199,8	197,1
Oststaaten**	100,0	218,5	253,5	284,2	277,4
Alle Länder	100,0	174,7	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufkommen (in '000 t)					
	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Weststaaten*	53.216	21.595	74.811	8.442	13.153
Oststaaten**	24.280	12.054	36.334	7.163	4.891
Alle Länder	69.884	29.604	99.488	14.640	14.964
Durchschnittl. jährliche Wachstumsrate (% p.a.)					
Weststaaten*	5,4	3,1	4,6	2,1	4,6
Oststaaten**	8,1	4,9	7,0	5,1	4,6
Alle Länder	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

Anmerkung: Summe der beiden Ländergruppen entspricht wegen Doppelerfassungen im Transit nicht der Gesamtsumme

* Weststaaten: Summe aus Ländergruppe Süd und West

entspricht den Grenzübergängen Bonisdorf/Spielfeld bis Passau/Wegscheid, Transit: nur Weststaaten

** Oststaaten: Ländergruppe Ost, entspricht Grenzübergängen Wullowitz/Summerau bis Heiligenreuz/Mogersdorf

Tabelle A.2

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Relationen und Ländergruppen

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Bilateral Weststaaten	45.625	77.920	82.100	87.429	84.048
Bilateral Oststaaten	15.296	27.336	32.789	34.774	32.229
Transit Weststaaten	31.408	52.328	56.590	66.487	67.795
Transit Oststaaten	5.190	17.431	19.141	23.450	24.592
Bilateral insgesamt	60.921	105.256	114.889	122.203	116.278
Transit insgesamt*	32.582	58.130	63.137	74.216	76.712
Alle Relationen	93.503	163.386	178.026	196.419	192.990
Entwicklung (1990 =100)	1990	2000	2003	2004	2005
Bilateral Weststaaten	100,0	170,8	179,9	191,6	184,2
Bilateral Oststaaten	100,0	178,7	214,4	227,3	210,7
Transit Weststaaten	100,0	166,6	180,2	211,7	215,9
Transit Oststaaten	100,0	335,8	368,8	451,8	473,8
Bilateral insgesamt	100,0	172,8	188,6	200,6	190,9
Transit insgesamt*	100,0	178,4	193,8	227,8	235,4
Alle Relationen	100,0	174,7	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufkommen (in '000 t)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Bilateral Weststaaten	32.295	6.129	38.424	4.180	1.948
Bilateral Oststaaten	12.040	4.893	16.933	5.453	-560
Transit Weststaaten	20.921	15.466	36.387	4.262	11.205
Transit Oststaaten	12.240	7.161	19.401	1.710	5.451
Bilateral insgesamt	44.335	11.022	55.357	9.633	1.388
Transit insgesamt*	25.549	18.582	44.131	5.006	13.575
Alle Relationen	69.884	29.604	99.488	14.640	14.964
Durchschnittl. jährliche Wachstumsrate (% p.a.)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Bilateral Weststaaten	5,5	1,5	4,2	1,8	1,2
Bilateral Oststaaten	6,0	3,3	5,1	6,3	-0,9
Transit Weststaaten	5,2	5,3	5,3	2,6	9,5
Transit Oststaaten	12,9	7,1	10,9	3,2	13,3
Bilateral insgesamt	5,6	2,0	4,4	3,0	0,6
Transit insgesamt*	6,0	5,7	5,9	2,8	10,2
Alle Relationen	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

Weststaaten: Summe aus Ländergruppe Süd und West entspricht den Grenzübergängen Bonisdorf/Spielfeld bis Passau/Wegscheid;

Oststaaten: Ländergruppe Ost, entspricht Grenzübergängen Wulowitz/Summerau bis Heiligenreuz/Mogersdorf

* Gesamtmenge Transit entspricht wegen Doppelerfassungen nicht der Summe der Ländergruppen

Tabelle A.3

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Verkehrsträger

Transportaufkommen (in '000 t)	1990	2000	2003	2004	2005
Eisenbahn	42.104	60.494	64.000	67.031	64.999
davon inländische Unternehmen	42.104	60.494	62.700	64.238	59.403
davon ausländische Unternehmen	0	0	1.300	2.793	5.596
Binnenschiff	7.533	9.834	9.817	11.484	11.769
Straße	43.866	93.209	104.210	117.976	116.222
davon inländische Unternehmen	17.702	32.934	37.448	37.918	34.910
davon ausländische Unternehmen	26.164	60.275	66.761	80.058	81.312
Alle Verkehrsmittel	93.503	163.537	178.026	196.490	192.990
Entwicklung (1990 =100)	1990	2000	2003	2004	2005
Eisenbahn	100,0	143,7	152,0	159,2	154,4
davon inländische Unternehmen	100,0	143,7	148,9	152,6	141,1
davon ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	130,5	130,3	152,4	156,2
Straße	100,0	212,5	237,6	268,9	264,9
davon inländische Unternehmen	100,0	186,0	211,5	214,2	197,2
davon ausländische Unternehmen	100,0	230,4	255,2	306,0	310,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	174,9	190,4	210,1	206,4
Veränderung Transportaufkommen (in '000 t)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Eisenbahn	18.390	4.505	22.896	3.506	1.000
davon inländische Unternehmen	18.390	-1.091	17.299	2.206	-3.297
davon ausländische Unternehmen	0	5.596	5.596	1.300	4.296
Binnenschiff	2.301	1.935	4.236	-17	1.952
Straße	49.343	23.013	72.356	11.000	12.012
davon inländische Unternehmen	15.232	1.976	17.207	4.514	-2.539
davon ausländische Unternehmen	34.111	21.037	55.148	6.486	14.551
Alle Verkehrsmittel	70.034	29.453	99.487	14.489	14.964
Durchschnittl. jährliche Wachstumsrate (% p.a.)	1990-2000	2000-2005	1990-2005	2000-2003	2003-2005
Eisenbahn	3,7	1,4	2,9	1,9	0,8
davon inländische Unternehmen	3,7	-0,4	2,3	1,2	-2,7
davon ausländische Unternehmen	.	.	.	.	107,5
Binnenschiff	2,7	3,7	3,0	-0,1	9,5
Straße	7,8	4,5	6,7	3,8	5,6
davon inländische Unternehmen	6,4	1,2	4,6	4,4	-3,4
davon ausländische Unternehmen	8,7	6,2	7,9	3,5	10,4
Alle Verkehrsmittel	5,7	3,4	4,9	2,9	4,1

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

Tabellenanhang

A. 4 Entwicklung nach Verkehrsträgern

A.4.1 Insgesamt, nach Verkehrsträgern

A.4.2 Insgesamt, nach Relationen

A.4.3 Empfang

A.4.4 Versand

A.4.5 Transit

A. 5 Entwicklung nach Ländergruppen

A.5.1 Ländergruppe West

A.5.2 Ländergruppe Süd

A.5.3 Ländergruppe Ost

A.5.4 Weststaaten (Ländergruppen West und Süd)

A.5.5 Insgesamt, Pipeline, kommerz. Luftverkehr

Tabelle A.4.1

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Insgesamt, nach Verkehrsträgern, alle Relationen

