

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

GÜTERVERKEHR IN NIEDERÖSTERREICH

PROGNOSE VON ANGEBOT UND NACHFRAGE



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

GÜTERVERKEHR IN NIEDERÖSTERREICH

PROGNOSE VON ANGEBOT UND NACHFRAGE



INHALT

VORWORTE	5 6
ZUSAMMENFASSUNG	7
1 FOKUS GÜTERVERKEHR	8
1.1 Räumliches Umfeld	8
1.2 Transportkosten und -preise	9
1.3 Wirtschaftsentwicklung	10
2 GÜTERVERKEHRSNACHFRAGE	11
2.1 Gesamtnachfrage	11
2.2 Güterverkehrsnachfrage nach Verkehrsträgern	14
2.2.1 Straße	14
2.2.2 Schiene	16
2.2.3 Wasser (Donau)	17
2.2.4 Flugfrachtverkehr	19
2.3 Güterverkehrsnachfrage nach Warengruppen	19
2.4 Güterverkehrsnachfrage nach Regionen	22
2.4.1 Industrieviertel	23
2.4.2 NÖ Mitte	24
2.4.3 Mostviertel	25
2.4.4 Waldviertel	26
2.4.5 Weinviertel	27
2.5 Güterverkehrsentwicklung seit 1990	28
3 GÜTERVERKEHRSINFRASTRUKTUR IM BESTAND	29
3.1 Straße	29
3.2 Schiene	30
3.3 Donau	31
3.4 Rohrleitungen	32
4 ZU ERWARTENDE ENTWICKLUNG DER GÜTERVERKEHRSINFRASTRUKTUR	35
5 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN	37
5.1 Sozioökonomische Entwicklung	37
5.2 Transportkosten und -preise	38
6 ANALYSE VON SPEZIALVERKEHREN	39
6.1 Analyse des Werkverkehrs in Niederösterreich	40
6.2 Analyse des Stückgutverkehrs in Niederösterreich	41
6.3 Analyse der KEP-Verkehre in Niederösterreich	42
6.4 Anschlussbahnkonzept Niederösterreich	43
7 PROGNOSE 2030	44
8 VERGLEICH DER GÜTERVERKEHRSNACHFRAGE DER PROGNOSEN 2020 UND 2030	48
9 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSWIRKUNGEN	49
10 HANDLUNGSFELDER FÜR DEN GÜTERVERKEHR	51
10.1 Strategische Handlungsfelder	51
10.2 Maßnahmenfelder für den Güterverkehr	52
GLOSSAR	56
QUELLENVERZEICHNIS	57

VORWÖRTER

Das Land Niederösterreich liegt geopolitisch nach der schrittweisen räumlichen Weiterentwicklung der Europäischen Union im Herzen Mitteleuropas. Verkehrsmäßig bedeutet dies eine zentrale Lage am Schnittpunkt zweier hochrangiger europäischer Verkehrsachsen, nämlich der Donauachse als Verbindung Westeuropas mit Ost- und Südosteuropa und der Baltisch-Adriatischen Achse als Verbindung zwischen der Ostsee und dem Adriatischen Meer. Da an diesen Achsen große europäische Entwicklungsräume liegen und die Endpunkte dieser Achsen hervorragende Schnittstellen zu den internationalen Seeverkehren sind, wird ihre Bedeutung in Zukunft stark wachsen. Für Niederösterreich ergeben sich daraus einerseits große Entwicklungschancen, andererseits aber auch Risiken aus dem potenziell zunehmenden Gütertransport.

Gerade deshalb gilt es, den Güterverkehr raum- und umweltverträglich abzuwickeln. Dies bedeutet, im Einklang mit den nationalen und europäischen Zielen, Strategien und Maßnahmen zu entwickeln oder zu unterstützen, die es den Akteuren am Güterverkehrsmarkt ermöglichen, ressourcenschonende verkehrsträgerübergreifende Transportketten anzubieten bzw. zu nutzen.

Eine zielführende Strategie im Güterverkehr wird daher in Zukunft noch einige wichtige ergänzende Infrastrukturmaßnahmen beinhalten. Immer wichtiger werden jedoch logistische Abläufe. Aber auch Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen werden weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung von Verkehrsabläufen leisten. Nur eine Kombination aller zielführenden Maßnahmen wird es aber ermöglichen, die vorliegende Güterverkehrsprognose zu erfüllen.



Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll

VORWÖRTER



Das Land Niederösterreich ist sowohl im internationalen als auch im nationalen Vergleich unbestreitbar ein attraktiver und leistungsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum. Die stetige Weiterentwicklung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den Wirtschafts- und Güterverkehr war in der Vergangenheit ein wesentlicher Faktor dieses Erfolges. Wenn auch in der Zukunft sichergestellt werden soll, dass alle Landesteile durch moderne und attraktive Verkehrssysteme zu erreichen sind, ist den Entwicklungen des Güterverkehrs verstärktes Augenmerk zu widmen. Die aktuelle Güterverkehrsprognose für das Land Niederösterreich stellt neue bzw. veränderte Entwicklungen im Güterverkehrsbereich dar und extrapoliert diese anhand erkennbarer Trends im bestimmenden Umfeld des Güterverkehrs zu einem wahrscheinlichen Zukunftsszenario.

Gerade die wirtschaftliche Entwicklung seit 2008 hat im Transportbereich große Umwälzungen ausgelöst. Augenfälliges Merkmal ist der ökonomischere, sorgsamere Umgang mit Transportkapazitäten, wodurch eine generell bessere Auslastung aller Verkehrsmittel feststellbar ist. Dies bedeutet vor allem für den Straßengüterverkehr ein geringeres durchschnittliches Verkehrswachstum. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die Transportlogistik, um gut ausgelastete und damit wirtschaftliche Transporte zu generieren. Eine verantwortungsvolle Landesverkehrspolitik hat diese Entwicklungen möglichst vollständig ins Kalkül zu ziehen, mögliche Auswirkungen zu evaluieren und entsprechende Rahmenbedingungen für den Güterverkehr zu setzen. Die vorliegende Güterverkehrsprognose bietet dafür fundierte fachliche Grundlagen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Karl Wilfing', written in a cursive style.

Mag. Karl Wilfing
Landesrat für öffentlichen Verkehr

ZUSAMMENFASSUNG

Seit den 1990er-Jahren erstellt das Land Niederösterreich in regelmäßigen Abständen Analysen und Prognosen für den Güterverkehr. Im Laufe dieser Zeit haben sich wesentliche Faktoren, die den Güterverkehr in Niederösterreich beeinflussen, zum Teil sehr stark verändert, z. B.:

- EU-Beitritt Österreichs im Jahr 1995
- EU-Beitritt der Nachbarstaaten Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn im Mai 2004
- Auslaufen des Ökopunkte-Regimes Ende 2003
- Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht im Jahr 2004
- beginnende Schienen-Liberalisierung.

Die aktuelle in den Jahren 2010 bis 2012 durchgeführte Güterverkehrsprognose ist Basis für das vorliegende Heft über den Güterverkehr in Niederösterreich.

Im Jahr 2008 betrug das gesamte Gütertransportaufkommen in Niederösterreich auf den Verkehrsträgern

Straße, Schiene und Schiff etwa 180 Millionen Tonnen (eine Steigerung um etwa 25 % seit 2000). Der überwiegende Teil davon (über 75 %) wird vom Verkehrsträger Straße erbracht. Die Schiene mit fast 20% und die Donau mit nur 5% weisen wesentlich geringere Anteile auf. Für den Rohrleitungstransport stehen seit einigen Jahren nur mehr Statistiken für Gesamtösterreich zur Verfügung. In den letzten acht Jahren hat es also eine geringfügige Verschiebung des Aufkommens in Richtung Straße gegeben. Der Anteil der Straße am Transportaufkommen (ohne Rohrleitungstransport) ist zwischen 2000 und 2008 von 72 % auf 76 % gestiegen.

Das Transportvolumen der Verkehrsträger Straße, Schiene und Schiff wird sich von 2008 bis 2030 um knapp 30 % erhöhen. Dabei wird es zu einer Trendumkehr in der Aufteilung kommen, sodass die Anteile der Straße wieder in etwa die Werte von 2000 erreichen werden. Diese prognostizierte Entwicklung basiert vor allem auf Annahmen zu Transportkostensteigerungen im Straßenverkehr.

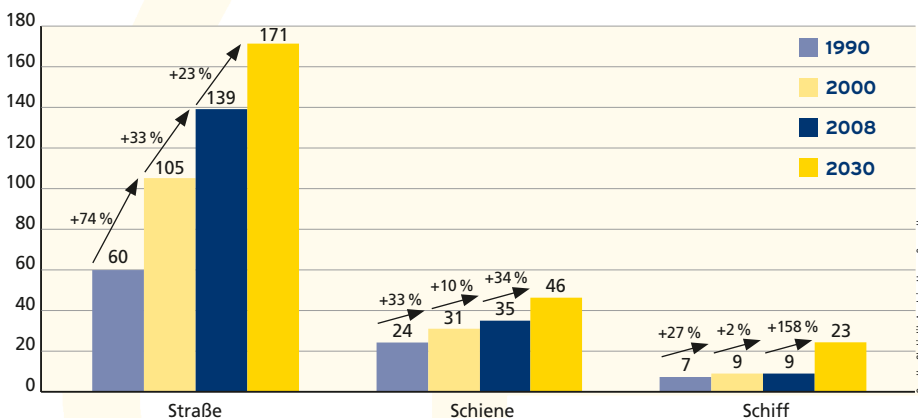


Abb. 1
Entwicklung
des Gütertransport-
aufkommens in
Niederösterreich
1990-2000-2008-2030

1 FOKUS GÜTERVERKEHR

Das Basisjahr der vorliegenden Prognose ist 2008. Der Prognosezeitraum erstreckt sich bis 2030.

Die Analyse und Prognose des Güterverkehrs hat in Niederösterreich eine lange Tradition. Bereits im NÖ Landesverkehrskonzept 1991 fand eine fachliche Auseinandersetzung mit der Situation und der zukünftigen Entwicklung des Güterverkehrs in Niederösterreich statt.

Seit diesem Zeitpunkt sind über 20 für den Güterverkehr ereignisreiche Jahre vergangen, in welchen sich wesentliche Faktoren, die den Güterverkehr in Niederösterreich beeinflussen, zum Teil sehr stark verändert haben.

An erster Stelle ist in diesem Zusammenhang der Beitritt Österreichs zur EU im Jahr 1995 zu nennen. Aber auch die wirtschaftliche Lage der Staaten des ehemaligen Ostblocks hatte sich so weit stabilisiert, dass mit 1. Mai 2004 unter anderen Österreichs Nachbarstaaten Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn der EU beitreten konnten. Nachhaltige Auswirkungen auf den Güterverkehr hat auch das mit Anfang des Jahres 2004 auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen eingeführte fahrleistungsabhängige Mautsystem für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht. Das Ökopunkte-System für den Transitverkehr galt zu jenem Zeitpunkt bereits nicht mehr. Zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Schienenver-

kehrsraumes werden seitens der EU laufend Schritte zur Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in Form mehrerer „Eisenbahnpakete“ gesetzt.

Mit der Finanzkrise 2008 und deren Auswirkungen auf die Realwirtschaft in den darauf folgenden Jahren und den nach wie vor anhaltenden Turbulenzen wurden Prognosen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung immer vorsichtiger. Da die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss auf den Güterverkehr haben, werden auch Güterverkehrsprognosen zunehmend schwieriger.

Grundsätzlich bezieht sich die Prognose des Güterverkehrs in Niederösterreich auf ein Basisjahr als Prognoseausgangspunkt. Im gegenständlichen Fall ist dies das Jahr 2008. Für diesen Zeitpunkt liegen alle notwendigen Ausgangsdaten wie Güterverkehrsverflechtungen, die Güterverkehrsnachfrage oder die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene in konsolidierter, aufeinander abgestimmter Form vor. Die wirtschaftlichen Turbulenzen von 2008 und der Folgejahre sind in ihren tatsächlichen Auswirkungen in der Prognose berücksichtigt, sodass sich unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ein konsistentes Bild bis zum Prognosehorizont 2030 ergibt.

1.1 Räumliches Umfeld

Mit 1. Mai 2004 sind zehn Staaten der EU beigetreten. 2007 erfolgte der Beitritt von zwei weiteren Staaten. Diese Erweiterung war eine der größten Herausforderungen für die Europäische Union.

Österreich hat mit seiner geopolitischen Lage eine Sonderstellung in Europa, welche sich auch im Zuge der EU-Erweiterung manifestierte. Wie einige andere Mitglieds-

staaten lag Österreich an der Außengrenze der EU. Österreich ist aber der einzige Staat, der an vier der neuen EU-Mitglieder grenzt – Tschechische Republik (grenzt an NÖ), die Slowakei (grenzt an NÖ), Ungarn und Slowenien. Der Integrationsprozess hat die wirtschaftliche Entwicklung und damit auch den Güterverkehr der letzten Jahre deutlich beeinflusst.

1.2 Transportkosten und -preise

Mit den Bestrebungen der Europäischen Union, Verkehrsmärkte weiter zu liberalisieren, haben sich neue Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik ergeben. Die Wirksamkeit ordnungspolitischer Eingriffe in die Verkehrsmärkte nimmt ab, die Bedeutung der verkehrswirtschaftlichen Steuerung hingegen zu. Insbesondere der Straßengüterverkehr innerhalb der Europäischen Union ist bereits seit längerem liberalisiert. Zwischen den Verkehrsträgern und einzelnen Verkehrsunternehmen herrscht ein zum Teil bedingungsloser Kampf um Marktanteile.

Der Faktor Arbeit ist der weitaus wichtigste Kostenfaktor im Güterverkehr, insbesondere aber im Straßengüterverkehr. Er kann bis zur Hälfte der Transportkosten (und in Spezialfällen sogar noch mehr) ausmachen. Im Kampf um Marktanteile im Straßenverkehr kommt es auch zu Missachtungen der Sozialvorschriften¹. So werden die hohen Personalkosten etwas reduziert. Die verstärkte Kontrolle der Sozialvorschriften würde demnach zu einem faireren Wettbewerb innerhalb des Verkehrsträgers Straße und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen. Die Einführung des digitalen Tachografen² war ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Die Kontrolle der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wurde dadurch einfacher.

Der digitale Tachograf ermöglicht auch eine Kontrolle eines länger zurückliegenden Zeitraums.

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut³ auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen am 1. Jänner 2004 hat Einfluss auf die Transportkosten und damit zum Teil auch auf die Transportpreise. Bedingt durch diese Einführung ergab sich in gewissen Bereichen eine andere Routenwahl, zum geringen Teil kam es auch zu einer Verschiebung des Aufkommens von der Straße auf die Schiene. Laufende Adaptionen der Tarife (sowohl in ihrer Höhe als auch in ihrer inhaltlichen Ausgestaltung – Stichwort Ökologisierung der Tarife) beeinflussen Transportentscheidungen und auch LKW-Kaufentscheidungen. Die derzeitige Höhe der Mauttarife leitet sich von den Infrastrukturkosten (Kosten für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb), die der ASFINAG⁴ entstehen, ab. Die aktuelle Wegekostenrichtlinie⁵ ermöglicht darüber hinaus die Berücksichtigung gewisser Teile der externen Kosten (Luftschadstoffe und Lärm). Bislang wurde diese seit 2011 bestehende Möglichkeit der Anlastung weder in Österreich noch in einem anderen europäischen Staat ausgenutzt. Damit sind zukünftig, bereits im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten, weitere Tariferhöhungen zu erwarten.

¹ VERORDNUNG (EWG) Nr. 3820/85 DES RATES über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

² VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

³ BGBl. I 109/2002: Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG

⁴ Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

⁵ RICHTLINIE 2011/76/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

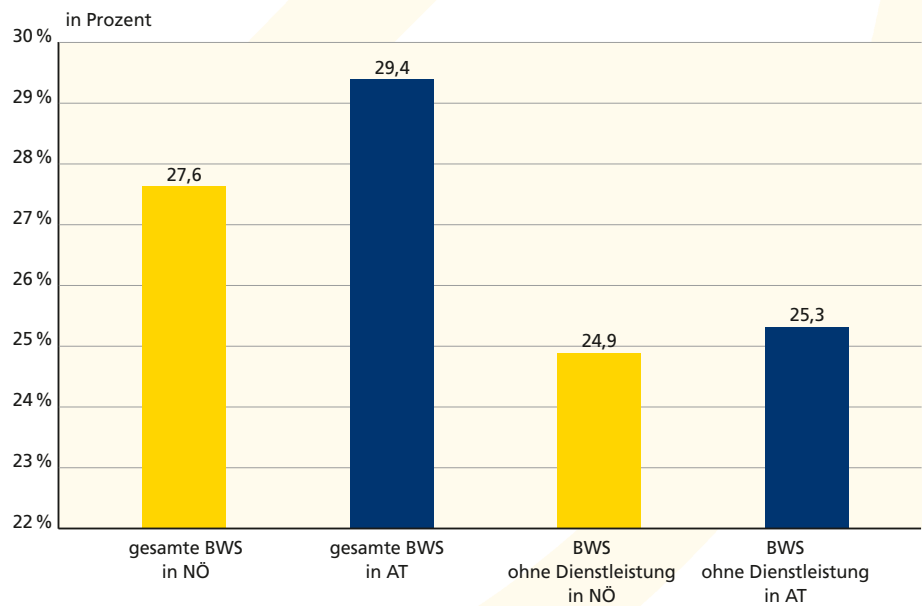


1.3 Wirtschaftsentwicklung

Vergleicht man die Wirtschaftsentwicklung Niederösterreichs mit jener Gesamtösterreichs zwischen 2000 und 2008, so lag die Entwicklung Niederösterreichs im nationalen Durchschnitt: Das Wachstum der Bruttowertschöpfung (BWS) insgesamt lag sowohl in Österreich als auch in Niederösterreich in diesem Zeit-

raum bei knapp 30%. Vergleicht man die Entwicklung der Bruttowertschöpfung ohne Berücksichtigung des Dienstleistungssektors (verursacht kaum direkten Güterverkehr), so zeigt sich ein ähnliches Bild auf etwas niedrigerem Niveau (+25%). Die folgende Abbildung gibt einen Überblick dazu.

Abb. 2
Entwicklung der
Bruttowertschöpfung
2000–2008



In der Zukunft wird Niederösterreich ähnliche durchschnittliche Steigerungsraten wie Österreich und die wichtigsten westlichen Nachbarstaaten aufweisen. Im Vergleich zu früheren Wirtschafts-

prognosen wird jedoch nach der Krise 2008/09 eine geringere langfristige Steigerung erwartet (in NÖ ca. 1,3% pro Jahr) – siehe dazu Abbildung 30 in Kapitel 5.1.

2

GÜTERVERKEHRSNACHFRAGE

bezogen auf Niederösterreich im Prognosebasisjahr 2008

2.1 Gesamtnachfrage

Das gesamte Aufkommen des Güterverkehrs in Niederösterreich auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Schiff betrug im Jahr 2008 etwa 183 Millionen Tonnen. Daten zu den Transporten mit Rohrleitungen sind dabei nicht berücksichtigt, da aus Geheimhaltungsgründen keine regionalisierten Werte verfügbar sind.

Über drei Viertel des Aufkommens werden vom Verkehrsträger Straße er-

bracht. Die Schiene mit knapp 20 % weist einen wesentlich geringeren Anteil auf. Auf der Donau werden nur 5 % des Gütertransportaufkommens abgewickelt. Das Luftgütertransportaufkommen auf dem Flughafen Wien hat zwar in den letzten Jahren deutliche Zuwächse verzeichnet, die absolute Menge ist jedoch in der Gesamtschau nach wie vor unbedeutend (etwa 187.000 Tonnen Güterumschlag am Flughafen Wien im Jahr 2008).

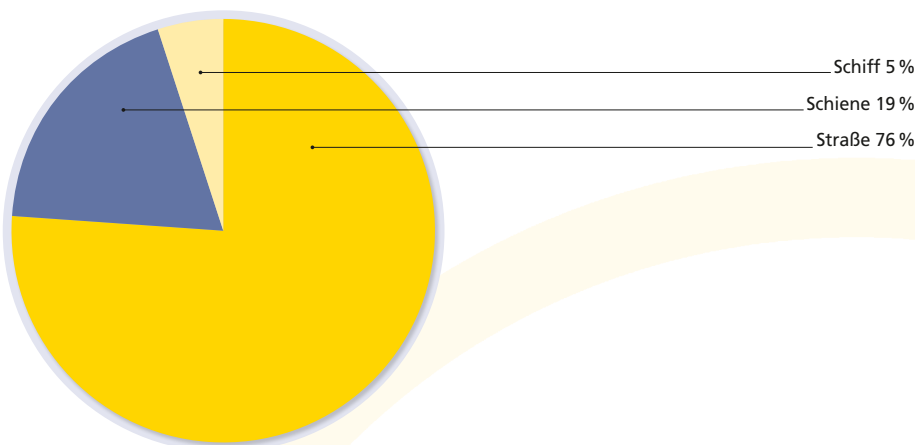


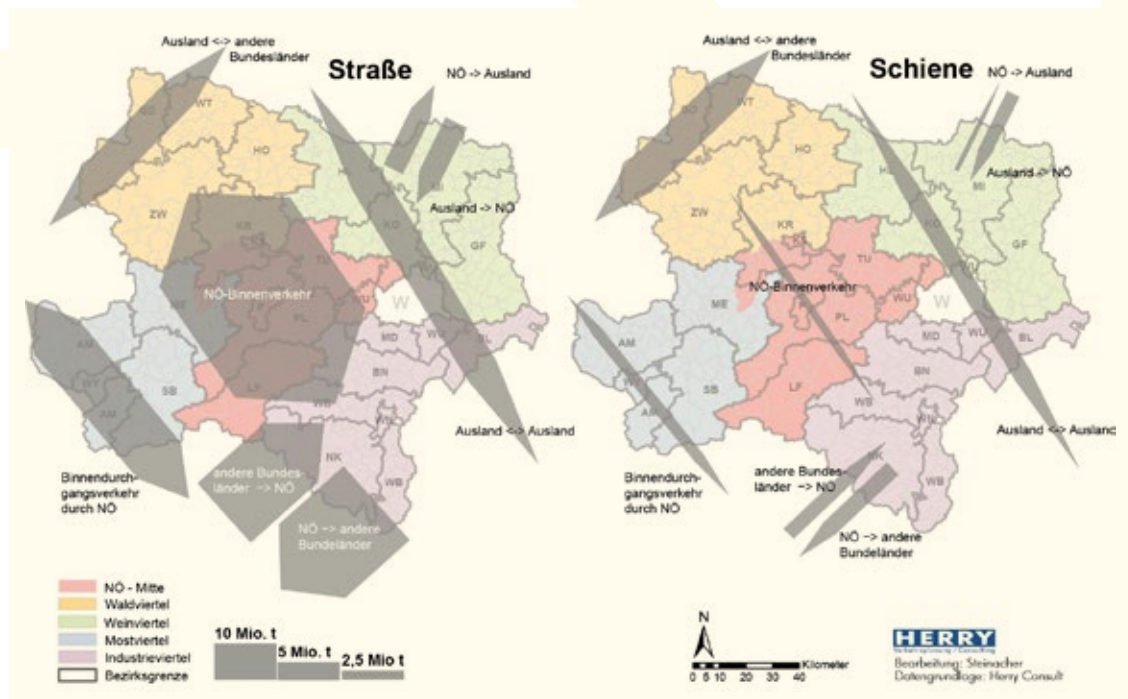
Abb. 3
Gütertransportaufkommen nach Verkehrsträgern

26 % des gesamten Gütertransportaufkommens auf der Straße und der Schiene waren im Jahr 2008 Binnenverkehrstransporte innerhalb Niederösterreichs. Dieser „hausgemachte“ Binnenverkehr wird zu knapp 95 % auf der Straße abgewickelt.

