



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.040/4-4-1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
 betreffend die schriftliche Anfrage
 des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
 vom 7. Dezember 1994, Zl. 135/J-NR/94
 "Entwicklungen des Transitverkehrs"

XIX. GP.-NR
 189 /AB
 1995 -02- 13
 zu 135 13

Im allgemeinen:

Generell wäre zur vorliegenden parlamentarischen Anfrage zu bemerken, daß eine Gesamtauswertung für das Jahr 1994 in den angesprochenen Kategorien des Straßengüterverkehrs auf der Straße insgesamt sowie des Lkw-Transitverkehrs und des bilateralen Lkw-Verkehrs derzeit noch nicht vorliegt. Die Veröffentlichung durch das ÖSTAT erfolgt üblicherweise Mitte des folgenden Jahres. Erst dann werden auch genaue Berechnungen für einzelne Bundesländer für das Jahr 1994 möglich sein.

Zur Begründung der parlamentarischen Anfrage sei bemerkt, daß das Ziel des Transitvertrages/der Transitregelung gemäß Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag eindeutig die Senkung der durch den Straßengüterverkehr hervorgerufenen Schadstoffe ist. Wenn die Verbesserung im fahrzeugtechnischen Bereich so weit fortgeschritten ist, daß damit eine geringfügige Verkehrssteigerung kompensiert werden kann, ergibt sich kein Widerspruch zu den Zielen des Transitabkommens. Die bisher veröffentlichten Prognosen weisen hier nicht nur die für 1994 im Transitabkommen vorgesehene Reduktion der Schadstoffe um 20,5 % aus, sondern eine Verbesserung des NO_x-Ausstoßes um rund 35 %. Der Vollständigkeit halber sei außerdem darauf hingewiesen, daß die im Transitabkommen festgelegte 8%-Plafonierung der Transitfahrten nicht routenspezifisch, sondern gesamtösterreichisch zu sehen ist. Zu den in der Anfragebegründung genannten Prognosen wäre zu bemerken, daß die bisher veröffentlichten Zahlen nur den gesamtösterreichischen Transitverkehr betreffen haben und daher unklar ist, aus welchen Quellen die Prognose für Tirol stammen könnte. Jedenfalls handelt es sich um keine offizielle Prognose des ÖSTAT oder des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

- 2 -

Bei den Fragen 1 bis 7 handelt es sich um Fragen zum Straßengüterverkehr, wobei die einzelnen Fragen z.T. nach Bundesländern sowie nach den Verkehrsarten differenziert sind. Der Einfachheit halber wurden die Ergebnisse der einzelnen Bundesländer in Tabellenform zusammengefaßt und sind der parlamentarischen Anfrage in schriftlicher Form beigelegt.

Da es sich jeweils um 20-Zahlen-Werte pro Bundesland handelt, was in Summe 200 Einzelwerte ergibt, wird von einer detaillierten Zitierung abgesehen.

Zu den Werten des Straßengüterverkehrs ist zu bemerken, daß es sich dabei ausschließlich um beladene Fahrten und ausschließlich um grenzüberschreitenden Verkehr handelt. Der Nahverkehr (Kurzstreckenlieferverkehr) sowie der innerösterreichische Fernverkehr ist ebenso wie die durchgeführten Leerfahrten in diesen Zahlen nicht enthalten.

Die angegebenen Werte für den Transitverkehr errechnen sich aus der Einfahrt bzw. Ausfahrt durch das jeweilige Bundesland. Quersummen würden nicht der Summe des Österreichtransits entsprechen, da beim Österreichtransit mehrere Bundesländer transitiert werden (Zahlen wären zu hoch). Die gewünschte Aufteilung nach einzelnen Bundesländern wird seitens des ÖSTAT in der jährlichen Veröffentlichung nur nach Tonnen vorgenommen, um die Vergleichbarkeit zu anderen Verkehrsträgern sicherzustellen. Nur für den Transitverkehr liegen bundesländerdifferenzierte Werte auch für die Zahl der Fahrten vor (Tabelle 5).

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Wie entwickelte sich der Straßengüterverkehr in Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

Der gesamte Straßengüterverkehr für Tirol liegt nicht vor. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr ist in Tabelle 6 angegeben.

Zu Frage 2:

"Wie entwickelte sich der Lkw-Transitverkehr durch Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

- 3 -

Die Zahlen für den Lkw-Transitverkehr durch Tirol finden sich in den Tabellen 4 und 5.

Zu Frage 3:

"Wie entwickelte sich der bilaterale Lkw-Verkehr von und nach Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

Die Zahlen für den bilateralen grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr von und nach Tirol finden sich in Tabelle 1 bis 3.

Zu Frage 4:

"Wie entwickelte sich der Straßengüterverkehr jeweils in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich, Wien, Burgenland, Steiermark und Kärnten jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

Die in Tabelle 6 angegebenen Werte beinhalten jedenfalls nur den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Zu Frage 5:

"Wie entwickelte sich der Lkw-Transitverkehr jeweils in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich, Wien, Burgenland, Steiermark und Kärnten jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

Die Zahlen zum Lkw-Transitverkehr durch die übrigen Bundesländer sind in Tabelle 4 und 5 enthalten.

Zu Frage 6:

"Wie entwickelte sich der bilaterale Straßengüterverkehr jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?"

Die Zahlen des bilateralen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs sind in Tabelle 1 bis 3 enthalten.

Zu Frage 7:

"Wie lauten die Gesamtzahlen für die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs, des bilateralen Lkw-Verkehrs, des Straßengütergesamtverkehrs von 1990 bis 1994 jeweils für ganz Österreich?"

Die Zahlen für ganz Österreich sind den Tabellen 1 bis 6 zu entnehmen.

Zu Frage 8:

"Wie entwickelte sich der Schienengüterverkehr jeweils in den einzelnen Bundesländern

- 4 -

bzw. im gesamten Bundesgebiet jeweils aufgeschlüsselt auf die Jahre 1990 bis 1994?"

Siehe die Tabellen und Graphiken "Entwicklung des Schienengüterverkehrs" in der Beilage.

Zu Frage 9:

"Welche Straßenverkehrsfrequenzen für Lkw und Pkw aufgeschlüsselt liegen seit 1990 jeweils in den Halbjahresschritten auf der Brennerstrecke vor?"

