

## ePub<sup>WU</sup> Institutional Repository

Elmar Wilhelm M. Fürst

Güterverkehr in Österreich 2009: Verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, Entwicklungen und Analysen

Article (Published)

*Original Citation:*

Fürst, Elmar Wilhelm M. (2010) Güterverkehr in Österreich 2009: Verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, Entwicklungen und Analysen. *Statistische Nachrichten*, 65 (12). pp. 1098-1107. ISSN 0029-9960

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/5747/>

Available in ePub<sup>WU</sup>: September 2017

ePub<sup>WU</sup>, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

This document is the publisher-created published version. It is a verbatim copy of the publisher version.

# Güterverkehr in Österreich 2009

## Verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, Entwicklungen und Analysen

ELMAR FÜRST

Dieser Beitrag stellt die Ergebnisse der Erhebungen zum Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen, zum Schienengüterverkehr auf österreichischem Hoheitsgebiet sowie zum Güterverkehr auf dem österreichischen Abschnitt der Donau bezogen auf das Berichtsjahr 2009 einander gegenüber. Es waren in allen Bereichen deutliche Rückgänge aufgrund der Wirtschaftskrise zu verzeichnen, welche im gegenständlichen Zeitraum ihren Höhepunkt erreichten. Eine langfristige Betrachtung der Verkehrsentwicklung seit dem EU-Beitritt Österreichs rundet das Bild ab.

### Einleitung

Im Rahmen der Amtlichen Statistik erfolgt - auf Basis entsprechender Anordnungen durch gemeinschaftliches und nationales Recht - eine Reihe von Erhebungen im Verkehrsbereich. Die Amtlichen Verkehrsstatistiken bilden einen verhältnismäßig umfangreichen Komplex an konzeptiv, methodisch und erhebungstechnisch unterschiedlich gestalteten Erhebungen, welche sich jeweils auf einzelne Verkehrsträger beziehen. Einen Überblick bieten die auf der Website der STATISTIK AUSTRIA veröffentlichten Standard-Dokumentationen,<sup>1)</sup> welche über Rechtsgrundlagen und viele Details der Erhebungen informieren.

Während der Personenverkehr in der Amtlichen Bundesstatistik nur in bestimmten Bereichen (Luft und Schiene) Eingang gefunden hat, ist betreffend den Güterverkehr eine vollständigere Darstellung möglich. Dennoch sind auch diese Erhebungen verkehrsträgerbezogen und darüber hinaus verschiedenen methodischen und konzeptionellen Unterschieden unterworfen. Eine Darstellung kann aufgrund der verschiedenen zum Tragen kommenden Rahmenbedingungen daher in erster Linie vergleichend ausfallen, ein vollständiges Bild des Verkehrsgeschehens kann auf Basis der in den Amtlichen Verkehrsstatistiken vorhandenen Daten auch für den Bereich des Güterverkehrs nicht gezeichnet werden.

Aus diesem Grund werden einander in diesem Beitrag die Ergebnisse der Erhebungen zum Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen, zum Schienengüterverkehr auf österreichischem Hoheitsgebiet sowie zum Güterverkehr auf dem österreichischen Teil der Donau gegenübergestellt. In gewissem Umfang wird - sofern dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten sinnvoll ist - auch der Luftverkehr berücksichtigt. Wegen der unterschiedlichen Erhebungs-

prinzipien (Territorialitäts- vs. Nationalitätsprinzip<sup>2)</sup> und des Ausschlusses von Güterkraftfahrzeugen unterhalb des Schwellenwertes von zwei Tonnen Nutzlast ist es allerdings nicht möglich, den sogenannten „Modal Split“ - also die Anteile einzelner Verkehrsträger am Gesamtverkehrsgeschehen - auszuweisen. Die folgende *Grafik 1* gibt einen Überblick über die verschiedenen Verkehrsstatistiken.

### Verkehrsstatistische Erhebungsprinzipien

Grafik 1



### Ergebnisse im Güterverkehr 2009 bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger

Am Beginn sollen die Ergebnisse der einzelnen Verkehrsträger einander gegenübergestellt werden. Einen Überblick

<sup>2)</sup> Die Straßengüterverkehrsstatistik umfasst die in Österreich zugelassenen Lkw ab einer Nutzlast von 2 t sowie die registrierten Sattelzugmaschinen. Im Ausland zugelassene Güterkraftfahrzeuge sind nicht erfasst (**Nationalitätsprinzip**). Für die anderen Verkehrsträger gilt das **Territorialitätsprinzip**, womit alle Beförderungen auf dem österreichischen Staatsgebiet erfasst werden.

<sup>1)</sup> [www.statistik.at](http://www.statistik.at) > Dokumentationen > Verkehr.

# Güterverkehr 2009 nach Verkehrsträgern und Verkehrsarten

Tabelle 1



Verkehrsart	Zahl der beladenen Fahrten	Transportaufkommen in 1.000 t	Transportleistung in Mio. tkm		
			im Inland	außerhalb des Bundesgebiets	insgesamt
<b>Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen <sup>1)</sup></b>					
Inlandverkehr	24.047.735	303.041	12.994	(498)	13.493
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,2	-8,7	-6,9	-18,4	-7,4
Grenzüberschreitender Empfang	704.741	12.769	1.435	4.196	5.632
Veränderung zum Vorjahr in %	-14,4	-12,9	-21,0	-22,5	-22,1
Grenzüberschreitender Versand	829.478	14.329	1.569	4.690	6.260
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,7	-8,2	-20,9	-20,9	-20,9
Transitverkehr	103.647	2.065	277	1.447	1.723
Veränderung zum Vorjahr in %	-23,9	-20,0	-29,6	-32,6	-32,1
Sonstiger Auslandsverkehr	266.956	4.440	-	1.967	1.967
Veränderung zum Vorjahr in %	-10,5	-1,1	.	-4,3	-4,3
<b>Insgesamt</b>	<b>25.952.557</b>	<b>336.643</b>	<b>16.276</b>	<b>12.798</b>	<b>29.074</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,5	-8,9	-10,4	-20,8	-15,3
<b>Verkehr in- u. ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>					
Inlandverkehr	.	34.988	5.356	.	5.356
Veränderung zum Vorjahr in %	.	-10,3	-9,4	.	-9,4
Grenzüberschreitender Empfang	.	27.470	4.683	.	4.683
Veränderung zum Vorjahr in %	.	-22,6	-23,8	.	-23,8
Grenzüberschreitender Versand	.	16.462	3.602	.	3.602
Veränderung zum Vorjahr in %	.	-15,6	-17,1	.	-17,1
Transit	.	19.967	4.126	.	4.126
Veränderung zum Vorjahr in %	.	-27,6	-25,2	.	-25,2
<b>Insgesamt</b>	<b>.</b>	<b>98.887</b>	<b>17.767</b>	<b>.</b>	<b>17.767</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	.	-18,7	-18,9	.	-18,9
<b>Güterverkehr auf der Donau <sup>2)</sup></b>					
Inlandverkehr	279	329	62	-	62
Veränderung zum Vorjahr in %	-37,0	-34,4	-31,7	-	-31,7
Grenzüberschreitender Empfang	4.697	4.945	878	4.191	5.069
Veränderung zum Vorjahr in %	-14,2	-13,7	-14,2	-22,0	-20,8
Grenzüberschreitender Versand	1.717	1.581	199	940	1.139
Veränderung zum Vorjahr in %	-24,9	-27,0	-23,6	-32,7	-31,3
Transitverkehr	2.976	2.466	863	2.455	3.318
Veränderung zum Vorjahr in %	-15,8	-12,2	-12,2	-6,7	-8,2
<b>Insgesamt</b>	<b>9.669</b>	<b>9.322</b>	<b>2.003</b>	<b>7.585</b>	<b>9.588</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-17,6	-16,8	-15,1	-19,3	-18,5

Q: Güterverkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. - 1) Straßengüterverkehr repräsentativ aufbereitet. Enthalten sind in Österreich zugelassene Lkw (Nutzlast mindestens 2 t) u. Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger u. Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen wurden. - Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als ±20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 2) Inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal. Werte des Transitverkehrs hochgewichtet.

