

# 1.17 BERICHT

---

## POTENZIAL FÜR EINEN GÜTERVERKEHRSTERMINAL IN SÜDTIROL

ANALYSE DER GÜTERVERKEHRSDATEN UND  
BEFRAGUNG DER SPEDITIONSUNTERNEHMEN

**WIFO**

Institut für  
Wirtschaftsforschung



HANDELS-, INDUSTRIE-,  
HANDWERKS- UND LAND-  
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

Die Berichte des WIFO sind kurze, problem- und lösungsorientierte Untersuchungen zu Teilaspekten der Südtiroler Wirtschaft. Die Informationen sind unmittelbar handlungsrelevant und für die Praxis aufbereitet.

Veröffentlicht im Juni 2017

**Autoren**

Alexander D'Andrea  
Georg Lun  
Urban Perkmann  
Thomas Schatzer

**Zitierhinweis**

D'Andrea Alexander, Lun Georg, Perkmann Urban, Schatzer Thomas (2017): Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol. Analyse der Güterverkehrsdaten und Befragung der Speditionsunternehmen. WIFO Bericht 1.17

**Für Informationen**

WIFO – Institut für Wirtschaftsforschung der Handelskammer Bozen  
Südtiroler Straße 60, 39100 Bozen  
T +39 0471 945 708  
wifo@handelskammer.bz.it

Weitere Publikationen im Internet unter

**[www.handelskammer.bz.it/wifo](http://www.handelskammer.bz.it/wifo)**

Wichtigste Ergebnisse	5
1. Einleitung	7
2. Schwerverkehr in Südtirol	8
3. Herkunfts- bzw. Zielregionen und Art der transportierten Waren	14
4. Befragung der Speditionsunternehmen	21
4.1 Nutzung der Bahn für den Gütertransport	22
4.2 Güterterminal in Südtirol	24
4.3 Brennerbasistunnel und Begleitmaßnahmen zur Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene	31
5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	35
Anhang A: NST-2007 Klassifizierung	39
Anhang B: Südtiroler Zielverkehr aus Europa	40
Anhang C: Befragung der Export- und Importunternehmen	41



## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

### Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol

Der vorliegende Bericht untersucht das Güterverkehrsaufkommen in Südtirol und klärt, ob das Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol gegeben ist. Generell liegt das Potenzial für einen Güterterminal vor, wenn in Bezug auf den Gütertransport genügend Punkt-zu-Punkt Verbindungen mit einem ausreichenden Warenaufkommen in beide Richtungen vorhanden sind. Der kombinierte Warentransport mit der Bahn gilt dabei ab einer Distanz von 300 km als wirtschaftlich sinnvoll und durchführbar.<sup>1</sup> Zusätzlich benötigt ein solches Projekt die Akzeptanz der im Güterverkehr tätigen Unternehmen. Zu diesem Zweck liefert der Bericht einerseits einen aktuellen Überblick über den Warenverkehr in Südtirol mit Fokus auf den Quell- und Zielverkehr zwischen Südtirol und anderen Gebieten Europas. Zudem wurden die Südtiroler Speditionsunternehmen zu ihren Einschätzungen zu einem Güterterminal befragt.

Der Quell- bzw. Zielverkehr von und nach Südtirol beträgt jeweils etwa 2.400 LKW-Fahrten pro Arbeitstag, wobei der Warenverkehr mit den italienischen Regionen etwa 60 Prozent und jener mit Regionen nördlich der Alpen etwa 40 Prozent beträgt. Rund 70 Prozent des Warenaustausches erfolgt mit Gebieten, die innerhalb eines Radius von 300 km Entfernung liegen. Einige der wenigen Ausnahmen für entferntere Gebiete mit einem erhöhten Warenaustausch mit Südtirol sind die Landkreise bzw. Kreisstädte Köln, Arnsberg und Hannover im Norden Deutschlands.

Die Ergebnisse der Befragung unter Südtirols Speditionsunternehmen zeigen, dass über ein Viertel der Unternehmen die Bahn für den Gütertransport nutzen. Bei den Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten sind es sogar zwei Drittel. Das Interesse an einem eigenen Güterterminal in Südtirol fällt jedoch verhalten aus: nur ein

Fünftel der Speditionsunternehmen würde die Leistungen eines Südtiroler Güterterminals in Anspruch nehmen. Bei Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten würde dies gar nur eines von zehn Unternehmen tun. Als möglichen Standort sprechen sich etwa zwei Drittel der Befürworter für den Raum Bozen oder südlicher aus, während ein Drittel der Befürworter eine nördlichere Variante im Wipptal oder Raum Brixen bevorzugen würden.

Das Warenvolumen, das von den befragten Speditionsunternehmen an einem Südtiroler Güterterminal versendet bzw. in Empfang genommen würde, entspricht in etwa 33 ausgehenden und 28 eingehenden LKW-Ladungen pro Betriebstag, wobei vier Speditionsunternehmen knapp 90 Prozent des gesamten Warenaufkommens stellen würde. Hier gilt jedoch zu berücksichtigen, dass diese Menge auf unterschiedliche geografische Destinationen verteilt wird.

Aus den Ergebnissen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

In Südtirol erfolgt der Großteil des Warenaustausches mit umliegenden Regionen und nur ein relativ kleiner Teil mit Gebieten, die mehr als 300 km von Südtirol entfernt sind. Ein ausreichendes Warenaufkommen mit weiter entfernten Destinationen scheint in Südtirol demnach nicht gegeben zu sein. Zusätzlich sehen die Speditionsunternehmen des Landes einen Güterverkehrsterminal kritisch. Hinzu kommen unklare Präferenzen für einen möglichen Standort des Terminals. Aufgrund dieser Überlegungen scheint das Potenzial für einen eigenen Güterverkehrsterminal unter den derzeitigen Rahmenbedingungen in Südtirol kaum gegeben. Angesichts der zunehmenden Einschränkungen für den Warenverkehr auf der Straße ist es allerdings notwendig darüber zu diskutieren, wie der Warenaustausch für die Südtiroler Wirtschaft auch in Zukunft gewährleistet werden kann.

1 Europäische Kommission (2015). Analysis of the EU Combined Transport.



# 1. EINLEITUNG

## Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol

Seit geraumer Zeit wird darüber diskutiert, wie Südtirol besser an das internationale Bahngüterverkehrsnetz angeschlossen werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch die Errichtung eines eigenen Güterverkehrsterminals in Südtirol angeregt worden. Im Frühjahr 2016 fand deshalb in der Handelskammer Bozen eine Diskussionsrunde der wichtigsten Südtiroler Güterverkehrsakteure zu diesem Thema statt. Im Rahmen dieses Treffens wurde das WIFO - Institut für Wirtschaftsforschung der Handelskammer Bozen beauftragt, eine Analyse über das Potenzial für einen Güterterminal in Südtirol zu erstellen.

Im Mittelpunkt der vorliegenden Analyse steht die Fragestellung, ob das Potenzial für einen eigenen Güterterminal in Südtirol gegeben ist. Generell liegt das Potenzial für einen Güterterminal vor, wenn in Bezug auf den Gütertransport genügend Punkt-zu-Punkt Verbindungen mit einem ausreichenden Warenaufkommen vorhanden sind. Der kombinierte Warentransport mit der Bahn gilt ab einer Distanz von 300 km als wirtschaftlich sinnvoll und durchführbar.<sup>2</sup> Warenlieferungen unter dieser Distanz werden beinahe ausschließlich über die Straße abgewickelt.<sup>3</sup> Zusätzlich benötigt ein solches Projekt die Akzeptanz der im Güterverkehr tätigen Unternehmen.

Zu diesem Zweck liefert der Bericht einen aktuellen Überblick über den Schwerverkehr in Südtirol und analysiert die Einschätzungen der heimischen Speditionsunternehmen. Der Bericht gliedert sich wie folgt:

Kapitel 2 und 3 analysieren das aktuelle Güterverkehrsaufkommen in Südtirol im Allgemeinen und den Quell- und Zielverkehr von und nach Südtirol im Besonderen. Um die Güterströme auf der Autobahn und auf den Staatsstraßen möglichst vollständig zu erfassen, werden mehrere Datenquellen ausgewertet und zusammengeführt. Kapitel 4 befasst sich mit den Einschätzungen der Speditionsunternehmen zu einem Güterterminal in Südtirol. Anhand einer Befragung wird untersucht, wie deren Position zu einem Güterterminal in Südtirol ist. Kapitel 5 diskutiert schließlich die wichtigsten Ergebnisse und zieht entsprechende Schlussfolgerungen.

---

2 Europäische Kommission (2015). Analysis of the EU Combined Transport.

3 Europäische Kommission (2011). White paper on transport - Roadmap to a single European transport area.

## 2. SCHWERVERKEHR IN SÜDTIROL

In diesem Kapitel wird der Schwerverkehr auf der Autobahn und auf den Staatsstraßen in Südtirol im Jahr 2016 untersucht. Es werden verschiedene Datenquellen (siehe Infobox) ausgewertet und zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt.

# INFO BOX

### Verkehrsstatistik der Brennerautobahn AG

Die Daten zum Güterverkehr auf der Brennerautobahn A22 stammen vom Mautfassungssystem und enthalten für jede Mautstelle die Anzahl der Ein- und Ausfahrten im Jahr 2016, unterteilt nach Ziel- bzw. Herkunftsmautstelle und Fahrzeugtyp. Für den vorliegenden Bericht werden nur die Fahrzeuge der Klasse 5, d.h. Fahrzeuge mit fünf oder mehr Achsen, berücksichtigt.

Die nördlichste Mautstelle Brenner befindet sich bei Sterzing, 16 km vor dem eigentlichen Grenzübergang. Die Einfahrten an dieser Mautstelle geben an, wie viele Fahrzeuge Südtirol aus dem Norden erreichen und die Ausfahrten geben an wie viele Fahrzeuge Südtirol in Richtung Norden verlassen. Neben der Mautstelle Brenner gibt es in Südtirol weitere sieben Mautstellen. Die Ein- und Ausfahrten an diesen Mautstellen geben an, wie viele Fahrzeuge ihre Fahrt in Südtirol beginnen bzw. beenden.

### Verkehrsdaten des Landesstraßendienstes - ASTAT

Seit 2002 werden die Verkehrsdaten mit einem automatischen Erhebungssystem an derzeit 75 Zählstellen des Straßendienstes des Landes entlang der Staats- und Landesstraßen erfasst und vom ASTAT veröffentlicht. Das automatische Erhebungssystem erfasst die Fahrtrichtung und den Fahrzeugtyp. Für diesen Bericht wurden die Daten der Zählstellen am Brenner, Reschen, Winnebach und Salurn untersucht. Damit die Angaben mit jenen der Brennerautobahn vergleichbar sind, berücksichtigt dieser Bericht die Fahrzeuge der Kategorien „Sattelzüge und Lastzüge“ und „Sattelkraftfahrzeuge“.

Ziel dieses Kapitels ist es, den Südtiroler Quell- und Zielverkehr in Richtung Norden und in Richtung Süden abzubilden. Für diese Auswertung werden die Daten der Brennerautobahn und der Staatsstraßen berücksichtigt. Aufgrund des Fahrverbots für Schwerfahrzeuge an Sonn- und Feiertagen auf der Brennerautobahn werden 300 effektive Arbeitstage pro Jahr angenommen. Um die durchschnittlichen LKW-Fahrten pro Arbeitstag aufzuzeigen, wird die Anzahl der gezählten LKW-Fahrten pro Jahr durch 300 dividiert.

Im folgenden Abschnitt werden die Verkehrsstatistiken der Brennerautobahn und der Staatsstraßen getrennt beschrieben und anschließend zusammengeführt.

Auf der Brennerautobahn fahren 3.502 LKW pro Arbeitstag über den Brenner nach Südtirol und 3.621 LKW pro Arbeitstag verlassen Südtirol in Richtung Norden. Aus dem Süden hingegen fahren 4.215 LKW pro Arbeitstag nach Südtirol und 4.051 LKW pro Arbeitstag verlassen Südtirol in Richtung Italien.