Die anderen Verkehrsarten weisen deutlich geringere Transportvolumina auf, wobei aber die Bedeutung des Schienenverkehrs signifikant ansteigt:

- Beim Quellverkehr von Niederösterreich in die übrigen Bundesländer (18 % des Straßen- und Schienengütertransportaufkommens) erfolgen 85 % des Transportaufkommens über die Straße und 15 % über die Schiene.
- Der Zielverkehr aus den übrigen Bundesländern nach Niederösterreich (15 % des Straßen- und Schienengütertransportaufkommens) erfolgt zu 85 % auf der Straße.

Abb. 4
Straßen- und Schienengütertransportaufkommen
nach Verkehrsarten



Mit zunehmenden Transportweiten steigt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße. Dies zeigt sich insbesondere im internationalen Güterverkehr von und nach Niederösterreich:

- Im Zielverkehr aus dem Ausland nach Niederösterreich (6% des Gütertransportaufkommens) werden rund 37% der Güter im Schienen-Wagenladungsverkehr transportiert.
- Der Quellverkehr aus Niederösterreich in das Ausland (4% des gesamten Schienen- und Straßentransportaufkommens) erfolgt zu vier Fünftel auf der Straße, zu einem Fünftel auf der Schiene.

Insgesamt ist fast ein Drittel (31%) des Transportaufkommens bezüglich Niederösterreich Durchgangsverkehr. Jedoch nur ein sehr geringer Anteil (8% des Gesamtaufkommens) ist Transitverkehr (mit Quelle und Ziel außerhalb Österreich). 35% dieses Aufkommens werden auf der Schiene transportiert.

Bei einer regionalen Betrachtung des Quellverkehrs aus Niederösterreich (siehe Abbildung 5: Quell- und Zielverkehrsaufkommen in Niederösterreich 2008) fällt auf, dass von Niederösterreich nach Wien – mit ca. 16 Mio. Tonnen – mehr transportiert wird als in die übrigen Bundesländer (über 11,5 Mio. Tonnen) zusammen. 19% des Güteraufkommens aus Niederösterreich gehen ins Ausland.



Abb. 5
 Quell- und Zielverkehrsaufkommen

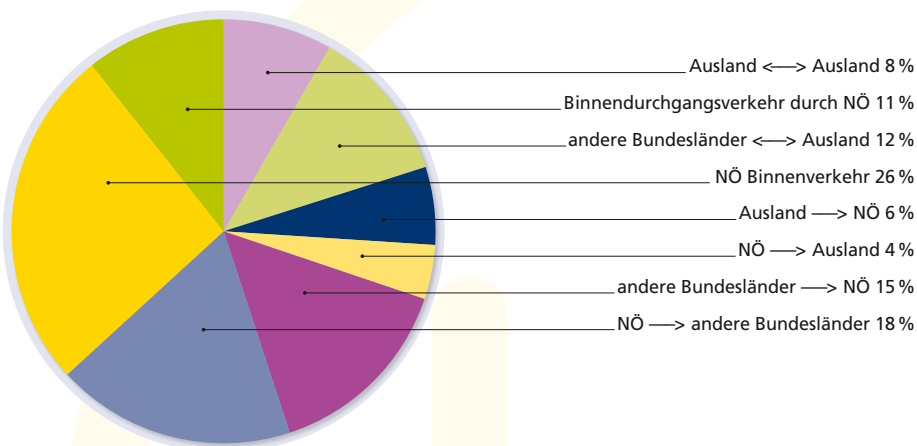
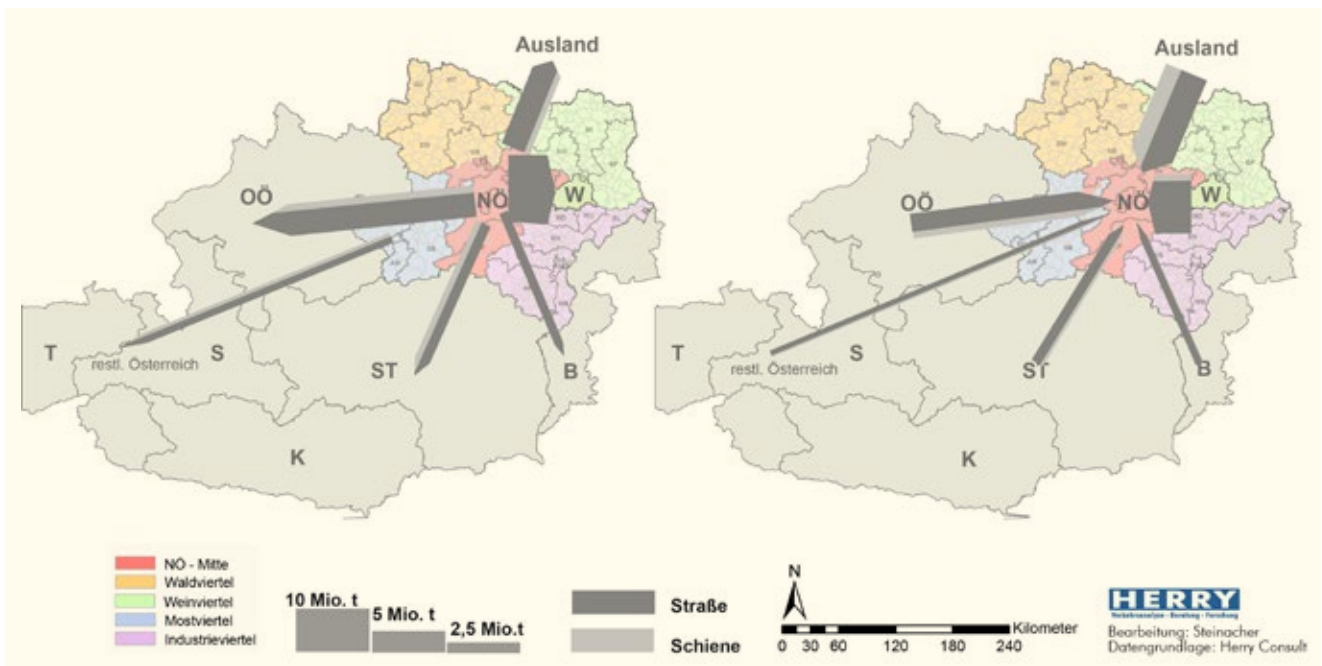


Abb. 6
 Transportaufkommen
 nach Verkehrsarten

2.2 Güterverkehrsnachfrage nach Verkehrsträgern

Nachdem im vorangegangenen Kapitel das gesamte Gütertransportaufkommen im Überblick dargestellt wurde, folgt nun eine Detailbetrachtung der einzelnen Verkehrsträger.

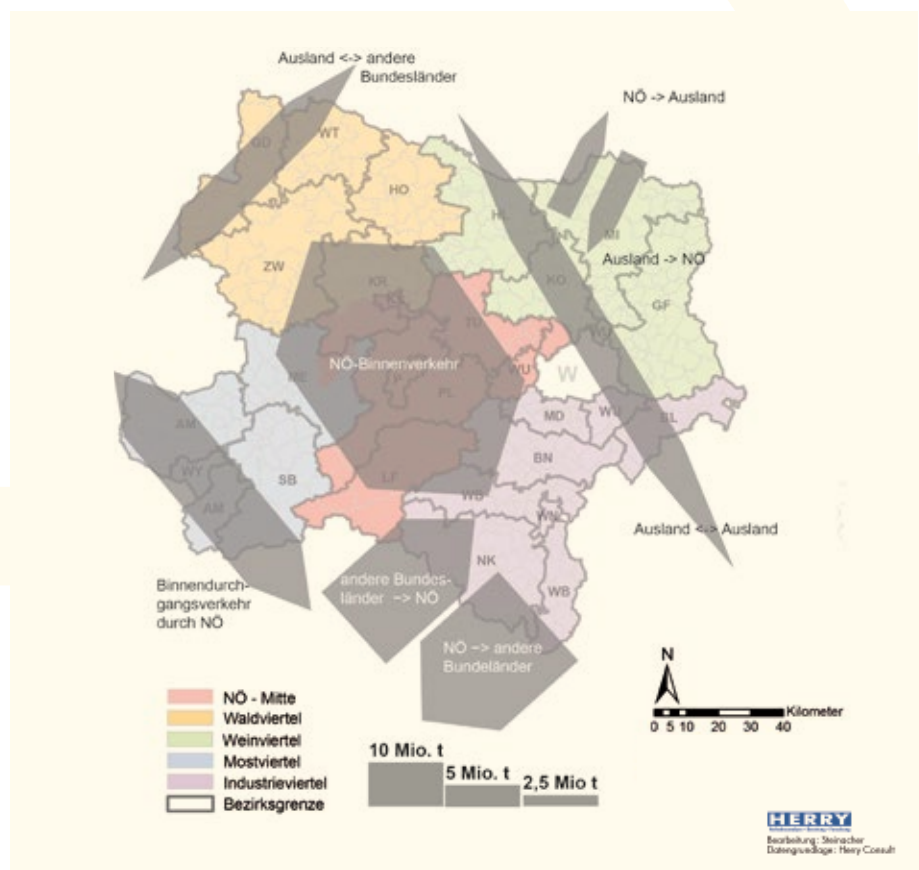
2.2.1 Straße

Im Jahr 2008 betrug das Straßengütertransportaufkommen in Niederösterreich 139 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem Anteil von rund 29% des gesam-

ten Straßengütertransportaufkommens in Österreich.

Folgende Abbildung zeigt die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsarten. Naturgemäß dominiert der Straßengüterverkehr Relationen mit geringen Transportweiten wie den Binnenverkehr, der die Flächenbedienung von Niederösterreich mit Gütern zu gewährleisten hat.

Abb. 7
Straßengütertransportaufkommen nach Verkehrsarten



Im innerösterreichischen Quell- und Zielverkehr existieren die stärksten Beziehungen mit Wien (27% des nieder-

österreichischen Straßengütertransportaufkommens) und Oberösterreich (9%).

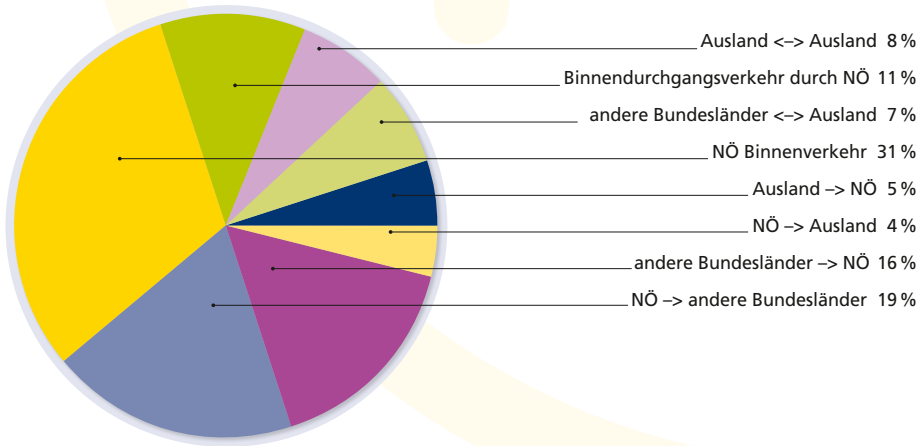


Abb. 8
Transportaufkommen
auf der Straße nach
Verkehrsarten

Die straßenbezogene Transportleistung wird zu einem relativ hohen Anteil auf den Autobahnen und Schnellstraßen in

Niederösterreich erbracht. Dies zeigen die Verkehrsbelastungen auf dem niederösterreichischen Netz.

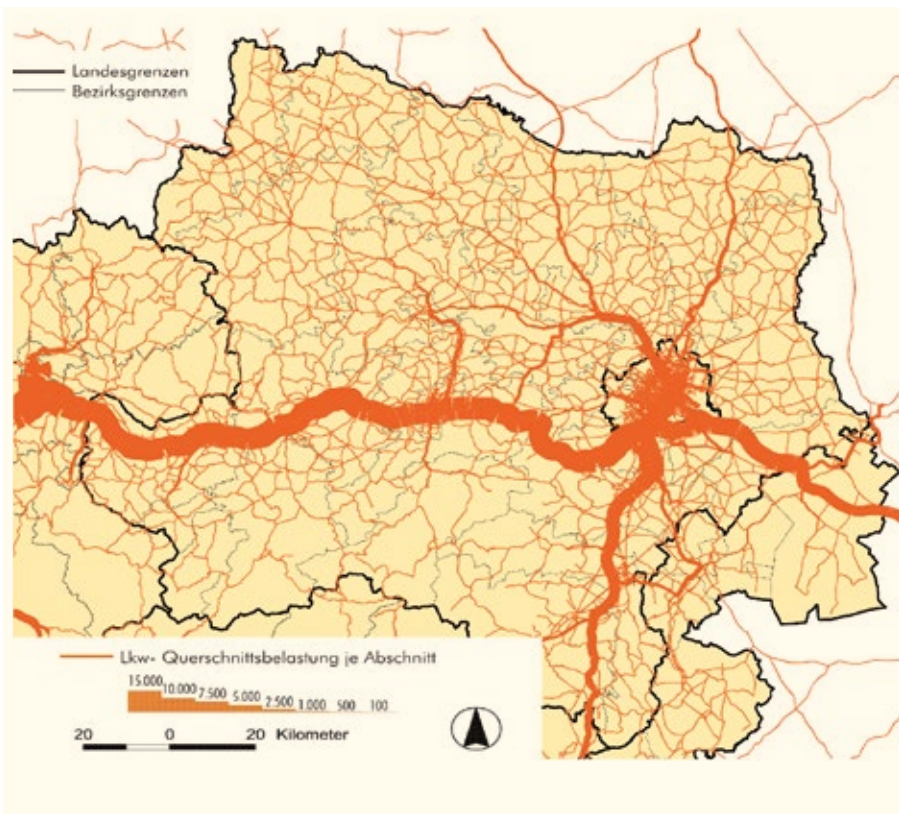


Abb. 9
LKW-Straßenverkehrs-
belastungen

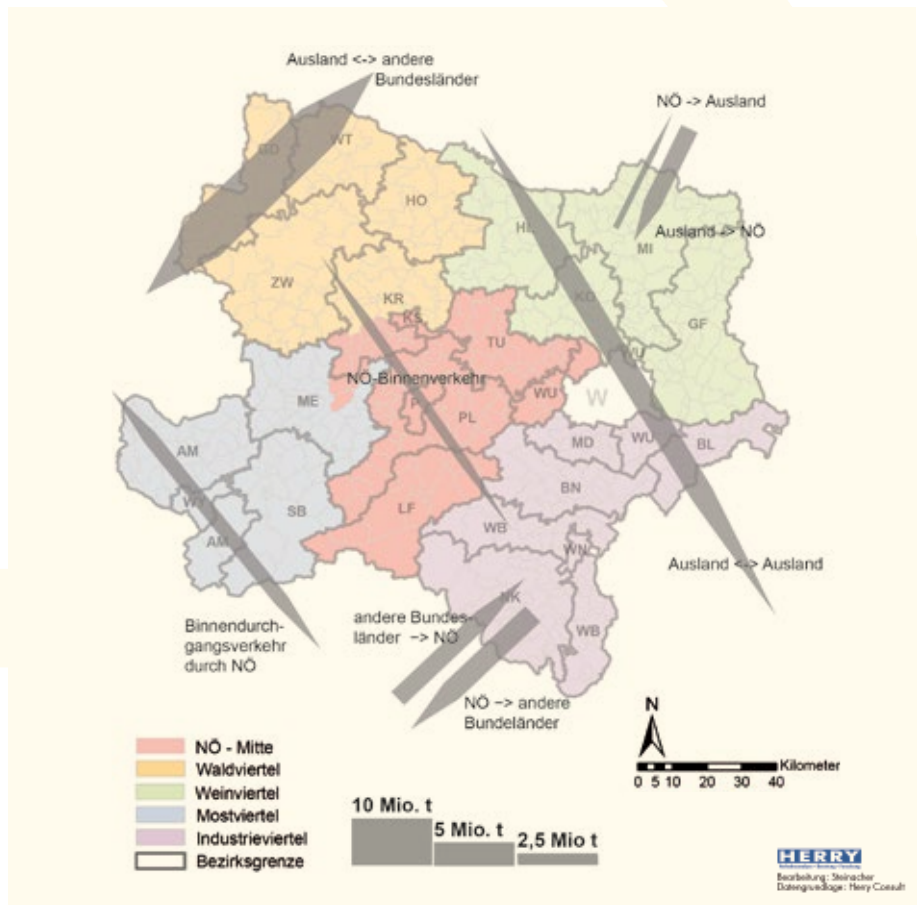
2.2.2 Schiene

Im Jahr 2008 betrug das Schienengütertransportaufkommen in Niederösterreich 34,6 Millionen Tonnen. Das sind etwa 38% des gesamten Schienengütertransportaufkommens in Österreich.

Bezüglich der Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsarten stellen sich die Verhältnisse auf der Schiene anders

als auf der Straße dar. Dies ist im Wesentlichen dadurch bedingt, dass die Schiene auf Relationen mit längeren Fahrtweiten im Vergleich zur Straße effektiver und damit wirtschaftlicher transportieren kann. Deshalb hat z.B. der Durchgangsverkehr durch Niederösterreich mit 54% einen sehr hohen Anteil am Schienengütertransportaufkommen.

Abb. 10
Schienengütertransportaufkommen nach Verkehrsarten



Im Niederösterreichischen Schienelinlandsquell- und Zieltransportaufkommen weisen die Verkehrsströme mit Ober-

österreich (20%) und der Steiermark (13%) die höchsten Anteile auf.

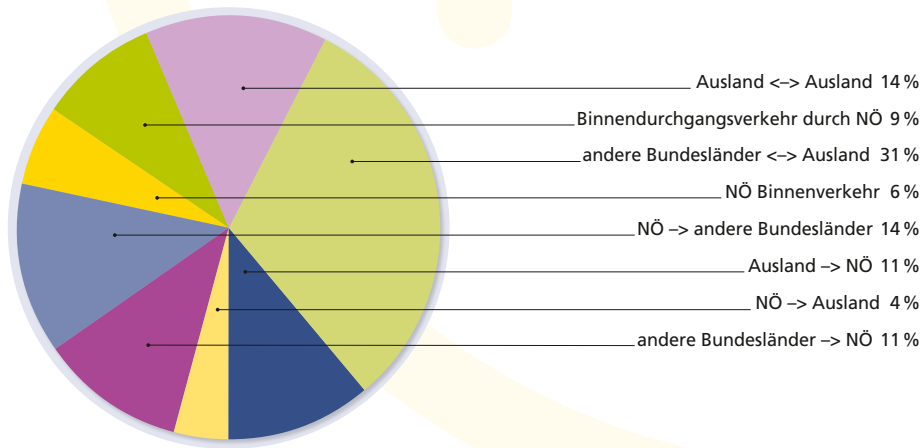


Abb. 11
**Transportaufkommen
 auf der Schiene
 nach Verkehrsarten**

2.2.3 Wasser (Donau)

Im Jahr 2008 wurden fast 9 Millionen Tonnen auf der Donau transportiert, davon hatten 15% Quelle oder Ziel in Niederösterreich. Der überwiegende Teil des Aufkommens war hingegen Durchgangsverkehr (85%). Dieser wiederum

war fast ausschließlich österreichgrenzüberschreitend (81% des Gesamtaufkommens auf der Donau in Niederösterreich). Knapp ein Drittel (31%) der in Niederösterreich transportierten Tonnen war Transit aufkommen bezüglich Österreich.