über das verkehrsträgerbezogene Transportaufkommen und die damit assoziierte Transportleistung nach Verkehrsarten bietet *Tabelle 1*.

## Straßengüterverkehr

Die Straßengüterverkehrsstatistik umfasst die Verkehre (im In- und Ausland) der in Österreich zugelassenen Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 t und Sattelzugmaschinen sowie aller in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden. Somit folgt sie dem sogenannten „Nationalitätsprinzip“. Es handelt sich um eine Stichprobenerhebung, bestimmte Ausnahmen von der Meldepflicht finden Anwendung.

Mit 26,0 Mio. von den erwähnten **österreichischen Straßengüterfahrzeugen** auf Basis der Stichprobenerhebung ermittelten **beladenen Fahrten** im In- und Ausland verringerte sich 2009 das **Transportaufkommen** im Vergleich

zum Vorjahr um 8,9% auf 336,6 Mio. t. Darüber hinaus nahm die gesamte **Transportleistung** (= Produkt aus Transportaufkommen und Transportweite), welche inner- und außerhalb Österreichs erbracht wurde, im Erhebungszeitraum um 15,3% auf 29,1 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ab.

Im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 verzeichneten alle **Verkehrsbereiche** teils sehr deutliche Abnahmen. Die beförderte Gütermenge reduzierte sich im Inlandverkehr um 8,7% und im grenzüberschreitenden Gütereingang bzw. -versand um 12,9% bzw. 8,2%. Der (in Absolutwerten nicht sehr bedeutende) Transitverkehr wies sogar ein Minus von 20,0% auf. Der (ebenfalls unbedeutende) Sonstige Auslandsverkehr verzeichnete eine Abnahme um 1,1%. Anteilsmäßig entfielen im Berichtsjahr 90,0% des Transportvolumens auf den Inlandverkehr, 3,8% bzw. 4,3% auf den grenzüberschreitenden Empfang und Versand, weitere 0,6% auf den Transitverkehr und 1,3% auf den Sonstigen Auslandsverkehr.

Der **fuhrgewerbliche Güterverkehr** war mit 57,6% am gesamten Transportaufkommen beteiligt, der **Werkverkehr** mit 42,4%. Im Inlandverkehr betrug der Anteil der fuhrgewerblich transportierten Tonnage 54,8%. Noch höher war der Anteil des Fuhrgewerbes beim Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang (83,6%) bzw. -versand (81,2%), im Transitverkehr (87,5%) und im Sonstigen Auslandsverkehr (82,4%).

Innerhalb des Bundesgebiets betrug die **Transportleistung** 16,3 Mrd. tkm (-10,4%) und außerhalb des Bundesgebiets 12,8 Mrd. tkm (-20,8%). Auf die Inlandstrecke entfiel somit ein Anteil von 56,0% der gesamten Transportleistung. Im Bereich des Inlandverkehrs war ein Rückgang der Transportleistung innerhalb und außerhalb<sup>3)</sup> des Bundesgebiets auf 13,5 Mrd. tkm (-7,4%) zu verzeichnen. Von weiteren - teilweise massiven - Abnahmen waren der grenzüberschreitende Güterempfang (-22,1%) und -versand (-20,9%), der Transitverkehr (-32,1%) und der Sonstige Auslandsverkehr (-4,3%) betroffen.

### Schienenverkehr

Die Schienenverkehrsstatistiken schließen seit dem Berichtsjahr 2006 sämtliche (in- und ausländische) Unternehmen ein, die auf österreichischem Hoheitsgebiet tätig sind, was dem Territorialitätsprinzip entspricht. Aufgrund der derzeit unter dem EU-Schwellenwert liegenden Transportleistung<sup>4)</sup> der ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt bei diesen eine „eingeschränkte Berichterstattung“ (mit geringerem Detaillierungsgrad und weniger Merkmalen) zum Tragen, was dazu führt, dass manche Betrachtungen im Detail gesamthaft nicht möglich sind und somit in Analysen manchmal nur die inländischen Unternehmen, welche unabhängig vom Schwellenwert detaillierte Meldungen abgeben müssen, berücksichtigt werden können.

Die Wirtschaftskrise betraf im Jahr 2009 auch den Schienengüterverkehr. Das gesamte Transportaufkommen der **in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen** (EVU), die Beförderungen auf dem **österreichischen Schienennetz** durchführten, betrug 98,9 Mio. t, womit sich die beförderte Gütermenge im Jahresabstand um 18,7% verringerte. Ebenso ging im selben Zeitraum die Transportleistung auf insgesamt 17,8 Mrd. tkm zurück. Das entsprach einer Abnahme von fast 19% gegenüber dem Vorjahr.

Anteilmäßig entfielen im Berichtsjahr 35,4% des **Transportaufkommens** auf den Inlandverkehr, 44,4% auf den grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie 20,2%

<sup>3)</sup> Sogenannter Zwischenauslandsverkehr: Be- und Entladeort liegen im Inland, die Strecke führt jedoch teilweise über ausländisches Hoheitsgebiet (z.B. „Deutsches Eck“).

<sup>4)</sup> Weniger als 500 Mio. tkm pro Jahr.

auf den Transitverkehr. Rückgänge waren in allen Verkehrsbereichen zu verzeichnen, wobei diese im Transitverkehr mit 27,6% sowie im grenzüberschreitenden Empfang und Versand mit zusammen 20,1% am deutlichsten ausfielen. Demgegenüber war der Inlandverkehr mit einem Minus von 10,3% weniger stark betroffen.

Gleiche Tendenz zeigte die Entwicklung der **Transportleistung**: Im Inlandverkehr mussten Einbußen von 9,4%, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand von 21,0% und im Transitverkehr von 25,2% hingenommen werden.

### Güterverkehr auf der Donau

Die Binnenschifffahrtsstatistik bezieht sich auf Transporte in- und ausländischer Schiffe ab einer Tragkraft von 50 t auf der Donau. Auf dem **österreichischen Teil der Donau** wurden im Jahr 2009 insgesamt 9,3 Mio. t an Gütern befördert, was im Vergleich zum Vorjahr einer Abnahme des **Transportaufkommens** um 16,8% bzw. 1,9 Mio. t entsprach.

Die Anzahl der **beladenen Fahrten** reduzierte sich um 17,6% auf insgesamt 9.669. Die dabei erbrachte gesamte **Transportleistung** (In- und Auslandsstrecke) verringerte sich um 18,5% auf 9,6 Mrd. tkm. Die Transportleistung innerhalb des Bundesgebiets lag bei 2,0 Mrd. tkm, was einem Rückgang von 15,1% entsprach.

Betreffend die einzelnen **Verkehrsbereiche** waren ebenfalls durchwegs Rückgänge zu verzeichnen. Der Inlandverkehr verringerte sich 2009 um 34,4% auf eine Gütermenge von 0,3 Mio. t, der grenzüberschreitende Empfang lag 2009 mit 4,9 Mio. t um 13,7% unter dem Vorjahreswert. Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich im Berichtszeitraum um 27,0% auf 1,6 Mio. t. Im Transitverkehr<sup>5)</sup> wurden im Berichtsjahr mit 2,5 Mio. t um 12,2% weniger durch Österreich transportiert als im Jahr davor.