Die Verkehrserhebungen werden vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beauftragt und durchgeführt. Diese Zählungen beinhalten außer den Zähldaten der automatischen Dauerzählstellen auch händische Zählungen, die alle 5 Jahre durch die Länder abgewickelt werden und gesondert veröffentlicht werden. Vor allem diese Zählungen nehmen stärkere Differenzierungen nach einzelnen Verkehrsmitteln vor. Soweit Zahlen im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorliegen, finden Sie eine Auflistung in den Tabellen 7 bis 11. Da das BMöWV keine vollständigen Aufzeichnungen über Halbjahreswerte führt, sind die Ergebnisse der jeweils zweiten Quartale angegeben. Die Zahlen für 1994 liegen in veröffentlichter Form noch nicht vor.

Zu Frage 10:

"Wie interpretiert der Verkehrsminister die in der Anfragebegründung angeführten Aussagen des Tiroler Landeshauptmannes bzw. des Tiroler Transitforums und kann sich der Verkehrsminister den zitierten Berechnungen und Prognosen anschließen? Wenn nein, warum nicht und zu welchen Prognosen auf Grund welcher Berechnungen kommt das Verkehrsministerium, was die Verkehrsprognosen für Tirol betrifft?"

Die bisher veröffentlichten Prognosen weisen nicht nur die für 1994 im Transitabkommen vorgesehene Reduktion der Schadstoffe um 20,5 % aus, sondern eine Verbesserung des NO_x-Ausstoßes um rund 35 %. Zu den in der Anfragebegründung genannten Prognosen wäre zu bemerken, daß die bisher veröffentlichten Zahlen nur den gesamtösterreichischen Transitverkehr betreffen haben und daher unklar ist, aus welchen Quellen die Prognose für Tirol stammen könnte und von welchen Prämissen sie ausgeht. Jedenfalls handelt es sich um keine offizielle Prognose des ÖSTAT oder des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Ohne nähere Angaben ist ein sinnvoller Kommentar zu den genannten Zahlen nicht möglich.

Zu Frage 11:

"Welche Lkw-Kontingente erlauben die derzeit gültigen Kontingentverträge mit den

- 5 -

osteuropäischen Nachbarländern?"

Mit den osteuropäischen Nachbarländern sind derzeit folgende Kontingente vereinbart:

Tschechische Republik:

Einzelfahrtgenehmigungen

- Standard	8.900
- Loco	1.400
Dauergenehmigungen	130
Grenzzonengenehmigungen	6.000
Dauergrenzzonengenehmigungen	40
Vor- und Nachlaufgenehmigungen bei Benützung der Rollenden Landstraßen	2.000

Belohnungskontingente für Benützung der Rollenden Landstraße: 2 Umläufe tschechischer Transporteure (=4 Einzelfahrten) - 1 Standardeinzelfahrtgenehmigung bzw. 2 Einzelfahrtgenehmigungen, die ausschließlich an die Verwendung von "green lorries" gebunden sind.

Slowakische Republik

Einzelfahrtgenehmigungen

- Standard	4.100
- Loco	630
Dauergenehmigungen	40
Dauergenehmigungen für den Verkehr Wien - Bratislava	6
Einzelfahrtgenehmigungen für den Verkehr Wien - Bratislava	400
Grenzzonengenehmigungen	1.140

Ungarn:

Einzelfahrtgenehmigungen - Standard	22.000
Einzelfahrtgenehmigungen auch für den Drittlandverkehr	6.000
Einzelfahrtgenehmigungen Loco	3.500
Umwegtransitgenehmigungen	4.000
Grenzzonengenehmigungen	4.000
Umsattelgenehmigungen	1.000
Dauergenehmigungen nur für den Transport von Sand, Schotter, Bitumen, Kies und Holz	30

- 6 -

Belohnungskontingent für die Benützung der Rollenden Landstraßen und der RORO-Schiffe:

1 Standardgenehmigung für 2 Umläufe (=4 Einzelfahrten) ungarischer Transporteure

Sonderkontingent für den Transport von Harnstoff	500
Sonderkontingent für Mineralöltransporte	900

Slowenien:

Universalgenehmigungen	21.000
Grenzzonengenehmigungen	9.500
Grenzzonengenehmigungen für Baustellenverkehr	5.000
Genehmigungen für die Zufahrt zum Hafen Koper für österr. Unternehmer	6.000
Äquivalent dafür für slowenische Unternehmer	2.000
Genehmigungen für Transporte von Streusalz für österr. Transporteure	150
Äquivalent für slowenische Unternehmer: Standardgenehmigungen	100

Belohnungskontingent für die Benützung der Rollenden Landstraße: 1 Standardgenehmigung für 2 Umläufe (=4 Einzelfahrten) slowenischer Transporteure. Zur Rollenden Landstraße wird angemerkt, daß die Zu- und Abfahrten von den Grenzen zu den Terminals der Rollenden Landstraßen genehmigungsfrei sind.

Zu Frage 12:

"Welche konkreten Verhandlungen über eine Veränderung über Eingriffe in diese Kontingentenverträge sind derzeit mit welcher konkreten Stoßrichtung und mit welchen Ländern im Laufen?"

Zur Frage, welche konkreten Verhandlungen mit welcher Stoßrichtung über eine Veränderung oder über Eingriffe in die mit den Oststaaten bestehenden Kontingentvereinbarungen derzeit laufen, darf ausgeführt werden, daß die zwischen den Oststaaten und Österreich bestehenden bilateralen Kontingente knapp bemessen sind. Dadurch und durch die in diesen Kontingentvereinbarungen parallel zum herkömmlichen Genehmigungssystem geschaffenen Förderungsmaßnahmen für den kombinierten Verkehr - wie zum Beispiel der liberalisierte Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr oder das "Belohnungskontingent" (für die Benutzung des kombinierten Verkehrs werden im Verhältnis 1:2

- 7 -

sogenannte "Belohnungsgenehmigungen" ausgetauscht) - soll ein Anreiz für die Frächter geschaffen werden, verstärkt die Einrichtungen des kombinierten Verkehrs zu nutzen. Dieses System hat sich bisher sehr gut bewährt, so daß derzeit keine Absicht besteht, davon abzugehen. Aus österreichischer Sicht erscheint es jedoch wünschenswert, diese Länder in das Regime des Ökopunktesystems, wie es mit der EU besteht, miteinzubeziehen. Die Schaffung eines Ökopunktesystems mit diesen Ländern würde jedoch keine grundlegende Änderung der bilateralen Kontingentsysteme bedeuten, da diesfalls die bestehenden Transitkontingente mit diesen Ländern in Ökopunkte umgewandelt werden würden.

Zu Frage 13:

"Welche Information besitzt das Verkehrsministerium über die prozentuelle Aufteilung des Gesamtgüterverkehrs in Österreich auf Straße und Schiene jeweils in den Jahren 1960, 1970, 1980, sowie in den Einzeljahren 1990 bis 1994?"

Da erst seit 1978 vergleichbare Statistiken über den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf Straße und Schiene geführt werden, können Vergleiche nur ab diesem Datum angestellt werden.

