

DIGITALES ARCHIV

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Periodical Part

Verkehrsstatistik ; 2014

Provided in Cooperation with:

Statistik Austria, Wien

Reference: Verkehrsstatistik ; 2014 (2015).

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/11159/2426>

Kontakt/Contact

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft/Leibniz Information Centre for Economics
Düsternbrooker Weg 120
24105 Kiel (Germany)
E-Mail: [rights\[at\]zbw.eu](mailto:rights[at]zbw.eu)
<https://www.zbw.eu/>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Dieses Dokument darf zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen. Sofern für das Dokument eine Open-Content-Lizenz verwendet wurde, so gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

<https://savearchive.zbw.eu/termsfuse>

Terms of use:

This document may be saved and copied for your personal and scholarly purposes. You are not to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public. If the document is made available under a Creative Commons Licence you may exercise further usage rights as specified in the licence.



VERKEHRSSTATISTIK

Herausgegeben von STATISTIK AUSTRIA



Wien 2015

Auskünfte

Für schriftliche oder telefonische Anfragen steht Ihnen
in der Statistik Austria der Allgemeine Auskunftsdienst
unter der Adresse

Guglgasse 13
1110 Wien
Tel.: +43 (1) 711 28-7070
e-mail: info@statistik.gv.at
Fax: +43 (1) 715 68 28

zur Verfügung.

Herausgeber und Hersteller

STATISTIK AUSTRIA
Bundesanstalt Statistik Österreich
1110 Wien
Guglgasse 13

Für den Inhalt verantwortlich

Dr. Thomas Karner
Tel.: +43 (1) 711 28-7706
e-mail: thomas.karner@statistik.gv.at

Manfred Rudlof
Tel.: +43 (1) 711 28-7559
e-mail: manfred.rudlof@statistik.gv.at

DI Sabine Schuster
Tel.: +43 (1) 711 28-7360
e-mail: sabine.schuster@statistik.gv.at

Brigitte Weninger
Tel.: +43 (1) 711 28-7561
e-mail: brigitte.weninger@statistik.gv.at

Umschlagfoto

Cäcilia Bachmann

Kommissionsverlag

Verlag Österreich GmbH
1010 Wien
Bäckerstraße 1
Tel.: +43 (1) 610 77-0
e-mail: order@verlagoesterreich.at

ISBN 978-902925-85-5

Das Produkt und die darin enthaltenen Daten sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind der Bundesanstalt Statistik Österreich (STATISTIK AUSTRIA) vorbehalten. Bei richtiger Wiedergabe und mit korrekter Quellenangabe „STATISTIK AUSTRIA“ ist es gestattet, die Inhalte zu vervielfältigen, verbreiten, öffentlich zugänglich zu machen und sie zu bearbeiten. Bei auszugsweiser Verwendung, Darstellung von Teilen oder sonstiger Veränderung von Dateninhalten wie Tabellen, Grafiken oder Texten ist an geeigneter Stelle ein Hinweis anzubringen, dass die verwendeten Inhalte bearbeitet wurden.

.

Die Bundesanstalt Statistik Österreich sowie alle Mitwirkenden an der Publikation haben deren Inhalte sorgfältig recherchiert und erstellt. Fehler können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Genannten übernehmen daher keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte, insbesondere übernehmen sie keinerlei Haftung für eventuelle unmittelbare oder mittelbare Schäden, die durch die direkte oder indirekte Nutzung der angebotenen Inhalte entstehen. Korrekturhinweise senden Sie bitte an die Redaktion.

© STATISTIK AUSTRIA

Artikelnummer: 20-3950-14

Verkaufspreis CD-ROM: € 50,00

Wien 2015

Vorwort

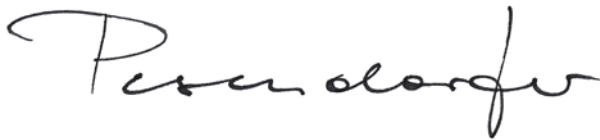
Die Verkehrsstatistik stellt Verkehrsströme und Bewegungen von Verkehrsmitteln, Gütern und Personen dar. Sie bildet damit eine wesentliche Grundlage für Entscheidungen in der Politik, der Technik und der Wirtschaft.

In der „Verkehrsstatistik 2014“ wird der Güterverkehr, der auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Luftfahrt und den Rohrleitungen im Jahr 2014 in Österreich erbracht wurde, im Detail erläutert. Darüber hinaus wird der Modal Split, basierend auf dem Transportaufkommen und der Transportleistung im Inland, präsentiert. Für den Straßengüterverkehr gibt es neben der Darstellung der Leistungen österreichischer Unternehmen auch einen Überblick über die Verkehrsleistungen der Unternehmen aus der Europäischen Union.

Die Publikation beinhaltet Informationen zum Personenverkehr in der Luftfahrt und auf der Schiene. Besonders ausführlich wird auf die Passagierströme im Linien- und Gelegenheitsverkehr und deren Entwicklung eingegangen. Daneben finden sich auch Angaben zu Strecken- und Endzielen von Fluggästen sowie Informationen zur Allgemeinen Luftfahrt.

Darüber hinaus enthält die „Verkehrsstatistik 2014“ Eckdaten zur Schieneninfrastruktur, Angaben zu Fahrzeugbeständen sowie Unfallzahlen der einzelnen Verkehrsträger.

Neben dem Textteil, der als PDF Dokument im Internet (www.statistik.at) unentgeltlich zur Verfügung steht, gibt es zudem eine erweiterte CD-ROM Version, die eine Vielzahl zusätzlicher Tabellen im Excel-Format enthält.



Dr. Konrad Pesendorfer
Fachstatistischer Generaldirektor der STATISTIK AUSTRIA

Wien, im November 2015

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen, Zeichenerklärungen.....	17
Einleitung	21
Ergebnisse	27
Güterverkehr.....	27
1.1 Modal Split	27
1.2 Straßenverkehr.....	34
1.2.1 Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen.....	34
1.2.2 Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen	41
1.3 Schienenverkehr	45
1.4 Binnenschifffahrt	46
1.5 Luftverkehr	49
1.6 Rohrleitungsverkehr	52
2 Personenverkehr	53
2.1 Schienenverkehr	53
2.2 Kommerzieller Luftverkehr	53
3 Infrastruktur, Fahrzeugbestand und Betrieb.....	66
3.1 Straßenverkehr.....	66
3.2 Schienenverkehr	66
3.3 Luftverkehr	67
4 Unfälle.....	69
4.1 Straßenverkehr.....	69
4.2 Schienenverkehr	69
4.3 Binnenschifffahrt	69
5 Methodik	73
5.1 Straßenverkehr.....	73
5.1.1 Straßengüterverkehrsstatistik.....	73
5.1.2 Kfz-Bestand	79
5.1.3 Verkehrsunfälle.....	79
5.2 Eisenbahnverkehr	80
5.2.1 Schienengüterverkehrsstatistik.....	80
5.2.2 Personenverkehr	82
5.2.3 Bestand und Betrieb	84
5.2.4 Verkehrsunfälle.....	84
5.3 Binnenschifffahrt	84
5.3.1 Gütertransporte von in- und ausländischen Schiffen auf der Donau (inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal)	84
5.3.2 Verkehrsunfälle.....	86

5.4 Luftverkehr	86
5.4.1 Kommerzieller Luftverkehr.....	87
5.4.2 Allgemeine Luftfahrt.....	89
5.4.3 Verkehrsunfälle.....	90
5.5 Rohrleitungsverkehr	90
5.6 Güterklassifikationen in der Verkehrsstatistik	90
5.7 Datenveröffentlichung	92
Anhang	99

Grafiken

Grafik 1	Modal Split: Anteile der Verkehrsträger in Österreich 2014.....	28
Grafik 2	Entwicklung des Transportaufkommens der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2014	29
Grafik 3	Entwicklung der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2014	29
Grafik 4	Modal Split in Österreich 2009 - 2014.....	30
Grafik 5	Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen 2014	31
Grafik 6	Grenzüberschreitendes Transportaufkommen in Österreich (Empfang + Versand) nach Verkehrsträgern und ausgewählten Partnerländern 2014	31
Grafik 7	Transportaufkommen beförderter Güter gemäß NST 2007 nach Verkehrsträgern in Österreich 2014.....	32
Grafik 8	Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2014.....	35
Grafik 9	Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2014.....	36
Grafik 10	Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2014 nach Ausladebundesländern	37
Grafik 11	Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2014 nach Einladebundesländern	37
Grafik 12	Transportaufkommen und Transportleistung im Inland auf der Straße im Transit durch Österreich 2014 nach ausgewählten Versandstaaten	38
Grafik 13	Transportleistung österreichischer Straßengüterfahrzeuge nach Verkehrsbereichen 2013 und 2014.....	42
Grafik 14	Transportaufkommen österreichischer Straßengüterfahrzeuge gemäß NST/R-Kapiteln 2013 und 2014.....	44
Grafik 15	Transportaufkommen nach Verkehrsträgern und Entfernungsstufen im Inland 2014	44
Grafik 16	Transportleistung im Schienengüterverkehr in Österreich nach Verkehrsbereichen 2013 und 2014.....	45
Grafik 17	Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in Österreich nach ausgewählten Partnerländern 2013 und 2014	46
Grafik 18	Transportaufkommen auf der Donau in Österreich im grenzüberschreitenden Verkehr nach Transportrichtung 2012 - 2014	47
Grafik 19	Wasserumschlag österreichischer Donauhäfen im Jahr 2014.....	48
Grafik 20	Anteil österreichischer Schiffe am Transportaufkommen auf der Donau in Österreich 2003 und 2014	49
Grafik 21	Kommerzieller Luftverkehr - Frachtaufkommen 1955-2014	50
Grafik 22	Frachtaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014.....	51
Grafik 23	Postaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014.....	51
Grafik 24	Beförderte Personen im Schienenverkehr in Österreich 2009 - 2014	53
Grafik 25	Starts und Landungen in Österreich 2010 - 2014	54
Grafik 26	Fluggastaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014	55
Grafik 27	Flug- und Passagieraufkommen in Österreich 2010 - 2014.....	55
Grafik 28	Linien- und Gelegenheitsverkehr - Angebot an Sitzplätzen und beförderte Fluggäste nach ausgewählten Strecken 2014 (von und nach Wien)	56
Grafik 29	Kommerzieller Luftverkehr - Fluggäste aller österreichischen Flughäfen 1955 - 2014.....	57
Grafik 30	Linienverkehr – Endziele und Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014	58

Grafik 31	Linienverkehr: Europäische Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014	59
Grafik 32	Linienverkehr: Europäische Endziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014	59
Grafik 33	Aus Österreich abfliegende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten europäischen Endzielen 2014.....	60
Grafik 34	Abfliegende Fluggäste im Linienverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2014.....	61
Grafik 35	Abfliegende Fluggäste im Gelegenheitsverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2014.....	61
Grafik 36	Abfliegende und ankommende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten osteuropäischen Ländern 2004 und 2014	61
Grafik 37	Linien- und Gelegenheitsverkehr - Anteil der Flugbewegungen nach Flughäfen und Antriebsarten der Luftfahrzeuge 2014	62
Grafik 38	Linienverkehr 2014	63
Grafik 39	Gelegenheitsverkehr 2014	64
Grafik 40	GrafStraßenverkehrsunfälle mit schweren Lkw ¹⁾ und mit Personenschaden in Österreich 2001 - 2014	69
Grafik 41	Flughäfen/Flugplätze in Österreich 2014	104

Übersichtstabellen

Übersicht 1	Güterverkehr einzelner Verkehrsträger in Österreich 2014	28
Übersicht 2	Transportaufkommen der wichtigsten Verkehrsträger gemäß NST 2007 in Österreich 2014.....	33
Übersicht 3	Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen ...	34
Übersicht 4	Transportaufkommen im Straßengüterverkehr in Österreich nach Entfernungstufen 2014	39
Übersicht 5	Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach NST 2007 und Verkehrsbereichen 2014	40
Übersicht 6	Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach Verkehrsbereichen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr 2014	41
Übersicht 7	Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach Verkehrsbereichen 2014	42
Übersicht 8	Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr nach Verkehrsbereichen 2014	43
Übersicht 9	Transportaufkommen und Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln 2014.....	43
Übersicht 10	Betriebs- und Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2014	45
Übersicht 11	Transportaufkommen und Transportleistung im Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln in Österreich 2014	46
Übersicht 12	Güterverkehr auf der Donau nach Verkehrsbereichen in Österreich 2014.....	47
Übersicht 13	Wasserumschlag in Tonnen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen nach NST/R-Kapiteln 2014	48
Übersicht 14	Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen 2014.....	50
Übersicht 15	Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955.....	50
Übersicht 16	Transportaufkommen nach NST/R-Kapiteln am Flughafen Wien 2014.....	51
Übersicht 17	Güterverkehr mittels Rohrleitungen gegliedert nach Güterarten auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014.....	52
Übersicht 18	Betriebs- und Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2014	53
Übersicht 19	Zahl der Flüge und Passagiere nach österreichischen Flughäfen 2014 im Vorjahresvergleich	54
Übersicht 20	Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955.....	56
Übersicht 21	Aus Österreich abfliegende Passagiere nach Kontinenten und Anteilen 2014	57
Übersicht 22	Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Anhänger österreichischer Unternehmen zum Stichtag 31. Dezember 2009 - 2014.....	66
Übersicht 23	Schieneninfrastruktur in Österreich am 31.12.2013 und am 31.12.2014	67
Übersicht 24	Bestand an Lokomotiven und Triebwagen in Österreich am 31.12.2014	67
Übersicht 25	Zivilluftfahrzeugbestand nach Gewichtsklassen 2010 - 2014 (Stichtag 31. Dezember).....	67
Übersicht 26	Schwere Schienenverkehrsunfälle nach Art der Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014	69
Übersicht 27	Schwerverletzte und Getötete nach Unfallart und Personenkategorie auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014.....	70
Übersicht 28	Umcodierung NST/R - NST 2007	93
Übersicht 29	Struktur der NST 2007	99
Übersicht 30	Struktur der NST/R	102

Hinweis zu den Tabellen

Auf der CD-ROM zur „Verkehrsstatistik 2014“ befinden sich über 120 Tabellen im Excel-Format, die detaillierte Darstellungen der Ergebnisse sowie zahlreiche Zeitreihen enthalten. Eine genaue Aufstellung dieser Tabellen kann dem Tabellenverzeichnis entnommen werden.

Einige dieser Excel-Tabellen im Tabellenverzeichnis sind als Internetlink gekennzeichnet und können unentgeltlich heruntergeladen werden.

Zusätzlich finden sich im Internet auf der Homepage von Statistik Austria unter www.statistik.at ➔ Statistiken ➔ Verkehr zahlreiche Tabellen, die ebenfalls unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Längere Zeitreihen können der Statistischen Datenbank STATcube entnommen werden, die unter www.statistik.at ➔ Publikationen & Services ➔ STATcube - Statistische Datenbank aufgerufen werden kann. Eine Vielzahl an Informationen steht auch hier gratis zur Verfügung bzw. gibt es für spezielle, sehr detaillierte Abfragen ein Abonnement. Weitere Informationen dazu finden sich auf der Homepage von Statistik Austria.

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Güterverkehr aller Verkehrsträger nach Verkehrsbereichen in Österreich im Jahr 2014

Tabelle 6: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen in Österreich 2010 - 2014

Tabelle 27: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014

Tabelle 45: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 – 2014

Tabelle 55: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 - 2014

Tabelle 70: Flugbewegungen und Fluggäste nach Verkehrsarten 2014

Tabelle 93: Verkehrs- und Betriebsleistungen im gewerblichen Luftverkehr 2014

Diese Tabellen sind nur auf CD-ROM verfügbar.

