

man die Förderung von einer Nutzung des Schienengüterverkehrs in einem bestimmten Ausmaß und für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Entfernungsklassen) abhängig, so ermöglicht dies, mit den Fördergeldern mehrere Ziele gleichzeitig zu verfolgen.

Da die Regionalförderung jedoch sehr oft auf die Förderung peripherer Gebiete abzielt und in solchen Gebieten oftmals kein oder kein adäquater Bahnanschluss zur Verfügung steht, kann eine solche Vorgabe für Wirtschaftsförderungen in Interessenskonflikt mit anderen Zielen der Wirtschaftsförderung kommen.

33. Senkung des IBE in der Fläche

Die Nutzung der Schiene in der Fläche scheitert oftmals an den Kosten für die EVUs, die Betrieb in der Fläche aufrecht zu erhalten. Einen Teil der Kosten ist das IBE. Der Staat als Infrastruktureigentümer kann zur Schienennutzung in der Fläche beitragen, indem er das IBE in der Fläche möglichst gering hält und so allen EVUs einen Anreiz bietet, auch die Fläche zu versorgen.

34. Wiederanhebung der Kfz-Steuer

Im Zuge der Einführung und der Erhöhungen der Maut wurde die Kfz-Steuer für LKW sukzessive reduziert und dabei auch dem durchschnittlichen Niveau in der EU angepasst. Mit dieser Reduktion reduziert sich der Einstieg in den Straßengüterverkehr. Eine Erhöhung kann eine Einstiegsbarriere wie sie für Anschlussbahnen existiert, zwar nicht ausgleichen, aber zumindest etwas annähern.

Mit einer solchen Maßnahme wird aber auch das Ausflaggen und somit auch das Sozialdumping erhöht. Eine nicht erwünschte gegenteilige Wirkung kann die Folge sein. Eine niedrige Kfz-Steuer schützt vor allem die AT-Transportbranche, eine Erhöhung würde im Gegenzug auch nur die heimische Transportbranche und damit auch die heimischen Arbeitnehmer dieser Branche treffen.

1.2 Analyse des Güterverkehrs in Österreich

1.2.1 Güterverkehrsaufkommen in Österreich

Die im vorigen Kapitel gelisteten Maßnahmen können in Abhängigkeit der unterschiedlichen Eigenschaften der Güterverkehre unterschiedliche Verlagerungswirkungen erzielen. Es ist daher notwendig, den österreichischen Güterverkehr nach seinen wesentlichen Eigenschaften mit Relevanz für die Verkehrsträgerentscheidung zu analysieren.

Neben der bestehenden Aufteilung der Güter auf Straße und Schiene, die einen wichtigen Hinweis auf die Affinität unterschiedlicher Güter zu den verschiedenen Verkehrsträgern aufzeigt, spielen die Güterart, die Entfernung und die Verkehrsart eine Rolle.

Dementsprechend wird der Güterverkehr in Österreich hinsichtlich dieser Merkmale analysiert. Dazu stehen detaillierte Daten zum Alpenquerenden Güterverkehr 2009 (Herry Consult et al. 2011), zum Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträger, Verkehrsarten und Warengruppen für 2009 aus Verkehr in Zahlen (BMVIT, Herry Consult 2012) und das Güterverkehrsaufkommen in Österreich im Detail im Jahre 2008 (Herry Consult 2011 unveröffentlicht) zur Verfügung.

Die Daten zum Alpenquerenden Güterverkehr decken nicht den gesamten Verkehr sondern nur Teilverkehr, die über die erhobenen Querschnitte laufen, ab. Die Daten aus Verkehr in Zahlen decken Gesamtösterreich ab, lassen jedoch keine detaillierten Analysen nach Entfernungen zu. Die Daten aus der letztgenannten Quelle, beinhaltet den gesamten Verkehr in Österreich für das Jahr 2008 sehr detailliert (auch nach Entfernungen), wurde jedoch mit besonderem Augenmerk auf das Aufkommen in Niederösterreich erstellt und basieren auf den Daten für 2005 der Verkehrsprognose 2025 für Österreich (Trafico et al. 2009) und wurden mittels umfangreicher Analyse der Entwicklung zwischen 2005 und 2008 auf das Jahr 2008 fortgeschrieben. Diese Güterverkehrsdaten für Gesamtösterreich wurden jedoch nicht veröffentlicht und sind daher nicht offiziell zitierbar.

Somit wird für die folgende Analyse, die Rückschlüsse auf mögliche Maßnahmenwirkungen in unterschiedlichen Gütersegmenten ermöglichen soll, auf die Daten aus Verkehr in Zahlen (BMVIT, Herry Consult 2012, Kapitel 7.1.1) zurückgegriffen und die Analyse nach Entfernungsdaten mit Hilfe der Daten für 2008 (Herry Consult 2011 unveröffentlicht) ergänzt.