1978	betrug die Aufteilung auf Straße/Schiene	54/46 %
1980		52/48 %
1990		52/48 %
1991		50/50 %
1992		52/48 %
1993		52/48 %

Die angegebenen Werte verstehen sich wie oben als Tonnen-Angaben.

Im Jahre 1993 wurden im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße insgesamt 45,714 Mio to befördert und auf der Schiene 41,803 Mio to.

Frage 14:

"Welche entsprechenden Informationen besitzt das Verkehrsministerium über die gleichen Zahlen für die einzelnen osteuropäischen Nachbarländer?"

Offizielle Daten über die prozentuelle Aufteilung des Gesamtgüterverkehrs in den osteuropäischen Nachbarländern Österreichs auf Straße und Schiene in den Jahren 1960,

- 8 -

1970, 1980 sowie in den Einzeljahren 1990 bis 1994 liegen in einer mit den genannten Zahlen vergleichbaren Form dem ho. Ressort nicht abrufbereit vor.

Frage 15:

"Unbestritten ist die Tendenz einer dramatischen Verlagerung von der Schiene auf die Straße in den osteuropäischen Nachbarländern. Welche Konsequenzen wird dies für Österreich haben und welche Gegenstrategie entwickelt das Verkehrsministerium, welche konkreten Prognosen für die Jahre 1995, 1998 und 2000 liegen für den Güterverkehr des ostösterreichischen Zentralraums auch unter Berücksichtigung dieser drastischen Verkehrsverlagerung auf die Straße in Osteuropa vor?"

Die Änderung der politischen Systeme in den osteuropäischen Nachbarländern Österreichs hat zu einem verstärkten grenzüberschreitenden Warenaustausch geführt. Außerdem haben sich im Güterverkehr in und mit den osteuropäischen Nachbarländern Verschiebungen des "modal split" zugunsten der Straße ergeben, die u.a. auch darauf zurückzuführen sind, daß sich die Produktpalette dieser Länder hin zu straßenaffinen Gütern entwickelt sowie auf die Privatisierung des Straßentransportgewerbes in diesen Ländern.

Vorrangiges Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist es, die durch die Ostöffnung auftretenden zusätzlichen Güterströme durch entsprechende Maßnahmen soweit wie möglich auf der Schiene zu bewältigen.

Zu diesen Maßnahmen gehören:

- Förderung der Bahn und des kombinierten Verkehrs in den osteuropäischen Nachbarstaaten (durch finanzielle Beteiligung an Infrastrukturprojekten, Know-how-Transfer, Beibehaltung der "Belohnungskontingente" für die Benutzung des kombinierten Verkehrs etc.),
- Einführung verbindlicher technischer Umwelt- und Sicherheitsstandards für Fahrzeuge aus den mittel- und osteuropäischen Staaten (Bindung eines Teils der Kontingente an "green lorries" etc.),
- verstärkte Kontrolle der Einhaltung der bestehenden Vorschriften für den Straßengüterverkehr, insbesondere im Bereich der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten), schrittweise Realisierung der Kostenwahrheit durch die Internalisierung der externen Kosten (insbesondere Unfallfolge- und Umweltkosten), z. B. durch die Einführung eines elektronischen Roadpricings etc.

- 9 -

Trefftichere Prognosen über die Entwicklung des Güterverkehrs in Mittel- und Osteuropa liegen derzeit nicht vor. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans werden jedoch ausgehend von konkreten Szenarien, in die verkehrspolitische Maßnahmen, als integrierender Bestandteil aufgenommen werden, derartige Prognosen angestellt. Auf dieser Basis können künftige Prioritäten für den Verkehrsbereich definiert und realisiert werden.

Zu Frage 16:

"Wie lautet derzeit der Kostenvergleich für den durchschnittlichen Tonnenkilometerpreis in Österreich zwischen Straße und Schiene?"

Eine seriöse Angabe eines Tonnenkilometerpreises auf der Straße in Österreich kann nur unter Vorgabe einer Reihe konkreter Ausgangsparametern erfolgen, wie z.B. ob die in Rede stehende Fahrleistung von österreichischen oder ausländischen Lkw's erbracht wird, ob für den konkreten Transport die österreichische oder eine ausländische MÖST, die Erdölsonderabgabe, die Straßenbenützungsgebühr unterstellt werden soll, das jeweilige Gesamtgewicht bzw. die jeweilige Beladung der eingesetzten Fahrzeuge sowie die Definition der einer solchen Rechnung zu Grunde zulegenden Strecken (ggf. Maut), etc. Eine Errechnung globaler Durchschnittspreise liegt dem ho. Ressort nicht vor, wäre aber ohne die genannten Differenzierungen auch gar nicht aussagekräftig.

Zu Frage 17:

"Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode, um diesen Kostenunterschied zu verändern und damit Schritte in Richtung verbesserter Konkurrenzchancen der Schiene zu erreichen?"

Die Wettbewerbschancen des umweltfreundlichen Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs sollen sowohl durch gezielte Maßnahmen auf nationaler als auch auf internationaler Ebene verbessert werden. Zu diesen Maßnahmen gehören u.a. die schrittweise Heranführung des Schienenverkehrssystems an ein System des freien Wettbewerbs analog zum Straßenverkehr, der rasche Ausbau des Transeuropäischen Netzes für den Schienen- und den kombinierten Verkehr sowie die rasche Klärung der zugehörigen Finanzierungsfragen.

Neben Verbesserungen im Bereich des Verkehrsträgers Schiene müssen jedoch vordringlich auch entsprechende Maßnahmen im Bereich des Verkehrsträgers Straße gesetzt werden, die einen fairen Wettbewerb zwischen dem Schienen- und dem Straßengüterverkehr

- 10 -

gewährleisten. Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere die Herstellung der "Kostenwahrheit" im Verkehr durch die Anpassung der vom Straßentransporteur zu entrichtenden Gebühren an die tatsächlich verursachten (auch externen) Kosten, die verstärkte Kontrolle der Einhaltung der bestehenden Vorschriften für den Straßengüterverkehr, wie insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten, der technischen Umwelt- und Sicherheitsstandards etc.

Zu Frage 18:

"Welche konkreten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in dieser Legislaturperiode mit der Hauptstoßrichtung Güterverkehr geplant? Für welche Kapazitäten sind diese neuen bzw. ausgebauten Streckenführungen konzipiert? Welche Prognosen liegen für diese neuen Ausbaustrecken im Straßen- bzw. Bahnbereich über Erreichung einer Kapazitätsauslastung in welchen Zeiträumen vor? Welche konkreten Finanzierungsmodelle liegen mit welchen konkreten Finanzierungsdetails vor?"