### Luftverkehr

Die Luftverkehrsstatistik erstreckt sich auf das Transportaufkommen im Zusammenhang mit den sechs österreichischen Verkehrsflughäfen. Es können hier lediglich die umgeschlagenen Gütermengen, welche mit Luftfahrzeugen<sup>6)</sup> transportiert wurden, ausgewiesen werden; eine Berechnung der Tonnenkilometer erfolgt nicht. Eine Abschätzung des An-

<sup>5)</sup> Methodische Information: Werte bezogen auf den Transitverkehr wurden, um eine mögliche Untererfassung auszugleichen, auf Basis der von der Schleuse Aschach gemeldeten Schleusungen, abzüglich der Fahrten zu Tal im Zusammenhang mit grenzüberschreitendem Güterempfang bzw. jener zu Berg im Zusammenhang mit grenzüberschreitendem Güterversand, monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls korrigiert.

<sup>6)</sup> Luftfrachtersatztransport (sogenanntes „Trucking“) nicht inkludiert.

## Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen 2009

Tabelle 2



Flughafen	Flüge		Fracht			Post			Fracht und Post insgesamt
	An	Ab	An	Ab	Transit	An	Ab	Transit	
	in 1.000 t								
<b>Wien</b>	121.620	121.619	120,34	65,39	17,04	6,44	6,24	0,00	<b>215,45</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,6	-8,6	3,2	-7,6	-19,0	-14,0	-5,0	-41,4	-3,1
<b>Graz</b>	9.034	9.031	0,13	0,04	-	-	-	-	<b>0,16</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-7,3	-7,4	-56,1	-5,9	-	-	-	-	-50,2
<b>Innsbruck</b>	7.397	7.395	0,18	0,18	-	-	-	-	<b>0,36</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-5,0	-5,1	-20,2	-12,6	-	-100,0	-100,0	-	-16,7
<b>Klagenfurt</b>	4.055	4.046	0,01	0,02	-	-	-	-	<b>0,03</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-0,8	-1,0	-0,5	62,4	-	-	-	-	26,0
<b>Linz</b>	6.940	6.941	1,90	2,49	1,32	0,02	0,00	0,00	<b>5,73</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-11,5	-11,4	20,1	-22,5	240,7	-71,2	-34,9	-	9,3
<b>Salzburg</b>	9.728	9.728	0,11	0,06	0,00	0,00	0,00	-	<b>0,17</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,8	-8,8	-19,8	-35,0	-	-69,9	-	-	-25,7
<b>Insgesamt</b>	<b>158.774</b>	<b>158.760</b>	<b>122,68</b>	<b>68,16</b>	<b>18,36</b>	<b>6,46</b>	<b>6,24</b>	<b>0,00</b>	<b>221,91</b>
Veränderung zum Vorjahr in %	-8,3	-8,4	3,2	-8,2	-14,3	-14,4	-5,0	-39,1	-3,0

Q: Zivilluftfahrtstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Beträgt der Wert weniger als die Hälfte der kleinsten ausgewiesenen Einheit (<0,005), wird in der Tabelle der Wert von 0,00 angegeben

teils an Inland-Tonnenkilometern wäre zudem naturgemäß schwierig.

Auf den **sechs österreichischen Verkehrsflughäfen** wurden im Jahr 2009 knapp mehr als 0,2 Mio. t an Fracht und Post umgeschlagen, das Gros von 97,1% entfiel dabei auf den Flughafen Wien (Tabelle 2).

### Verkehrsträgerübergreifende Ergebnisse

#### Transportaufkommen und Transportleistung

Aufgrund der erwähnten Unterschiede in den Erhebungsprinzipien, -formen und -arten sowie der verschiedenen zum Einsatz gelangenden Methoden bezogen auf die jeweiligen Verkehrsträger ist ein verkehrsträgerübergreifender Vergleich nur sehr eingeschränkt möglich. Tabelle 3 stellt einen solchen Überblick dar und zeigt dabei die Grenzen der Vergleichbarkeit auf. Aus den oben genannten Gründen kann ein Gesamtwert für alle Verkehrsträger nicht sinnvoll ausgewiesen werden, da weder die Verkehre ausländischer

Straßengüterkraftfahrzeuge auf österreichischem Territorium, die jedoch anteilmäßig an Bedeutung gewinnen dürften, beinhaltet sind, noch Straßengüterverkehre mit Güterkraftfahrzeugen, die unter dem Schwellenwert liegen.

Die ausgewiesenen Werte für das **Transportaufkommen** belegen die insgesamt hohe Bedeutung des Straßenverkehrs. Dies geht, bezogen auf die in Österreich zugelassenen Zugfahrzeuge, insbesondere auf den hohen Anteil des Inlandverkehrs zurück. Die auf der Straße - mit der Erhebung unterliegenden - Fahrzeugen transportierte Tonnage (303 Mio. t) war 2009 fast neunmal so hoch wie jene auf der Schiene (35 Mio. t), obwohl letzterer Wert auch Transporte ausländischer Unternehmen einschließt. Beim grenzüberschreitenden Verkehr war die Schiene führend, jedoch mengenmäßig mit deutlich niedrigeren Absolutwerten. Die von österreichischen Güterkraftfahrzeugen auf der Straße beförderte Gütermenge war insgesamt gesehen dreimal so hoch wie der Gesamtwert des von in- und ausländischen Unternehmen auf der Schiene abgewickelten Transportsubstrats.

## Güterverkehr auf verschiedenen Verkehrsträgern in Österreich 2009

Tabelle 3



Verkehrsart und Einheit	Straße <sup>1)</sup>	Schiene <sup>2)</sup>	Schiff <sup>3)</sup>	Luftfahrt <sup>4)</sup>
<b>Inlandverkehr</b>	1.000 Tonnen	303.041	34.988	329
	Mio. Inland-tkm	12.994	5.356	62
<b>Grenzüberschreitender Verkehr</b>	1.000 Tonnen	27.097	43.932	6.527
	Mio. Inland-tkm	3.005	8.285	1.077
Grenzüberschreitender Empfang	1.000 Tonnen	12.769	27.470	4.945
	Mio. Inland-tkm	1.435	4.683	878
Grenzüberschreitender Versand	1.000 Tonnen	14.329	16.462	1.581
	Mio. Inland-tkm	1.569	3.602	199
<b>Transitverkehr</b>	1.000 Tonnen	2.065	19.967	2.466
	Mio. Inland-tkm	(277)	4.126	863
<b>Insgesamt</b>	<b>1.000 Tonnen</b>	<b>336.643</b>	<b>98.887</b>	<b>9.322</b>
	<b>Mio. Inland-tkm</b>	<b>16.276</b>	<b>17.767</b>	<b>2.003</b>

Q: Güterverkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. - 1) Straßengüterverkehr repräsentativ aufbereitet. Enthalten sind in Österreich zugelassene Lkw (Nutzlast mindestens 2 t) u. Sattelzugmaschinen sowie alle in- u. ausländischen Anhänger u. Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen wurden. Die Summe beinhaltet den Sonstigen Auslandsverkehr mit 4.439.575 t. - Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als ±20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 2) In- und ausländische Unternehmen. - 3) Inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal. - Werte des Transitverkehrs hochgewichtet. - 4) Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg.

Weit abgeschlagen war die Binnenschifffahrt, die bezüglich der Tonnage, nur etwa ein Elftel des Aufkommens auf der Schiene erreichte.