Tabelle 2.1

### Schwerverkehr auf der Brennerautobahn – 2016

Anzahl der Ein- bzw. Ausfahrten pro Arbeitstag (a)

	Nordspur		Südspur		Insgesamt	
	Einfahrten	Ausfahrten	Einfahrten	Ausfahrten	Einfahrten	Ausfahrten
Brenner	0	3.621	3.502	0	3.502	3.621
Sterzing	106	89	77	88	183	177
Brixen	123	291	314	145	437	436
Brixen Industriezone	93	0	0	111	93	111
Klausen	61	127	120	38	181	164
Bozen Nord	53	104	86	71	140	176
Bozen Süd	408	766	788	416	1.196	1.182
Auer	148	210	188	153	336	363
Salurn (b)	4.215	0	0	4.051	4.215	4.051

(a) Anzahl der Ein- bzw. Ausfahrten pro Jahr / 300 Tage

(b) Durchfahrten an der Grenze zum Trentino

Quelle: Brennerautobahn AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Von den sieben Südtiroler Mautstellen ist Bozen Süd die meist genutzte. Hierbei ist zu beachten, dass der LKW-Parkplatz Firmian bei Bozen Süd von einigen LKW-Fahrern nur zum Übernachten genutzt wird und somit einige Ein- bzw. Ausfahrten in Bozen Süd auf diese Übernachtungen zurückzuführen sind.

Neben der Brennerautobahn nutzen Schwerfahrzeuge auch die Staatsstraßen um Südtirol zu verlassen und um nach Südtirol zu gelangen. Bei den Zählstellen auf den Staatsstraßen bei Salurn, Winnebach, Reschen und Brenner, wurden im Jahr 2016 zusammen durchschnittlich 1.068 schwere LKW am Tag gezählt.

Tabelle 2.3

**Schwerverkehfahrten auf den Staatsstraßen von und nach Südtirol - 2016**

Anzahl der LKW-Fahrten pro Arbeitstag (a)

	Nach Südtirol herein	Von Südtirol hinaus	Insgesamt	
			LKW pro Arbeitstag (a)	In Prozent
Salurn S.S. 12	223	240	463	43,2
Winnebach S.S. 49 (b)	169	148	317	29,6
Reschen S.S. 40	104	147	256	23,9
Brenner S.S. 12	13	24	37	3,3
<b>Insgesamt</b>	<b>509</b>	<b>559</b>	<b>1.068</b>	<b>100</b>

(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300 Tage.

(b) Mit den zur Verfügung stehenden Daten kann der Transitverkehr über Winnebach nicht identifiziert werden, somit wird dieser zum Quell- und Zielverkehr in Südtirol gezählt.

Quelle: ASTAT; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Aus Richtung Norden fahren durchschnittlich 286 LKW pro Arbeitstag nach Südtirol und 319 LKW pro Arbeitstag verlassen Südtirol in Richtung Norden über die Staatsstraßen. Bei Salurn kommen 223 LKW pro Arbeitstag nach Südtirol und 240 LKW pro Arbeitstag fahren in Richtung Italien.

Grundsätzlich kann der Schwerverkehr anhand der Eigenschaft Ursprungs- und Zielort in Binnenverkehr, Quellverkehr, Zielverkehr und Transitverkehr eingeteilt werden.

Tabelle 2.4

**Einteilung der Schwerverkehfahrten anhand der Eigenschaft Ursprungs- und Zielort**

Art des Verkehrsstromes	Beschreibung	Beispiel
Binnenverkehr	Ursprungs- und Zielort liegen in Südtirol	Bozen - Brixen
Quellverkehr	Nur der Ursprungsort liegt in Südtirol	Bozen - Innsbruck
Zielverkehr	Nur der Zielort liegt in Südtirol	Innsbruck - Bozen
Transitverkehr	Weder Ursprung noch Zielort liegen in Südtirol	München - Verona

Quelle: Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

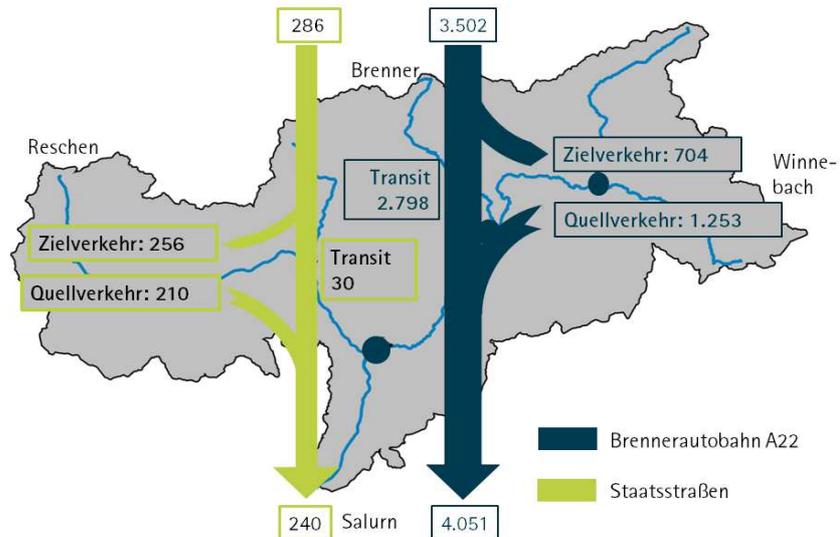
Fügt man die Verkehrsstatistiken der Brennerautobahn und die Verkehrsdaten der Staatsstraßen zusammen, erhält man das Gesamtbild zum Schwerverkehr auf Südtirols Straßen.

Von den insgesamt 3.788 LKW pro Arbeitstag, welche über die Brennerautobahn und die Staatsstraßen aus Richtung Norden nach Südtirol kommen, haben 960 ihr Ziel in Südtirol.

Abbildung 2.1

### Schwerverkehr durch Südtirol in Richtung Süden - 2016

Anzahl der Lkw-Fahrten pro Arbeitstag (a)



(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300 Tage

Quelle: Brennerautobahn AG, ASTAT; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

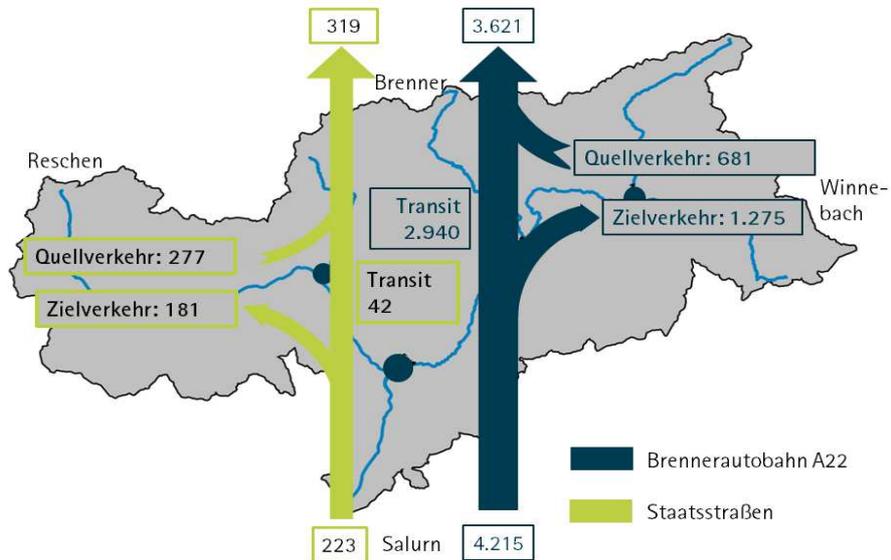
Von den insgesamt 4.291 LKW pro Arbeitstag, welche Südtirol in Richtung Süden verlassen, stammen 1.463 aus Südtirol.

Von den insgesamt 4.438 LKW pro Arbeitstag, welche aus Richtung Süden nach Südtirol kommen, haben 1.456 auch ihr Ziel in Südtirol.

Abbildung 2.2

### Schwerverkehr durch Südtirol in Richtung Norden – 2016

Anzahl der LKW-Fahrten pro Arbeitstag (a)



(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300 Tage

Quelle: Brennerautobahn AG, ASTAT; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Von den 3.942 LKW pro Arbeitstag welche Südtirol auf der Brennerautobahn und den Staatsstraßen Richtung Norden verlassen, stammen 960 aus Südtirol.

Von den 10.282 LKW-Fahrten pro Arbeitstag auf der Brennerautobahn entfallen 55,8 Prozent auf den Transitverkehr. Jeweils knapp ein Fünftel gehört zum Quell- bzw. Zielverkehr und rund 6 Prozent sind Binnenverkehr. Aufgrund der Ein- bzw. Ausfahrten für Übernachtungen auf dem LKW-Parkplatz Firmian bei Bozen Süd, ist der Quell- und Zielverkehr leicht überschätzt.

Tabelle 2.5

**Schwerverkehrsfahrten nach Art des Verkehrsstroms - 2016**

Anzahl der LKW-Fahrten pro Arbeitstag (a)

Fahrtrichtung	Art des Verkehrsstromes	Staatsstraße	Brennerautobahn		Insgesamt
		Anzahl	Anzahl	In Prozent	Anzahl
Nord - Süd	Binnenverkehr (b)	n.v.	319	6,3	-
	Quellverkehr	210	1.253	24,7	1.463
	Zielverkehr	256	704	13,9	960
	Transitverkehr	30	2.798	55,1	2.828
	<b>Insgesamt</b>	<b>496</b>	<b>5.074</b>	<b>100</b>	<b>-</b>
Süd - Nord	Binnenverkehr (b)	n.v.	312	6,0	-
	Quellverkehr	277	681	13,1	958
	Zielverkehr	181	1.275	24,5	1.456
	Transitverkehr	42	2.940	56,5	2.982
	<b>Insgesamt</b>	<b>500</b>	<b>5.208</b>	<b>100</b>	<b>-</b>
Insgesamt	Binnenverkehr (b)	n.v.	631	6,1	-
	Quellverkehr	487	1.934	18,8	2.421
	Zielverkehr	437	1.979	19,2	2.416
	Transitverkehr	72	5.738	55,8	5.810
	<b>Insgesamt</b>	<b>996</b>	<b>10.282</b>	<b>100</b>	<b>-</b>

(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300 Tage.

(b) Der Binnenverkehr kann nur für die Autobahn bestimmt werden.

Quelle: ASTAT; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Für die Bewertung des Potentials eines eigenen Güterterminals in Südtirol, ist der Quell- und Zielverkehr wesentlich. Es ist leicht nachvollziehbar, dass Nicht-Südtiroler LKW, welche Südtirol beliefern, wieder das Land verlassen. Dasselbe gilt auch für Südtiroler LKW die eine Lieferadresse außerhalb Südtirols anfahren und wieder zurückkommen. Daher sind der Quell- und Zielverkehr gleich stark und belaufen sich auf 2.416 bzw. 2.421 LKW pro Arbeitstag. Vergleicht man jedoch den Quell- und Zielverkehr nach Richtungen, stellt man fest, dass der Quell- und Zielverkehr in Richtung Süden mit 2.919 LKW pro Arbeitstag (1.463 Quellverkehr + 1.456 Zielverkehr) deutlich höher ist als der Quell- und Zielverkehr in Richtung Norden mit 1.918 LKW pro Arbeitstag (958 Quellverkehr + 960 Zielverkehr).

### **3. HERKUNFTS- BZW. ZIELREGIONEN UND ART DER TRANSPORTIERTEN WAREN**

Nachdem in Kapitel 2 die Verkehrsstatistiken des ASTAT und der Brennerautobahn AG analysiert wurden um den Südtiroler Quell- und Zielverkehr zu quantifizieren, beschäftigt sich Kapitel 3 mit dessen Herkunfts- bzw. Zielregionen und die Art der transportierten Waren. Somit untersucht dieses Kapitel in welche Regionen Europas Südtiroler Waren geliefert werden und woher die nach Südtirol gelieferten Waren stammen. Darüberhinaus wird untersucht um welche Güterkategorien es sich dabei handelt. Hierfür wurden die CAFT-Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr und die ISTAT-Erhebung zum Güterkraftverkehr (siehe Infobox) ausgewertet.

## **INFO BOX**

### **Cross Alpine Freight Transport (CAFT) – Erhebung alpenquerender Güterverkehr 2015**

Diese Erhebung wird vom Österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie koordiniert, ist Teil einer multinationalen Erhebung über den gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien und Slowenien. Bei dieser Erhebung werden an allen wichtigen Alpenübergängen stichprobenartig LKW befragt und mit den offiziellen Verkehrsstatistiken hochgerechnet. Die CAFT-Erhebung wird für die Beschreibung der Struktur der Ziel- bzw. Herkunftsregionen nördlich des Brenners und die Art der transportierten Waren ausgewertet.