Tabelle 1 Güterverkehr aller Verkehrsträger nach Verkehrsbereichen in Österreich im Jahr 2014

I. Straßenverkehr

Infrastruktur und Fahrzeugbestand

Tabelle 2 Längen des in Betrieb befindlichen hochrangigen Straßennetzes in km nach Bundesländern und Straßenarten in Österreich zum Stichtag 1. Jänner 2014

Tabelle 3 Strukturdaten zum Stichtag 31. Dezember über den fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2004 - 2014

Tabelle 4 Strukturdaten zum Stichtag 31. Dezember über den Werkverkehr österreichischer Unternehmen auf der Straße 2004 - 2014

Tabelle 5 Kraftfahrzeugbestand in Österreich zum Stichtag 31. Dezember 2004 - 2014

Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen

Tabelle 6 Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen in Österreich 2010 - 2014

Tabelle 7 Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung 2012 - 2014

Tabelle 8 Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung 2012 - 2014

Tabelle 9: Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Ausladebundesländern 2012 - 2014

Tabelle 10 Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Einladebundesländern 2012 - 2014

Tabelle 11 Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach NST 2007-Abteilungen 2014

Tabelle 12 Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach NST 2007-Abteilungen 2014

Tabelle 13 Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung ausgewählter Versandstaaten nach Herkunftsland der Fahrzeuge 2012 - 2014

Tabelle 14	Grenzüberschreitender Versand aus Österreich -Transportaufkommen und Transportleistung ausgewählter Empfängerstaaten nach Herkunftsland der Fahrzeuge 2012 - 2014
Tabelle 15	Inlandverkehr (inkl. Kabotage) in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Meldeländern 2012 - 2014
Tabelle 16	Durchschnittliches Transportaufkommen pro Lastfahrt und Anteil der Leerfahrten nach Verkehrsbereichen und Meldeländern 2012 - 2014
Tabelle 17	Transitverkehr durch Österreich - Anzahl der Fahrten 2), Anteil der Leerfahrten, durchschnittliches und gesamtes Transportaufkommen und Transportleistung im Inland nach ausgewählten Versand- und Zielstaaten der Fahrzeuge 2013 und 2014
Tabelle 18	Transportaufkommen, Transportleistung und beladene Fahrten nach Verkehrsbereichen in Österreich und Entfernungsstufen 2014
Tabelle 19	Transportaufkommen nach Verkehrsbereichen in Österreich und Fuhrgewerbe/Werkverkehr 2014
Tabelle 20	Transportaufkommen nach Verkehrsbereichen in Österreich und Altersklassen der Fahrzeuge 2014

Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen

Tabelle 21	Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 - 2014
Tabelle 22	Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 23	Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 24	Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 25	Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 26	Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 27	Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
Tabelle 28	Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Güterempfang und –versand 2004 und 2014: Anteile der beteiligten europäischen Länder in absteigender Reihenfolge
Tabelle 29	Fuhrgewerbe / Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 30	Fuhrgewerbe / Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 31	Fuhrgewerbe / Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 32	Fuhrgewerbe / Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 33	Fuhrgewerbe / Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
Tabelle 34	Fuhrgewerbe / Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
Tabelle 35	Werkverkehr / Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014

- Tabelle 36 Werkverkehr / Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 37 Werkverkehr / Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 38 Werkverkehr / Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 39 Werkverkehr / Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 40 Werkverkehr / Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
- Tabelle 41 Grenzzonenverflechtung bezogen auf beladene Straßengüterfahrzeuge und Transportaufkommen im Jahr 2014

Unfälle

- Tabelle 42 Straßenverkehrsunfälle mit Lkw in Österreich 2004 - 2014

II. Schienenverkehr

Infrastruktur und Fahrzeugbestand

- Tabelle 43 Baulängen des Schienennetzes in km nach Bahnarten in Österreich zum Jahresende 2004 - 2014
- Tabelle 44 Bestand an Triebfahrzeugen und Personenwägen in Österreich zum Jahresende 2004 - 2014

Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen

- Tabelle 45 Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 – 2014
- Tabelle 46 Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 47 Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 48 Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 49 Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 50 Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
- Tabelle 51 Anteile ausgewählter europäischer Länder am insgesamten Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Güterempfang und -versand 2004 und 2014
- Tabelle 52 Grenzzonenverflechtung bezogen auf beladene Schienengüterfahrzeuge und Transportaufkommen im Jahr 2014

Unfälle

- Tabelle 53 Unfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen sowie Personenschäden in Österreich 2004 - 2014

III. Binnenschifffahrt

Infrastruktur

- Tabelle 54 Strukturdaten ausgewählter österreichischer Donau-Häfen

Güterverkehr auf der Donau

- Tabelle 55 Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 - 2014
- Tabelle 56 Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade-/Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 57 Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 58 Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 59 Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
- Tabelle 60 Anteile ausgewählter europäischer Länder am Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Güterempfang und -versand 2004 und 2014

Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen Schiffen

- Tabelle 61 Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade- und Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 62 Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 63 Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 64 Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014

Güterverkehr auf der Donau mit ausländischen Schiffen

- Tabelle 65 Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade- und Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 66 Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 67 Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2014
- Tabelle 68 Güterverkehr mit ausländischen Schiffen nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014

IV. Luftverkehr**Kommerzieller Luftverkehr**

- Tabelle 69 Flugbewegungen und Fluggäste nach Flughäfen und Monaten 2014
- Tabelle 70 Flugbewegungen und Fluggäste nach Verkehrsarten 2014
- Tabelle 71 Entwicklung des Luftverkehrs 2000 - 2014 / Flugbewegungen und Fluggäste
- Tabelle 72 Fluggastaufkommen bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2013 und 2014
- Tabelle 73 Anteil der im Gelegenheitsverkehr beförderten Fluggäste am gesamten Fluggastaufkommen einzelner österreichischer Flughäfen 2014
- Tabelle 74 Jahreszeitlich bedingte Schwankungen des durchschnittlichen Fluggastaufkommens (monatlicher Tagesdurchschnitt im Vergleich zum Tagesdurchschnitt des betreffenden Jahres) 2012 - 2014
- Tabelle 75 Fracht und Post nach Flughäfen und Monaten 2014
- Tabelle 76 Entwicklung des Luftverkehrs 2000 - 2014 / Fracht und Post
- Tabelle 77 Luftfrachtersatztransport mit Lkw 2010 - 2014 / Fracht in Kilogramm

Tabelle 78	Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Ursprüngen und NST/R-Kapiteln 2014
Tabelle 79	Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Endzielen und NST/R-Kapiteln 2014
Tabelle 80	Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2010 - 2014 / Fluggäste
Tabelle 81	Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2010 - 2014 / Fluggäste
Tabelle 82	Linienverkehr / Fluggäste nach Strecken (an und ab, ohne Transit) 2010 - 2014
Tabelle 83	Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Flughäfen 2014
Tabelle 84	Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2010 - 2014 / Alle österreichischen Flughäfen
Tabelle 85	Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2010 - 2014 / Flughafen Wien
Tabelle 86	Gelegenheitsverkehr / Entwicklung des Luftverkehrs 2000 - 2014 / Flugbewegungen und Fluggäste
Tabelle 87	Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach Flughäfen 2014
Tabelle 88	Gelegenheitsverkehr / Entwicklung des Luftverkehrs 2000 - 2014 / Fracht und Post

Allgemeine Luftfahrt

Tabelle 89	Flugbewegungen im nichtplanmäßigen, gewerblichen Motorflugbetrieb 2010 - 2014
Tabelle 90	Flugbewegungen im nichtplanmäßigen, nichtgewerblichen Motorflugbetrieb 2010 - 2014
Tabelle 91	Segelflugbetrieb 2010 - 2014 / Starts
Tabelle 92	Eingesetzte Flugzeuge, Flugstunden und Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr 2010 - 2014
Tabelle 93	Verkehrsleistungen der österreichischen Bedarfsunternehmen 2010 - 2014

Unfälle

Tabelle 94	Flugunfallstatistik / Unfälle mit in- und ausländischen Zivilluftfahrzeugen in Österreich 2013 und 2014
------------	---

Bestand

Tabelle 95	Zivilluftfahrzeugbestand zum Stichtag 1. Jänner 2004 - 2014
------------	---

V. Rohrleitungsverkehr

Tabelle 96	Verkehr mittels Rohrleitungen nach Güterarten in Österreich 2004 - 2014
------------	---

VI. Personenverkehr

Tabelle 97	Beförderte Personen nach Verkehrsträgern in Österreich 2004 - 2014
------------	--

VII. Beschäftigte

Tabelle 98	Beschäftigte Personen nach Transportbereichen und Art der Erwerbstätigkeit in Österreich im Jahresdurchschnitt 2011 - 2013
------------	--

Weitere spezielle Tabellen zum kommerziellen Luftverkehr

Tabelle 99	Flugbewegungen (Starts und Landungen) bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2013 und 2014
Tabelle 100	Flugbewegungen nach Antriebsarten am Flughafen Wien 2013 und 2014
Tabelle 101	Flugbewegungen nach Anteilen der Verkehrsarten 2010 - 2014
Tabelle 102	Beförderte Fluggäste nach Anteilen der Verkehrsarten (an und ab) 2010 - 2014
Tabelle 103	Fracht und Post nach Verkehrsarten 2014
Tabelle 104	Luftfracht bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2013 und 2014

- Tabelle 105 Ausgeladene Luftfracht am Flughafen Wien nach NST/R-Kapiteln 2010 - 2014
- Tabelle 106 Eingeladene Luftfracht am Flughafen Wien nach NST/R-Kapiteln 2010 - 2014
- Tabelle 107 Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Ursprüngen 2010 - 2014
- Tabelle 108 Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Endzielen 2010 - 2014
- Tabelle 109 Luftpost bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2013 und 2014
- Tabelle 110 Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken 2010 - 2014 / Flüge
- Tabelle 111 Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken 2010 - 2014 / Flüge
- Tabelle 112 Linienverkehr / Streckenziele von Fluggästen nach Flughäfen 2014
- Tabelle 113 Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach den wichtigsten Destinationsländern 2010 - 2014 / Flughafen Wien
- Tabelle 114 Linienverkehr / Endziele von Fluggästen in Verbindung mit Streckenzielen 2014 / Flughafen Wien
- Tabelle 115 Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2010 - 2014 / Fracht (Kilogramm)
- Tabelle 116 Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2010 - 2014 / Fracht (Kilogramm)
- Tabelle 117 Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2010 - 2014 / Post (Kilogramm)
- Tabelle 118 Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2010 - 2014 / Post (Kilogramm)
- Tabelle 119 Linienverkehr / Fracht (Kilogramm) nach Strecken (an und ab, ohne Transit) 2010 - 2014
- Tabelle 120 Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2010 - 2014 / Alle österreichischen Flughäfen
- Tabelle 121 Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach ausgewählten Destinationsländern 2010 – 2014

Publikationsverweis

Statistik Austria:

Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2014

Straßenverkehrsunfälle 2014

Abkürzungen, Zeichenerklärungen

Allgemeine Abkürzungen

a.n.g	anderweitig nicht genannt
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Ha	Hektar
idF	in der Fassung
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
NST/R	Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik - Revidiert (Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, reviseé)
NST 2007	Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik 2007 (Standard goods classification for transport statistics 2007)
RoLa	Rollende Landstraße (Beförderung von Straßengüterfahrzeugen mit der Bahn)
RO/RO	Roll on/Roll off (Beförderung von Straßengüterfahrzeugen mit dem Schiff)
t	Tonne(n)
tkm	Tonnenkilometer
u.Ä	und Ähnliches
VR	Veränderungsrate

Abkürzungsverzeichnis der österreichischen Bundesländer

Bgld.	Burgenland
Ktn.	Kärnten
NÖ	Niederösterreich
OÖ	Oberösterreich
Sbg.	Salzburg
Stmk.	Steiermark
T	Tirol
Vbg.	Vorarlberg
W	Wien

Abkürzungsverzeichnis der 28 Mitgliedstaaten sowie Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz

AT	Österreich
BE	Belgien
BG	Bulgarien
CH	Schweiz
CY	Zypern
CZ	Tschechische Republik
DE	Deutschland
DK	Dänemark
EE	Estland
ES	Spanien

FR	Frankreich
FI	Finnland
GR	Griechenland
HU	Ungarn
HR	Kroatien
IE	Irland
IT	Italien
LI	Liechtenstein
LT	Litauen
LU	Luxemburg
LV	Lettland
MT	Malta
NL	Niederlande
NO	Norwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Rumänien
SE	Schweden
SI	Slowenien
SK	Slowakei
UK	Vereinigtes Königreich

Zeichenerklärungen

-	= Zahlenwert ist Null
.	= Zahlenwert ist unbekannt oder kann aus bestimmten Gründen nicht mitgeteilt werden
...	= Zahlenangabe liegt zur Zeit der Berichterstattung noch nicht vor, ist aber zu erwarten
0	= Zahlenwert ist kleiner als 0,5
%	= Prozent



EINLEITUNG

Die vorliegende Publikation „Verkehrsstatistik 2014“ bietet umfangreiche Struktur-, Bestands- und Verkehrsleistungsdaten aus dem Berichtsjahr 2014 zu den einzelnen Verkehrsträgern in Österreich, die in zahlreichen Grafiken und Tabellen präsentiert werden. Die für die einzelnen Verkehrsträger zum Tragen kommenden methodischen, konzeptionellen und rechtlichen Rahmenbedingungen, die bei der Interpretation der Daten zu berücksichtigen sind, werden im **Kapitel Methodik** im Detail dargestellt.

Das System der Verkehrsstatistiken

Der Verkehrssektor ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Ein effizientes Verkehrssystem stellt aus gesellschaftlicher Sicht einen wesentlichen Motor der Volkswirtschaft dar. Fundiertes statistisches Material zu den einzelnen Verkehrszweigen stellt eine wichtige Grundlage für verkehrspolitische und unternehmerische Entscheidungen dar.

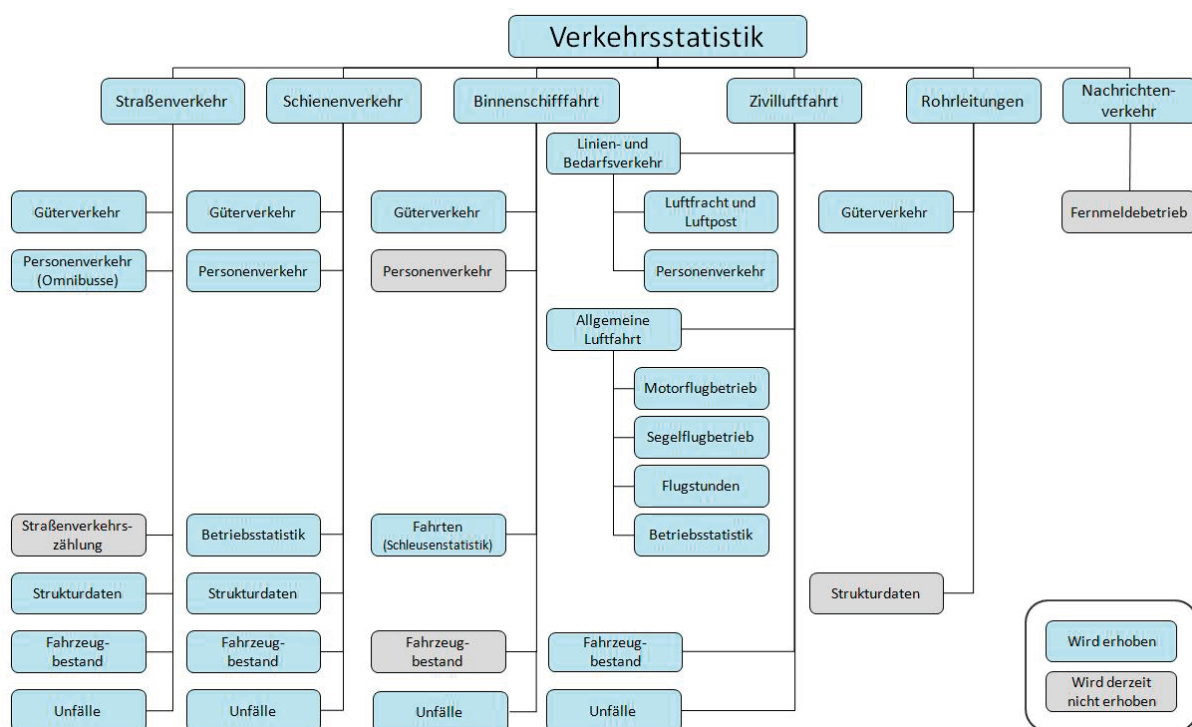
Die österreichische Verkehrsstatistik bildet ein System von einzelnen Erhebungen, die sich hinsichtlich der Konzepte, der Rechtsgrundlagen, der angewandten Methoden sowie der Erhebungstechniken voneinander unterscheiden. Eine Veranschaulichung der einzelnen Zweige der Verkehrsstatistik bietet der „Überblick über das System der Verkehrsstatistiken“.

Zum Bereich der Verkehrsstatistik zählen der Straßenverkehr, der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, die Zivilluftfahrt, die Rohrleitungen und der Nachrichtenverkehr.

Im **Straßenverkehr** werden der Güterverkehr österreichischer Unternehmen, der Fahrzeugbestand und die Straßenverkehrsunfälle von Statistik Austria erhoben. Zudem stellt Statistik Austria die konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik, die auf den Erhebungen aller Mitgliedstaaten (EU-28 ohne Malta), sowie Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz basiert, zur Verfügung. Der Personenverkehr in Omnibussen wird jährlich vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) an Statistik Austria übermittelt und von dieser in den statistischen Übersichten¹ veröffentlicht. Andere Personenverkehre auf der Straße (z.B. mittels privaten Personenkraftwagen, Motorrädern, Fahrrädern etc.) werden derzeit nicht im Rahmen der amtlichen Statistik erhoben. Für die händische Straßenverkehrszählung stehen in fünfjährigen Abständen bis zum Jahr 2000 Daten zur Verfügung, die Statistik Austria für das BMVIT erhoben hat. Auf Basis von automatisierten Dauerkontrollstellen stellt die ASFINAG aktuelle Daten bereit, die auf deren Homepage nachgele-

¹⁾ http://www.statistik.at/web_de/services/stat_uebersichten/verkehr/index.html

Überblick über das System der Verkehrsstatistiken



sen werden können². Statistiken zu Strukturdaten des Straßenverkehrs werden jährlich vom BMVIT erstellt³ und von Statistik Austria teilweise publiziert.

Im **Schienenverkehr** werden von Statistik Austria Erhebungen betreffend den Güter- und Personenverkehr, Betriebs- und Strukturdaten, Fahrzeugbestand und Schienenverkehrsunfälle durchgeführt.

In der **Binnenschifffahrt** wird der Güterverkehr von Statistik Austria erhoben. Darüber hinaus wird die Zahl der geschleusten Schiffe in Form einer Schleusenstatistik veröffentlicht. Außerdem wurden Daten zu Personenverkehr und Fahrzeugbestand ebenfalls von Statistik Austria gesammelt und stehen bis zum Jahr 2002 in Form von Jahresdaten zur Verfügung. Aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen wurde die Erfassung dieser Daten aber in den Folgejahren eingestellt.

Die **Zivilluftfahrt** gliedert sich in die Kommerzielle und die Allgemeine Luftfahrt. In der Kommerziellen Luftfahrt (Linien- und Gelegenheitsverkehr) wird der Personen- und Güterverkehr (Luftfracht und -post) in- und ausländischer Verkehrsflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mindestens 5.700 kg auf den sechs österreichischen öffentlichen Flughäfen Wien, Salzburg, Graz, Linz, Innsbruck und Klagenfurt von Statistik Austria erfasst. In der Allgemeinen Luftfahrt werden der Motorflug- und Segelflugbetrieb inländischer Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugstunden und Betriebsdaten von Statistik Austria erhoben. Zudem wird der Fahrzeugbestand von der Austro Control im Österreichischen Luftfahrzeugregister⁴ bzw. das Register der Ultraleichtflugzeuge⁵ vom österreichischen Aero Club geführt und in Eckzahlen von Statistik Austria veröffentlicht. Die Informationen zu Flugunfällen werden ab 2013 von der Austro Control gesammelt und ebenso von Statistik Austria publiziert.

