Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Analyse Verkehrsmarkt 2005

Erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung
im Auftrag der AK Wien
Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Analyse Verkehrsmarkt 2005

Erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung
im Auftrag der AK 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 Umweltverbund [% tkm] ....................... 21
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


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.


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


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.


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 Grenzabschnitten zugeordnet und entsprechend zusammengefasst:
• Ländergruppe WEST: Deutschland, Schweiz, Südwest-, West- und Nordeuropa. Zuordnung zu Grenzabschnitt: Grenzübergänge Feldkirch/Tisis – Wegscheid/Passau (jeweils Straße/Schiene)


• Ländergruppe OST: Mittel- und osteuropäische Länder. Zuordnung zu Grenzabschnitt: Grenzübergänge Wullowitz/Summerau – Heiligenkreuz/ Mogersdorf


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.


2.1.3 Verkehrsträger

Es werden die in der Verkehrsstatistik üblichen Begriffe verwendet.
Schiene


Binnenschiff

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-


**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 Dauerzählstellen 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-Südgrenzen wurden die Ergebnisse für Ländergruppen WEST und SÜD aufgrund von repräsentativen Zählstellen im Hinterland vorgenommen.
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:

- 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 (Pipelinegüter P, Luftfahrtgüter 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

- $Ma_n$: Transportaufkommen ausländischer Transportunternehmen
- $H_n$: Warenaufkommen Österreich gemäß Verkehrsstatistik (Tonnen)
- $P_n$: Transportaufkommen der Pipelinegüter (Erdgas und Rohöl)
- $L_n$: Transportaufkommen Luftfahrt
- $f$: Faktor für die Übererfassung der Verkehrsstatistik $V/H$;
  (Trendextrapolation der Jahre 1990-1994)
- $n$: Jahr nach EU-Beitritt
- $E_n$: Transportaufkommen Eisenbahnverkehrsunternehmen
- $W_n$: Transportaufkommen Binnenschifffahrt
- $Mi_n$: 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.


**Abb. 1 Ausgewählte EU-Staaten**

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 präsentieren 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 westeuropäische 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**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Herkunftsprinzip</th>
<th>Territorialprinzip</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Daten vorhanden für</td>
<td>alle ausgewählten Länder</td>
<td>Österreich und Deutschland</td>
</tr>
<tr>
<td>Schienengüterverkehr</td>
<td>nationale Statistiken UIC-Statistik DG TREN – Pocketbook 2003 – 2006</td>
<td>Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr DESTATIS, Fachserie 8, Reihe 1.1 – Verkehr aktuell</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschifffahrt</td>
<td>nationale Statistiken DG TREN – Pocketbook 2003 – 2006</td>
<td>Statistik Austria, Schnellberichte Verkehr DESTATIS, Fachserie 8, Reihe 1.1 – Verkehr aktuell</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: ÖIR*
3. Ergebnisse

3.1 Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt


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 Arbeitsverteilung, 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


- 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.


#### Tabelle 2 Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Ländergruppen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportaufkommen (in ‘000 t)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Weststaaten*</td>
<td>77.032</td>
<td>130.248</td>
<td>138.690</td>
<td>153.916</td>
<td>151.843</td>
</tr>
<tr>
<td>Oststaaten**</td>
<td>20.487</td>
<td>44.767</td>
<td>51.930</td>
<td>58.224</td>
<td>56.821</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Länder</td>
<td>93.503</td>
<td>163.386</td>
<td>178.026</td>
<td>196.419</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**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)**

| Weststaaten*                  | 53.216| 21.595| 74.811| 8.442 | 13.153 |
| Oststaaten**                  | 24.280| 12.054| 36.334| 7.163 | 4.891 |

**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  |

* 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 Wullowitz/Summerau bis Heiligenkreuz/Mogersdorf

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria
3.3 Relationen


Nach Relationen entwickelte sich der Güterverkehr Österreichs wie folgt:


- 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.

### Tabelle 3 Grenzüberschreitender Güterverkehr Österreich – Relationen und Ländergruppen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportaufkommen (in ‘000 t)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>45.625</td>
<td>77.920</td>
<td>82.100</td>
<td>87.429</td>
<td>84.048</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>15.296</td>
<td>27.336</td>
<td>32.789</td>
<td>34.774</td>
<td>32.229</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>31.408</td>
<td>52.328</td>
<td>56.590</td>
<td>66.487</td>
<td>67.795</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>5.190</td>
<td>17.431</td>
<td>19.141</td>
<td>23.450</td>
<td>24.592</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>60.921</td>
<td>105.256</td>
<td>114.889</td>
<td>122.203</td>
<td>116.278</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>32.582</td>
<td>58.130</td>
<td>63.137</td>
<td>74.216</td>
<td>76.712</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Relationen</strong></td>
<td>93.503</td>
<td>163.386</td>
<td>178.026</td>
<td>196.419</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990 =100)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>170,8</td>
<td>179,9</td>
<td>191,6</td>
<td>184,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>178,7</td>
<td>214,4</td>
<td>227,3</td>
<td>210,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>166,6</td>
<td>180,2</td>
<td>211,7</td>
<td>215,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>335,8</td>
<td>368,8</td>
<td>451,8</td>
<td>473,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>100,0</td>
<td>172,8</td>
<td>188,6</td>
<td>200,6</td>
<td>190,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>100,0</td>
<td>178,4</td>
<td>193,8</td>
<td>227,8</td>
<td>235,4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Relationen</strong></td>
<td>100,0</td>
<td>174,7</td>
<td>190,4</td>
<td>210,1</td>
<td>206,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>32.295</td>
<td>6.129</td>
<td>38.424</td>
<td>4.180</td>
<td>1.948</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>12.040</td>
<td>4.893</td>
<td>16.933</td>
<td>5.453</td>
<td>-560</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>20.921</td>
<td>15.466</td>
<td>36.387</td>
<td>4.262</td>
<td>11.205</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>12.240</td>
<td>7.161</td>
<td>19.401</td>
<td>1.710</td>
<td>5.451</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>44.335</td>
<td>11.022</td>
<td>55.357</td>
<td>9.633</td>
<td>1.388</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>25.549</td>
<td>18.582</td>
<td>44.131</td>
<td>5.006</td>
<td>13.575</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Relationen</strong></td>
<td>69.884</td>
<td>29.604</td>
<td>99.488</td>
<td>14.640</td>
<td>14.964</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>5,5</td>
<td>1,5</td>
<td>4,2</td>
<td>1,8</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>6,0</td>
<td>3,3</td>
<td>5,1</td>
<td>6,3</td>
<td>-0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>5,2</td>
<td>5,3</td>
<td>5,3</td>
<td>2,6</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>12,9</td>
<td>7,1</td>
<td>10,9</td>
<td>3,2</td>
<td>13,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>5,6</td>
<td>2,0</td>
<td>4,4</td>
<td>3,0</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>6,0</td>
<td>5,7</td>
<td>5,9</td>
<td>2,8</td>
<td>10,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Relationen</strong></td>
<td>5,7</td>
<td>3,4</td>
<td>4,9</td>
<td>2,9</td>
<td>4,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Straßenverkehr am weitaus dynamischsten (+165%), während Schiene und Binnenschifffahrt nur um 54 bzw. 56% gewachsen sind.


- 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 grenzüberschreitende 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:
  - Waren es in den Jahren 1990 bis 2000 noch 3,7% p. a.,
  - sank das Wachstum 2000 bis 2003 auf 1,9% p. a. ab und
  - lag in den letzten beiden Jahren bei lediglich 0,8% p. a. (Tabelle 4).