### **European Road Freight Transport Survey (ERFT) - Erhebung über den europäischen Güterkraftverkehr - 2014**

Im Zuge der Erhebung über den europäischen Güterkraftverkehr, wird in Italien vom ISTAT jährlich eine Stichprobe von ca. 55.000 LKW untersucht. Diese LKW sind verpflichtet für einen bestimmten Zeitraum ein detailliertes Fahrtentagebuch anzufertigen. Dieses Fahrtentagebuch enthält Daten zum Be- und Entladeort sowie zur Art und zum Gewicht der transportierten Waren. Die Auswertung beschränkt sich auf jene LKW-Fahrten (mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 26 Tonnen) die von Südtirol starten bzw. in Südtirol ankommen. Die ISTAT-Erhebung wird für die Beschreibung der Struktur der Ziel- bzw. Herkunftsregionen in Italien und die Art der transportierten Waren verwendet.

Unter der Verwendung aller Daten kann der Südtiroler Quell- und Zielverkehr nach Herkunfts- bzw. Zielregion ermittelt werden: Die Statistik der Brennerautobahn und der Staatsstraßen dienen zur Bestimmung der Anzahl der LKW-Fahrten und deren Verteilung nach Herkunfts- und Zielregionen wird mit Hilfe der CAFT und ISTAT Erhebungen bestimmt.

Tabelle 3.1

**Quell- und Zielverkehr von und nach Südtirol – 2016**

			Quellverkehr aus Südtirol	Zielverkehr nach Südtirol	Insgesamt	
			LKW pro Arbeitstag	LKW pro Arbeitstag	LKW pro Arbeitstag	In Prozent
ITALIEN	Nord-Osten	Veneto	569	504	1.073	22,2
		Trentino	301	467	768	15,9
		Sonstige	125	154	279	5,8
		<b>Insgesamt</b>	<b>995</b>	<b>1.125</b>	<b>2.120</b>	<b>43,8</b>
	Nord-Westen	Lombardei	286	218	504	10,4
		Piemont	32	50	82	1,7
		Sonstige	39	14	53	1,1
		<b>Insgesamt</b>	<b>357</b>	<b>282</b>	<b>639</b>	<b>13,2</b>
	Sonstiges Italien		111	49	160	2,9
	<b>Insgesamt</b>		<b>1.463</b>	<b>1.456</b>	<b>2.919</b>	<b>60,3</b>
DEUTSCHLAND	Bayern	Oberbayern	90	98	188	3,9
		Schwaben	43	52	95	2,0
		Niederbayern	4	44	49	1,0
		Sonstige	28	31	58	1,2
		<b>Insgesamt</b>	<b>165</b>	<b>225</b>	<b>390</b>	<b>8,1</b>
	Baden-Württemberg		65	103	168	3,5
	Nordrhein-Westfalen		59	40	99	2,1
	Sonstiges Deutschland		109	121	230	4,8
<b>Insgesamt</b>		<b>398</b>	<b>489</b>	<b>887</b>	<b>18,3</b>	
ÖSTERREICH	Westösterreich	Tirol	280	261	541	11,2
		Vorarlberg	36	81	117	2,4
		Sonstige	37	21	58	1,2
		<b>Insgesamt</b>	<b>353</b>	<b>363</b>	<b>716</b>	<b>14,8</b>
	Sonstiges Österreich		8	4	12	0,2
	<b>Insgesamt</b>		<b>360</b>	<b>367</b>	<b>727</b>	<b>15,0</b>
<b>BENELUX</b>			<b>50</b>	<b>28</b>	<b>78</b>	<b>1,6</b>
<b>OSTEUROPA</b>			<b>36</b>	<b>38</b>	<b>74</b>	<b>1,5</b>
<b>SKANDINAVIEN</b>			<b>44</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>1,2</b>
<b>SONSTIGES EUROPA</b>			<b>70</b>	<b>22</b>	<b>92</b>	<b>1,9</b>
<b>Insgesamt</b>			<b>2.421</b>	<b>2.416</b>	<b>4.837</b>	<b>100</b>

Quelle: Brennerautobahn AG (2016), ASTAT (2016), CAFT (2015), ISTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Insgesamt finden 60,3 Prozent des Südtiroler Quell- und Zielverkehrs mit dem restlichen Italien statt. Dahinter folgen Deutschland (18,3 Prozent) und Österreich (15,0 Prozent). Die restlichen 6,2 Prozent des Südtiroler Quell- und Zielverkehrs verteilen sich auf die anderen Regionen Europas.

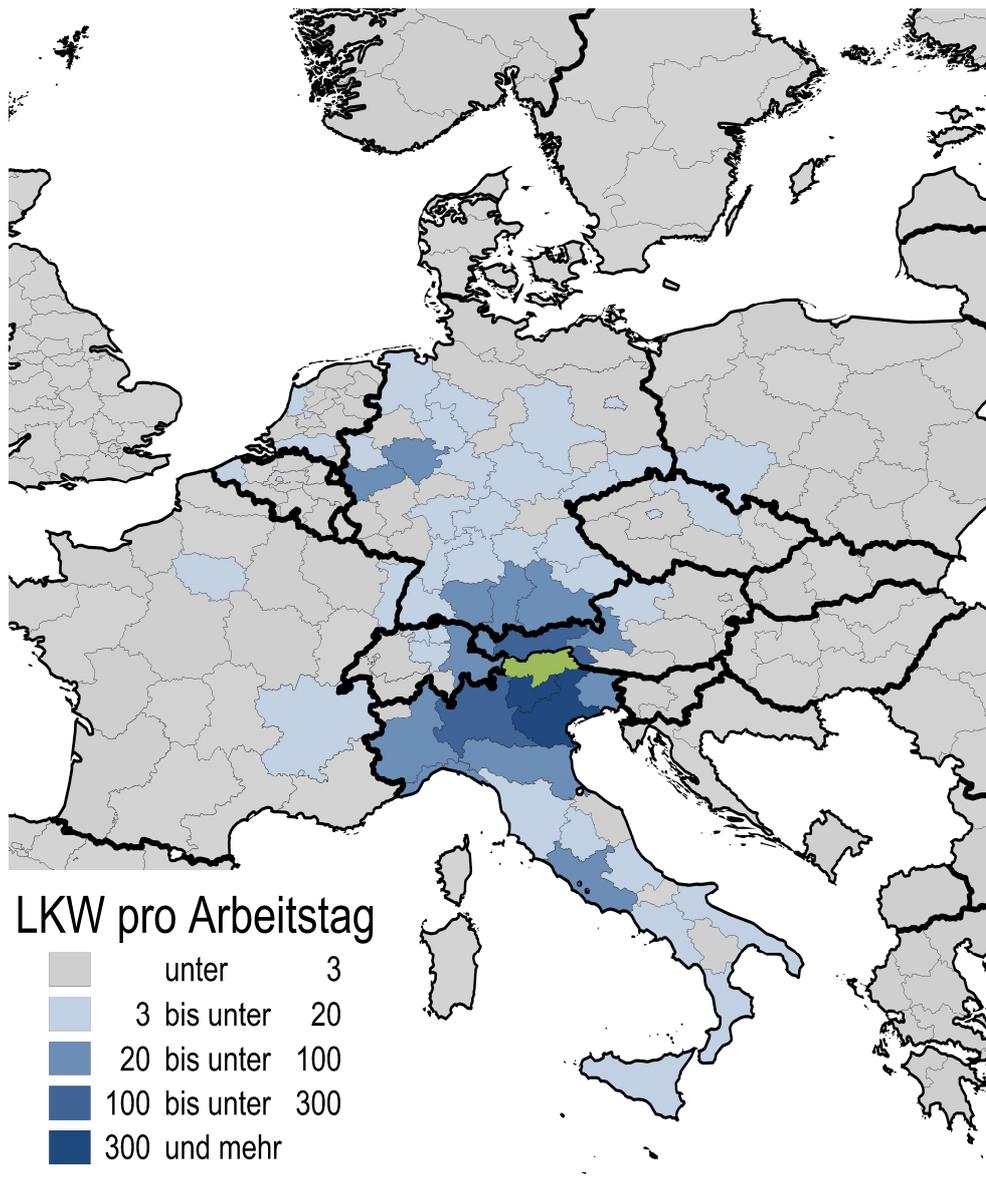
Die häufigsten Herkunfts- und Zielregionen sind Veneto, Trentino und Lombardei in Richtung Süden sowie Tirol, Bayern und Vorarlberg in Richtung Norden.

Betrachtet man die Herkunfts- bzw. Zielregionen in Europa<sup>4</sup>, erkennt man, dass die Intensität mit zunehmender Entfernung abnimmt. In einem Radius von ca. 300 km, sprich den Ziel- bzw. Herkunftsregionen Trentino, Veneto und Lombardei in Richtung Süden und Tirol, Vorarlberg, Salzburg, Oberbayern, Schwaben und Tübingen in Richtung Norden, spielen sich 70 Prozent des gesamten Südtiroler Quell- und Zielverkehrs ab.

Abbildung 3.1

Güterverkehrsfahrten von Südtirol in europäische Regionen – 2016

LKW pro Arbeitstag



Quelle: ASTAT (2016), Brennerautobahn AG (2016), CAFT (2015), EUROSTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

<sup>4</sup> Die LKW-Fahrten von Südtirol nach Südfrankreich bzw. Ex-Jugoslawien können mit den vorhandenen Datenquellen nicht abgebildet werden.

Für den Nordverkehr sind die Herkunfts- bzw. Zielregionen auf NUTS-3-Ebene<sup>5</sup> verfügbar. Damit kann für verschiedene Standorte von Verladebahnhöfen in Deutschland das potentielle Einzugsgebiet abgegrenzt und die entsprechenden LKW-Fahrten ermittelt werden.

Tabelle 3.2

### Südtiroler Quellverkehr zu Verladebahnhöfen in Deutschland

Anzahl der LKW pro Arbeitstag (a)

Kreisstadt/ Landkreis	Entfernung zu Bozen (in km)	50 km Umkreis vom Verladebahnhof	100 km Umkreis vom Verladebahnhof (b)	150 km Umkreis vom Verladebahnhof (b)
München	280	61	144	343
Nürnberg	450	13	27	49
Mannheim	600	14	40	53
Leipzig	700	< 3	14	22
Köln	800	25	51	57
Berlin	870	13	15	15
Hannover	900	6	6	19
Hamburg	1.030	3	3	9
Rostock	1.070	< 3	< 3	< 3

(a) Anzahl der LKW pro Jahr / 300 Tage

(b) Die Einzugsgebiete der Verladebahnhöfe überschneiden sich

Quelle: Brennerautobahn AG (2016), ASTAT (2016), BMVIT (2015), EUROSTAT (2014);  
Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Tabelle 3.3

### Südtiroler Zielverkehr von Verladebahnhöfen in Deutschland

Anzahl der LKW pro Arbeitstag (a)

Kreisstadt/ Landkreis	Entfernung zu Bozen (in km)	50 km Umkreis vom Verladebahnhof	100 km Umkreis vom Verladebahnhof (b)	150 km Umkreis vom Verladebahnhof (b)
München	280	77	199	326
Nürnberg	450	17	31	58
Mannheim	600	4	20	51
Leipzig	700	< 3	3	17
Köln	800	7	35	52
Berlin	870	7	10	12
Hannover	900	31	38	44
Hamburg	1.030	< 3	8	42
Rostock	1.070	< 3	< 3	< 3

(a) Anzahl der LKW pro Jahr / 300 Tage

(b) Die Einzugsgebiete der Verladebahnhöfe überschneiden sich

Quelle: Brennerautobahn AG (2016), ASTAT (2016), BMVIT (2015), EUROSTAT (2014);  
Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

<sup>5</sup> NUTS (Nomenclature des Unités territoriales statistiques) klassifiziert die europäischen Regionen nach drei hierarchisch angeordneten Ebenen. Die NUTS-1-Ebene bezeichnet dabei die größte regionale Gebietseinheit (z.B. Bayern in Deutschland oder der Nordwesten in Italien). Die Autonome Provinz Bozen (Südtirol) wird der NUTS-2-Ebene zugeordnet, ebenso wie beispielsweise die österreichischen Bundesländer oder die italienischen Regionen. Die NUTS-3-Ebene beschreibt in Deutschland Kreisstädte und Landkreise.