Etwas differenziert fällt das Bild aus, bezieht man sich auf die **Transportleistung auf der Inlandstrecke**: Hier nahm die Schiene mit 17,8 Mrd. tkm den ersten Rang ein, was primär natürlich an den höheren Transportweiten lag, aber auch daran, dass auf dem Verkehrsträger Straße (16,3 Mrd. tkm) lediglich österreichische Güterkraftfahrzeuge berücksichtigt werden konnten. Es ist davon auszugehen, dass die durchschnittliche Transportweite bei gegebenen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei Fahrten mit ausländischen Fahrzeugen in der Regel höher ausfällt.

### Transportaufkommen nach Entfernung

Eine Betrachtung des Transportaufkommens nach Entfernungsstufen der Transporte bezogen auf die Inlandstrecke im Verkehrsträgervergleich kann Ansatzpunkte für eine Erklärung liefern, weswegen Bestrebungen, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern („modal shift“) oftmals ins Leere gingen (Tabelle 4). Zudem wird deutlich, wieso die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Transportaufkommen und an der Transportleistung so stark differieren.

Zu beachten ist, dass die Datengrundlagen lediglich eine Gegenüberstellung der gemäß dem Nationalitätsprinzip ermittelten Werte für den Straßenverkehr (beschränkt auf die der Erhebung unterliegenden Fahrzeuge), der inländischen Eisenbahnunternehmen sowie aller Schiffe auf der Donau erlauben.

portiert. Im Bereich zwischen 81 und 150 km hielten sich die auf Straße bzw. Schiene beförderten Transportmengen mit 28,1 bzw. 29,9 Mio. t etwa die Waage. Zwischen 151 und 200 km dominierte klar die Straße (10,5 bzw. 5,7 Mio. t), zwischen 201 und 250 km waren die Werte wieder näher beisammen (Straße: 7,7 Mio. t; Schiene: 6,5 Mio. t), auf den weiteren Strecken lag die Schiene dann aber klar voran: 251 bis 300 km (Straße: 6,3 Mio. t; Schiene: 8,6 Mio. t) und 301 bis 500 km (Straße: 5,6 Mio. t; Schiene: 18,3 Mio. t). Bei auf der Donau durchgeführten Transporten lag der Schwerpunkt auf den höheren Entfernungsstufen: So wurden insgesamt rund 3,5 Mio. t auf einer Distanz bis zu 200 km Inlandstrecke transportiert, mehr als 5,8 Mio. t jedoch über größere Entfernungen.

Im Straßengüterverkehr lag folglich ein klarer Schwerpunkt auf dem Nahverkehr, wohingegen die Schiene im Fernverkehr einen höheren Wert aufwies, was sich auch in einem höheren Anteil grenzüberschreitender Verkehre im Verhältnis zum Inlandverkehr widerspiegelte. Da Straßengüterkraftfahrzeuge, die im Ausland zugelassen sind, also in die österreichische Statistik nicht Eingang finden, nicht zuletzt aufgrund der herrschenden Kabotage-Regelungen<sup>7)</sup> mit Bezug auf Österreich hauptsächlich im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, würde bei einer etwaigen Berücksichtigung der Anteil der auf der Straße durchgeführten grenzüberschreitenden Transporte höher ausfallen.

### Beförderte Güter


Die von den der **Straßengüterverkehrserhebung** unterliegenden Fahrzeugen im Jahr 2009 am häufigsten transportierte Güterart waren mit 53,1% Anteil „Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien“ (Kapitel 6). Es folgten Kapitel 9 (Maschinen, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter; Anteil: 21,0%) sowie 0 (Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere; Anteil: 10,5%).

Betreffend die **Schiene** - aufgrund der eingeschränkten Berichterstattung, derzufolge ausländische Unternehmen, da sie unterhalb des erwähnten Schwellenwertes liegen, können auch hier nur Transporte inländischer Bahnen berücksichtigt werden - waren „Maschinen, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter“ (Kapitel 9) mit einem Anteil von 41,0% die bedeutendste Güterart, gefolgt von „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (Kapitel 0; Anteil: 13,6%) und „Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien“ (Kapitel 6; Anteil: 8,6%).

Beim **Güterverkehr auf der Donau** führte Kapitel 4 (Erze, Metallabfälle) mit einem Anteil von 29,5% die Rangfolge an. Es folgten „Erdölerzeugnisse“ (Kapitel 3) mit 20,5% und

<sup>7)</sup> Kabotage= Inlandtransporte durch ausländische Fahrzeuge.

**Transportaufkommen 2009 nach Entfernungsstufen der Transporte** Tabelle 4



Entfernungsstufe der Transporte bezogen auf Inlandstrecke	Transportaufkommen		
	österreichischer Straßengüterfahrzeuge	inländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen	auf der Donau
	in 1.000 Tonnen		
Bis 80 km	273.798	21.828	1.304
81 bis 150 km	28.123	29.914	2.189
151 bis 200 km	10.485	5.733	56
201 bis 250 km	7.692	6.474	466
251 bis 300 km	6.252	8.638	2.725
301 bis 500 km	5.623	18.265	2.583
Über 500 km	<sup>1)</sup>	2.228	-

Q: Güterverkehrsstatistik. - 1) Werte für "über 500 km" werden aufgrund zu großer Stichprobenfehler bzw. zu geringer Fallzahlen nicht ausgewiesen.

Vom gesamten mit österreichischen Fahrzeugen auf der Straße entfallenden Transportaufkommen wurden mehr als 82,4% (273,8 Mio. t) über eine Distanz von maximal 80 km befördert. Somit waren mehr als vier Fünftel des Straßengüterverkehrsaufkommens **Transporte im Nahverkehr**. In diesem Entfernungsbereich wurden von inländischen Unternehmen auf der Schiene lediglich 21,8 Mio. t trans-

## Beförderte Güterarten 2009 nach Verkehrsträgern und NST/R

Tabelle 5



Kapitel des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) <sup>1)</sup>	Insgesamt						Grenzüberschreitender Güterverkehr (inklusive Transit)					
	Straße <sup>2)</sup>		Schiene <sup>3)</sup>		Schiff <sup>4)</sup>		Straße <sup>2)</sup>		Schiene <sup>3)</sup>		Schiff <sup>4)</sup>	
	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %
0 Land- u. forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	35.418	10,5	12.629	13,6	1.584	17,0	4.736	16,2	7.258	12,5	1.575	17,5
1 Nahrungs- u. Futtermittel	23.416	7,0	1.520	1,6	520	5,6	2.427	8,3	865	1,5	520	5,8
2 Feste Brennstoffe	(443)	0,1	5.094	5,5	373	4,0	(13)	0,0	4.831	8,3	373	4,2
3 Erdölzeugnisse	11.497	3,4	6.446	6,9	1.909	20,5	2.367	8,1	3.965	6,8	1.639	18,2
4 Erze, Metallabfälle	1.856	0,6	7.775	8,4	2.752	29,5	264	0,9	4.877	8,4	2.752	30,6
5 Metallerzeugnisse	6.897	2,0	6.357	6,8	760	8,1	1.909	6,5	4.930	8,5	719	8,0
6 Mineralische Rohstoffe, Baumaterialien	178.848	53,1	8.012	8,6	321	3,4	5.251	18,0	2.665	4,6	321	3,6
7 Düngemittel	(531)	0,2	286	0,3	762	8,2	(92)	0,3	229	0,4	753	8,4
8 Chemische Erzeugnisse	6.967	2,1	6.778	7,3	44	0,5	1.631	5,6	4.904	8,4	44	0,5
9 Maschinen, Fahrzeuge, sonstige Waren	70.771	21,0	38.183	41,0	297	3,2	10.473	35,9	23.569	40,6	297	3,3
<b>Insgesamt</b>	<b>336.643</b>	<b>100,0</b>	<b>93.080</b>	<b>100,0</b>	<b>9.322</b>	<b>100,0</b>	<b>29.163</b>	<b>100,0</b>	<b>58.092</b>	<b>100,0</b>	<b>8.992</b>	<b>100,0</b>

Q: Güterverkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. - 1) NST/R= Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics, Revised. - 2) Straßengüterverkehr repräsentativ aufbereitet. Enthalten sind in Österreich zugelassene Lkw (Nutzlast mindestens 2 t) u. Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger u. Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen wurden. - Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als ± 20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 3) Inländische Eisenbahnunternehmen, die das österreichische Schienennetz benutzen und einen frachtbriefpflichtigen bzw. Stückgutverkehr durchführen. - 4) Werte für Transit hochgewichtet.

„Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (Kapitel 0) mit 17,0% (Tabelle 5).

Von Interesse ist in diesem Zusammenhang auch die Frage der **Verkehrsauffinität**, also welche Güterarten auf welchen Verkehrsträgern befördert wurden. Zu erkennen ist eine deutliche Dominanz der Straße bei den Kapiteln 0 (Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere), 1 (Nahrungs- und Futtermittel), 3 (Erdölzeugnisse), 6 (Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien), die auch absolut gesehen mengenmäßig mit Abstand bedeutendste Gütergruppe, und Kapitel 9 (Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und sonstige Transportgüter). Auf der Schiene befördert wurde der größte Anteil der Kapitel 2 (Feste Brennstoffe) und 4 (Erze und Metallabfälle), das Binnenschiff beförderte den größten Anteil des, absolut betrachtet, mengenmäßig unbedeutenden Kapitels 7 (Düngemittel). Bei den Kapiteln 5 (Metallerzeugnisse) und 8 (Chemische Erzeugnisse) waren die Anteile von Straße und Schiene etwa ausgewogen.

Betrachtet man die im **grenzüberschreitenden Verkehr** (Empfang, Versand, Transit) beförderten Güter, fällt auf, dass bei den Verkehrsträgern Straße (mit 35,9%) und Schiene (mit 40,6%) „Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren“ (Kapitel 9) den jeweils größten Anteil ausmachten. Bei der Straße folgten „Mineralische Rohstoffe, Baumaterialien“ (Kapitel 6; 18,0%) sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (Kapitel 0; 16,2%), bei der Schiene „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (Kapitel 0; 12,5%) und „Metallerzeugnisse“ (Kapitel 5; 8,5%) an zweiter und dritter Stelle. Ein ganz anderes Bild zeigte die Binnenschiffahrt: Auf der Donau machten „Erze und Metallabfälle“ (Kapitel 4; 30,6%) auch im grenzüberschreitenden Verkehr die bedeutendste Gütergruppe aus, gefolgt von „Erdölzeugnisse“ (Kapitel 3; 18,2%) und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (Kapitel 0; 17,5%).

## Bedeutung der EU und anderer Länder

Die hohe Bedeutung des Warenaustausches zwischen Österreich und den anderen EU-Mitgliedstaaten zeigt sich in den Daten zum **grenzüberschreitenden Güterverkehr** (Empfang, Versand, Transit). Im Jahr 2009 entfiel der Anteil des Transportaufkommens jener Güter, die in EU-Ländern be- bzw. entladen wurden, bei der Straße auf 90,5%, bei der Schiene auf 96,1% und bei der Donauschiffahrt auf 80,9% (Tabelle 6).

## EU-Anteile am Transportaufkommen 2009

Tabelle 6



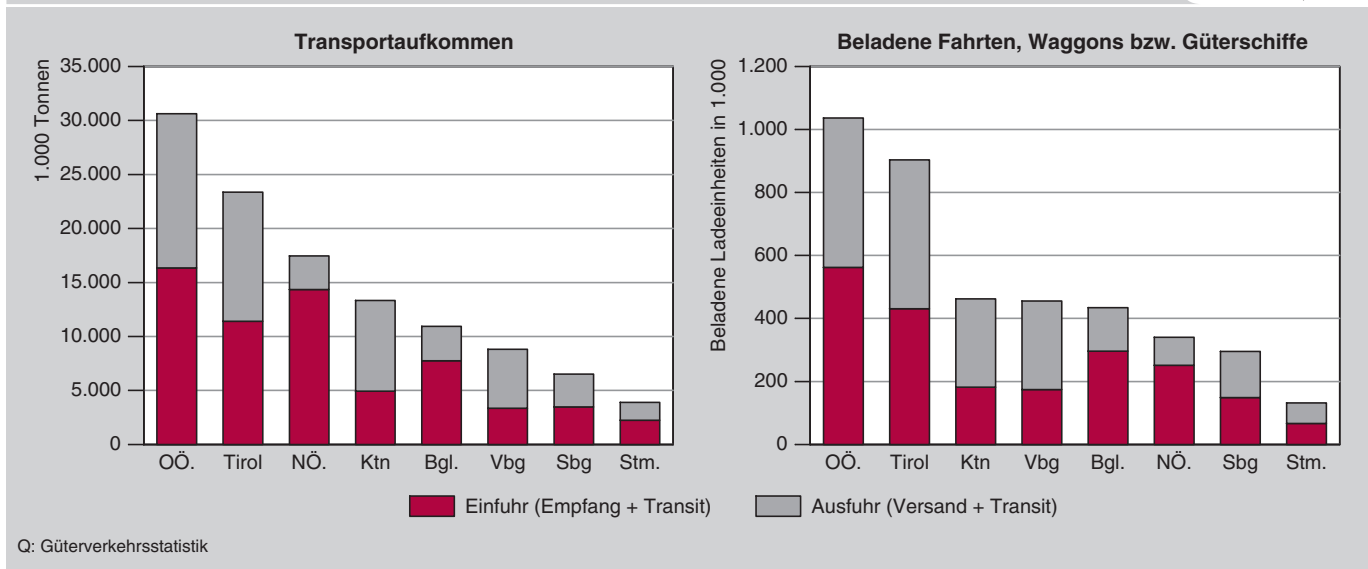
Verkehrsträger, Einheit	Grenzüberschreitender Güterverkehr				
	Empfang	Versand	Transit <sup>4)</sup>	insgesamt	
Straße <sup>1)</sup>	1.000 Tonnen	12.148	12.641	5.618	30.407
	EU-Anteil in %	95,1	88,2	86,4	90,5
Schiene <sup>2)</sup>	1.000 Tonnen	26.964	15.283	13.584	55.831
	EU-Anteil in %	98,2	92,8	95,9	96,1
Binnenschiffahrt <sup>3)</sup>	1.000 Tonnen	3.553	1.439	2.281	7.273
	EU-Anteil in %	71,9	91,0	92,5	80,9

Q: Güterverkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. - Zuordnungskriterien für EU/Nicht-EU sind die Einlade- bzw. Ausladeorte. - 1) Straßengüterverkehr repräsentativ aufbereitet. Enthalten sind in Österreich zugelassene Lkw (Nutzlast mindestens 2 t) u. Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger u. Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen wurden. - 2) Inländische Eisenbahnunternehmen, die das österreichische Schienennetz benutzen und einen frachtbriefpflichtigen bzw. Stückgutverkehr durchführen. - 3) Daten für Transit hochgewichtet. - 4) Daten für den Straßengüterverkehr inklusive Sonstiger Auslandsverkehr.