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**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportaufkommen (in '000 t)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>42.104</td>
<td>60.494</td>
<td>64.000</td>
<td>67.031</td>
<td>64.999</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>42.104</td>
<td>60.494</td>
<td>62.700</td>
<td>64.238</td>
<td>59.403</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1.300</td>
<td>2.793</td>
<td>5.596</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>7.533</td>
<td>9.834</td>
<td>9.817</td>
<td>11.484</td>
<td>11.769</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>43.866</td>
<td>93.209</td>
<td>104.210</td>
<td>117.976</td>
<td>116.222</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>17.702</td>
<td>32.934</td>
<td>37.448</td>
<td>37.918</td>
<td>34.910</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>26.164</td>
<td>60.275</td>
<td>66.761</td>
<td>80.058</td>
<td>81.312</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>93.503</td>
<td>163.537</td>
<td>178.026</td>
<td>196.490</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990 =100)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100,0</td>
<td>143,7</td>
<td>152,0</td>
<td>159,2</td>
<td>154,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>143,7</td>
<td>148,9</td>
<td>152,6</td>
<td>141,1</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>130,5</td>
<td>130,3</td>
<td>152,4</td>
<td>156,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>100,0</td>
<td>212,5</td>
<td>237,6</td>
<td>268,9</td>
<td>264,9</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>186,0</td>
<td>211,5</td>
<td>214,2</td>
<td>197,2</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>230,4</td>
<td>255,2</td>
<td>306,0</td>
<td>310,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>174,9</td>
<td>190,4</td>
<td>210,1</td>
<td>206,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>18.390</td>
<td>4.505</td>
<td>22.896</td>
<td>3.506</td>
<td>1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>18.390</td>
<td>-1.091</td>
<td>17.299</td>
<td>2.206</td>
<td>-3.297</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>5.596</td>
<td>5.596</td>
<td>1.300</td>
<td>4.296</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>2.301</td>
<td>1.935</td>
<td>4.236</td>
<td>-17</td>
<td>1.952</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>49.343</td>
<td>23.013</td>
<td>72.356</td>
<td>11.000</td>
<td>12.012</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>15.232</td>
<td>1.976</td>
<td>17.207</td>
<td>4.514</td>
<td>-2.539</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>34.111</td>
<td>21.037</td>
<td>55.148</td>
<td>6.486</td>
<td>14.551</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>70.034</td>
<td>29.453</td>
<td>99.487</td>
<td>14.489</td>
<td>14.964</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>3,7</td>
<td>1,4</td>
<td>2,9</td>
<td>1,9</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>3,7</td>
<td>-0,4</td>
<td>2,3</td>
<td>1,2</td>
<td>-2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>107,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>2,7</td>
<td>3,7</td>
<td>3,0</td>
<td>-0,1</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>7,8</td>
<td>4,5</td>
<td>6,7</td>
<td>3,8</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>6,4</td>
<td>1,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,4</td>
<td>-3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>8,7</td>
<td>6,2</td>
<td>7,9</td>
<td>3,5</td>
<td>10,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>5,7</td>
<td>3,4</td>
<td>4,9</td>
<td>2,9</td>
<td>4,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria*
3.4.1 Anteile der Verkehrsträger (Modal Split)


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schiene</td>
<td>45,0</td>
<td>37,0</td>
<td>35,9</td>
<td>34,1</td>
<td>33,7</td>
<td>-8,0</td>
<td>-1,0</td>
<td>-2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>45,0</td>
<td>37,0</td>
<td>35,2</td>
<td>32,7</td>
<td>30,8</td>
<td>-8,0</td>
<td>-1,8</td>
<td>-4,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,7</td>
<td>1,4</td>
<td>2,9</td>
<td>0,0</td>
<td>0,7</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>8,1</td>
<td>6,0</td>
<td>5,5</td>
<td>5,8</td>
<td>6,1</td>
<td>-2,0</td>
<td>-0,5</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>46,9</td>
<td>57,0</td>
<td>58,5</td>
<td>60,0</td>
<td>60,2</td>
<td>10,1</td>
<td>1,5</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>18,9</td>
<td>20,1</td>
<td>21,0</td>
<td>19,3</td>
<td>18,1</td>
<td>1,2</td>
<td>0,9</td>
<td>-2,9</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>28,0</td>
<td>36,9</td>
<td>37,5</td>
<td>40,7</td>
<td>42,1</td>
<td>8,9</td>
<td>0,6</td>
<td>4,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria


- 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 (Schienen 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.


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modal Split Schiene</th>
<th>[% des Transportaufkommens]</th>
<th>Veränderung [%-punkte]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ländergruppe West</td>
<td>38,0</td>
<td>29,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Ländergruppe Süd</td>
<td>40,9</td>
<td>29,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ländergruppe Ost</td>
<td>58,0</td>
<td>52,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

### 3.5 Entwicklung der Transportleistung in Österreich


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).


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>2.444</td>
<td>2.557</td>
<td>2.846</td>
<td>2.276</td>
<td>2.658</td>
<td>2.728</td>
<td>-6,8</td>
<td>19,9</td>
<td>11,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Inlandverkehr</td>
<td>117</td>
<td>95</td>
<td>71</td>
<td>61</td>
<td>33</td>
<td>37</td>
<td>-47,9</td>
<td>-38,6</td>
<td>-68,0</td>
</tr>
<tr>
<td>davon grenzüberschr. Verkehr</td>
<td>2.327</td>
<td>2.463</td>
<td>2.775</td>
<td>2.216</td>
<td>2.625</td>
<td>2.691</td>
<td>-4,8</td>
<td>21,5</td>
<td>15,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon bilateraler Verkehr</td>
<td>1.209</td>
<td>1.216</td>
<td>1.413</td>
<td>1.157</td>
<td>1.304</td>
<td>1.275</td>
<td>-4,3</td>
<td>10,2</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Transit</td>
<td>1.117</td>
<td>1.247</td>
<td>1.361</td>
<td>1.059</td>
<td>1.322</td>
<td>1.416</td>
<td>-5,3</td>
<td>33,8</td>
<td>26,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Anteil Transit an Insgesamt [%]</td>
<td>45,7</td>
<td>48,8</td>
<td>47,8</td>
<td>46,5</td>
<td>49,7</td>
<td>51,9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>16.602</td>
<td>16.915</td>
<td>17.197</td>
<td>16.999</td>
<td>18.248</td>
<td>18.109</td>
<td>2,4</td>
<td>6,5</td>
<td>9,1</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Inlandverkehr</td>
<td>3.893</td>
<td>3.876</td>
<td>3.933</td>
<td>3.803</td>
<td>4.207</td>
<td>4.494</td>
<td>-2,3</td>
<td>18,2</td>
<td>15,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Transit</td>
<td>3.612</td>
<td>3.847</td>
<td>3.800</td>
<td>3.852</td>
<td>4.285</td>
<td>4.252</td>
<td>6,6</td>
<td>10,4</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Anteil Transit an Insgesamt [%]</td>
<td>21,8</td>
<td>22,7</td>
<td>22,1</td>
<td>22,7</td>
<td>23,5</td>
<td>23,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>27.187</td>
<td>28.040</td>
<td>28.745</td>
<td>29.357</td>
<td>30.874</td>
<td>30.186</td>
<td>8,0</td>
<td>2,8</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>davon grenzüberschr. Verkehr</td>
<td>14.855</td>
<td>15.660</td>
<td>16.234</td>
<td>16.658</td>
<td>18.874</td>
<td>18.014</td>
<td>12,1</td>
<td>8,1</td>
<td>21,3</td>
</tr>
<tr>
<td>davon bilateraler Verkehr</td>
<td>7.751</td>
<td>8.728</td>
<td>8.579</td>
<td>8.560</td>
<td>9.233</td>
<td>8.500</td>
<td>10,4</td>
<td>-0,7</td>
<td>9,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Transit</td>
<td>7.105</td>
<td>6.932</td>
<td>7.655</td>
<td>8.098</td>
<td>9.641</td>
<td>9.514</td>
<td>14,0</td>
<td>17,5</td>
<td>33,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Anteil Transit an Insgesamt [%]</td>
<td>26,1</td>
<td>24,7</td>
<td>26,6</td>
<td>27,6</td>
<td>31,2</td>
<td>31,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>davon Inlandverkehr</td>
<td>16.341</td>
<td>16.350</td>
<td>16.516</td>
<td>16.563</td>
<td>16.240</td>
<td>16.703</td>
<td>1,4</td>
<td>0,8</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>davon grenzüberschr. Verkehr</td>
<td>29.891</td>
<td>31.163</td>
<td>32.272</td>
<td>32.069</td>
<td>35.540</td>
<td>34.320</td>
<td>7,3</td>
<td>7,0</td>
<td>14,8</td>
</tr>
<tr>
<td>davon bilateraler Verkehr</td>
<td>18.057</td>
<td>19.136</td>
<td>19.456</td>
<td>19.061</td>
<td>20.292</td>
<td>19.138</td>
<td>5,6</td>
<td>0,4</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td>davon Transit</td>
<td>11.834</td>
<td>12.027</td>
<td>12.816</td>
<td>13.008</td>
<td>15.248</td>
<td>15.183</td>
<td>9,9</td>
<td>16,7</td>
<td>28,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Anteil Transit an Insgesamt [%]</td>
<td>25,6</td>
<td>25,3</td>
<td>26,3</td>
<td>26,7</td>
<td>29,4</td>
<td>29,8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