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn, inländische Unternehmen	42.104	46.899	55.261	55.205	60.493	62.403	63.315	62.700	64.238	59.403
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0	0	0	0	0	200	650	1.300	2.793	5.596
Binnenschiff	7.533	7.272	9.273	9.212	9.834	10.428	11.756	9.817	11.484	11.769
Straße, inländische Unternehmen	17.702	20.262	29.149	31.030	32.934	35.949	36.141	37.448	37.918	34.910
Straße, ausländische Unternehmen	26.164	31.730	50.525	56.608	60.275	65.274	64.788	66.761	80.058	81.312
Alle Verkehrsmittel	93.503	106.164	144.208	152.055	163.536	174.254	176.650	178.026	196.490	192.990
Modal Split in %										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	45,0	44,2	38,3	36,3	37,0	35,8	35,8	35,2	32,7	30,8
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,7	1,4	2,9
Binnenschiff	8,1	6,8	6,4	6,1	6,0	6,0	6,7	5,5	5,8	6,1
Straße, inländische Unternehmen	18,9	19,1	20,2	20,4	20,1	20,6	20,5	21,0	19,3	18,1
Straße, ausländische Unternehmen	28,0	29,9	35,0	37,2	36,9	37,5	36,7	37,5	40,7	42,1
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	100,0	111,4	131,2	131,1	143,7	148,7	151,9	152,0	159,2	154,4
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	96,5	123,1	122,3	130,5	138,4	156,1	130,3	152,4	156,2
Straße, inländische Unternehmen	100,0	114,5	164,7	175,3	186,0	203,1	204,2	211,5	214,2	197,2
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	121,3	193,1	216,4	230,4	249,5	247,6	255,2	306,0	310,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	113,5	154,2	162,6	174,9	186,4	188,9	190,4	210,1	206,4

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Eisenbahn, sonstige- und ausländische Eisenbahnunternehmen (EVU): Schätzung fehlender Daten für die Jahre bis 2001 - 2003

Tabelle A.4.2

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Alle Relationen

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Empfang	35.941	40.099	54.716	57.226	61.414	65.281	65.702	65.641	70.283	67.306
Versand	24.980	26.866	35.056	40.435	43.841	47.611	48.492	49.248	51.920	48.972
Transit	32.582	39.234	52.194	54.215	58.130	60.171	62.085	63.136	74.162	76.712
Alle Relationen	93.503	106.198	141.966	151.876	163.386	173.063	176.279	178.026	196.365	192.990
Verteilung in %										
Empfang	38,4	37,8	37,9	37,6	37,6	37,5	37,2	36,9	35,8	34,9
Versand	26,7	25,3	24,3	26,6	26,8	27,3	27,5	27,7	26,4	25,4
Transit	34,8	37,0	36,2	35,7	35,5	34,5	35,1	35,5	37,7	39,7
Alle Relationen	100,0	100,0	98,4	99,9	99,9	99,3	99,8	100,0	99,9	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Empfang	100,0	111,6	152,2	159,2	170,9	181,6	182,8	182,6	195,6	187,3
Versand	100,0	107,5	140,3	161,9	175,5	190,6	194,1	197,1	207,8	196,0
Transit	100,0	120,4	160,2	166,4	178,4	184,7	190,6	193,8	227,6	235,4
Alle Relationen	100,0	113,6	151,8	162,4	174,7	185,1	188,5	190,4	210,0	206,4

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Eisenbahn, sonstige- und ausländische Eisenbahnunternehmen (EVU): Schätzung fehlender Daten für die Jahre bis 2001 - 2003

Tabelle A.4.3

Empfang

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn, inländische Unternehmen	18.236	20.814	25.182	25.506	28.368	28.511	29.805	29.857	30.351	27.654
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Binnenschiff	4.957	4.467	5.310	5.172	5.450	5.607	6.312	5.225	6.072	6.070
Straße, inländische Unternehmen	7.740	8.985	12.905	13.438	14.100	15.549	15.190	15.988	16.506	15.544
Straße, ausländische Unternehmen	5.008	5.833	11.319	12.825	13.436	15.767	14.293	14.570	17.355	18.039
Alle Verkehrsmittel	35.941	40.099	54.716	56.941	61.354	65.433	65.600	65.641	70.283	67.306
Modal Split in %										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	50,7	51,9	46,0	44,8	46,2	43,6	45,4	45,5	43,2	41,1
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Binnenschiff	13,8	11,1	9,7	9,1	8,9	8,6	9,6	8,0	8,6	9,0
Straße, inländische Unternehmen	21,5	22,4	23,6	23,6	23,0	23,8	23,2	24,4	23,5	23,1
Straße, ausländische Unternehmen	13,9	14,5	20,7	22,5	21,9	24,1	21,8	22,2	24,7	26,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	100,0	114,1	138,1	139,9	155,6	156,3	163,4	163,7	166,4	151,6
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	90,1	107,1	104,4	109,9	113,1	127,3	105,4	122,5	122,5
Straße, inländische Unternehmen	100,0	116,1	166,7	173,6	182,2	200,9	196,2	206,6	213,2	200,8
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	116,5	226,0	256,1	268,3	314,8	285,4	291,0	346,6	360,2
Alle Verkehrsmittel	100,0	111,6	152,2	158,4	170,7	182,1	182,5	182,6	195,6	187,3

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Eisenbahn, sonstige- und ausländische Eisenbahnunternehmen (EVU): Schätzung fehlender Daten für die Jahre bis 2001 – 2003

Tabelle A.4.4

Versand

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn, inländische Unternehmen	12.713	14.443	16.013	15.719	17.410	18.316	18.748	18.450	18.568	17.794
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Binnenschiff	1.236	634	923	1.263	1.191	1.258	1.555	1.567	1.635	1.653
Straße, inländische Unternehmen	7.427	8.242	12.905	13.978	14.739	15.935	16.294	17.056	16.978	15.455
Straße, ausländische Unternehmen	3.604	3.543	7.458	9.938	10.712	13.143	12.375	12.175	14.739	14.070
Alle Verkehrsmittel	24.980	26.862	37.298	40.898	44.052	48.651	48.972	49.248	51.920	48.972
Modal Split in %										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	50,9	53,8	42,9	38,4	39,5	37,6	38,3	37,5	35,8	36,3
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Binnenschiff	4,9	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	3,2	3,2	3,1	3,4
Straße, inländische Unternehmen	29,7	30,7	34,6	34,2	33,5	32,8	33,3	34,6	32,7	31,6
Straße, ausländische Unternehmen	14,4	13,2	20,0	24,3	24,3	27,0	25,3	24,7	28,4	28,7
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	100,0	113,6	126,0	123,6	136,9	144,1	147,5	145,1	146,1	140,0
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	51,3	74,6	102,2	96,3	101,7	125,8	126,8	132,3	133,7
Straße, inländische Unternehmen	100,0	111,0	173,8	188,2	198,5	214,6	219,4	229,7	228,6	208,1
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	98,3	206,9	275,7	297,2	364,6	343,3	337,8	408,9	390,4
Alle Verkehrsmittel	100,0	107,5	149,3	163,7	176,3	194,8	196,0	197,1	207,8	196,0

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Eisenbahn, sonstige- und ausländische Eisenbahnunternehmen (EVU): Schätzung fehlender Daten für die Jahre bis 2001 - 2003