Mit den der **Straßengüterverkehrserhebung** unterliegenden Fahrzeugen wurden zwischen Österreich und den anderen 26 Mitgliedstaaten der Europäischen Union 24,8 Mio. t Güter transportiert, davon entfielen 12,2 Mio. t auf den Empfang und 12,6 Mio. t auf den Versand, was einem EU-Anteil von 95,1% (Empfang) bzw. 88,2% (Versand) entsprach. Die Relationen Österreich - Deutschland und Deutschland - Österreich waren mit 52,4% bzw. 14,2 Mio. t am grenzüberschreitenden Empfang und Versand beteiligt. Von und nach Italien wurden 5,9 Mio. t befördert, was einem Anteil von 21,9% am grenzüberschreitenden Verkehr entsprach. Die übrigen EU-Länder nahmen mit 4,7 Mio. t

Grenzüberschreitender Straßen-, Schienen- bzw. Schiffsverkehr nach Grenzzonen und Richtungen 2009

Grafik 2



bzw. 17,2% am gesamten Gütereingang und -versand teil. Außerhalb des Binnenmarktes war die Schweiz mit einem Beförderungsvolumen von 2,1 Mio. t und einem Anteil von 7,6% das mengenmäßig bedeutendste Ein- und Ausladeland im Verkehr von und nach Österreich mit österreichischen Straßengüterfahrzeugen.

Im grenzüberschreitenden **Schieneverkehr** betrug der Empfang aus anderen EU-Mitgliedstaaten 27,0 Mio. t, der Versand 15,3 Mio. t. entsprechend einem EU-Anteil von 98,2% (Empfang) bzw. 92,8% (Versand). Die wichtigsten Partnerländer waren im Berichtsjahr 2009 Deutschland, Italien, Ungarn und Slowenien, auf die zusammen 30,3 Mio. t bzw. mehr als zwei Drittel (69,0%) des Transportvolumens entfielen.

Bei den grenzüberschreitenden Verkehren **auf der Donau** waren 3,6 Mio. t beim Empfang und 1,4 Mio. t beim Versand zu verzeichnen - damit verbunden EU-Anteile von 71,9% (Empfang) bzw. 91,0% (Versand). Die wichtigsten Partnerländer waren die Slowakei (2,0 Mio. t), die Ukraine (1,4 Mio. t) und die Niederlande (1,1 Mio. t). Der Anteil dieser drei Länder am gesamten grenzüberschreitenden Donauverkehr betrug somit 67,3%.

Eine Analyse der **Grenzzonenbelastung** soll die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung beschließen. Bezieht man sich dabei auf die transportierte Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr (Empfang und Transit beim Eintritt in das Bundesgebiet bzw. Versand und Transit beim Austritt) so ist klar ersichtlich, dass die meisten in den einzelnen Verkehrsstatistiken dargestellten Gütermengen Grenzübertretsstellen des Bundeslandes Oberösterreich (30,6 Mio. t) passierten, gefolgt von Tirol (23,4 Mio. t) und - mit gewissem Abstand - Niederösterreich (17,5 Mio. t). Bezieht man

sich hingegen auf die Zahl beladener Fahrten, der Waggons bzw. der Güterschiffe im grenzüberschreitenden Straßen-, Schienen- bzw. Schiffsverkehr, so fällt auf, dass nach Oberösterreich (1,0 Mio.) und Tirol (0,9 Mio.) bereits Kärnten und Vorarlberg (jeweils ca. 0,5 Mio.) folgten (Grafik 2). Zu bedenken wäre wiederum, dass nur die den Erhebungen unterliegenden Fahrzeuge berücksichtigt werden konnten.

Die meisten der insgesamt rund 1,7 Mio. beladenen Fahrten im grenzüberschreitenden **Straßengüterverkehr** österreichischer Unternehmen (Empfang, Versand, Transit aufgrund zweimaligen Grenzübertretts doppelt gezählt) betrafen 2009 die Grenzzone zu Deutschland (ca. 1,0 Mio. beladene Fahrten; 57,8% sämtlicher beladener Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Österreich). Allein über den Grenzübergang Suben flossen 19,9% der beladenen grenzüberschreitenden Fahrten, gefolgt von Hörbranz (Anteil: 12,7%), Walsertal (7,5%) und Kiefersfelden (7,3%). Auf die Grenzen zwischen Österreich und Italien entfielen mit einer Anzahl von etwa 0,4 Mio. rund 20,9% der beladenen Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße. Hier wären insbesondere die Grenzübertretsstellen Arnoldstein (Anteil: 12,1%) und Brennerpass (6,4%) als bedeutendste im Jahr 2009 zu nennen.

Im grenzüberschreitenden **Schieneverkehr** österreichischer Unternehmen belegten die Grenzzonen zu Deutschland (0,9 Mio. beladene Waggons; Anteil: 40,1%) und Italien (0,5 Mio. beladene Waggons; Anteil: 20,1%) ebenfalls die ersten beiden Plätze; mehr als die Hälfte der von bzw. nach Deutschland fahrenden beladenen Waggons überquerten dabei den Grenzübertritt Simbach (Anteil: 21,8%). Dahinter lagen Kufstein (12,3%) und Salzburg (5,4%). 13,0% der beladenen Waggons im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen passierten



(aus bzw. nach Italien) den Grenzübergang Brennerpass, 7,1% der Waggons rollten über die Grenze bei Arnoldstein.

Von den insgesamt 9.334 beladenen Güterschiffen im grenzüberschreitenden Güterverkehr **auf der Donau** 2009 betrafen 69,4% Fahrten aus bzw. nach Deutschland bzw. 30,6% Fahrten aus bzw. nach Ungarn und die Slowakei.

## Langfristige Entwicklung des Verkehrssektors

### Transportaufkommen und Transportleistung

Seit nunmehr **15 Jahren** ist Österreich **Mitglied der Europäischen Union**. Dies soll zum Anlass genommen werden, die langfristige Entwicklung des Verkehrsbereichs in diesem Zeitraum etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Betrachtet man beispielsweise den Index des **Güterverkehrsaufkommens** bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger und wählt man das Jahr 1995 als Basis (mit 100 Punkten), so zeigt sich über den Betrachtungszeitraum in allen Bereichen eine steigende Tendenz (*Grafik 3*).

Das jeweils für die einzelnen Verkehrsträger darstellbare Verkehrsaufkommen (einbezogen wurden die Werte der einzelnen Statistiken so wie diese durch die STATISTIK AUSTRIA geführt werden; die diesbezüglichen methodischen Grenzen sind zu beachten) stieg bei der Straße zwischen 1995 und 2008 - in diesem Jahr erreichte der Index mit dem Stand von 152,1 seinen Höhepunkt - an, womit das berücksichtgbare Verkehrsaufkommen seit dem EU-

Beitritt um etwas mehr als die Hälfte gestiegen war. Bei der Schiene wurde im gleichen Jahr mit einem Wert von 186,2 der Maximalwert<sup>8)</sup> erreicht. Beim Schiff lag der Höhepunkt mit 140,1 Zählern im Jahr 2002, bei der Luftfahrt betrug der Höchstwert 196,3 im Jahr 2007. Im Jahr 2009 betrug der Indexwert für die Straße 138,6, für die Schiene 151,4, für die Donau 106,1 und für die Luft 190,0.