Die folgenden Tabellen zeigen das Güterverkehr aufkommen in Österreich nach

- Verkehrsträger (Straße und Schiene),
- Verkehrsart (Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr, Transitverkehr),
- Entfernungsklasse (bis 100 km, mehr als 100 km bis 300 km, mehr als 300 km bis 700 km, mehr als 700 km) und
- Warengruppen.

Für die Analyse nach Warengruppen wurden die 20 in Verkehr in Zahlen präsentierten NSTR2007-Gruppen (BMVIT, Herry Consult 2012, 126) zu folgenden 5 Warengruppen zusammengefasst

Zusammenfassung NSTR2007-Gütergruppen zu 5 Warengruppen		
	WG	NSTR2007
WG1	Landwirtschaft	01, 04
WG2	Rohstoffe	02, 07
WG3	Produkte, Kep, Sammelgut, sonstiges	05, 08, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20
WG4	Holz+Papier	6
WG5	Abfälle und Baumaterialien	03, 09, 14

Tabelle 3: Zusammenfassung der NSTR2007-Gütergruppen zu 5 Warengruppen

Darüber hinaus wurde der kombinierte Verkehr (bestehend aus dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße) mittels der Daten aus Verkehr in Zahlen getrennt dargestellt. Für die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter ist die Warengruppe nicht bekannt.

Transportaufkommen in Österreich 2009 nach Verkehrsträger und Entfernungsklassen									
Entfernung	Schiene			Straße			Summe		
	Mio. t	% Ekl.	% VT	Mio. t	% Ekl.	% VT	Mio. t	% Ekl.	% VT
bis 100	11,0	12%	5%	225,8	56%	95%	236,9	48%	100%
> 100 bis 300	17,5	18%	23%	58,6	15%	77%	76,1	15%	100%
> 300 bis 700	32,2	34%	29%	78,9	20%	71%	111,1	22%	100%
> 700	35,1	37%	48%	37,9	9%	52%	73,0	15%	100%
Summe	95,9	100%	19%	401,3	100%	81%	497,1	100%	100%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 4: Transportaufkommen 2009 nach Verkehrsträger und Entfernungsklassen

Transportaufkommen in Österreich 2009 nach Verkehrsträger und Verkehrsarten									
Verkehrsart	Schiene			Straße			Summe		
	Mio. t	% Vart	% VT	Mio. t	% Vart	% VT	Mio. t	% Vart	% VT
BV	28,6	30%	10%	269,2	67%	90%	297,8	60%	100%
QZV	40,2	42%	34%	78,1	19%	66%	118,3	24%	100%
TV	27,1	28%	33%	54,0	13%	67%	81,1	16%	100%
Summe	95,9	100%	19%	401,3	100%	81%	497,1	100%	100%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011

Herry Consult 2012

Tabelle 5: Transportaufkommen 2009 nach Verkehrsträger und Verkehrsarten

Transportaufkommen in Österreich 2009 nach Verkehrsträger und Warengruppen									
Warengruppe	Schiene			Straße			Summe		
	Mio. t	% WG	% VT	Mio. t	% WG	% VT	Mio. t	% WG	% VT
WG1	11,9	12%	14%	74,5	19%	86%	86,4	17%	100%
WG2	11,5	12%	43%	15,3	4%	57%	26,9	5%	100%
WG3	25,3	26%	17%	119,9	30%	83%	145,1	29%	100%
WG4	6,3	7%	13%	41,1	10%	87%	47,3	10%	100%
WG5	18,0	19%	11%	150,5	37%	89%	168,5	34%	100%
KV	22,9	24%	100%	0,0	0%	0%	22,9	5%	100%
Summe	95,9	100%	19%	401,3	100%	81%	497,1	100%	100%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 6: Transportaufkommen 2009 nach Verkehrsträger und Warengruppen

Transportaufkommen in Österreich auf der Schiene 2009 nach Entfernungsklassen und Warengruppen																		
Entfernung	WG1			WG2			WG3			WG4			WG5			KV		
	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG
bis 100	2,1	18%	19%	0,5	5%	5%	1,9	8%	17%	0,1	2%	1%	2,7	15%	24%	3,7	16%	33%
> 100 bis 300	3,3	28%	19%	2,7	23%	15%	2,4	10%	14%	1,2	19%	7%	6,9	38%	39%	1,0	4%	6%
> 300 bis 700	3,5	30%	11%	4,4	38%	14%	8,5	34%	26%	3,7	59%	12%	7,0	39%	22%	5,1	22%	16%
> 700	2,9	25%	8%	3,9	34%	11%	12,4	49%	35%	1,2	19%	3%	1,5	8%	4%	13,1	57%	37%
Summe	11,9	100%	12%	11,5	100%	12%	25,3	100%	26%	6,3	100%	7%	18,0	100%	19%	22,9	100%	24%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 7: Transportaufkommen auf der Schiene 2009 nach Warengruppen und Entfernungsklassen