Tabelle A.4.5

Transit insgesamt**Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich**

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn, inländische Unternehmen	11.155	11.674	14.065	13.980	14.715	15.578	14.768	14.392	15.319	13.955
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0	0	0	0	0	200	650	1.300	2.793	5.596
Binnenschiff	1.340	2.171	3.040	2.777	3.193	3.563	3.889	3.024	3.777	4.046
Straße, inländische Unternehmen	2.535	3.034	3.339	3.613	4.095	4.465	4.657	4.404	4.417	3.911
Straße, ausländische Unternehmen	17.552	22.355	31.748	33.846	36.127	36.365	38.121	40.016	47.964	49.204
Alle Verkehrsmittel	32.582	39.234	52.193	54.216	58.131	60.172	62.085	63.136	74.270	76.712
Modal Split in %										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	34,2	29,8	26,9	25,8	25,3	25,9	23,8	22,8	20,6	18,2
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,0	2,1	3,8	7,3
Binnenschiff	4,1	5,5	5,8	5,1	5,5	5,9	6,3	4,8	5,1	5,3
Straße, inländische Unternehmen	7,8	7,7	6,4	6,7	7,0	7,4	7,5	7,0	5,9	5,1
Straße, ausländische Unternehmen	53,9	57,0	60,8	62,4	62,1	60,4	61,4	63,4	64,6	64,1
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn, inländische Unternehmen	100,0	104,7	126,1	125,3	131,9	139,7	132,4	129,0	137,3	125,1
Eisenbahn, ausländische Unternehmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Binnenschiff	100,0	162,0	226,9	207,2	238,3	265,9	290,2	225,7	281,8	302,0
Straße, inländische Unternehmen	100,0	119,7	131,7	142,5	161,5	176,1	183,7	173,7	174,2	154,3
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	127,4	180,9	192,8	205,8	207,2	217,2	228,0	273,3	280,3
Alle Verkehrsmittel	100,0	120,4	160,2	166,4	178,4	184,7	190,6	193,8	228,0	235,4

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Eisenbahn, sonstige- und ausländische Eisenbahnunternehmen (EVU): Schätzung fehlender Daten für die Jahre bis 2001 - 2003

Tabelle A.5.1

Ländergruppe West

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn	24.107	24.901	27.424	26.740	31.391	31.883	30.899	29.669	33.981	33.331
Binnenschiff	2.567	3.688	4.991	5.239	5.898	6.110	6.584	5.609	6.716	7.132
Straße, inländische Unternehmen	12.638	13.506	19.690	21.007	22.041	24.135	24.392	24.977	26.087	24.148
Straße, ausländische Unternehmen	24.094	28.427	42.710	47.363	48.919	52.271	51.216	53.317	61.417	60.195
Alle Verkehrsmittel	63.408	70.522	94.816	100.350	108.249	114.398	113.091	113.572	128.201	124.805
Modal Split in %										
Eisenbahn	38,0	35,3	28,9	26,6	29,0	27,9	27,3	26,1	26,5	26,7
Binnenschiff	4,0	5,2	5,3	5,2	5,4	5,3	5,8	4,9	5,2	5,7
Straße, inländische Unternehmen	19,9	19,2	20,8	20,9	20,4	21,1	21,6	22,0	20,3	19,3
Straße, ausländische Unternehmen	38,0	40,3	45,0	47,2	45,2	45,7	45,3	46,9	47,9	48,2
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn	100,0	103,3	113,8	110,9	130,2	132,3	128,2	123,1	141,0	138,3
Binnenschiff	100,0	143,7	194,4	204,1	229,7	238,0	256,5	218,5	261,6	277,8
Straße, inländische Unternehmen	100,0	106,9	155,8	166,2	174,4	191,0	193,0	197,6	206,4	191,1
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	118,0	177,3	196,6	203,0	216,9	212,6	221,3	254,9	249,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	111,2	149,5	158,3	170,7	180,4	178,4	179,1	202,2	196,8

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Ländergruppe West entspricht Grenzübergängen Feldkirch/Tisis - WEGScheid/Passau

Tabelle A.5.2

Ländergruppe Süd**Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich**

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn	17.260	17.585	18.160	18.127	20.010	21.554	22.825	23.218	24.899	28.048
Binnenschiff	804	26	562	228	327	483	517	346	544	497
Straße, inländische Unternehmen	6.315	8.000	10.230	10.937	12.310	13.330	13.528	13.861	13.373	12.140
Straße, ausländische Unternehmen	17.811	22.741	32.157	33.377	35.717	35.401	37.024	38.237	45.537	47.213
Alle Verkehrsmittel	42.190	48.352	61.110	62.669	68.364	70.768	73.894	75.661	84.352	87.897
Modal Split in %										
Eisenbahn	40,9	36,4	29,7	28,9	29,3	30,5	30,9	30,7	29,5	31,9
Binnenschiff	1,9	0,1	0,9	0,4	0,5	0,7	0,7	0,5	0,6	0,6
Straße, inländische Unternehmen	15,0	16,5	16,7	17,5	18,0	18,8	18,3	18,3	15,9	13,8
Straße, ausländische Unternehmen	42,2	47,0	52,6	53,3	52,2	50,0	50,1	50,5	54,0	53,7
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn	100,0	101,9	105,2	105,0	115,9	124,9	132,2	134,5	144,3	162,5
Binnenschiff	100,0	3,2	70,0	28,4	40,7	60,1	64,3	43,0	67,6	61,8
Straße, inländische Unternehmen	100,0	126,7	162,0	173,2	194,9	211,1	214,2	219,5	211,8	192,2
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	127,7	180,5	187,4	200,5	198,8	207,9	214,7	255,7	265,1
Alle Verkehrsmittel	100,0	114,6	144,8	148,5	162,0	167,7	175,1	179,3	199,9	208,3

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Ländergruppe Süd entspricht Grenzübergängen Nauders/Brenner - Bonisdorf/Spielfeld

Tabelle A.5.3

Ländergruppe Ost = Oststaaten

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn	11.890	16.118	23.741	24.318	23.808	24.947	25.667	26.805	26.264	23.172
Binnenschiff	5.502	5.729	6.760	6.522	6.802	7.398	8.543	6.887	8.001	8.187
Straße, inländische Unternehmen	1.284	1.791	2.568	2.699	2.678	2.950	2.878	3.014	2.892	2.532
Straße, ausländische Unternehmen	1.811	2.917	7.407	9.713	11.766	13.966	14.669	15.223	21.068	22.930
Alle Verkehrsmittel	20.487	26.554	40.476	43.252	45.053	49.261	51.756	51.930	58.224	56.821
Modal Split in %										
Eisenbahn	58,0	60,7	58,7	56,2	52,8	50,6	49,6	51,6	45,1	40,8
Binnenschiff	26,9	21,6	16,7	15,1	15,1	15,0	16,5	13,3	13,7	14,4
Straße, inländische Unternehmen	6,3	6,7	6,3	6,2	5,9	6,0	5,6	5,8	5,0	4,5
Straße, ausländische Unternehmen	8,8	11,0	18,3	22,5	26,1	28,4	28,3	29,3	36,2	40,4
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn	100,0	135,6	199,7	204,5	200,2	209,8	215,9	225,4	220,9	194,9
Binnenschiff	100,0	104,1	122,9	118,6	123,6	134,5	155,3	125,2	145,4	148,8
Straße, inländische Unternehmen	100,0	139,5	200,0	210,2	208,6	229,8	224,1	234,8	225,2	197,2
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	161,1	409,0	536,4	649,8	771,3	810,1	840,7	1163,5	1266,3
Alle Verkehrsmittel	100,0	129,6	197,6	211,1	219,9	240,5	252,6	253,5	284,2	277,4