Betrachtet man ein Einzugsgebiet von 150 km, erhält man für den Raum München ein hohes Aufkommen an LKW-Fahrten. Weiter entfernte Verladebahnhöfe erreichen nur ein schwaches Güterverkehrsaufkommen. Bei der Interpretation dieser Daten muss berücksichtigt werden, dass es bei den Einzugsgebieten zu Überschneidungen kommt.

In Richtung Süden stehen die Daten nur auf regionaler Ebene zur Verfügung. Auch hier spielt sich der größte Teil des Güterverkehrs mit den geografisch nahe gelegenen Regionen ab. Mit den Regionen südlich der Poebene herrscht nur sehr geringer Güteraustausch.

Tabelle 3.4

### Südtiroler Quell- und Zielverkehr mit italienischen Regionen – 2016

Anzahl der LKW pro Arbeitstag (a)

	Quellverkehr aus Südtirol	Zielverkehr nach Südtirol	Insgesamt	
			LKW pro Arbeitstag (a)	In Prozent
Veneto	569	504	1.073	36,8
Trentino	301	467	768	26,3
Lombardei	286	218	504	17,3
Emilia-Romagna	96	111	207	7,1
Piemont	32	50	82	2,8
Friaul-Julisch Venetien	29	44	72	2,5
Ligurien	38	14	52	1,8
Latium	38	< 3	-	-
Toskana	15	22	36	1,2
Sizilien	19	< 3	-	-
Kalabrien	14	< 3	-	-
Abruzzen	7	3	11	0,4
Marken	< 3	8	-	-
Kampanien	6	3	9	0,3
Basilikata	< 3	7	-	-
Umbrien	4	< 3	-	-
Apulien	4	< 3	-	-
Sardinien	< 3	< 3	-	-
Molise	< 3	< 3	-	-
Aostatal	< 3	< 3	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>1.463</b>	<b>1.456</b>	<b>2.919</b>	<b>100</b>

(a) Anzahl der LKW pro Jahr / 300 Tage

Quelle: Brennerautobahn AG (2016), ASTAT (2016), BMVIT (2015), EUROSTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Bisher wurde aufgezeigt wie stark der Südtiroler Quell- und Zielverkehr ist und wie er sich auf die Herkunfts- bzw. Zielregionen in Europa verteilt. Anhand der CAFT und ISTAT Daten wird im folgenden Abschnitt die Art der transportierten Güter, getrennt nach Herkunfts- bzw. Zielregion, ausgewertet.

Der Quell- und Zielverkehr Richtung Süden beläuft sich auf 60 Prozent des gesamten Quell- und Zielverkehrs. Von Südtirol in Richtung Süden werden hauptsächlich Nahrungs- und Genussmittel, Erzeugnisse der Landwirtschaft und Sonstige Mineralerzeugnisse (wie Glas, Zement, Gips und andere Baustoffe) geliefert. Aus Italien werden anteilmäßig am häufigsten Sonstige Mineralerzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel und Erze, Steine und Erden nach Südtirol transportiert. Sammelgut spielt bei den Warentransporten von und in Richtung Süden nur eine geringe Rolle.

Tabelle 3.5

#### Quell- und Zielverkehr Richtung Süden nach Art der transportierten Ware

Verteilung in Prozent

Art der transportierten Ware	Aus Südtirol nach Süden	Aus Süden nach Südtirol
Nahrungs- und Genussmittel	23,3	13,5
Sonstige Mineralerzeugnisse	14,4	19,1
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	15,0	8,4
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren; Papier, Pappe; Verlags- und Druckerzeugnisse	7,8	8,4
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	5,8	9,6
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	3,2	8,8
Sammelgut	7,8	5,1
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	0,0	5,8
Sonstige Güter	22,7	21,3
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Quelle: CAFT (2015), ISTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

In Richtung Norden werden von Südtirol aus vor allem Nahrungs- und Genussmittel (34,9 Prozent) und Erzeugnisse aus der Landwirtschaft (16,7 Prozent) transportiert. Auch ein Viertel (22,3 Prozent) der Waren, welche aus dem Norden nach Südtirol transportiert werden, sind Nahrungs- und Genussmittel. Dahinter folgen Erzeugnisse der Landwirtschaft, Sammelgut und Holzwaren.

Tabella 3.6

**Quell- und Zielverkehr Richtung Norden nach Art der transportierten Ware**

Verteilung in Prozent

Art der transportierten Ware	Aus Südtirol nach Norden	Aus Norden nach Südtirol
Nahrungs- und Genussmittel	34,9	22,3
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	16,7	14,9
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren; Papier, Pappe; Verlags- und Druckerzeugnisse	8,2	13,0
Sammelgut	3,8	13,5
Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	4,8	6,2
Sonstige Mineralerzeugnisse	7,4	4,0
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	3,9	5,8
Geräte und Material für die Güterbeförderung	4,0	3,9
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	3,7	4,0
Sonstige Güter	12,6	12,4
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Quelle: CAFT (2015), ISTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

In der Struktur der transportierten Waren gibt es Unterschiede zwischen Herkunfts- und Zielregionen im Norden und im Süden. Anteilsmäßig spielen Nahrungs- und Genussmittel, Erzeugnisse aus der Landwirtschaft und Sammelgut beim Güterverkehr in Richtung Norden eine größere Rolle. In Richtung Süden sind Sonstige Mineralerzeugnisse und Erze, Steine und Erden anteilmäßig wichtiger. Kokerei- und Mineralölerzeugnisse werden fast ausschließlich aus Italien nach Südtirol transportiert.

## 4. BEFRAGUNG DER SPEDITIONSUNTERNEHMEN

Für einen möglichen Güterverkehrsterminal in Südtirol spielen die Einschätzungen der im Güterverkehr tätigen Unternehmen eine wichtige Rolle. Zu diesem Zweck wurde eine Erhebung bei den Südtiroler Speditionsunternehmen durchgeführt.<sup>6</sup> Dabei wurde ermittelt, wie deren Position zu einem Güterterminal in Südtirol ist und wie groß der Anteil an Spediteuren ist, der aktuell die Bahn für den Gütertransport nutzt.<sup>7</sup>

### INFO BOX

#### Speditionsunternehmen

Die untersuchte Grundgesamtheit besteht aus 669 im Speditions Gewerbe tätige Südtiroler Unternehmen, die im Februar 2017 im Handelsregister der Handelskammer Bozen eingetragen waren. Davon wurden alle Unternehmen, von denen ein Mail-Kontakt auffindbar war, via E-mail kontaktiert (169 Unternehmen), wovon wiederum 81 Unternehmen an der Umfrage teilgenommen haben. Über die Hälfte der teilgenommenen Unternehmen (55,6 Prozent) beschäftigen weniger als 10 Mitarbeiter. Knapp ein Drittel (32,1 Prozent) hat zwischen 10 und 49 Beschäftigte, während 12,3 Prozent der teilgenommenen Unternehmen 50 und mehr Mitarbeiter beschäftigt. Zehn der insgesamt elf Südtiroler Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten haben an der Befragung teilgenommen. In dieser Unternehmensgrößenklasse entspricht die Befragung demnach beinahe einer Vollerhebung. Die Befragung wurde im Februar/März 2017 in Form einer Online-Umfrage (CAWI - Computer Assisted Web Interviewing) mit telefonischem Nachfragen durchgeführt.

---

<sup>6</sup> Es wurden Speditionsunternehmen mit folgenden im Handelsregister eingetragenen Haupttätigkeitsfeldern untersucht: Spedition und Abwicklung von Zollgeschäften; Güterbeförderung im Straßenverkehr; Logistikdienstleistungen für die Warenverteilung; Transporthandelsvermittler; Sonstige mit dem Landverkehr verbundene Dienstleistungen.

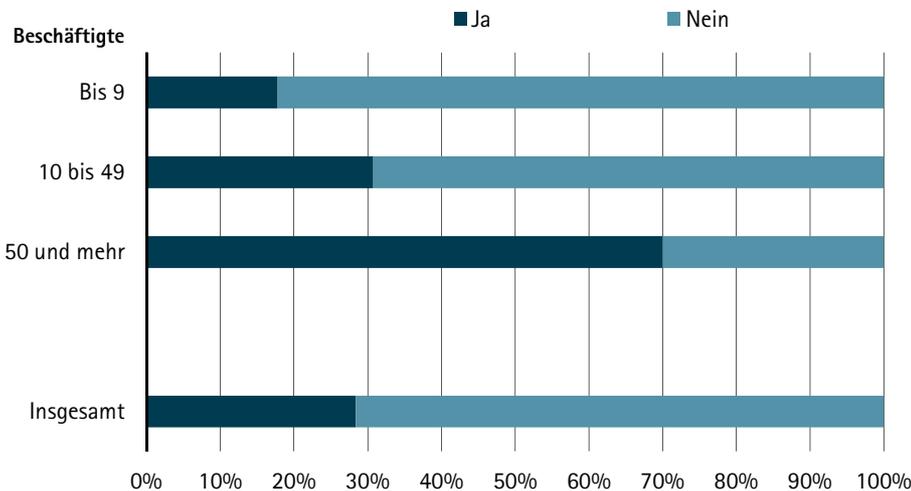
<sup>7</sup> Für einige ausgewählte Fragen wurden zusätzlich zu den Speditionsunternehmen auch Südtirols größte Import- und Exportunternehmen befragt. Informationen zu diesen Unternehmen sowie Ergebnisse sind in Anhang C angeführt.

## 4.1 Nutzung der Bahn für den Gütertransport

Abbildung 4.1

### Haben Sie im Jahr 2016 die Bahn für den Gütertransport genutzt?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

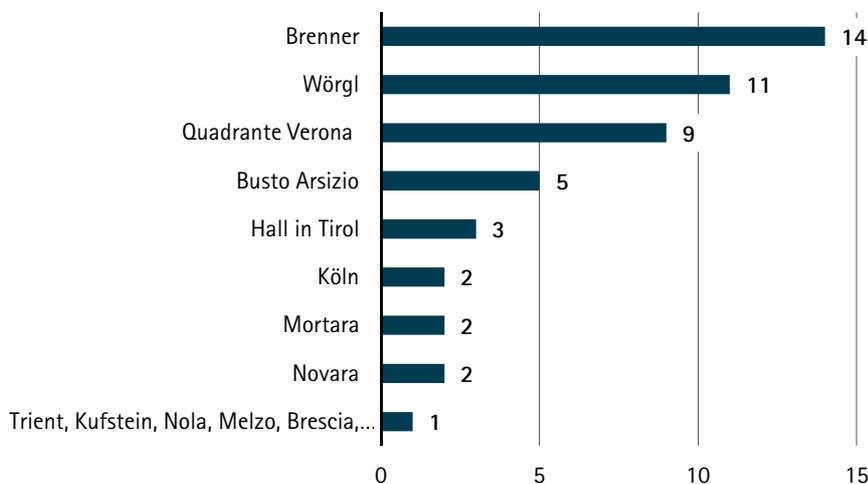
© 2017 WIFO

Über ein Viertel (28,4 Prozent) der Südtiroler Speditionsunternehmen hat im Jahr 2016 die Bahn für den Gütertransport genutzt. Dieser Anteil steigt dabei mit der Betriebsgröße deutlich an: Während über zwei Drittel (70,0 Prozent) der Unternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten die Bahn genutzt haben, sind dies bei Unternehmen zwischen 10 und 49 Beschäftigten weniger als ein Drittel (30,8 Prozent) und bei Unternehmen unter 10 Beschäftigten lediglich 17,8 Prozent.

