

# Straßengüterverkehrsstatistik im Wandel der Zeit

## Geschichte der Erhebung, Bewertung der Zeitreihe und Jahresergebnisse 2012

THOMAS KARNER  
SYLVIA SCHARL

Die Geschichte der Straßengüterverkehrsstatistik in Österreich lässt sich in vier Perioden unterteilen: Die Anfänge (1965 bis 1983), die Zeit der Vollerhebung auf Basis des 1984 in Kraft getretenen Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetzes (1984 bis 1994), die ersten Jahre nach dem EU-Beitritt Österreichs (1995 bis 2002) und schließlich die konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik seit 2003. Im Anschluss an eine detaillierte Beschreibung dieser einzelnen Perioden enthält der vorliegende Artikel auch eine Bewertung sowie einen Vergleich des erhobenen Transportaufkommens seit 1980. Abschließend werden die Ergebnisse des Jahres 2012 der konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrserhebungen für Österreich präsentiert: Das Transportaufkommen betrug insgesamt 428,4 Mio. t und ging damit um 3,1% im Vergleich zum Vorjahr (442 Mio. t) zurück. Auch bei der Transportleistung kam es 2012 mit insgesamt 34,3 Mrd. tkm im Inland zu einer Abnahme um 3,0% (2011: 35,4 Mrd. tkm).

### Einleitung

Im Rahmen der Verkehrsstatistiken ist die Erhebung des Straßengüterverkehrs aus zweierlei Gründen von besonderer Bedeutung: Zum einen hat der Verkehrsträger Straße den größten Anteil sowohl am Transportaufkommen (Tonnen) als auch an der Transportleistung (Tonnenkilometer - tkm). Zum anderen - man denke nur an die Schlagworte CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Klimawandel - steht dieser Verkehrsträger aus ökologischen Gründen im Zentrum des politischen Interesses. Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2011 wird z.B. explizit das Ziel genannt, 30% des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr, das über eine Distanz von 300 Kilometern und mehr befördert wird, bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie z.B. Schiene oder Schiff zu verlagern.

Um den Straßengüterverkehr bzw. etwaige Verlagerungen auf andere Verkehrsträger entsprechend genau abbilden zu können, bedarf es daher moderner Verkehrsstatistiken, die hinreichend genaue Aussagen ermöglichen und gleichzeitig im Sinne von Grundsatz 9 des Verhaltenskodex für europäische Statistiken<sup>1)</sup> „Vermeiden einer übermäßigen Belastung der Auskunftgebenden (Respondenten)“ erstellt werden.

Dieser Artikel beschäftigt sich mit der durchaus wechselhaften Geschichte der österreichischen Straßengüterverkehrserhebungen, die seit den 1960er-Jahren auf unterschiedlichste Art und Weise durchgeführt wurden. Außerdem werden die Ergebnisse dieser Erhebungen von 1980 bis 2012 analysiert und etwaige Zeitreihenbrüche diskutiert. Im Besonderen wird dabei die gegenwärtige Erhebung vorgestellt. Diese ermöglicht, ergänzt um Erhebungen der anderen Mitgliedstaaten, ein Bild des Straßengüterverkehrs in Österreich, das in dieser Vollständigkeit mit Ausnahme der Jahre 1984, 1988 und 1993 nicht gegeben war.

<sup>1)</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-32-11-955/DE/KS-32-11-955-DE.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-32-11-955/DE/KS-32-11-955-DE.PDF)

### Österreichische Straßengüterverkehrsstatistik von den 1960er-Jahren bis heute

Die Entwicklung der Straßengüterverkehrserhebungen in Österreich von den Anfängen in den 1960er-Jahren bis in die Gegenwart lässt sich in vier Perioden einteilen (*Übersicht*).

#### 1. Die Anfänge (1965 bis 1983)

Durch das Bundesstatistikgesetz 1965,<sup>2)</sup> Anhang 16 gemäß §21 Abs. 2, wurde das damalige Österreichische Statistische Zentralamt 1965 erstmalig damit beauftragt, den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen als eigene Statistik zu erheben.<sup>3)</sup> Ein Jahr davor wurde durch eine Verordnung über die Führung von Aufzeichnungen und Begleitdokumenten im Straßenverkehr und deren Aufbewahrung<sup>4)</sup> festgelegt, dass Güterbeförderungsunternehmen bei einer Güterbeförderung auf einer Strecke von mehr als 80 Kilometern einen Frachtbrief mitzuführen haben (§1 (1)) und dass diese Unternehmen fortlaufend Aufzeichnungen darüber an das Österreichische Statistische Zentralamt zu übermitteln haben (§3 (1)).

Auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen wurde von 1965 bis 1983 regelmäßig die Straßengüterverkehrsstatistik frachtbriefpflichtiger fuhrgewerblicher Unternehmen im Fernverkehr erstellt. Darüber hinaus wurde in den Jahren 1966 bis 1970 auch der nichtfrachtbriefpflichtige fuhrgewerbliche Gütertransport im Nahverkehr erhoben. Von 1968 bis 1971 gab es zudem eine Statistik des Werkfernverkehrs bzw. 1971 und 1972 eine Statistik über den grenzüberschreitenden Verkehr ausländischer Lastkraftwagen.

<sup>2)</sup> BGBl. Nr. 91/1965: Bundesstatistikgesetz vom 1. April 1965 über die Bundesstatistik (Bundesstatistikgesetz 1965).

