

3.6 Güterverkehrsentwicklung im europäischen Vergleich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6.1 Nationale Marktanteile des Umweltverbundes

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

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

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

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

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

Quelle: DG TREN Pocketbook, UIC, nationale Statistiken

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

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

Zusätzliche Berechnung nach dem Territorialprinzip für Österreich und Deutschland

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

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

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

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

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

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

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

Exkurs: Auswirkungen der Modal-Split Entwicklung auf die Umwelt

In Bezug auf die Umweltfreundlichkeit der Verkehrsträger gilt, dass Schiene und Binnenschiff im Durchschnitt deutlich geringere externe Kosten als der Straßengüterverkehr aufweisen. Obwohl der in der Schifffahrt verwendete Diesel wenig umweltfreundlich ist, kann das Schiff aufgrund des geringen spezifischen Energieverbrauchs pro Tonne punkten. Bei der Schiene sind die externen Kosten auch vom Energiemix abhängig, der in Österreich mit 86% erneuerbarer Energien noch sehr umweltfreundlich ist. Da die heimische Wasserkraft kaum mehr ausbaubar ist, müssen die ÖBB zunehmend Energie aus dem Ausland zukaufen. Sofern nicht massiv 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

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

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

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

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

Tabelle 12 Modal Split-Entwicklung der Schiene in Europa

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

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

3.7 Jüngste Entwicklungen

3.7.1 Österreich

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

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

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

Tabelle 13 Entwicklung der Transportleistung in Österreich im ersten Halbjahr 2006

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

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

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

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

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

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

Tabelle 14 Aktuelle Entwicklung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Querschnitten

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

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

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

* Sperre der Tauernbrücke führte zu Verlagerungen auf den Südkorridor

3.7.2 Deutschland

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

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

Tabelle 15 Entwicklung der Transportleistung in Deutschland 2006

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

Quelle: DESTATIS, 2007.

Literatur

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

Anhang

A Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

Diagramme

Verkehrsträger insgesamt / Ländergruppen

Übersichtstabellen

Ländergruppen / Relationen / Verkehrsträger

Tabellenanhang

Entwicklung in Österreich
Verkehrsmittel / Ländergruppen

B Entwicklung des Güterverkehrs in Europa

Diagramme

Diagramme zum Schienengüterverkehr

Übersichtstabellen

Verkehrsträger

A Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich

Diagramme

Dia A.1 Grenzüberschreitender Güterverkehr insgesamt
(alle Länder)