Im Bereich der **Rohrleitungen** wird der Güterverkehr von Statistik Austria veröffentlicht. Die Strukturdaten zum Rohrleitungsverkehr dürfen jedoch aus Datenschutzgründen nicht der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.

Daten zum **Nachrichtenverkehr** wurden bis 2006 von Statistik Austria erhoben und veröffentlicht.

Aus dem Überblick über das System der Verkehrsstatistik geht hervor, dass der **Personenverkehr** derzeit nur im Schienenverkehr, in der Zivilluftfahrt sowie teilweise im Straßenverkehr (Omnibusse) erhoben wird. Eine **verkehrsträgerübergreifende Darstellung der Verkehrsstatistik** ist daher nur für den Güterverkehr möglich.

Detaillierte Ergebnisse zur österreichischen Verkehrsstatistik 2014 befinden sich in Form von **Excel-Dateien** auf der CD-ROM, die dieser Publikation beigelegt ist.

Neben der vorliegenden Information stehen die Ergebnisse der österreichischen Verkehrsstatistik auch in den folgenden Publikationsmedien zur Verfügung:

Die wichtigsten Hauptergebnisse sind kostenlos auf der **Homepage** der Statistik Austria unter: www.statistik.at ➔ Statistiken ➔ Verkehr bereitgestellt. Außerdem finden sich dort Schnellberichte zu ausgewählten Themen, wie z.B. die monatliche Darstellung des Güterverkehrs auf der Donau oder die jährlichen Strukturdaten für den Güterverkehr auf der Straße.

In der **Statistischen Datenbank STATcube** werden verfügbare Detailergebnisse der Statistik Austria eingelagert und stehen den Interessierten zur Verfügung unter www.statistik.at ➔ Publikationen & Services ➔ STATcube - Statistische Datenbank.

Um internationale Verpflichtungen zu erfüllen, werden die Ergebnisse an Eurostat übermittelt. Eine kostenlose Veröffentlichung auf dieser Ebene erfolgt auf der Homepage des europäischen statistischen Amtes unter <http://ec.europa.eu/eurostat> ➔ Daten ➔ Statistiken nach Themen ➔ Verkehr.

Darüber hinaus werden Metadaten zur Straßengüterverkehrsstatistik, zu den Schienenverkehrsstatistiken, zur Binnenschifffahrtsstatistik, zu den Zivilluftfahrtstatistiken, zur Kfz-Statistik sowie zur Straßenverkehrsunfallstatistik in Form von Standarddokumentationen (www.statistik.at ➔ Dokumentationen ➔ Verkehr), die laufend aktualisiert werden, durch Statistik Austria veröffentlicht.

Begriffe und Definitionen

Im Folgenden findet sich eine kurze Zusammenstellung von für die Verkehrsstatistik wesentlichen Begriffen und Definitionen:

Transportaufkommen und Transportleistung

Das Transportaufkommen wird in Tonnen (t) angegeben. Das Gewicht des beförderten Gutes ist als Brut-

2) <http://www.asfinag.at/unterwegs/dauerzaehlstellen>

3) http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/statistik_strasseverkehr.html

4) https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/luftfahrzeuge/lfz_register

5) <http://www.aeroclub.at/uregister.php>

togewicht (Gewicht der Güter inkl. Verpackung) zu verstehen. Die Transportleistung hingegen ist das Produkt aus Transportaufkommen und der zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km) und wird in **Tonnenkilometern (tkm)** angegeben.

Wird beispielsweise ein Gut mit einem Gewicht von 2 t über eine Distanz von 10 km transportiert, so ergibt sich daraus eine Transportleistung von 20 tkm.

Ist die Transportleistung in Relation zum Transportaufkommen sehr groß, bedeutet dies, dass das beförderte Gut über eine weite Strecke transportiert wurde.

Im Personenverkehr errechnet sich die Transportleistung im Prinzip auf die gleiche Weise: Statt der beförderten Tonnen wird die Anzahl der beförderten Personen mit der zurückgelegten Wegstrecke multipliziert. Man spricht dann von **Personenkilometern (pkm)**.

Verkehrsbereiche

Die Verkehrsbereiche gliedern die beobachteten Fahrten (bzw. in der Luftfahrt die beobachteten Flüge) in Abhängigkeit davon, ob der Beginn bzw. das Ende der Fahrt im In- oder Ausland stattgefunden haben.

Der **Inlandverkehr** bezieht sich auf Fahrten, die innerhalb Österreichs, also im Inland, begonnen und beendet werden. Bei Güterbeförderungen erfolgt die Ein- und Ausladung im Inland.

Zum **grenzüberschreitenden Empfang** zählen Fahrten, die im Ausland begonnen und im Inland beendet werden. Bei Güterbeförderungen erfolgt die Beladung des Transportmittels im Ausland, die Entladung im Inland.

Unter **grenzüberschreitendem Versand** versteht man Fahrten, die im Inland begonnen und im Ausland beendet werden. Bei Güterbeförderungen erfolgt die Einladung im Inland, die Ausladung im Ausland.

Der **Transitverkehr** bezieht sich auf Fahrten, die im Ausland begonnen und im Ausland beendet werden, wobei der Transport über österreichisches Staatsgebiet führt. Bei Güterbeförderungen erfolgt die Be- und Entladung des Transportmittels im Ausland.

Unter **Sonstigem Auslandsverkehr** (Kabotageverkehr) versteht man Fahrten mit in Österreich zugelassenen Güterkraftfahrzeugen, die im Ausland begonnen und im Ausland beendet werden, wobei die Fahrt nicht über österreichisches Staatsgebiet führt. Sowohl

die Ein- als auch die Ausladung bei Güterbeförderungen erfolgt im Ausland.

Verkehrsträger

Als Verkehrsträger bezeichnet man die Gesamtheit aller Verkehrsmittel, die die gleiche Art von Verkehrsinfrastruktur benutzen. Die in dieser Publikation betrachteten Verkehrsträger sind die **Straße**, die **Schiene**, die **Binnenschifffahrt**, die **Zivilluftfahrt** sowie die **Rohrleitungen**⁶.

Territorialitäts- und Nationalitätsprinzip

Unter **Territorialitätsprinzip** versteht man in der Verkehrsstatistik, dass das Territorium, in welchem der Verkehr stattfindet, das Kriterium ist, nach dem die zu beobachtenden Einheiten der jeweiligen Verkehrsträger ausgewählt werden.

Für die Verkehrsträger Schiene, Binnenschifffahrt, Zivilluftfahrt und Rohrleitungen gilt das Territorialitätsprinzip. Es werden daher der gesamte Schienenverkehr auf dem österreichischen Schienennetz, der gesamte Güterverkehr auf dem österreichischen Teil der Donau, alle Starts und Landungen auf österreichischen Flughäfen sowie der Gütertransport in Rohrleitungen, die sich auf österreichischem Staatsgebiet befinden, beobachtet.

Im Gegensatz dazu steht das **Nationalitätsprinzip**, das ausschließlich beim Straßengüterverkehr angewendet wird. Das Nationalitätsprinzip bedeutet, dass nur Verkehrsleistungen des Straßengüterverkehrs, welche mit in Österreich gemeldeten Fahrzeugen durchgeführt werden, unabhängig von dem Territorium auf dem sie sich bewegen, erfasst werden. Aufgrund des Schengener Abkommens und des daraus resultierenden Wegfalls der Zollabfertigungen an den Staatsgrenzen ist die Durchführung der Straßengüterverkehrsstatistik auf Basis des Territorialitätsprinzips nicht mehr möglich.

Dies heißt einerseits, dass Transportleistungen im Straßengüterverkehr, die auf österreichischem Hoheitsgebiet von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht werden, nicht von Statistik Austria erhoben werden. Mit Hilfe der vom Statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) erstellten Tabellen zum konsolidierten europäischen Güterkraftverkehr (siehe Kapitel 1.2.1), die den nationalen statistischen Institutionen zur Verfügung gestellt werden, ist es jedoch möglich, die Verkehrsleistungen von in der EU registrierten Güterkraftfahrzeugen auf österreichischem Hoheitsge-

⁶) Siehe dazu: Kummer, Sebastian (2010). Einführung in die Verkehrswirtschaft. Facultas wuv: Wien.

biet darzustellen. Andererseits ist wegen des Nationalitätsprinzips der Verkehrsträger Straße der einzige bei dem Fahrten im Sonstigen Auslandsverkehr (Kabotage) beobachtet werden.

Eingesetzte Verkehrsmittel und Transporteinheiten

Die eingesetzten Verkehrsmittel bzw. die Transporteinheiten sind bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich definiert:

Beim Verkehrsträger **Straße** sind die eingesetzten Verkehrsmittel entweder der Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger bzw. die Sattelzugmaschine mit Auflieger.

Die beladene bzw. unbeladene Transporteinheit steht beim Verkehrsträger **Schiene** im Mittelpunkt. Eine Transporteinheit ist dabei der Güter- oder Personenwagen bzw. kann es auch der Container, der Wechselaufbau oder das Güterkraftfahrzeug (inkl. Auflieger) der Rollenden Landstraße sein.

In der **Binnenschifffahrt** stellt das Güterschiff das Verkehrsmittel dar. Handelt es sich um Schiffsverbände, so wird jede beladene Einheit für sich gezählt. Zug- bzw. Schubschiffe sind davon jedoch ausgenommen.

Das eingesetzte Verkehrsmittel in der **Zivilluftfahrt** ist das Luftfahrzeug.



ERGEBNISSE

1 Güterverkehr

1.1 Modal Split

Um einen Überblick über den Güterverkehr in Österreich zu erhalten, wird häufig der „Modal Split“, also die Verteilung des Transportaufkommens und der Transportleistung auf die einzelnen Verkehrsträger, herangezogen.

Mit den in Österreich erstellten, amtlichen Verkehrsstatisiken ist eine Berechnung des jeweiligen tatsächlichen Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen wegen des beim Verkehrsträger Straße zur Anwendung kommenden – in der Einleitung bereits erläuterten – Nationalitätsprinzips nur unter Einbezug der Straßengüterverkehrserhebungen aus den anderen Mitgliedstaaten der europäischen Union möglich.

Aufgrund dieser zusätzlichen Daten, die Eurostat den nationalen Statistikinstitutionen zur Verfügung stellt, kann ein Überblick über den Güterverkehr auf Österreichs Straßen erstellt werden. Die Datensätze enthalten das Verkehrsaufkommen, das von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen auf Österreichs Straßen erbracht wurde. Werden diese Daten in jene der nationalen amtlichen Statistik integriert, so ist es möglich, eine nahezu vollständige Abbildung des erbrachten **Transportaufkommens auf Österreichs Territorium** zu präsentieren und demzufolge einen Modal Split darzustellen.

In den Grafiken 1, 2, 5, 6, 7 werden die Anteile der Verkehrsträger am gesamten Transportaufkommen nach unterschiedlichen Gesichtspunkten präsentiert. Jenes der Luftfahrt ist in Relation zu den anderen Verkehrsträgern marginal (Anteil: 0,04%) und wird aufgrund besserer Darstellbarkeit der Grafiken nicht berücksichtigt.

Eine Präsentation des Modal Split bezogen auf die **Transportleistung im Inland** war aufgrund der Tatsache, dass in der europäischen konsolidierten Straßengüterverkehrsstatisik nur die Transportleistung für die Gesamtstrecke zur Verfügung steht, bisher nicht möglich. Statistik Austria hat 2013 ein Schätzmodell erstellt, das es erlaubt, die Gesamtstrecke in Inland- und Auslandstrecke zu unterteilen. Somit kann die Inlandstransportleistung für den Versand, Empfang und Transit sowie für den geringfügig vorhandenen Inlandverkehr der europäischen Güterkraftfahrzeuge auf österreichischem Hoheitsgebiet berechnet und der Modal Split auch für die Transportleistung erstellt werden. Das Schätzmodell bediente sich dabei der jeweils zeitlich kürzesten Strecken zwischen den einzelnen Grenzübergängen und den europäischen NUTS 3 Regionen, die auf Basis des Routenplaners Microsoft MapPoint

2011 vorgeschlagen wurden.⁶ Die genaue Vorgangsweise ist in dem Artikel von Karner, T., Weninger, B. und Scharl, S. „*Estimation of the inland transport performance from the consolidated European road freight transport data*“ im Austrian Journal of Statistics, Vol 43, No. 1, zu finden. Eine Darstellung der Zeitreihen für die Transportleistung, die auch die europäischen Güterkraftfahrzeuge beinhaltet, beginnt mit dem Jahr 2009, da hier erstmals Informationen über die Belade- und Entladeregionen auf NUTS 3 Ebene vorlagen.⁷

Details sowie ausführliche Erläuterungen zu Methoden, nationaler Anwendbarkeit und Grenzen dieser konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatisik finden sich in dem Beitrag von Scharl, S. und Karner, T. „*Von einer nationalen zu einer europäischen Straßengüterverkehrsstatisik in Österreich*“ in den Statistischen Nachrichten, Heft 12, 2012.

Nähere Informationen und detaillierte Auskünfte zur Vergleichbarkeit der Daten der unterschiedlichen Verkehrsträger bietet das Kapitel „Methodik“.

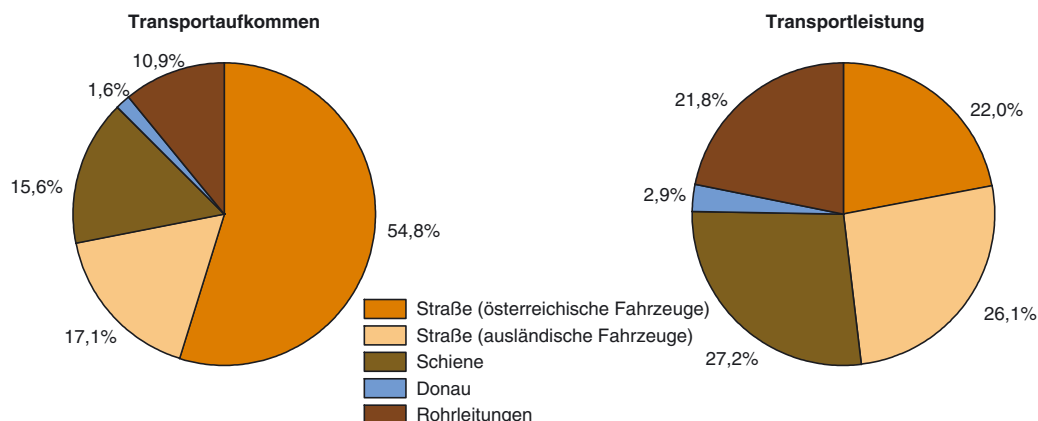
Anteil der Straße am Modal Split 2014 bei 71,9% des Gesamttransportaufkommens und 48,1% der gesamten inländischen Transportleistung

2014 betrug das **Gesamttransportaufkommen aller Verkehrsträger** in Österreich 631,4 Mio. t. Der größte Anteil (71,9%) entfiel dabei auf den Verkehrsträger Straße mit einer beförderten Tonnage von 453,9 Mio. t. Davon wurden 345,8 Mio. t von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht (Anteil an Gesamt: 54,8%). Der Anteil des auf der Schiene erbrachten Transportaufkommens lag bei 15,6% (98,3 Mio. t), jener der Rohrleitungen bei 10,9% (68,8 Mio. t). Für die Wasserstraße Donau wurde mit einer Beförderungsmenge von 10,1 Mio. t ein Anteil von nur 1,6% ausgewiesen, auf dem Luftweg wurden 2014 0,2 Mio. t transportiert (Anteil: 0,04%) (*Übersicht 1*).

Ein etwas anderes Bild ergibt sich für die **Transportleistung aller Verkehrsträger** im Inland, die im Jahr 2014 bei 75,4 Mrd. tkm lag. Obwohl der Anteil des Verkehrsträgers Schiene mit 27,2% (20,5 Mrd. tkm) um mehr als 10 Prozentpunkte höher war als beim Trans-

6) Bei der Analyse der gefundenen Routen zeigte sich, dass die schnellste Strecke (z.B. Transit Deutschland – Italien über die Schweiz) nicht auch die praktikabelste war. In solchen Fällen wurden die Routen manuell gewählt.

7) Siehe dazu Verordnung (EG) Nr. 202/2010 der Kommission vom 10. März 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs; ABl. Nr. L 61 vom 11.3.2010, S. 24–28

Grafik 1: Modal Split: Anteile der Verkehrsträger in Österreich 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Übersicht 1: Güterverkehr einzelner Verkehrsträger in Österreich 2014

Verkehrsbereich	Straße (österreichische Fahrzeuge)	Straße (ausländische Fahrzeuge)	Schiene	Donau	Luftfahrt ¹⁾	Gesamt
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen						
Inlandverkehr	323.221	5.577	29.384	799	0	358.981
Grenzüberschreitender Empfang	10.173	31.067	26.874	4.982	118	73.214
Grenzüberschreitender Versand	10.743	25.654	17.025	2.032	87	55.541
Transitverkehr	1.662	45.838	24.998	2.309	33	74.840
Insgesamt	345.799	108.136	98.281	10.122	239	562.576
Transportleistung im Inland in 1.000 Tonnenkilometern						
Inlandverkehr	14.197.050	717.325	4.716.889	77.711	.	19.708.975
Grenzüberschreitender Empfang	1.026.556	4.093.508	5.699.794	948.069	.	11.767.927
Grenzüberschreitender Versand	1.192.560	3.693.400	3.883.796	343.408	.	9.113.164
Transitverkehr	(188.679)	11.185.969	6.193.025	808.225	.	18.375.898
Insgesamt	16.604.845	19.690.202	20.493.504	2.177.412	.	58.965.964

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D3.1 und D5). - Rundungsdifferenzen möglich. Bei dem in Klammern gesetzten Wert beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 1) Tonnenkilometer nicht verfügbar.