<sup>3)</sup> Seit 1953 wurden auf Basis der Außenhandelsstatistik lediglich Angaben zum Transportaufkommen für den Verkehrsträger Straße ausgewiesen. Rückschlüsse, ob es sich um inländische oder ausländische Fahrzeuge bzw. um fuhrgewerbliche Transporte oder Werkverkehr handelte, waren nicht möglich. Ebenso gab es keinerlei Angaben zur Transportleistung. Spezielle verkehrsstatische Erhebungen fanden in dieser Zeit nicht statt.

<sup>4)</sup> BGBl. Nr. 206/1964: Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 15. Juli 1964 über die Führung von Aufzeichnungen und Begleitdokumenten im Straßengüterverkehr und deren Aufbewahrung.

**Überblick über die Straßengüterverkehrserhebungen in Österreich seit 1965**

Übersicht

Jahr	Grundlage	Art der Erhebung							Bewertung					
		Frachtbrief, Fernverkehr, Fuhrgewerbe	Frachtbrief-frei, Nahverkehr, Fuhrgewerbe	Werkfernverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr		Inland Nahverkehr	Inländische Stichprobe, Nationalitätsprinzip	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Inland	Versand	Empfang	Transit	
					ausländische Lkw	in- und ausländische Lkw								
1965	Bundesstatistikgesetz 1965	X								m	m	m	n - m	
1966		X	X							t	t	t	n - m	
1967		X	X							t	t	t	n - m	
1968		X	X	X						t	t	t	n - m	
1969		X	X	X						t	t	t	n - m	
1970		X	X	X						t	t	t	n - m	
1971		X	X	X		X				t	v	v	v	
1972		X				X				m	t	t	v	
1973		X								m	m	m	n - m	
1974		X								m	m	m	n - m	
1975		X								m	m	m	n - m	
1976		X								m	m	m	n - m	
1977		X								m	m	m	n - m	
1978		X								m	m	m	n - m	
1979		X								m	m	m	n - m	
1980		X								m	m	m	n - m	
1981		X								m	m	m	n - m	
1982		X								m	m	m	n - m	
1983	X								m	m	m	n - m		
1984	Straßen- und Schienen-güterverkehrsgesetz vor EU	X		X		X	X			v	v	v	v	
1985		X		X		X				t	v	v	v	
1986		X		X		X				t	v	v	v	
1987		X		X		X				t	v	v	v	
1988		X		X		X	X			v	v	v	v	
1989										n	n	n	n	
1990		X		X		X				t	v	v	v	
1991		X		X		X				t	v	v	v	
1992		X		X		X				t	v	v	v	
1993		X		X		X	X			v	v	v	v	
1994	X		X		X				t	v	v	v		
1995	EU ohne D-Tabellen						X			t-v	t	t	m	
1996								X		t-v	t	t	m	
1997								X		t-v	t	t	m	
1998								X		t-v	t	t	m	
1999								X	X*	v*	t-v*	t-v*	t-v*	
2000								X	X*	v*	t-v*	t-v*	t-v*	
2001								X	X*	v*	t-v*	t-v*	t-v*	
2002								X	X*	v*	t-v*	t-v*	t-v*	
2003		EU und D-Tabellen						X	X		v	t-v	t-v	t-v
2004									X	X		v	t-v	t-v
2005								X	X		v	t-v	t-v	t-v
2006								X	X		v	t-v	t-v	t-v
2007								X	X		v	t-v	t-v	t-v
2008								X	X		v	v	v	v
2009								X	X		v	v	v	v
2010								X	X		v	v	v	v
2011								X	X		v	v	v	v
2012								X	X		v	v	v	v

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrstatistik. - Legende: n= nicht vorhanden - m= mangelhaft - t= teilweise - v= vollständig - \*= rückwirkend berechnet.

Die Erhebungen wurden dabei teilweise als Vollerhebung und teilweise als Stichprobenerhebung durchgeführt. Aufgrund der damals noch üblichen eher spärlichen Dokumentationen ist eine detaillierte Rekonstruktion der verwendeten Methodik zwar nicht möglich, es lässt sich aber auch so erkennen, dass in dieser ersten Periode der Straßengüterverkehrserhebungen nur ein Teil des tatsächlichen Güterverkehrsgeschehens auf der Straße statistisch erfasst wurde. Eine kontinuierliche Zeitreihe für die Jahre 1965 bis 1983 gibt es im Prinzip nur für den fuhrgewerblichen Fernverkehr österreichischer Unternehmen. *Mannas* (1998)<sup>5)</sup> stellte auf

<sup>5)</sup> *Mannas, F* (1998): „Güterverkehrsstatistik in der EU“. Statistische Nachrichten 5/1998, S. 379-383.

Basis eines Vergleichs mit den Ergebnissen von 1993 fest, dass nur 8% des gesamten Transportaufkommens bzw. 24% der gesamten Transportleistung erfasst wurden.

**2. Die „Vollerhebung“ (1984 bis 1994)**

Durch das 1984 in Kraft getretene Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz<sup>6)</sup> - das auch dazu diente, die Erhebungen für beide Verkehrsträger aufeinander abzustimmen - und die zeitgleich erlassene Straßen- und Schienengüterverkehrs-

<sup>6)</sup> BGBl. Nr. 142/1983: Bundesgesetz vom 21. Februar 1983 über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs (Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz).

statistikverordnung<sup>7)</sup> wurde die Straßengüterverkehrserhebung gänzlich neu konzeptioniert. Die Erhebung erfolgte nunmehr getrennt nach vier Güterverkehrsbereichen:

- **Grenzüberschreitender Verkehr:** Auf Basis von Zählkarten bzw. Frachtbriefen erfolgte **jährlich eine Vollerhebung** aller inländischen und ausländischen Lkw, die im Rahmen des Empfangs, des Versands oder des Transits die österreichische Grenze passierten.
- **Inländischer Nahverkehr:** Alle **fünf Jahre** wurde der inländische Nahverkehr per Zählkarte mittels **Stichproben-erhebung** erfasst. Alle der damals rund 23.000 Unternehmen, die einen fuhrgewerblichen oder Werknahverkehr erbrachten, mussten für je eine zufällig gewählte Berichtswoche alle Fahrten melden. Als Nahverkehr wurden dabei alle Fahrten definiert, die innerhalb eines Umkreises von 65 km vom Standort des Unternehmens stattfanden bzw. Stichfahrten mit einer Begrenzung auf 110 Straßenkilometern, wenn Ein- und Ausladeort in der Nahverkehrszone lag (*Mannas 1998; siehe Fußnote 5*). Konkret erfolgten Erhebungen zum inländischen Nahverkehr in den Jahren 1984, 1988 und 1993.
- **Fuhrgewerblicher Fernverkehr im Inland:** Dieser Straßengüterverkehrsbereich wurde auf Grundlage der Frachtbriefe **jährlich als Vollerhebung** erfasst.
- **Werkfernverkehr im Inland:** Mittels **jährlicher Stichproben-erhebungen** - ca. 18.000 Unternehmen hatten jeweils eine komplette Berichtswoche zu übermitteln - wurde auf Basis von Zählkarten der inländische Werkfernverkehr erfasst.

Auch wenn diese Periode der Straßengüterverkehrsstatistik immer wieder als jene bezeichnet wurde, in welcher der gesamte Straßengüterverkehr in Österreich darstellbar war (*vgl. z.B. Fürst & Riegler 2005 oder Fürst & Gabsdiel 2006*),<sup>8)</sup> so ist dies doch etwas zu relativieren. Zum einen ist prinzipiell anzumerken, dass eine Vollständigkeit nur für die Jahre 1984, 1988 und 1993 gegeben war, da in diesen Jahren auch der inländische Nahverkehr erfasst wurde.<sup>9)</sup> Zum anderen ergaben sich im Rahmen der Erhebung auch einige definitorische Probleme, die *Mannas* (1998, S. 381; *siehe Fußnote 5*) so beschrieb: „Aus der komplexen Definition des Inlandnahverkehrs ergaben sich allerdings Zuordnungsprobleme zum Nah- und Fernverkehr, was aus den Ergebnissen des Fernverkehrs für die übrigen Jahre, in denen die Meldepflichtigen

selbst die Trennung vorzunehmen hatten, erkennbar wurde.“ Ebenso führte er an, dass das geltende Unterscheidungskriterium des Standorts im Straßengüterverkehr nicht adäquat auf die anderen Verkehrsträger anwendbar war.

Aus heutiger Sicht ist die Durchführung von Vollerhebungen in der amtlichen Statistik unter dem Gesichtspunkt der weitgehenden Entlastung der Respondenten grundsätzlich zu hinterfragen. Wenngleich die Zählkarten und Frachtbriefe für den grenzüberschreitenden Verkehr, die von den Zollämtern an das damalige Österreichische Statistische Zentralamt gesendet wurden, bereits vorlagen und somit keine für die Respondenten bemerkbare Belastung darstellten, so war doch die interne Aufarbeitung mit einem sehr großen Personal- und Kostenaufwand verbunden. Aus diesem Grund erfolgte nur für die Jahre 1984 bis 1986 eine komplette Aufarbeitung aller Meldungen. In den darauf folgenden Jahren bis 1994 wurden diese nur mehr stichprobenweise - ca. ein Fünftel aller Meldungen - aufgearbeitet.<sup>10)</sup> Der Informations- und Genauigkeitsgewinn, der durch die vollständige Aufarbeitung aller Meldungen im statistischen Sinne ohnehin nur gering war, war in Relation zu den entstehenden Kosten nicht mehr vertretbar.

### 3. Die ersten Jahre nach dem EU-Betritt (1995 bis 2002)

Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union änderte sich die Straßengüterverkehrserhebung grundlegend. Gemäß dem damals geltenden EU-Recht<sup>11)</sup> sowie einer neu erlassenen nationalen Verordnung<sup>12)</sup> erfolgte die Erhebung zum Straßengüterverkehr nicht wie bisher nach dem Territorialitätsprinzip - also der Beobachtung aller Güterkraftfahrzeuge, die auf dem österreichischen Hoheitsgebiet Güter befördern - sondern nach dem Nationalitätsprinzip. Seit 1995 werden für den Inlandverkehr sowie den grenzüberschreitenden Verkehr (Empfang, Versand und Transit) ausschließlich die im jeweiligen Mitgliedstaat registrierten Güterkraftfahrzeuge herangezogen.

Damit war die **Darstellung des gesamten Straßengüterverkehrs** in den einzelnen Mitgliedstaaten und somit auch in Österreich sowie die Darstellung des Modal Split der einzelnen Verkehrsträger **ab 1995 nicht mehr möglich**. *Mannas* (1998; *siehe Fußnote 5*) stellte fest, dass einzelne Mitgliedstaaten bereits damals den Wunsch nach einem bilateralen Datenaustausch hatten, der dieses schwerwiegen-

<sup>7)</sup> **BGBl. Nr. 290/1983** Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 26. April 1983 über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs sowie über die Führung von Begleitdokumenten im Straßengüterverkehr (Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistikverordnung).

<sup>8)</sup> *Fürst, E. / Riegler B.* (2005): „Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2004“. Statistische Nachrichten 12/2005, S. 1135-1141 oder *Fürst, E. / Gabsdiel, S.* (2006): „Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2005“. Statistische Nachrichten 12/200, S. 1182-1189.