Hinsichtlich des die Straßeninfrastruktur betreffenden Teils dieser Frage wird auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten verwiesen.

Der Ausbau der Hauptmagistralen der ÖBB zu Hochleistungsstrecken kommt sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr zugute. Eine klare Zuordnung der Infrastruktur-Investitionen zum Güter- bzw. Personenverkehr ist daher nicht möglich.

Die derzeit angestrebten Kapazitäten sind abschnittsweise unterschiedlich und hängen insbesondere vom jeweiligen Verkehrsaufkommen ab, das sich ja auch nicht gleichmäßig über eine Magistrale verteilt. Es ist vorgesehen, die Kapazitäten entsprechend der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens anzuheben.

Die Finanzierungsmodelle (Budget, ASFINAG, Bankkredite, etc.) hängen von der jeweiligen Budget- und Kreditpolitik des BMF ab.

Zu Frage 19:

"Wann beabsichtigt der Verkehrsminister die Vorlage einer konkreten Prioritätenliste über Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Österreich?"

Die Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplans, einschließlich der Prioritätenreihung der

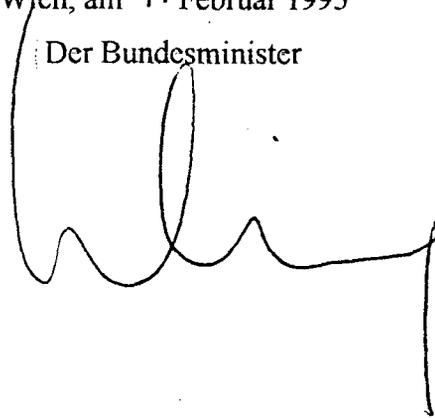
- 11 -

wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte ist für Ende 1996 vorgesehen. Die diesbezüglichen Arbeiten laufen termingerecht.