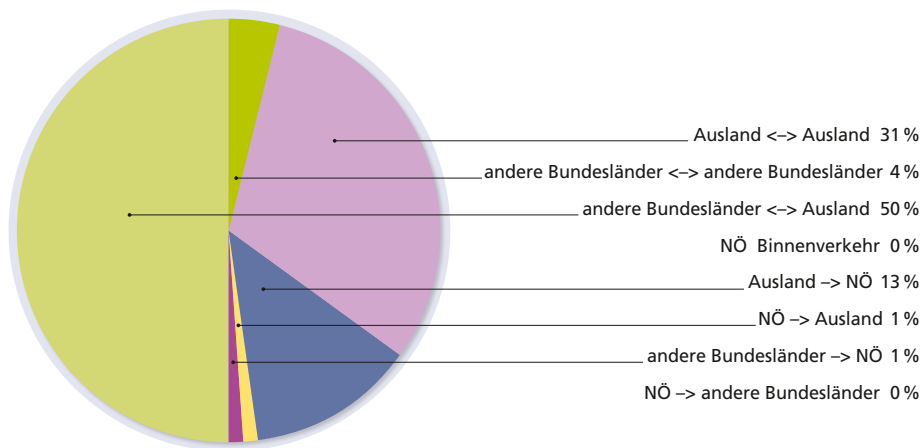
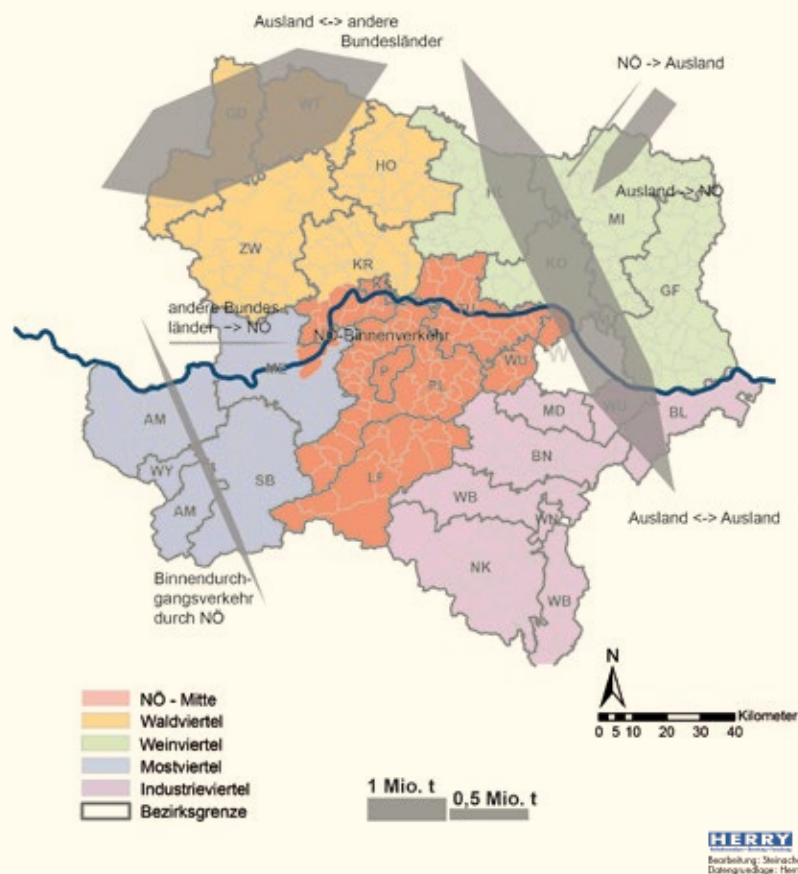


Abb. 12
**Transportaufkommen
 auf der Donau
 nach Verkehrsarten**

Abb. 13
Gütertransport-
aufkommen auf
der Donau nach
Verkehrsarten



Die stärksten Verkehrsströme sind jene von der Ukraine und der Slowakei nach Linz (insgesamt knapp 30% des Transportaufkommens auf der Donau in Niederösterreich).

Von den Transportströmen von und nach Niederösterreich weisen die Verkehre aus der Slowakei und Ungarn nach Niederösterreich die höchsten Anteile auf (insgesamt 7% des Transportaufkommens auf der Donau in Niederösterreich).

Die im Jahr 2000 noch relativ bedeutenden Verkehrsströme Niederösterreichs

von und in den Westen (Deutschland und Niederlande) haben bis 2008 deutlich an Bedeutung verloren.

Der Umschlag auf der Donau erfolgt in Niederösterreich über sechs Häfen (Korneuburg, Pischelsdorf, Theiß, Krems, Pöchlarn und Ybbs).

Der umschlagstärkste Hafen in Niederösterreich ist nach wie vor der Hafen Krems mit etwa 500.000 Tonnen Umschlag im Jahr 2008. Circa 50% dieser umgeschlagenen Güter waren Metall-erzeugnisse.

2.2.4 Flugfrachtverkehr

In den Statistiken des Flughafens Wien wird das Aufkommen nach Flugfrachttransport und Trucking unterschieden. Trucking ist das Aufkommen, das im LKW-Flugersatzverkehr vom Flughafen aus auf der Straße abgewickelt wird.

Mit einem Luftfrachtaufkommen von ca. 219.000 Tonnen im Jahr 2010 spielt das Aufkommen eine untergeordnete Rolle im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern (in Niederösterreich und auch in Österreich). Die Betrachtung des Luftfrachtaufkommens ist jedoch alleine aufgrund seiner dynamischen Entwick-

lung relevant und interessant. Die folgende Abbildung zeigt die Frachtaufkommensentwicklung zwischen 1998 und 2010.

Seit 1998 ist das Flugfrachtaufkommen (ohne Trucking) damit um knapp 100 % gestiegen – das bedeutet eine durchschnittlich jährliche Steigerung um etwa 6 %.

Der überwiegende Anteil der Luftfracht wird in Passagierflugzeugen transportiert. Nur etwa 2 % des Transportvolumens wird in eigenen Luftfrachtflugzeugen transportiert.

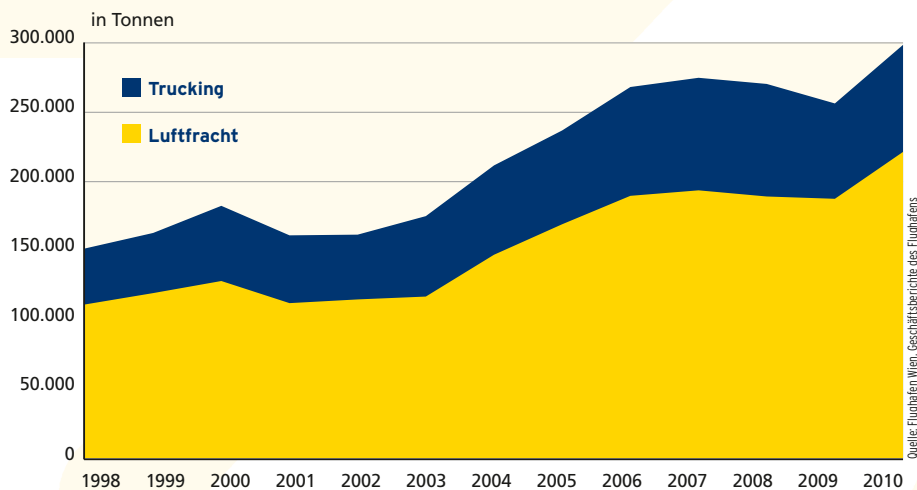


Abb. 14
Luftfrachtaufkommen
am Flughafen Wien

2.3 Güterverkehrsnachfrage nach Warengruppen

Eine wesentliche Darstellung des Güterverkehrs ist jene nach der Art der transportierten Güter. Diesbezügliche Betrachtungen sind vor allem in Hinblick auf die Prognose des Güterverkehrs von Relevanz, da sich unterschiedliche Wirt-

schaftszweige (die auch unterschiedliche Güter versenden und empfangen) unterschiedlich entwickeln. Für die nachfolgende Betrachtung nach Güterarten wird folgende Aggregation von Gütergruppen betrachtet und analysiert:

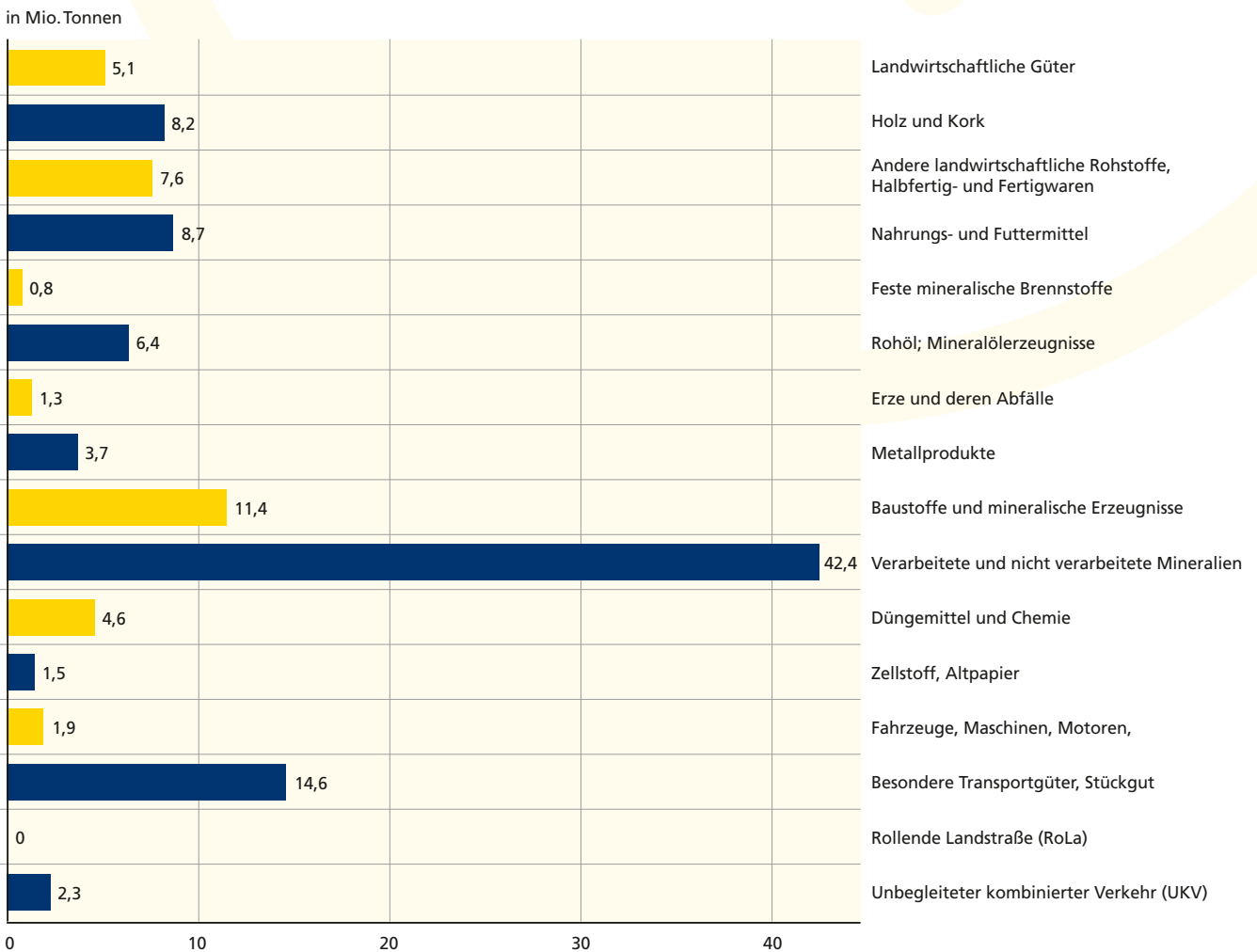
Tab. 1 Liste der Gütergruppen

Liste der Gütergruppen		
Gütergruppe 1	Landwirtschaftliche Güter	<ul style="list-style-type: none"> • Getreide • Kartoffeln, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse, frische Früchte • Lebende Tiere, Zuckerrüben • Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
Gütergruppe 2	Holz und Kork	
Gütergruppe 3	Andere landwirtschaftl. Rohstoffe, Halbfertig- und Fertigwaren	<ul style="list-style-type: none"> • Spinnstoffe und Textilabfälle, andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe • Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren
Gütergruppe 4	Nahrungs- und Futtermittel	
Gütergruppe 5	Feste mineralische Brennstoffe	
Gütergruppe 6	Rohöl; Mineralölerzeugnisse	
Gütergruppe 7	Erze und deren Abfälle	<ul style="list-style-type: none"> • Eisenerze, Schrott, Hochofenstaub • NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
Gütergruppe 8	Metallprodukte	<ul style="list-style-type: none"> • Metallprodukte • Metallwaren, einschließlich EBM-Waren
Gütergruppe 9	Baustoffe und mineralische Erzeugnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe • Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
Gütergruppe 10	Verarbeitete und nicht verarbeitete Mineralien	<ul style="list-style-type: none"> • Verarbeitete und nicht verarbeitete Mineralien
Gütergruppe 11	Düngemittel und Chemie	<ul style="list-style-type: none"> • Natürliche und chemische Düngemittel • Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere • Chemische Erzeugnisse
Gütergruppe 12	Zellstoff, Altpapier	
Gütergruppe 13	Fahrzeuge, Maschinen, Motoren	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge, Maschinen, Motoren, montiert oder nicht montiert, sowie Einzelteile
Gütergruppe 14	Besondere Transportgüter, Stückgut	<ul style="list-style-type: none"> • Besondere Transportgüter, Stückgut, Sammelladungen
Gütergruppe 15	Rollende Landstraße	
Gütergruppe 16	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	

Insgesamt betrachtet dominiert im Güterverkehrstransport die Warengruppe 10 (verarbeitete und nicht verarbeitete Mineralien) mit 35% bzw. 42,4 Mio. Tonnen, gefolgt von Warengruppe 14

(besondere Transportgüter, Stückgut) mit 14,6 Mio. Tonnen und an dritter Stelle Gütergruppe 9 (Baustoffe und mineralische Erzeugnisse) mit 11,4 Mio. Tonnen.

Abb. 15 Gütertransportaufkommen nach Warengruppen*



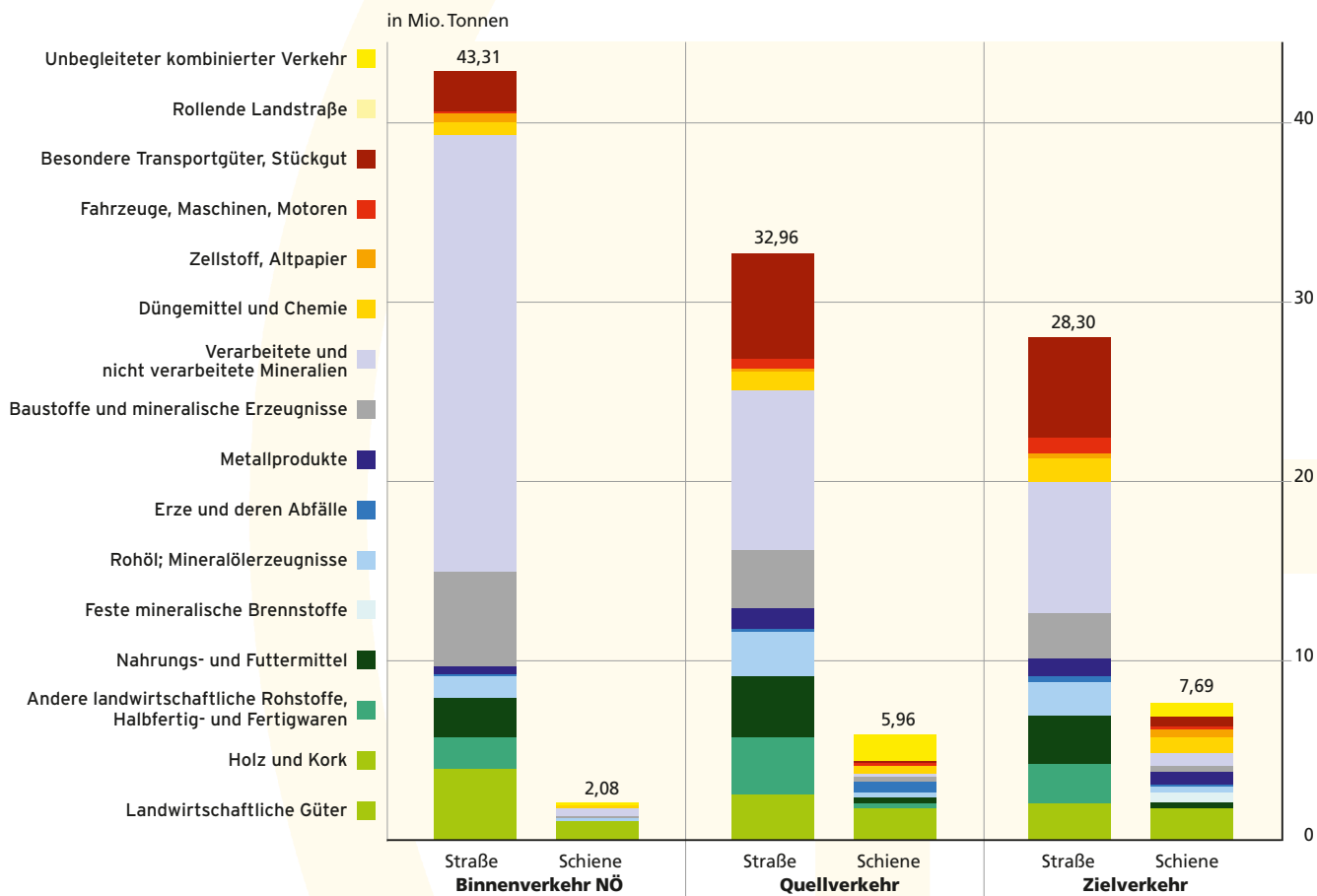
* RoLa und UKV sind eigenständige Warengruppen, da die Art der Güter nicht erfasst wird und die getrennte Darstellung eine wichtige Zusatzinformation darstellt.

Dieses Bild des Gesamtverkehrs hat einen sehr hohen Deckungsgrad mit jenem des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr nach den Warengruppen.

Das Transportaufkommen auf der Schiene zeigt eine gänzlich andere Struktur. Im

Binnenverkehr überwiegt der Transport von Gütern der Warengruppe 1 (landwirtschaftliche Güter) mit einem Anteil von 49%. Im Zielverkehr nach Niederösterreich liegt die Warengruppe 2 (Holz und Kork) mit 15% knapp vor der Warengruppe 11 (Düngemittel und Chemie) mit fast 13%.

Abb. 16 Gütertransportaufkommen nach Verkehrsarten, Verkehrsträgern und Warengruppen



* RoLa und UKV sind eigenständige Warengruppen, da die Art der Güter nicht erfasst wird und die getrennte Darstellung eine wichtige Zusatzinformation darstellt.

2.4 Güterverkehrsnachfrage nach Regionen

Im Folgenden wird das sehr differenzierte und unterschiedliche Gütertransportaufkommen Niederösterreichs nach den fünf Hauptregionen (Industrieviertel, NÖ Mitte, Mostviertel, Waldviertel und Weinviertel) dargestellt.

Tab. 2

	Binnen-	Quell-	Ziel-	Gesamt-
	verkehrs-			
	aufkommen			
	der Hauptregionen			
	(in Mio. t)			
Industrieviertel	8,9	20,4	19,7	49,0
NÖ Mitte	7,9	8,3	11,2	27,4
Mostviertel	6,0	8,9	6,6	21,5
Waldviertel	4,5	4,0	4,1	12,6
Weinviertel	5,0	10,4	7,6	23,0

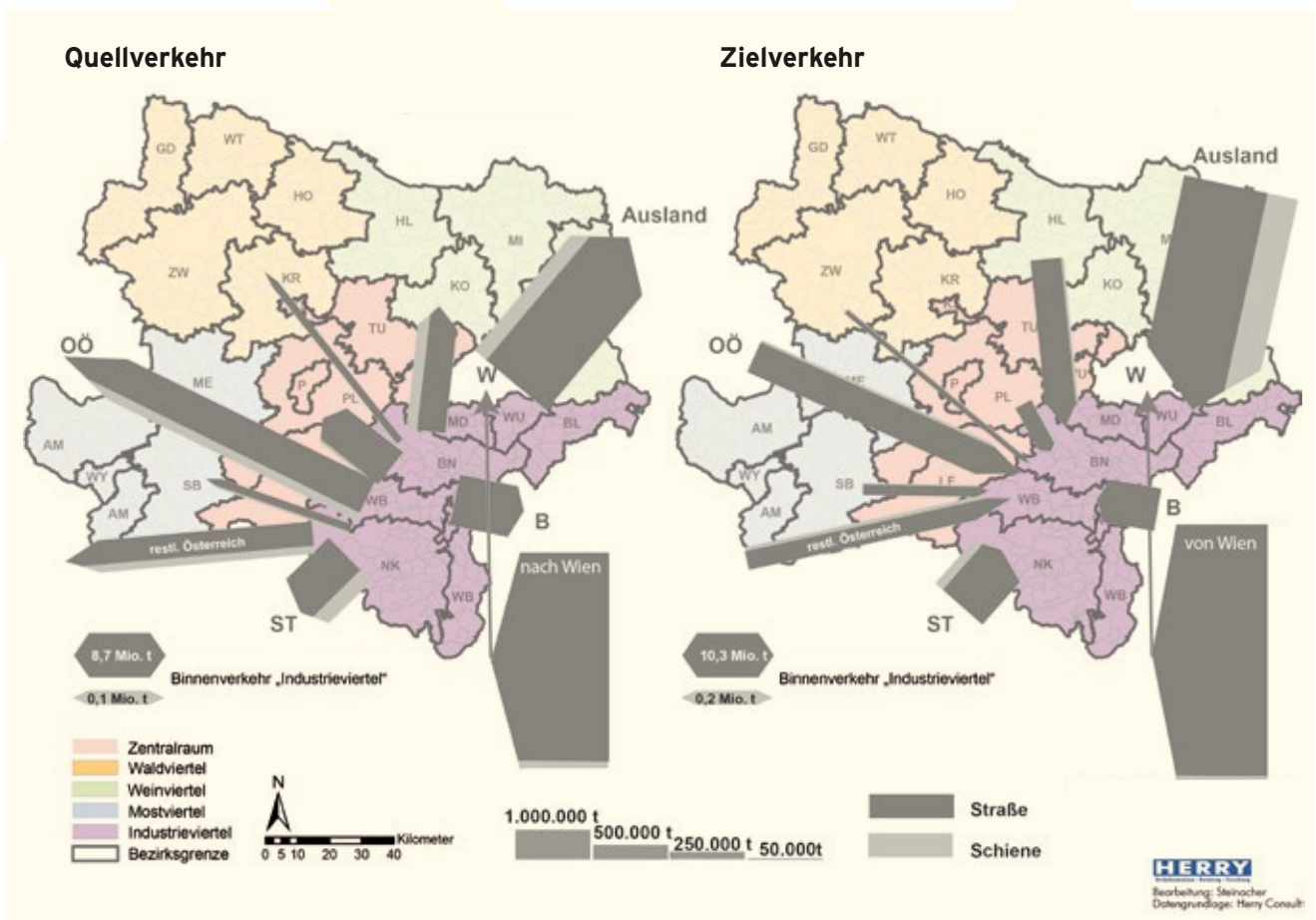
2.4.1 Industrieviertel

Das Industrieviertel weist – ohne Aufkommen des Durchgangsverkehrs – von allen niederösterreichischen Regionen das höchste Gütertransportaufkommen auf. Mit 49 Millionen Tonnen im Jahr 2008 liegt das Transportaufkommen doppelt so hoch wie im Most- und Wein-

viertel und ist sogar fast viermal höher als im Waldviertel.

Der Binnenverkehr innerhalb des Industrieviertels macht knapp 9 Mio. Tonnen aus. Insgesamt sind aber die Transporte von und nach Wien mit 15 Millionen Tonnen die stärkste Relation.