<sup>9)</sup> Streng genommen fehlte auch in diesen Jahren ein Teil des Straßengüterverkehrs, nämlich der Inlandverkehr ausländischer Unternehmen, welcher allerdings in den Jahren vor der EU-Mitgliedschaft Österreichs 1995 zu vernachlässigen war.

<sup>10)</sup> Dabei ist anzumerken, dass auch so der personelle und zeitliche Aufwand immer noch immens war. Für das Jahr 1989 liegt z.B. keine Straßengüterverkehrsstatistik vor, da die Aufarbeitung von 1988 über ein Jahr im Rückstand war.

<sup>11)</sup> **Richtlinie 78/546/EWG** des Rates vom 12. Juni 1978 zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik (ABl. Nr. L 168 vom 26.6.1978), zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG vom 18. Juli 1989 (ABl. Nr. L 226 vom 3.8.1989, S. 8), sowie **Verordnung (EG) Nr. 1172/98** des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (ABl. Nr. L 163 vom 6. Juni 1998).

<sup>12)</sup> **BGBl. Nr. 393/1995:** Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs (Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung).

de Defizit teilweise ausgleichen könnte. Allerdings meinte er, es sei Aufgabe der EU, hier eine für alle Mitgliedstaaten befriedigende Lösung zu finden.

Ungeachtet dieser Kritik ist auch zu erwähnen, dass die durch den EU-Beitritt umgestellte Erhebung einen erweiterten Merkmalskatalog aufwies. Als Beispiele seien genannt:

- Erfassung der transitierten Länder
- Angaben zu kombinierten Verkehren
- Erweiterung der Warenstruktur
- Erhebung der Leerfahrten
- Einbeziehung des sonstigen Auslandverkehrs (Kabotage)

Die Erhebung wurde auf Basis eines Stichprobenmodells durchgeführt, bei dem alle österreichischen Unternehmen (Fuhrgewerbe und Werkverkehr), die Güterverkehr auf der Straße mit Güterkraftfahrzeugen ab 2 t Nutzlast durchführten, einbezogen waren. Große Unternehmen hatten für alle Fahrzeuge eine Berichtswoche pro Quartal zu melden, kleine Unternehmen maximal eine Berichtswoche pro Jahr.

#### 4. Konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik ab 2003

Mit der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs<sup>13)</sup> wurde die rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass die Ergebnisse der Straßengüterverkehrserhebungen der einzelnen Mitgliedstaaten den jeweiligen Nationalen Statistischen Instituten (NSI), die für die Erstellung der Verkehrsstatistik zuständig sind, zur Verfügung gestellt werden können. Damit soll es den NSI ermöglicht werden, die Straßengüterverkehrsstatistik für das jeweilige Hoheitsgebiet zu vervollständigen.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass es bei der nationalen Erhebung in Österreich im Jahr 2006 zu einer Änderung des Stichprobenmodells kam.<sup>14)</sup> Das ursprüngliche, rein auf Arbeitsstätten bezogene Modell wurde auf ein kombiniertes Zeit- und Fahrzeugstichprobenmodell umgestellt. Abgesehen davon, dass mit diesem neuen Modell eine massive Respondentenentlastung (-84% des bisherigen Meldeaufwands) verbunden war, konnte bei der Aufarbeitung der Meldungen eine deutliche Qualitätssteigerung erreicht werden. Z.B. mussten bei Leermeldungen ab 2006 auch die dazugehörigen Tachoscheiben mitgeschickt werden bzw. wurde verstärkt Kontakt mit den Respondenten und Respondentinnen gesucht. Außerdem wurden mit dem neuen Modell etwaige Klumpungseffekte reduziert. Bisher hatten Arbeitsstätten kleinerer Unternehmen einmal im Jahr die durchgeführten Fahrten des kompletten Fuhrparks für eine Berichtswoche zu melden. Daher konnten saisonale Schwankungen keine Berücksichtigung finden. Die nunmehrige Verteilung der für die Meldung gezogenen Güterkraftfahrzeuge einer Arbeitsstätte auf unterschiedliche Berichtswochen eines Meldejahres schließt diese Effekte nahezu aus.

<sup>13)</sup> Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs (ABl. Nr. L 1/45 vom 4. Jänner 2003).

<sup>14)</sup> Fürst, E. (2008): „Das neue Stichprobenkonzept für die Straßengüterverkehrsstatistik“. Statistische Nachrichten 5/2008, S. 409-417.

Grundsätzlich sind mit der konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatistik Informationen über das Verkehrsaufkommen, das durch ausländische Güterkraftfahrzeuge in Österreich erbracht wird, seit 2003<sup>15)</sup> wieder vorhanden. Etwaige Einschränkungen, die bei der Interpretation dieser Ergebnisse zu beachten sind, wurden von *Scharl und Karner* ausführlich diskutiert.<sup>16)</sup>