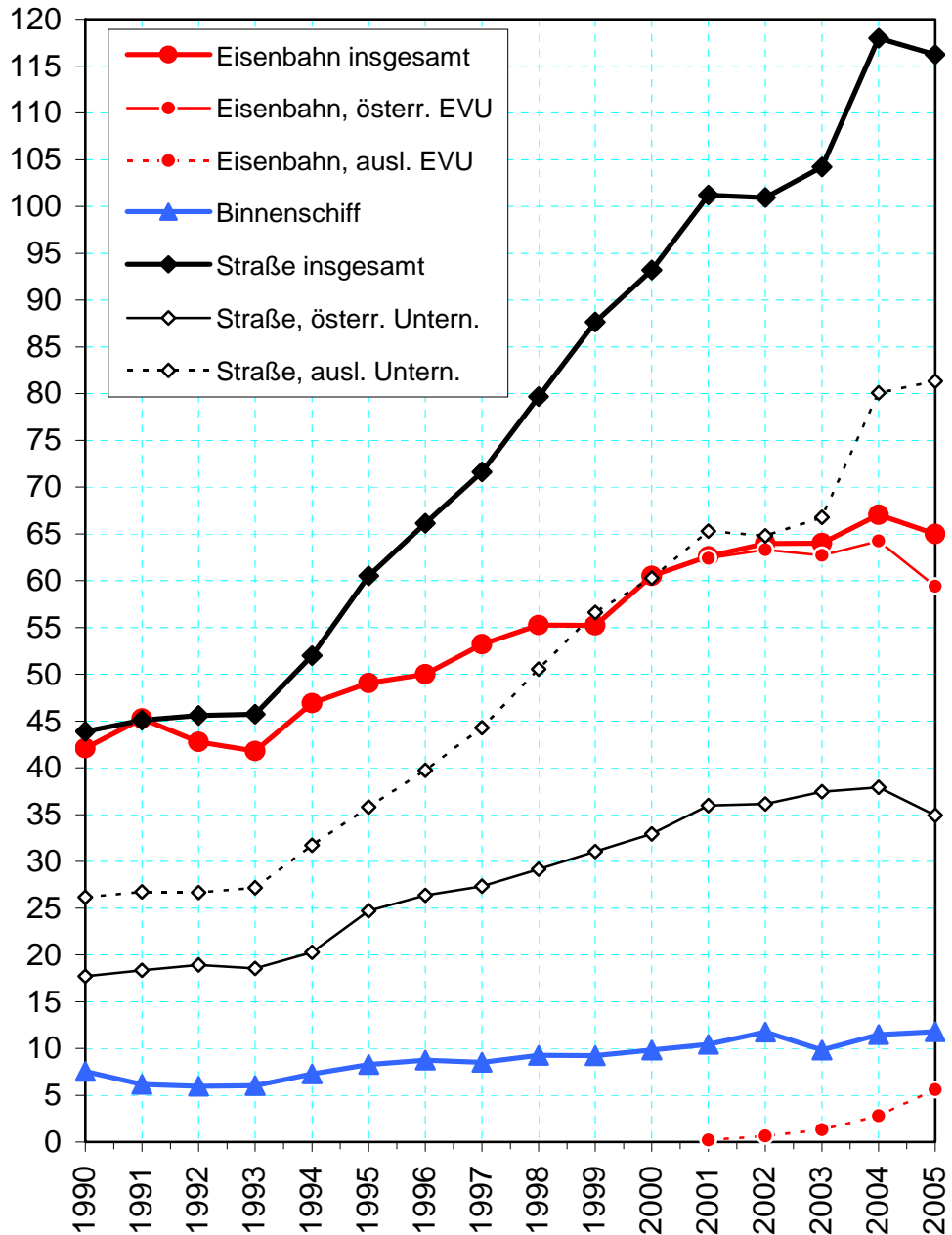
Dia A.2 Ländergruppe West

Dia A.3 Ländergruppe Süd

Dia A.4 Ländergruppe Ost

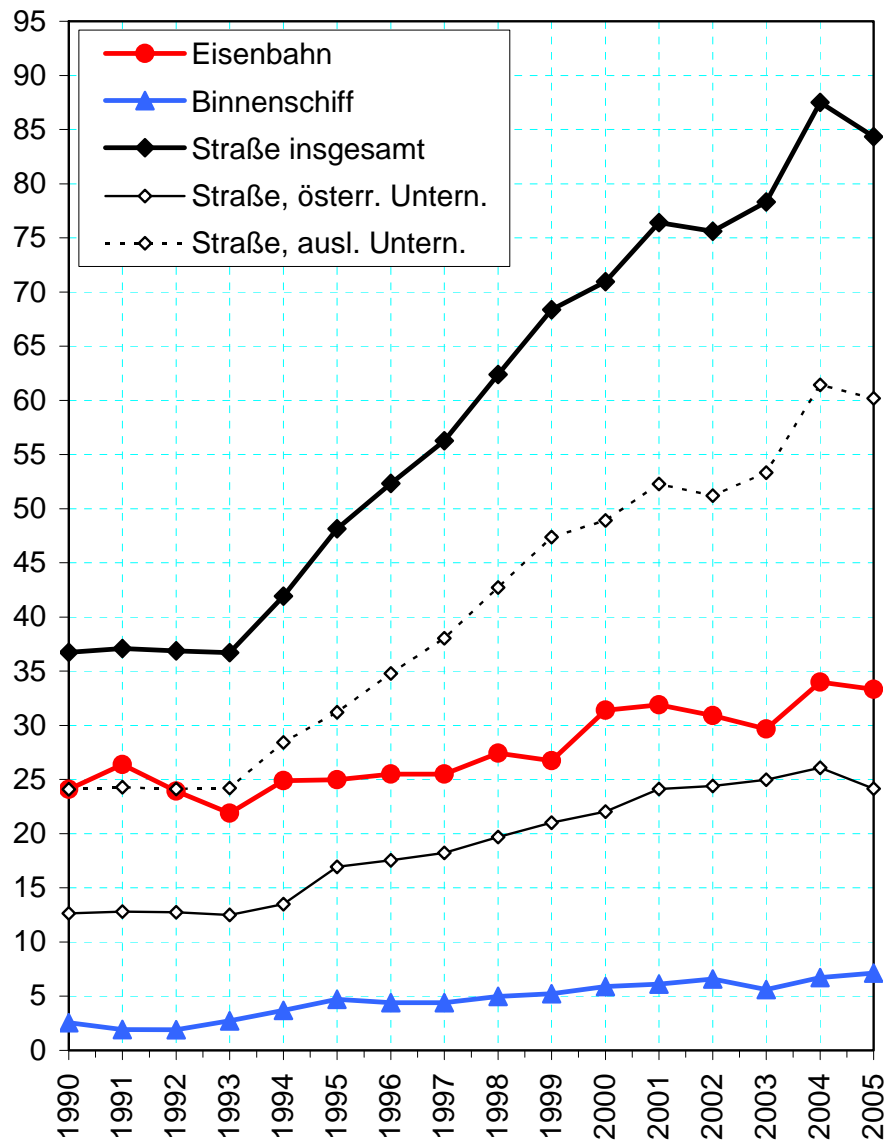
Dia A.5 Weststaaten (Ländergruppen West und Süd)