3.6 Güterverkehrsentwicklung im europäischen Vergleich


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1995-00</td>
<td>2000-03</td>
<td>2003-05</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>EU-15</td>
<td>1.460</td>
<td>1.694</td>
<td>1.711</td>
<td>1.738</td>
<td>1.731</td>
<td>1.838</td>
<td>1.856</td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td>CEEC-10</td>
<td>265</td>
<td>296</td>
<td>295</td>
<td>308</td>
<td>324</td>
<td>349</td>
<td>370</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-25</td>
<td>1.725</td>
<td>1.991</td>
<td>2.006</td>
<td>2.046</td>
<td>2.055</td>
<td>2.187</td>
<td>2.225</td>
<td>2,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Umweltverbund [% tkm]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ländergruppe</th>
<th>Anteil des Umweltverbunds (Schiene und Binnenschiff) [%]</th>
<th>Veränderung [%-Punkte]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EU-15</td>
<td>23,0</td>
<td>22,2</td>
</tr>
<tr>
<td>CEEC-10</td>
<td>52,6</td>
<td>42,8</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-25</td>
<td>27,6</td>
<td>25,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

3.6.1 Nationale Marktanteile des Umweltverbundes

Auf nationaler Ebene ist die Entwicklung des Umweltverbundes jedoch durchaus differenziert. 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]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rang</th>
<th>Land</th>
<th>Straße</th>
<th>Umweltverbund</th>
<th>Insgesamt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Schiene</td>
<td>Binnenschiff</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Schweiz</td>
<td>54,6</td>
<td>45,2</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Österreich</td>
<td>63,0</td>
<td>32,2</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Schweden</td>
<td>64,0</td>
<td>36,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Niederlande</td>
<td>65,7</td>
<td>3,8</td>
<td>30,5</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Deutschland</td>
<td>66,8</td>
<td>19,3</td>
<td>13,8</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Rumänien</td>
<td>67,3</td>
<td>21,7</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Polen</td>
<td>69,0</td>
<td>30,8</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Ungarn</td>
<td>70,1</td>
<td>24,0</td>
<td>5,9</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Slowakei</td>
<td>70,4</td>
<td>29,6</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>74,5</td>
<td>25,4</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Slowenien</td>
<td>75,4</td>
<td>24,6</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Frankreich</td>
<td>80,5</td>
<td>16,0</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Großbritannien</td>
<td>88,3</td>
<td>11,6</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Italien</td>
<td>90,3</td>
<td>9,7</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Spanien</td>
<td>95,4</td>
<td>4,6</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>EU-15</td>
<td>79,7</td>
<td>13,5</td>
<td>6,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>CEEC-10</td>
<td>66,6</td>
<td>32,7</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>EU-25</td>
<td>77,5</td>
<td>16,7</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Weißrußland</td>
<td>25,6</td>
<td>74,2</td>
<td>0,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung: Straße: Transportleistung nationaler Frachter 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 Groß Britanni- nien (11,7%). Es ist allerdings zu beachten, dass diese Länder lange Küstenabschnitte haben und entsprechend höhere Anteile an Küstenschifffahrt (Short Sea Shipping) aufwei-
Zusätzliche Berechnung nach dem Territorialprinzip für Österreich und Deutschland


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]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Berechnungsmethode der Straßengüterverkehrsleistung</th>
<th>Umweltverbund</th>
<th>Insgesamt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Straße</td>
<td>Schiene</td>
<td>Binnenschiff</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>Nationale Frächter im In- und Ausland</td>
<td>63,0</td>
<td>32,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Territorialprinzip</td>
<td>59,0</td>
<td>35,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>Nationale Frächter im In- und Ausland</td>
<td>66,8</td>
<td>19,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Territorialprinzip</td>
<td>71,7</td>
<td>16,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Alternativenergien 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


---

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 Verkehrs träger gilt.
Tabelle 12 Modal Split-Entwicklung der Schiene in Europa

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis DG TREN, Pocketbook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frachter 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 genommen hat (Tabelle 13).

### Tabelle 13 Entwicklung der Transportleistung in Österreich im ersten Halbjahr 2006

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>2005</td>
<td>2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>8.288</td>
<td>8.896</td>
</tr>
<tr>
<td>Schiene</td>
<td>8.813</td>
<td>8.997</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>17.840</td>
<td>18.805</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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 Straßenetz stattfanden, dürfte es mit der Einführung des Lkw-Roadpricings in Tschechien ab 1.1. 2007 wieder zu Rückverlagerungen gekommen sein.\(^6\)

---

### Tabelle 14 Aktuelle Entwicklung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Querschnitten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Korr. Zählstellen</th>
<th>Str.</th>
<th>Lkw</th>
<th>Kfz</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Okt.05</td>
<td>Okt.06</td>
</tr>
<tr>
<td>B Vomp</td>
<td>A 12</td>
<td>8.257</td>
<td>8.922</td>
</tr>
<tr>
<td>B Matrei-Brenner</td>
<td>A 13</td>
<td>6.308</td>
<td>6.613</td>
</tr>
<tr>
<td>C ZA Wullowitz</td>
<td>B 310</td>
<td>655</td>
<td>801</td>
</tr>
<tr>
<td>D Parndorf</td>
<td>B 10</td>
<td>1.805</td>
<td>1.810</td>
</tr>
<tr>
<td>D Bruckneudorf/A4</td>
<td>A 4</td>
<td>4.388</td>
<td>5.463</td>
</tr>
<tr>
<td>D Bruckneudorf/B10</td>
<td>B 10</td>
<td>428</td>
<td>459</td>
</tr>
<tr>
<td>D St. Pölten/A1</td>
<td>A 1</td>
<td>8.574</td>
<td>9.372</td>
</tr>
<tr>
<td>D Wels</td>
<td>A 25</td>
<td>8.388</td>
<td>9.716</td>
</tr>
<tr>
<td>D Haïd</td>
<td>A 1</td>
<td>11.117</td>
<td>12.413</td>
</tr>
<tr>
<td>P Schölldorf</td>
<td>A 9</td>
<td>3.031</td>
<td>3.557</td>
</tr>
<tr>
<td>P Lainbertgunnell</td>
<td>A 9</td>
<td>2.722</td>
<td>3.205</td>
</tr>
<tr>
<td>P Wundschohlu</td>
<td>A 9</td>
<td>4.746</td>
<td>4.716</td>
</tr>
<tr>
<td>S Ebreichsdorf</td>
<td>A 3</td>
<td>1.924</td>
<td>1.974</td>
</tr>
<tr>
<td>S Grimmenstein</td>
<td>A 2</td>
<td>4.262</td>
<td>5.283</td>
</tr>
<tr>
<td>S Tanzenbergunnel</td>
<td>S 6</td>
<td>3.315</td>
<td>3.429</td>
</tr>
<tr>
<td>S Niklasdorfer Tunnel</td>
<td>S 6</td>
<td>5.138</td>
<td>6.774</td>
</tr>
<tr>
<td>S Wernberg</td>
<td>A 2</td>
<td>4.606</td>
<td>4.967</td>
</tr>
<tr>
<td>S Unterschütz</td>
<td>A 2</td>
<td>4.416</td>
<td>5.024</td>
</tr>
<tr>
<td>T Ofenauer Tunnel</td>
<td>A 10</td>
<td>5.185</td>
<td>5.075</td>
</tr>
<tr>
<td>T Katschbergunnel</td>
<td>A 10</td>
<td>2.556</td>
<td>1.719</td>
</tr>
<tr>
<td>T Karawankentunnel*</td>
<td>A 11</td>
<td>398</td>
<td>388</td>
</tr>
<tr>
<td>W Wesleyberg</td>
<td>A 1</td>
<td>6.119</td>
<td>5.799</td>
</tr>
<tr>
<td>W Unken-Kniepass</td>
<td>B 178</td>
<td>678</td>
<td>1.028</td>
</tr>
<tr>
<td>W Taxenbach</td>
<td>B 311</td>
<td>1.004</td>
<td>1.003</td>
</tr>
<tr>
<td>W Kematen</td>
<td>A 12</td>
<td>3.559</td>
<td>3.989</td>
</tr>
<tr>
<td>W Feldkirch-Tisis</td>
<td>B 191</td>
<td>475</td>
<td>468</td>
</tr>
<tr>
<td>B Brennerkorridor</td>
<td></td>
<td>21.980</td>
<td>15.535</td>
</tr>
<tr>
<td>C Verbindung nach Tschechien</td>
<td></td>
<td>655</td>
<td>801</td>
</tr>
<tr>
<td>D Donaukorridor</td>
<td></td>
<td>39.917</td>
<td>39.233</td>
</tr>
<tr>
<td>P Phyrn-Schoberkorridor</td>
<td></td>
<td>10.499</td>
<td>11.478</td>
</tr>
<tr>
<td>S Südkorridor*</td>
<td></td>
<td>23.661</td>
<td>29.237</td>
</tr>
<tr>
<td>T Tauernkorridor*</td>
<td></td>
<td>8.139</td>
<td>7.182</td>
</tr>
<tr>
<td>W Westkorridor</td>
<td></td>
<td>13.069</td>
<td>12.287</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Zählstellen</td>
<td></td>
<td>117.920</td>
<td>115.753</td>
</tr>
</tbody>
</table>