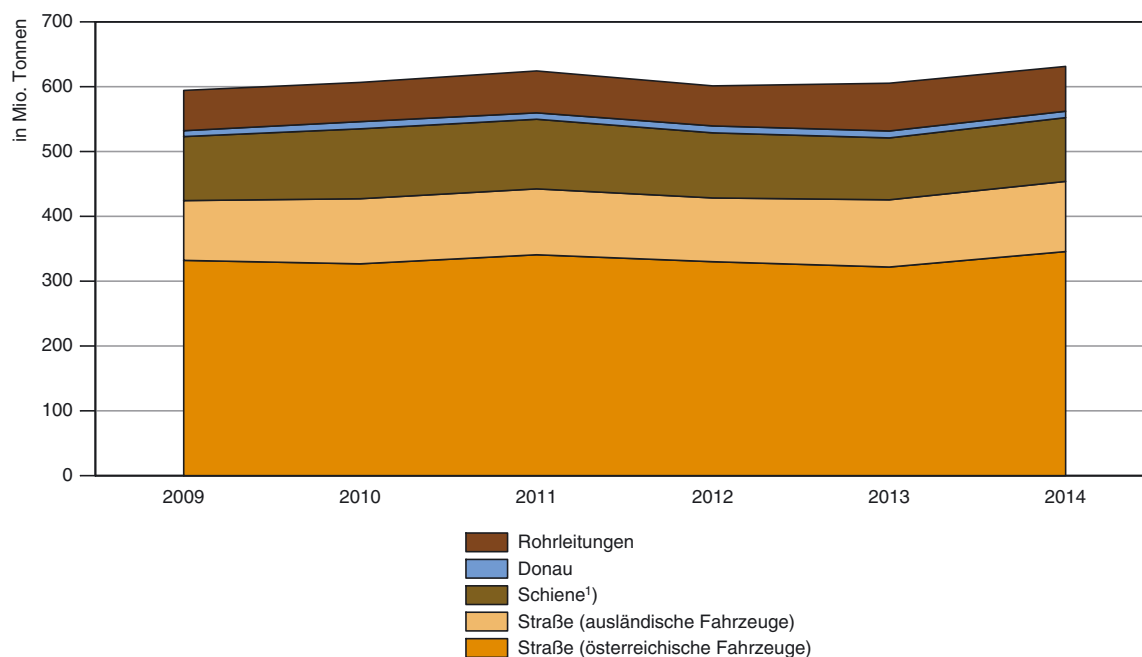
portaufkommen, machte der Verkehrsträger Straße mit 48,1% (36,3 Mrd. tkm) auch bei der Transportleistung den höchsten Anteil aus. Nicht in Österreich registrierte Fahrzeuge erbrachten dabei auf österreichischem Staatsgebiet 19,7 Mrd. tkm (Anteil an Gesamt: 26,1%), der Anteil von österreichischen Fahrzeugen lag bei 22,0% mit 16,6 Mrd. tkm. Für den österreichischen Abschnitt der Donau wurde mit 2,2 Mrd. tkm ein Anteil von 2,9% verzeichnet (*Grafik 1*).

Gesamttransportaufkommen 2014 631,1 Mio. t; Transportleistung im Inland 75,4 Mrd. tkm

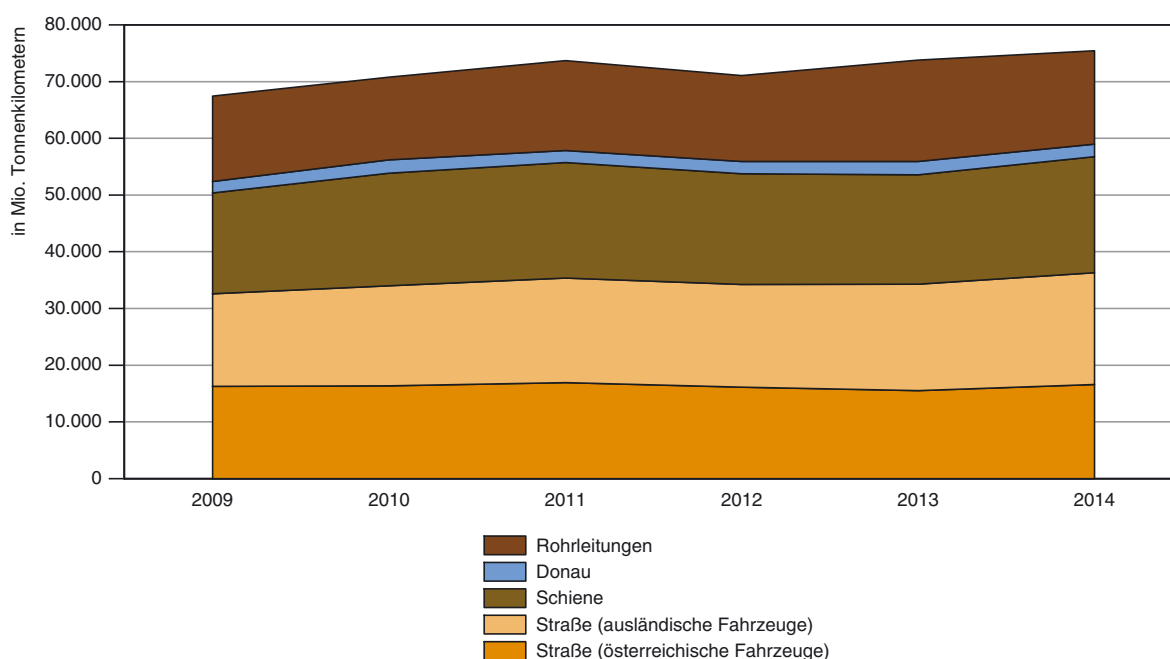
Ein detaillierter Vergleich der **Entwicklung des Gesamttransportaufkommens** der letzten sieben Jahre ist aufgrund einer Umstellung der Schienengüterverkehrserhebung beginnend mit dem Berichtsjahr 2013 und den damit verbundenen Zeitreihenbrüchen beim Transportaufkommen nur bedingt möglich. Für

die Zuordnung zu den Verkehrsbereichen Empfang, Versand und Transit wird nunmehr die Frachtbriefinformation als Grundlage herangezogen. Dies führt dazu, dass Transporte, die vormals sowohl dem Empfang und Versand zugeordnet waren, nun zum Transit gezählt werden. Hinsichtlich des Transportaufkommens würde es daher allein definitionsbedingt zu einer leichten Abnahme kommen. Auf die Transportleistung hat diese Umstellung jedoch keine Auswirkungen, da hier die Länge der zurückgelegten Strecke miteingerechnet wird. Nähere Ausführungen zu dieser Thematik finden sich in dem Artikel „Schienengüterverkehrserhebung ab 2013“ von Manfred Rudlof, der in Heft 12/2014 der Statistischen Nachrichten veröffentlicht wurde.

Hinsichtlich der **Entwicklung des Gesamttransportaufkommens** kam es im Berichtsjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg um 4,3% auf insgesamt 631,4 Mio. t (2013: 605,4 Mio. t). Dieser

Grafik 2: Entwicklung des Transportaufkommens der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat. - 1) Ab 2013 geänderte Verkehrsbereichzuordnung auf Basis der gesamten Wegstrecke der Ware.

Grafik 3: Entwicklung der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Zuwachs erklärt sich vor allem durch den Anstieg des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen um 7,5% auf 345,8 Mio. t (2013: 321,7 Mio. t). Auch das von ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbrachte Transportaufkommen stieg im Vorjahresvergleich um 4,2% auf 108,1 Mio. t

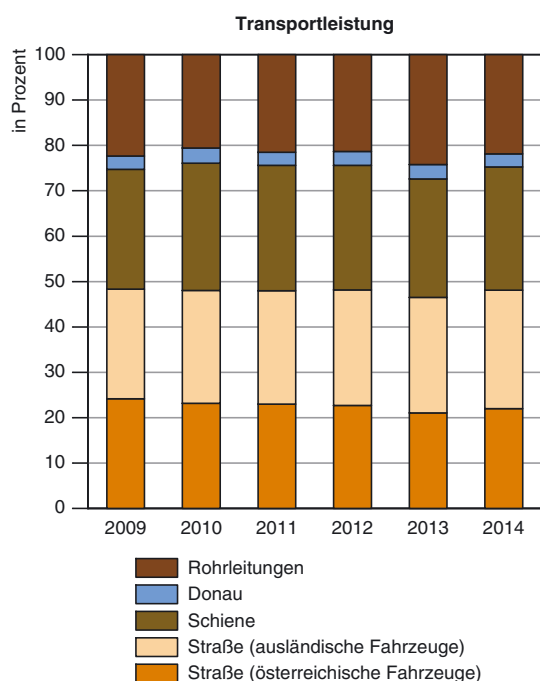
im Berichtsjahr an. Die Gesamttonnage, die 2014 auf Österreichs Straßen befördert wurde, belief sich somit auf 453,9 Mio. t und lag um 6,7% über dem Vorjahreswert (425,5 Mio. t). Dies war gleichzeitig der höchste Wert für den Verkehrsträger Straße im Vergleichszeitraum von 2009 bis 2014. Auch beim Schienengüter-

verkehr kam es im Vergleich zu 2013 (95,9 Mio. t) zu Zunahmen um 2,4% auf 98,3 Mio. t. Abnahmen wurden hingegen beim Transportaufkommen in Rohrleitungen (-6,6%) auf 68,8 Mio. t (2013: 73,7 Mio. t) und bei Gütertransporten auf der Donau (-5,5%) auf 10,1 Mio. t (2013: 10,7 Mio. t) errechnet (*Grafik 2*).

Die **Gesamttransportleistung im Inland**, die für die Jahre 2009 bis 2014 ohne einen Zeitreihenbruch darstellbar ist, erreichte 2014 den höchsten Wert in diesem Zeitraum. Im Vergleich zum Vorjahr stieg sie um 2,2% auf 75,4 Mrd. tkm; verglichen mit 2009 betrug der Zuwachs sogar 11,9%. Im Vorjahresvergleich zeigt sich für die einzelnen Verkehrsträger jedoch ein differenziertes Bild: Zunahmen wurden, wie schon beim Transportaufkommen, für die Verkehrsträger Straße und Schiene beobachtet. Die Transportleistung österreichischer Straßengüterfahrzeuge stieg 2014 um 7,0% auf 16,6 Mrd. tkm an, jene der ausländischen Fahrzeuge um 4,9% auf 19,7 Mrd. tkm. Auf der Schiene wurde mit 20,5 Mrd. tkm eine um 6,3% höhere Transportleistung als im Vorjahr erbracht. Zu Abnahmen kam es hingegen bei der Transportleistung mittels Rohrleitungen (-7,7% auf 16,5 Mrd. tkm) und auf der Donau (-7,5%) verglichen mit dem Jahr 2013 (*Grafik 3*).

Da die Darstellung und Interpretation der Anteilsverteilung des Transportaufkommens der einzelnen Verkehrsträger wegen der Erhebungsumstellung im Schienengüterverkehr nur schwer möglich ist, wurde darauf verzichtet.

Grafik 4: Modal Split in Österreich 2009 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

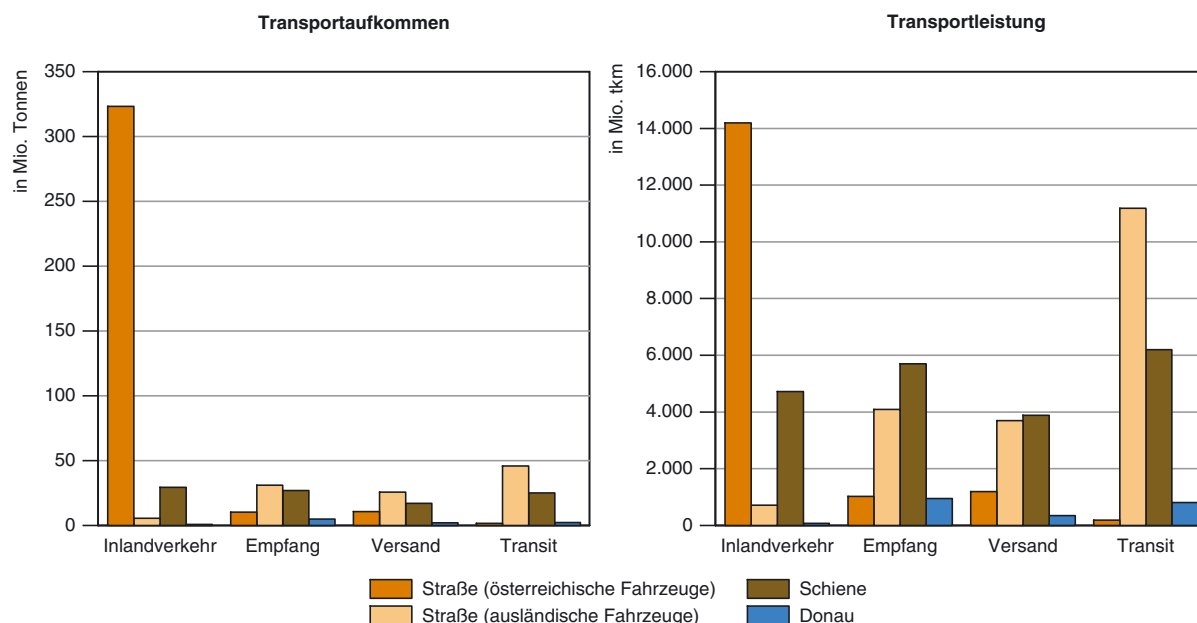
Die Anteilsverteilung bei der Transportleistung im Inland ergibt für den **Verkehrsträger Straße** (in- und ausländische Fahrzeuge zusammen) im Vorjahresvergleich eine Steigerung von 46,5% im Jahr 2013 auf 48,1% im Jahr 2014 und liegt somit wieder im Bereich von 2012 (48,2%). Betrachtet man österreichische und ausländische Fahrzeuge getrennt, so zeigt sich, dass sich sowohl der Anteil österreichischer Fahrzeuge (von 21,0% in 2013 auf 22,0% in 2014), wie auch jener der nicht in Österreich registrierten Fahrzeuge (25,5% in 2013; 26,1% in 2014) erhöhte. Für ausländische Fahrzeuge ist dies der höchste Wert im Beobachtungszeitraum 2009 bis 2014. Für den Verkehrsträger Schiene lag der Anteil 2014 bei 27,2% und damit über jenen von 2013 (26,1%) und 2009 (26,4%), aber unter jenen der übrigen Jahre (2010: 28,0%, 2011: 27,6%, 2012: 27,4%). Der Anteil der Rohrleitungen hingegen verringerte sich gegenüber 2013 (24,2%) auf 21,8% und lag damit wieder etwa im Bereich der vorangegangenen Jahre (2009: 22,3%; 2010: 20,6%; 2011: 21,5%; 2012: 21,3%). Für den Verkehrsträger Donau wurde 2014 ein Anteil von 2,9% errechnet, womit dieser etwas unter den Werten der Vorjahre (2012: 3,1%; 2013: 3,2%) lag (*Grafik 4*).

Zusammenfassend lässt sich demnach sagen, dass bei der Gesamttransportleistung eine geringe, aber weiterhin konstante Steigerung der Verkehrsleistungen von nicht in Österreich registrierten Straßengüterfahrzeugen zu beobachten war. Der Anteil des Straßengüterverkehrs (in- und ausländische Fahrzeuge zusammen) liegt im Beobachtungszeitraum 2009 bis 2014 mit Ausnahme des Berichtsjahres 2013 (46,5%) konstant bei etwa 48%.

57,5% des Transportaufkommens entfielen auf österreichische Straßengüterfahrzeuge im Inlandverkehr

Der mit Abstand höchste Anteil (57,5% bzw. 323,2 Mio. t) an der Gesamttonnage (ohne Rohrleitungen)⁸ wurde 2014 von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen im Inlandverkehr erbracht. Mit großem Abstand folgte jener des Transitverkehrs durch nicht in Österreich registrierte Fahrzeuge, der bei 8,1% bzw. 45,9 Mio. t lag. Auf der Schiene wurden im Inlandverkehr 5,2%, im grenzüberschreitenden Empfang 4,8%, im Transit 4,4% und im Versand 3,0% der gesamten Gütermenge befördert. Die Anteile von nicht in Österreich registrierten Straßengüterfahrzeugen betrugen 2014 im grenzüberschreitenden Empfang 5,5% bzw. im grenzüberschreitenden Versand 4,6%. Die anderen Anteile der

⁸ Aus Geheimhaltungsgründen können die Werte des Verkehrsträgers Rohrleitungen nicht nach den Verkehrsbereichen aufgliedert werden.

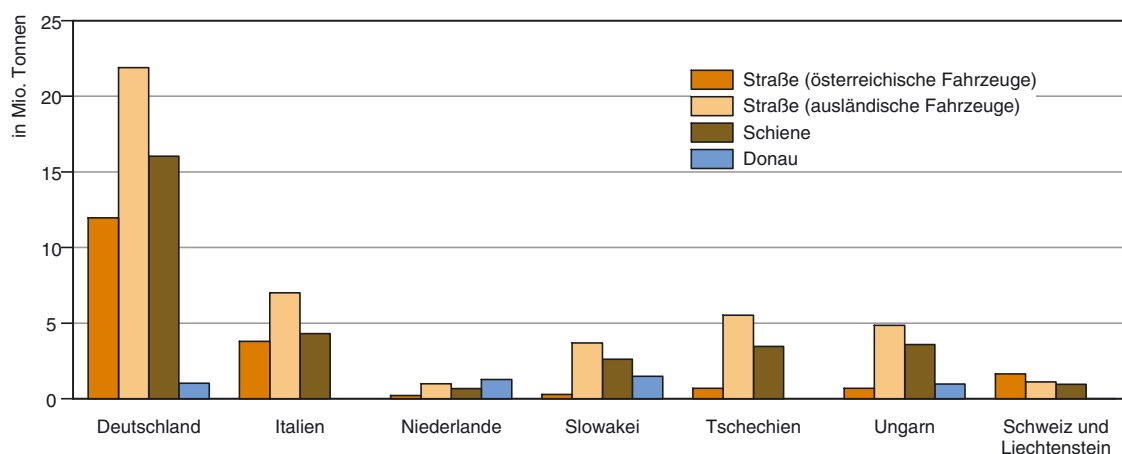
Grafik 5: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Verkehrsträger lagen in den Verkehrsbereichen jeweils unter 2,0% (*Übersicht 1*).