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



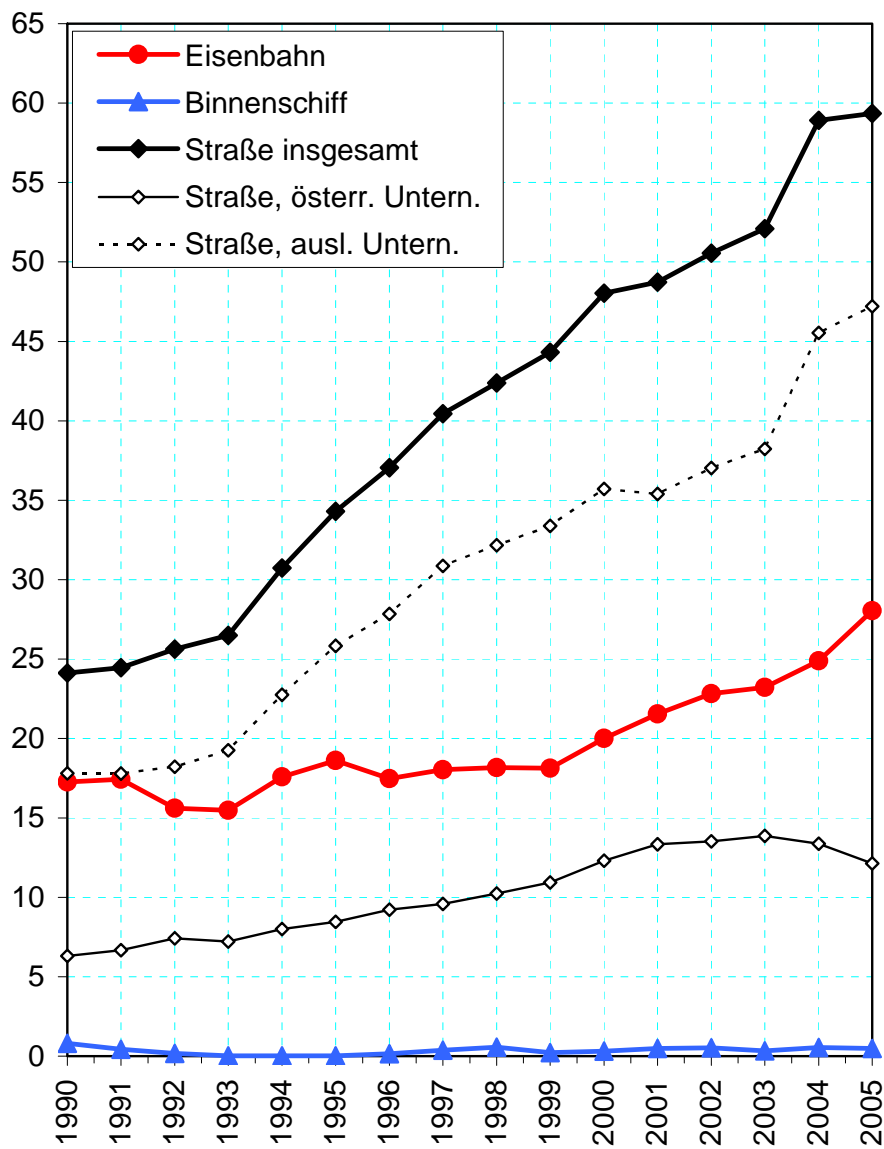
Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria
 Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

Diagramm A.2
LÄNDERGRUPPE WEST
Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich
 Mio. Tonnen



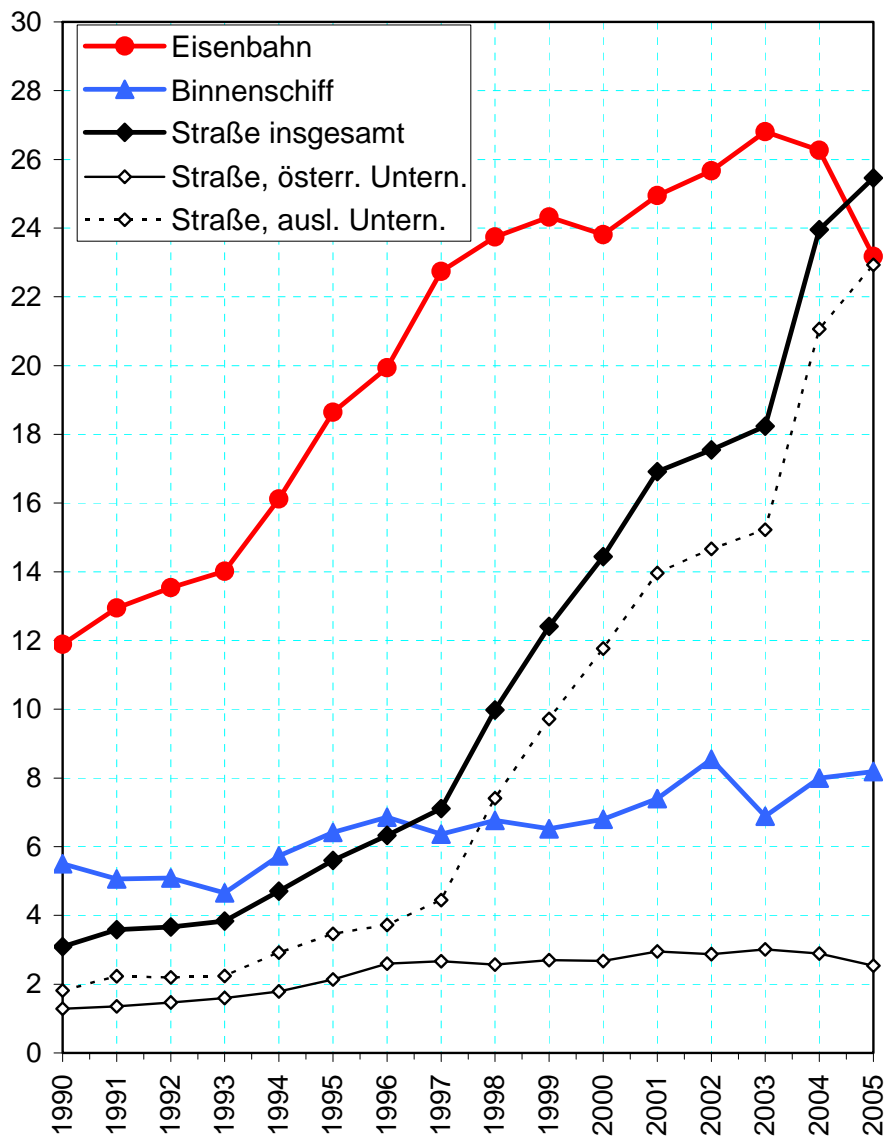
Quelle: ÖIR / Güterverkehrsstatistik Statistik Austria
 Ausl. Frächter ab 1995: Modellrechnung ÖIR