Beilagen

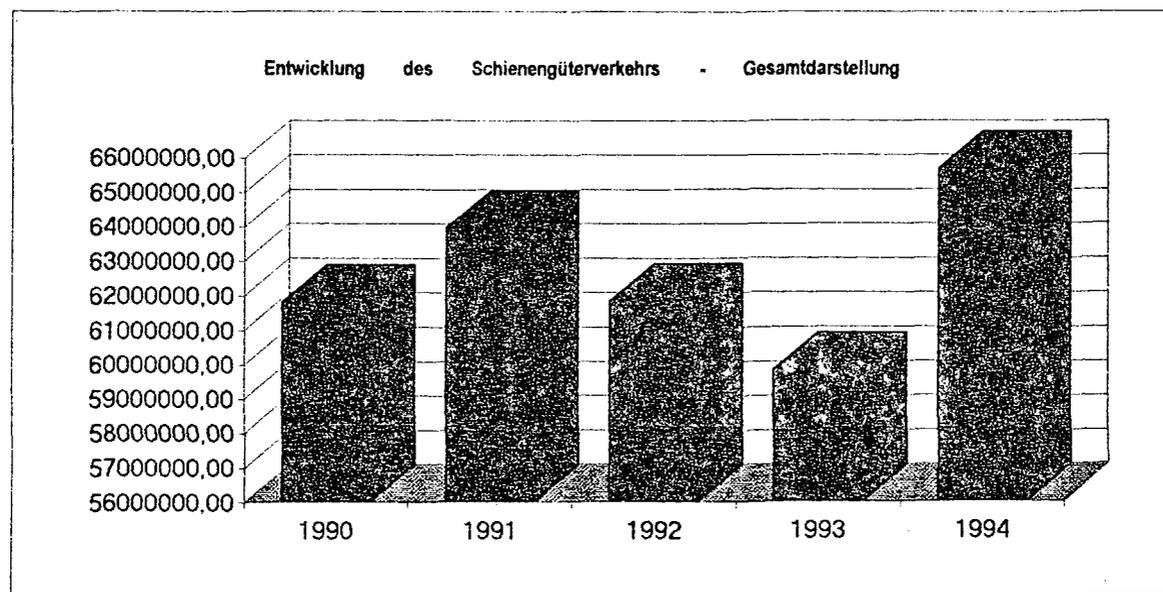
Wien, am 7. Februar 1995

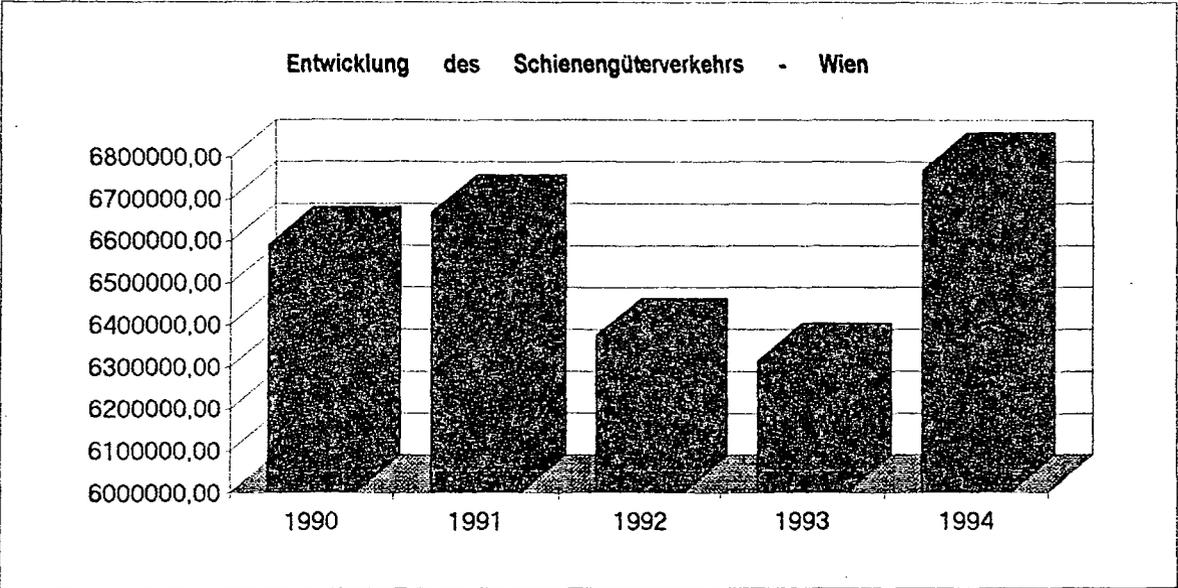
Der Bundesminister

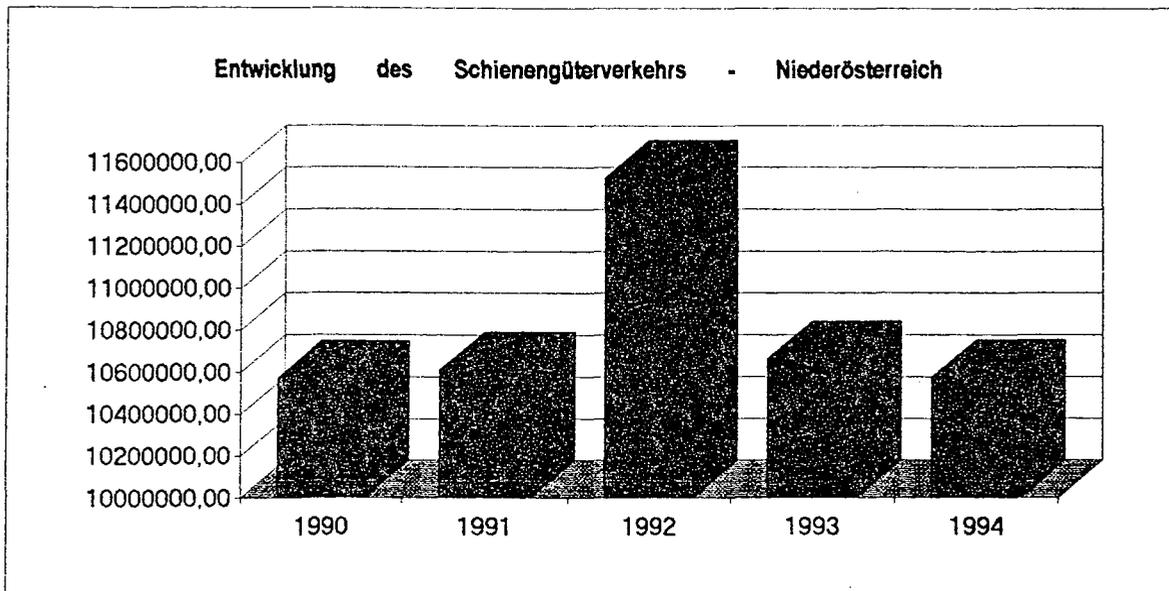
A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke at the end, positioned below the typed name 'Der Bundesminister'.

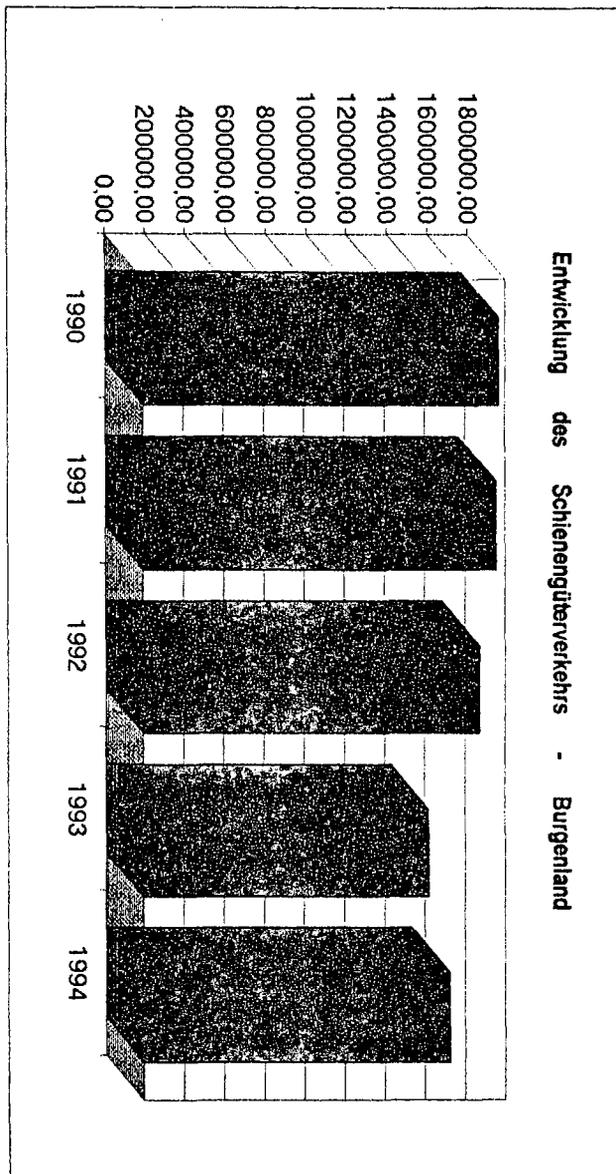
Gesamt*)		Wien		Niederösterreich		Burgenland		Oberösterreich		Salzburg		Tirol		Vorarlberg		Steiermark		Kärnten	
Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1990	61821312,10	1990	6592475,20	1990	10571457,90	1990	1768343,50	1990	16525324,70	1990	2055308,30	1990	4132913,40	1990	1413613,90	1990	14018835,60	1990	5319942,10
1991	63987855,80	1991	6669616,30	1991	10615555,50	1991	1755243,70	1991	17110511,50	1991	2149699,30	1991	5005010,80	1991	1449545,70	1991	13518744,60	1991	5207107,20
1992	61853329,90	1992	6375750,80	1992	11528965,00	1992	1674829,40	1992	17278161,00	1992	2226071,90	1992	5364678,80	1992	1389723,90	1992	11785170,60	1992	4425033,20
1993	59839079,50	1993	6315409,70	1993	10665334,90	1993	1421527,90	1993	17039901,00	1993	2415649,10	1993	5509938,80	1993	1478005,90	1993	11215649,80	1993	4702611,90
1994	65697088,00	1994	6770131,70	1994	10576969,80	1994	1525710,60	1994	17490038,60	1994	2532824,00	1994	6563421,50	1994	1579956,10	1994	11923553,60	1994	6056297,20
	313198665,30		32723383,70		53958283,10		8145655,10		85443936,80		11379352,60		26575969,30		7210945,50		62461984,20		25718991,60