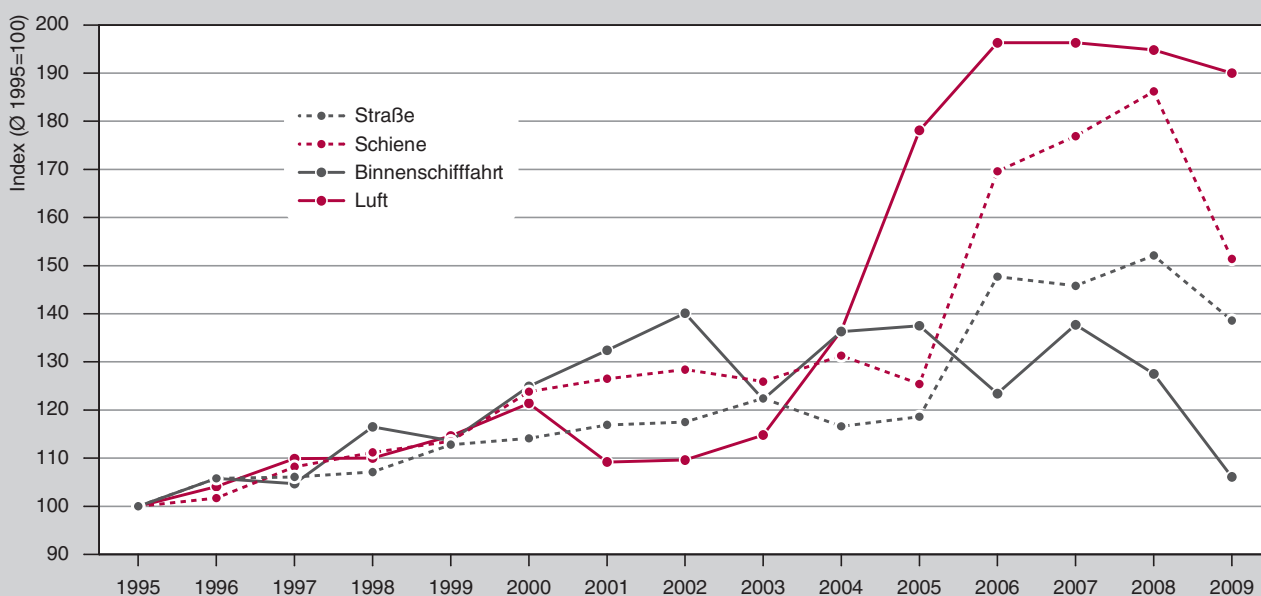
*Grafik 4* zeigt die Entwicklung der **Transportleistung nach verschiedenen Verkehrsträgern im Inland**. Wiederum flossen die Werte auf jene Weise in die Darstellung ein, wie sie auf Basis der einzelnen Erhebungen der STATISTIK AUSTRIA ermittelt wurden.

Dabei ist zu erkennen, dass es zu keinen größeren Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern gekommen ist. Die errechneten arithmetischen Anteile - diese Werte sind aufgrund des Fehlens der mit ausländischen und unter-schwelligem Fahrzeugen auf der Straße erbrachten Verkehrsleistungen keinesfalls als „Modal split“ zu verstehen, sondern sollen als Indikator für die relative Konstanz der für die einzelnen Verkehrsträger ermittelten Werte im Verhältnis zueinander verstanden werden - lagen im Minimum, Maximum und Durchschnitt bei der Straße bei 42,8%, 50,0% und 47,0%, bei der Schiene bei 43,2%, 51,6% und 46,4% und für die Donauschifffahrt bei 5,6%, 7,5% bzw. 6,6%.

<sup>8)</sup> Zu beachten: Ab 2006 wurden alle in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen berücksichtigt, die das österreichische Schienennetz benutzen.

Index des Güterverkehrsaufkommens in Tonnen 1995-2009 (Basisjahr 1995)

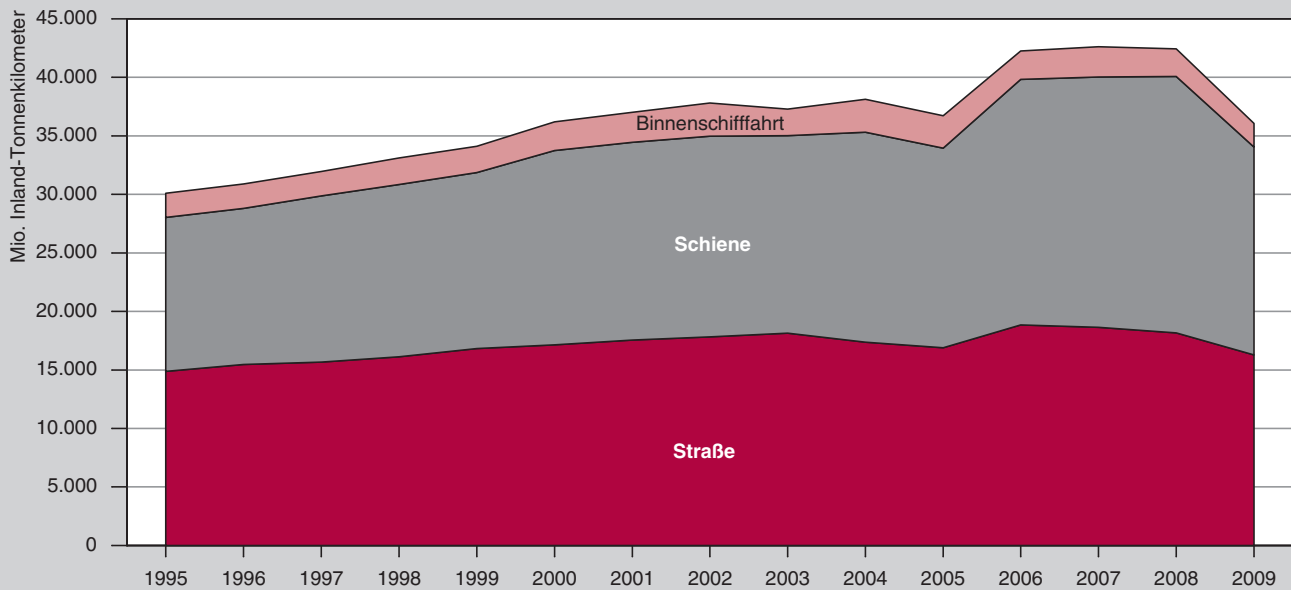
Grafik 3



Q: Güterverkehrsstatistik. - Ab 2006 alle in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen berücksichtigt, die das österreichische Schienennetz benutzen. Zuvor sind in den Werten nur bestimmte österreichischen Unternehmen enthalten.

## Transportleistung einzelner Verkehrsträger 1995-2009

Grafik 4



Q: Güterverkehrsstatistik. - Ab 2006 alle in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen berücksichtigt, die das österreichische Schienennetz benutzen. Zuvor sind in den Werten nur bestimmte österreichischen Unternehmen enthalten.

### Bundesländervergleich

In *Tabelle 7* wird, wieder im Vergleich zwischen 1995 und 2009, die Verkehrsentwicklung der Bundesländer (das entspricht in Österreich den NUTS-2-Einheiten) dargestellt: Beim **Transportaufkommen** von der Erhebung unterliegenden österreichischen Straßengüterfahrzeugen zeigte sich bezogen auf die einzelnen Bundesländer (dargestellt sind die im jeweiligen Bundesland ein- bzw. ausgeladenen Gütermengen) zwar fast überall ein Zuwachs (Ausnahme: die Menge der in Wien ausgeladenen Güter ging leicht zurück), die Veränderungs-raten fielen jedoch unterschiedlich aus: Waren in Oberösterreich (+61,0%) Tirol (+58,4%) und Kärnten (+57,7%) Zugewinne an Transportmengen von mehr als der Hälfte zu verzeichnen, so hatten andere Bundesländer Mengenzuwächse im Bereich von 23,8% bis 38,0% zu

verzeichnen. Allein in Wien blieb die Menge praktisch gleich (+1,8%).