Abbildung 4.2

### Welche Verladebahnhöfe haben Sie genutzt?

Anzahl der Speditionsunternehmen, die 2016 die Bahn für den Gütertransport genutzt haben (Mehrfachantworten möglich)



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

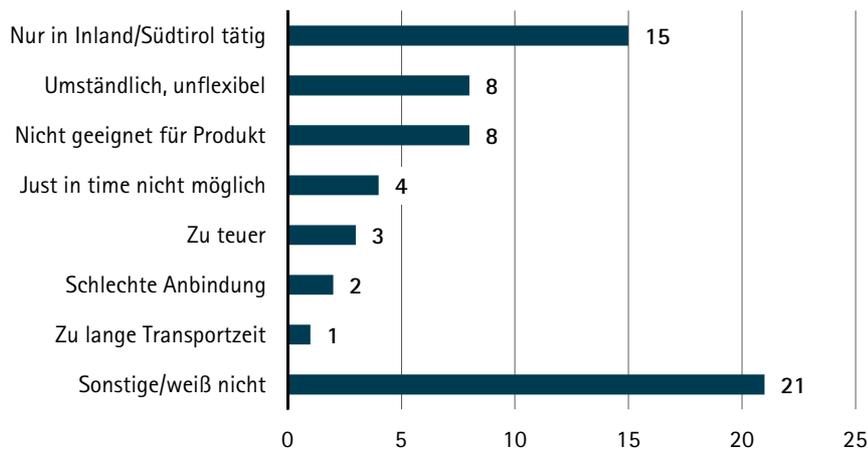
© 2017 WIFO

Am häufigsten nutzen Südtiroler Speditionsunternehmen die Verladebahnhöfe am Brenner, in Wörgl in Nordtirol sowie den Interporto Quadrante von Verona. Deutlich weniger häufig werden die Verladebahnhöfe von Busto Arsizio/Gallarate bei Varese, Hall in Tirol, Köln, Mortara bei Pavia und Novara im Piemont genannt. Lediglich ein Speditionsunternehmen gibt an, die Leistungen des Verladebahnhofs in Trient Nord in Anspruch zu nehmen.

Abbildung 4.3

### Gründe, weshalb die Bahn nicht für den Gütertransport verwendet wurde

Anzahl der Speditionsunternehmen, die 2016 die Bahn für den Gütertransport genutzt haben (Mehrfachantworten möglich)



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Viele Speditionsunternehmen, welche die Bahn nicht für den Gütertransport nutzen, sind nur im Inland bzw. in Südtirol tätig und die Nutzung der Bahn ist für sie deshalb wenig attraktiv. Einige Unternehmen geben an, die Bahn sei für den Gütertransport zu umständlich bzw. unflexibel oder für ihre transportierten Produkte nicht geeignet. Ebenfalls wird der Mangel an Just-in-time Möglichkeiten, die hohen Kosten sowie die schlechte Anbindung in Südtirol angegeben.<sup>8</sup>

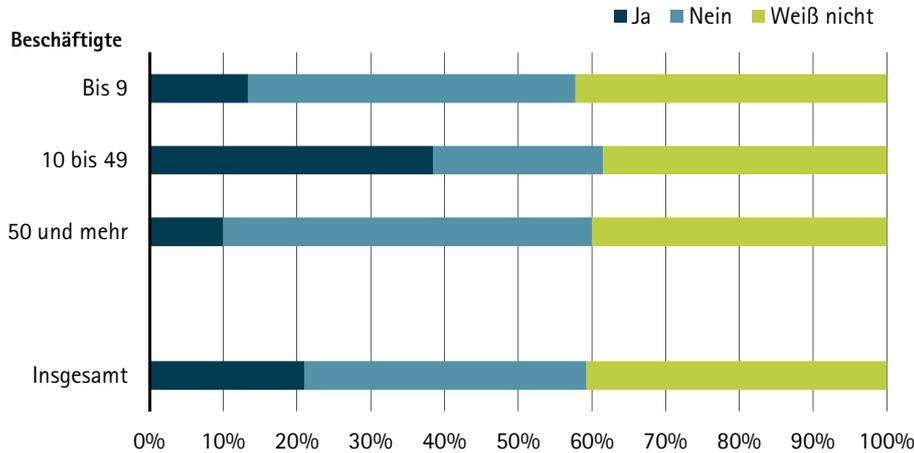
<sup>8</sup> Die Gründe von Export- und Importunternehmen, wieso sie die Bahn für den Gütertransport nicht nutzen, sind ähnlich wie jene der Speditionsunternehmen (siehe Abbildung C.1 in Anhang C).

## 4.2 Güterterminal in Südtirol

Abbildung 4.4

**Sollte in geraumer Zeit ein Güterterminal in Südtirol gebaut werden, würde Ihr Unternehmen diesen in Anspruch nehmen?**

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

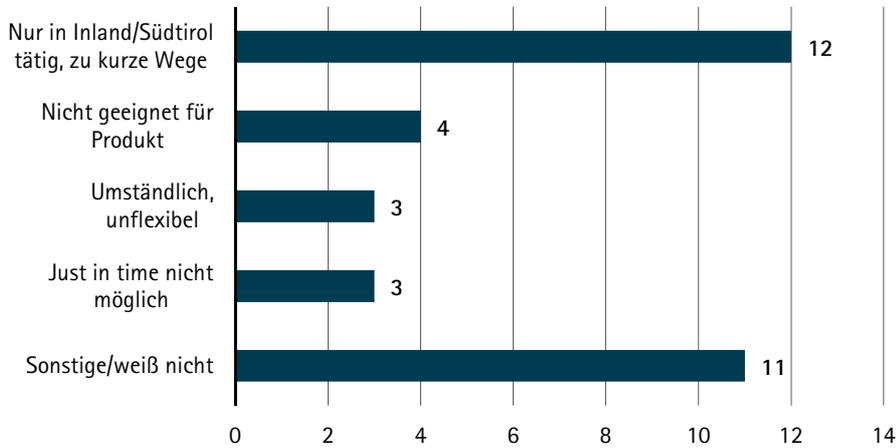
Sollte in geraumer Zeit ein Güterterminal in Südtirol gebaut werden, würde rund ein Fünftel (21,0 Prozent) der Südtiroler Speditionsunternehmen dessen Leistungen in Anspruch nehmen. Während der Anteil bei Unternehmen zwischen 10 und 49 Beschäftigten bei über einem Drittel (38,5 Prozent) liegt, ist jener von Unternehmen unter 10 Beschäftigten mit 13,3 Prozent wesentlich geringer. Schließlich gibt nur eines von zehn befragten Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten an, dass es die Leistungen eines Südtiroler Güterterminals nutzen würde.

Für alle Größenklassen zeigt sich, dass etwa 40 Prozent der Unternehmen keine klare Meinung zu einem Güterterminal in Südtirol hat. Demnach hat sich ein großer Teil der Südtiroler Speditionsunternehmen noch nicht mit diesem Thema auseinandergesetzt.

Abbildung 4.5

### Warum würden Sie die Leistungen eines Güterterminals nicht in Anspruch nehmen?

Anzahl der Speditionsunternehmen, die einen Südtiroler Güterterminal nicht nutzen würden (Mehrfachantworten möglich)



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

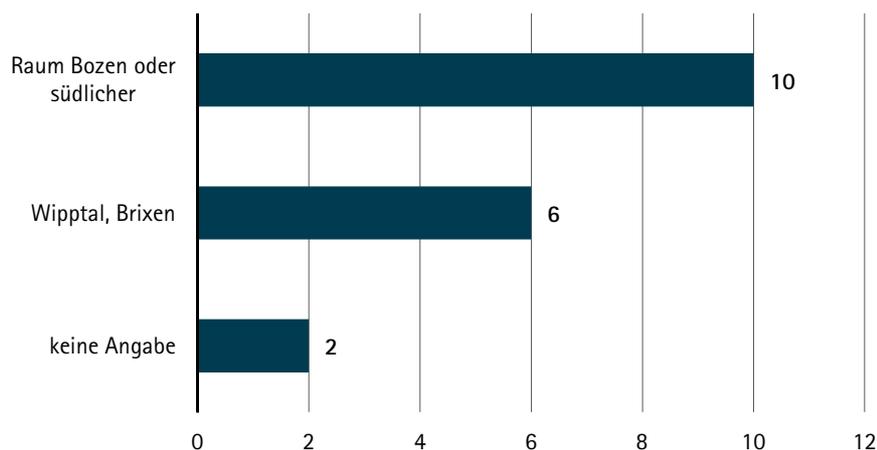
© 2017 WIFO

Der Großteil der Speditionsunternehmen, die einen Güterterminal in Südtirol nicht nutzen würden, ist nicht im Ausland aktiv und würde aus diesem Grund den Güterterminal nicht nutzen. Weitere Gründe sind die schlechte Eignung für die transportierten Produkte, die mangelnde Flexibilität der Bahn sowie der Mangel an Just-in-time Möglichkeiten.

Abbildung 4.6

### Welchen Standort in Südtirol würden Sie für den Bau eines Güterterminals bevorzugen?

Anzahl der Speditionsunternehmen, die einen Güterterminal in Südtirol nutzen würden



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

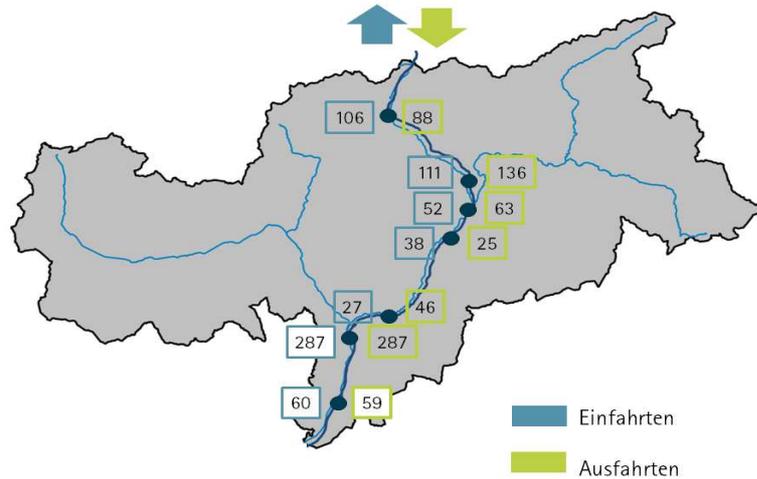
Zehn der befragten Speditionsunternehmen, welche die Leistungen eines Güterterminals in Südtirol in Anspruch nehmen würden, halten den Raum Bozen oder das Unterland als möglichen Standort für am Besten geeignet. Weitere sechs Unternehmen würden eine nördlichere Variante im Wipptal oder im Raum Brixen bevorzugen.

Die Verteilung der Antworten zum Standort des Güterterminals entspricht in etwa der Verteilung der Einfahrten des Südtiroler Quellverkehrs auf der Brennerautobahn in Richtung Norden sowie der Ausfahrten des Zielverkehrs aus dem Norden.

Abbildung 4.7

**Ziel- und Quellverkehr auf der Brennerautobahn in Richtung Norden nach Mautstellen - 2016**

Anzahl der LKW-Fahrten pro Arbeitstag(a)



(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300

Quelle: Brennerautobahn AG; Ausarbeitung WIFO

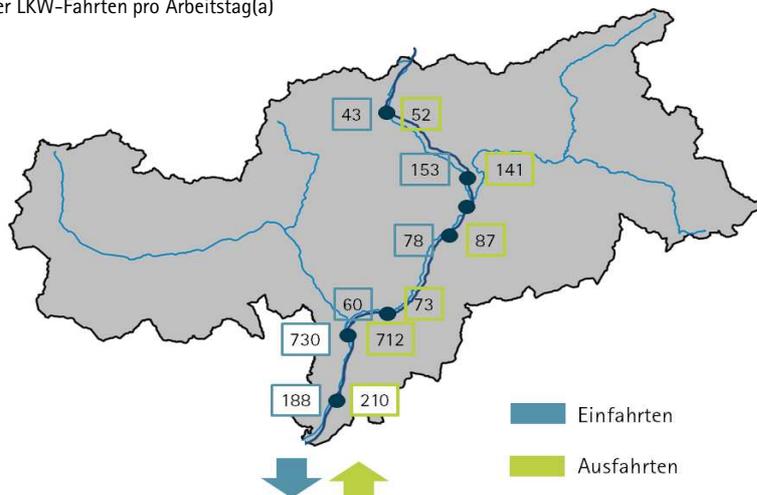
© 2017 WIFO

Über die Hälfte (etwa 55 Prozent) des Quell- und Zielverkehrs von bzw. nach Norden gehen durch die Mautstellen von Bozen und Neumarkt/Auer, während die restlichen 45 Prozent durch jene in Sterzing, Brixen und Klausen abgewickelt werden.