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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. tkm</td>
<td></td>
<td>Mio. tkm</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>404.500</td>
<td>434.100</td>
<td>29.600</td>
</tr>
<tr>
<td>darunter incl. Lkw</td>
<td>271.800</td>
<td>288.300</td>
<td>16.500</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>95.421</td>
<td>105.500</td>
<td>10.079</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>64.096</td>
<td>63.400</td>
<td>-696</td>
</tr>
<tr>
<td>Insgesamt</td>
<td>564.017</td>
<td>603.000</td>
<td>38.983</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Literatur

AK/ÖIR, 1995. Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa
AK/ÖIR, 2005. Ostverkehr nach der EU-Erweiterung
ASFINAG, Automatische Dauerverkehrszählung
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
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
<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle A.1</th>
<th>Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Ländergruppen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Transportaufkommen (in '000 t)</strong></td>
<td>1990</td>
</tr>
<tr>
<td>Weststaaten*</td>
<td>77.032</td>
</tr>
<tr>
<td>Oststaaten**</td>
<td>20.487</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Länder</td>
<td>93.503</td>
</tr>
<tr>
<td>Weststaaten*</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Oststaaten**</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Länder</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Weststaaten*</td>
<td>53.216</td>
</tr>
<tr>
<td>Oststaaten**</td>
<td>24.280</td>
</tr>
<tr>
<td>Weststaaten*</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Oststaaten**</td>
<td>8,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Länder</td>
<td>5,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 entsprechend den Grenzübergängen Bonisdorf/Spielfeld bis Passau/Wegscheid. Transit: nur Weststaaten

** Oststaaten: Ländergruppe Ost, entsprechend Grenzübergängen Wullowitz/Summerau bis Heiligenreuz/Mogersdorf
### Tabelle A.2

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Relationen und Ländergruppen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportaufkommen (in '000 t)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>45.625</td>
<td>77.920</td>
<td>82.100</td>
<td>87.429</td>
<td>84.048</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>15.296</td>
<td>27.336</td>
<td>32.789</td>
<td>34.774</td>
<td>32.229</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>31.408</td>
<td>52.328</td>
<td>56.590</td>
<td>66.487</td>
<td>67.795</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>5.190</td>
<td>17.431</td>
<td>19.141</td>
<td>23.450</td>
<td>24.592</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>60.921</td>
<td>105.256</td>
<td>114.889</td>
<td>122.203</td>
<td>116.278</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>32.582</td>
<td>58.130</td>
<td>63.137</td>
<td>74.216</td>
<td>76.712</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>93.503</td>
<td>163.386</td>
<td>178.026</td>
<td>196.419</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990 =100)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>170,8</td>
<td>179,9</td>
<td>191,6</td>
<td>184,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>178,7</td>
<td>214,4</td>
<td>227,3</td>
<td>210,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>166,6</td>
<td>180,2</td>
<td>211,7</td>
<td>215,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>100,0</td>
<td>335,8</td>
<td>368,8</td>
<td>451,8</td>
<td>473,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>100,0</td>
<td>172,8</td>
<td>188,6</td>
<td>200,6</td>
<td>190,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>100,0</td>
<td>178,4</td>
<td>193,8</td>
<td>227,8</td>
<td>235,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>100,0</td>
<td>174,7</td>
<td>190,4</td>
<td>210,1</td>
<td>206,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>32.295</td>
<td>6.129</td>
<td>38.424</td>
<td>4.180</td>
<td>1.948</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>12.040</td>
<td>4.893</td>
<td>16.933</td>
<td>5.453</td>
<td>-560</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>20.921</td>
<td>15.466</td>
<td>36.387</td>
<td>4.262</td>
<td>11.205</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>12.240</td>
<td>7.161</td>
<td>19.401</td>
<td>1.710</td>
<td>5.451</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>44.335</td>
<td>11.022</td>
<td>55.357</td>
<td>9.633</td>
<td>1.388</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>25.549</td>
<td>18.582</td>
<td>44.131</td>
<td>5.006</td>
<td>13.575</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bilateral Weststaaten</td>
<td>5,5</td>
<td>1,5</td>
<td>4,2</td>
<td>1,8</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral Oststaaten</td>
<td>6,0</td>
<td>3,3</td>
<td>5,1</td>
<td>6,3</td>
<td>-0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Weststaaten</td>
<td>5,2</td>
<td>5,3</td>
<td>5,3</td>
<td>2,6</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit Oststaaten</td>
<td>12,9</td>
<td>7,1</td>
<td>10,9</td>
<td>3,2</td>
<td>13,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Bilateral insgesamt</td>
<td>5,6</td>
<td>2,0</td>
<td>4,4</td>
<td>3,0</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit insgesamt*</td>
<td>6,0</td>
<td>5,7</td>
<td>5,9</td>
<td>2,8</td>
<td>10,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>5,7</td>
<td>3,4</td>
<td>4,9</td>
<td>2,9</td>
<td>4,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 Wullowitz/Summerau bis Heiligenreuz/Mogersdorf
* Gesamtmenge Transit entspricht wegen Doppelerfassungen nicht der Summe der Ländergruppen
### Tabelle A.3

**Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Verkehrsträger**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportaufkommen (in ‘000 t)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>42.104</td>
<td>60.494</td>
<td>64.000</td>
<td>67.031</td>
<td>64.999</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>42.104</td>
<td>60.494</td>
<td>62.700</td>
<td>64.238</td>
<td>59.403</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1.300</td>
<td>2.793</td>
<td>5.596</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>7.533</td>
<td>9.834</td>
<td>9.817</td>
<td>11.484</td>
<td>11.769</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>43.866</td>
<td>93.209</td>
<td>104.210</td>
<td>117.976</td>
<td>116.222</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>17.702</td>
<td>32.934</td>
<td>37.448</td>
<td>37.918</td>
<td>34.910</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>26.164</td>
<td>60.275</td>
<td>66.761</td>
<td>80.058</td>
<td>81.312</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>93.503</td>
<td>163.537</td>
<td>178.026</td>
<td>196.490</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990 =100)</th>
<th>1990</th>
<th>2000</th>
<th>2003</th>
<th>2004</th>
<th>2005</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100,0</td>
<td>143,7</td>
<td>152,0</td>
<td>159,2</td>
<td>154,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>143,7</td>
<td>148,9</td>
<td>152,6</td>
<td>141,1</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>130,5</td>
<td>130,3</td>
<td>152,4</td>
<td>156,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>100,0</td>
<td>212,5</td>
<td>237,6</td>
<td>268,9</td>
<td>264,9</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>186,0</td>
<td>211,5</td>
<td>214,2</td>
<td>197,2</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>230,4</td>
<td>255,2</td>
<td>306,0</td>
<td>310,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>174,9</td>
<td>190,4</td>
<td>210,1</td>
<td>206,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>18.390</td>
<td>4.505</td>
<td>22.896</td>
<td>3.506</td>
<td>1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>18.390</td>
<td>-1.091</td>
<td>17.299</td>
<td>2.206</td>
<td>-3.297</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>5.596</td>
<td>5.596</td>
<td>1.300</td>
<td>4.296</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>2.301</td>
<td>1.935</td>
<td>4.236</td>
<td>-17</td>
<td>1.952</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>49.343</td>
<td>23.013</td>
<td>72.356</td>
<td>11.000</td>
<td>12.012</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>15.232</td>
<td>1.976</td>
<td>17.207</td>
<td>4.514</td>
<td>-2.539</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>34.111</td>
<td>21.037</td>
<td>55.148</td>
<td>6.486</td>
<td>14.551</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>70.034</td>
<td>29.453</td>
<td>99.487</td>
<td>14.489</td>
<td>14.964</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>3,7</td>
<td>1,4</td>
<td>2,9</td>
<td>1,9</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>3,7</td>
<td>-0,4</td>
<td>2,3</td>
<td>1,2</td>
<td>-2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>107,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>2,7</td>
<td>3,7</td>
<td>3,0</td>
<td>-0,1</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße</td>
<td>7,8</td>
<td>4,5</td>
<td>6,7</td>
<td>3,8</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>davon inländische Unternehmen</td>
<td>6,4</td>
<td>1,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,4</td>
<td>-3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>davon ausländische Unternehmen</td>
<td>8,7</td>
<td>6,2</td>
<td>7,9</td>
<td>3,5</td>
<td>10,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>5,7</td>
<td>3,4</td>
<td>4,9</td>
<td>2,9</td>
<td>4,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>42.104</td>
<td>46.899</td>
<td>55.261</td>
<td>55.205</td>
<td>60.493</td>
<td>62.403</td>
<td>63.315</td>
<td>62.700</td>
<td>64.238</td>
<td>59.403</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>200</td>
<td>650</td>
<td>1.300</td>
<td>2.793</td>
<td>5.596</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>17.702</td>
<td>20.262</td>
<td>29.149</td>
<td>31.030</td>
<td>32.934</td>
<td>35.949</td>
<td>36.141</td>
<td>37.448</td>
<td>37.918</td>
<td>34.910</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>26.164</td>
<td>31.730</td>
<td>50.525</td>
<td>56.608</td>
<td>60.275</td>
<td>65.274</td>
<td>64.788</td>
<td>66.761</td>
<td>80.058</td>
<td>81.312</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>93.503</td>
<td>106.164</td>
<td>144.208</td>
<td>152.055</td>
<td>163.536</td>
<td>174.254</td>
<td>176.650</td>
<td>178.026</td>
<td>196.490</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Modal Split in %