Diagramm A.3
LÄNDERGRUPPE SÜD
Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich
Mio. Tonnen



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

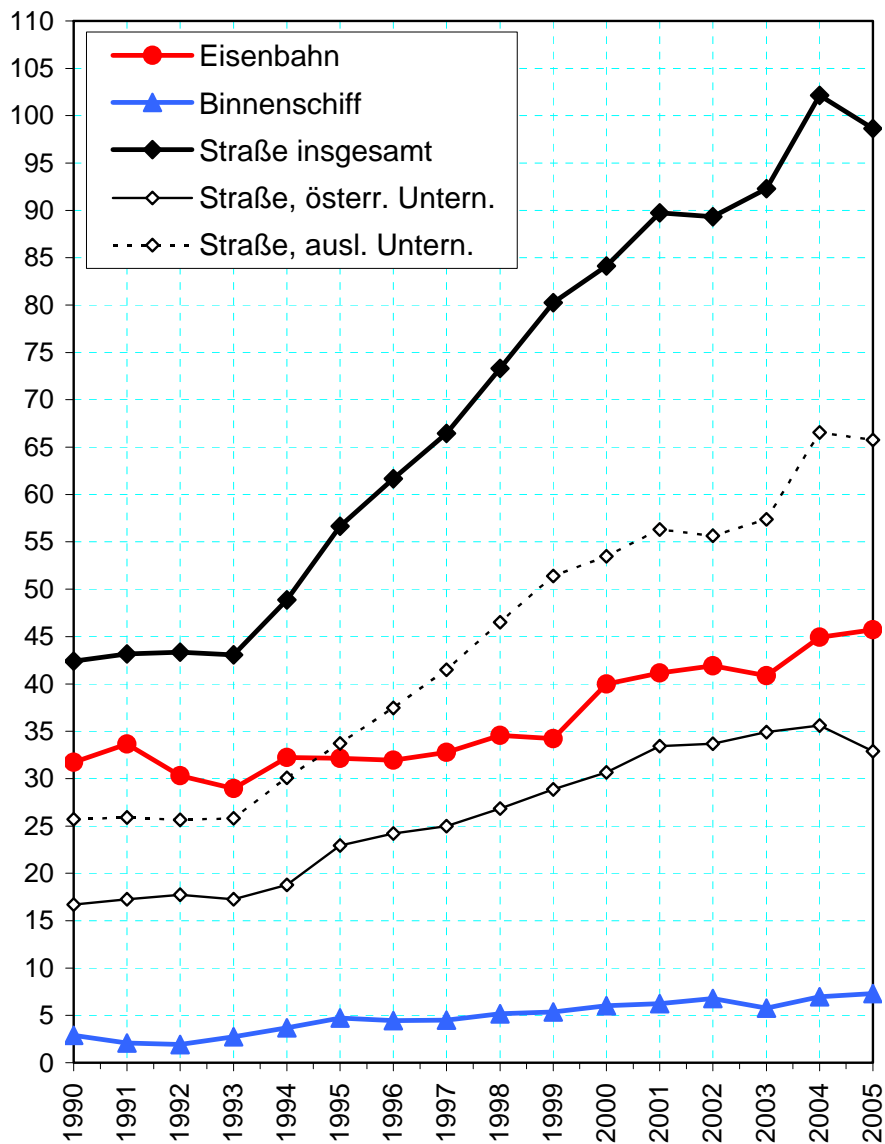
Diagramm A.4
LÄNDERGRUPPE OST
Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich
Mio. Tonnen