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Ländergruppe Ost entspricht Grenzübergängen Wullowitz/Summerau - Heiligenkreuz/Mogersdorf

Tabelle A.5.4

Weststaaten

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn	31.722	32.240	34.566	34.210	39.970	41.136	41.896	40.857	44.932	45.705
Binnenschiff	2.895	3.688	5.157	5.345	6.009	6.249	6.786	5.781	6.958	7.297
Straße, inländische Unternehmen	16.713	18.783	26.835	28.849	30.647	33.424	33.669	34.908	35.607	32.905
Straße, ausländische Unternehmen	25.703	30.096	46.493	51.391	53.486	56.300	55.654	57.384	66.561	65.757
Alle Verkehrsmittel	77.032	84.807	113.052	119.794	130.112	137.110	138.004	138.930	154.058	151.665
Modal Split in %										
Eisenbahn	41,2	38,0	30,6	28,6	30,7	30,0	30,4	29,4	29,2	30,1
Binnenschiff	3,8	4,3	4,6	4,5	4,6	4,6	4,9	4,2	4,5	4,8
Straße, inländische Unternehmen	21,7	22,1	23,7	24,1	23,6	24,4	24,4	25,1	23,1	21,7
Straße, ausländische Unternehmen	33,4	35,5	41,1	42,9	41,1	41,1	40,3	41,3	43,2	43,4
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn	100,0	101,6	109,0	107,8	126,0	129,7	132,1	128,8	141,6	144,1
Binnenschiff	100,0	127,4	178,2	184,7	207,6	215,9	234,4	199,7	240,4	252,1
Straße, inländische Unternehmen	100,0	112,4	160,6	172,6	183,4	200,0	201,5	208,9	213,1	196,9
Straße, ausländische Unternehmen	100,0	117,1	180,9	199,9	208,1	219,0	216,5	223,3	259,0	255,8
Alle Verkehrsmittel	100,0	110,1	146,8	155,5	168,9	178,0	179,2	180,4	200,0	196,9

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung

Empfang und Versand: Summe aus Ländergruppe West und Süd, Transit: nur Ländergruppe West

Ländergruppe West: entspricht Grenzübergängen Feldkirch/Tisis - Wegscheid/Passau

Ländergruppe Süd: entspricht Grenzübergängen Nauders/Brenner - Bonisdorf/Spielfeld

Tabelle A.5.5

Güterverkehr übrige Verkehrsträger

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Transportaufkommen in ('000 t)	1990	1994	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eisenbahn, Binnenschiff und Straße	93.503	106.198	141.966	151.876	163.386	173.063	176.279	178.026	196.365	192.990
Pipeline*	52.417	53.790	57.830	58.356	58.882	59.735	58.720	60.925	64.769	66.751
Kommerzieller Luftverkehr	80	100	122	127	135	120	121	127	170	196
Alle Verkehrsmittel	146.000	106.193	138.792	210.359	222.403	232.919	235.120	239.078	261.303	259.937
Modal Split in %										
Eisenbahn, Binnenschiff und Straße	64,0	100,0	102,3	72,2	73,5	74,3	75,0	74,5	75,1	74,2
Pipeline*	35,9	50,7	41,7	27,7	26,5	25,6	25,0	25,5	24,8	25,7
Kommerzieller Luftverkehr	0,055	0,094	0,088	0,061	0,061	0,052	0,051	0,053	0,065	0,076
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1990=100)										
Eisenbahn, Binnenschiff und Straße	100,0	113,6	151,8	162,4	174,7	185,1	188,5	190,4	210,0	206,4
Pipeline*	100,0	102,6	110,3	111,3	112,3	114,0	112,0	116,2	123,6	127,3
Kommerzieller Luftverkehr	100,0	124,9	153,1	159,3	168,8	150,7	151,3	158,8	212,2	245,7
Alle Verkehrsmittel	100,0	72,7	95,1	144,1	152,3	159,5	161,0	163,8	179,0	178,0

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung

* Gesamtverkehr inkl. Binnentransporte (ca. 2,6 %), seit 1998 keine Angaben zu den Relationen

Eisenbahn: nur von Statistik Austria erfaßtes Aufkommen.