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>45,0</td>
<td>44,2</td>
<td>38,3</td>
<td>36,3</td>
<td>37,0</td>
<td>35,8</td>
<td>35,8</td>
<td>35,2</td>
<td>32,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,1</td>
<td>0,4</td>
<td>0,7</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>8,1</td>
<td>6,8</td>
<td>6,4</td>
<td>6,1</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
<td>6,7</td>
<td>5,5</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>18,9</td>
<td>19,1</td>
<td>20,2</td>
<td>20,4</td>
<td>20,1</td>
<td>20,6</td>
<td>20,5</td>
<td>21,0</td>
<td>19,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>28,0</td>
<td>29,9</td>
<td>35,0</td>
<td>37,2</td>
<td>36,9</td>
<td>37,5</td>
<td>36,7</td>
<td>37,5</td>
<td>40,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Entwicklung (1990=100)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>111,4</td>
<td>131,2</td>
<td>131,1</td>
<td>143,7</td>
<td>148,7</td>
<td>151,9</td>
<td>152,0</td>
<td>159,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>96,5</td>
<td>123,1</td>
<td>122,3</td>
<td>130,5</td>
<td>138,4</td>
<td>156,1</td>
<td>130,3</td>
<td>152,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>114,5</td>
<td>164,7</td>
<td>175,3</td>
<td>186,0</td>
<td>203,1</td>
<td>204,2</td>
<td>211,5</td>
<td>214,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>121,3</td>
<td>193,1</td>
<td>216,4</td>
<td>230,4</td>
<td>249,5</td>
<td>247,6</td>
<td>255,2</td>
<td>306,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>113,5</td>
<td>154,2</td>
<td>162,6</td>
<td>174,9</td>
<td>186,4</td>
<td>188,9</td>
<td>190,4</td>
<td>210,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
### Tabelle A.4.2

#### Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

#### Alle Relationen

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Empfang</td>
<td>35.941</td>
<td>40.099</td>
<td>54.716</td>
<td>57.226</td>
<td>61.414</td>
<td>65.281</td>
<td>65.702</td>
<td>65.641</td>
<td>70.283</td>
<td>67.306</td>
</tr>
<tr>
<td>Versand</td>
<td>24.980</td>
<td>26.866</td>
<td>35.056</td>
<td>40.435</td>
<td>43.841</td>
<td>47.611</td>
<td>48.492</td>
<td>49.248</td>
<td>51.920</td>
<td>48.972</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit</td>
<td>32.582</td>
<td>39.234</td>
<td>52.194</td>
<td>54.215</td>
<td>58.130</td>
<td>60.171</td>
<td>62.085</td>
<td>63.136</td>
<td>74.162</td>
<td>76.712</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>93.503</td>
<td>106.198</td>
<td>141.966</td>
<td>151.876</td>
<td>163.386</td>
<td>173.076</td>
<td>176.279</td>
<td>178.026</td>
<td>196.356</td>
<td>192.990</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Verteilung in %

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Empfang</td>
<td>38,4</td>
<td>37,8</td>
<td>37,9</td>
<td>37,6</td>
<td>37,6</td>
<td>37,5</td>
<td>37,2</td>
<td>36,9</td>
<td>35,8</td>
<td>34,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Versand</td>
<td>26,7</td>
<td>25,3</td>
<td>24,3</td>
<td>26,6</td>
<td>26,8</td>
<td>27,3</td>
<td>27,5</td>
<td>27,7</td>
<td>26,4</td>
<td>25,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit</td>
<td>34,8</td>
<td>37,0</td>
<td>36,2</td>
<td>35,7</td>
<td>35,5</td>
<td>34,5</td>
<td>35,1</td>
<td>35,5</td>
<td>37,7</td>
<td>39,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>98,4</td>
<td>99,9</td>
<td>99,9</td>
<td>99,3</td>
<td>99,8</td>
<td>100,0</td>
<td>99,9</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Entwicklung (1990=100)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Empfang</td>
<td>100,0</td>
<td>111,6</td>
<td>152,2</td>
<td>159,2</td>
<td>170,9</td>
<td>181,6</td>
<td>182,8</td>
<td>182,6</td>
<td>195,6</td>
<td>187,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Versand</td>
<td>100,0</td>
<td>107,5</td>
<td>140,3</td>
<td>161,9</td>
<td>175,5</td>
<td>190,6</td>
<td>194,1</td>
<td>197,1</td>
<td>207,8</td>
<td>196,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Transit</td>
<td>100,0</td>
<td>120,4</td>
<td>160,2</td>
<td>166,4</td>
<td>178,4</td>
<td>184,7</td>
<td>190,6</td>
<td>193,8</td>
<td>227,6</td>
<td>235,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Relationen</td>
<td>100,0</td>
<td>113,6</td>
<td>151,8</td>
<td>162,4</td>
<td>174,7</td>
<td>185,1</td>
<td>188,5</td>
<td>190,4</td>
<td>210,0</td>
<td>206,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>35.941</td>
<td>40.099</td>
<td>54.716</td>
<td>56.941</td>
<td>61.354</td>
<td>65.433</td>
<td>65.600</td>
<td>65.641</td>
<td>70.283</td>
<td>67.306</td>
</tr>
<tr>
<td>Modal Split in %</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>50,7</td>
<td>51,9</td>
<td>46,0</td>
<td>44,8</td>
<td>46,2</td>
<td>43,6</td>
<td>45,4</td>
<td>45,5</td>
<td>43,2</td>
<td>41,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>13,8</td>
<td>11,1</td>
<td>9,7</td>
<td>9,1</td>
<td>8,9</td>
<td>8,6</td>
<td>9,6</td>
<td>8,0</td>
<td>8,6</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>21,5</td>
<td>22,4</td>
<td>23,6</td>
<td>23,6</td>
<td>23,0</td>
<td>23,8</td>
<td>23,2</td>
<td>24,4</td>
<td>23,5</td>
<td>23,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>13,9</td>
<td>14,5</td>
<td>20,7</td>
<td>22,5</td>
<td>21,9</td>
<td>24,1</td>
<td>21,8</td>
<td>22,2</td>
<td>24,7</td>
<td>26,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Entwicklung (1990=100)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>114,1</td>
<td>138,1</td>
<td>139,9</td>
<td>155,6</td>
<td>156,3</td>
<td>163,4</td>
<td>163,7</td>
<td>166,4</td>
<td>151,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>90,1</td>
<td>107,1</td>
<td>104,4</td>
<td>109,9</td>
<td>113,1</td>
<td>127,3</td>
<td>105,4</td>
<td>122,5</td>
<td>122,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>116,1</td>
<td>166,7</td>
<td>173,6</td>
<td>182,2</td>
<td>200,9</td>
<td>196,2</td>
<td>206,6</td>
<td>213,2</td>
<td>200,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>116,5</td>
<td>226,0</td>
<td>256,1</td>
<td>268,3</td>
<td>314,8</td>
<td>285,4</td>
<td>291,0</td>
<td>346,6</td>
<td>360,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>111,6</td>
<td>152,2</td>
<td>158,4</td>
<td>170,7</td>
<td>182,1</td>
<td>182,5</td>
<td>182,6</td>
<td>195,6</td>
<td>187,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frachter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
### Tabelle A.4.4

**Versand**

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>1.236</td>
<td>634</td>
<td>923</td>
<td>1.263</td>
<td>1.191</td>
<td>1.258</td>
<td>1.555</td>
<td>1.567</td>
<td>1.635</td>
<td>1.653</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>24.980</td>
<td>26.862</td>
<td>37.298</td>
<td>40.898</td>
<td>44.052</td>
<td>48.651</td>
<td>48.972</td>
<td>49.248</td>
<td>51.920</td>
<td>48.972</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modal Split in %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990=100)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
### Tabelle A.4.5