- **An der Erhebung teilnehmende Staaten:** Die Erweiterungen der EU, d.h. speziell die Osterweiterungen in den Jahren 2004 und 2007 trugen dazu bei, dass die Anzahl der teilnehmenden Staaten von 14 im Jahr 1999 (Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Spanien sowie das Vereinigte Königreich) auf 28 im Jahr 2006<sup>17)</sup> (dazugekommen in zeitlicher Reihenfolge seit 2004: Tschechische Republik, Schweden, Ungarn, Slowenien, Zypern, Lettland, Estland, Griechenland, Litauen, Slowakei, Polen, Liechtenstein, Bulgarien und Rumänien) gestiegen ist. Seit 2008 stehen zudem Daten aus der Schweiz und Kroatien zur Verfügung. Das Straßengüterverkehrsgeschehen, das nunmehr dargestellt werden kann, ist als nahezu vollständig zu bezeichnen. Darüber hinaus strebt Statistik Austria an, dass der Bundesanstalt weitere Verwaltungsdaten (z.B. die automatische Verkehrszählung der ASFINAG) zur Verfügung gestellt werden. Damit sollen einerseits Informationen über Drittländer (z.B. Serbien, die Türkei oder Russland) in die Statistik einfließen und andererseits weitere Qualitätsverbesserungen, speziell was den Transitverkehr betrifft, ermöglicht werden.
- **Unterschiedliche Erhebungsmethoden u. Schwellenwerte:** Wie auch bei anderen europäischen Statistiken gibt es keine Rechtsgrundlagen, die konkret vorschreiben, wie die Erhebungen in den Mitgliedstaaten durchzuführen sind. Eine Vereinheitlichung erfolgt über Empfehlungen von Eurostat<sup>18)</sup> bzw. ein Handbuch,<sup>19)</sup> das die Erhebungen in den einzelnen Mitgliedstaaten beschreibt. Hinsichtlich der Schwellenwerte für die einzubeziehenden Güterkraftfahrzeuge, müssen gemäß EU-Rechtsgrundlagen Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mindestens 3,5 t bzw. einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mindestens 6 t erhoben werden. In einigen Mitgliedstaaten werden jedoch auch Kraftfahrzeuge mit weniger Nutzlast oder Gesamtgewicht erfasst.
- **Darstellung der Transportleistung im Inland:** Die von Eurostat übermittelten Ergebnisse zur konsolidierten Stra-

<sup>15)</sup> Eurostat stellt den NSI dabei die Daten rückwirkend bis 1999 zur Verfügung.

<sup>16)</sup> Scharl, S. / Karner, T. (2012): „Von einer nationalen zu einer europäischen Straßengüterverkehrsstatistik in Österreich“. Statistische Nachrichten 12/2012, S. 1016-1025.

<sup>17)</sup> Rumänien und Bulgarien traten zwar erst 2007 der EU bei, nahmen aber bereits 2006 an der Straßengüterverkehrserhebung teil.

<sup>18)</sup> „Road freight transport methodology - Reference Manual for the implementation of Council Regulation No 1172/98 on statistics on the carriage of goods by road - 2011 edition“. Eurostat.

<sup>19)</sup> „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries - 2011 Edition“. Eurostat.

ßengüterverkehrsstatistik enthalten nur Informationen über die Transportleistung, die zwischen jeweils zwei NUTS-3-Regionen erbracht wurde, unabhängig von den involvierten Mitgliedstaaten. Die Transportleistung, die dem jeweiligen Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates zuzurechnen ist (Inlands-tkm), ist jedoch für entsprechende nationale verkehrspolitische Aussagen von großer Relevanz. Statistik Austria hat daher 2013 ein Modell entwickelt,<sup>20)</sup> das eine Aufteilung der Gesamttonnenkilometer in einen nationalen und einen ausländischen Anteil ermöglicht. Anzumerken ist, dass Eurostat zur Berechnung des Modal Split für die einzelnen Mitgliedstaaten ebenfalls ein Modell mit einem entsprechenden Entfernungswerk zur Verfügung stellt. Jedoch sind für einige NUTS-3-Relationen, deren routenmäßige Verbindung Österreich miteinschließt, die dort angegebenen Anteile einzelner Mitgliedstaaten zu hinterfragen. Außerdem haben Vergleichsrechnungen gezeigt, dass der Transitverkehr durch Österreich auf Basis des Eurostat-Entfernungswerks deutlich unterschätzt wird.

Zusammenfassend zur konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatistik kann gesagt werden, dass seit dem Berichtsjahr 2008 eine nahezu vollständige Abdeckung jener Länder gegeben ist, deren Güterkraftfahrzeuge auf österreichischem Hoheitsgebiet unterwegs sind. Hinsichtlich der unterschiedlichen Erhebungsmethoden und Schwellenwerte in den einzelnen Mitgliedstaaten ist zukünftig vermehrt auf eine stärkere Vereinheitlichung Wert zu legen. Im speziellen wird es Aufgabe von Eurostat sein, hier die notwendigen Informationen bereitzustellen und koordinierend tätig zu sein.

Der bereits in der Einleitung erwähnte Verhaltenskodex für europäische Statistiken sieht unter anderem die Nutzung administrativer Daten vor, falls solche für die Erstellung einzelner Statistiken vorhanden sind. Für die Straßengüterverkehrserhebung wäre zu überprüfen, inwieweit Informationen der Zählstellen für die Lkw-Maut eine weitere Verbesserung der Qualität ermöglichen würden. Da die Maut-Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich sind, könnten diese Zusatzinformationen zumindest für die Darstellung des Straßengüterverkehrs innerhalb der jeweiligen Hoheitsgebiete Verwendung finden.

### Bewertung und Vergleich der Ergebnisse seit 1980

Um die Beschreibungen der einzelnen Perioden der Straßengüterverkehrserhebung in Österreich seit 1965 zu veranschaulichen, wurden diese in einer Übersicht zusammenfassend dargestellt bzw. wurde eine Bewertung hinsichtlich der Vollständigkeit der Erhebung für die einzelnen Jahre vorgenommen.