B ENTWICKLUNG DES GÜTERVERKEHRS IN EUROPA

Diagramme

Dia B.1.1 Schienengüterverkehr in Europa – Große Staaten

Dia B.1.2 Schienengüterverkehr in Europa – Kleine Staaten

Dia B.2.1 Modal Split Schiene in Europa – Große Staaten

Dia B.2.2 Modal Split Schiene in Europa – Kleine Staaten

Tabellen - Transportleistung in Mrd. Tonnen-km

B.1 Schienengüterverkehr in Europa

B.2 Straßengüterverkehr in Europa

B.3 Binnenschifffahrt in Europa

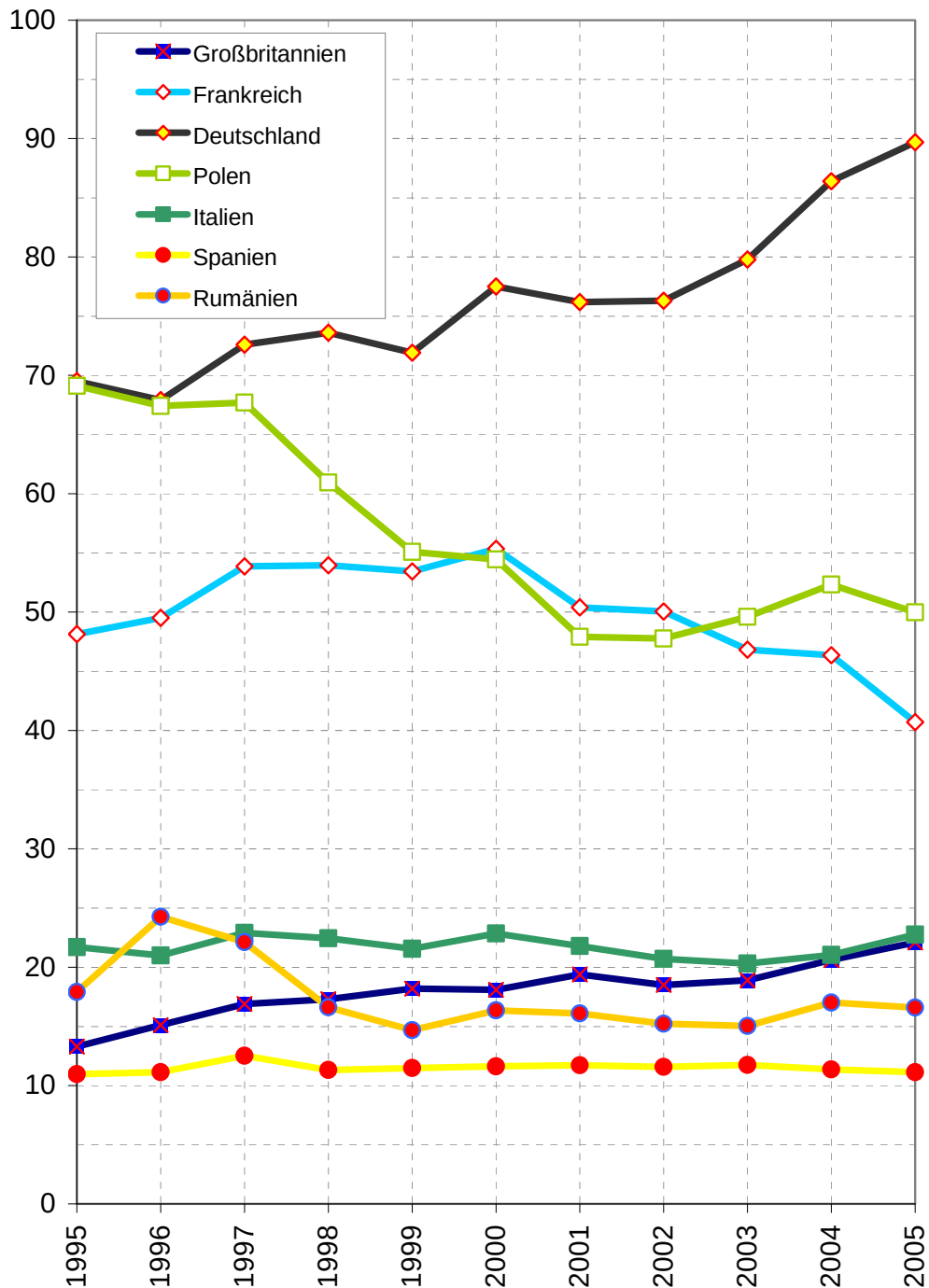
B.4 Güterverkehr insgesamt

B.5 Modal Split Schiene

Diagramm B.1.1

SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA GROSSE STAATEN

Mrd. Tonnen-km



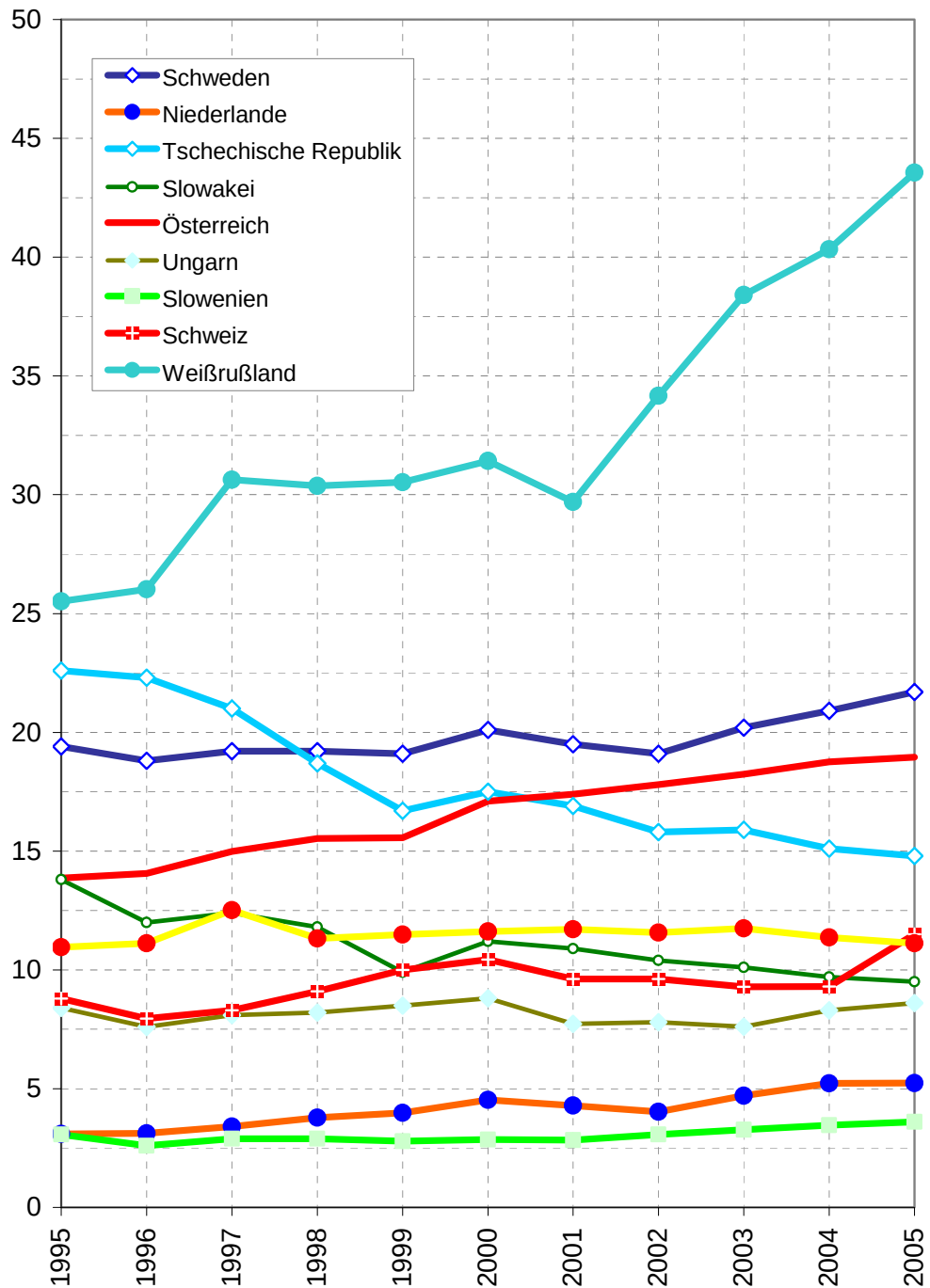
Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistiken sowie DG TREN, Pocketbook