#### Transit insgesamt

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>200</td>
<td>650</td>
<td>1.300</td>
<td>2.793</td>
<td>5.596</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>17.552</td>
<td>22.355</td>
<td>31.748</td>
<td>33.846</td>
<td>36.127</td>
<td>36.365</td>
<td>38.121</td>
<td>40.016</td>
<td>47.964</td>
<td>49.204</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>32.582</td>
<td>39.234</td>
<td>52.193</td>
<td>54.216</td>
<td>58.131</td>
<td>60.172</td>
<td>62.085</td>
<td>63.136</td>
<td>74.270</td>
<td>76.712</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Modal Split in %

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>34,2</td>
<td>29,8</td>
<td>26,9</td>
<td>25,8</td>
<td>25,3</td>
<td>25,9</td>
<td>23,8</td>
<td>22,8</td>
<td>20,6</td>
<td>18,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,3</td>
<td>1,0</td>
<td>2,1</td>
<td>3,8</td>
<td>7,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>4,1</td>
<td>5,5</td>
<td>5,8</td>
<td>5,1</td>
<td>5,5</td>
<td>5,9</td>
<td>6,3</td>
<td>4,8</td>
<td>5,1</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>7,8</td>
<td>7,7</td>
<td>6,4</td>
<td>6,7</td>
<td>7,0</td>
<td>7,4</td>
<td>7,5</td>
<td>7,0</td>
<td>5,9</td>
<td>5,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>53,9</td>
<td>57,0</td>
<td>60,8</td>
<td>62,4</td>
<td>62,1</td>
<td>60,4</td>
<td>61,4</td>
<td>63,4</td>
<td>64,6</td>
<td>64,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Entwicklung (1990=100)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>104,7</td>
<td>126,1</td>
<td>125,3</td>
<td>131,9</td>
<td>139,7</td>
<td>132,4</td>
<td>129,0</td>
<td>137,3</td>
<td>125,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Eisenbahn, ausländische Unternehmen</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>162,0</td>
<td>226,9</td>
<td>207,2</td>
<td>238,3</td>
<td>265,9</td>
<td>290,2</td>
<td>225,7</td>
<td>281,8</td>
<td>302,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>119,7</td>
<td>131,7</td>
<td>142,5</td>
<td>161,5</td>
<td>176,1</td>
<td>183,7</td>
<td>173,7</td>
<td>174,2</td>
<td>154,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>127,4</td>
<td>180,9</td>
<td>192,8</td>
<td>205,8</td>
<td>207,2</td>
<td>217,2</td>
<td>228,0</td>
<td>273,3</td>
<td>280,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>120,4</td>
<td>160,2</td>
<td>166,4</td>
<td>178,4</td>
<td>184,7</td>
<td>190,6</td>
<td>193,8</td>
<td>228,0</td>
<td>235,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle A.5.1
Ländergruppe West

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>24.094</td>
<td>28.427</td>
<td>42.710</td>
<td>47.363</td>
<td>48.919</td>
<td>52.271</td>
<td>51.216</td>
<td>53.317</td>
<td>61.417</td>
<td>60.195</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>63.408</td>
<td>70.522</td>
<td>94.816</td>
<td>100.350</td>
<td>108.249</td>
<td>114.398</td>
<td>113.091</td>
<td>113.572</td>
<td>128.201</td>
<td>124.805</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modal Split in %</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>38,0</td>
<td>35,3</td>
<td>28,9</td>
<td>26,6</td>
<td>29,0</td>
<td>27,9</td>
<td>27,3</td>
<td>26,1</td>
<td>26,5</td>
<td>26,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>4,0</td>
<td>5,2</td>
<td>5,3</td>
<td>5,2</td>
<td>5,4</td>
<td>5,3</td>
<td>5,8</td>
<td>4,9</td>
<td>5,2</td>
<td>5,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>19,9</td>
<td>19,2</td>
<td>20,8</td>
<td>20,9</td>
<td>20,4</td>
<td>21,1</td>
<td>21,6</td>
<td>22,0</td>
<td>20,3</td>
<td>19,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>38,0</td>
<td>40,3</td>
<td>45,0</td>
<td>47,2</td>
<td>45,2</td>
<td>45,7</td>
<td>46,9</td>
<td>47,9</td>
<td>48,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990=100)</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100,0</td>
<td>103,3</td>
<td>113,8</td>
<td>110,9</td>
<td>130,2</td>
<td>132,3</td>
<td>128,2</td>
<td>123,1</td>
<td>141,0</td>
<td>138,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>143,7</td>
<td>194,4</td>
<td>204,1</td>
<td>229,7</td>
<td>238,0</td>
<td>256,5</td>
<td>218,5</td>
<td>261,6</td>
<td>277,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>106,9</td>
<td>155,8</td>
<td>166,2</td>
<td>174,4</td>
<td>191,0</td>
<td>193,0</td>
<td>197,6</td>
<td>206,4</td>
<td>191,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>118,0</td>
<td>177,3</td>
<td>196,6</td>
<td>203,0</td>
<td>216,9</td>
<td>212,6</td>
<td>221,3</td>
<td>254,9</td>
<td>249,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>111,2</td>
<td>149,5</td>
<td>158,3</td>
<td>170,7</td>
<td>180,4</td>
<td>178,4</td>
<td>179,1</td>
<td>202,2</td>
<td>196,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frachter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Ländergruppe West entspricht Grenzübergängen Feldkirch/Tisis - Wegscheid/Passau
Tabelle A.5.2

Ländergruppe Süd

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>804</td>
<td>26</td>
<td>562</td>
<td>228</td>
<td>327</td>
<td>483</td>
<td>517</td>
<td>546</td>
<td>497</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>17.811</td>
<td>22.741</td>
<td>32.157</td>
<td>33.377</td>
<td>35.717</td>
<td>35.401</td>
<td>37.024</td>
<td>38.237</td>
<td>45.537</td>
<td>47.213</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>42.190</td>
<td>48.352</td>
<td>61.110</td>
<td>62.669</td>
<td>68.364</td>
<td>70.768</td>
<td>73.894</td>
<td>75.661</td>
<td>84.352</td>
<td>87.897</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Modal Split in %

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>40,9</td>
<td>36,4</td>
<td>29,7</td>
<td>28,9</td>
<td>29,3</td>
<td>30,5</td>
<td>30,9</td>
<td>30,7</td>
<td>29,5</td>
<td>31,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>1,9</td>
<td>0,1</td>
<td>0,9</td>
<td>0,4</td>
<td>0,5</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,5</td>
<td>0,6</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>15,0</td>
<td>16,5</td>
<td>16,7</td>
<td>17,5</td>
<td>18,0</td>
<td>18,8</td>
<td>18,3</td>
<td>18,3</td>
<td>15,9</td>
<td>13,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>42,2</td>
<td>47,0</td>
<td>52,6</td>
<td>53,3</td>
<td>52,2</td>
<td>50,0</td>
<td>50,1</td>
<td>50,5</td>
<td>54,0</td>
<td>53,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Entwicklung (1990=100)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100,0</td>
<td>101,9</td>
<td>105,2</td>
<td>105,0</td>
<td>115,9</td>
<td>124,9</td>
<td>132,2</td>
<td>134,5</td>
<td>144,3</td>
<td>162,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>3,2</td>
<td>70,0</td>
<td>28,4</td>
<td>40,7</td>
<td>60,1</td>
<td>64,3</td>
<td>43,0</td>
<td>67,6</td>
<td>61,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>126,7</td>
<td>162,0</td>
<td>173,2</td>
<td>194,9</td>
<td>211,1</td>
<td>214,2</td>
<td>219,5</td>
<td>211,8</td>
<td>192,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>127,7</td>
<td>180,5</td>
<td>187,4</td>
<td>200,5</td>
<td>198,8</td>
<td>207,9</td>
<td>214,7</td>
<td>255,7</td>
<td>265,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100,0</td>
<td>114,6</td>
<td>144,8</td>
<td>148,5</td>
<td>162,0</td>
<td>167,7</td>
<td>175,1</td>
<td>179,3</td>
<td>199,9</td>
<td>208,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>1.284</td>
<td>1.791</td>
<td>2.568</td>
<td>2.699</td>
<td>2.678</td>
<td>2.950</td>
<td>2.878</td>
<td>3.014</td>
<td>2.892</td>
<td>2.532</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Verkehrsmittel</strong></td>
<td>20.487</td>
<td>26.554</td>
<td>40.476</td>
<td>43.252</td>
<td>45.053</td>
<td>49.261</td>
<td>51.756</td>
<td>51.930</td>
<td>58.224</td>
<td>56.821</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Modal Split in %