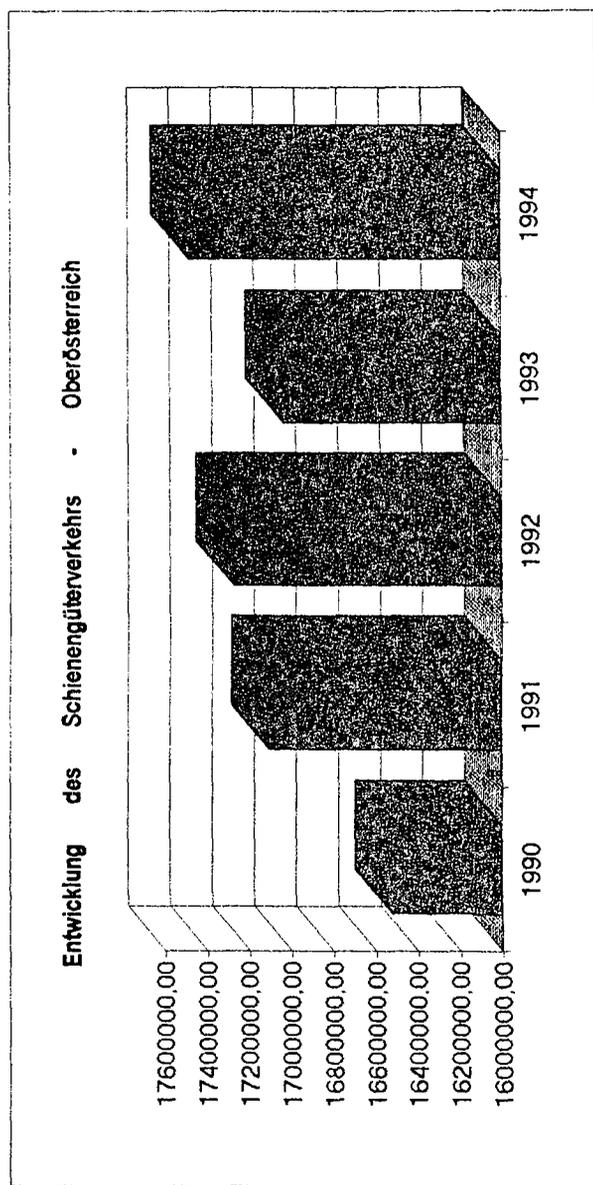
*) incl. Sendungen nach Gemeinschaftsbahnhöfen