Ein etwas anderes Bild zeigt sich bei der Betrachtung der erbrachten Transportleistung im Inland: Annähernd ein Viertel (24,1% bzw. 14,2 Mrd. tkm) der gesamten Transportleistung entfiel auf den Inlandverkehr auf der Straße mit in Österreich registrierten Güterfahrzeugen. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße wurde hingegen **fast ein Drittel** (32,2% bzw.

19,0 Mrd. tkm) **von ausländischen Güterkraftfahrzeugen** erbracht. Davon entfielen 19,0% auf den Transit, 6,9% auf den Empfang und 6,3% auf den Versand. Etwas mehr als ein Drittel (34,8% bzw. 20,5 Mrd. tkm) der gesamten Transportleistung machte der Verkehrsträger Schiene aus. Die Anteile der Schiene lagen für die vier Verkehrsbereiche zwischen 6,6% im grenzüberschreitenden Versand und 10,5% im Transitverkehr. Bei der Transportleistung auf der Wasserstraße lagen sämtliche Anteile unter 2% (*Grafik 5*).

Grafik 6: Grenzüberschreitendes Transportaufkommen in Österreich (Empfang + Versand) nach Verkehrsträgern und ausgewählten Partnerländern 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

33,9 Mio. t wurden 2014 auf der Straße von und nach Deutschland befördert

Das wichtigste Partnerland für Österreich bezogen auf das Verkehrsaufkommen ist nach wie vor **Deutschland**. 50,9 Mio. t wurden 2014 von und nach Deutschland befördert. 33,9 Mio. t wurden dabei auf der Straße transportiert, wovon 21,9 Mio. t auf **nicht in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge** und 12,0 Mio. t auf österreichische Fahrzeuge entfielen. Das Beförderungsvolumen auf der Schiene betrug hierbei 16,0 Mio. t. Von und nach **Italien** (Gesamttonnage: 15,1 Mio. t) wurde ebenfalls die größte Gütermenge von nicht in Österreich gemeldeten Straßengüterfahrzeugen befördert (7,0 Mio. t). Auf der Schiene waren es hier 4,3 Mio. t und 3,8 Mio. t wurden von in Österreich registrierten Straßengüterfahrzeugen transportiert.

Auch Beförderungen von und nach **Tschechien** (Gesamttonnage: 9,7 Mio. t) wurden am häufigsten von ausländischen Straßengüterfahrzeugen durchgeführt (5,5 Mio. t), aber auch auf der **Schiene** wurde für diese Strecken mit 3,5 Mio. t ein beträchtliches Transportaufkommen ausgewiesen. Von und nach **Ungarn** (Gesamttonnage: 10,1 Mio. t) wurde fast die Hälfte der Tonnage (4,9 Mio. t) von nicht in Österreich registrierten Fahrzeugen abgewickelt, auf der Schiene wurden auf diesen Strecken 3,6 Mio. t, auf der Donau 1,0 Mio. t und von

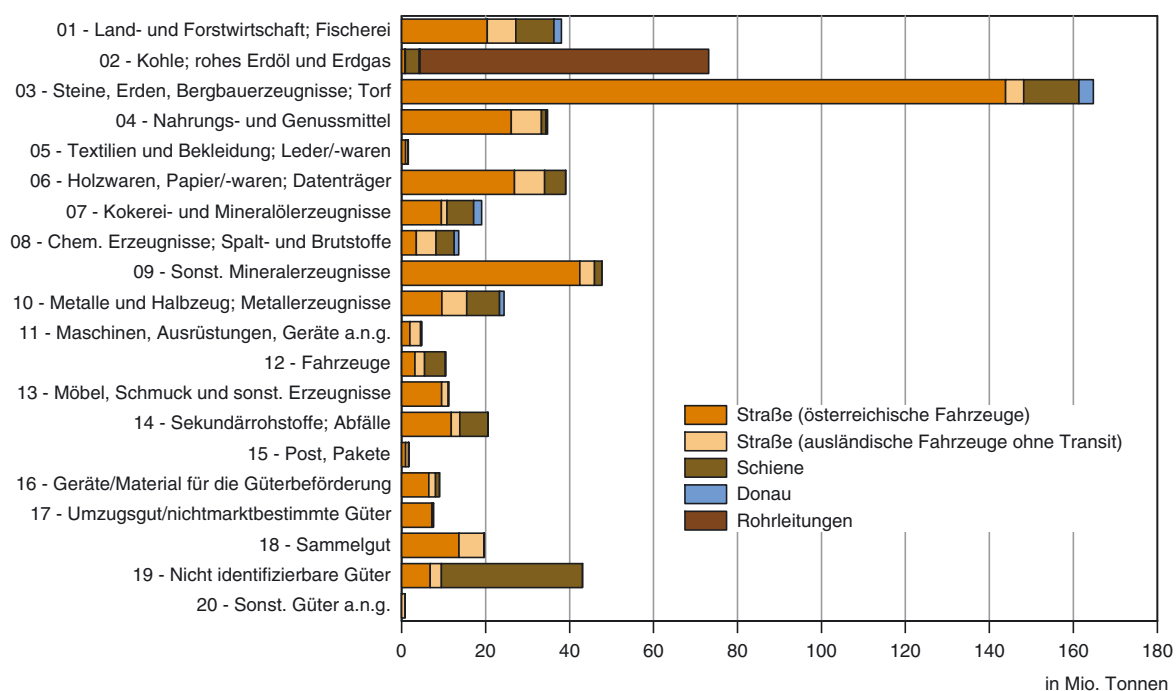
österreichischen Straßengüterfahrzeugen 0,7 Mio. t transportiert.

Für den Verkehrsträger **Donau**, der in den meisten Relationen mengenmäßig wenig relevant ist, wurde die größte Beförderungsmenge (1,5 Mio. t) von und in die **Slowakei** errechnet (Gesamttonnage: 8,1 Mio. t). Von und in die **Niederlande** wurde die größte Gütermenge auf der Wasserstraße (1,3 Mio. t), das ist mehr als ein Drittel der Gesamttonnage (3,2 Mio. t), befördert (*Grafik 6*).

Güter der Abteilung 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ 2014 am häufigsten befördert

Bezogen auf die Güterklassifikation NST 2007 wurden 2014 mit 164,7 Mio. t am häufigsten Güter der Abteilung 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ befördert. 87,4% bzw. 143,9 Mio. t davon entfielen auf in **Österreich zugelassene Straßengüterkraftfahrzeuge**. Mittels **Rohrleitungen** verbrachte Güter der Abteilung 2 „Kohle; rohes Erdöl und Erdgas“ (68,8 Mio. t) machten naturgemäß einen hohen Anteil von 94,0% an der Gesamttonnage (73,2 Mio. t) dieser Abteilung aus. Die Abteilung 9 „Sonst. Mineralerzeugnisse“ war die drittgrößte, vom gesamten Transportvolumen (47,8 Mio. t) wurden 88,9% (42,5 Mio. t) wiederum von österreichischen Straßengüterfahrzeugen befördert (*Übersicht 2, Grafik 7*).

Grafik 7: Transportaufkommen beförderter Güter gemäß NST 2007 nach Verkehrsträgern in Österreich 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Übersicht 2: Transportaufkommen der wichtigsten Verkehrsträger gemäß NST 2007 in Österreich 2014

Abteilung der NST 2007	Straßengüterverkehr ¹⁾			Schienengüterverkehr ²⁾		Güterverkehr auf der Donau ³⁾	
	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in % ³⁾	Anteil österreichischer Fahrzeuge in %	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in %	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in %
01 Land- und Forstwirtschaft; Fischerei	27.193	8,2	75,1	8.702	-3,4	1.829	-12,0
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	sp	sp	sp	3.277	-4,8	191	290,3
03 Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf	148.179	9,8	97,1	13.109	0,8	3.416	-5,4
04 Nahrungs- und Genussmittel	33.280	4,4	78,4	1.056	-17,6	418	5,1
05 Textilien und Bekleidung; Leder/-waren	1.564	1,4	60,9	6	29,0	-	-
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	34.071	0,8	78,9	4.960	-4,9	16	-29,1
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	sp	sp	sp	6.318	4,7	1.903	-12,4
08 Chem. Erzeugnisse; Spalt- und Brutstoffe	8.179	3,9	43,1	4.365	10,5	1.054	6,5
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	45.993	9,3	92,3	1.735	6,0	40	65,5
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	15.527	1,2	61,9	7.738	3,8	1.045	-6,2
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	4.508	-3,7	43,4	197	-11,1	75	-5,9
12 Fahrzeuge	5.487	0,6	58,4	4.545	14,1	26	19,7
13 Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse	11.164	-6,1	85,5	17	-15,9	-	-
14 Sekundärrohstoffe; Abfälle	13.851	9,0	85,5	5.518	4,6	35	116,9
15 Post, Pakete	sp	sp	sp	24	18,1	-	-
16 Geräte/Material für die Güterbeförderung	8.071	4,8	80,4	930	-24,4	4	-60,5
17 Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter	sp	sp	sp	0	-54,2	8	-27,5
18 Sammelgut	19.657	6,0	69,5	24	-85,2	-	-
19 Nicht identifizierbare Güter	9.453	4,8	72,3	28.472	6,5	62	-45,5
20 Sonst. Güter a.n.g.	869	-2,5	-	-	-	-	-
Insgesamt	408.059	6,4	84,7	90.993	2,6	10.122	-5,5

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D1.1). - Die Langtitel der NST 2007 Abteilungen befinden sich im Anhang. Rundungsdifferenzen möglich. sp... Wert zur Verhinderung von Differenzenbildungen unterdrückt. - 1) Ausländische Fahrzeuge ohne Transit. - 2) Inländische Eisenbahnunternehmen. - 3) 2013 revidierte Werte.

1.2 Straßenverkehr

In der Darstellung des Modal Split in Kapitel 1.1 sind bereits einige Hauptergebnisse der konsolidierten europäischen Straßengüterverkehrsstatistik präsentiert worden. Darüber hinaus gibt es noch weitere Ergebnisse, die jedoch nicht direkt mit den anderen Verkehrsträgern in Beziehung gesetzt werden können. Diese finden sich in Kapitel 1.2.1 „Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen“. In Kapitel 1.2.2 „Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen“ finden sich in gewohnter Weise Leistungen, die von österreichischen Unternehmen im Straßengüterverkehr erbracht wurden.

1.2.1 Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen

2014: 76,2% des Transportaufkommens auf der Straße wurden von österreichischen Güterkraftfahrzeugen erbracht, jedoch nur 45,7% der Transportleistung

Im Jahr 2014 wurden insgesamt 453,9 Mio. t an Gütern auf Österreichs Straßen befördert (siehe *Übersicht 3*). Dies entsprach einer Zunahme von 6,7% im Vergleich zum Vorjahr (425,5 Mio. t). 76,2% (345,8 Mio. t) dieses **Transportaufkommens** entfielen dabei auf in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge. Damit stieg der Anteil an österreichischen Fahrzeugen um 0,6 Prozentpunkte (2013: 321,7 Mio. t). Bei den einzelnen Verkehrsbereichen zeigte sich, dass der **Inlandverkehr**, der mit insgesamt 328,8 Mio. t den größten Anteil des Transportaufkommens ausmachte, zu 98,3% (323,2 Mio. t) von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurde (plus 0,2 Prozentpunkte zu 2013). Im **grenzüberschreitenden Empfang** (41,2 Mio. t) und im

grenzüberschreitenden **Versand** (36,4 Mio. t) war dieser Anteil des Transportaufkommens mit 24,7% (10,2 Mio. t) und 29,5% (10,7 Mio. t) wesentlich geringer, steigerte sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 bzw. 0,8 Prozentpunkte. Zum **Transitverkehr** (47,5 Mio. t) trugen in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge mit 3,5% (1,7 Mio. t) eher geringfügig bei, wobei er im Vergleich zu 2013 (+0,1 Prozentpunkte) nahezu gleich blieb.

Die **Transportleistung** hat 2014 mit insgesamt 36,3 Milliarden (Mrd.) Tonnenkilometern (tkm) im Inland um 5,8% zugenommen (2013: 34,3 Mrd. tkm). Der Anteil der ausländischen Güterkraftfahrzeuge war dabei mit 54,3% (19,7 Mrd. tkm) höher als jener der inländischen Güterkraftfahrzeuge (45,7%, 16,6 Mrd. tkm). Dies lag vor allem an den längeren Fahrtstrecken, die im Transitverkehr zurückgelegt wurden. Die 11,4 Mrd. tkm im Transit, die zu 98,3% von ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden, machten fast ein Drittel der gesamten Transportleistung aus.

Vergleicht man die Anteile der einzelnen Verkehrsbereiche der konsolidierten europäischen Ergebnisse am Gesamtwert hinsichtlich Transportaufkommen und Transportleistung, so ergaben sich größere Unterschiede bei den Anteilen des Inlandverkehrs und des Transits. Während beim Transportaufkommen dem Inlandverkehr ein Anteil von ca. 72% und dem Transit knapp 11% zukamen, waren dies bei der Transportleistung ca. 41% bzw. 31%. Hier war die Ursache in der jeweils unterschiedlichen Streckenlänge zu finden. Bei den nationalen Ergebnissen gab es diese Anteilsverschiebung nicht; der Anteil des Inlandverkehrs überzog sowohl beim Transportaufkommen als auch bei der Transportleistung (93,5% bzw. 85,5%), der Anteil des Transits war jeweils sehr gering (0,5% bzw. 1,1%).

Übersicht 3: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen

Verkehrsbereich	2013 ¹⁾				2014			
	Ausländische Güterkraftfahrzeuge	Österreichische Güterkraftfahrzeuge	Summe	Anteil AT in %	Ausländische Güterkraftfahrzeuge	Österreichische Güterkraftfahrzeuge	Summe	Anteil AT in %
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen								
Inlandverkehr	5.728	300.211	305.939	98,1	5.577	323.221	328.798	98,3
Empfang	31.096	9.952	41.048	24,2	31.067	10.173	41.240	24,7
Versand	24.989	10.070	35.059	28,7	25.654	10.743	36.398	29,5
Transit	41.999	1.492	43.491	3,4	45.838	1.662	47.500	3,5
Gesamt	103.812	321.725	425.537	75,6	108.136	345.799	453.935	76,2
Transportleistung in Mio. tkm Inland								
Inlandverkehr	697	13.300	13.997	95,0	717	14.197	14.914	95,2
Empfang	4.222	975	5.197	18,8	4.094	1.027	5.120	20,0
Versand	3.766	1.090	4.856	22,4	3.693	1.193	4.886	24,4
Transit	10.093	(159)	10.252	1,6	11.186	(189)	11.375	1,7
Gesamt	18.779	15.524	34.303	45,3	19.690	16.605	36.295	45,7

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D3.1 und D5). - Rundungsdifferenzen möglich. Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 1) 2013 revidierte Werte.

Deutschland und Italien für den grenzüberschreitenden Transport die wichtigsten Versand- und Empfangsländer

In **Grafik 8** ist der **grenzüberschreitende Empfang** in Österreich im Straßengüterverkehr dargestellt. Mit großem Abstand war **Deutschland** mit einem Transportaufkommen von 19,1 Mio. t bzw. einer Transportleistung⁹ von 2,0 Mrd. tkm das wichtigste Versandland für in Österreich empfangene Güter. Danach kamen **Italien** (4,4 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm), **Tschechien** (4,0 Mio. t bzw. 0,5 Mrd. tkm), **Ungarn** (3,3 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm), **Slowenien** (2,2 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), die **Slowakei** (1,7 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), **Polen** (1,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) sowie die **Schweiz und Liechtenstein** (1,0 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm). Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang dieser Länder zusammengerechnet war mit insgesamt ca. 18,0 Mio. t jedoch noch knapp unter dem

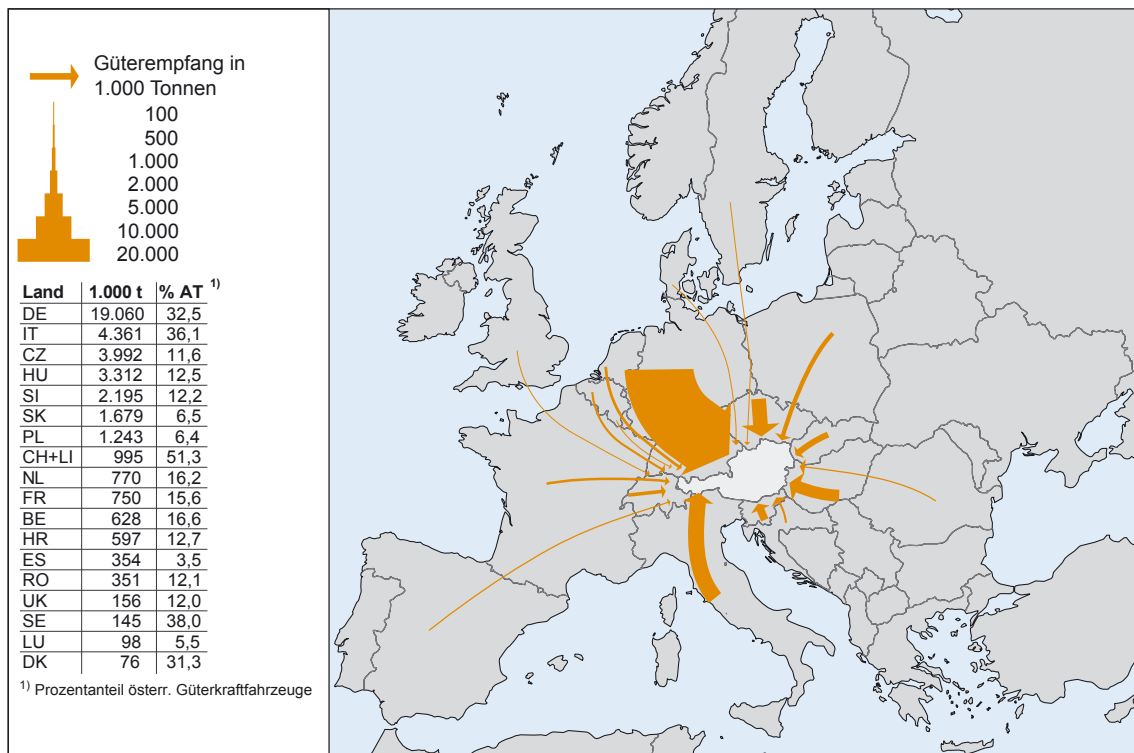
Wert für Deutschland angesiedelt, während die Transportleistung mit 2,5 Mrd. tkm etwas höher war.