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>58,0</td>
<td>60,7</td>
<td>58,7</td>
<td>56,2</td>
<td>52,8</td>
<td>50,6</td>
<td>49,6</td>
<td>51,6</td>
<td>45,1</td>
<td>40,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>26,9</td>
<td>21,6</td>
<td>16,7</td>
<td>15,1</td>
<td>15,1</td>
<td>15,0</td>
<td>16,5</td>
<td>13,3</td>
<td>13,7</td>
<td>14,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>6,3</td>
<td>6,7</td>
<td>6,3</td>
<td>6,2</td>
<td>5,9</td>
<td>6,0</td>
<td>5,6</td>
<td>5,8</td>
<td>5,0</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>8,8</td>
<td>11,0</td>
<td>18,3</td>
<td>22,5</td>
<td>26,1</td>
<td>28,4</td>
<td>28,3</td>
<td>29,3</td>
<td>36,2</td>
<td>40,4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Verkehrsmittel</strong></td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Entwicklung (1990=100)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100,0</td>
<td>135,6</td>
<td>199,7</td>
<td>204,5</td>
<td>200,2</td>
<td>209,8</td>
<td>215,9</td>
<td>225,4</td>
<td>220,9</td>
<td>194,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100,0</td>
<td>104,1</td>
<td>122,9</td>
<td>118,6</td>
<td>123,6</td>
<td>134,5</td>
<td>155,3</td>
<td>125,2</td>
<td>145,4</td>
<td>148,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>139,5</td>
<td>200,0</td>
<td>210,2</td>
<td>208,6</td>
<td>229,8</td>
<td>224,1</td>
<td>234,8</td>
<td>225,2</td>
<td>197,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100,0</td>
<td>161,1</td>
<td>409,0</td>
<td>536,4</td>
<td>649,8</td>
<td>771,3</td>
<td>810,1</td>
<td>840,7</td>
<td>1163,5</td>
<td>1266,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Alle Verkehrsmittel</strong></td>
<td>100,0</td>
<td>129,6</td>
<td>197,6</td>
<td>211,1</td>
<td>219,9</td>
<td>240,5</td>
<td>252,6</td>
<td>253,5</td>
<td>284,2</td>
<td>277,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>31.722</td>
<td>32.240</td>
<td>34.566</td>
<td>34.210</td>
<td>39.970</td>
<td>41.136</td>
<td>41.896</td>
<td>40.857</td>
<td>44.932</td>
<td>45.705</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>25.703</td>
<td>30.096</td>
<td>46.493</td>
<td>51.391</td>
<td>53.486</td>
<td>56.300</td>
<td>55.654</td>
<td>57.384</td>
<td>66.561</td>
<td>65.757</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>77.032</td>
<td>84.807</td>
<td>113.052</td>
<td>119.794</td>
<td>130.112</td>
<td>137.110</td>
<td>138.004</td>
<td>138.930</td>
<td>154.058</td>
<td>151.665</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modal Split in %</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>41.2</td>
<td>38.0</td>
<td>30.6</td>
<td>28.6</td>
<td>30.7</td>
<td>30.0</td>
<td>30.4</td>
<td>29.4</td>
<td>29.2</td>
<td>30.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>3.8</td>
<td>4.3</td>
<td>4.6</td>
<td>4.5</td>
<td>4.6</td>
<td>4.6</td>
<td>4.9</td>
<td>4.2</td>
<td>4.5</td>
<td>4.8</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>21.7</td>
<td>22.1</td>
<td>23.7</td>
<td>24.1</td>
<td>23.6</td>
<td>24.4</td>
<td>24.4</td>
<td>25.1</td>
<td>23.1</td>
<td>21.7</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>33.4</td>
<td>35.5</td>
<td>41.1</td>
<td>42.9</td>
<td>41.1</td>
<td>41.1</td>
<td>40.3</td>
<td>41.3</td>
<td>43.2</td>
<td>43.4</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
<td>100.0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Entwicklung (1990=100)</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn</td>
<td>100.0</td>
<td>101.6</td>
<td>109.0</td>
<td>107.8</td>
<td>126.0</td>
<td>129.7</td>
<td>132.1</td>
<td>128.8</td>
<td>141.6</td>
<td>144.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Binnenschiff</td>
<td>100.0</td>
<td>127.4</td>
<td>178.2</td>
<td>184.7</td>
<td>207.6</td>
<td>215.9</td>
<td>234.4</td>
<td>199.7</td>
<td>240.4</td>
<td>252.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, inländische Unternehmen</td>
<td>100.0</td>
<td>112.4</td>
<td>160.6</td>
<td>172.6</td>
<td>183.4</td>
<td>200.0</td>
<td>201.5</td>
<td>208.9</td>
<td>213.1</td>
<td>196.9</td>
</tr>
<tr>
<td>Straße, ausländische Unternehmen</td>
<td>100.0</td>
<td>117.1</td>
<td>180.9</td>
<td>199.9</td>
<td>208.1</td>
<td>219.0</td>
<td>216.5</td>
<td>223.3</td>
<td>259.0</td>
<td>255.8</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>100.0</td>
<td>110.1</td>
<td>146.8</td>
<td>155.5</td>
<td>168.9</td>
<td>178.0</td>
<td>179.2</td>
<td>180.4</td>
<td>200.0</td>
<td>196.9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frachten 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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Eisenbahn, Binnenschiff und Straße</td>
<td>93.503</td>
<td>106.198</td>
<td>141.966</td>
<td>151.876</td>
<td>163.386</td>
<td>173.063</td>
<td>176.279</td>
<td>178.026</td>
<td>196.365</td>
<td>192.990</td>
</tr>
<tr>
<td>Pipeline*</td>
<td>52.417</td>
<td>53.790</td>
<td>57.830</td>
<td>58.356</td>
<td>58.882</td>
<td>59.735</td>
<td>58.720</td>
<td>60.925</td>
<td>64.769</td>
<td>66.751</td>
</tr>
<tr>
<td>Kommerzieller Luftverkehr</td>
<td>80</td>
<td>100</td>
<td>122</td>
<td>127</td>
<td>135</td>
<td>120</td>
<td>121</td>
<td>127</td>
<td>170</td>
<td>196</td>
</tr>
<tr>
<td>Alle Verkehrsmittel</td>
<td>146.000</td>
<td>106.193</td>
<td>138.792</td>
<td>210.359</td>
<td>222.403</td>
<td>232.919</td>
<td>235.120</td>
<td>239.078</td>
<td>261.303</td>
<td>259.937</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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: Güterverkehrslieistung nationaler Frachter im In- und Ausland
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1995-00</td>
<td>1995-05</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweden</td>
<td>19</td>
<td>20</td>
<td>20</td>
<td>19</td>
<td>20</td>
<td>21</td>
<td>22</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Großbritannien</td>
<td>13</td>
<td>18</td>
<td>19</td>
<td>19</td>
<td>21</td>
<td>22</td>
<td>22</td>
<td>36,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederlande</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>45,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankreich</td>
<td>48</td>
<td>55</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>47</td>
<td>46</td>
<td>41</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>70</td>
<td>78</td>
<td>76</td>
<td>76</td>
<td>80</td>
<td>86</td>
<td>90</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Polen</td>
<td>69</td>
<td>54</td>
<td>48</td>
<td>48</td>
<td>50</td>
<td>52</td>
<td>50</td>
<td>-21,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>23</td>
<td>18</td>
<td>17</td>
<td>16</td>
<td>16</td>
<td>15</td>
<td>15</td>
<td>-22,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowakei</td>
<td>14</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>-18,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>14</td>
<td>17</td>
<td>17</td>
<td>18</td>
<td>18</td>
<td>19</td>
<td>19</td>
<td>23,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungarn</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumänien</td>
<td>18</td>
<td>16</td>
<td>16</td>
<td>15</td>
<td>15</td>
<td>17</td>
<td>17</td>
<td>-8,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowenien</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>-7,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>22</td>
<td>23</td>
<td>22</td>
<td>21</td>
<td>20</td>
<td>21</td>
<td>23</td>
<td>5,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweiz</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>9</td>
<td>12</td>
<td>18,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>11</td>
<td>12</td>
<td>12</td>
<td>12</td>
<td>12</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Weißrußland</td>
<td>26</td>
<td>31</td>
<td>30</td>
<td>34</td>
<td>38</td>
<td>40</td>
<td>44</td>
<td>23,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Ausgewählte Länder</strong></td>
<td><strong>369</strong></td>
<td><strong>380</strong></td>
<td><strong>362</strong></td>
<td><strong>362</strong></td>
<td><strong>370</strong></td>
<td><strong>386</strong></td>
<td><strong>390</strong></td>
<td><strong>3,0</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>EU-15</strong></td>
<td><strong>221</strong></td>
<td><strong>249</strong></td>
<td><strong>242</strong></td>
<td><strong>240</strong></td>
<td><strong>241</strong></td>
<td><strong>252</strong></td>
<td><strong>251</strong></td>
<td><strong>12,9</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>CEEC-10</strong></td>
<td><strong>138</strong></td>
<td><strong>125</strong></td>
<td><strong>117</strong></td>
<td><strong>118</strong></td>
<td><strong>123</strong></td>
<td><strong>123</strong></td>
<td><strong>121</strong></td>
<td><strong>-9,4</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>EU-25</strong></td>
<td><strong>358</strong></td>
<td><strong>374</strong></td>
<td><strong>359</strong></td>
<td><strong>358</strong></td>
<td><strong>364</strong></td>
<td><strong>375</strong></td>
<td><strong>372</strong></td>
<td><strong>4,4</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Transportleistung nationaler Frächter im In- und Ausland [Mrd. tkm]</th>
<th>Entwicklung in %</th>
<th>2004</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schweden</td>
<td>32</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Großbritannien</td>
<td>162</td>
<td>166</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederlande</td>
<td>67</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankreich</td>
<td>178</td>
<td>204</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>238</td>
<td>281</td>
</tr>
<tr>
<td>Polen</td>
<td>51</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>31</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowakei</td>
<td>16</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>27</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungarn</td>
<td>14</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumänien</td>
<td>20</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowenien</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>174</td>
<td>185</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweiz</td>
<td>11</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>102</td>
<td>149</td>
</tr>
<tr>
<td>Weißrußland</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausgewählte Länder</td>
<td>1.169</td>
<td>1.463</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-15</td>
<td>1.124</td>
<td>1.317</td>
</tr>
<tr>
<td>CEEC-10</td>
<td>126</td>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-25</td>
<td>1.250</td>
<td>1.487</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken (Transportleistung nationaler Unternehmen), vergleichbar mit DG TREN, Pocketbook
Tabelle B.3