Abbildung 4.8

**Ziel- und Quellverkehr auf der Brennerautobahn in Richtung Süden nach Mautstellen - 2016**

Anzahl der LKW-Fahrten pro Arbeitstag(a)



(a) Anzahl der LKW-Fahrten pro Jahr / 300

Quelle: Brennerautobahn AG; Ausarbeitung WIFO

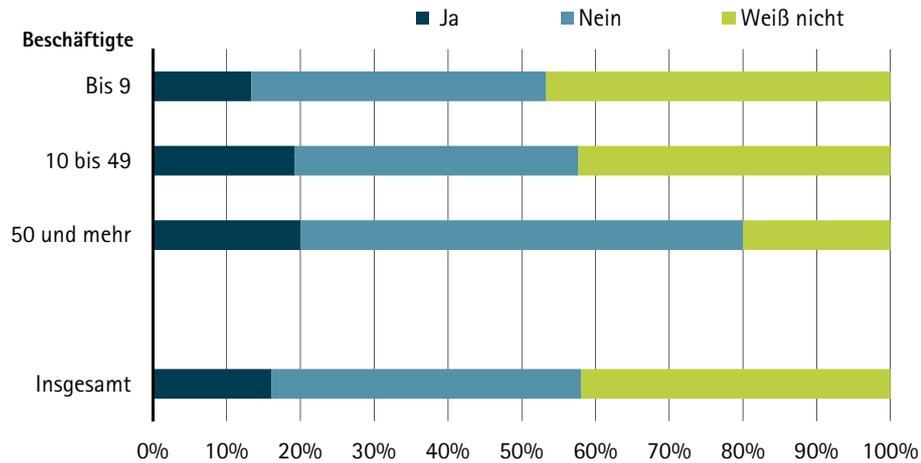
© 2017 WIFO

Anders verhält sich der Quell- und Zielverkehr von bzw. nach Süden: hier gehen über drei Viertel (etwa 78 Prozent) über die Mautstellen von Bozen und Neumarkt/Auer und nur knapp ein Viertel (circa 22 Prozent) über jene von Sterzing, Brixen und Klausen.

Abbildung 4.9

### Ist der bestehende Güterterminal in Trient Nord eine Alternative für den Güterterminal in Südtirol?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

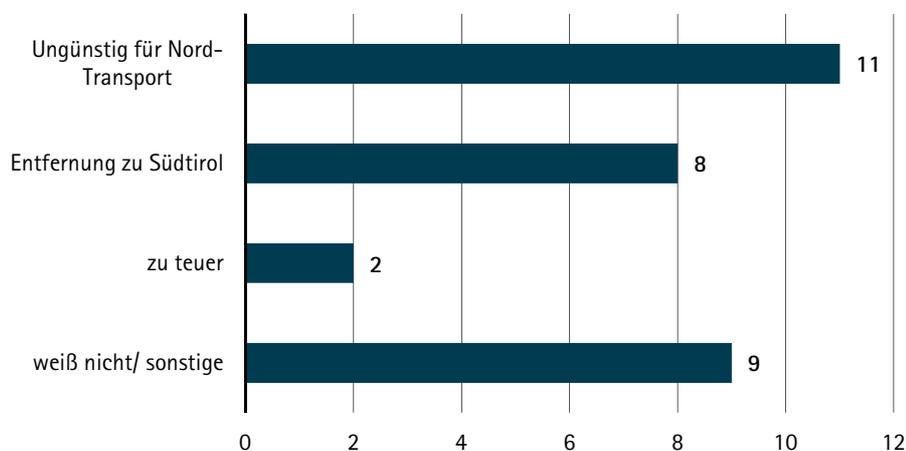
© 2017 WIFO

Befragt man die Südtiroler Speditionsunternehmen, ob sie den bestehenden Güterterminal in Trient Nord für eine geeignete Alternative zu einem Güterterminal in Südtirol halten, so bejahen dies lediglich 16,0 Prozent. Dieses Ergebnis hält sich über alle Unternehmensgrößenklassen relativ konstant: 13,3 Prozent der Unternehmen unter 10 Beschäftigten halten Trient Nord für eine geeignete Alternative, während der Anteil bei größeren Unternehmen etwas darüber bei rund einem Fünftel liegt.

Abbildung 4.10

### Warum ist Trient Nord keine Alternative zum Güterterminal in Südtirol?

Anzahl der Speditionsunternehmen, die Trient für keine Alternative halten (Mehrfachantworten möglich)



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Speditionsunternehmen, die Trient für keine geeignete Alternative zu einem Güterterminal in Südtirol halten, geben als häufigste Gründe die ungünstige Lage Trients für einen Transport in Richtung Norden sowie die Entfernung zu Südtirol an.

Tabelle 4.1

**Anzahl der LKW-Ladungen, die Speditionsunternehmen pro Jahr von einem Güterterminal in Südtirol aus versenden bzw. empfangen würden**

Speditionsunternehmen, die den Güterterminal in Südtirol nutzen würden

Anzahl LKW-Ladungen pro Jahr	Anzahl Unternehmen	Ladungen als unbegleiteten Kombiverkehr		Ladungen als ROLA		LKW-Ladungen Insgesamt
		Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent	
<b>Versendete LKW-Ladungen</b>						
Ab 1.000	4	7.254	81	1.750	19	9.004
200 bis 999	3	200	29	500	71	700
Unter 200	8	130	39	203	61	333
<b>Insgesamt</b>	<b>15</b>	<b>7.584</b>	<b>76</b>	<b>2.453</b>	<b>24</b>	<b>10.037</b>
<b>Empfangene LKW-Ladungen</b>						
Ab 1.000	4	6.504	87	1.000	13	7.504
200 bis 999	2	200	40	300	60	500
Unter 200	10	147	33	295	67	442
<b>Insgesamt</b>	<b>16</b>	<b>6.851</b>	<b>81</b>	<b>1.595</b>	<b>19</b>	<b>8.446</b>

Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Die hohe Rücklaufquote der Befragung, vor allem jene bei Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten (Rücklaufquote von 90 Prozent), erlaubt eine Interpretation der absoluten Warenmengen, die die Unternehmen von einem Güterterminal in Südtirol aus versenden bzw. empfangen würden: rund 10.000 komplette LKW-Ladungen würden die befragten Speditionsunternehmen von einem Güterterminal in Südtirol pro Jahr versenden. Zusätzlich würden knapp 8.500 Ladungen pro Jahr in Empfang genommen werden. Bei einem Terminal mit 300 Betriebstagen im Jahr entspricht dies einem täglichen Aufkommen von 33 ausgehenden und 28 eingehenden LKW-Ladungen.

Das Warenvolumen, das von einem Südtiroler Güterterminal versendet bzw. in Empfang genommen würde, verteilt sich auf 15 Unternehmen beim Warenausgang bzw. 16 Unternehmen beim Wareneingang. Sowohl für den Warenausgang als auch den Wareneingang stellen vier Speditionsunternehmen knapp 90 Prozent des gesamten Warenaufkommens.

Während Unternehmen mit einem hohen Warenaufkommen vor allem den Gütertransport mittels unbegleiteten Kombiverkehr nutzen würden, würden Speditionsunternehmen mit

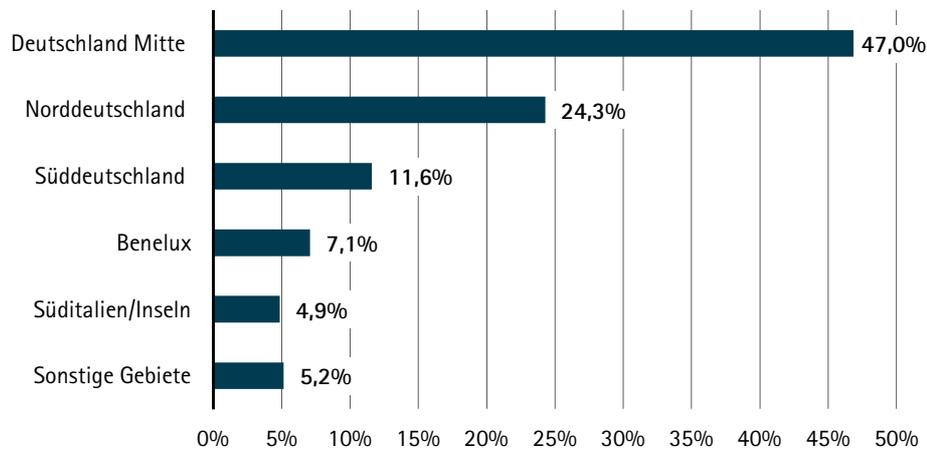
einem geringeren Warenaufkommen häufiger Ladungen via ROLA versenden bzw. in Empfang nehmen.

Bei dem in Tabelle 4.1 angegebenem Warenaufkommen gilt es zu berücksichtigen, dass diese Mengen in unterschiedliche Richtungen versendet bzw. aus verschiedenen Herkunftsgebieten in Empfang genommen werden müssten.

Abbildung 4.11

**LKW-Ladungen, die Speditionsunternehmen pro Jahr von/an einem Güterterminal in Südtirol versenden/empfangen würden, nach Ziel- bzw. Herkunftsgebiet**

Verteilung in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

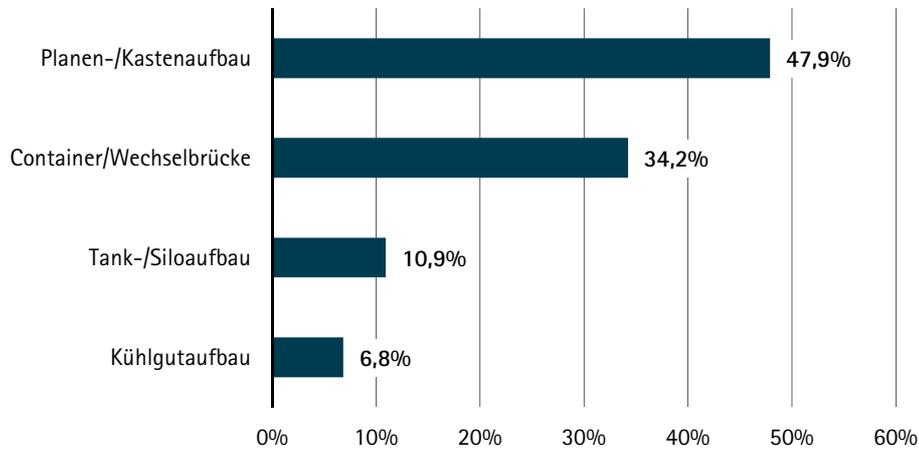
Knapp die Hälfte (47,0 Prozent) aller LKW-Ladungen, die Speditionsunternehmen pro Jahr von einem Güterterminal in Südtirol versenden bzw. empfangen würden, gehen nach bzw. kommen aus Deutschland Mitte.<sup>9</sup> Weitere Ziel- bzw. Herkunftsgebiete mit einem höheren Warenfluss wären Norddeutschland mit knapp einem Viertel (24,3 Prozent) aller Ladungen, Süddeutschland mit über einem Zehntel (11,6 Prozent) und die Benelux Staaten mit 7,1 Prozent.

<sup>9</sup> Deutschland Mitte: Sachsen, Sachsen Anhalt, Thüringen, Hessen, Nordrhein Westfalen, Brandenburg, Berlin; Norddeutschland: Schleswig Holstein, Mecklenburg Vorpommern, Hamburg, Bremen, Niedersachsen; Süddeutschland: Bayern, Baden Württemberg, Rheinland Pfalz, Saarland.

Abbildung 4.12

**LKW-Ladungen, die Speditionsunternehmen pro Jahr von/an einem Güterterminal in Südtirol versenden/empfangen würden nach Bautyp**

Verteilung in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Knapp die Hälfte (47,9 Prozent) aller LKW-Ladungen, die Speditionsunternehmen von einem Güterterminal in Südtirol versenden bzw. empfangen würden, würde als Planen- bzw. Kastenaufbau versendet bzw. empfangen werden. Ein weiteres Drittel (34,2 Prozent) würde als Container/Wechselbrücke versendet bzw. empfangen werden. Weitaus geringer ist der Anteil von Lieferungen mit Tank-/Siloaufbau (10,9 Prozent) und Kühlgutaufbau (6,8 Prozent).