Hinsichtlich des Anteils in Österreich registrierter Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang, der im Durchschnitt 24,7% betrug, war dieser für den grenzüberschreitenden Empfang bei Fahrten von der Schweiz und Liechtenstein (51,3%), Italien (36,1%) sowie Deutschland (32,5%) nach Österreich am größten. Für die anderen Länder waren die Anteile deutlich geringer (Ungarn 12,5%, Slowenien 12,2%, Tschechien 11,6%, Slowakei 6,5% und Polen 6,4%).

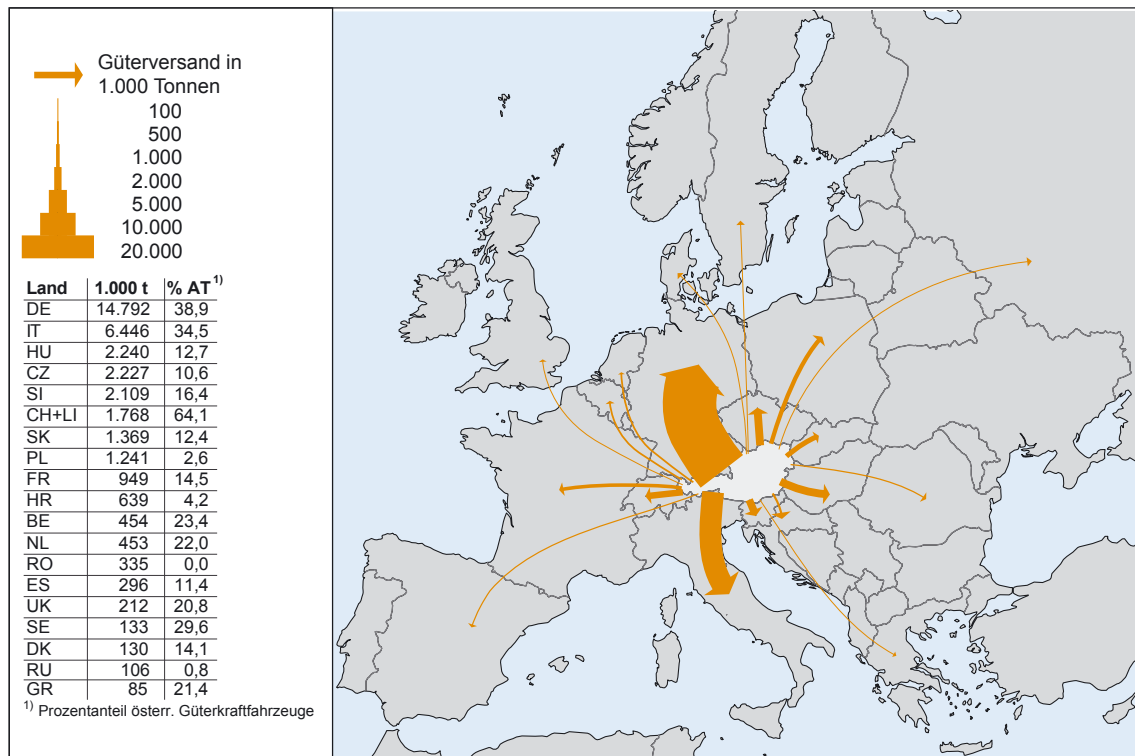
Ein ähnliches Bild zeigt **Grafik 9**, die den **grenzüberschreitenden Versand** aus Österreich darstellt. Mit einem Transportaufkommen von 14,8 Mio. t bzw. einer Transportleistung von 1,7 Mrd. tkm war **Deutschland** das wichtigste Ziel für aus Österreich versendete Güter im Straßenverkehr. Weitere wichtige Ziele waren **Italien** (6,5 Mio. t bzw. 1,0 Mrd. tkm), **Ungarn** (2,2 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), **Tschechien** (2,2 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), **Slowenien** (2,1 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), die **Schweiz und Liechtenstein** (1,8 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm), die **Slowakei** (1,4 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) und **Polen** (1,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm).

9) Angaben zur Transportleistung sind dem Tabellenteil zum Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen entnommen. Die Berechnung der Inlands-Tonnenkilometer für die Merkmale Güterart, Entfernungsstufen, Fuhrgewerbe vs. Werkverkehr sowie Altersklassen ist nicht möglich, da aufgrund der von Eurostat übermittelten konsolidierten Ergebnisse keine Angaben zu diesen vorliegen. Informationen zum Transit sind für diese Merkmale auf Basis der konsolidierten europäischen Ergebnisse ebenfalls nicht verfügbar.

Grafik 8: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Grafik 9: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Während der durchschnittliche Anteil des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Versand, das von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurde, 29,5% betrug, ist dieser Anteil bei den Ländern Schweiz und Liechtenstein (64,1%), Deutschland (38,9%) sowie Italien (34,5%) deutlich höher. Ansonsten lag dieser Anteil unter dem Durchschnittswert und war bei einigen Ländern weitaus niedriger (z.B. Polen 2,6%, Tschechien 10,6%, Slowakei 12,4% oder Ungarn 12,7%).

Grenzüberschreitender Empfang und Versand in Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten

Beim **grenzüberschreitenden Empfang** zeigte sich, dass mehr als zwei Drittel (67,2%) des Transportaufkommens in den Bundesländern **Oberösterreich** (9,8 Mio. t bzw. 23,8%), **Niederösterreich** (7,2 Mio. t bzw. 17,4%), **Tirol** (5,5 Mio. t bzw. 13,3%) und **Steiermark** (5,2 Mio. t bzw. 12,6%) entladen wurden.

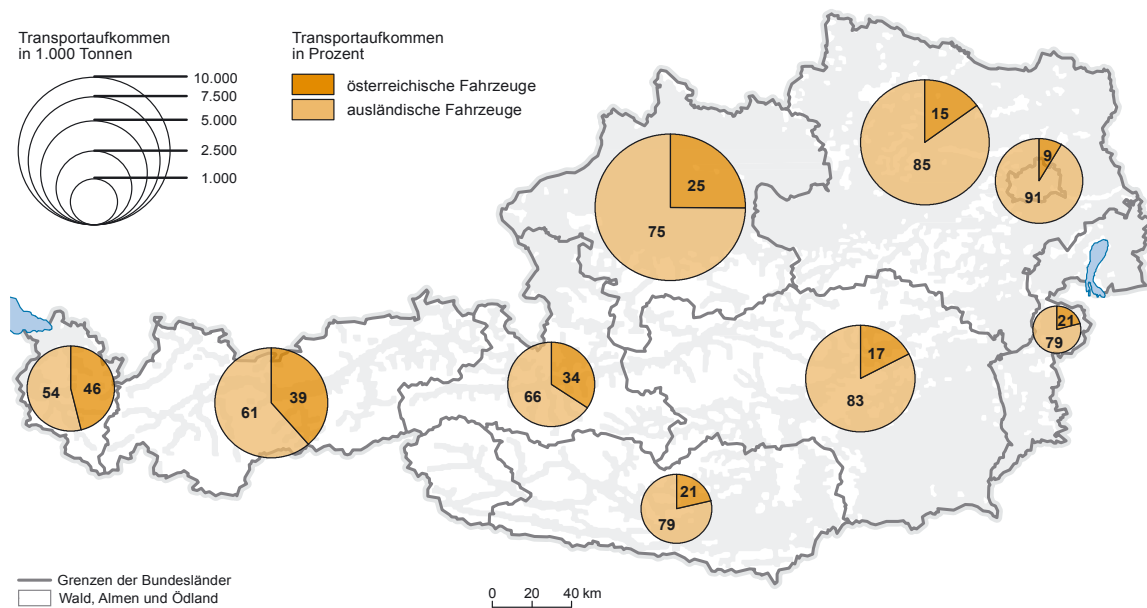
Hinsichtlich der Transportleistung beim grenzüberschreitenden Empfang waren drei Viertel (75,8%) der Tonnenkilometer den Bundesländern **Niederösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 22,6%), **Oberösterreich** (1,1 Mrd. tkm bzw. 21,17%), **Steiermark** (1,0 Mrd. tkm bzw. 19,0%) und **Wien** (0,6 Mrd. tkm bzw. 12,5%) zuzurechnen.

Ein ähnliches Bild ergab sich für den **grenzüberschreitenden Versand**: Auch hier entfielen rund zwei Drittel (67,3%) des Transportaufkommens auf die Bundesländer **Oberösterreich** (9,2 Mio. t bzw. 25,4%), **Niederösterreich** (6,1 Mio. t bzw. 16,8%), **Steiermark** (5,1 Mio. t bzw. 13,9%) und **Tirol** (4,1 Mio. t bzw. 11,2%), bzw. rund drei Viertel (76,5%) der Transportleistung auf die Bundesländer **Niederösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 24,6%), **Oberösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 23,5%), **Steiermark** (1,0 Mrd. tkm bzw. 19,3%) und **Wien** (0,5 Mrd. tkm bzw. 9,1%).

Das Transportaufkommen beim **grenzüberschreitenden Empfang** (1,0 Mio. t bzw. 2,4%) und **Versand** (0,8 Mio. t bzw. 2,2%) war im **Burgenland** mit Abstand am geringsten. Die Transportleistung war jedoch in **Vorarlberg** (Empfang: 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,8%) bzw. (Versand 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,4%) am niedrigsten.

Was den Anteil in Österreich zugelassener Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen betrifft, zeigte sich beim grenzüberschreitenden Empfang ein recht deutliches **West-Ost Gefälle**. In den westlichen Bundesländern Vorarlberg (46,2%), Tirol (38,6%) und Salzburg (34,3%) lag dieser Anteil deutlich höher als in den östlichen Bundesländern Niederösterreich (14,9%) und Wien (8,5%) wo er wesentlich niedriger war (Grafik 10).

Grafik 10: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2014 nach Ausladebundesländern

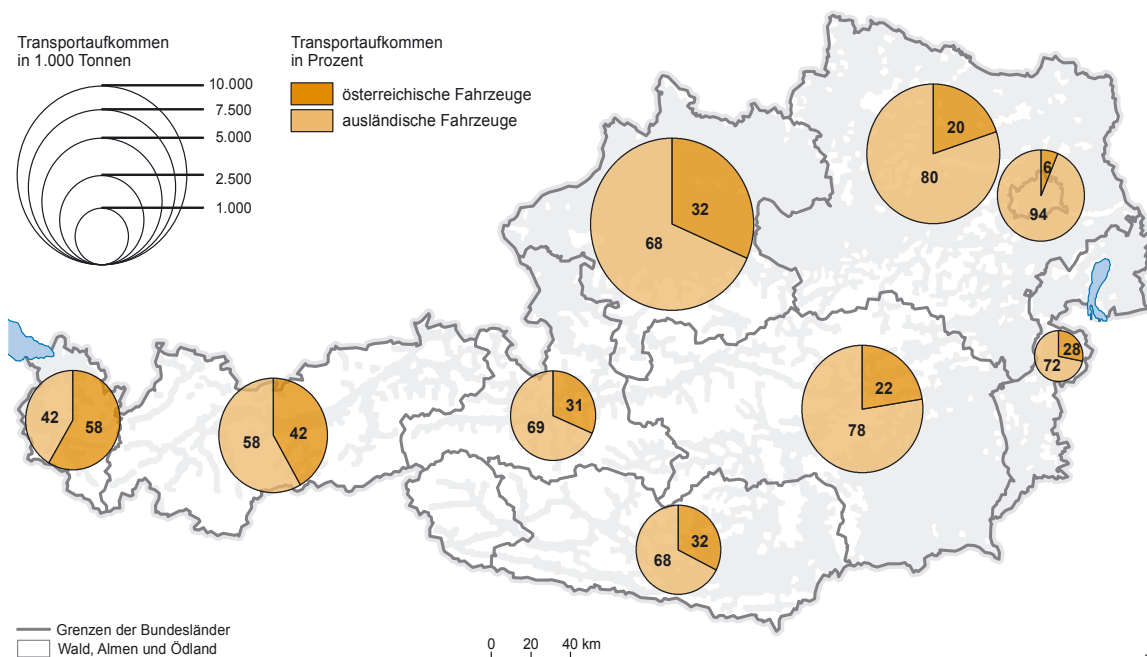


Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Auch im grenzüberschreitenden Versand waren die Anteile in Österreich zugelassener Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen in Vorarlberg (58,5%) und Tirol (41,6%) am höchsten. In Wien (6,3%) war dieser Anteil mit Abstand am geringsten (*Grafik 11*).

Bei der Transportleistung ergibt sich ein ähnliches, wenngleich nicht so ausgeprägtes Bild hinsichtlich des Anteils in Österreich zugelassener Güterkraftfahrzeuge (siehe dazu Tabellen 7 und 8 auf der CD-ROM).

Grafik 11: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2014 nach Einladebundesländern



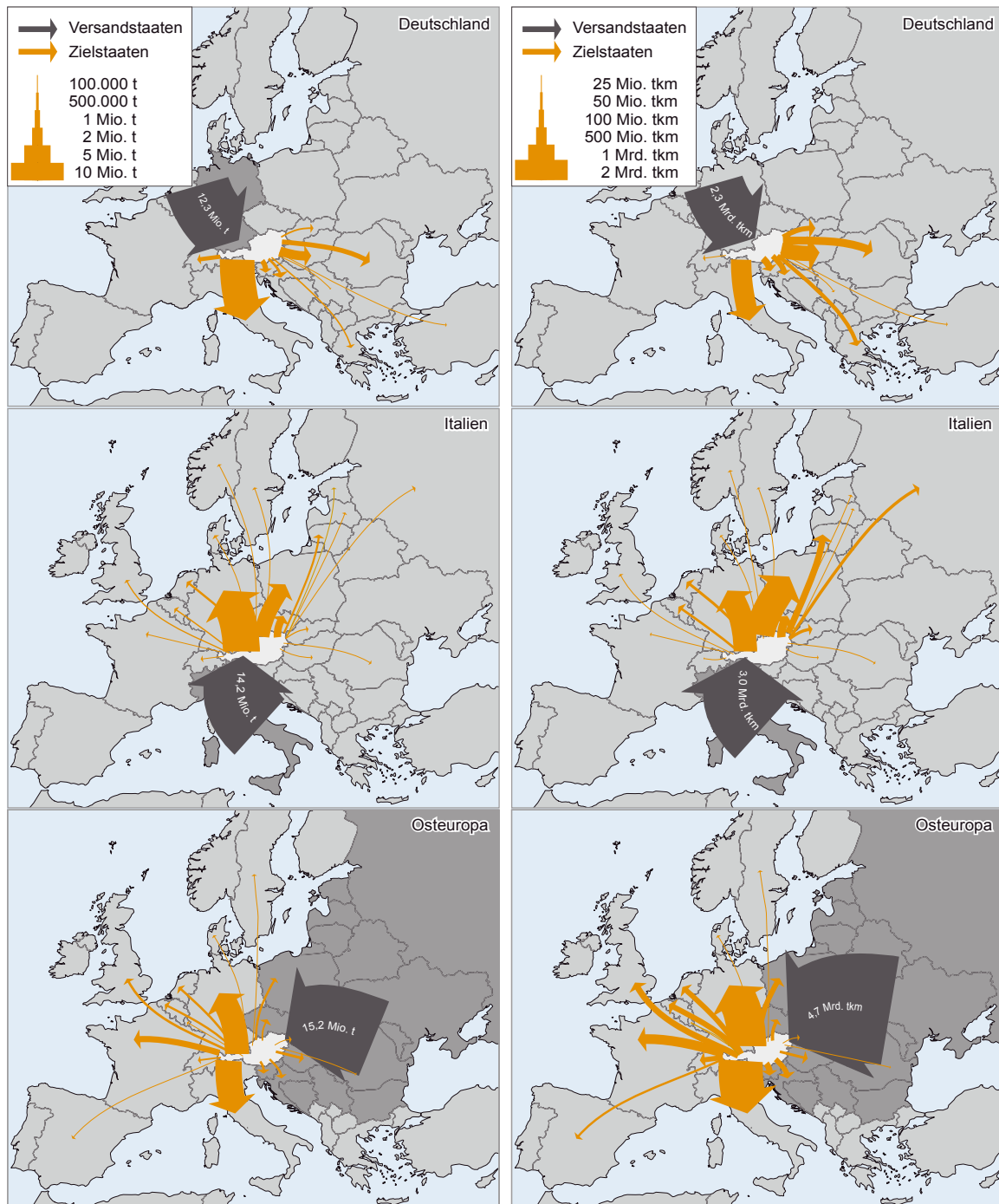
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Nur 3,5% des Transportaufkommens im Transitverkehr von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht

Da der Anteil am Transportaufkommen im Transitverkehr durch in Österreich registrierte Güterkraftfahr-

zeuge nur 3,5% (1,7 Mio. t) betrug, sind relevante Aussagen über den gesamten Transitverkehr (47,5 Mio. t) nur auf Basis einer konsolidierten Straßengüterverkehrsstatistik möglich. In diesem Zusammenhang war es besonders interessant zu analysieren, wie diese Verkehrsströme im Konkreten aussahen, d.h. welche Län-

Grafik 12: Transportaufkommen und Transportleistung im Inland auf der Straße im Transit durch Österreich 2014 nach ausgewählten Versandstaaten



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

der zum Transit durch Österreich beitrugen. In *Grafik 12* wurden diese Verkehrsströme für die bedeutendsten Versandstaaten dargestellt.