Aus dieser *Übersicht* geht hervor, dass seit Beginn der Erhebung nur in den Jahren 1971, 1984, 1988 und 1993 bzw.

seit der Verfügbarkeit einer konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatistik ab 2003 eine nahezu vollständige Abdeckung aller Verkehrsbereiche gegeben war. Speziell in den Jahren ab 1973 bis 1983 wurde ausschließlich der frachtbriefliche Fernverkehr im Fuhrgewerbe erhoben. In den folgenden 1980er-Jahren bis 1994 kam es - mit Ausnahme der drei oben genannten Jahre - zu einer nicht ausreichenden Abdeckung des Inlandverkehrs; für 1989 liegen gar keine Zahlen vor. Nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde die nationale Erhebung auf Basis des Nationalitätsprinzips durchgeführt, d.h. ausschließlich in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge wurden erfasst. Das vollständige Verkehrsaufkommen im Güterverkehr auf Österreichs Straßen kann mittels der von Eurostat den Nationalen Statistischen Instituten zur Verfügung gestellten konsolidierten Statistik erst wieder ab dem Jahr 2003 ausgewiesen werden. Durch die Ost-Erweiterungen der Europäischen Union ist seit 2008 zudem eine gute Abdeckung der teilnehmenden Länder an der Erhebung gegeben.

In *Tabelle 1* ist das **Transportaufkommen** im Straßengüterverkehr, getrennt nach den **Verkehrsbereichen**, in einer Zeitreihe **seit 1980** dargestellt. Die in diesem Artikel beschriebenen Perioden der Straßengüterverkehrserhebung in Österreich lassen sich auch an den absoluten Zahlen - unabhängig von den tatsächlichen wirtschaftlich begründeten Änderungen der Transportvolumina - ablesen:

- **Die Anfänge** (1965 bis 1983): Diese Periode ist in der Tabelle durch die Jahre **1980 bis 1983** repräsentiert. In diesem Zeitraum wurde ausschließlich der frachtbriefliche Fernverkehr im Fuhrgewerbe erhoben; das gemessene Transportaufkommen dieser Respondentengruppe machte nicht mehr als 15 Mio. t jährlich aus.
- **Die „Vollerhebung“** (1984 bis 1994): Die grundlegenden konzeptionellen Änderungen, die diese Periode charakterisieren, werden anhand der Zahlen deutlich sichtbar. In den Jahren der vollständigen Abdeckung aller Verkehrsbereiche **1984, 1988 und 1993** betrug es 197,2 Mio. t, 192,2 Mio. t bzw. 223,5 Mio. t, wobei der größte Anteil jeweils beim Inlandverkehr lag. In den anderen Jahren dieser Periode, in denen neben dem Werkfernverkehr auch der grenzüberschreitende Verkehr in- und ausländischer Güterkraftfahrzeuge erhoben wurde, betrug das Transportaufkommen zwischen 48,1 Mio. t (1985) und 64,4 Mio. t (1994). Die Hinzunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs und die damit verbundene bessere Abdeckung wurde besonders beim Transitverkehr deutlich: 1,8 Mio. t im Jahr 1983 standen 18,3 Mio. t im Jahr 1984 gegenüber.
- **Die ersten Jahre nach dem EU-Beitritt** (1995 bis 2002): In der Tabelle ist diese Periode nur für die Jahre **1995 bis 1998** ablesbar, da die konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik mit dem Vorliegen der erwähnten Rechtsgrundlagen **rückwirkend bis 1999** an die NSIs übermittelt wurde und daher in der Tabelle ausgewiesen ist. Das Gesamttransportaufkommen lag in dieser Zeit zwischen

<sup>20)</sup> Eine Beschreibung dieses Modellsatzes findet sich in *Karner, T. / Weninger, B. / Scharl, S. (2014): "Estimation of the Inland Transport Performance from the Consolidated European Road Freight Transport Data". Austrian Journal of Statistics, VOL 43, NO 1 (2014), 49-62.*

**Transportaufkommen im Straßengüterverkehr 1980-2012** Tabelle 1

Jahr	Grundlage	Inlandverkehr	Empfang	Versand	Transit	Gesamt
		in 1.000 Tonnen				
1980	Bundesstatistikgesetz 1965	5.898	3.251	2.875	1.606	13.630
1981		6.042	3.354	3.061	1.667	14.124
1982		6.228	3.491	3.171	1.771	14.661
1983		6.531	3.724	3.387	1.852	15.494
1984	Straßen- u. Schienengüterverkehrsgesetz vor EU	160.822	9.515	8.549	18.313	197.199
1985		10.548	9.905	8.619	19.029	48.102
1986		10.579	10.237	8.859	20.167	49.842
1987		9.332	10.689	9.417	21.623	51.061
1988		147.312	11.834	10.232	22.849	192.227
1989		Werte nicht vorhanden				
1990		11.496	12.749	11.031	20.087	55.362
1991	11.435	13.940	11.059	20.079	56.513	
1992	10.921	14.051	10.935	20.589	56.497	
1993	177.743	13.746	10.648	21.320	223.457	
1994	12.372	14.818	11.789	25.389	64.368	
1995	EU ohne D-Tabellen *)	217.896	10.883	11.017	2.816	242.613
1996		229.972	11.838	11.544	2.994	256.349
1997		229.235	11.935	12.260	3.141	256.571
1998		229.088	12.905	12.904	3.474	258.371
1999		242.047	23.789	21.438	22.063	309.337
2000		243.228	25.979	23.321	16.199	308.727
2001		246.964	30.454	27.949	24.870	330.237
2002		249.096	27.794	26.343	26.008	329.242
2003	EU und D-Tabellen	258.597	30.425	28.781	26.871	344.675
2004		245.411	33.292	30.220	34.853	343.776
2005		253.235	34.013	29.455	37.657	354.361
2006		320.938	37.760	33.016	38.009	429.723
2007		320.813	39.329	35.686	46.705	442.532
2008		340.132	38.727	37.967	54.500	471.326
2009		306.927	36.919	34.617	45.606	424.070
2010		302.553	39.438	36.695	48.499	427.185
2011		316.744	42.588	37.939	44.966	442.236
2012		309.011	39.460	35.844	44.130	428.445

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat. - \*) Rückrechnung bis 1999.