Abb. 17
Gütertransportaufkommen im Industrieviertel



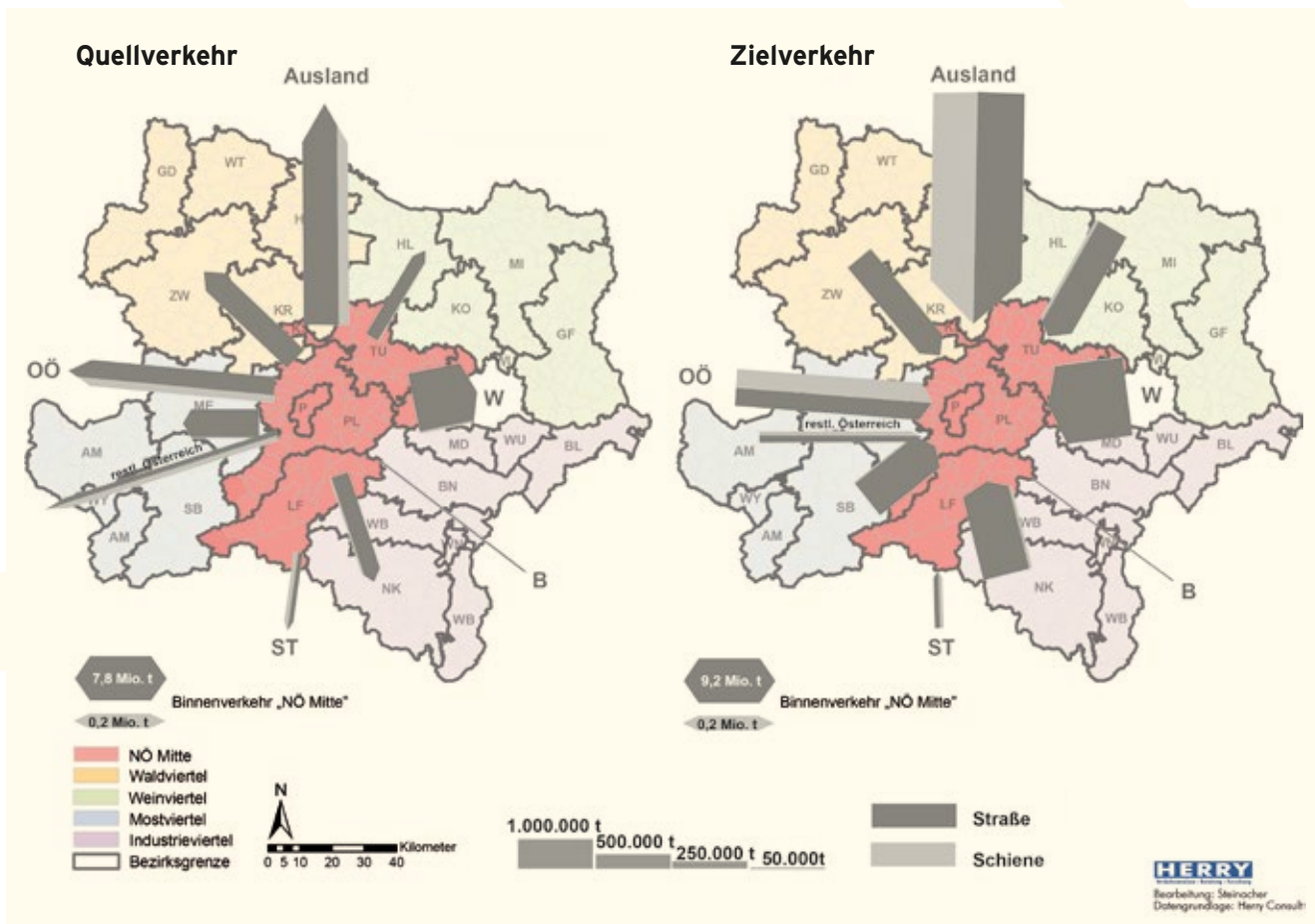


2.4.2 NÖ Mitte

Der NÖ Zentralraum weist ein Gütertransportaufkommen von 27,5 Mio. Tonnen auf. Davon entfallen 7,9 Mio. Tonnen auf den Binnenverkehr dieser Region, 8,3 Mio. Tonnen auf den Quellverkehr und 11,2 Mio. Tonnen auf den Zielverkehr (siehe Tabelle 2).

28 % der Transporte werden mit den übrigen niederösterreichischen Regionen ausgetauscht, 17 % entfallen auf Transportverflechtungen mit Wien und 15 % mit dem Ausland.

Abb. 18
Gütertransportaufkommen in NÖ Mitte

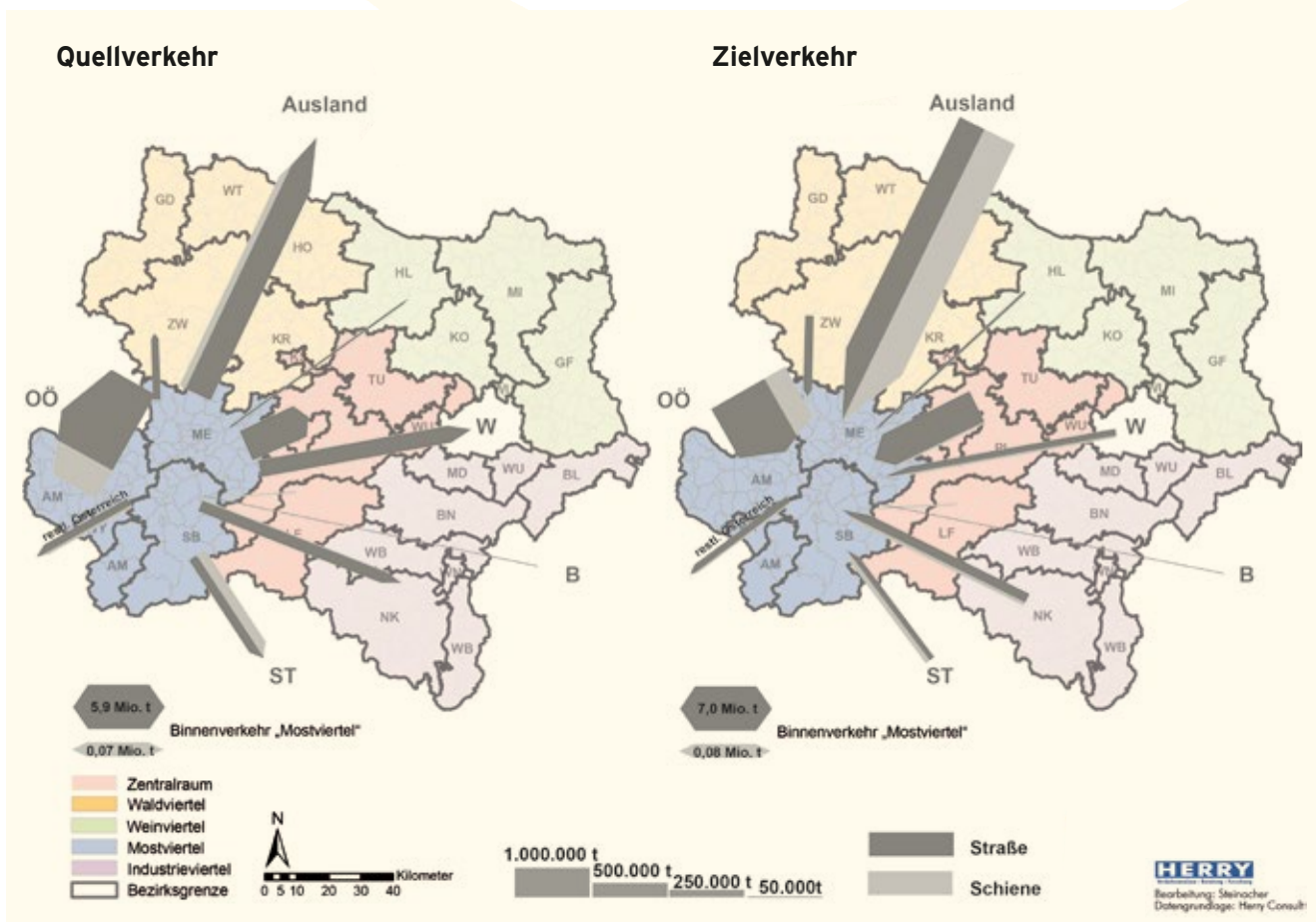


2.4.3 Mostviertel

Mit knapp 21,5 Millionen Tonnen im Jahr 2008 liegt das Mostviertel an vierter Stelle des Gütertransportaufkommens der fünf Hauptregionen. 28% des Gütertransportaufkommens sind Binnenver-

kehrstransporte innerhalb des Mostviertels. Die wichtigste Bedeutung kommt aber – noch vor dem Binnenverkehr – den Güterverkehrsverflechtungen mit Oberösterreich zu (30% der Tonnagen).

Abb. 19
Gütertransportaufkommen im Mostviertel

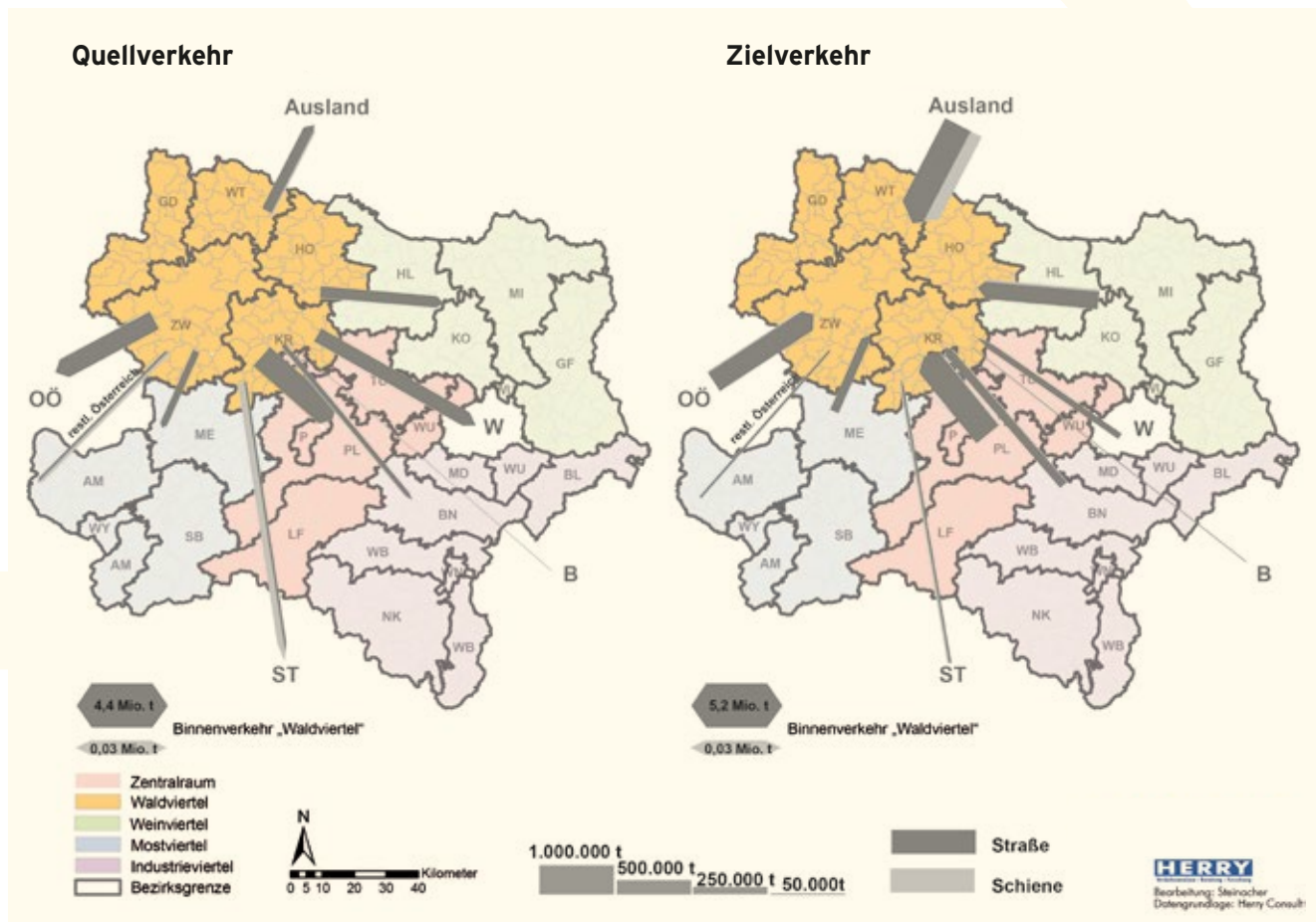


2.4.4 Waldviertel

Das Waldviertel hat mit 12,6 Millionen Tonnen (ohne Transit) im Jahr 2008 das mit Abstand geringste Güterverkehrsaufkommen der niederösterreichischen Hauptregionen. 35% davon sind Binnenverkehrstransporte innerhalb des Waldviertels. Fast ein Drittel des Güterverkehrs resultiert aus den Transporten von und nach den übrigen niederösterreichischen Regionen, davon 14% in bzw. aus dem niederösterreichischen Zentralraum. Die Güterverkehrsverflechtungen mit dem Ausland (12%) und mit Oberösterreich (11%) sind ebenfalls vergleichsweise bedeutend.

kehrs resultiert aus den Transporten von und nach den übrigen niederösterreichischen Regionen, davon 14% in bzw. aus dem niederösterreichischen Zentralraum. Die Güterverkehrsverflechtungen mit dem Ausland (12%) und mit Oberösterreich (11%) sind ebenfalls vergleichsweise bedeutend.

Abb. 20
Gütertransportaufkommen im Waldviertel



2.4.5 Weinviertel

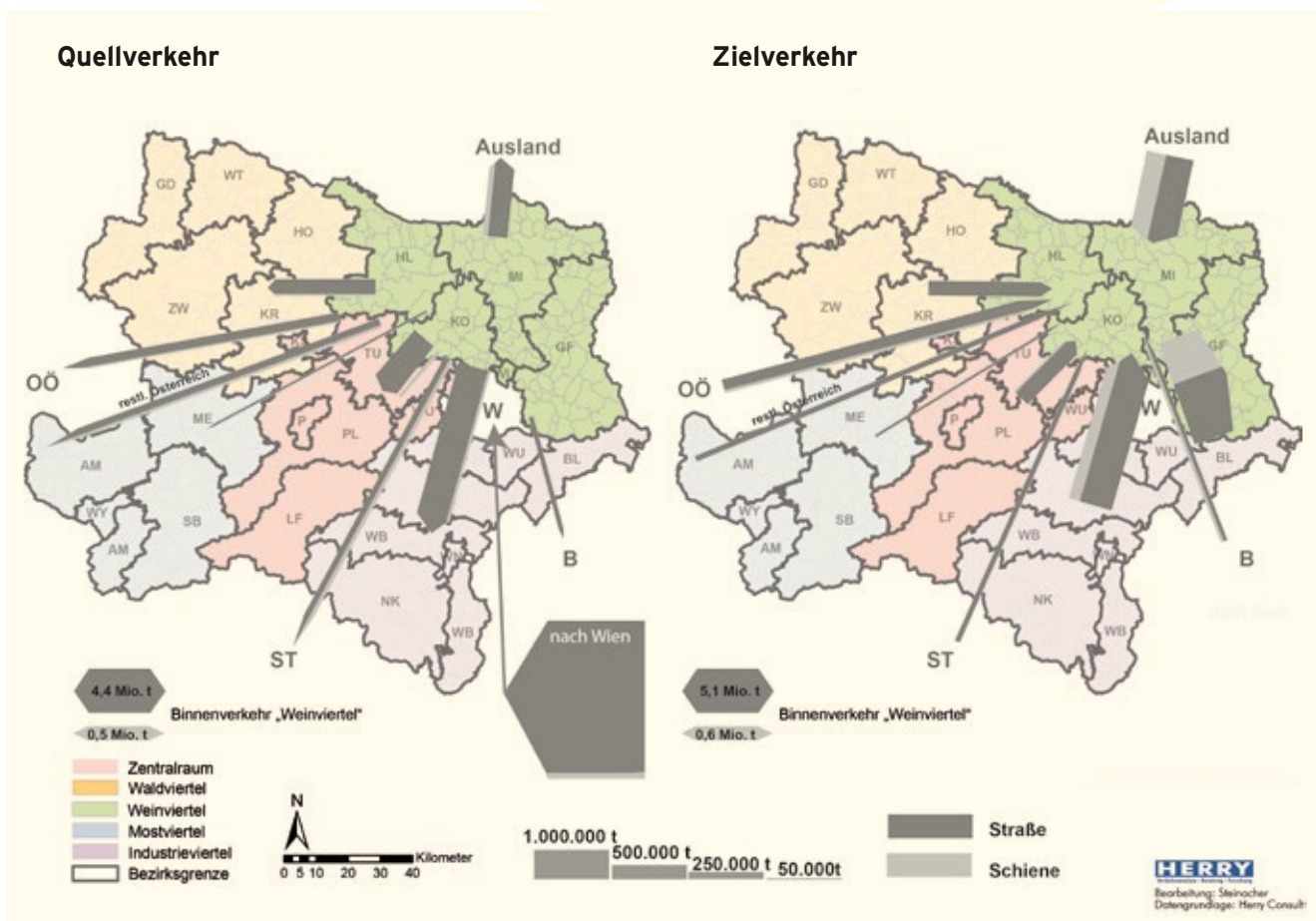
Das Weinviertel weist für das Jahr 2008 mit insgesamt 23 Mio. Tonnen ein etwas höheres Güterverkehrsaufkommen als das Mostviertel (21,5 Mio. Tonnen) auf.

Der Binnenverkehr im Weinviertel macht mit 22% fast ein Viertel des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus, jedoch fällt der Anteil des Gesamtverkehrs von

und nach Wien mit 37% deutlich höher ins Gewicht, wobei das Quellverkehrsaufkommen nach Wien um etwa 70% höher ist als jenes des Zielverkehrs von Wien ins Weinviertel.

Die Verkehre von und zu den übrigen niederösterreichischen Regionen machen 23% des Güterverkehrs im Weinviertel aus.

Abb. 21
Gütertransportaufkommen im Weinviertel



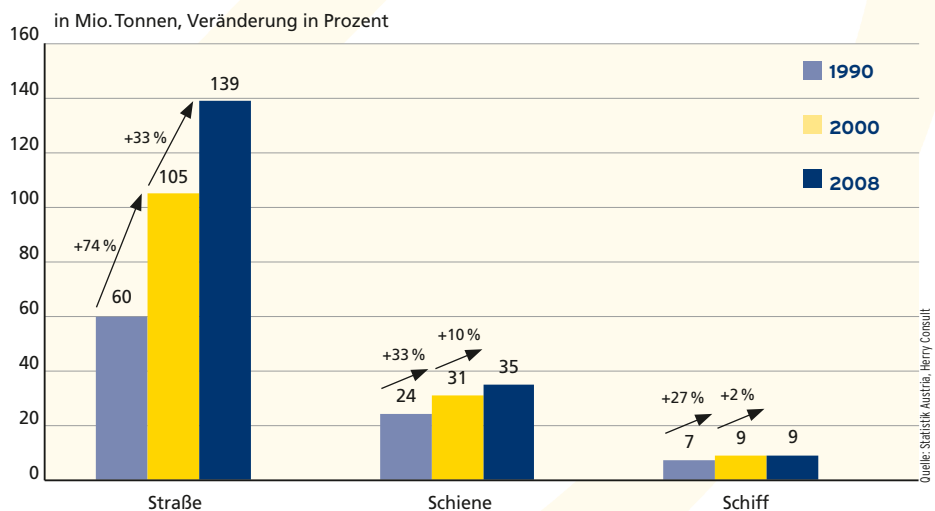
2.5 Güterverkehrsentwicklung seit 1990

Im Zeitraum zwischen 1990 und 2008 ist in Niederösterreich der Straßengüterverkehr deutlich stärker (+130%) als der Güterverkehr der anderen Verkehrsträger gestiegen. Damit weist das Straßentransportaufkommen auch die deutlich höchsten absoluten Zuwächse auf. Aufgrund dieser Tatsache hat sich der Anteil des Straßengütertransport-

aufkommens um etwa zehn Prozentpunkte (von 66% auf 76% ohne Rohrleistungstransport) erhöht.

Der Schienengüterverkehr konnte von 1990 bis 2008 um 45% zulegen, der Güterverkehr auf der Donau um nur etwa 25%.

Abb. 22
Entwicklung des
Gütertransportaufkommens
in Niederösterreich
1990–2008



3 GÜTERVERKEHRS- INFRASTRUKTUR IM BESTAND

In Niederösterreich wird für die Abwicklung des Güterverkehrs Infrastruktur von fünf verschiedenen Verkehrsträgern zur Verfügung gestellt: von Straße, Schiene, Donau, Rohrleitungen und vom Flughafen Wien.

3.1 Straße

Die Gesamtnetzlänge des österreichischen Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) beträgt etwa 114.590 km. In Niederösterreich stehen etwa 31.100 km an diesen Straßen zur Verfügung (BMVIT 2011, 3).

Der überwiegende Teil dieser Straßen sind Gemeindestraßen und Landesstraßen L. Die veränderten Bundesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen, seit 2002 verändert⁶) weisen derzeit in Niederösterreich eine Länge von etwa 2.900 km auf. An Autobahnen stehen (Stand August 2011) in Niederösterreich 350 km und an Schnellstraßen 160 km zur Verfügung.

Damit steht in Niederösterreich ein hierarchisch strukturiertes und in der Fläche sehr dichtes und vernetztes Straßensystem zur Verfügung.