Der **Versand aus Deutschland** (12,3 Mio. t), der durch Österreich transitierte, ging zu 53,3% (6,6 Mio. t) nach Italien. Andere wichtige Empfangsstaaten dieses Transits waren Ungarn (1,8 Mio. t), Slowenien (1,0 Mio. t), Rumänien (0,9 Mio. t) und Schweiz und Liechtenstein (0,8 Mio. t). Hinsichtlich der **Transportleistung** (2,3 Mrd. tkm) zeigte sich ein ähnliches Bild. Die vier wichtigsten Empfangsstaaten des Versandes aus Deutschland durch Österreich waren Italien (0,8 Mrd. tkm), Ungarn (0,6 Mrd. tkm), Slowenien und Rumänien (je 0,3 Mrd. tkm). Die Transportleistung in die Schweiz und Liechtenstein war aufgrund der kurzen Strecken, die über Österreich gingen, mit 0,03 Mrd. tkm deutlich geringer.

Der **Versand aus Italien** (14,2 Mio. t) der durch Österreich transitierte, ging zu 50,5% (7,2 Mio. t) wiederum nach Deutschland. Abgesehen von Polen (3,1 Mio. t) und Tschechien (1,4 Mio. t) war der übrige Versand aus Italien ziemlich breit in die anderen Empfangsstaaten gestreut. Bei der **Transportleistung** (3,0 Mrd. tkm) war der Versand von Italien über Österreich nach Polen (1,1 Mrd. tkm) bzw. nach Deutschland (0,9 Mrd. tkm) am bedeutendsten. Die Transportleistung nach Tschechien betrug 0,3 Mrd. tkm.

Fasst man die **osteuropäischen Staaten** zusammen, so betrug das Transportaufkommen im Transitverkehr durch Österreich 15,2 Mio. t. Fast ein Drittel (32,7%) ging davon nach Italien (5,0 Mio. t), 30,8% hatten Deutschland (4,7 Mio. t) als Ziel und 7,8% wurden nach Frankreich (1,2 Mio. t) versandt. 14,6% dieses Transportaufkommens hatten wiederum einen osteuropäischen Staat (2,2 Mio. t) als Ziel. Die **Transport-**

leistung von osteuropäischen Güterkraftfahrzeugen, die durch Österreich transitierten, machte insgesamt 4,7 Mrd. tkm aus. Davon entfielen 1,7 Mrd. tkm auf Italien, 1,5 Mrd. tkm auf Deutschland und 0,4 Mrd. tkm auf Frankreich.

Über 60% (249,4 Mio.t) des Transportaufkommens auf der Straße wurde auf Strecken unter 50 Kilometern befördert

Analysiert man nun den Straßengüterverkehr nach den von Eurostat bereitgestellten Entfernungsstufen – also den **pro Fahrt zurückgelegten kategorisierten Kilometern** – so zeigt sich (*Übersicht 4*), dass das Transportaufkommen, das durch den Inlandverkehr und den grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand entstand, zu 61,4% auf Strecken unter 50 Kilometern befördert wurde. Die Anteile nahmen für Strecken zwischen 50 und 149 Kilometern (16,3%), 150 und 299 Kilometern (9,7%) sowie 300 und 499 Kilometer (5,1%) kontinuierlich ab, während der Anteil an Strecken über 500 und mehr Kilometer mit 7,5% wieder etwas anstieg. Der Anteil der in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge nahm mit der Länge der Strecke kontinuierlich ab.

Die Analyse von *Übersicht 4* verdeutlichte zwei Sachverhalte: Zum einen zeigte der große Anteil am Transportaufkommen, dessen **Entfernung weniger als 50 Kilometer** betrug, dass dem Wunsch, Güterverkehre von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern, offensichtlich natürliche Grenzen gesetzt sind, da es kaum möglich sein wird, solche kurzen Fahrten auf die Schiene oder das Schiff zu verlegen. Zum anderen wurde deutlich, dass Fahrten, die über weitere Distanzen führten, zu größeren Anteilen von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen auf österreichischem Hoheitsgebiet durchgeführt werden.

Übersicht 4: Transportaufkommen im Straßengüterverkehr in Österreich nach Entfernungsstufen 2014

Entfernungsstufen		Inlandverkehr	Grenzüberschreitender Empfang	Grenzüberschreitender Versand
Bis 49 km	1.000 Tonnen	245.983	1.834	1.537
	% Österreich	98,9	28,3	52,3
50-149 km	1.000 Tonnen	55.048	6.802	4.514
	% Österreich	98,2	29,7	42,5
150-299 km	1.000 Tonnen	22.158	9.981	7.269
	% Österreich	94,0	30,3	35,6
300-499 km	1.000 Tonnen	4.813	7.697	8.193
	% Österreich	89,2	24,3	26,8
500 km und mehr	1.000 Tonnen	907	14.825	14.835
	% Österreich	76,7	18,5	21,8
Gesamt	1.000 Tonnen	328.908	41.141	36.348
	% Österreich	98,3	24,7	29,6

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D1.1). - Rundungsdifferenzen möglich.

NST 2007-Abteilung 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ machten mehr als ein Drittel des Transportaufkommens auf der Straße aus

Die **Güterarten gemäß NST 2007**, die am meisten zum Transportaufkommen, das durch den Inlandverkehr und den grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand erbracht wurde, beitrugen, sind den NST 2007-Abteilungen 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ (148,0 Mio. t), 9 „Sonst. Mineralerzeugnisse“ (45,9 Mio. t), 6 „Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger“ (34,0 Mio. t), 4 „Nahrungs- und Genussmittel“ (33,0 Mio. t) und 1 „Land- und Forstwirtschaft; Fischerei“ (27,1 Mio. t) zuzuordnen (*Übersicht 5*).

Beim Inlandverkehr lag der **nationale Anteil** für alle Güterabteilungen zwischen 91,5% (12 „Fahrzeuge“) und 99,5% (7 „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“). Beim grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand streute dieser Anteil jedoch stärker.

Der durchschnittliche Anteil der österreichischen Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang betrug 24,7%. Betrachtet man jedoch die einzelnen Abteilungen der NST 2007, so zeigt sich, dass dieser Anteil stark variiert. Einen deutlich größeren nationalen Anteil wiesen die NST 2007-Abteilungen 7 „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (70,6%), 2 „Kohle; rohes Erdöl und Erdgas“ (61,6%), 17 „Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter“ (59,2%), sowie 13 „Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse“ (36,1%) auf, während diese Anteile bei den NST 2007-Abteilungen 12 „Fahrzeuge“ (4,1%), 8 „Chem. Erzeugnisse, Spalt- und Brutstoffe“ (8,5%) und 11 „Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.“ (11,1%) geringer waren.

Beim grenzüberschreitenden Versand lag der nationale Anteil mit 29,6% etwas höher als beim grenzüberschreitenden Empfang. Allerdings waren auch hier die Anteile der einzelnen NST 2007-Abteilungen sehr unterschiedlich. In den Abteilungen 17 „Umzugsgut/nicht

Übersicht 5: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach NST 2007 und Verkehrsbereichen 2014

Abteilung der NST 2007	Inlandverkehr			Grenzüberschreitender Empfang			Grenzüberschreitender Versand		
	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Nationale Ergebnisse	Anteil Österreich in %	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Nationale Ergebnisse	Anteil Österreich in %	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Nationale Ergebnisse	Anteil Österreich in %
01 Land- und Forstwirtschaft; Fischerei	17.768	17.565	98,9	5.667	(1.258)	22,2	3.616	1.448	40,0
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	666	(662)	99,4	214	(132)	61,6	sp	(16)	sp
03 Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf	143.718	142.205	98,9	2.364	(732)	31,0	1.903	(738)	38,8
04 Nahrungs- und Genussmittel	24.494	23.848	97,4	3.794	(597)	15,7	4.673	(1.338)	28,6
05 Textilien und Bekleidung; Leder/-waren	856	(807)	94,3	389	(53)	13,5	311	(85)	27,5
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	24.154	23.856	98,8	4.874	(1.337)	27,4	4.938	1.596	32,3
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	7.356	7.316	99,5	2.661	1.880	70,6	769	(233)	30,4
08 Chem. Erzeugnisse; Spalt- und Brutstoffe	3.158	2.977	94,3	2.424	(207)	8,5	2.576	(323)	12,5
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	41.109	40.869	99,4	2.902	(734)	25,3	1.847	(721)	39,0
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	8.117	7.507	92,5	3.604	(799)	22,2	3.676	(1.178)	32,0
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	1.759	1.614	91,8	1.339	(148)	11,1	1.379	(163)	11,8
12 Fahrzeuge	3.381	3.092	91,5	1.069	(43)	4,1	1.020	(53)	5,2
13 Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse	8.401	8.259	98,3	1.459	(527)	36,1	1.224	(679)	55,5
14 Sekundärrohstoffe; Abfälle	11.389	11.225	98,6	1.413	(282)	19,9	1.022	(306)	30,0
15 Post, Pakete	1.002	(969)	96,7	389	-	-	sp	(0)	-
16 Geräte/Material für die Güterbeförderung	5.953	5.785	97,2	904	(274)	30,3	1.135	(354)	31,2
17 Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter	6.434	6.394	sp	512	(303)	59,2	550	(391)	71,2
18 Sammelgut	12.662	12.180	96,2	3.408	(577)	16,9	3.421	(746)	21,8
19 Nicht identifizierbare Güter	6.470	6.090	94,1	1.414	(289)	20,4	1.486	(373)	25,1
20 Sonst. Güter a.n.g.	61	-	-	338	-	-	470	-	-
Gesamt	328.908	323.221	98,3	41.140	10.173	24,7	36.349	10.743	29,6

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D1.1). - sp...Werte aufgrund zu weniger Fahrtendatensätze unterdrückt. Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit. Die Langtitel der NST 2007 Abteilungen befinden sich im Anhang.

marktbestimmte Güter“ (71,2%), 13 „Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse“ (55,5%), 1 „Land- und Forstwirtschaft; Fischerei“ (40,0%) 9 „Sonst. Mineralerzeugnisse“ (39,0%) sowie 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ (38,8%) war der nationale Anteil deutlich größer, während er in der Abteilung 12 „Fahrzeuge“ (5,2%) am niedrigsten ausfiel.

97% des Werkverkehrs wurden von österreichischen Güterkraftfahrzeugen erbracht

Das Transportaufkommen im Rahmen des **fuhrgewerblichen Verkehrs** im Inlandverkehr und beim grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand machte 2014 rund 248,2 Mio. t aus. Im Werkverkehr war das Transportaufkommen mit 158,2 Mio. t um 90,0 Mio. t geringer. Allerdings ist anzumerken, dass 97,0% dieses Transportaufkommens im Werkverkehr (153,5 Mio. t) von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden, während der Anteil im fuhrgewerblichen Verkehr nur 76,8% (190,7 Mio. t) ausmachte. Dieser Unterschied kam vor allem durch das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang (41,1 Mio. t) und Versand (36,4 Mio. t) zustande, welches zusammen zu fast 90% aus fuhrgewerblichen Verkehren bestand, die einen relativ geringen Anteil an in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen (21,7% bzw. 23,8%) aufwiesen (*Übersicht 6*).

Hinsichtlich des Inlandverkehrs war der Anteil des durch in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge erbrachten Transportaufkommens für Fuhrgewerbe (97,4%) und Werkverkehr (99,4%) jeweils sehr hoch.

70% des Transportaufkommens wurden mit Güterkraftfahrzeugen befördert, die weniger als 8 Jahre alt waren

Tabelle 20 auf der CD-ROM beinhaltet das Transportaufkommen aufgeschlüsselt nach den Verkehrsbereichen

Übersicht 6: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach Verkehrsbereichen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr 2014

Verkehrsbereich	Nationale Ergebnisse	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Anteil Österreich in %
Fuhrgewerbe			
Inlandverkehr	175.222	179.974	97,4
Empfang	7.861	36.281	21,7
Versand	7.607	31.948	23,8
Gesamt	190.690	248.204	76,8
Werkverkehr			
Inlandverkehr	147.999	148.933	99,4
Empfang	2.311	4.859	47,6
Versand	3.136	4.400	71,3
Gesamt	153.447	158.193	97,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat (Tabelle D1.1).

chen Inlandverkehr und grenzüberschreitender Empfang bzw. Versand und dem Merkmal **Altersklassen der Güterkraftfahrzeuge**, die auf österreichischen Straßen im Jahr 2014 unterwegs waren.

Insgesamt wurden 2014 in Österreich 33,7% des Transportaufkommens von Güterkraftfahrzeugen transportiert, die weniger als 4 Jahre alt waren, 34,0% von Güterkraftfahrzeugen, die 4-7 Jahre alt waren und 32,3% von älteren. Von jenen, die in Österreich angemeldet waren, sah die Altersverteilung sehr ähnlich aus (30,8%, 33,8%, 35,3%). Von den in Deutschland registrierten Güterkraftfahrzeugen hingegen, die an zweiter Stelle nach Österreich am meisten zum Transportaufkommen beigetragen haben, wurde ein weit höherer Anteil der Tonnage von Güterkraftfahrzeugen der Altersklasse „Bis 3 Jahre“ transportiert (63,0%). Weitere 28,8% entfielen auf die Kategorie „4-7 Jahre“ und nur 8,2% auf die Kategorie „8 Jahre und mehr“.

2014 durchschnittlich 13,4 t an Gütern pro Lastfahrt transportiert

Tabelle 16 auf der CD-ROM listet für die Jahre 2012 bis 2014 die **durchschnittlich pro Fahrt transportierte Tonnage** sowie den Anteil der Leerfahrten nach Verkehrsbereichen (Inlandverkehr, grenzüberschreitender Empfang bzw. Versand) und den Ländern, in welchen die Güterkraftfahrzeuge zugelassen waren, aus.

Im Jahr 2014 wurden durchschnittlich 13,4 t pro Lastfahrt transportiert, wobei im Inlandverkehr dieser Wert mit 12,8 t etwas niedriger und im grenzüberschreitenden Empfang und Versand höher (16,1 t bzw. 16,0 t) war.

Der Anteil der Leerfahrten betrug insgesamt 42,4%. Beim Inlandverkehr war er mit 45,0% geringfügig höher, beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand (19,3% bzw. 27,9%) jedoch deutlich niedriger. Bezogen auf die in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge waren die Anteile beim Inlandverkehr 44,5%, beim grenzüberschreitenden Empfang 33,8% und beim grenzüberschreitenden Versand 25,4%.

1.2.2 Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen

Transportaufkommen im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen stieg 2014 gegenüber dem Vorjahr um 7,4%

Im Jahr 2014 wurde von österreichischen Unternehmen mit 26,8 Millionen beladenen Fahrten ein **Transportaufkommen** von 349,5 Mio. t erbracht. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Zunahme bei den Fahrten

Übersicht 7: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach Verkehrsbereichen 2014

Verkehrsbereich	Beladene Fahrten	Transportaufkommen in 1.000 t	Transportleistung in Mio. tkm		
			im Inland	außerhalb des Bundesgebiets	Insgesamt
Inlandverkehr	25.209.233	323.221	14.197	(529)	14.726
Vergleich zum Vorjahr in %	7,0	7,7	6,7	-3,9	6,3
Grenzüberschreitender Empfang	573.762	10.173	1.027	2.719	3.745
Vergleich zum Vorjahr in %	2,5	2,2	5,3	-0,5	1,0
Grenzüberschreitender Versand	657.912	10.743	1.193	3.009	4.201
Vergleich zum Vorjahr in %	7,4	6,7	9,4	-1,6	1,3
Transitverkehr	86.776	1.662	(189)	1.097	1.285
Vergleich zum Vorjahr in %	12,3	11,4	18,8	16,2	16,6
Sonstiger Auslandsverkehr	229.229	3.689	-	1.301	1.301
Vergleich zum Vorjahr in %	6,2	-0,4	.	-7,2	-7,2
Insgesamt	26.756.912	349.488	16.605	8.655	25.260
Vergleich zum Vorjahr in %	6,9	7,4	7,0	-0,4	4,3

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit.

um 7,0% (2013: 25,0 Mio. Fahrten) bzw. beim Transportaufkommen um 7,4% (2013: 325,4 Mio. t).

Die Menge der transportierten Güter stieg im Inlandsverkehr um 7,7% auf 323,2 Mio. t und im grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand um 2,2% auf 10,2 Mio. t bzw. 6,7% auf 10,7 Mio. t. Der Transitverkehr wuchs um 11,4% auf 1,7 Mio. t. Einzig beim Sonstigen Auslandsverkehr (3,7 Mio. t) kam es zu einem leichten Rückgang von 0,4% im Vergleich zum Vorjahr. Anteilsmäßig entfielen im Berichtsjahr 92,5% des Transportvolumens auf den Inlandverkehr, 2,9% bzw. 3,1% auf den grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand, weitere 0,5% auf den Transitverkehr und 1,1% auf den Sonstigen Auslandsverkehr (Übersicht 7).