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

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

Diagramm A.5
WESTSTAATEN
Grenzüberschr. Güterverkehr in Österreich
Mio. Tonnen



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

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

Übersichtstabellen

A.1 Ländergruppen

A.2 Relationen und Ländergruppen

A.3 Verkehrsträger

Tabelle A.1

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Ländergruppen

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

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

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

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

Tabelle A.2

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Relationen und Ländergruppen

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

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

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

* Gesamtmenge Transit entspricht wegen Doppelerfassungen nicht der Summe der Ländergruppen

Tabelle A.3

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich – Verkehrsträger

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

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen sowie Statistik Austria

Tabellenanhang

A. 4 Entwicklung nach Verkehrsträgern

A.4.1 Insgesamt, nach Verkehrsträgern

A.4.2 Insgesamt, nach Relationen

A.4.3 Empfang

A.4.4 Versand

A.4.5 Transit

A. 5 Entwicklung nach Ländergruppen

A.5.1 Ländergruppe West

A.5.2 Ländergruppe Süd

A.5.3 Ländergruppe Ost

A.5.4 Weststaaten (Ländergruppen West und Süd)

A.5.5 Insgesamt, Pipeline, kommerz. Luftverkehr

Tabelle A.4.1

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Insgesamt, nach Verkehrsträgern, alle Relationen

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

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

Tabelle A.4.2

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Alle Relationen

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

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

Tabelle A.4.3

Empfang

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

Tabelle A.4.4

Versand

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

Tabelle A.4.5

Transit insgesamt

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

Tabelle A.5.1

Ländergruppe West**Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich**

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

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

Tabelle A.5.2

Ländergruppe Süd

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

Tabelle A.5.3

Ländergruppe Ost = Oststaaten

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

Tabelle A.5.4

Weststaaten

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

Quelle: ÖIR, Berechnung nach Statistik Austria. Ausländische Frächter ab 1995 sowie inländische 1999: Modellrechnung
Empfang und Versand: Summe aus Ländergruppe West und Süd, Transit: nur Ländergruppe West
Ländergruppe West: entspricht Grenzübergängen Feldkirch/Tisis - Wegscheid/Passau
Ländergruppe Süd: entspricht Grenzübergängen Nauders/Brenner - Bonisdorf/Spielfeld

Tabelle A.5.5

Güterverkehr übrige Verkehrsträger

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

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

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

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

Eisenbahn: nur von Statistik Austria erfaßtes Aufkommen.