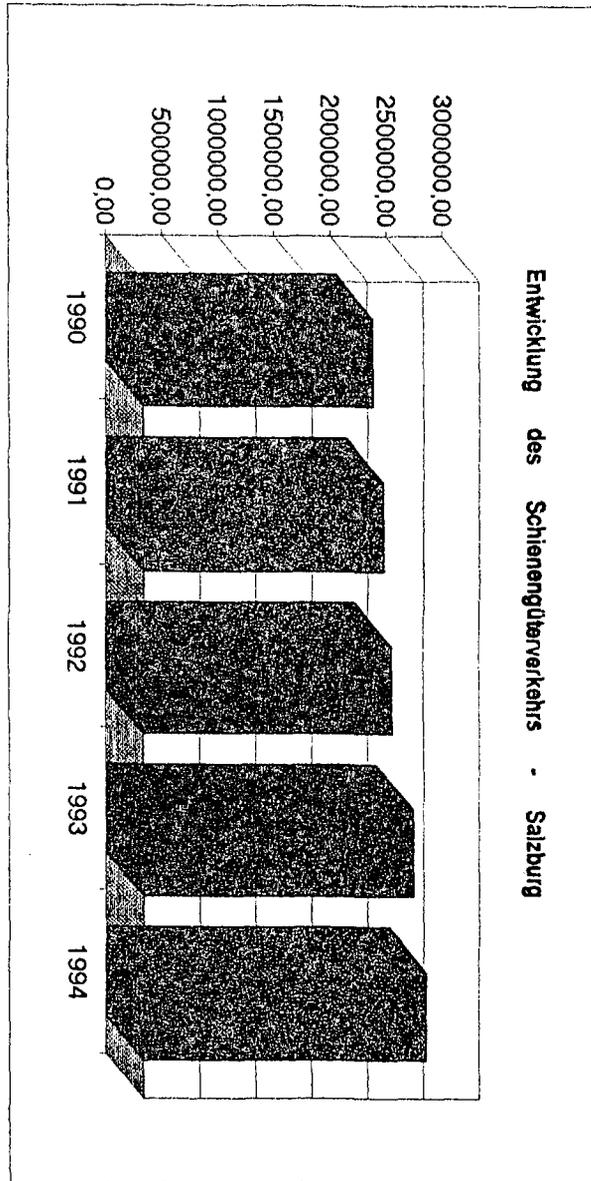


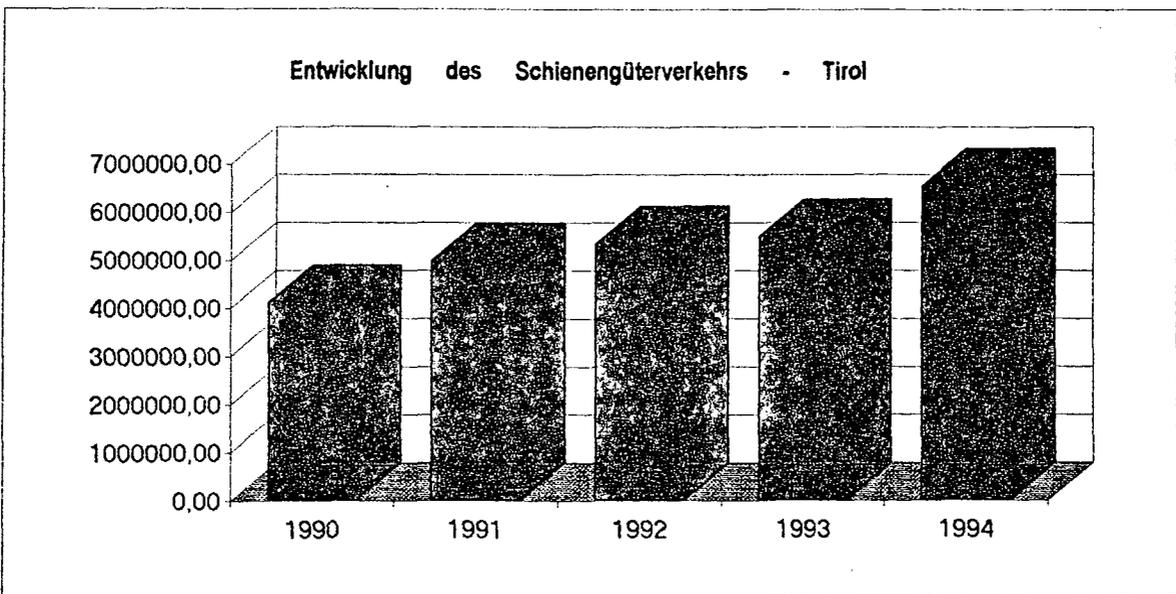


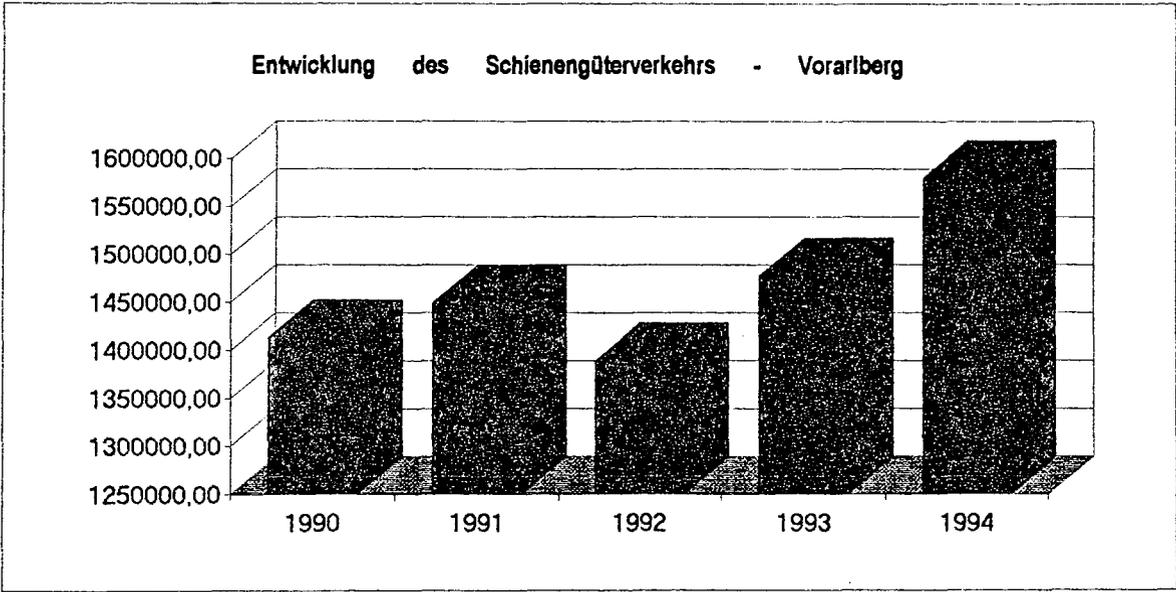


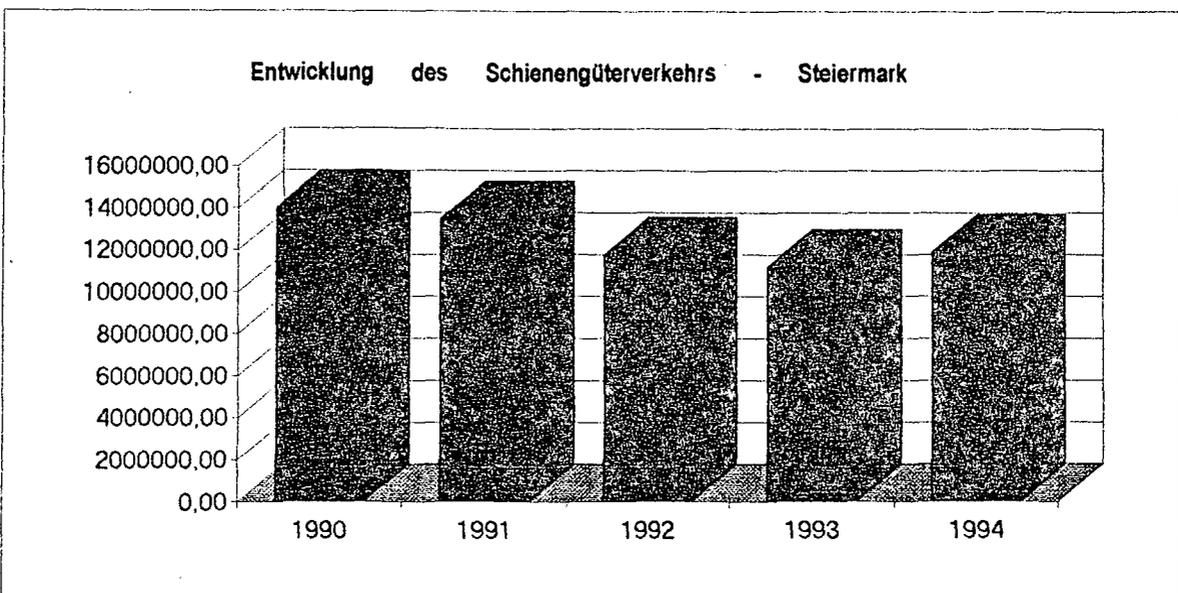


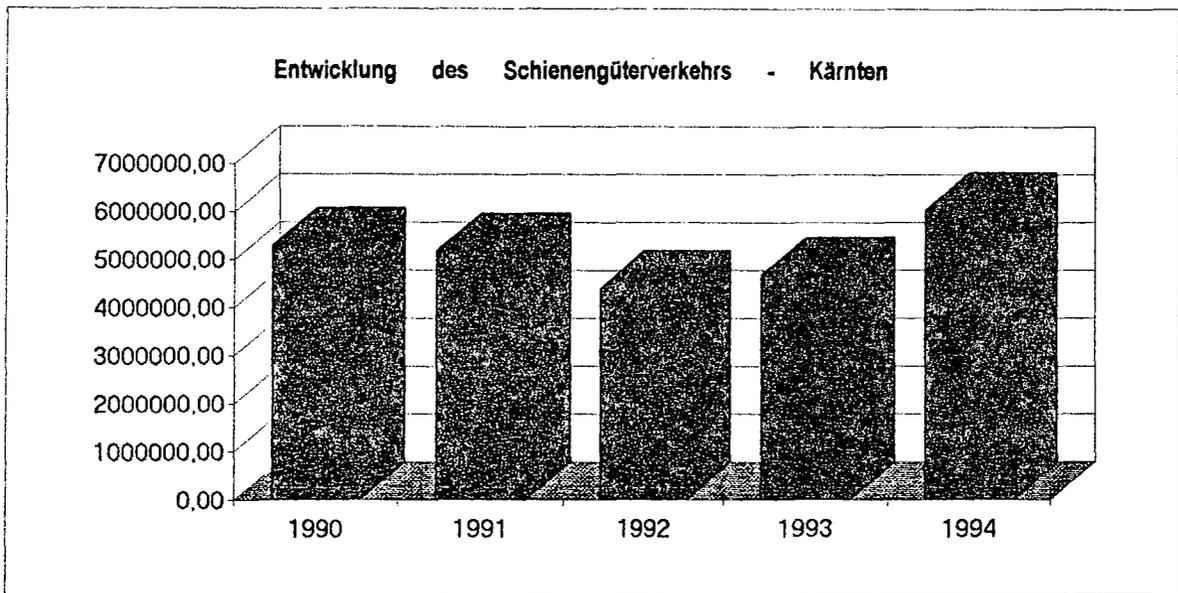












Straßenverkehrsfrequenzen
auf der Brenner-Strecke (A12 und A13)
 Automat. Zählstellen (Angaben in Kfz pro 24 Stunden)