Transportaufkommen in Österreich auf der Straße 2009 nach Entfernungsklassen und Warengruppen																		
Entfernung	WG1			WG2			WG3			WG4			WG5			KV		
	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG
bis 100	29,9	40%	13%	8,6	56%	4%	44,6	37%	20%	19,2	47%	9%	123,4	82%	55%			
> 100 bis 300	12,2	16%	21%	3,9	26%	7%	19,2	16%	33%	9,5	23%	16%	13,9	9%	24%			
> 300 bis 700	22,3	30%	28%	2,2	14%	3%	34,6	29%	44%	9,1	22%	11%	10,7	7%	14%			
> 700	10,1	14%	27%	0,6	4%	2%	21,4	18%	57%	3,3	8%	9%	2,5	2%	7%			
Summe	74,5	100%	19%	15,3	100%	4%	119,9	100%	30%	41,1	100%	10%	150,5	100%	37%			

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 8: Transportaufkommen auf der Straße 2009 nach Warengruppen und Entfernungsklassen

Transportaufkommen in Österreich auf der Schiene 2009 nach Verkehrsarten und Warengruppen																		
Verkehrsart	WG1			WG2			WG3			WG4			WG5			KV		
	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG
BV	5,3	45%	19%	2,7	24%	10%	4,7	19%	16%	1,6	25%	5%	9,2	51%	32%	5,0	22%	17%
QZV	4,9	42%	12%	8,2	71%	21%	10,0	39%	25%	4,1	66%	10%	7,5	42%	19%	5,4	24%	14%
TV	1,6	13%	6%	0,6	5%	2%	10,6	42%	39%	0,6	9%	2%	1,3	7%	5%	12,5	55%	46%
Summe	11,9	100%	12%	11,5	100%	12%	25,3	100%	26%	6,3	100%	7%	18,0	100%	19%	22,9	100%	24%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 9: Transportaufkommen auf der Schiene 2009 nach Warengruppen und Verkehrsarten

Transportaufkommen in Österreich auf der Straße 2009 nach Verkehrsarten und Warengruppen																		
Verkehrsart	WG1			WG2			WG3			WG4			WG5			KV		
	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG	Mio. t	% Ekl.	% WG
BV	43,2	58%	16%	11,1	73%	4%	59,7	50%	22%	24,3	59%	9%	130,8	87%	49%			
QZV	15,5	21%	20%	3,6	24%	5%	32,8	27%	42%	11,1	27%	14%	15,1	10%	19%			
TV	15,9	21%	29%	0,5	4%	1%	27,4	23%	51%	5,7	14%	11%	4,5	3%	8%			
Summe	74,5	100%	19%	15,3	100%	4%	119,9	100%	30%	41,1	100%	10%	150,5	100%	37%			

Quelle: Verkehr in Zahlen 2011, eigene Berechnungen

Herry Consult 2012

Tabelle 10: Transportaufkommen auf der Straße 2009 nach Warengruppen und Verkehrsarten

Die Daten werden hier nicht weiter kommentiert. Sie werden jedoch für die Analyse und Bewertung der Maßnahmen, die in Kapitel 1.1 gelistet wurden, herangezogen.

1.2.2 Transportkosten im Güterverkehr in Österreich

Ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers im Güterverkehr sind die Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger. Diese unterscheiden sich nicht nur zwischen den Verkehrsträgern sondern auch innerhalb der Verkehrsträger in Abhängigkeit vor allem von

- Entfernung
- Güterart
- Verkehrsart (Binnen-, Quell-, Ziel- oder Transitverkehr)
- Produktionsart (z.B. bei der Schiene: Einzelwagen- oder Ganzzugverkehre).

In Herry Consult (2012b) wurden durchschnittliche Transportkosten für Straße und Schiene unterschieden nach Produktionsarten und Verkehrsarten für den Fernverkehr ermittelt. Um einen Vergleich zu ermöglichen, wurden die Kosten durchschnittlich pro Tonnenkilometer ermittelt. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich dieser Transportkosten. Dabei ist auszuführen, dass durchschnittlichen Transportkosten von Quelle bis zum Ziel (inklusive aller notwendigen Umschläge, Vor- und Nachläufe, also der Kosten der Gesamttransportkette der jeweiligen Transportlösung) etc. berücksichtigt wurden.

Produktionskosten EWV, uKV, Straße (tatsächlich) im Vergleich (2010); Fernverkehr in EUR/1000tkm			
	EWV	UKV	Lkw
Inlandsverkehr	104	97	56
Quell- und Zielverkehr	62	84	56
Transitverkehr		50	56

Quelle: Herry Consult 2012b

Tabelle 11: ausgewählte durchschnittliche Produktionskosten Straße und Schiene 2010 (Fernverkehr)