Diagramm B.1.2

SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA

KLEINE STAATEN

Mrd. Tonnen-km

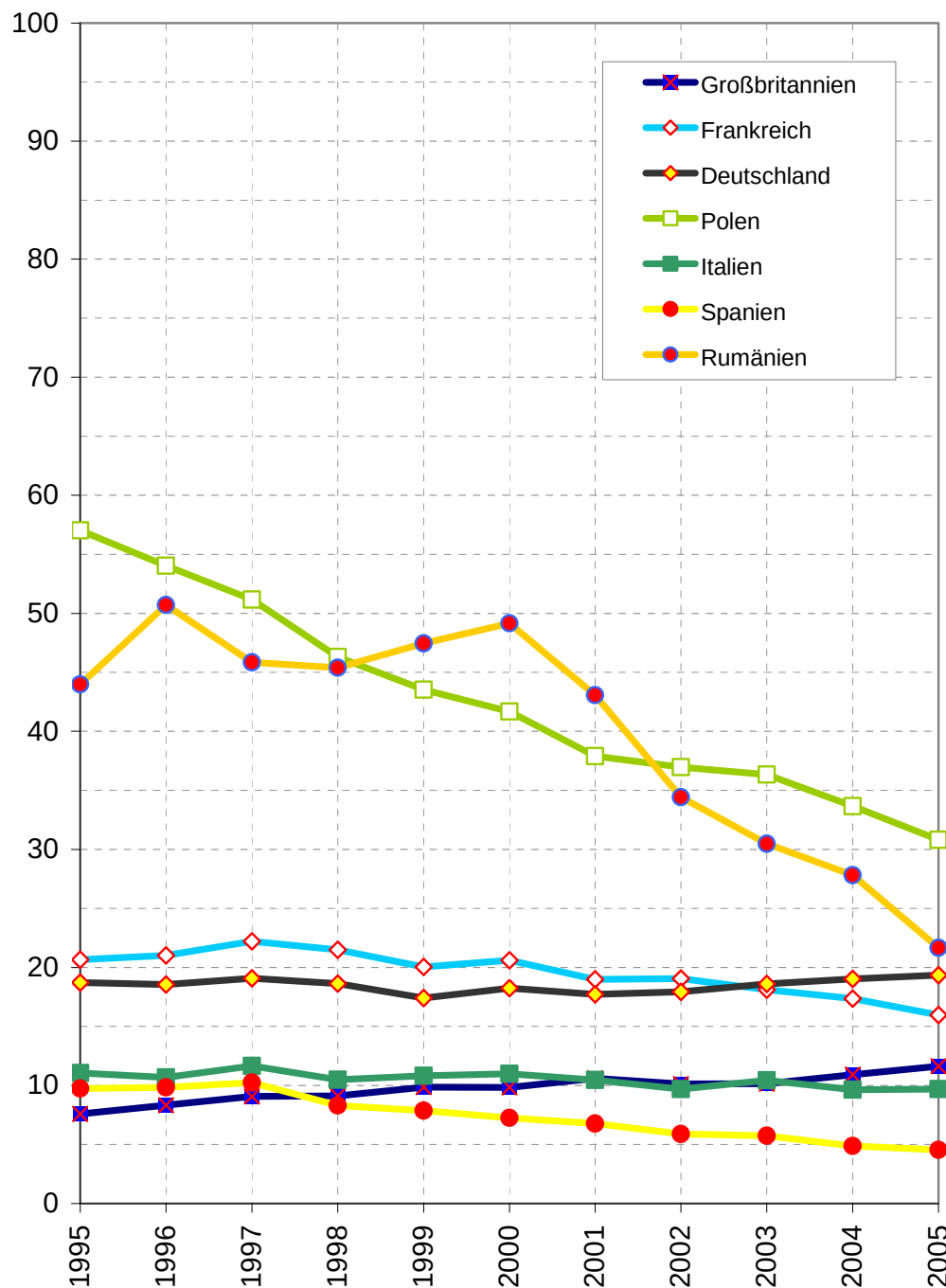


Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistiken sowie DG TREN, Pocketbook

Diagramm B.2.1

MODAL SPLIT SCHIENE - GÜTERVERKEHR IN EUROPA GROSSE STAATEN

Mrd. Tonnen-km

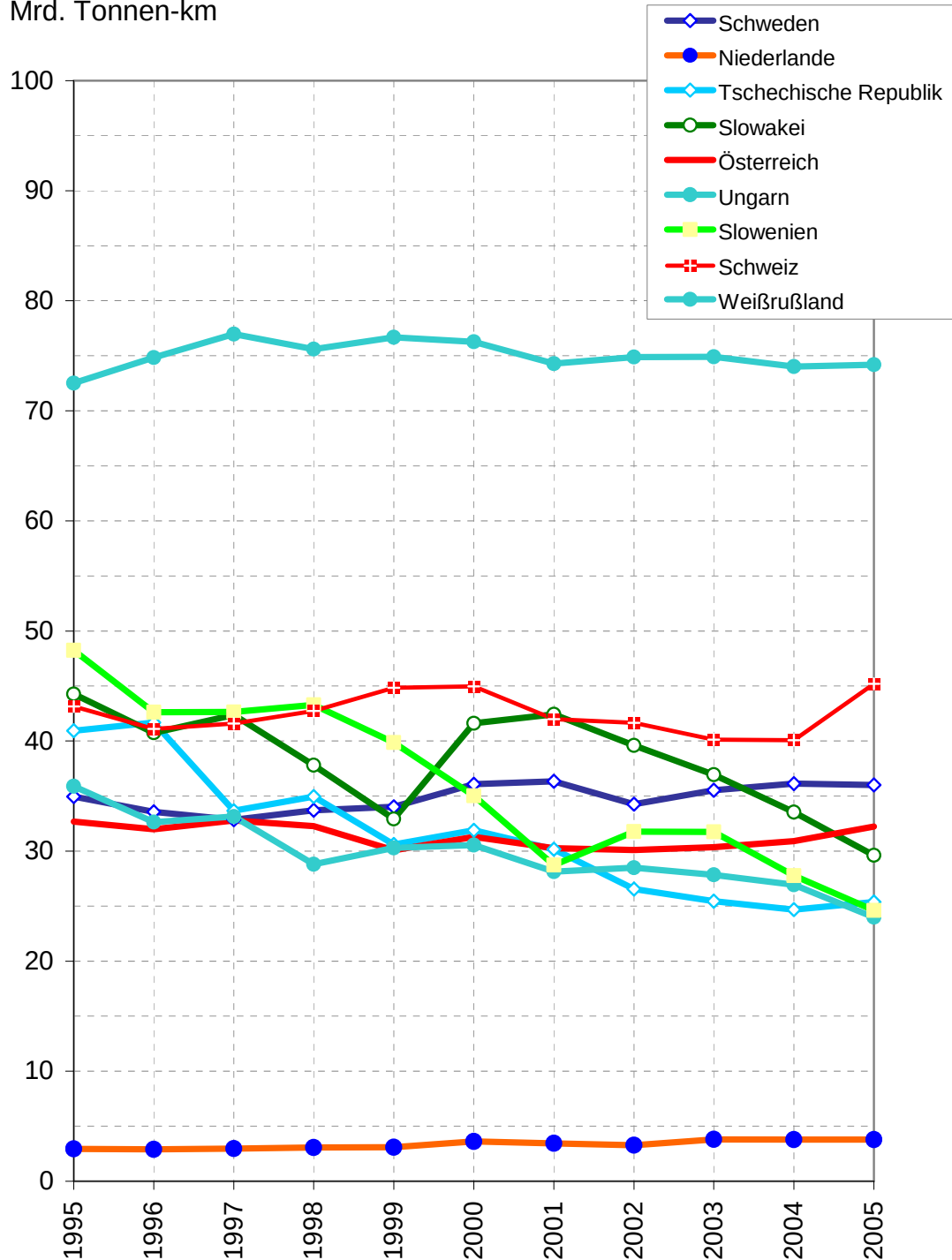


Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistik, DG TREN, Pockebook. Straße:
Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland

Diagramm B.2.2

MODAL SPLIT SCHIENE - GÜTERVERKEHR IN EUROPA **KLEINE STAATEN**

Mrd. Tonnen-km



Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistik, DG TREN, Pockebook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland