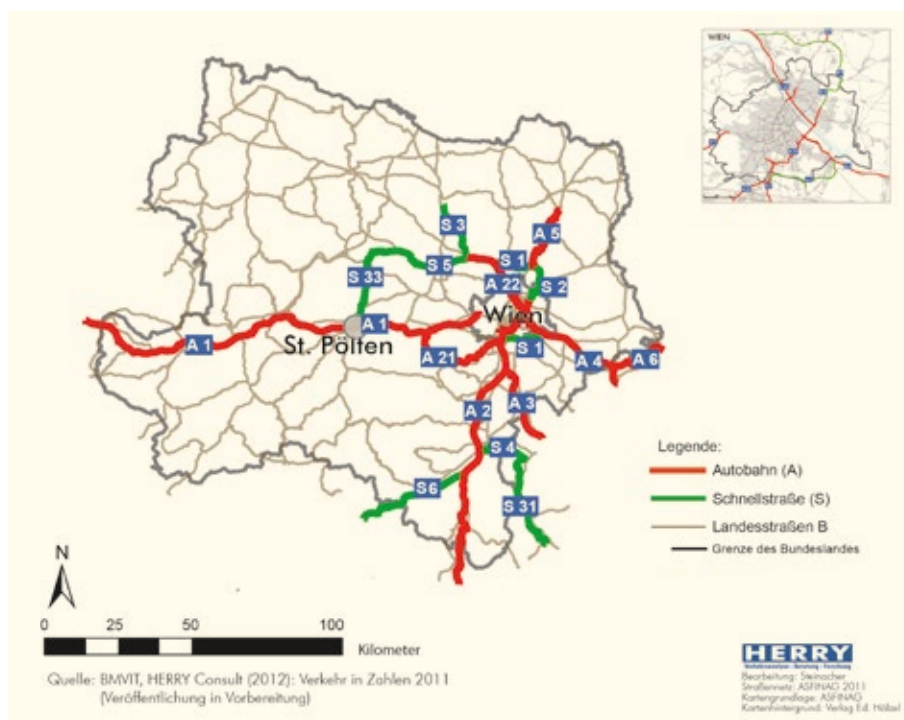


Abb. 23
Straßennetz in
Niederösterreich
im Jahr 2011

⁶ 50. Bundesgesetz: Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, vom 29. März 2001 (BGBl. I 50/2002)



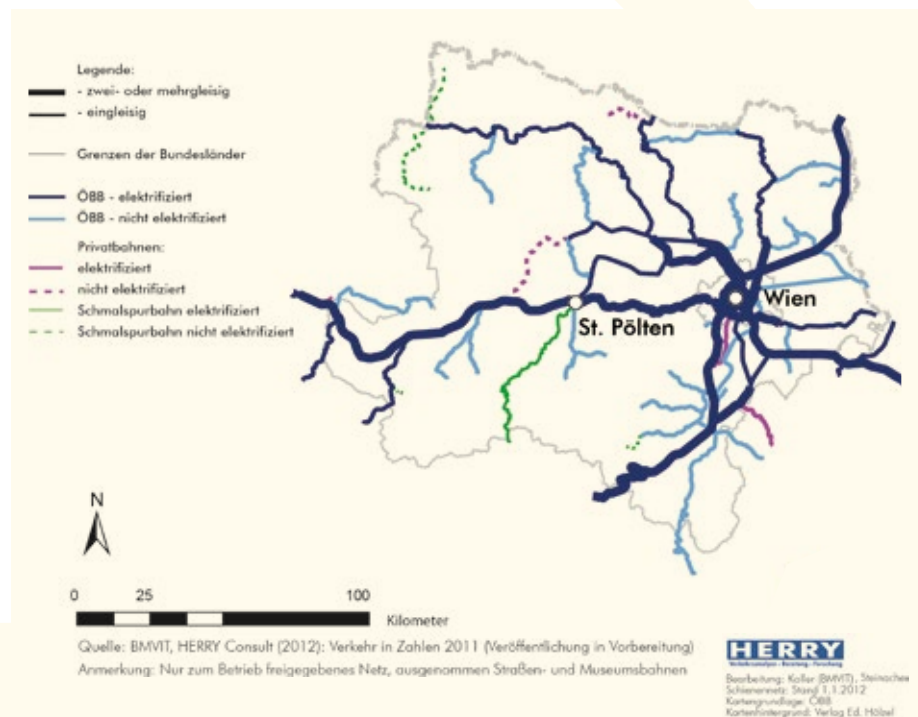
3.2 Schiene

Das österreichische Eisenbahnnetz, genauer gesagt der Verlauf des Bahnnetzes, ist im Wesentlichen seit nahezu einem Jahrhundert unverändert. Gegenwärtig werden vor allem im Bereich der transeuropäischen Achsen verstärkt

Investitionen, speziell für Hochleistungstrecken, getätigt.

Das Schienennetz in Niederösterreich ist im Vergleich zum Straßennetz ein eher achsenbezogenes Netz.

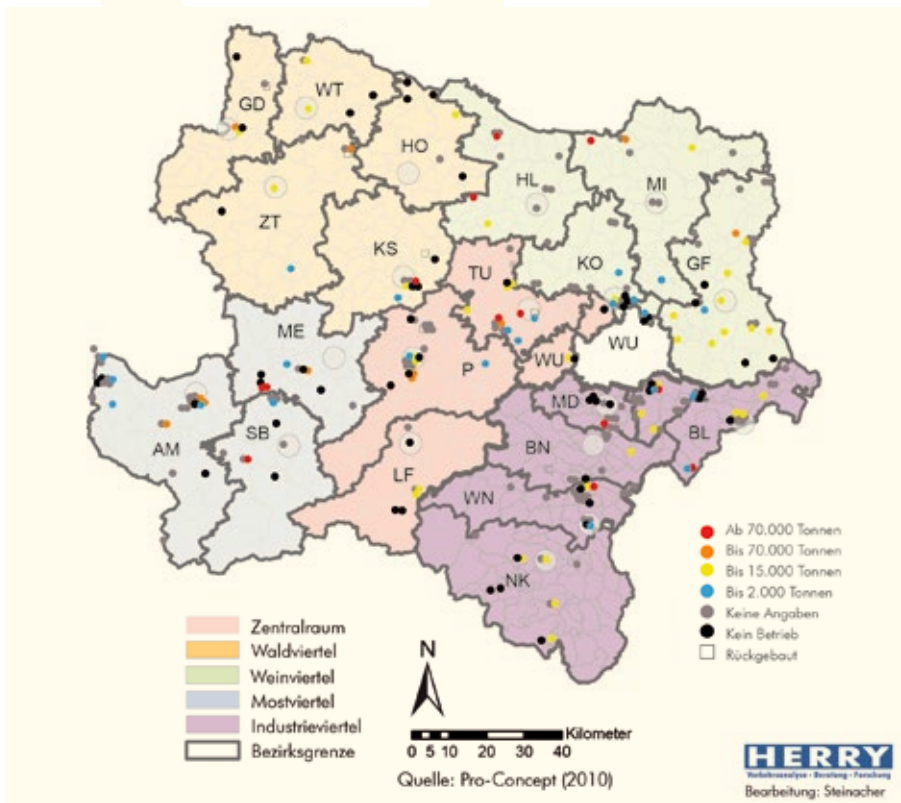
Abb. 24
Schienennetz in
Niederösterreich
im Jahr 2011



Neben dem Schienenstreckennetz sind für den Schienengüterverkehr die Umschlagknoten von Bedeutung. In Niederösterreich stehen für den konventionellen Güterverkehr (Wagenladungsverkehr) ca. 160 Verladestellen

und 256 Anschlussbahnen zur Verfügung. Hinzu kommen in Krems und Enns (Oberösterreich) je ein Terminal für den kombinierten Güterverkehr und in Wien weitere zwei Kombiverkehrsterminals (Wien Nord-West und Hafen Freudenau).

Abb. 25
Anschlussbahnen
in Niederösterreich



3.3 Donau

Die Gesamtlänge der Donau beträgt 2.848 km, davon gehören 351 km dem österreichischen Donauabschnitt an. Davon sind 21 km Donaugrenze mit Deutschland, 322 km Binnenstrecke und 7 km Donaugrenze mit der Slowakei. In Niederösterreich verlaufen 218 km der Donau.

Entlang des österreichischen Abschnittes der Donau gibt es 14 größere Häfen. Die wichtigsten Donauhäfen mit Güterumschlag in Niederösterreich sind der Ennschafen (Gemeinschaftshafen mit

Enns in Oberösterreich), Korneuburg, Krems, Pischelsdorf, Pöchlarn und Ybbs.

In Niederösterreich befinden sich fünf der zehn Staustufen entlang der Donau: Wallsee (Grenze zu Oberösterreich), Persenbeug, Melk, Altenwörth und Greifenstein.

Die niederösterreichische Donau ist in ihrem Verlauf nicht zur Gänze ganzjährig mit Güterschiffen befahrbar. Besonders die Abschnitte in der Wachau und zwischen Wien und der slowakischen Staatsgrenze sind bei Niederwasser für



Abb. 26
 Staustufen und Häfen
 an der Donau im Jahr
 2009

den Güterverkehr nicht oder nur eingeschränkt befahrbar. Am Pegel Wildungsmauer liegt der Regulierungsniedrigwasser(RNW-)Wert bei 173 cm (seit 22. Jänner 2004). Der sogenannte RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94% der Tage überschritten wird (via donau 2010).

2009 war der österreichische Streckenabschnitt der Donau an 347 Tagen für die Schifffahrt verfügbar. An den restlichen Tagen war die Donau für die Schifffahrt aufgrund von Eis (12 Tage im Januar) und von Hochwasser (6 Tage im Juni) gesperrt.



3.4 Rohrleitungen

In Niederösterreich wie in Österreich spielen Rohrleitungen beim Transport von Gas, Rohöl und Ölprodukten eine wichtige Rolle. Neben dem Verteilnetz der Landesferngasgesellschaft für die Inlandsversorgung gibt es die wichtigen

Gastransleitungen der OMV. Die OMV betreibt seit 1974 die Erdgaspipeline TAGI von Baumgarten a.d. March nach Arnoldstein. Von September 2000 bis Jänner 2007 wurde der TAG Loop II in drei Bauphasen realisiert. Die Erdgas-

fernleitungen werden aber nicht nur für den Transit, sondern auch für die Versorgung im Inland genutzt.

Niederösterreich ist durch die TAG (Trans-Austria-Gasleitung), WAG (West-Austria-Gasleitung) und HAG (Hungaria-Austria-Gasleitung) an das europäische Erdgasnetz angeschlossen. Diese Leitungen führen von Baumgarten a.d. March ausgehend großteils über niederösterreichisches Gebiet.

- TAG (Trans-Austria-Gasleitung)
Von Baumgarten a.d. March nach Arnoldstein; TAG I, II und Loop II; Erdgas für Italien, Slowenien und Kroatien sowie die südlichen und östlichen österreichischen Bundesländer.

- WAG (West-Austria-Gasleitung)
Von Baumgarten a.d. March nach Oberkappel (Oberösterreich); Erdgas für Frankreich, Deutschland und die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg.
- HAG (Hungaria-Austria-Gasleitung)
Von Baumgarten a.d. March nach Deutsch-Jahrndorf (Burgenland); Anschluss an das ungarische Leitungssystem; Erdgas für den ungarischen Markt.

Rohöl wird von Triest über die Transalpine Ölleitung Richtung Deutschland und zur Weiterleitung an tschechische Raffinerien gepumpt (TAL). Das österreichische Kontingent wird in Kärnten



Abb. 27
Rohrleitungsnetz in Niederösterreich im Jahr 2011

bei Würmlach abgezweigt und gelangt über die Adria-Wien-Pipeline (AWP; Inbetriebnahme: 1970) zur Raffinerie in Schwechat. Das von OMV, RAG und Van Sickle im niederösterreichischen Zistersdorf geförderte Rohöl wird zum überwiegenden Teil ab Zistersdorf in einer Rohöldoppelleitung der RAG mit einer Länge von 55 km zur Raffinerie Schwechat verpumpt.

Zusätzlich gibt es die Produktleitung zwischen Schwechat und St. Valentin

(Produktenleitung West [PLW]), die vom Lager Wien-Lobau über 172 km zum OMV Lager St. Valentin, nahe dem Donauhafen Enns, führt. Über die PLW werden Fertigprodukte wie Superbenzin, Normalbenzin, Dieseldieselkraftstoff, Ofenheizöl sowie Heizöl Leicht Schwechat 2000 verpumpt.

Das Bratislava-Schwechat-Pipeline(BSP-) Projekt – ausgehend von der slowakischen Hauptstadt Bratislava zur Raffinerie Schwechat – ist derzeit noch nicht im Bau.



4 ZU ERWARTENDE ENTWICKLUNG DER GÜTERVERKEHRS- INFRASTRUKTUR

Auf der Basis der NÖ Landesverkehrskonzepte, die den verkehrspolitischen Rahmen bei der Entwicklung des Gesamtverkehrssystems vorgeben, konnte das Land Niederösterreich in folgenden Infrastrukturbereichen maßgeblich Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich nehmen:

- Erhaltung und Weiterentwicklung des Landesstraßennetzes LB und L (im eigenen Wirkungsbereich)
- Setzen von Initiativen bei Ausbau und Entwicklung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie

- bei Ausbau und Entwicklung der ÖBB-Schieneinfrastruktur
- Mitgestalten bei der Entwicklung von Schienenumschlagplätzen und Terminals für den intermodalen Schienenumschlag
- Initiativen auf dem Gebiet der Regionalbahnen

Diese Bemühungen führen seit den 1990er-Jahren zu einem konsequenten Ausbau des hochrangigen Verkehrsnetzes, der auch dem Güterverkehr und damit dem Wirtschaftsstandort Niederösterreich zugutekommt.



Abb. 28 Maßnahmen im niederösterreichischen Straßennetz 1990–2018

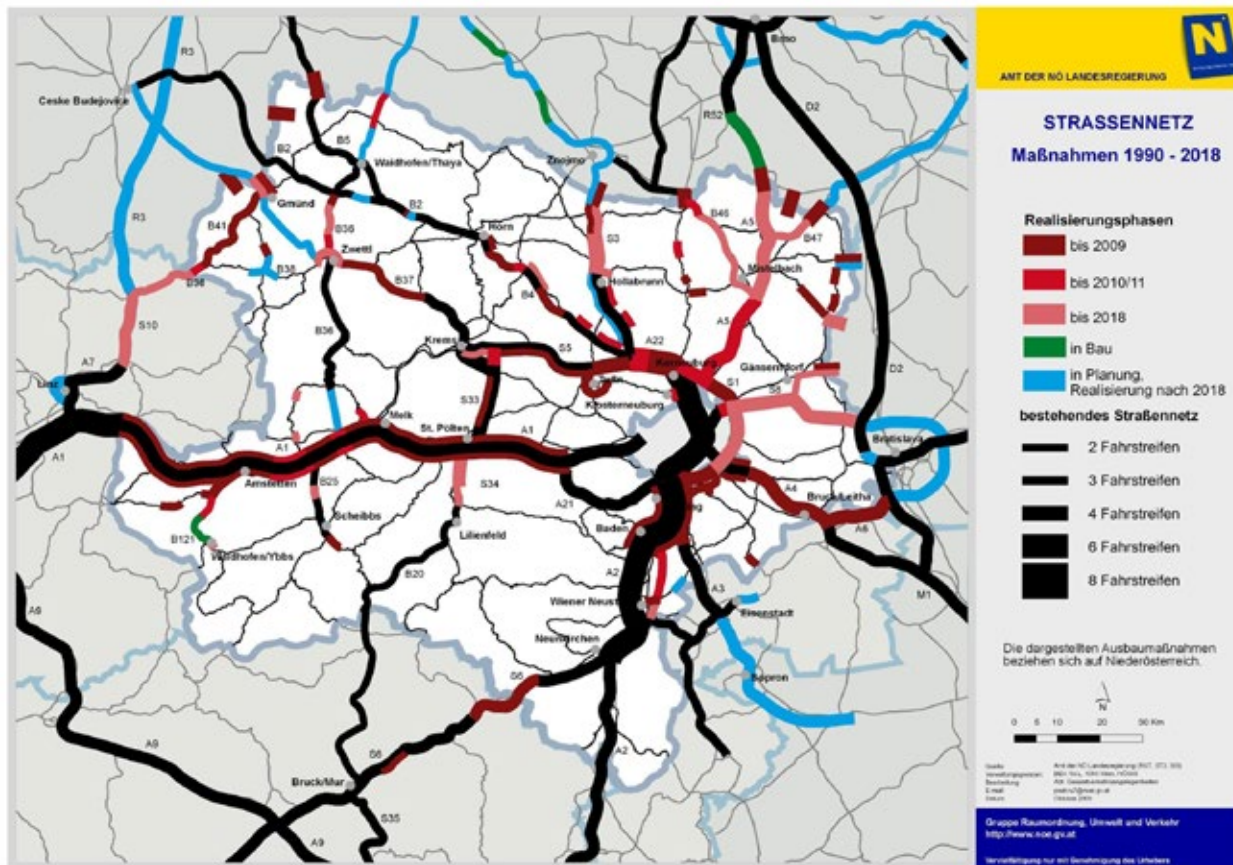
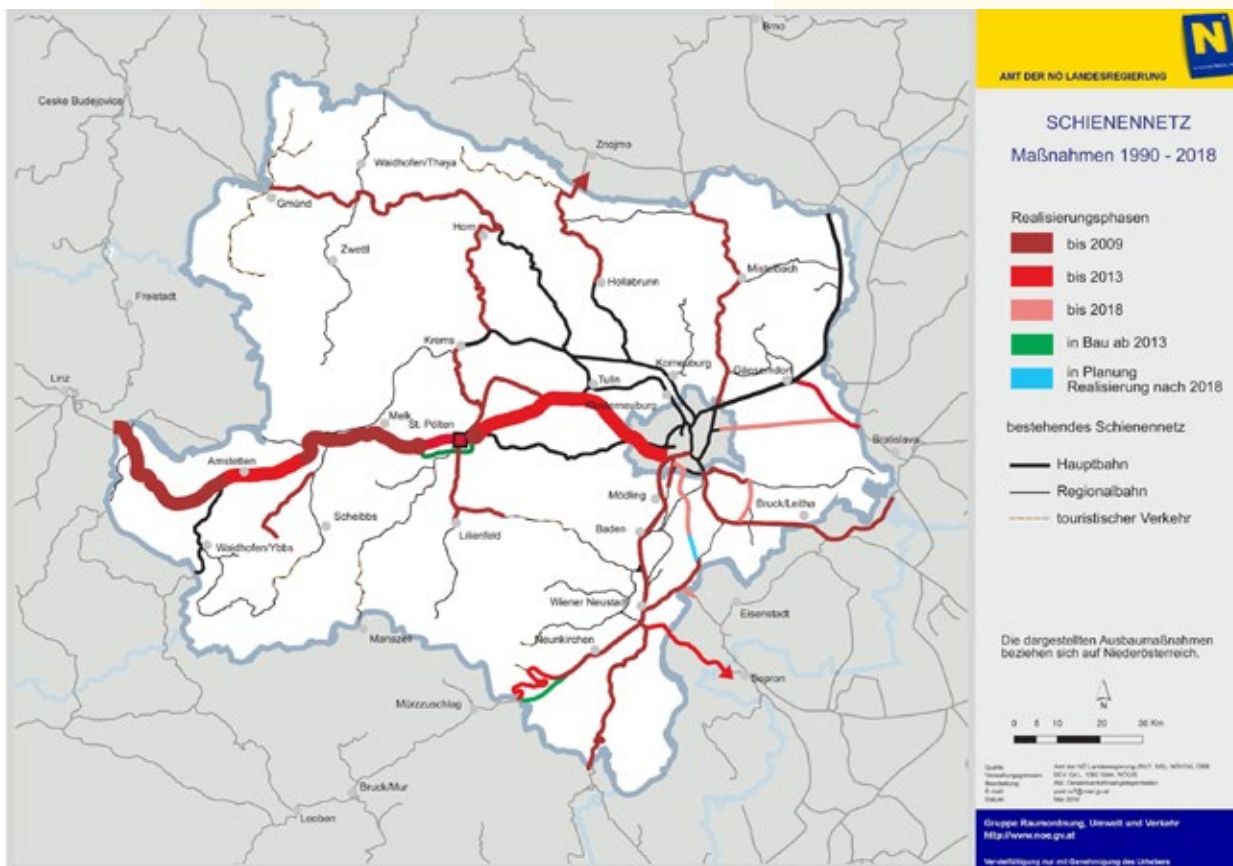


Abb. 29 Maßnahmen im niederösterreichischen Schienennetz 1990–2018



5 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN

Die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs hängt neben der Entwicklung der zukünftigen Infrastruktur sehr stark von der Entwicklung folgender den

Güterverkehr bestimmender Größen ab:

- sozioökonomische Entwicklung
- Transportkosten und Transportpreise

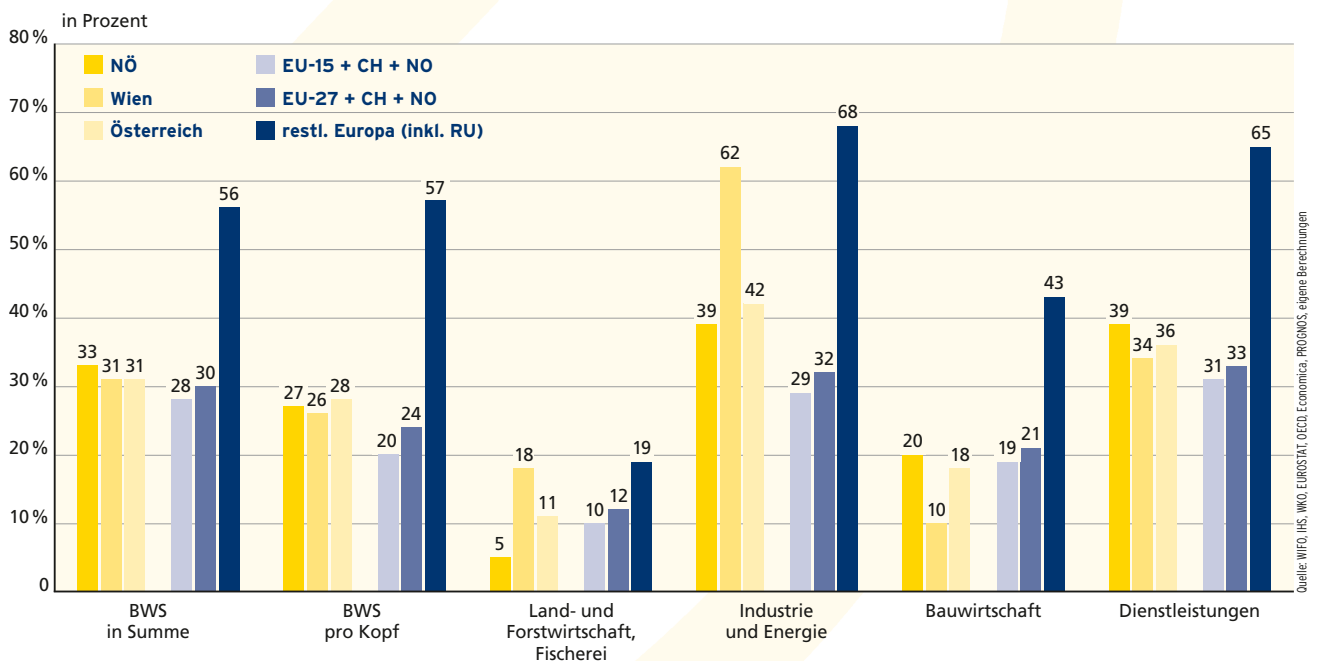
5.1 Sozioökonomische Entwicklung

Wesentliche für den Güterverkehr relevante sozioökonomische Größen sind die Bruttowertschöpfung (nach Wirtschaftsklassen und Regionen), der private Konsum, die Beschäftigten und die Bevölkerung.

nose relevanten Bruttowertschöpfung zusammen und zeigt, dass sich die Wirtschaft Niederösterreichs nach Einschätzung maßgeblicher nationaler und internationaler Quellen im Vergleich mit den 27 EU-Mitgliedsländern, der Schweiz und Norwegen leicht überdurchschnittlich entwickeln wird.