B ENTWICKLUNG DES GÜTERVERKEHRS IN EUROPA

Diagramme

Dia B.1.1 Schienengüterverkehr in Europa – Große Staaten

Dia B.1.2 Schienengüterverkehr in Europa – Kleine Staaten

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

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

Tabellen - Transportleistung in Mrd. Tonnen-km

B.1 Schienengüterverkehr in Europa

B.2 Straßengüterverkehr in Europa

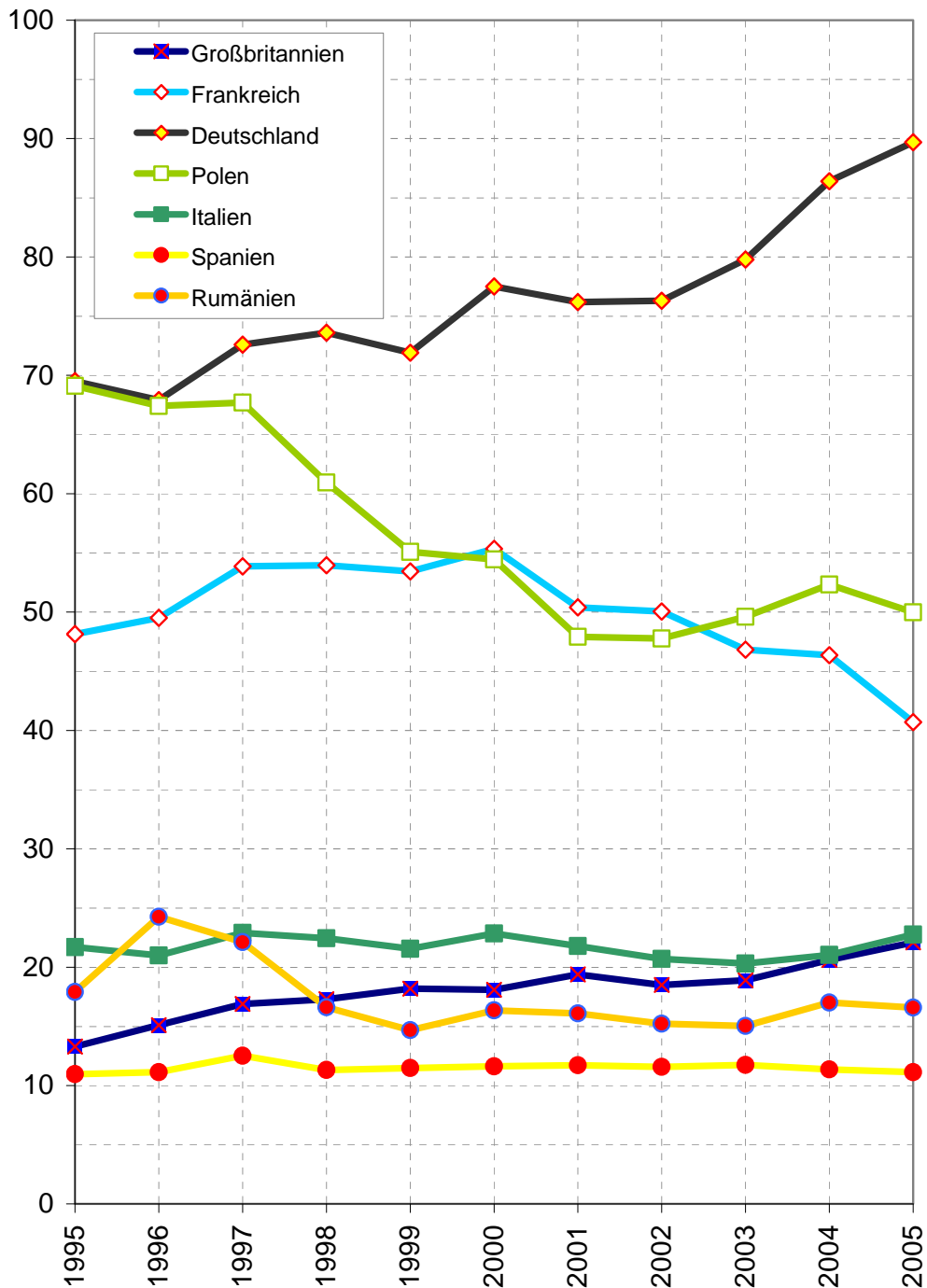
B.3 Binnenschifffahrt in Europa

B.4 Güterverkehr insgesamt

B.5 Modal Split Schiene

Diagramm B.1.1
SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA
GROSSE STAATEN