242,6 Mio. t (1995) und 258,4 Mio. t (1998). Das Transportaufkommen im Inlandverkehr war dabei am größten, während die Werte für Empfang, Versand und besonders für den Transit niedriger waren als in der Periode davor. Dies ist insofern schlüssig, als in diesem Zeitraum ausschließlich Ergebnisse der nationalen Erhebung, d.h. von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen, vorlagen.

- **Konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik** (seit 2003): Seit 1999 liegen rückwirkend Zahlen vor, die entsprechend in die Tabelle eingearbeitet sind. Mit Berücksichtigung der Verkehrsleistungen von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen auf österreichischem Hoheitsgebiet konnte das Transportaufkommen im Versand, Empfang und Transit wieder vollständiger dargestellt werden, und es kam zu entsprechend höheren Werten. Speziell die Werte für das Transportaufkommen im Transit spiegeln die Phasen der EU-Erweiterungen und damit die Zunahme der an der Erhebung beteiligten Mitgliedstaaten deutlich wider. Während 1999 das Verkehrsaufkommen im Transit 22,1 Mio. t ausmachte, betrug es 2004 (Osterweiterung Teil 1) 34,9 Mio. t und 2007 (Osterweiterung Teil 2) 46,7 Mio. t. In der Tabelle ist ein deutlicher Anstieg des Transportaufkommens im Inlandverkehr zwischen 2005 (253,2 Mio. t) und 2006 (320,9 Mio. t) erkennbar. Dieser sprunghafte Anstieg ist dabei nur zum Teil durch das Wirtschaftswachstum als solches erklärbar, vielmehr

zeigt er die Auswirkungen der Umstellung des nationalen Stichprobenplans und die damit verbundene Qualitätssteigerung bei der Aufarbeitung der Meldungen.

### Ergebnisse für das Jahr 2012

Um den Artikel mit aktuellem Zahlenmaterial abzurunden, werden im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse der konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatistik 2012 dargestellt. Eine ausführlichere Darstellung der Ergebnisse findet sich in der Publikation „Verkehrsstatistik 2012“ oder auf der Website von Statistik Austria unter [www.statistik.at](http://www.statistik.at) > Statistiken > Verkehr > Straße > Güterverkehr.

### Güterkraftfahrzeuge transportierten in Österreich fast 430 Mio. t

Das 2012 von in- und ausländischen Güterkraftfahrzeugen auf Österreichs Straßen erbrachte **Transportaufkommen** betrug insgesamt 428,4 Mio. t und ging damit um 3,1% im Vergleich zum Vorjahr (442 Mio. t) zurück. Auch bei der **Transportleistung** kam es 2012 mit insgesamt 34,3 Mrd. tkm im Inland zu einer Abnahme um 3,0% (2011: 35,4 Mrd. tkm).

### Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr von ausländischen Fahrzeugen dominiert

77,0% (330,0 Mio. t) des gesamten **Transportaufkommens** entfielen auf in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge (vgl. Tabelle 2). Betrachtet man die einzelnen Verkehrsbereiche, so zeigt sich, dass der Inlandverkehr, der insgesamt mit 309,0 Mio. t den größten Anteil des Transportaufkommens ausmachte, zu 98,8% (305,3 Mio. t) von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurde. Im grenzüberschreitenden Empfang (39,5 Mio. t) und Versand (35,8 Mio. t) war dieser Anteil am Transportaufkommen mit 28,6% (11,3 Mio. t) und 32,9% (11,8 Mio. t) deutlich geringer. Zum Transitverkehr (44,1 Mio. t) trugen in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge mit 3,6% (1,6 Mio. t) kaum bei; der weitaus größte Anteil des Transportaufkommens im Transit, nämlich 96,4% (42,6 Mio. t), wurde von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erzielt.

Bei der **Transportleistung** betrug der durch österreichische Güterkraftfahrzeuge erreichte Anteil lediglich 47,0%, was vor allem durch die längeren Fahrtstrecken im Transitverkehr erklärbar ist. Die 10,4 Mrd. tkm, die zu 98,2% von ausländischen

**Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen 2012** Tabelle 2

Datenquelle	Inlandverkehr	Empfang	Versand	Transit	Gesamt
<b>Transportaufkommen in 1.000 t</b>					
Nationale Ergebnisse	305.347	11.274	11.793	1.568	329.982
Konsolidierte europäische Ergebnisse	309.011	39.460	35.844	44.130	428.446
Anteil Österreich in %	98,8	28,6	32,9	3,6	77,0
<b>Transportleistung in Mio. tkm Inland</b>					
Nationale Ergebnisse	13.510	1.194	1.248	191	16.143
Konsolidierte europäische Ergebnisse	14.147	4.980	4.782	10.407	34.316
Anteil Österreich in %	95,5	24,0	26,1	1,8	47,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

dischen Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden, machten fast ein Drittel der gesamten Transportleistung aus.

### Deutschland und Ungarn im grenzüberschreitenden Güterverkehr voran

Das höchste **Transportaufkommen** aller ausländischen Güterkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr auf Österreichs Straßen wurde von in Deutschland registrierten Kraftfahrzeugen (18,4 Mio. t) erbracht, danach folgten Fahrzeuge aus Ungarn (14,2 Mio. t), Tschechien (11,7 Mio. t), Polen (11,4 Mio. t) und Slowenien (10,9 Mio. t).