Die folgende Abbildung fasst die Ergebnisse zur Entwicklung der für die Prog-

Abb. 30
Geschätzte Entwicklung der Bruttowertschöpfung (BWS) in Europa 2008–2030



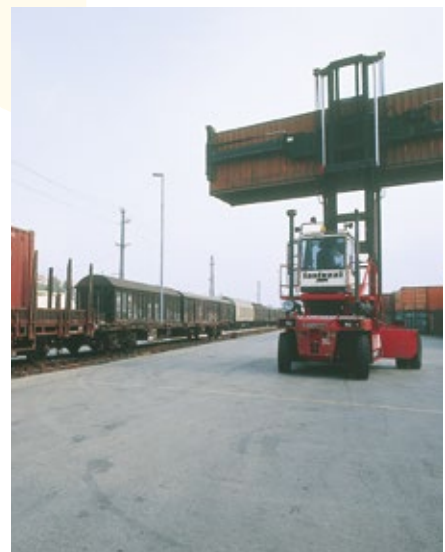
5.2 Transportkosten und Transportpreise

Die Abschätzung der Entwicklung von Transportkosten und -preisen für den Güterverkehr beeinflussen entscheidend die Prognose des zukünftigen Güterverkehrs und seiner Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger. Im Rahmen einer Expertengruppe wurden die zu erwartenden Entwicklungen bezüglich der Transportkosten folgendermaßen eingeschätzt:

- Straße: durchschnittliche Erhöhung der Transportkosten um +26 % real bis 2030, wesentliche Ursachen sind:
 - Dieselmärktepreis real +40 %
 - Diesel-MÖSt wird Benzin-MÖSt angeglichen (+25 %)
 - steigende Mautkosten durch Ausnutzung der EU-Wegekostenrichtlinie (v. a. Berücksichtigung externer Kosten, 50 %)
 - Reduktion Kfz-Steuer auf das EU-Mindestniveau im Abgleich zum Anstieg der fahrleistungsabhängigen Belastungen (-65 %)
 - verstärkte Kontrollen (Lenk- und Ruhezeiten etc.) erhöhen die Fahrerkosten um 40 %
 - Erhöhung der Produktionskosten durch realen Anstieg der Fahrerkosten (+0,5 % Fahrerkosten p. a.)
 - verbesserte LKW-Technologien (Transportkosten reduzieren sich um 10 %)

- Schiene: durchschnittliche Erhöhung der Transportkosten um +18 % real bis 2030
 - Steigerung entspricht näherungsweise der Entwicklung auf der Straße
 - Annahme: Preise im Schienengüterverkehr orientieren sich an der Entwicklung der Straßenpreise, nutzen jedoch nicht den gesamten sich ergebenden Spielraum nach oben aus
 - Förderungen im Bereich UKV ändern sich nicht
 - zusätzliche Förderungen im Bereich RoLa für Fahrzeuge aus Staaten, die derzeit noch einer Kontingentierung unterliegen, die nach einem EU-Beitritt wegfällt

Der seit 2011 voranschreitende Rückzug des Schienengüterverkehrs aus der Fläche kann in der Prognose nicht berücksichtigt werden, da die Auswirkungen noch nicht vollständig evaluiert sind.



6 ANALYSE VON SPEZIALVERKEHREN

Da der Güterverkehrsmarkt immer diversifizierter wird, ist für eine realistische Prognose eine detaillierte Analyse spezifischer Verkehrstypen wie des Werkverkehrs, des Stückgutverkehrs und des Verkehrs, der über Anschlussbahnen abgewickelt wird, unverzichtbar. Die in der Vergangenheit durchgeführten Güterverkehrsanalysen und -prognosen für Niederösterreich haben zwar zwischen Gütergruppen und räumlichen Informationen unterschieden, jedoch nicht nach weiteren Unterscheidungsmerkmalen, die für eine Potenzialanalyse für Güterverkehrszentren (GVZ) oder Anschlussbahnen relevant sind.

Daher wurden im Umfeld der Güterverkehrsprognose 2008–2030 folgende zusätzliche Analysen durchgeführt, die wichtige planungsrelevante Zusatzinformationen über die Prognose hinaus bieten und auch ein wesentlicher Input für die Prognose waren:

- Analyse des Werkverkehrs in Niederösterreich
- Analyse des Stückgutverkehrs mit Relevanz für Güterverkehrszentren (GVZ) in Niederösterreich
- Analyse der Paketdienste mit Relevanz für GVZ in Niederösterreich
- Analyse der Anschlussbahnen und deren Aufkommen in Niederösterreich



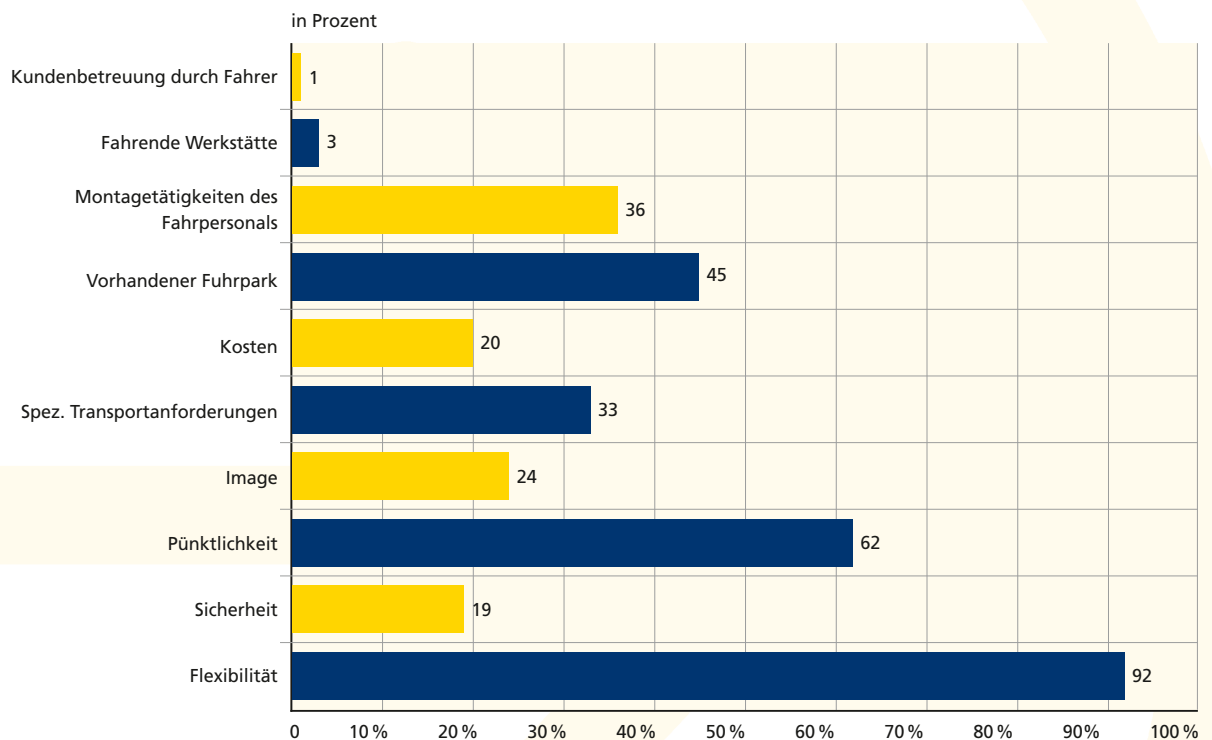
6.1 Analyse des Werkverkehrs in Niederösterreich

Ein bedeutender Anteil des Güterverkehrs in Niederösterreich wird über den sogenannten Werkverkehr (Verkehr, der von der verladenden Wirtschaft selbst, also ohne Beauftragung von Fremdfirmen, durchgeführt wird) abgewickelt. Laut Statistik Austria werden knapp 40 % des Transportaufkommens der Fahrzeuge von österreichischen Unternehmen mit Quelle und/oder Ziel in Niederösterreich und knapp 30 % der

entsprechenden Transportleistung im Werkverkehr erbracht.

Basierend auf Daten der Güterverkehrsstatistik der Statistik Austria und einer Befragung von werkverkehrstreibenden Unternehmen wurde das Potenzial zum Outsourcing von Werkverkehr analysiert. Wesentliche Basis dazu sind die Gründe für die Abwicklung von Werkverkehren.

Abb. 31
Gründe für die Nutzung
des Werkverkehrs



Die Analysen haben ergeben, dass

- 11 % des Werkverkehrsaufkommens durch „Captives“ (Montagetätigkeit, fahrende Werkstätte) erbracht werden
- 60 % der Unternehmen ausschließlich LKWs mit Baujahr 2005 und älter einsetzen

- 42 % des Aufkommens mit LKWs älter als Baujahr 2005 transportiert werden.

Aus diesen Analysen lässt sich ein Verlagerungspotenzial vom Werkverkehr zum Fuhrgewerbe im Ausmaß von 25 % des Werkverkehrsaufkommens ableiten.

6.2 Analyse des Stückgutverkehrs in Niederösterreich

Ziel der Analysen des Stückgutverkehrs war es, mittels Befragung von Unternehmen, die Stückgutverkehre durchführen, die Sendungsmenge abzuschätzen und wesentliche für die Güterverkehrsprognose relevante zukünftige Tendenzen abzuleiten.

Sowohl im Stückgut- als auch im KEP-Verkehr⁷ ist es wichtig, nicht nur Niederösterreich, sondern die gesamte Ostregion zu betrachten. Die folgende Abbildung zeigt das Sendungsaufkommen nach Verkehrsarten in Niederösterreich, Wien und im Burgenland.

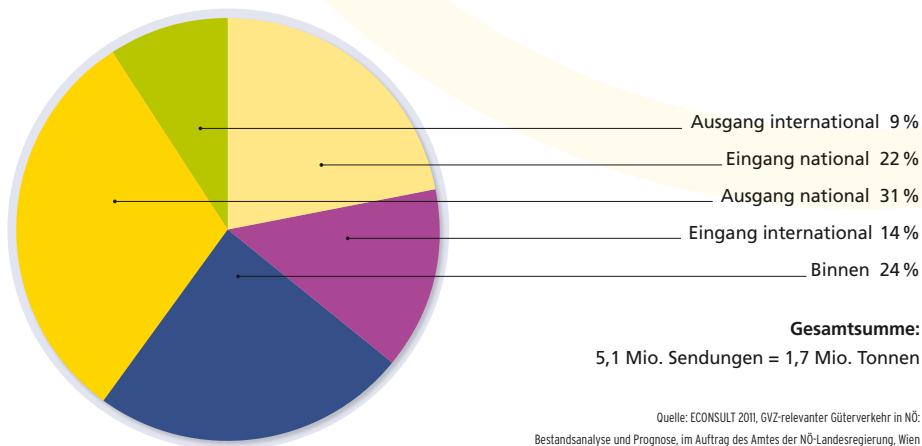


Abb. 32
Stückgutsendungen
in Wien, Niederösterreich
und im Burgenland

Aus der Analyse der Daten und der Befragung zeichnen sich folgende prognose-relevante Entwicklungen ab:

- Sendungen werden immer kleiner, Mengen reduzieren sich nicht
→ Frequenzen steigen
- vom regionalen zum Radiusdenken (Staatgrenzen spielen keine Rolle)
- vermehrter Einsatz von Doppelstock-LKWs (Gewicht kein Thema)
- Lieferzeitfenster werden immer enger
- Konzerne vergeben zunehmend an überregionale/internationale Logistikdienstleister
- Track and Trace (Sendungsverfolgung und -überwachung) zukünftig ähnlich ausgebildet wie für KEP
- 2009: Rückgang ca. 10 % bis 15 %
- erwartete Steigerung langfristig: 2 % bis 3 % pro Jahr

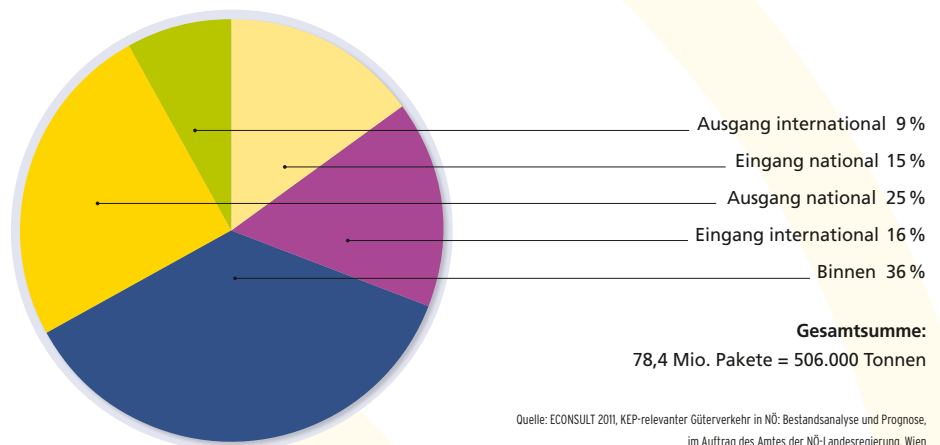
⁷ KEP: Kurier-, Express- und Paketdienste

6.3 Analyse der KEP-Verkehre in Niederösterreich

Ziel der Analyse der KEP-Verkehre war es, mittels Befragung von Unternehmen, die KEP-Verkehre durchführen, die Sendungsmenge abzuschätzen und wesentliche für die Güterverkehrsprognose relevante zukünftige Tendenzen abzuleiten.

Sowohl im Stückgut- als auch im KEP-Verkehr ist es wichtig, nicht nur Niederösterreich, sondern die gesamte Ostregion zu betrachten. Die folgende Abbildung zeigt das Sendungsaufkommen nach Verkehrsarten in Niederösterreich, Wien und im Burgenland.

Abb. 33
KEP-Sendungen
in Wien, Niederösterreich
und im Burgenland



Aus der Analyse der Daten und der Befragung zeichnen sich folgende prognose-relevante Entwicklungen ab:

- B2C (Business-to-Consumer-Geschäft) boomt, Trend wird anhalten
- internationale Verkehre wachsen stärker als nationale
- Lagerkonzentration schreitet voran (statt AT-Lager → Europa-Lager)
- Information zum Transport wird immer wichtiger
- Stückgutsendungen verlagern sich zum Teil hin zu Paketsendungen
- Trend von Normal- zu Kleinpaketen
- verstärkte Nachfrage nach Branchenlösungen
- 2009: Rückgang tendenziell gering
- erwartete Steigerung langfristig: 1 % bis 2 % pro Jahr

6.4 Anschlussbahnkonzept Niederösterreich

Das Anschlussbahnkonzept Niederösterreich gibt Einschätzungen zur zukünftigen Entwicklung dieses Güterverkehrssegments in Niederösterreich und zeigt mögliche Verlagerungspotenziale des Straßengüterverkehrs auf Anschlussbahnen (AB) auf.

Aus der Analyse der Daten und der Befragung der Anschlussbahnbetreiber zeichnen sich folgende prognose-relevante Entwicklungen ab:

- 2% durchschnittliche zukünftige Steigerung erwartet
- 60% kennen die Fördermöglichkeiten für AB nicht
- 35% würden ihren AB-Anschluss auch Dritten zur Verfügung stellen
- 8% weiteres Verlagerungspotenzial sind vorhanden



7 PROGNOSE 2030

Basierend auf den Bestandsdaten für 2008, der Entwicklung der Infrastruktur, der sozioökonomischen Größen sowie der Transportkosten und -preise wurde unter Anwendung des entwickelten Prognosemodells, das auch die Ergebnisse der zusätzlich durchgeführten Analysen und Prognosen für einzelne Transportsegmente (Werkverkehr, Stückgut- und

KEP-Aufkommen und Anschlussbahnaufkommen) integriert, der Güterverkehr in Niederösterreich und Wien für das Jahr 2030 prognostiziert.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Prognosen zum Transportaufkommen in Niederösterreich für 2030.

Abb. 34
Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Niederösterreich nach Verkehrsträgern

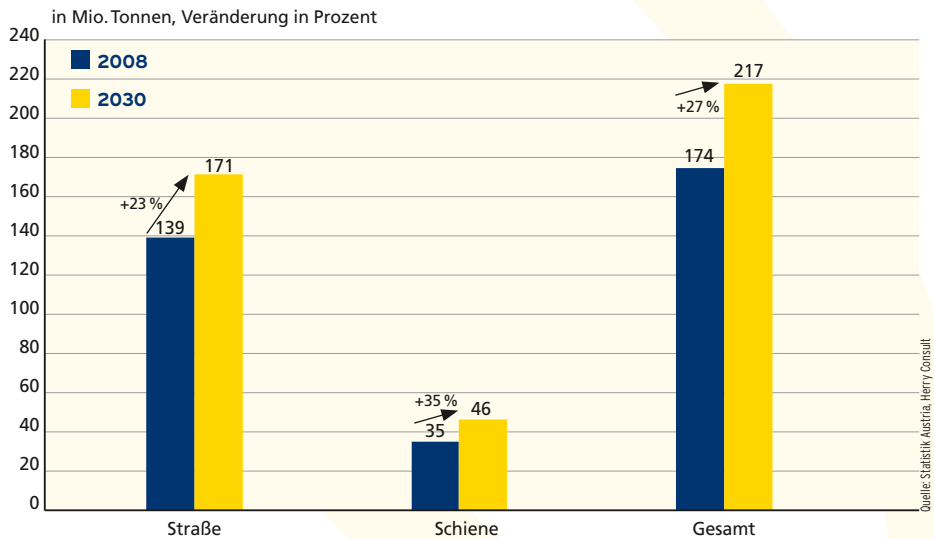
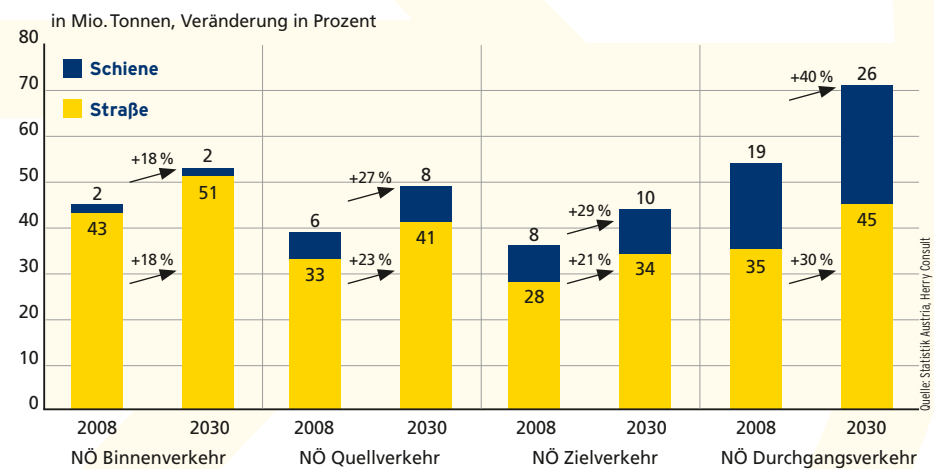


Abb. 35
Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Niederösterreich nach Verkehrsträgern und Verkehrsarten



Ausgehend von 174 Mio. Tonnen Transportaufkommen auf Straße und Schiene im Jahr 2008 wird sich das Transport-

volumen dieser Landverkehrsträger bis 2030 um etwa 25 % erhöhen.

Damit ist in Niederösterreich im Jahr 2030 mit einem Transportaufkommen in der Größenordnung von knapp 220 Millionen Tonnen in Summe auf Straße und Schiene zu rechnen.

Der bestehende Schienenanteil (Straße und Schiene) von 20% steigt bedingt durch die stärkere Transportpreisentwicklung auf der Straße geringfügig auf 21%. Damit steigt das Straßentransportaufkommen von 139 Millionen Tonnen im Jahr 2008 auf ca. 170 Millionen Tonnen im Jahr 2030 und das Schienenaufkommen von rund 35 Millionen Tonnen auf etwa 45 Millionen Tonnen. Betrachtet man die prognostizierte Entwicklung im Detail, so ist festzustellen, dass der österreichische Inlandsverkehr (bezüglich Niederösterreich) am wenigsten steigen wird. Dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene. In dieser Verkehrs-

art werden die Steigerungen in jedem Fall unter 25% liegen und die Schiene etwas geringere Wachstumsraten als die Straße aufweisen.

Im österreichischen grenzüberschreitenden Verkehr, der Niederösterreich durchquert, ist mit höheren Wachstumsraten im Schienenverkehr als im Straßenverkehr zu rechnen. Sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr werden die Steigerungsraten des österreichischen grenzüberschreitenden Verkehrs höher liegen, als die des für Niederösterreich relevanten Inlandsverkehrs bezüglich Österreich.

Die angeführten Gesamtsteigerungsraten werden sehr stark von den Steigerungsraten des Inlandsstraßengüterverkehrs beeinflusst, da diese Verkehrsart im Bestand den bei Weitem höchsten Anteil am Gesamtaufkommen hat.