Binnenschiff – Güterverkehr in Europa

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schweden</td>
<td>4,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Großbritannien</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>5,0</td>
<td>-10,0</td>
<td>-14,3</td>
<td>59,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederlande</td>
<td>35,5</td>
<td>41,3</td>
<td>41,8</td>
<td>40,8</td>
<td>39,0</td>
<td>43,1</td>
<td>42,2</td>
<td>16,4</td>
<td>19,1</td>
<td>2,3</td>
<td>16,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankreich</td>
<td>6,6</td>
<td>9,1</td>
<td>8,3</td>
<td>8,3</td>
<td>8,0</td>
<td>8,4</td>
<td>8,9</td>
<td>37,4</td>
<td>34,3</td>
<td>-2,3</td>
<td>59,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>64,0</td>
<td>66,5</td>
<td>64,8</td>
<td>64,2</td>
<td>58,2</td>
<td>63,7</td>
<td>64,1</td>
<td>3,9</td>
<td>0,2</td>
<td>-3,6</td>
<td>82,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Polen</td>
<td>0,9</td>
<td>1,2</td>
<td>1,3</td>
<td>1,1</td>
<td>0,9</td>
<td>0,4</td>
<td>0,3</td>
<td>33,3</td>
<td>-62,8</td>
<td>-72,1</td>
<td>38,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>1,3</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,1</td>
<td>-93,9</td>
<td>-95,2</td>
<td>-21,3</td>
<td>10,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowakei</td>
<td>1,5</td>
<td>1,4</td>
<td>1,0</td>
<td>0,9</td>
<td>0,5</td>
<td>0,7</td>
<td>0,0</td>
<td>-5,9</td>
<td>-100,0</td>
<td>-100,0</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>2,0</td>
<td>2,4</td>
<td>2,6</td>
<td>2,8</td>
<td>2,3</td>
<td>2,8</td>
<td>2,8</td>
<td>19,5</td>
<td>38,1</td>
<td>15,6</td>
<td>8,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungarn</td>
<td>1,2</td>
<td>0,9</td>
<td>1,3</td>
<td>1,7</td>
<td>1,5</td>
<td>1,9</td>
<td>2,1</td>
<td>-26,4</td>
<td>74,2</td>
<td>136,8</td>
<td>10,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumänien</td>
<td>3,1</td>
<td>2,6</td>
<td>2,7</td>
<td>3,6</td>
<td>3,5</td>
<td>7,0</td>
<td>8,4</td>
<td>-15,3</td>
<td>171,2</td>
<td>220,2</td>
<td>21,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowenien</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>0,1</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>25,6</td>
<td>-20,1</td>
<td>-36,4</td>
<td>57,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweiz</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>-18,8</td>
<td>-70,9</td>
<td>-64,2</td>
<td>7,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>.</td>
<td>42,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Weißrußland</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,1</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>-80,5</td>
<td>-32,3</td>
<td>246,2</td>
<td>9,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausgewählte Länder</td>
<td>121,2</td>
<td>126,0</td>
<td>124,3</td>
<td>124,0</td>
<td>114,6</td>
<td>128,5</td>
<td>129,4</td>
<td>3,9</td>
<td>6,8</td>
<td>2,7</td>
<td>440,5</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-15</td>
<td>114,9</td>
<td>127,4</td>
<td>125,9</td>
<td>124,9</td>
<td>116,4</td>
<td>126,1</td>
<td>126,2</td>
<td>10,8</td>
<td>9,9</td>
<td>-0,9</td>
<td>382,7</td>
</tr>
<tr>
<td>CEEC-10</td>
<td>2,0</td>
<td>2,2</td>
<td>2,7</td>
<td>3,0</td>
<td>2,5</td>
<td>2,4</td>
<td>2,6</td>
<td>10,9</td>
<td>27,8</td>
<td>15,2</td>
<td>74,1</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-25</td>
<td>116,9</td>
<td>129,6</td>
<td>128,6</td>
<td>127,9</td>
<td>118,9</td>
<td>128,5</td>
<td>128,8</td>
<td>10,8</td>
<td>10,2</td>
<td>-0,6</td>
<td>456,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, DG TREN, Pocketbook
<table>
<thead>
<tr>
<th>Länder</th>
<th>Transportleistung [Mrd. Tonnen-km]</th>
<th>Entwicklung in %</th>
<th>2004</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Schweden</td>
<td>55</td>
<td>56</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Großbritannien</td>
<td>175</td>
<td>184</td>
<td>183</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederlande</td>
<td>106</td>
<td>125</td>
<td>125</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankreich</td>
<td>233</td>
<td>268</td>
<td>266</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>371</td>
<td>425</td>
<td>430</td>
</tr>
<tr>
<td>Polen</td>
<td>121</td>
<td>131</td>
<td>126</td>
</tr>
<tr>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>55</td>
<td>55</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowakei</td>
<td>31</td>
<td>27</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>42</td>
<td>55</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungarn</td>
<td>23</td>
<td>29</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumänien</td>
<td>41</td>
<td>33</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowenien</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>196</td>
<td>208</td>
<td>208</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweiz</td>
<td>20</td>
<td>23</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>113</td>
<td>160</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>Weißrußland</td>
<td>35</td>
<td>41</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausgewählte Länder</td>
<td>1.659</td>
<td>1.969</td>
<td>1.996</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-15</td>
<td>1.460</td>
<td>1.694</td>
<td>1.711</td>
</tr>
<tr>
<td>CEEC-10</td>
<td>265</td>
<td>296</td>
<td>295</td>
</tr>
<tr>
<td>EU-25</td>
<td>1.725</td>
<td>1.991</td>
<td>2.006</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modal Split Anteil [% Tonnen-km]</th>
<th>Entwicklung in %-punkten</th>
<th>2004</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1995-00</td>
<td>1995-05</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweden</td>
<td>35,0</td>
<td>36,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Großbritannien</td>
<td>7,6</td>
<td>9,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Niederlande</td>
<td>2,9</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankreich</td>
<td>20,7</td>
<td>20,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Deutschland</td>
<td>18,7</td>
<td>18,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Polen</td>
<td>57,0</td>
<td>41,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Tschechische Republik</td>
<td>40,9</td>
<td>31,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowakei</td>
<td>44,3</td>
<td>41,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Österreich</td>
<td>32,7</td>
<td>31,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ungarn</td>
<td>35,9</td>
<td>30,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rumänien</td>
<td>44,0</td>
<td>49,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Slowenien</td>
<td>48,2</td>
<td>35,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>11,1</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Schweiz</td>
<td>43,1</td>
<td>45,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>9,7</td>
<td>7,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Weißrußland</td>
<td>72,5</td>
<td>76,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| 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
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
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 – MitarbeiterInnenzufriedenheit 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

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 Personenschäden, Rechtsgutachten, 2003
http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7130.html

http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11563.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

Nr 22: Die unterschlagene Arbeitszeit - Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004

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

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 
Trennungs diskussion 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