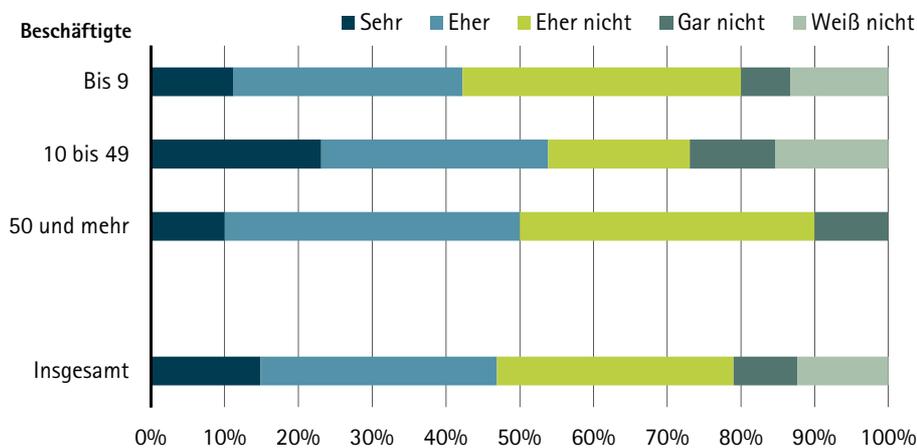
### 4.3 Brennerbasistunnel und Begleitmaßnahmen zur Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene

Für die Bewertung eines Güterterminals in Südtirol sind auch der Brennerbasistunnel sowie andere wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene relevant. Im Rahmen der Erhebung wurden die Speditionsunternehmen deshalb auch zu ihren Einschätzungen bezüglich des Brennerbasistunnels sowie zu aktuell diskutierten Maßnahmen zur Verlagerung des Warentransports von der Straße auf die Schiene befragt.

Abbildung 4.13

#### Könnte mit der Eröffnung des BBT der Bahngütertransport für die Südtiroler Wirtschaft im Allgemeinen interessanter werden?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

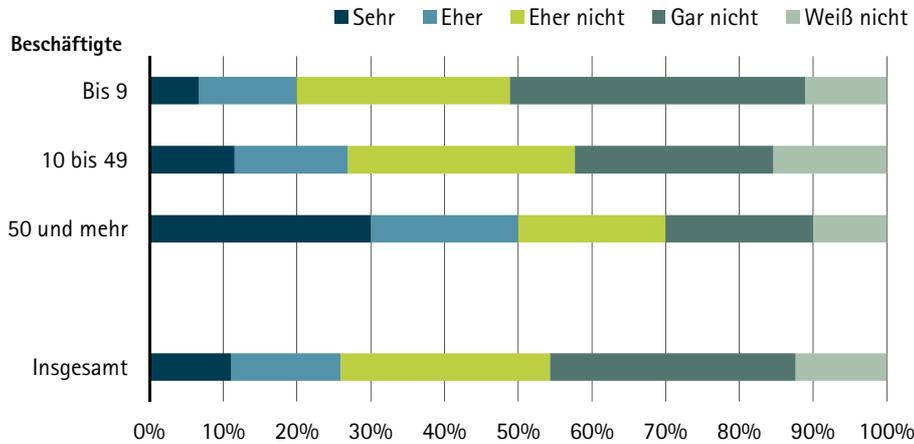
Knapp die Hälfte (46,9 Prozent) der Speditionsunternehmen sind der Meinung, dass mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels der Bahngütertransport für die Südtiroler Wirtschaft im Allgemeinen sehr bzw. eher interessanter wird. Dieser Anteil ist über die verschiedenen Größenklassen relativ gleichmäßig verteilt und liegt zwischen 42,2 Prozent bei Unternehmen unter 10 Beschäftigten und 53,8 Prozent bei Unternehmen zwischen 10 und 49 Beschäftigten. Auf der anderen Seite sind 40,7 Prozent der Speditionsunternehmen der Auffassung, dass der Brennerbasistunnel die Bahn eher nicht bzw. gar nicht für den Gütertransport für die Südtiroler Wirtschaft im Allgemeinen interessanter macht.

Der relativ hohe Anteil an Speditionsunternehmen, für die der Bahngütertransport mit dem Brennerbasistunnel für die Südtiroler Wirtschaft interessanter wird, ist allerdings mit Vorsicht zu genießen. Dies liegt vor allem daran, dass der Südtiroler Warenaustausch hauptsächlich mit Gebieten erfolgt, die innerhalb eines Radius von 300 km Entfernung liegen. Der Gütertransport mit der Bahn gilt allerdings, unabhängig vom Brennerbasistunnel, nur für weiter entfernte Regionen vorteilhaft.

Abbildung 4.14

### Könnte mit der Eröffnung des BBT der Bahngütertransport für Ihr Unternehmen interessanter werden?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Der Anteil der Speditionsunternehmen, die der Meinung sind, dass durch den Brennerbasistunnel der Bahngütertransport für das eigene Unternehmen sehr bzw. eher interessanter wird, ist mit rund einem Viertel (25,9 Prozent) wesentlich geringer. Allerdings zeigt sich hier eine deutliche Steigerung mit zunehmender Unternehmensgröße: während lediglich jedes Fünfte (20,0 Prozent) Unternehmen unter zehn Beschäftigte dieser Meinung ist, steigt der Anteil bei Unternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten auf rund die Hälfte (50,0 Prozent) an. Dieser hohe Anteil bei Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten kann darauf zurückzuführen sein, dass größere Unternehmen häufiger Transporte über eine größere Entfernung in Richtung Norden durchführen und sie so den Brennerbasistunnel als zukünftigen Transportweg eher in Betracht ziehen.

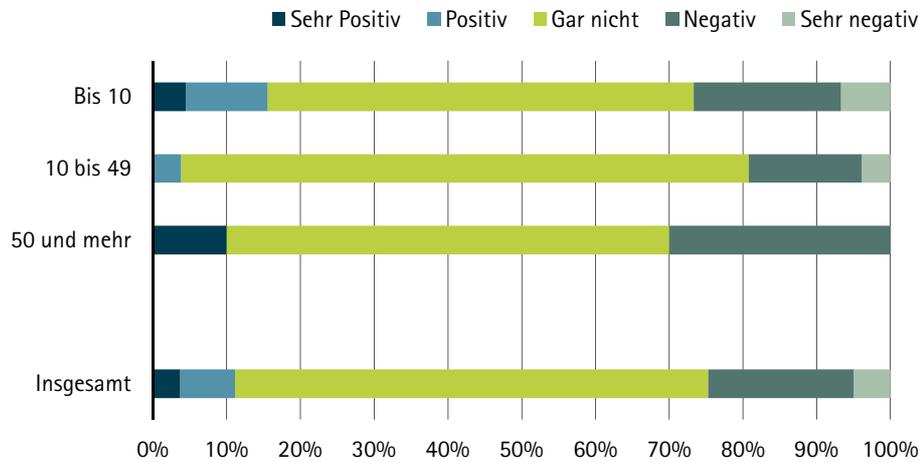
Befragt man die Südtiroler Import- und Exportunternehmen, ob mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels der Bahngütertransport für das eigene Unternehmen interessanter wird, so liefert dies ähnliche Ergebnisse wie jene der Speditionsunternehmen. Für ebenfalls ein Viertel (23,2 Prozent) der Unternehmen würde mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels die Bahn als Transportmittel interessanter werden.

Um den Güterverkehr, auch aufgrund von Umweltüberlegungen, vermehrt von der Straße auf die Schiene zu bringen, gibt es eine Reihe an aktuell diskutierten Maßnahmen wie beispielsweise das sektorale Fahrverbot oder eine Mauterhöhung für den Güterverkehr auf der Brennerachse.

Abbildung 4.15

### Wie hat sich das sektorale Fahrverbot auf die Ertragslage Ihres Unternehmens ausgewirkt?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

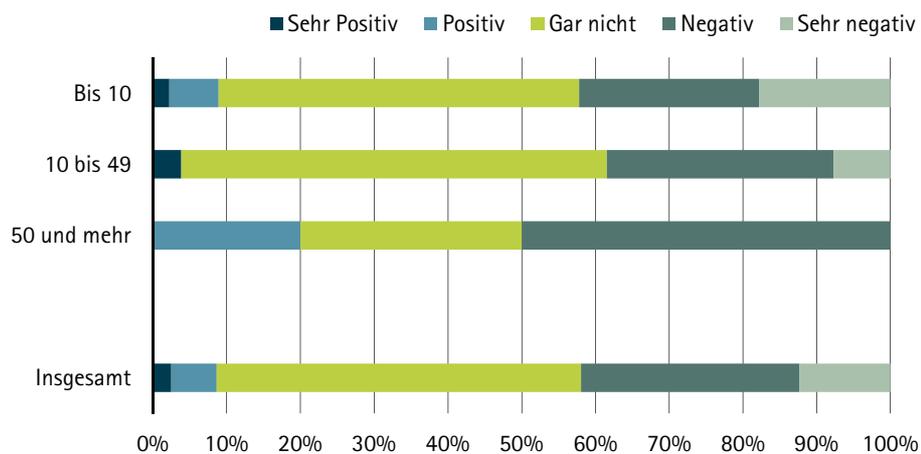
© 2017 WIFO

Das sektorale Fahrverbot in Nordtirol hat sich für den Großteil der Südtiroler Speditionsunternehmen (75,3 Prozent) nicht negativ auf die Ertragslage ausgewirkt. Knapp ein Viertel (24,7 Prozent) geben allerdings an, dass sich das Verbot negativ bzw. sehr negativ ausgewirkt hat.

Abbildung 4.16

### Wie wird sich die Aufhebung der Übergangsregelung für Fahrten mit EURO 6 LKW in Tirol auf die Ertragslage Ihres Unternehmens auswirken?

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

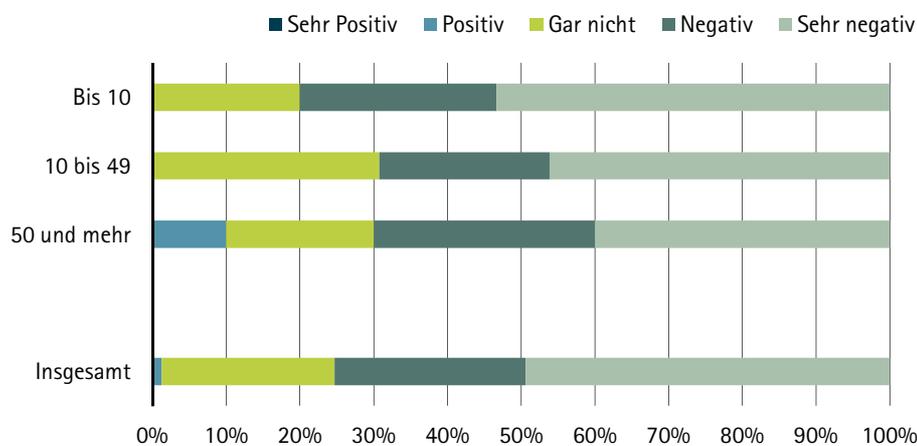
© 2017 WIFO

EURO 6 Fahrzeuge, die bestimmte Güterklassen transportieren, sind bis Mitte 2018 vom sektoralen Fahrverbot in Nordtirol ausgenommen. Die Aufhebung dieser Übergangsregelung scheint für viele Südtiroler Speditionsunternehmen problematisch zu sein: hier rechnen 42 Prozent mit negativen bzw. sehr negativen Auswirkungen auf die eigene Ertragslage. Vor allem größere Unternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten rechnen mit Gewinneinbußen: rund die Hälfte erwarten negative bzw. sehr negative Folgen auf die Ertragslage.

Abbildung 4.17

**Wie würde sich eine Mauterhöhung für den Güterverkehr auf der Brennerachse auf die Ertragslage Ihres Unternehmens auswirken?**

Verteilung der Speditionsunternehmen nach Unternehmensgröße in Prozent



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO

Für rund drei Viertel (75,3 Prozent) der Speditionsunternehmen hätte schließlich eine Mauterhöhung für den Güterverkehr auf der Brennerachse negative bzw. sehr negative Auswirkungen auf die eigene Ertragslage. Knapp die Hälfte der Unternehmen (49,4 Prozent) sieht diese Maßnahme sehr negativ.