Abb. 36
Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens (Binnen-, Quell- und Zielverkehr) in Niederösterreich nach Gütergruppen 2008 und Prognose 2030

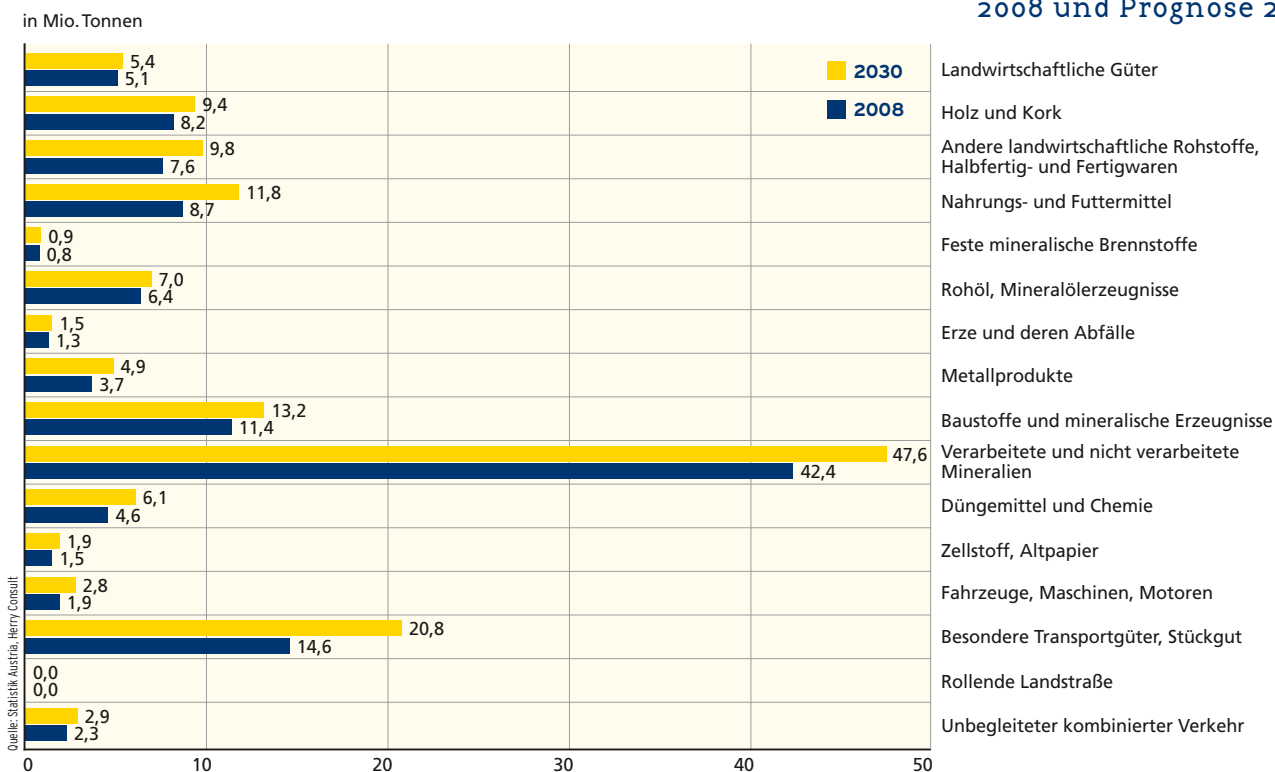


Abb. 37 Straßengütertransportaufkommen in Niederösterreich nach Verkehrsarten 2008 und Prognose 2030

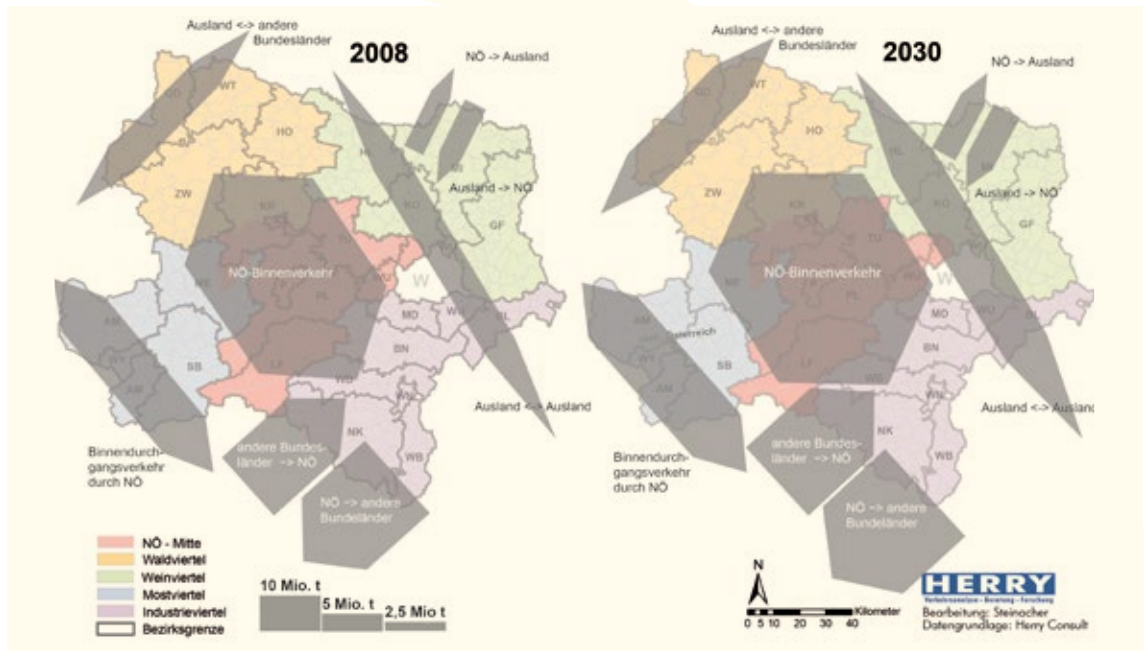
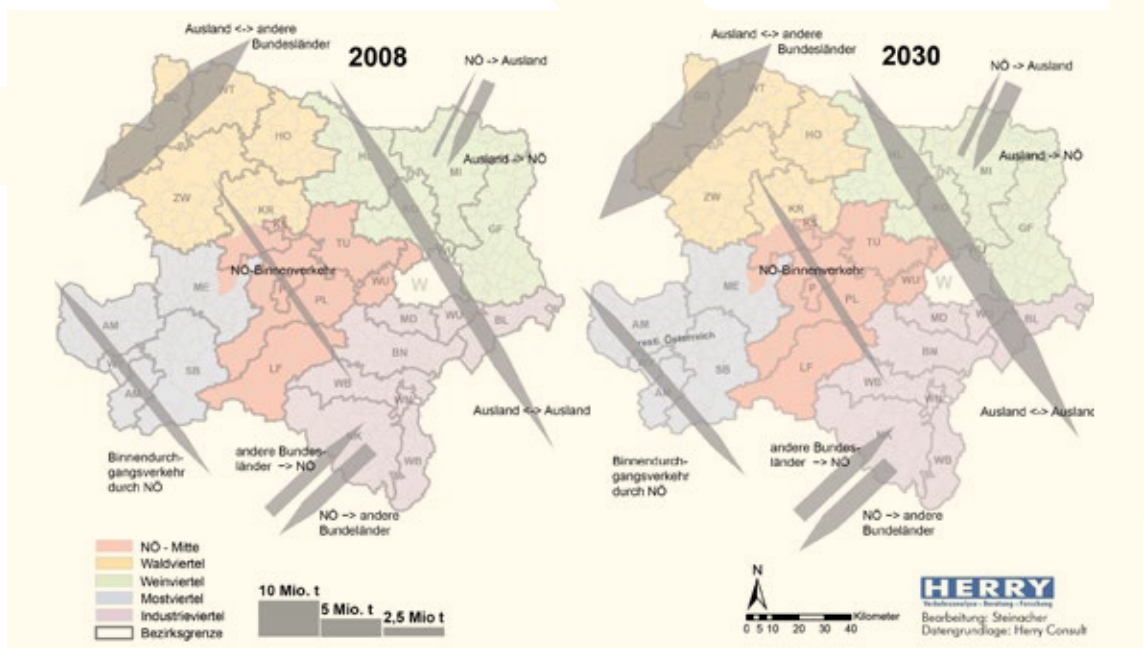


Abb. 38 Schienengütertransportaufkommen in Niederösterreich nach Verkehrsarten 2008 und Prognose 2030



Basierend auf den prognostizierten Aufkommensveränderungen wurden auch die LKW-Belastungen auf dem zukünftigen Straßennetz in Niederösterreich

abgeschätzt. Die folgende Abbildung gibt die erwartete Veränderung der LKW-Straßenbelastung wieder.

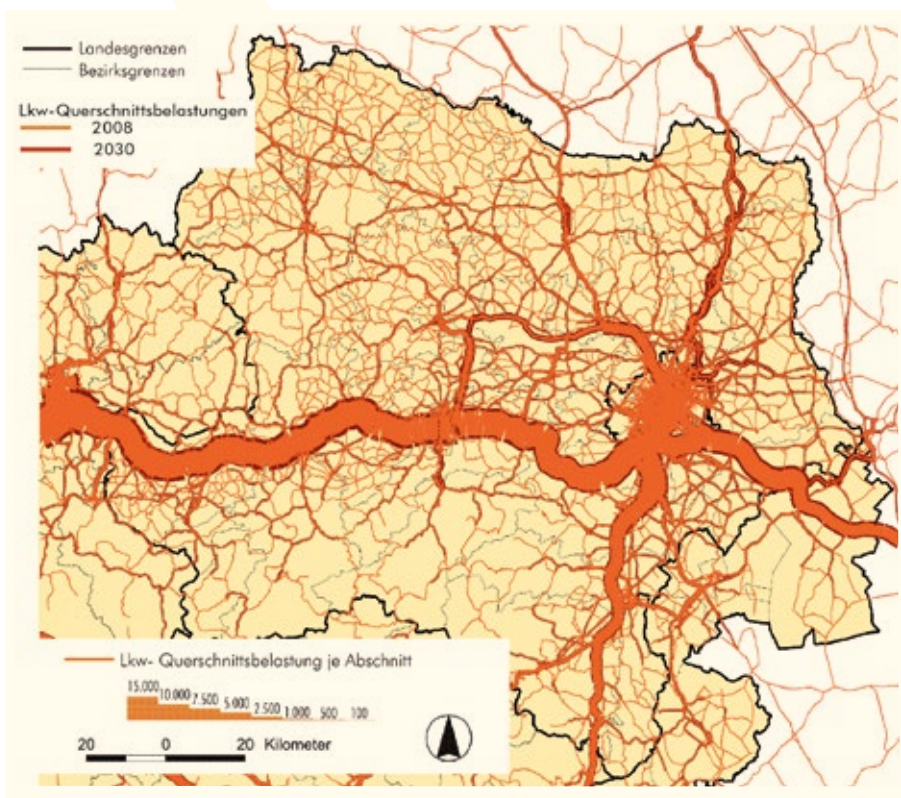


Abb. 39
LKW-Straßenverkehrs-
belastungen 2008
und Prognose 2030

Neben den Prognosen für die Verkehrsträger Straße und Schiene liegen auch Einschätzungen zur zukünftigen Entwicklung des Güterverkehrs auf der Donau und im Flugverkehr vor.

Für die Donau wird ausgehend von einem Aufkommen in der Höhe von rund 9 Mio. Tonnen im Jahr 2008 in etwa eine Verdoppelung auf ca. 18 Mio. Tonnen im Jahr 2030 erwartet.

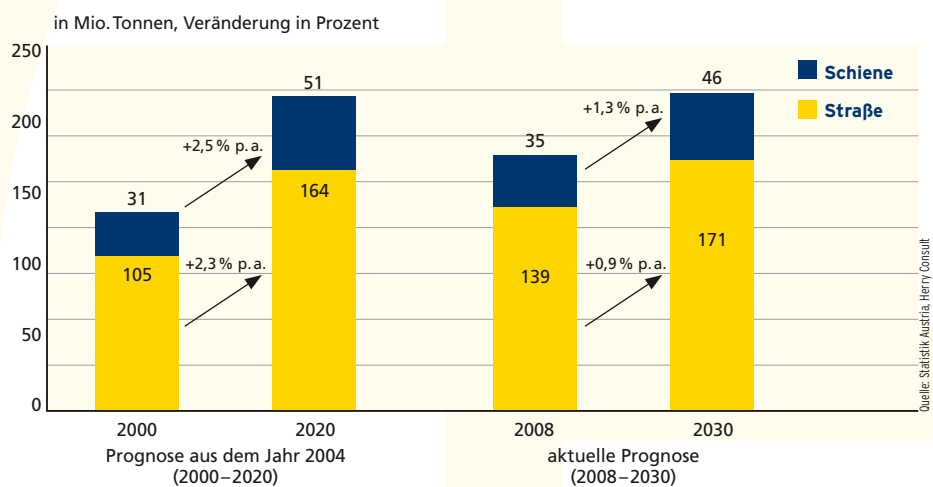
Auch für die Luftfracht wird eine Aufkommenssteigerung im Ausmaß von etwa 100% ausgehend von einem Aufkommen in der Höhe von knapp 190.000 Tonnen im Jahr 2008 erwartet. Damit kann mit einem Luftfrachtaufkommen im Ausmaß von ca. 390.000 Tonnen im Jahr 2030 gerechnet werden.

8 VERGLEICH DER GÜTER- VERKEHRSNACHFRAGE DER PROGNOSEN 2020 UND 2030

Da für die Fortschreibung des Landesverkehrs-konzeptes regelmäßig Prognosen zur Entwicklung des Güterverkehrs erstellt werden, ist es möglich, die vorliegenden Prognoseergebnisse miteinander zu vergleichen.

Die folgende Abbildung zeigt das Transportaufkommen des Basisjahres 2008 und die prognostizierte Entwicklung der aktuellen Prognose für das Jahr 2030 im Vergleich zur vorangegangenen Prognose 2000–2020.

Abb. 40
Vergleich der Prognose-
ergebnisse zum
Güterverkehrsaufkommen
in Niederösterreich
(aktuelle Rechnung mit
Rechnung aus 2004)



Der Vergleich der Ergebnisse zeigt, dass die aktuelle Prognose niedrigere Steigerungsraten als die Prognose aus 2002 ermittelt hat. Dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene. Zwar wird für die Straße für 2030 ein höheres Aufkommen als in der alten Prognose für 2020 prognostiziert, die Prognose für die Schiene für 2030 liegt jedoch absolut niedriger als bei der alten Prognose für 2020.

Die wesentlichen Gründe für diese Unterschiede sind:

- Auf der Straße wurden bereits in den Jahren bis 2008 starke Steigerungsraten erzielt, die so nicht in die Zukunft fortschreibbar sind.
- Die Schiene zeigte bis 2008 geringere Steigerungsraten als erwartet, dies ist auch zukünftig zu berücksichtigen.
- Die Krise 2008/09 hat einen Güter-

verkehrsaufkommensrückgang zwischen 2008 und 2010 bewirkt, der in die aktuelle Prognose eingeflossen ist.

- Die Krise hat zur Rücknahme von Prognosen des Wirtschaftswachstums geführt. Diese Wirtschaftsprognosen sind ein wesentlicher Input für das Prognosemodell.
- Die der Prognose zugrunde gelegten Rahmenbedingungen zeigen im Bereich der Entwicklung der Transportkosten (Straße und Schiene) höhere Steigerungsraten als in der Vergangenheit, die zu einer Reduktion des Aufkommenswachstums führen.
- Letztendlich führt auch die voranschreitende Transportlogistik zu einer immer besseren Ausnutzung der Transportkapazitäten, was tendenziell zu einer angestrebten kostenmäßigen Substitution der steigenden Transportkosten führt.

9 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSWIRKUNGEN

Einen wichtigen Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs stellt das aktuelle Weißbuch der Europäischen Kommission zum Verkehr dar (Europäische Kommission 2011). Diese verkehrspolitische Festlegung auf europäischer Ebene enthält folgende güterverkehrsrelevante Ziele:

- Erreichung einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030

- Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Bahn und Schiff bis 2030 und mehr als 50 % Verlagerung bis 2050 (jeweils im Vergleich zum Status quo 2010)

22 % des Straßenverkehrsaufkommens in Niederösterreich weisen eine Entfernung von mehr als 300 km auf. Natürlich unterscheidet sich dieser Anteil sehr stark in Abhängigkeit der Verkehrsarten und auch der Warengruppen.

Abb. 41 Anteil des Straßengüterverkehrsaufkommens mit über 300 km Entfernung nach Warengruppen 2008 und Prognose 2030

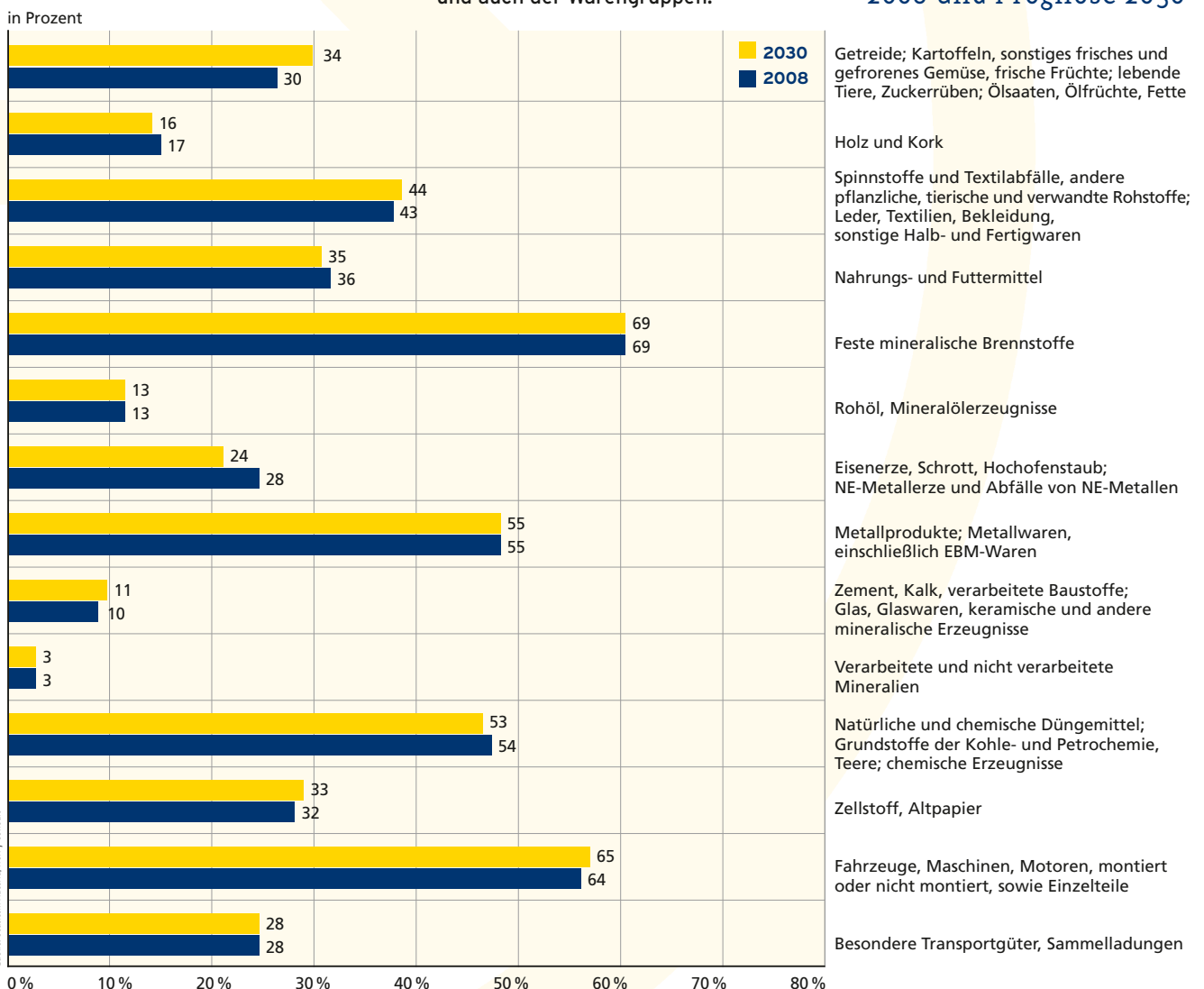
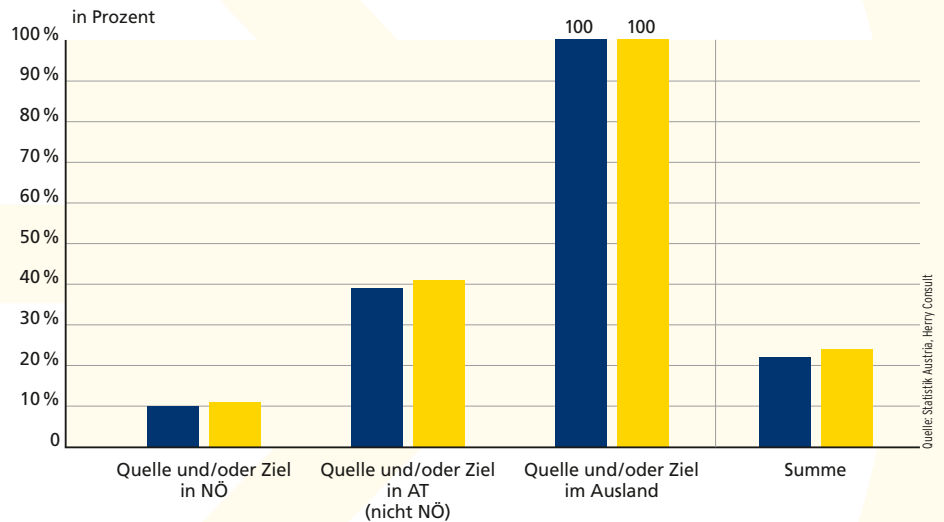


Abb. 42
 Anteil des Straßengüteraufkommens mit über 300km Entfernung nach Verkehrsarten 2008 und Prognose 2030



Ein derartiges Verlagerungsszenario hätte über die vorliegende Prognose hinaus spürbare Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr. Das angestrebte Verlagerungsziel würde im Jahr 2030 folgende Auswirkungen hervorrufen:

- -7 % Straßengüterverkehrsaufkommen (im Vergleich zur Prognose 2030 ohne Verlagerung)
- +25 % Schienengüterverkehrsaufkommen (im Vergleich zur Prognose 2030 ohne Verlagerung)
- +5 % Donaugüterverkehrsaufkommen (im Vergleich zur Prognose 2030 ohne Verlagerung)

Trotz des bereits umfangreichen fertiggestellten und bis ins Jahr 2030 noch weiter geplanten Schienenausbaus würden die verkehrlichen Auswirkungen dieses Verlagerungsziels das Kapazitätsangebot auf vielen Schienekorridoren in Niederösterreich vor allem mit der Überlagerung des Schienenregionalverkehrs überfordern.