Hinsichtlich der **Transportleistung** änderte sich diese Reihenfolge dahingehend, dass die Fahrzeuge der Länder aus dem Osten Europas größere Verkehrsleistungen erreichten. An erster Stelle lag hier Ungarn (2,9 Mrd. tkm), gefolgt von Polen (2,8 Mrd. tkm), Slowenien (2,3 Mrd. tkm), Deutschland (2,0 Mrd. tkm) und Tschechien (1,9 Mrd. tkm).

### Wichtigste Versand- und Empfangsländer: Deutschland und Italien

Mit einem Transportaufkommen von 18,5 Mio. t bzw. einer Transportleistung von 2,0 Mrd. tkm war Deutschland das mit großem Abstand wichtigste **Versandland** für in Österreich empfangene Güter. Danach kamen Italien (3,9 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm), Ungarn (3,7 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm), Tschechien (3,4 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm), die Slowakei (1,9 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), Slowenien (1,7 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm), Polen (1,1 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) sowie die Schweiz und Liechtenstein (1,0 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm); das Transportaufkommen aus diesen Länder zusammengerechnet blieb mit insgesamt ca. 16,8 Mio. t jedoch noch unter dem Wert für Deutschland, während die Transportleistung mit 2,3 Mrd. tkm etwas höher war (vgl. Tabelle 3).

Mit einem Transportaufkommen von 14,6 Mio. t bzw. einer Transportleistung von 1,7 Mrd. tkm war Deutschland auch das wichtigste **Empfangsland** für aus Österreich versendete Güter im Straßenverkehr. Weitere wichtige Ziele waren Italien (6,2 Mio. t bzw. 0,9 Mrd. tkm), die Schweiz und Liechtenstein (2,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm), Tschechien (2,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm), Slowenien (2,0 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), Ungarn (1,9 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), Polen (1,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) und die Slowakei (1,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm).

### Ausgewählte Empfangs- und Versandländer im Straßengüterverkehr in Österreich 2012

Tabelle 3

Versand- bzw. Empfangsländer	Empfang aus		Versand nach	
	in 1.000 Tonnen	in Mio. tkm	in 1.000 Tonnen	in Mio. tkm
Belgien	543,7	85,6	503,3	94,0
Bulgarien	105,2	10,9	90,5	10,4
Deutschland	18.477,3	2.027,6	14.641,9	1.735,4
Dänemark	85,5	7,4	154,4	18,5
Frankreich	788,8	129,0	869,1	127,4
Griechenland	44,5	4,3	42,3	8,4
Italien	3.935,9	677,3	6.235,4	939,4
Kroatien	422,9	70,6	550,8	83,3
Litauen	73,1	22,9	89,0	14,3
Niederlande	828,5	128,2	472,8	57,2
Polen	1.099,4	184,7	1.223,1	212,4
Rumänien	251,8	51,5	282,3	57,9
Schweden	211,7	27,4	149,7	15,4
Schweiz u. Liechtenstein	999,2	98,9	2.202,8	172,2
Slowakei	1.924,4	343,4	1.188,8	240,0
Slowenien	1.712,9	196,3	1.955,6	277,2
Spanien	407,8	82,6	318,6	83,4
Tschechische Republik	3.407,3	371,6	2.170,3	248,2
Ungarn	3.721,3	388,3	1.911,4	281,0
Vereinigtes Königreich	134,3	20,7	352,5	45,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

### 1/3 des Transitverkehrs erfolgt zwischen Deutschland und Italien

Der durch Österreich führende Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien machte mit 12,9 Mio. t fast ein Drittel des Gesamttransits aus. Der Versand aus **Deutschland** (11,9 Mio. t), der durch Österreich transitierte, ging zu 53,3% (6,3 Mio. t) nach Italien; andere wichtige Empfangsstaaten waren Ungarn (1,5 Mio. t), Slowenien (1,2 Mio. t), Rumänien (0,8 Mio. t) sowie die Schweiz und Liechtenstein (0,7 Mio. t). Der Versand aus **Italien** (12,5 Mio. t), der durch Österreich transitierte, ging zu 52,7% (6,6 Mio. t) wiederum nach Deutschland. Abgesehen von Polen (2,3 Mio. t) und Tschechien (1,2 Mio. t) war der übrige Versand aus Italien ziemlich breit in die anderen Empfangsstaaten gestreut. Fasst man die **osteuropäischen Staaten** zusammen, so betrug das Transportaufkommen im Transitverkehr durch Österreich 13,7 Mio. t. Fast zwei Drittel (66,1%) davon hatten Deutschland (5,0 Mio. t) oder Italien (4,0 Mio. t) als Ziel, und weitere 6,7% (0,9 Mio. t) gingen nach Frankreich. 1,9 Mio. t (14,2%) dieses Transportaufkommens hatten jeweils einen anderen osteuropäischen Staat als Ziel.

### Summary

This article describes the changing history of road freight statistics in Austria, which can roughly be divided into four periods: The beginnings (1965 to 1983), the period of a comprehensive survey based on national legal acts, which came into force in 1984 (1984 to 1994), the first years after Austria's accession to the EU (1995 to 2002), and finally the consolidated European road freight statistics since 2003. After a description of each period this article also comprehends an evaluation as well as a comparison of the measured transport volumes since 1980. At the end the results of the consolidated European road freight survey for Austria for the year 2012 are presented. The transport volume on Austrian roads amounted to 428.4 million tonnes, i.e. it decreased by 3.1 per cent compared to 2011 (442 million tonnes). Furthermore with 34.3 billion inland tonne-kilometres in 2012, also the transport performance declined by 3.0 per cent (2011: 35.4 billion tonne-kilometres).