## 5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

### Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol

Der vorliegende Bericht untersucht das Güterverkehrsaufkommen in Südtirol und darauf aufbauend, ob das Potenzial für einen Güterverkehrsterminal in Südtirol gegeben ist. Generell liegt das Potenzial für einen Güterterminal vor, wenn genügend Punkt-zu-Punkt Verbindungen mit einem ausreichenden Warenaufkommen vorhanden sind. Der kombinierte Warentransport mit der Bahn gilt ab einer Distanz von 300 km als wirtschaftlich sinnvoll und durchführbar.<sup>10</sup> Warenlieferungen unter dieser Distanz werden beinahe ausschließlich über die Straße abgewickelt.<sup>11</sup> Zusätzlich benötigt ein solches Projekt die Akzeptanz der heimischen, im Güterverkehr tätigen Unternehmen. Zu diesem Zweck wurde im vorliegenden Bericht das Güterverkehrsaufkommen in Südtirol untersucht sowie Südtirols Speditionsunternehmen zu ihren Einschätzungen zu einem eigenen Güterverkehrsterminal befragt.

Der Quell- bzw. Zielverkehr von und nach Südtirol beträgt jeweils etwa 2.400 LKW-Fahrten pro Arbeitstag. Insgesamt beträgt der Südtiroler Warenaustauschverkehr mit den italienischen Regionen etwa 60 Prozent und jener mit mit Regionen nördlich der Alpen etwa 40 Prozent. Die Warenströme von bzw. nach Südtirol konzentrieren sich dabei vorwiegend auf geografisch naheliegende Gebiete in Norditalien, Westösterreich und Süddeutschland. Rund 70 Prozent des Warenaustausches erfolgt mit Gebieten, die innerhalb eines Radius von 300 km Entfernung liegen. Einige der wenigen Ausnahmen für entferntere Gebiete mit einem etwas erhöhten Warenaustausch mit Südtirol bilden Köln, Arnsberg und Hannover im Norden Deutschlands.

Die Ergebnisse der Befragung unter Südtirols Speditionsunternehmen zeigen, dass über ein Viertel Unternehmen die Bahn für den Gütertransport nutzen. Bei den Speditionsunternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten sind es sogar zwei Drittel. Das Interesse an einem eigenen Güterterminal in Südtirol fällt jedoch verhalten aus: nur ein Fünftel der Speditionsunternehmen würde diesen in Anspruch nehmen. Bei Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten würde dies gar nur eines von zehn Unternehmen tun. Als möglichen Standort sprechen sich etwa zwei Drittel der Befürworter für den Raum Bozen oder südlicher aus, während ein Drittel der Befürworter eine nördlichere Variante im Wipptal oder Raum Brixen bevorzugen würden. Der bestehende Güterverkehrsterminal in Trient Nord ist für die wenigsten Speditionsunternehmen eine geeignete Alternative zu einem Terminal in Südtirol.

Das Warenvolumen, das von den befragten Speditionsunternehmen an einem Südtiroler Güterterminal versendet bzw. in Empfang genommen würde, entspricht in etwa 33

---

10 Europäische Kommission (2015). Analysis of the EU Combined Transport.

11 Europäische Kommission (2011). White paper on transport – Roadmap to a single European transport area.

ausgehenden und 28 eingehenden LKW-Ladungen pro Betriebstag. Hier gilt jedoch zu berücksichtigen, dass diese Menge auf unterschiedliche geografische Destinationen verteilt wird. Sowohl für den Warenausgang als auch den Wareneingang würden vier Speditionsunternehmen knapp 90 Prozent des gesamten Warenaufkommens stellen. Während Unternehmen mit einem hohen Warenaufkommen vor allem den Bahngütertransport mittels unbegleiteten Kombiverkehrs in Erwägung ziehen, bevorzugen Speditionsunternehmen mit einem geringeren Warenaufkommen Bahngütertransport mittels ROLA.

Aus den Ergebnissen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

In Südtirol erfolgt der Großteil des Warenaustausches mit umliegenden Regionen und nur ein relativ kleiner Teil mit Gebieten, die über 300 km von Südtirol entfernt sind. Ein ausreichendes Warenaufkommen mit weiter entfernten Destinationen scheint in Südtirol demnach nicht gegeben zu sein. Zusätzlich sehen die Speditionsunternehmen des Landes einen Güterverkehrsterminal kritisch. Hinzu kommen unklare Präferenzen für einen möglichen Standort des Terminals. Aufgrund dieser Überlegungen scheint das Potenzial für einen eigenen Güterverkehrsterminal unter den derzeitigen Rahmenbedingungen in Südtirol kaum gegeben. Angesichts der zunehmenden Einschränkungen für den Warenverkehr auf der Straße ist es allerdings notwendig darüber zu diskutieren, wie der Warenaustausch für die Südtiroler Wirtschaft auch in Zukunft gewährleistet werden kann.





## ANHANG A NST-2007 KLASSIFIZIERUNG

Für Datenlieferungen an das Statistische Amt der EU (EUROSTAT) ist die Abteilungsebene der NST-2007 (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport) vorgesehen. Hierzu zählen 20 Positionen. Diese werden zum einen durch Zusammenfassungen von Abteilungen der CPA (Classifications of products by activity) gebildet, zum anderen enthalten sie besondere Güterkategorien, die für die Verkehrsstatistik von Bedeutung sind, mit der CPA aber nicht erfasst werden (z. B. Geräte und Material für die Güterbeförderung).

Tabelle A-1

### NST-2007 Klassifizierung laut Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission vom 7. November 2007

Abteilung	Beschreibung
1	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse
2	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas
3	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze
4	Nahrungs- und Genussmittel
5	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren
6	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger
7	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse
8	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe
9	Sonstige Mineralerzeugnisse
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte
11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, Steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren
12	Fahrzeuge
13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse
14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle
15	Post, Pakete
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung
17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter
18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden
19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können
20	Sonstige Güter

Quelle: Europäische Kommission

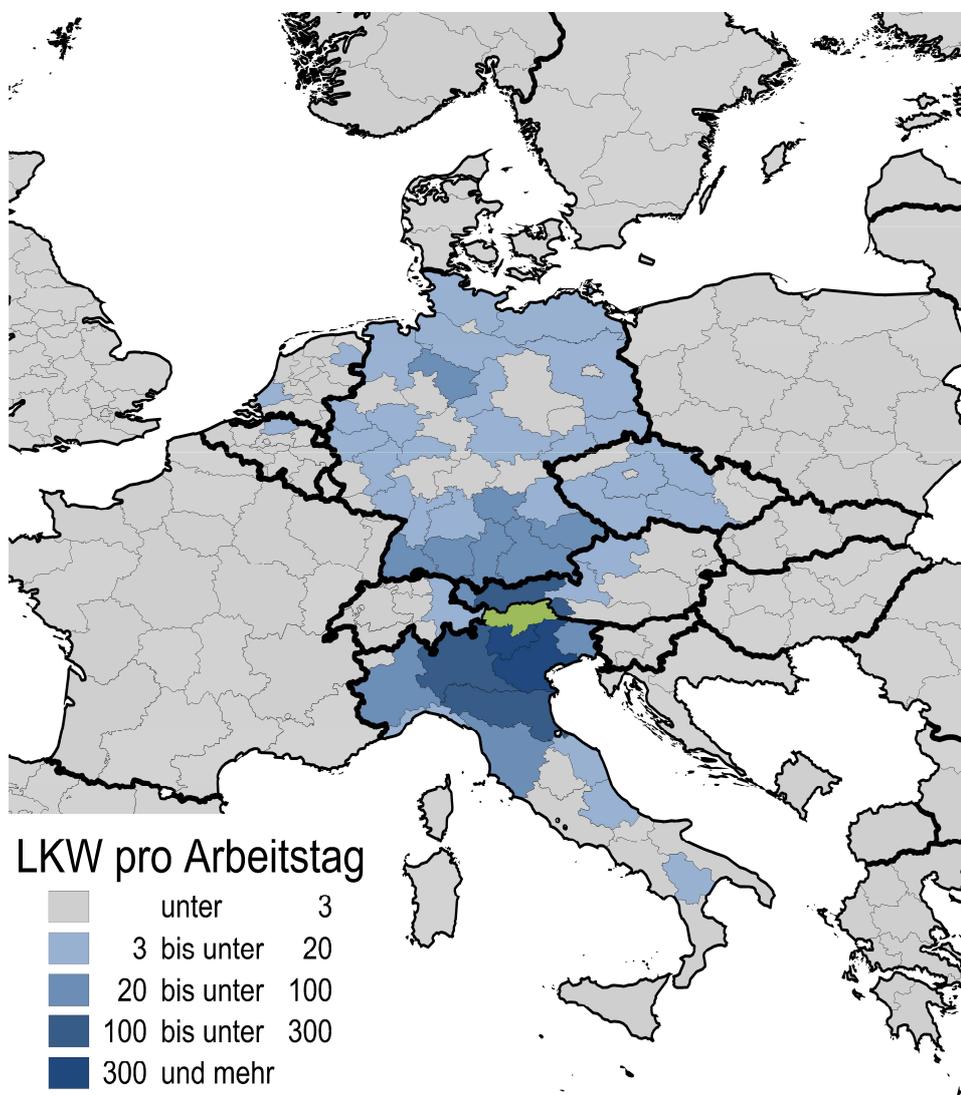
© 2017 WIFO

## ANHANG B SÜDTIROLER ZIELVERKEHR AUS EUROPA

Abbildung B-1

### Güterverkehrsfahrten von europäischen Regionen nach Südtirol - 2016

LKW pro Arbeitstag



Quelle: ASTAT (2016), Brennerautobahn AG (2016), BMVIT (2015), EUROSTAT (2014); Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

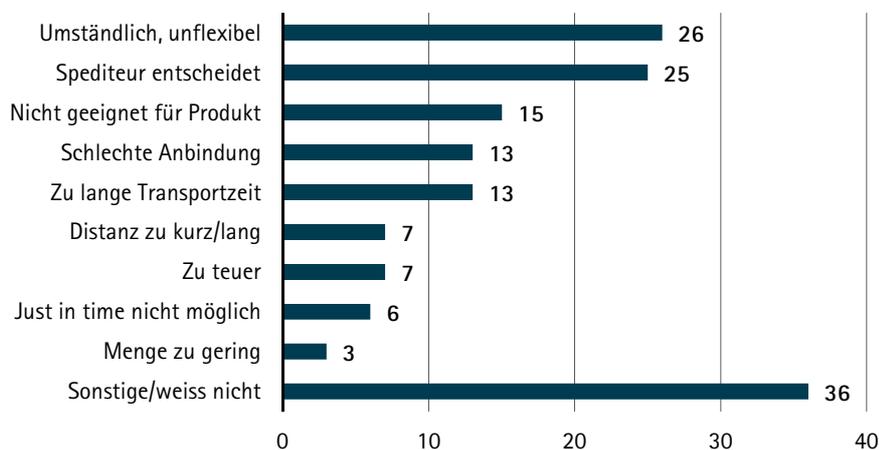
## ANHANG C BEFRAGUNG DER EXPORT- UND IMPORTUNTERNEHMEN

Zusätzlich zu den Speditionsunternehmen wurden zu einigen Themen auch Südtirols größte Import- und Exportunternehmen befragt. Bei dieser Erhebung umfasst die Grundgesamtheit alle Südtiroler Unternehmen, die im Zeitraum von 2013 bis 2015 ein Export- oder Importvolumen von durchschnittlich mindestens 3 Mio. Euro pro Jahr aufweisen. Von diesen insgesamt 268 Unternehmen nahmen 96 (35,8 Prozent) an der Umfrage teil. Knapp zwei Drittel (62,5 Prozent) der teilgenommenen Unternehmen haben 50 und mehr Beschäftigte. Rund ein Viertel (26,0 Prozent) beschäftigt zwischen 10 und 49 Mitarbeiter, während 11,5 Prozent der teilgenommenen Unternehmen weniger als 10 Beschäftigte aufweist. Die Befragung wurde im Dezember 2016 und Jänner 2017 ebenfalls mittels CAWI Online-Umfrage durchgeführt.

Abbildung C-1

### Gründe, weshalb die Bahn nicht als Transportmittel verwendet wird

Anzahl der Export- und Importunternehmen (Mehrfachantworten möglich)



Quelle: WIFO (eigene Erhebung)

© 2017 WIFO



**WIFO** | Institut für  
Wirtschaftsforschung

WIFO – Institut für Wirtschaftsforschung  
I-39100 Bozen

Südtiroler Straße 60  
T +39 0471 945 708

wifo@handelskammer.bz.it  
[www.handelskammer.bz.it/wifo](http://www.handelskammer.bz.it/wifo)



HANDELS-, INDUSTRIE-,  
HANDWERKS- UND LAND-  
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