10 HANDLUNGSFELDER FÜR DEN GÜTERVERKEHR

10.1 Strategische Handlungsfelder

Der auch angesichts der aktuellen Güterverkehrsprognose langsamer wachsende Güterverkehr wird besonders in Ballungsräumen, sensiblen Gebieten und entlang der hochrangigen Verkehrsträger zu negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt führen. Die Rohstoff- und Klimaproblematik sind weitere treffende Argumente, um bei der Abwicklung des Güterverkehrs auf ressourcenschonende Techniken und Verkehrsträger zu setzen. Andererseits ist der Güterverkehr ein wesentliches Element, wenn es darum geht, den Wirtschaftsstandort Niederösterreich zu sichern und weiterzuentwickeln und damit zur Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in der Region beizutragen. Niederösterreich hat daher in den vergangenen Jahren folgende Strategie entwickelt, die mit den EU-Zielen des Weißbuches Verkehr in Einklang steht:

- 1) Bei der Güterverkehrsabwicklung ist anzustreben, weitlaufende Gütertransporte von, nach und durch Niederösterreich so weit wie möglich auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. Dazu sind weitere Infrastrukturausbauten, aber auch logistische Konzepte erforderlich, die die Infrastruktur effizient ausnutzen und auch die großflächigen im Schienenverkehr unversorgten Räume mit einbeziehen.
- 2) Ergänzend dazu sollen regionale Logistikkonzepte den kombinierten Verkehr auch für die mittellang laufenden Güterverkehre attraktivieren. Für das Gesamtkonzept ist jedoch zu beachten, dass der regionale Güterverkehr zum weitaus größten Teil nur auf der Straße ablaufen kann. Ausreichende Kapazitäten müssen dafür vorhanden sein und die Wirtschaftsstandorte müssen direkt über das hochrangige Straßennetz erschlossen sein.
- 3) Die Güter müssen mit dem für den jeweiligen Verkehrszweck raum- und umweltverträglichsten Verkehrsträger transportiert werden. Zur Schaffung diesbezüglich optimierter intermodaler Transportketten ist der kombinierte Verkehr zu fördern.
- 4) Die Logistik-Initiative NÖ soll als Projektplattform und Netzwerkinitiative ein integriertes Logistikmanagement für die Optimierung des Güterverkehrs anstreben. Dies betrifft die optimale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, die Verbesserung und Entwicklung betrieblicher Logistikprozesse sowie unternehmensübergreifende Logistikkooperationen zur Entwicklung nachhaltiger Lieferketten.
- 5) Internationale Initiativen mit dem Ziel, den Verkehrsknoten Niederösterreich nachhaltig im europäischen Verkehrsnetz zu positionieren, sollen forciert bzw. unterstützt werden.



10.2 Maßnahmenfelder für den Güterverkehr

1) Infrastrukturausbau

Da infolge von Bündelungseffekten vorrangig die hochrangige Infrastruktur von Kapazitätsengpässen betroffen ist bzw. sein wird, sind vorausschauende verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturkonzepte zu erstellen und gegebenenfalls ist rechtzeitig mit der Planung von Ausbaumaßnahmen zu beginnen.

Mit der Donau steht eine hochrangige Infrastruktur mit freien Kapazitäten zur Verfügung, die bei entsprechendem Ausbau zur Erreichung der Verlagerungsziele beitragen kann.

Das regionale Straßennetz ist in Abhängigkeit der Schwerverkehrsbelastung in seinen Gegebenheiten hinsichtlich der güterverkehrsspezifischen Anforderungen an die Verkehrssicherheit, den Schutz der Nachbarn und die Erschließung von güterverkehrsintensiven räumlichen Nutzungen zu adaptieren.

2) Güterverkehrsumschlag-einrichtungen

Besonders wichtig für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind logistische Angebote zur Attraktivierung des kombinierten Ladungsverkehrs. Die Einrichtung von hochrangigen Güterverkehrszentren mit funktionalem Bezug zum TEN-Netz schafft leistungsfähige Umschlaganlagen, die betriebswirtschaftlichen Nutzen und Synergieeffekte erwarten lassen.

Derartige Güterterminals sind der Hafen Wien, der Ennshafen und der Hafen Krems mit trimodalen Umschlagmög-

lichkeiten (Straße, Schiene, Wasser). Der in Umsetzung befindliche Güterverkehrsterminal Wien-Inzersdorf/Hennersdorf ist ein bimodaler Terminal (Schiene, Straße) und soll mehrere bestehende Terminals in der Stadt Wien ersetzen und in Summe eine Kapazitätserweiterung darstellen. Darüber hinaus ist mittel- bzw. längerfristig auf Basis der bekannten und prognostizierten Güterverkehrsnachfrage kein weiteres hochrangiges Güterverkehrsterminal notwendig.

Außerhalb der Einzugsbereiche der bestehenden bzw. geplanten hochrangigen Güterverkehrsterminals bestehen in Niederösterreich großflächige, im Schienengüterverkehr unversorgte Räume. Dies ist besonders für periphere Landesteile ein wesentlicher Standortnachteil für transportorientierte betriebliche Aktivitäten. Die bestehende Güterverkehrskonzeption des Landes schlägt eine Abdeckung dieses flächenhaften Bedarfs durch punktuelle regionale Güterverkehrseinrichtungen vor, die folgende Kriterien erfüllen sollen:

- effiziente Güterverkehrsabwicklung durch Bildung differenzierter Transportketten
- verbesserte Einsatzbedingungen für den kombinierten Verkehr
- Verlagerung auf die Schiene und/oder effizienterer LKW-Einsatz (im Hauptlauf)
- Verminderung des Leerfahrtenanteils durch Bündelungseffekte



3) Logistik Cluster Niederösterreich

In der zukünftigen Abwicklung von Gütertransporten wird die Transportlogistik angesichts räumlich und funktionell diversifizierter Produktionsprozesse eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Dies einerseits, um den Gütertransport effizient und kostensparend in multimodale Transportketten einzubinden, und andererseits, um den Güterverkehr umwelt- und ressourcenschonend abzuwickeln.

Um dieses Ziel konsequent zu verfolgen, wurde im Jahr 2008 der Logistik Cluster Niederösterreich gegründet und nahm im Rahmen der ecoplus GmbH – der Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich – seine Tätigkeit auf.

Ziel des Logistik Clusters Niederösterreich ist es, das Bewusstsein für die Wichtigkeit von Logistikfragestellungen durch die Bereitstellung gezielter Informationen und die Schaffung von Begegnungs- und Kooperationsmöglichkeiten zwischen den niederösterreichischen Unternehmen zu stärken, sowie durch Unterstützung und Durchführung logistikrelevanter Projekte weiterzuentwickeln. Dabei geht es vorrangig darum, Kosteneinsparungspotenziale in Logistikprozessen zu identifizieren und auszuschöpfen.

Dazu soll ein funktionierendes Logistiknetzwerk für in Niederösterreich ansässige Unternehmen mit allen erforderlichen Schnittstellen z.B. zu Interessenvertretungen, Logistikvereinen und wissenschaftlichen Einrichtungen aufgebaut und weiterentwickelt werden. Folgende strategische Handlungsfelder stehen für die Arbeit der Logistik-Cluster-Initiative im Vordergrund:

- Stärkung der Unternehmen durch Sensibilisierung für Logistikfragestellungen und Durchführung wertschöpfungsnaher Projekte
- Stärkung des Logistik-Standortes Niederösterreich im nationalen und internationalen Kontext

Rahmenbedingungen für diese Schwerpunkte bilden umwelt-, verkehrs- und regionalpolitische Festlegungen wie sie z.B. im NÖ Klima- und Energieprogramm oder dem NÖ Landesentwicklungskonzept verankert sind.

4) Internationale Initiativen

Niederösterreich hat sich bereits bisher an internationalen verkehrsrelevanten Initiativen wie der Entwicklung und Stärkung der Baltisch-Adriatischen Achse oder der Entwicklung der Donaoraumstrategie zum Teil führend beteiligt. So konnte die Integration der Baltisch-Adriatischen Achse in das aktuelle transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) bewirkt werden.

Diese Initiativen bilden weiterhin einen Schwerpunkt der internationalen Aktivitäten des Landes. So wird Niederösterreich zum Beispiel Initiativen zur Entwicklung des westlichen Schwarzmeerraumes unterstützen, die Donaoraumstrategie weiter vorantreiben und dabei vor allem im Bereich Marketing und Standortentwicklung geeignete Kooperationen aufbauen.

Die Nutzung entsprechender Kooperations- und Förderschienen auf EU-Ebene ist dabei ein zentrales Element zukünftiger Aktivitäten.

5) Beitrag der Wirtschaft

Verladende Wirtschaft

Die verladende Wirtschaft als „Verursacher“ und Auftraggeber von Gütertransporten kann bei der Auftragsvergabe durch entsprechende Vorgaben Einfluss auf die Verkehrsträgerwahl nehmen. Diese Einflussnahme geschieht oftmals mangels Wissen über geeignete Alternativen nur zum Teil oder zugunsten des Straßentransportes. Mit der Zunahme der Bedeutung des ökologischen Fußabdrucks von Unternehmen und/oder deren Produkten und der Integration dieses Fußabdrucks in die Marketingstrategie der Unternehmen sollte und wird auch die Art der Transportabwicklung eine relevante Rolle spielen. Diese Rolle sollte den Unternehmen bewusst werden, um zur Zielerreichung (Verlagerung) entscheidende Aktionen zu setzen.

Logistikdienstleister

Die Logistikdienstleister organisieren die von der verladenden Wirtschaft nachgefragten Transporte und wickeln diese gemeinsam mit Transportunternehmen ab. Kommt von der verladenden Wirtschaft keine spezifische Vorgabe hinsichtlich der Art des Transportes, treffen sie auch die Entscheidung hinsichtlich der Art des Transportmittels. Diese hängt einerseits davon ab, ob die Logistikdienstleister nur Spediteure oder auch Transportunternehmer mit eigenem Fuhrpark sind, und andererseits von den bestehenden Transportangeboten und den bei den Logistikdienstleistern vorhandenen Informationen über diese Angebote. Mit der Entwicklung neuer Transportkonzepte, die alle Verkehrsträger verstärkt integrieren und maßgeschneiderte Lösungen für individuelle Trans-

portaufgaben sind, können die Logistikdienstleister wesentlich dazu beitragen, eine Verkehrsmittelwahl im Sinne des EU-Weißbuches zu erreichen. Die im Güterverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) müssen ebenfalls spezifische Lösungen anbieten und die Qualität den Anforderungen der Kunden anpassen, um entsprechende Verlagerungen auf die Schiene erreichen zu können. Dabei spielt auch die Verfügbarkeit eine wesentliche Rolle. Eine Flächenverfügbarkeit ist nur sehr kostenintensiv aufrecht zu erhalten. Dabei ist es notwendig, dass entsprechende Rahmenbedingungen (EU, Bund, Land) geschaffen werden, um es den EVUs zu ermöglichen, die notwendige Flächenverfügbarkeit zu konkurrenzfähigen Preisen aufrechtzuerhalten.

6) Schutz der Anrainer

Zur Entlastung der Straßenanrainer vom überregionalen LKW-Verkehr werden in Niederösterreich besonders seit der Einführung der LKW-Maut auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz LKW-Durchfahrtsverbote eingerichtet. Grundüberlegung ist, dass überregionaler LKW-Durchzugsverkehr auf dem übergeordneten hochrangigen Straßennetz, das in der Regel anbaufrei ist und über Lärmschutzeinrichtungen verfügt, verbleiben soll und nicht aus Mautkosten- oder Kilometerersparungsüberlegungen auf das untergeordnete Landesstraßennetz mit seinen zahlreichen Ortsdurchfahrten ausweichen soll. Zu diesem Zweck sind in ganz Niederösterreich an neuralgischen Punkten in Summe etwa 50 LKW-Durchfahrtsverbote verordnet, sodass in diese Bereiche nur jener Güterverkehr einfahren darf, der dort auch sein Ziel oder seine Quelle hat.



Während Anrainer von Eisenbahnneubaustrecken per Gesetz vor übermäßigem Eisenbahnlärm geschützt sind, gibt es für Anrainer von Eisenbahnbestandsstrecken diese Möglichkeit nicht. Besonders nachts leiden die Anrainer daher am sehr lauten Güterzugsverkehr, weswegen der Eisenbahnverkehr bei hohem Verkehrsaufkommen entlang von ungeschützten Bestandsstrecken keineswegs als umweltfreundlich bezeichnet werden kann.

Für den Schienenverkehr existiert deshalb seit 1999 das NÖ Lärmschutzprogramm, welches die schalltechnische Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken durch

Land, Bund und Gemeinden zum Ziel hat. Um die Wohnqualität der Betroffenen zu heben und das verkehrspolitische Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene raum- und umweltverträglich zu gestalten, sieht das Programm in Summe die Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von ca. 250 km (aktiver Lärmschutz) und den Einbau von ca. 15.000 Lärmschutzfenstern (passiver Lärmschutz) vor.

Bis jetzt sind mehr als 50 Gemeinden mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet worden. Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 75 km wurden bereits errichtet.



Glossar

Bruttowertschöpfung (BWS)

Die Bruttowertschöpfung ergibt sich aus dem Gesamtwert der im Produktionsprozess von gebietsansässigen Einheiten erzeugten Waren und Dienstleistungen (Output = Produktionswert), vermindert um die im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Waren und Dienstleistungen (Input = Vorleistungen). Im aktuellen VGR-System wird die Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen bewertet. „Brutto“ bedeutet vor Abzug der Abschreibungen.

Import

Der Import ist der grenzüberschreitende Bezug von wirtschaftlichen Leistungen (Waren) aus dem Ausland.

Export

Der Export ist die grenzüberschreitende Bereitstellung von wirtschaftlichen Leistungen (Waren) an das Ausland.

Güterterminals

für unterschiedliche Verkehrsträger bestimmte Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr

Stückgutumschlag

Umschlag aller am Stück transportierbaren Güter

Rollende Landstraße

Die Rollende Landstraße (kurz RoLa) ist ein Transportsystem für den kombinierten Verkehr auf der Schiene bzw. ein spezieller Zug, bei dem komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge per Bahn befördert werden.

RoRo (Roll on/Roll off)

Motorschiff oder Leichter mit spezieller Ausrüstung für das Auffahren von Fahrzeugen oder rollenden Ladungsträgern

Kombinierter Verkehr

Transport von Gütern in einem Transportgefäß, das die Beförderungsstrecke auf verschiedenen Transportmitteln zurücklegt. Es wird zwischen unbegleitetem kombinierten Verkehr (UKV) (z. B. Containerverkehr, Wechselaufbauten, Trailerzug) und begleitetem kombinierten Verkehr (z. B. Rollende Landstraße „RoLa“ Straße/Schiene oder Roll-on-Roll-off-Verkehr „RoRo“ Straße/Schiff) unterschieden.

Werkverkehr

Beförderung von Gütern und Personen mit unternehmenseigenen Kraftfahrzeugen durch eigene Dienstnehmer als Lenker für Zwecke des Unternehmens

Fuhrgewerbe

Verkehr, der von Unternehmen (Frächter, Speditionen) durchgeführt wird, deren Unternehmenszweck es ist, auf fremde Kosten für andere Unternehmen Güter zu transportieren

Wagenladungsverkehr

Sendungen, bei denen im Allgemeinen ein Waggon für die ausschließliche Benützung eines Gutes verwendet wird. Um der Spezialisierung und den Anforderungen zu genügen, werden verschiedenste Wagentypen verwendet.

Stückgutverkehr

Angebot für die flächendeckende Haus-Haus-Beförderung von Stückgut bis zu einer Tonne Stückgewicht mit einer garantierten Beförderungsdauer. Eine Sendung im Stückgutverkehr besteht in der Regel aus mehreren Frachtstücken.

Transportaufkommen

Das Transportaufkommen wird in Tonnen angegeben. Das Gewicht des beförderten Gutes ist als Bruttogewicht zu verstehen. Summe aus ein- und ausgeladenen Tonnen

Transportleistung

Die Transportleistung ist das Produkt aus Transportaufkommen in Tonnen mal der zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern und wird in Tonnenkilometern angegeben.

Netto-Netto-Tonnen

ohne Gewichte von Container und LKW auf der Rollenden Landstraße.

Tonnenkilometer (tkm)

stellt die gemessene Beförderungsleistung (Produkt aus Menge der beförderten Güter und ihrer zurückgelegten Entfernung) dar

Binnenverkehr

Fahrten, die nicht über die Grenzen des betrachteten Gebietes hinausgehen

Quellverkehr

Fahrten, die nur ihre Quelle im betrachteten Gebiet haben

Zielverkehr

Fahrten, die nur ihr Ziel im betrachteten Gebiet haben

Durchgangsverkehr

Fahrten, die Quelle und Ziel außerhalb des betrachteten Gebietes aufweisen.

NÖ Binnenverkehr

Fahrten, die nicht über die Grenzen Niederösterreichs hinausgehen

NÖ Inlandsquellverkehr

Fahrten, die ihre Quelle in Niederösterreich und ihr Ziel in einem der anderen Bundesländer Österreichs haben

NÖ Inlandszielverkehr

Fahrten, die ihr Ziel in Niederösterreich und ihre Quelle in einem der anderen Bundesländer Österreichs haben

NÖ Binnendurchgangsverkehr

Fahrten, die Quelle und Ziel in einem der anderen Bundesländer Österreichs aufweisen und durch Niederösterreich führen

NÖ Auslandsquellverkehr

Fahrten, die ihre Quelle in Niederösterreich und ihr Ziel im Ausland haben

NÖ Auslandszielverkehr

Fahrten, die ihre Quelle im Ausland und ihr Ziel in Niederösterreich haben

Österreichischer Quellverkehr durch NÖ

Fahrten, die ihre Quelle in einem der anderen Bundesländer Österreichs (nicht in Niederösterreich) und ihr Ziel im Ausland haben und durch Niederösterreich fahren

Österreichischer Zielverkehr durch NÖ

Fahrten, die ihre Quelle im Ausland und ihr Ziel in einem der anderen Bundesländer (nicht in Niederösterreich) haben und durch Niederösterreich fahren

Transitverkehr

Fahrten, die sowohl Quelle als auch Ziel im Ausland haben und durch Niederösterreich fahren (Transitverkehr bezüglich Österreich)

Quellenverzeichnis

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (1994):

Güterverkehr in Niederösterreich.
In: Schriftreihe Niederösterreichisches Verkehrskonzept, Heft 10

BMVIT (2011):

Statistik Straße&Verkehr August 2011, Wien

BMVIT, ÖBB, ASFINGA, SCHIG (2009):

Verkehrsprognose Österreich 2025+ (VP25+) Endbericht, Wien

ECONSULT (2011a):

GVZ-relevanter Güterverkehr in NÖ: Bestandsanalyse und Prognose.
Im Auftrag des Amtes der NÖ-Landesregierung, Wien

ECONSULT (2011b):

KEP-relevanter Güterverkehr in NÖ: Bestandsanalyse und Prognose.
Im Auftrag des Amtes der NÖ-Landesregierung, Wien

Europäische Kommission (2011):

KOM(2011) 144 endgültig Weißbuch:
Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel

Europäische Kommission (2010):

EU energy and transport in figures, Statistical Pocketbook 2010, Luxembourg

Flughafen Wien (1998–2010):

Geschäftsberichte

Herry Consult (2011):

Analyse und Prognose des Werkverkehrs in Niederösterreich, im Auftrag des Amtes der NÖ-Landesregierung, Wien

Herry Consult, Snizek Verkehrsplanung (2004):

Güterverkehrsprognose für Niederösterreich 2020, im Auftrag des Amtes der NÖ-Landesregierung, Wien

Herry Consult, Snizek Verkehrsplanung (2011):

Analyse und Prognose des Güterverkehrs in Niederösterreich 2008–2030, im Auftrag des Amtes der NÖ-Landesregierung, Wien

Herry Max (1992):

Der Güterverkehr in Niederösterreich. Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept. Im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien

Herry Max (1996):

Prognose und Analyse des Güterverkehrs in Niederösterreich. Im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien

Pro-Concept (2010):

Anschlussbahnkonzept Niederösterreich. Im Auftrag der NÖ Landesregierung, Oberrohrbach.

Prognos (2009)

Prognose World Report 2009, Basel

via donau (2010):

Jahresbericht 2009, Wien

WKÖ (2011):

Jahresbericht 2011 des Fachverbandes der Mineralölindustrie, Wien

Schriftenreihe

Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
Heft 2: Park&Ride (September 1990)
Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)

Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
Heft 24: Radfahren im Alltag in
Niederösterreich (April 2007)
Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in
Niederösterreich –
Rückblick und Ausblick (April 2007)
Heft 26: Mobilität in Niederösterreich –
Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätsbefragung 2008
(Oktober 2009)
Heft 27: „Hast du einen Plan?“
Der Schulwegplan und Regeln für
den Schulweg (Februar 2011)
Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 –
Bewährtes und Neues (März 2011)
Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote –
Empfehlungen für die praktische
Umsetzung (Oktober 2012)
Heft 30: Öffentlicher Verkehr in
Niederösterreich (Oktober 2012)
Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in
Niederösterreich
2013–2023 (August 2013)
Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich
Prognose von Angebot und Nachfrage
(Juni 2014)
weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die
Informationsblätter sind zu beziehen
bei der Abteilung Gesamtverkehrsange-
legenheiten, RU7
Landhausplatz 1, Haus 16
A-3109 St. Pölten
Tel.: 02742 9005 14973
oder herunterladbar auf
www.noel.gv.at/verkehrsberatung und
www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

**Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich
Prognose von Angebot und Nachfrage**
Das Heft ist herunterladbar auf:
www.noel.gv.at/verkehrsberatung und
www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung für
Gesamtverkehrsangelegenheiten

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Christian Popp
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Tel.: 02742 9005 14083
Fax: 02742 9005 14950
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at

Erstellt von:
Dr. Max Herry
Dipl.-Ing. Norbert Sedlacek
Mag. Irene Steinacher

HERRY Consult GmbH
1040 Wien, Argentinierstraße 21
Tel.: 01 504 12 58
Fax: 01 504 35 36
E-Mail: office@herry.at
www.herry.at

Korrekturlesung:
Dipl.-Ing. Christian Popp,
KORRELEKTOR - Übersetzungsbüro und Lektorat

Fotonachweis:
www.istockphoto.at
© Kadmy - fotolia.com

Gestaltung:
gugler* brand, 3390 Melk, www.gugler.at/brand

Druck:
gugler* print, 3390 Melk, www.gugler.at/print
Gedruckt auf 100 % Recycling-Papier



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN
adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 71 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at