Tabelle B.1

Schienengüterverkehr in Europa

	Transportleistung in [Mrd. Tonnen-km]							Entwicklung in %			2004	
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	1995-05	2000-05	Mio. EW	tkm/EW
Schweden	19	20	20	19	20	21	22	3,6	11,9	8,0	9,0	2.329
Großbritannien	13	18	19	19	19	21	22	36,1	66,2	22,1	59,7	345
Niederlande	3	5	4	4	5	5	5	45,9	68,9	15,8	16,3	321
Frankreich	48	55	50	50	47	46	41	15,0	-15,5	-26,5	59,9	774
Deutschland	70	78	76	76	80	86	90	11,5	29,1	15,7	82,5	1.047
Polen	69	54	48	48	50	52	50	-21,2	-27,7	-8,2	38,2	1.370
Tschechische Republik	23	18	17	16	16	15	15	-22,6	-34,5	-15,4	10,2	1.479
Slowakei	14	11	11	10	10	10	10	-18,8	-31,2	-15,2	5,4	1.803
Österreich	14	17	17	18	18	19	19	23,4	36,8	10,9	8,1	2.312
Ungarn	8	9	8	8	8	8	9	4,8	2,4	-2,3	10,1	820
Rumänien	18	16	16	15	15	17	17	-8,7	-7,4	1,4	21,7	784
Slowenien	3	3	3	3	3	3	4	-7,1	17,0	26,0	2,0	1.736
Italien	22	23	22	21	20	21	23	5,2	4,9	-0,3	57,9	364
Schweiz	9	10	10	10	9	9	12	18,6	30,7	10,3	7,4	1.254
Spanien	11	12	12	12	12	11	11	6,0	1,5	-4,2	42,3	268
Weißrußland	26	31	30	34	38	40	44	23,2	70,8	38,6	9,8	4.115
Ausgewählte Länder	369	380	362	362	370	386	390	3,0	5,8	2,7	440,5	877
EU-15	221	249	242	240	241	252	251	12,9	13,7	0,7	382,7	659
CEEC-10	138	125	117	118	123	123	121	-9,4	-12,1	-3,0	74,1	1.660
EU-25	358	374	359	358	364	375	372	4,4	3,8	-0,5	456,8	822

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistiken sowie DG TREN, Pocketbook

Tabelle B.2

Straßengüterverkehr in Europa

	Transportleistung nationaler Frächter im In- und Ausland [Mrd. tkm]							Entwicklung in %			2004	
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	1995-05	2000-05	Mio. EW	tkm/EW
Schweden	32	36	34	37	37	37	39	12,7	22,1	8,3	9,0	4.117
Großbritannien	162	166	163	164	167	168	168	2,6	3,7	1,2	59,7	2.814
Niederlande	67	80	78	77	80	90	91	18,6	35,6	14,3	16,3	5.517
Frankreich	178	204	207	204	204	212	205	14,5	15,2	0,6	59,9	3.543
Deutschland	238	281	289	285	291	304	310	18,1	30,5	10,5	82,5	3.680
Polen	51	75	77	80	86	103	112	46,5	118,4	49,1	38,2	2.692
Tschechische Republik	31	37	39	44	47	46	43	19,2	38,8	16,4	10,2	4.506
Slowakei	16	14	14	15	17	19	23	-9,8	41,9	57,4	5,4	3.444
Österreich	27	35	38	38	40	39	37	32,5	39,8	5,5	8,1	4.829
Ungarn	14	19	18	18	18	21	25	38,6	82,3	31,5	10,1	2.037
Rumänien	20	14	19	25	31	37	52	-27,5	161,6	260,7	21,7	1.714
Slowenien	3	5	7	7	7	9	11	60,6	234,3	108,2	2,0	4.512
Italien	174	185	187	193	174	197	212	5,9	21,4	14,7	57,9	3.403
Schweiz	11	13	13	13	14	14	14	10,6	21,6	9,9	7,4	1.857
Spanien	102	149	161	185	193	221	233	46,4	129,6	56,8	42,3	5.215
Weißrußland	10	10	10	11	13	14	15	2,2	57,8	54,5	9,8	1.425
Ausgewählte Länder	1.169	1.463	1.509	1.579	1.666	1.884	2.035	25,2	74,1	39,1	440,5	4.278
EU-15	1.124	1.317	1.343	1.374	1.374	1.459	1.478	17,2	31,5	12,2	382,7	3.814
CEEC-10	126	169	176	187	199	223	246	34,7	95,6	45,2	74,1	3.012
EU-25	1.250	1.487	1.518	1.560	1.573	1.683	1.724	19,0	37,9	16,0	456,8	3.684

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken (Transportleistung nationaler Unternehmen), vergleichbar mit DG TREN, Pocketbook

Tabelle B.3

Binnenschiff – Güterverkehr in Europa

	Transportleistung [Mrd. Tonnen-km]							Entwicklung in %			2004	
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	1995-05	2000-05	Mio. EW	tkm/EW
Schweden	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	9,0	0
Großbritannien	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	5,0	-10,0	-14,3	59,7	3
Niederlande	35,5	41,3	41,8	40,8	39,0	43,1	42,2	16,4	19,1	2,3	16,3	2.651
Frankreich	6,6	9,1	8,3	8,3	8,0	8,4	8,9	37,4	34,3	-2,3	59,9	140
Deutschland	64,0	66,5	64,8	64,2	58,2	63,7	64,1	3,9	0,2	-3,6	82,5	772
Polen	0,9	1,2	1,3	1,1	0,9	0,4	0,3	33,3	-62,8	-72,1	38,2	10
Tschechische Republik	1,3	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	-93,9	-95,2	-21,3	10,2	5
Slowakei	1,5	1,4	1,0	0,9	0,5	0,7	0,0	-5,9	-100,0	-100,0	5,4	130
Österreich	2,0	2,4	2,6	2,8	2,3	2,8	2,8	19,5	38,1	15,6	8,1	339
Ungarn	1,2	0,9	1,3	1,7	1,5	1,9	2,1	-26,4	74,2	136,8	10,1	188
Rumänien	3,1	2,6	2,7	3,6	3,5	7,0	8,4	-15,3	171,2	220,2	21,7	320
Slowenien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	2,0	0
Italien	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	25,6	-20,1	-36,4	57,9	2
Schweiz	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-18,8	-70,9	-64,2	7,4	18
Spanien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	42,3	0
Weißrußland	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	-80,5	-32,3	246,2	9,8	19
Ausgewählte Länder	121,2	126,0	124,3	124,0	114,6	128,5	129,4	3,9	6,8	2,7	440,5	292
EU-15	114,9	127,4	125,9	124,9	116,4	126,1	126,2	10,8	9,9	-0,9	382,7	330
CEEC-10	2,0	2,2	2,7	3,0	2,5	2,4	2,6	10,9	27,8	15,2	74,1	33
EU-25	116,9	129,6	128,6	127,9	118,9	128,5	128,8	10,8	10,2	-0,6	456,8	281