Tab. 7	A13-Matrei (Nr. 45)					
	2. Quartal			Jahr		
	Pkw	Lkw	Gesamt	Pkw	Lkw	Gesamt
1990	16.196	2.615	18.811	13.976	3.084	17.060
1991	15.732	2.560	18.292	14.616	3.485	18.101
1992	16.451	3.626	20.077	14.805	3.709	18.514
1993	16.320	3.766	20.086	15.498	3.812	19.310
1994	18.358	4.428	22.786	noch nicht verfügbar		

Tab. 8	A12-Vomp (Nr. 46)					
	2. Quartal			Jahr		
	Pkw	Lkw	Gesamt			
1990	31.208	6.428	37.636	29.166	5.603	34.769
1991	30.574	6.452	37.026	31.145	6.174	37.319
1992	32.844	6.811	39.655	31.890	6.448	38.338
1993	34.085	6.853	40.938	33.382	6.479	39.861
1994	35.194	7.287	42.481	noch nicht verfügbar		

Tab. 9	A12-Kematen (Nr. 72)					
	2. Quartal			Jahr		
	Pkw	Lkw	Gesamt			
1990	33.507	3.608	37.115	33.386	3.565	36.951
1991	34.347	3.810	38.157	35.068	3.593	38.661
1992	Zhlst. ausgefallen			36.784	3.750	40.534
1993	Zhlst. ausgefallen			38.573	3.901	42.474
1994	40.574	4.735	45.309	noch nicht verfügbar		

Tab. 10	A12-Kufstein (Nr. 100)					
	2. Quartal			Jahr		
	Pkw	Lkw	Gesamt			
1990	18.564	4.074	22.638	16.920	3.147	20.067
1991	17.865	3.790	21.655	20.604	3.921	24.525
1992	20.511	4.273	24.784	21.339	4.046	25.385
1993	19.120	4.062	23.182	21.264	4.117	25.381
1994	20.255	4.191	24.446	noch nicht verfügbar		

Tab. 11	A12-Imst (Nr. 126)					
	2. Quartal			Jahr		
	Pkw	Lkw	Gesamt			
1990	13.463	1.603	15.066	13.074	1.596	14.670
1991	13.143	1.744	14.887	13.681	1.661	15.342
1992	14.054	1.791	15.845	13.894	1.682	15.576
1993	14.215	1.861	16.076	14.219	1.741	15.960
1994	14.098	1.960	16.058	noch nicht verfügbar		

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 1)										
Güterempfang (= Ausladebundesland) in Tonnen										
	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
1990	1.903.757	204.740	695.762	2.684.779	1.322.823	1.386.541	1.350.613	1.118.459	2.081.316	12.748.790
1991	2.086.552	265.197	692.424	3.099.963	1.555.102	1.426.757	1.533.429	997.761	2.283.053	13.940.238
1992	2.155.306	211.813	781.637	3.208.748	1.414.757	1.465.363	1.496.769	1.018.370	2.298.380	14.051.143
1993	2.192.363	192.089	770.927	3.159.731	1.460.261	1.352.513	1.499.009	956.265	2.162.795	13.745.953

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 2)										
Güterversand (= Einladebundesland) in Tonnen										
	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
1990	1.557.244	61.952	1.112.726	2.298.005	1.016.004	1.612.757	1.419.751	1.370.365	581.742	11.030.546
1991	1.477.881	127.403	1.126.896	2.336.700	893.411	1.629.563	1.589.779	1.335.589	541.812	11.059.034
1992	1.444.764	127.071	1.106.943	2.421.239	938.916	1.656.857	1.588.876	1.088.378	562.132	10.935.176
1993	1.504.332	113.436	1.108.388	2.412.574	891.148	1.671.335	1.335.521	1.088.162	523.008	10.647.904

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 3)										
Güterempfang + Güterversand in Tonnen										
	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
1990	3.461.001	266.692	1.808.488	4.982.784	2.338.827	2.999.298	2.770.364	2.488.824	2.663.058	23.779.336
1991	3.564.433	392.600	1.819.320	5.436.663	2.448.513	3.056.320	3.123.208	2.333.350	2.824.865	24.999.272
1992	3.600.070	338.884	1.888.580	5.629.987	2.353.673	3.122.220	3.085.645	2.106.748	2.860.512	24.986.319
1993	3.696.695	305.525	1.879.315	5.572.305	2.351.409	3.023.848	2.834.530	2.044.427	2.685.803	24.393.857

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 4)

Transitverkehr durch ... (in Tonnen)

	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
1990	285.269	912.672	1.488.304	947.136	3.621.385	2.574.490	13.923.848	1.979.904		19.535.669
1991	318.788	1.356.393	1.501.679	784.559	3.130.677	1.726.661	14.336.020	1.601.684		19.639.060
1992	369.143	1.359.583	1.690.981	761.720	2.579.212	909.237	15.800.555	1.491.601		20.334.467
1993	425.789	1.082.103	2.034.182	781.677	2.749.249	1.123.650	16.643.610	1.116.089		21.141.621

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 5)

Transitverkehr durch ... (in Kfz)

	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
1990	17.480	67.404	109.050	63.730	255.931	172.285	793.649	110.937		1.177.364
1991	21.768	104.383	114.514	53.445	235.539	121.689	824.117	94.388		1.202.764
1992	28.788	111.437	133.925	55.550	202.813	70.243	887.891	92.291		1.236.380
1993	37.689	99.196	168.719	61.589	220.591	87.420	911.626	75.438		1.284.394

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Tabelle 6)

Güterempfang + Gütersend + Transit in Tonnen

	Niederöst.	Burgenland	Kärnten	Oberöst.	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien (*)	Österreich
1990	3.746.270	1.179.364	3.296.792	5.929.920	5.960.212	5.573.788	16.694.212	4.468.728	2.663.058	43.315.005
1991	3.883.221	1.748.993	3.320.999	6.221.222	5.579.190	4.782.981	17.459.228	3.935.034	2.824.865	44.638.332
1992	3.969.213	1.698.467	3.579.561	6.391.707	4.932.885	4.031.457	18.886.200	3.598.349	2.860.512	45.320.786
1993	4.122.484	1.387.628	3.913.497	6.353.982	5.100.658	4.147.498	19.478.140	3.160.516	2.685.803	45.535.478

(*) ohne Transit