Ähnliches gilt für das **Transportaufkommen** von österreichischen Schienengüterfahrzeugen, wobei in diesem Bereich, auch aufgrund der methodischen Änderung, teilweise wesentlich höhere Anstiege zu verzeichnen waren, beispielsweise in Tirol mit 247,7%, in Salzburg mit 139,6% oder in Niederösterreich mit 116,8%. Die geringsten Zuwächse waren für Wien und die Steiermark zu vermerken (+29,2% bzw. +26,1%). Die Binnenschifffahrt auf der Donau betraf ob des Verlaufs des Stromes lediglich die Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Wien. Die Summe der ein- und ausgeladenen Menge stieg im Vergleichszeitraum in Niederösterreich um 62,6% und in Oberösterreich um 12,9%. Dagegen fiel sie in Wien um fast ein Viertel (-24,1%).

## Verkehrsentwicklung 1995-2009 in den Bundesländern

Tabelle 7



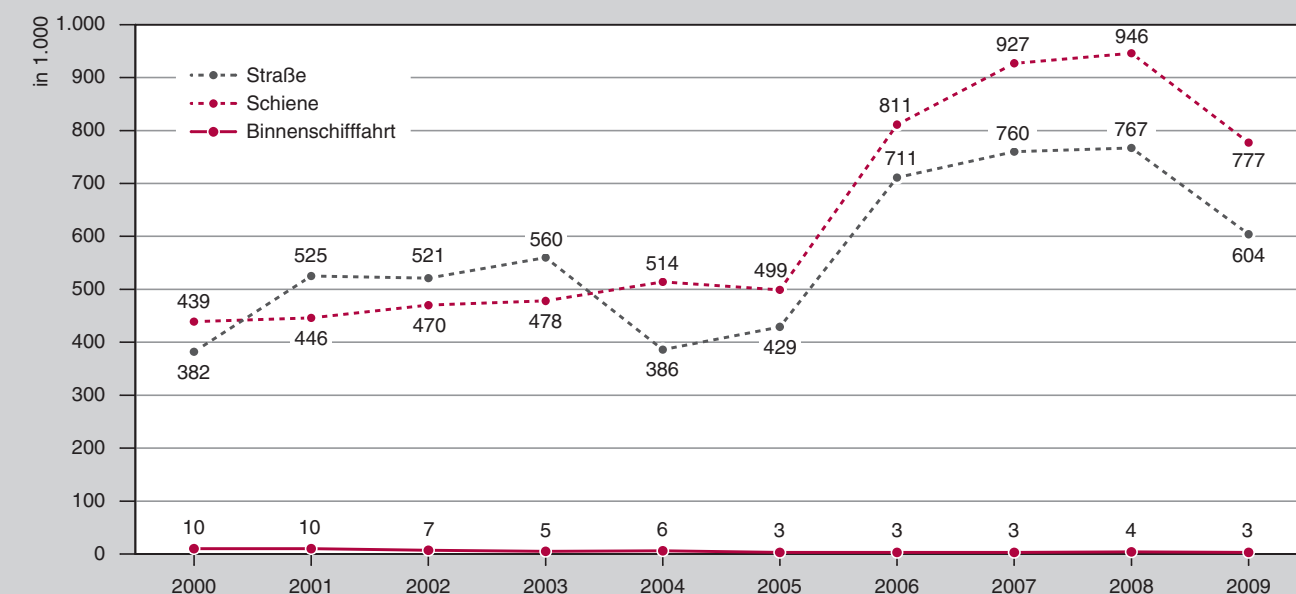
Bundesland	Transportaufkommen								
	österreichischer Straßengüterfahrzeuge <sup>1)</sup>			österreichischer Schienengüterfahrzeuge			auf der Donau <sup>2)</sup>		
	1995	2009	Veränderung in %	1995	2009	Veränderung in %	1995	2009	Veränderung in %
	in 1.000 t								
Burgenland	15.741	19.490	23,8	1.340	2.235	66,8	-	-	-
Kärnten	29.837	47.066	57,7	6.037	6.438	6,6	-	-	-
Niederösterreich	115.929	157.082	35,5	11.010	23.870	116,8	846	1.375	62,6
Oberösterreich	79.131	127.420	61,0	19.572	26.830	37,1	4.243	4.791	12,9
Salzburg	36.081	49.778	38,0	2.123	5.085	139,6	-	-	-
Steiermark	69.256	88.610	27,9	14.946	18.853	26,1	-	-	-
Tirol	40.059	63.461	58,4	5.564	19.345	247,7	-	-	-
Vorarlberg	20.272	27.965	38,0	1.509	3.158	109,2	-	-	-
Wien	51.385	52.305	1,8	6.265	8.094	29,2	1.344	1.020	-24,1

Q: Güterverkehrsstatistik. - 1) Straßengüterverkehr repräsentativ aufbereitet. Enthalten sind in Österreich zugelassene Lkw (Nutzlast mindestens 2 t) u. Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger u. Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen wurden. - 2) Werte für Transit hochgewichtet.

## Beförderte Container im Inlandverkehr sowie im grenzüberschreitenden Güterverkehr 2000-2009

Empfang, Versand und Transit

Grafik 5



Q: Güterverkehrsstatistik

### Intermodaler Verkehr

Nun soll die Entwicklung des intermodalen Verkehrs anhand der Zahl der auf den einzelnen Verkehrsträgern **beförderten Container** analysiert werden (*Grafik 5*). Hier kann aus methodischen Gründen lediglich der Zeitraum ab 2000 einer Betrachtung unterzogen werden. Diese bezieht sich auf die im Inlandverkehr, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie im Transitverkehr in Summe beförderten Container.

Beim **Straßenverkehr** war ein signifikanter Anstieg zu erkennen. Wurden auf diesem Verkehrsträger im Jahr 2000 noch ca. 382.000 Container befördert, so waren es im Jahr 2009 bereits über 600.000. Im Jahr zuvor - also noch vor Beginn der Krisenzeit - waren es sogar fast 767.000 dieser Ladungsträgereinheiten.

Ähnlich war der Verlauf bei der **Schiene**: Hier stieg die Zahl der beförderten Container von ca. 439.000 auf etwa 777.000. Auch hier lag der Wert im Jahr 2008 mit mehr als 946.000 deutlich darüber.

Es ist seit langem ein Wunsch der Politik, die Wasserstraße **Donau** in Bezug auf die Containerschifffahrt zu stärken. Gerade im Vergleich zum Rhein fällt die Donau bei der Auslastung der Kapazitäten und insbesondere bei der Nutzung des Potentials im intermodalen Verkehr deutlich zurück, zumal die meisten Container auf der Donau als leer gemeldet werden. Die im Vergleich zur Straße und zur Schiene ohnehin absolut gesehen relativ geringe Zahl der in der Statistik ausgewiesenen beförderten Container lag im Jahr 2000 noch bei ca. 9.700 Einheiten. Im Jahr 2001 erreichte der Wert den Höchststand im betrachteten Dezenium (ca. 10.500 Stück). Der Trend konnte jedoch nicht fortgesetzt werden. Die Statistik wies für die Jahre 2008 und 2009 nur mehr ca. 3.700 bzw. 3.200 beförderte Container aus.

Weitergehende und vollständige verkehrsträgerübergreifende Analysen wären wünschenswert, allerdings stößt man rasch an die erwähnten Grenzen, die in den divergierenden Erhebungsprinzipien und -methoden begründet liegen. Eine neue und zeitgemäßere Rechtsgrundlage für die Verkehrstatistiken wäre daher mehr als wünschenswert.

### Summary

This article depicts the statistical results of several modes of transport in comparison. It shows that due to the general economic crisis the developments of transport volumes and transport performance were mostly declining in the reporting year 2009. A long-term analysis of the transport sector is also included.