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, DG TREN, Pocketbook

Tabelle B.4

Güterverkehr in Europa insgesamt – Schiene, Straße, Binnenschiff

	Transportleistung [Mrd. Tonnen-km]							Entwicklung in %			2004	
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	1995-05	2000-05	Mio. EW	tkm/EW
Schweden	55	56	54	56	57	58	60	0,4	8,6	8,2	9,0	6.445
Großbritannien	175	184	183	183	186	189	190	5,1	8,5	3,2	59,7	3.162
Niederlande	106	125	125	122	124	138	138	18,6	31,0	10,4	16,3	8.489
Frankreich	233	268	266	263	258	267	255	15,2	9,4	-5,1	59,9	4.457
Deutschland	371	425	430	426	429	454	464	14,4	25,0	9,2	82,5	5.499
Polen	121	131	126	129	136	156	162	7,8	33,8	24,1	38,2	4.072
Tschechische Republik	55	55	56	60	62	61	58	-0,6	5,6	6,2	10,2	5.989
Slowakei	31	27	26	26	27	29	32	-13,6	2,9	19,1	5,4	5.377
Österreich	42	55	57	59	60	61	59	28,9	38,7	7,6	8,1	7.480
Ungarn	23	29	27	27	27	31	36	23,1	53,2	24,5	10,1	3.046
Rumänien	41	33	37	44	49	61	77	-18,3	88,0	130,0	21,7	2.819
Slowenien	6	8	10	10	10	12	15	27,9	129,5	79,4	2,0	6.247
Italien	196	208	208	213	194	218	235	5,8	19,6	13,0	57,9	3.768
Schweiz	20	23	23	23	23	23	25	13,8	24,8	9,7	7,4	3.129
Spanien	113	160	173	196	204	232	244	42,4	117,1	52,4	42,3	5.483
Weißrußland	35	41	40	46	51	54	59	17,1	66,9	42,5	9,8	5.559
Ausgewählte Länder	1.659	1.969	1.996	2.065	2.150	2.399	2.555	18,7	54,0	29,7	440,5	5.447
EU-15	1.460	1.694	1.711	1.738	1.731	1.838	1.856	16,0	27,1	9,5	382,7	4.802
CEEC-10	265	296	295	308	324	349	370	11,7	39,2	24,7	74,1	4.705
EU-25	1.725	1.991	2.006	2.046	2.055	2.187	2.225	15,4	29,0	11,8	456,8	4.787

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistik, DG TREN, Pockebook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland

Tabelle B.5

Modal Split Schiene

	Modal Split Anteil [% Tonnen-km]							Entwicklung in %-punkten			2004	
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-00	1995-05	2000-05	Mio. EW	tkm/EW
Schweden	35,0	36,1	36,3	34,3	35,5	36,1	36,0	1,1	1,0	-0,1	9,0	2.329
Großbritannien	7,6	9,8	10,6	10,1	10,1	10,9	11,6	2,2	4,0	1,8	59,7	345
Niederlande	2,9	3,6	3,4	3,3	3,8	3,8	3,8	0,7	0,8	0,2	16,3	321
Frankreich	20,7	20,6	19,0	19,0	18,1	17,4	16,0	0,0	-4,7	-4,7	59,9	774
Deutschland	18,7	18,3	17,7	17,9	18,6	19,0	19,3	-0,5	0,6	1,1	82,5	1.047
Polen	57,0	41,7	37,9	37,0	36,3	33,7	30,8	-15,4	-26,2	-10,9	38,2	1.370
Tschechische Republik	40,9	31,9	30,2	26,5	25,4	24,7	25,4	-9,0	-15,5	-6,5	10,2	1.479
Slowakei	44,3	41,6	42,4	39,6	36,9	33,5	29,6	-2,7	-14,6	-12,0	5,4	1.803
Österreich	32,7	31,3	30,3	30,1	30,4	30,9	32,2	-1,4	-0,5	0,9	8,1	2.312
Ungarn	35,9	30,5	28,1	28,5	27,8	26,9	24,0	-5,3	-11,9	-6,6	10,1	820
Rumänien	44,0	49,1	43,1	34,4	30,5	27,8	21,7	5,2	-22,3	-27,5	21,7	784
Slowenien	48,2	35,0	28,7	31,8	31,7	27,8	24,6	-13,2	-23,6	-10,4	2,0	1.736
Italien	11,1	11,0	10,5	9,7	10,4	9,6	9,7	-0,1	-1,4	-1,3	57,9	364
Schweiz	43,1	45,0	42,0	41,7	40,1	40,1	45,2	1,8	2,0	0,2	7,4	1.254
Spanien	9,7	7,2	6,8	5,9	5,7	4,9	4,6	-2,5	-5,2	-2,7	42,3	268
Weißrußland	72,5	76,3	74,3	74,9	74,9	74,0	74,2	3,8	1,7	-2,1	9,8	4.115
Ausgewählte Länder	22,2	19,3	18,2	17,5	17,2	16,1	15,3	-2,9	-7,0	-4,0	440,5	877
EU-15	15,1	14,7	14,2	13,8	13,9	13,7	13,5	-0,4	-1,6	-1,2	382,7	659
CEEC-10	51,8	42,1	39,5	38,4	37,9	35,3	32,7	-9,8	-19,1	-9,4	74,1	1.660
EU-25	20,8	18,8	17,9	17,5	17,7	17,2	16,7	-2,0	-4,1	-2,1	456,8	822

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistik, DG TREN, Pockebook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland

Verkehr und Infrastruktur

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- Nr 1: City-Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere, 1996
- Nr 2: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa, 1997
- Nr 3: Internationale Beispiele und Erfahrungen mit verschiedenen Modellen der Nahverkehrsfinanzierung, 1997
- Nr 4: Weißbuch: Semmering, 1997
- Nr 5: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa – Aktualisierung, 1998
- Nr 6: Telekommunikation - Zwischen Markt und Regulierung, Tagungsband, 1999
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6946.html>
- Nr 7: Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6936.html>
- Nr 8: Trend- und Extremsportarten in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6932.html>
- Nr 9: Lkw-Unfallgeschehen auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6933.html>
- Nr 10: Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6934.html>
- Nr 11: Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung, Tagungsband, 2. ergänzte Auflage, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6904.html>
- Nr 12: Qualifizierung in touristischen Dienstleistungsberufen – MitarbeiterInnen-zufriedenheit als Grundlage für zukünftige Angebotserstellung, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6931.html>
- Nr 13: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Materialiensammlung, 2001

- Nr 13a: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6888.html>
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6920.html>
- Nr 15: Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6885.html>
- Nr 16: EU-Erweiterung und Alpentransit, Tagungsband, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7131.html>
- Nr 17: Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7130.html>
- Nr 18: Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit ? 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11563.html>
- Nr 19: Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe. Eine Branche im Wandel ? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11995.html>
- Nr 20: Werbung für Bus, Bahn und Bim – soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-15013.html>
- Nr 21: Speiseplan und Transportaufkommen; Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-14731.html>
- Nr 22: Die unterschlagene Arbeitszeit - Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17286.html>
- Nr 23: Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17287.html>
- Nr 24: Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-20825.html>

- Nr 25: Überfordert durch den Arbeitsweg?
Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26535.html>
- Nr 26: Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen?, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26626.html>
- Nr 27: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge
2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-3291.html>
- Nr 28: Weichenstellung für Europas Bahnen – Wem nützt der Wettbewerb?
Tagungsband, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-28133.html>
- Nr 29: LKW-Roadpricing abseits der Autobahn
Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz
Tagungsband, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-30132.html>
- Nr 30: LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2007
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-33893.html>
- Nr 31: Legal – Illegal – Egal?
Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau
Tagungsband, 2007
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-35397.html>

Außerdem erschienen:

„Endstation Trennung“, Ein Memorandum der AK und der GdE zur
Trennungsdiskussion bei den ÖBB, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6889.html>

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
Tel: +43 (0) 1 501 65 – 2698
Fax: +43 (0) 1 501 65 – 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at