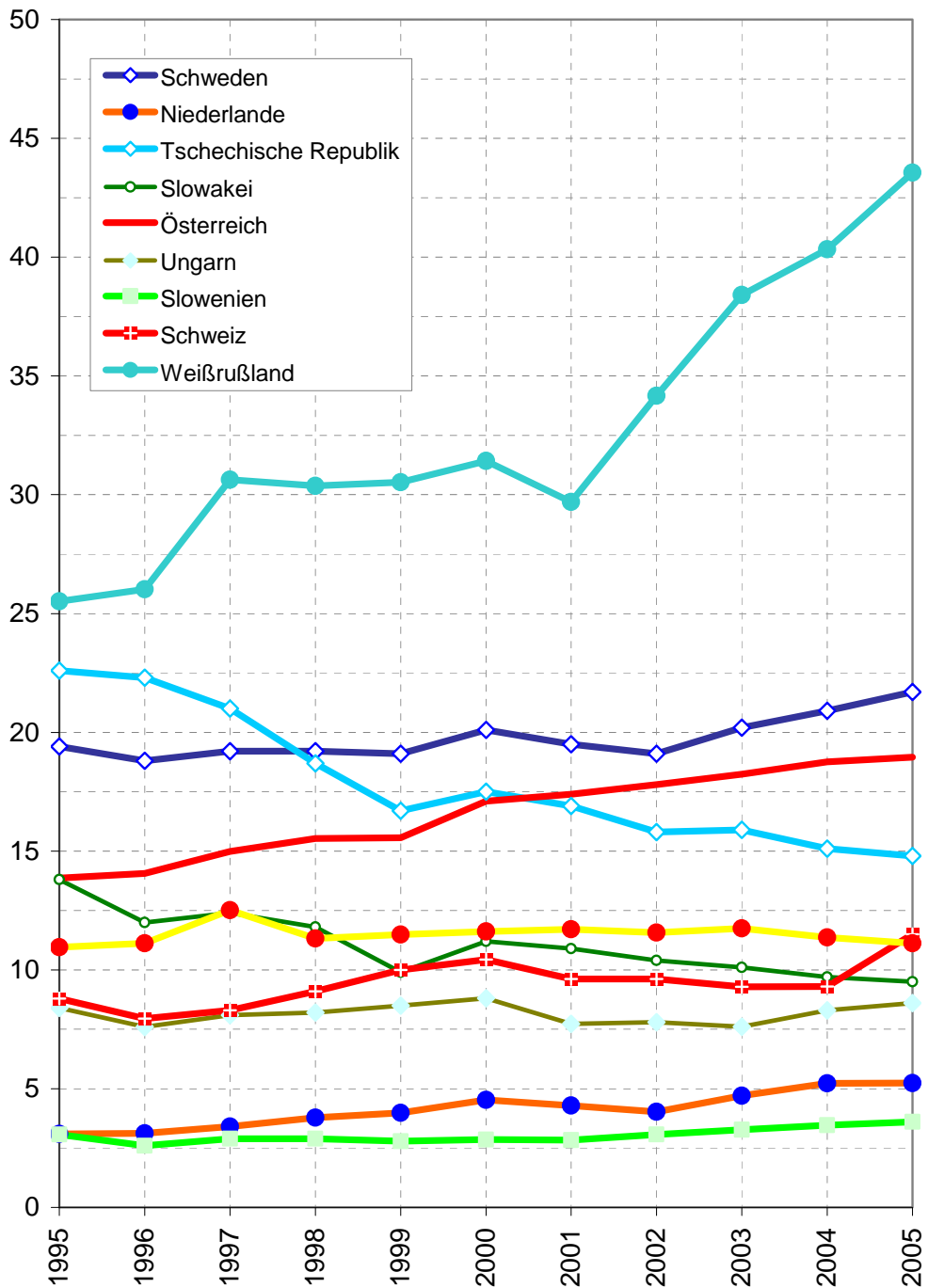
Mrd. Tonnen-km



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

Diagramm B.1.2
SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA
KLEINE STAATEN

Mrd. Tonnen-km

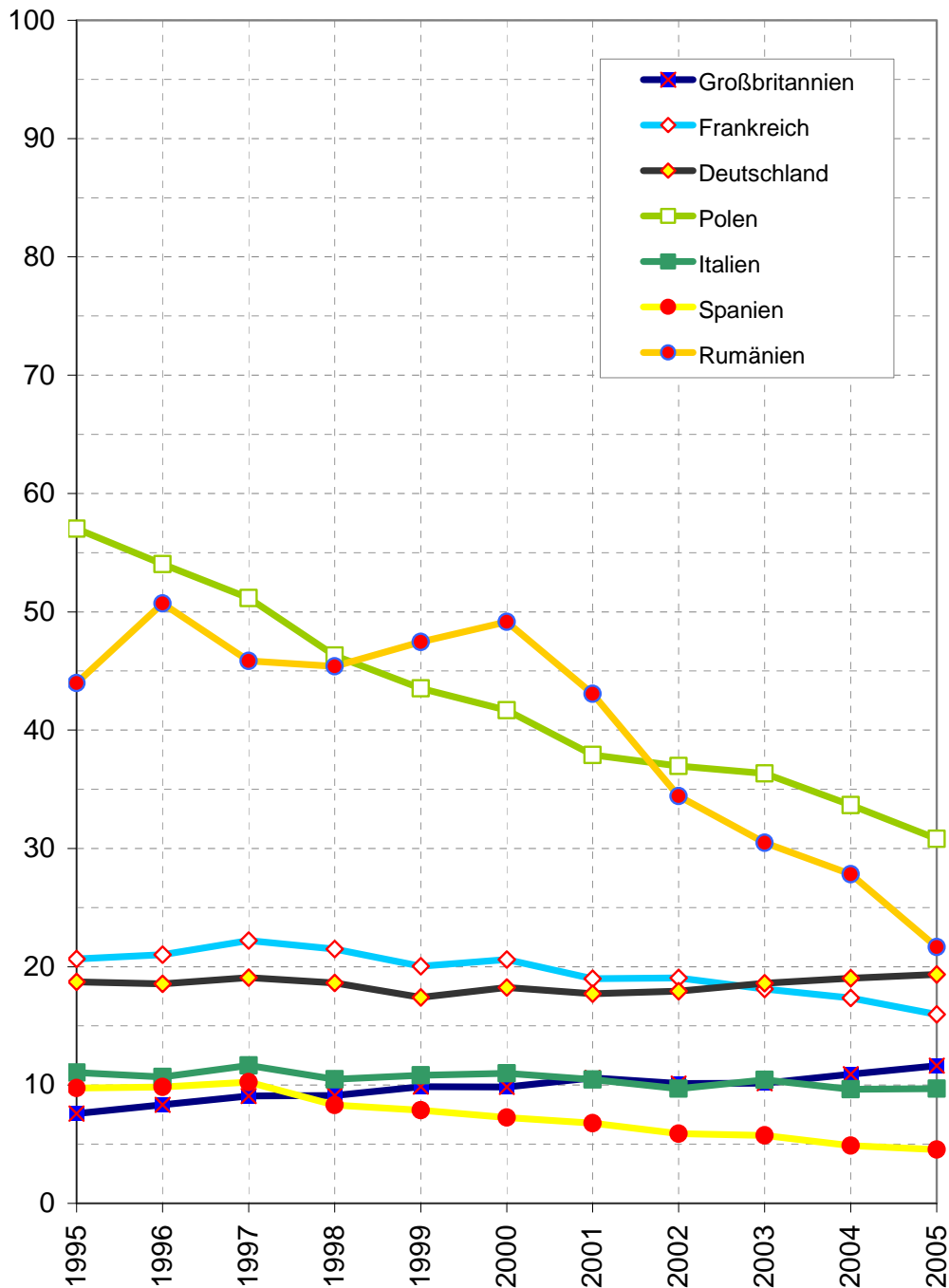


Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistiken sowie DG TREN, Pocketbook

Diagramm B.2.1

MODAL SPLIT SCHIENE - GÜTERVERKEHR IN EUROPA GROSSE STAATEN

Mrd. Tonnen-km

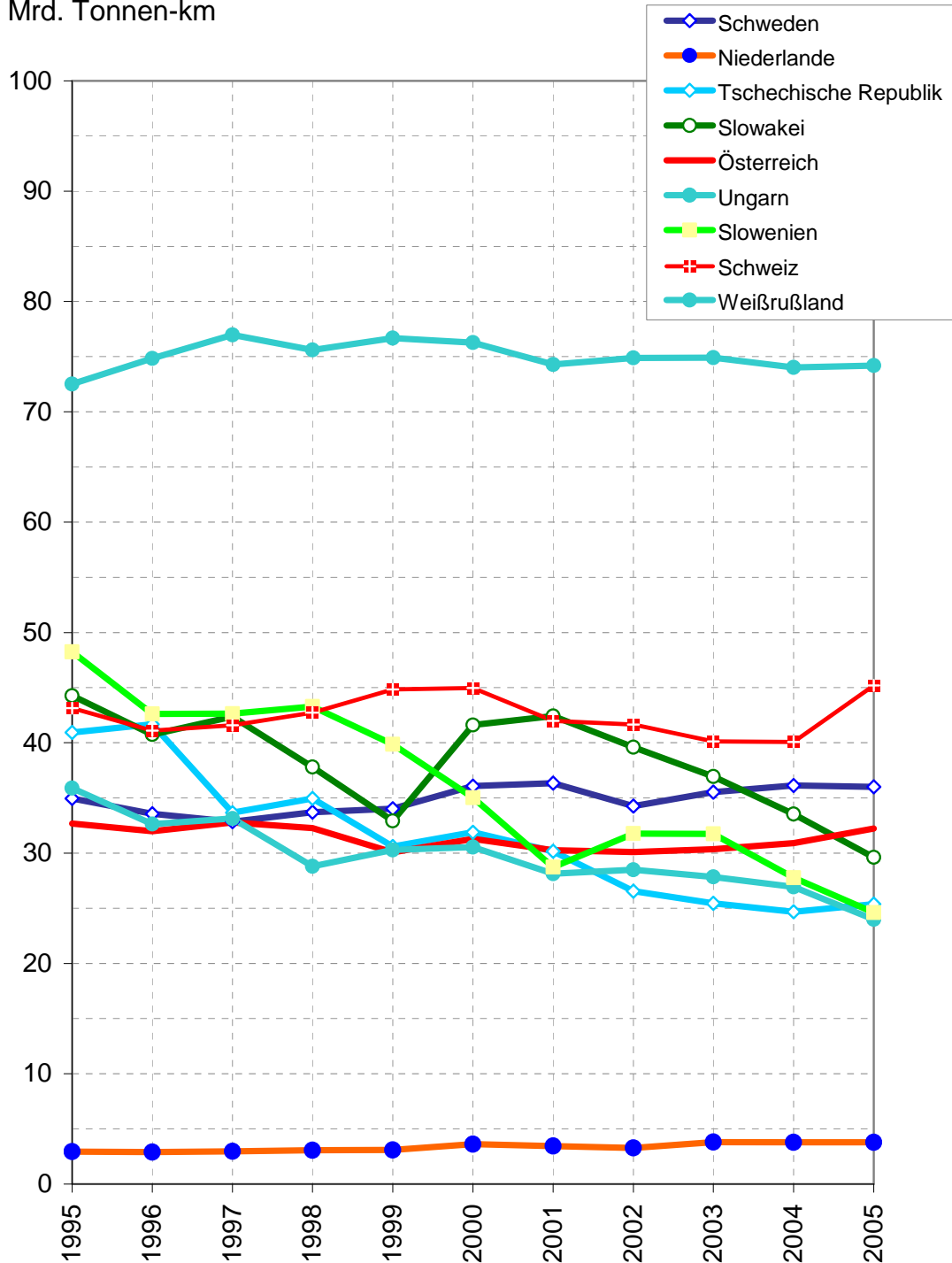


Quelle: ÖIR, eigene Berechnung auf Basis nationaler Statistiken, UIC-Statistik, DG TREN, Pockebook. Straße: Güterverkehrsleistung nationaler Frächter im In- und Ausland

Diagramm B.2.2

MODAL SPLIT SCHIENE - GÜTERVERKEHR IN EUROPA KLEINE STAATEN

Mrd. Tonnen-km



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

Tabelle B.1

Schiengüterverkehr in Europa

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

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

Tabelle B.2

Straßengüterverkehr in Europa

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

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

Tabelle B.3

Binnenschiff – Güterverkehr in Europa

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

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

Tabelle B.4

Güterverkehr in Europa insgesamt – Schiene, Straße, Binnenschiff

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

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

Tabelle B.5

Modal Split Schiene

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

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

Verkehr und Infrastruktur

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

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

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

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

Außerdem erschienen:

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

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

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