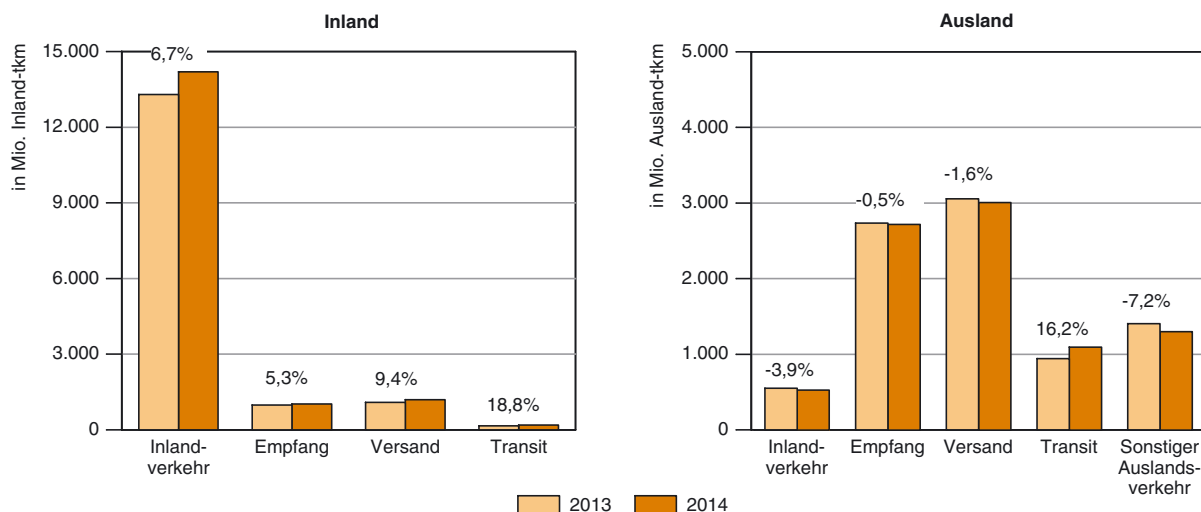
Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nahm 2014 im Inland um 7,0% zu und im Ausland um 0,4% ab

Die von österreichischen Unternehmen im In- und Ausland erbrachte **Transportleistung** nahm im Erhebungszeitraum um 4,3% auf 25,3 Mrd. tkm zu. Innerhalb des Bundesgebietes betrug die Transportleistung 16,6 Mrd. tkm (+7,0% zu 2013); außerhalb des Bundesgebietes 8,7 Mrd. tkm (-0,4% zu 2013). Auf die Inlandstrecke entfiel dabei ein Anteil von 65,7% der gesamten Transportleistung (Übersicht 7, Grafik 13).

Überwiegend fuhrgewerblicher Verkehr (55,7%) bei österreichischen Unternehmen

Wie Übersicht 8 zu entnehmen ist, betrug der Anteil des **fuhrgewerblichen Güterverkehrs** 55,7% und der des Werkverkehrs 44,3% des gesamten **Transportaufkommens** von in Österreich gemeldeten Güterkraftfahrzeugen. Während der Anteil der fuhrgewerblich transportierten Tonnage im Inlandsverkehr 54,2% betrug, waren die Anteile im grenzüberschreitenden Güterempfang (77,3%)

Grafik 13: Transportleistung österreichischer Straßengüterfahrzeuge nach Verkehrsbereichen 2013 und 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Übersicht 8: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr nach Verkehrsbereichen 2014

Verkehrsbereich	Fuhrgewerbe		Werkverkehr	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
Transportaufkommen in 1.000 t				
Inlandverkehr	175.222	54,2	147.999	45,8
Grenzüberschreitender Empfang	7.861	77,3	2.311	22,7
Grenzüberschreitender Versand	7.607	70,8	3.136	29,2
Transit	(1.167)	70,2	(495)	29,8
Sonstiger Auslandsverkehr	2.826	76,6	(863)	23,4
Insgesamt	194.683	55,7	154.805	44,3
Transportleistung Insgesamt in Mio. tkm				
Inlandverkehr	9.428	64,0	5.298	36,0
Grenzüberschreitender Empfang	3.052	81,5	693	18,5
Grenzüberschreitender Versand	3.312	78,8	889	21,2
Transit	849	66,1	436	33,9
Sonstiger Auslandsverkehr	1.057	81,2	(244)	18,8
Insgesamt	17.699	70,1	7.561	29,9

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit.

bzw. -versand (70,8%), im Transitverkehr (70,2%) und im Sonstigen Auslandsverkehr (76,6%) deutlich höher.

70,1% der gesamten erbrachten Transportleistung entfielen auf das **Fuhrgewerbe** und nur 29,9% auf den **Werkverkehr**. Anteilsmäßig war die Transportleistung im fuhrgewerblichen Verkehr im Inlandverkehr mit 64,0% am geringsten. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand betrugen die Anteile jedoch 81,5% und 78,8%, 66,1% im Transitverkehr sowie 81,2% im Sonstigen Auslandsverkehr (*Übersicht 8*).

Mehr als die Hälfte des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen bei der Güterart „Steine, Erden und Baustoffe“

Die Güter des NST/R-Kapitels 6 „Steine, Erden und Baustoffe“ hatten mit 53,0% (185,1 Mio. t) den größten Anteil am gesamten **Transportaufkommen** öster-

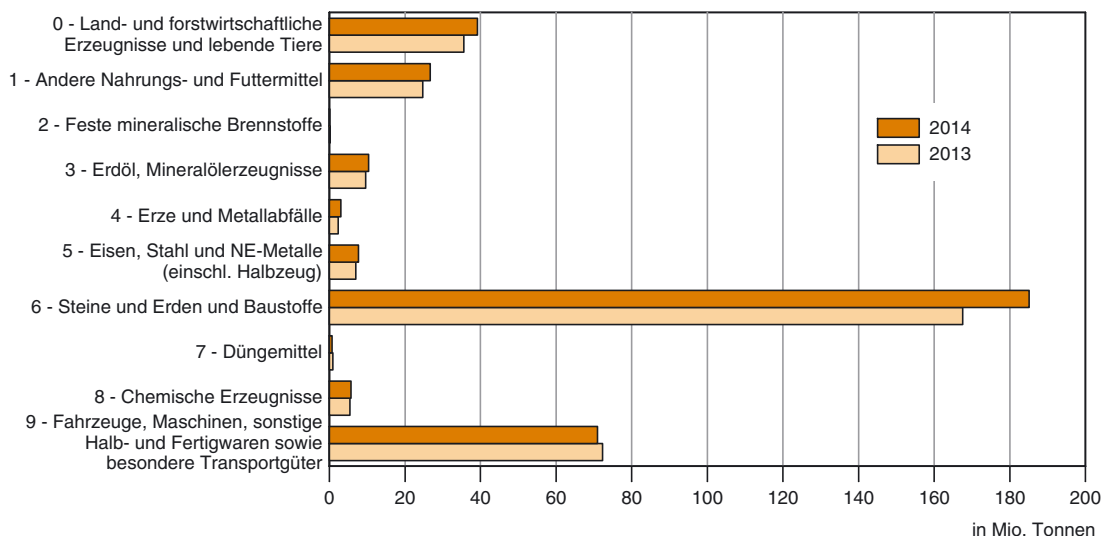
reichischer Unternehmen im Straßengüterverkehr. Es folgten Güter der NST/R-Kapitel 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ (20,3% bzw. 71,0 Mio. t), Kapitel 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (11,2% bzw. 39,2 Mio. t) und Kapitel 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ (7,6% bzw. 26,7 Mio. t). Das Transportaufkommen mit Gütern der übrigen NST/R-Kapitel belief sich insgesamt auf 27,5 Mio. t, was einem Anteil von 7,9% entsprach (*Übersicht 9*).

In *Grafik 14* ist das Transportaufkommen für die Jahre 2013 und 2014 gegenübergestellt. Dabei zeigte sich eine deutliche Zunahme gegenüber dem Vorjahr bei dem mengenmäßig wichtigsten NST/R-Kapitel 6 „Steine, Erden und Baustoffe“ um 17,6 Mio. t bzw. 10,5% auf 185,1 Mio. t. Auch Güter des Kapitels 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ wurden 2014 häufiger transportiert (+10,2% bzw. +3,6 Mio. t auf

Übersicht 9: Transportaufkommen und Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln 2014

Kapitel der NST/R	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inland-tkm	Anteil in %	Mio. Auslands-tkm	Anteil in %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	39.208	11,2	2.625	15,8	1.500	17,3
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	26.685	7,6	2.345	14,1	983	11,4
2 Feste mineralische Brennstoffe	(73)	0,0	(4)	0,0	(9)	0,1
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10.376	3,0	607	3,7	(535)	6,2
4 Erze und Metallabfälle	3.000	0,9	203	1,2	(64)	0,7
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	7.693	2,2	678	4,1	(860)	9,9
6 Steine, Erden und Baustoffe	185.101	53,0	4.634	27,9	(607)	7,0
7 Düngemittel	(693)	0,2	(57)	0,3	(35)	0,4
8 Chemische Erzeugnisse	5.696	1,6	427	2,6	(277)	3,2
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	70.962	20,3	5.025	30,3	3.784	43,7
Insgesamt	349.488	100,0	16.605	100,0	8.655	100,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Bei den in Klammern gesetzten Werten beträgt der Bereich des Stichprobenfehlers mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit. Ab 2012 aktualisierte Distanzmatrix zur Kilometerberechnung. Die Langtitel der NST/R Kapitel befinden sich im Anhang.

Grafik 14: Transportaufkommen österreichischer Straßengüterfahrzeuge gemäß NST/R-Kapiteln 2013 und 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

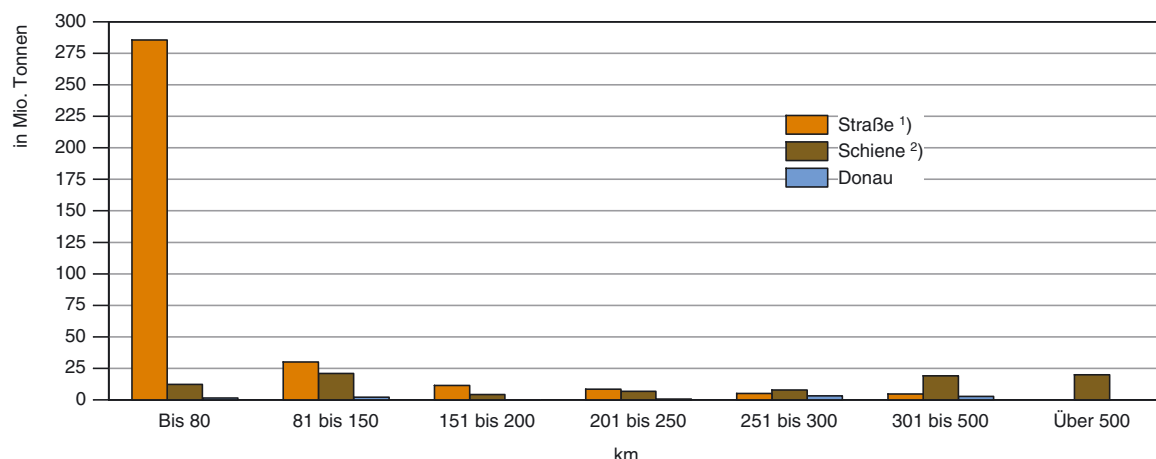
39,2 Mio.t) und die Beförderungen von Gütern des Kapitels 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ stiegen um 8,0% bzw. 2,0 Mio.t auf 26,7 Mio.t. Die größte absolute Abnahme (-1,8% bzw. -1,3 Mio. t) wurde für das NST/R-Kapitel 10 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ mit 71,0 Mio.t ausgewiesen.

Mehr als die Hälfte der **Transportleistung** im Inland im Jahr 2014 entfiel auf Güter des NST/R-Kapitels 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ (5,0 Mrd. tkm) sowie des Kapitels 6 „Steine und Erden und Baustoffe“ (4,6 Mrd. tkm). Der Anteil beider Kapitel an der gesamten Transportleistung im Inland betrug damit 58,2% (*Übersicht 9*).

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Straße überwiegend (84,4%) auf Strecken bis zu 80 km

Eine Betrachtung des Transportaufkommens nach **Entfernungsstufen** (*Grafik 15*) der Transporte – bezogen auf die Inlandsstrecke im Verkehrsträgervergleich – kann Ansatzpunkte für eine Erklärung liefern, weswegen Bestrebungen, Transporte von der Straße im Sinne eines Modal Shift auf die Schiene zu verlagern oftmals nicht den gewünschten Erfolg zeigen (siehe auch Kapitel 1.2.1).

Vom gesamten auf die Straße entfallenen Transportaufkommen mit in Österreich registrierten Fahrzeugen wurden 81,7% (285,7 Mio. t) über eine Distanz

Grafik 15: Transportaufkommen nach Verkehrsträgern und Entfernungsstufen im Inland 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - 1) Österreichische Fahrzeuge; Werte "über 500 km" werden aufgrund zu großer Stichprobenfehler bzw. zu geringer Fallzahlen nicht ausgewiesen. - 2) Inländische Eisenbahnunternehmen.

von maximal 80 km befördert, womit **mehr als vier Fünftel des Transportaufkommens** auf den **Nahverkehr** entfiel. In diesem Entfernungsbereich betrug das Transportaufkommen auf der Schiene lediglich 12,3 Mio. t. Auch zwischen 151 und 200 km dominierte die Straße (Straße: 11,4 Mio. t; Schiene: 4,2 Mio. t), zwischen 201 und 250 km waren die Unterschiede geringer (Straße: 8,6 Mio. t; Schiene: 6,9 Mio. t). Auf den längeren Strecken war das Transportaufkommen auf der Schiene jeweils am höchsten: 251 bis 300 km (Straße: 5,2 Mio. t; Schiene: 7,8 Mio. t) und 301 bis 500 km (Straße: 4,7 Mio. t; Schiene: 19,1 Mio. t). Bei auf der Donau durchgeführten Transporten lag der Schwerpunkt ebenfalls auf den höheren Entfernungsstufen: So wurden insgesamt rund 3,6 Mio. t auf einer Inlandstrecke bis 200 km transportiert, 6,6 Mio. t jedoch über größere Entfernungen (*Grafik 15*).

1.3 Schienenverkehr

Insgesamt 98,3 Mio. Tonnen an Gütern 2014 auf der Schiene befördert

Wie *Übersicht 10* zu entnehmen ist, betrug das Transportaufkommen auf dem österreichischen Schienennetz im Jahr 2014 insgesamt etwas mehr als 98 Mio. t, die von **in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen** befördert wurden. Dies entspricht einem Plus von 2,4% gegenüber 2013.

Die **Transportleistung**, die gegenüber dem Jahr 2013 um 6,1% zunahm, betrug insgesamt 20,5 Mrd. Inland-tkm.

Die **Betriebsleistung** der Güterzüge sank hingegen 2014 gegenüber dem Vorjahr um 2,1% auf 40,9 Mio. Zug-km.

Dabei beförderte das **inländische Haupteisenbahnunternehmen** im Jahr 2014 74,7% der Tonnage (73,4 Mio. t), bzw. erbrachte es 75,0% (2013: 78,2%) der Transportleistung (15,4 Mrd. Inland-tkm; 2013: 15,1 Mrd.) im österreichischen Schienengüterverkehr. Auch 78,0% (2013: 79,1%) der Betriebsleistung, also

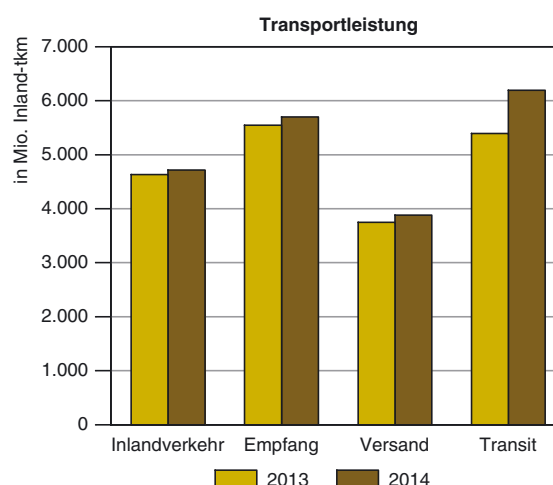
31,9 Mio. Zug-km, entfielen auf das Haupteisenbahnunternehmen.

Etwas weniger als ein Drittel des Transportaufkommens entfiel auf den Inlandverkehr

Mit 29,4 Mio. t entfielen 2014 auf den Inlandverkehr 29,9% des gesamten Transportaufkommens in- und ausländischer Beförderer. Für den grenzüberschreitenden Empfang und Versand wurden 26,9 und 17,0 Mio. t bzw. für den Transitverkehr wurden 25,0 Mio. t ausgewiesen.

Die Transportleistung fiel im Berichtsjahr mit insgesamt 20,5 Mrd. Inland-tkm um 6,1% höher als 2013. Für alle Verkehrsbereiche wurden Zunahmen errechnet, wobei diese im Transitverkehr mit 14,8% am höchsten und im Inlandverkehr mit 1,8% am geringsten ausfielen. Im grenzüberschreitenden Empfang waren es 2,8% und im grenzüberschreitenden Versand 3,6% (*Grafik 16*).

Grafik 16: Transportleistung im Schienengüterverkehr in Österreich nach Verkehrsbereichen 2013 und 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Etwas weniger als zwei Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung entfielen auf drei Güterarten. Wichtigste Partnerländer: Deutschland, Slowenien, Italien, Ungarn und Tschechische Republik

Übersicht 10: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2014

Beförderer	Betriebsleistung		Transportaufkommen		Transportleistung	
	Zug-km	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inland-tkm	Anteil in %
Inländisches Haupteisenbahnunternehmen	31.934.015	78,0	73.386	74,7	15.373	75,0
Sonstige Eisenbahnunternehmen aus dem In- und Ausland	8.992.885	22,0	24.895	25,3	5.120	25,0
Insgesamt	40.926.900	100,0	98.281	100,0	20.494	100,0
Vergleich zum Vorjahr in %	-2,1		2,4		-6,1	

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich.

Übersicht 11: Transportaufkommen und Transportleistung im Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln in Österreich 2014

Kapitel der NST/R	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inlands-tkm	Anteil in %
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	9.953	10,9	2.139	11,1
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.332	1,5	299	1,6
2 Feste mineralische Brennstoffe	4.214	4,6	1.178	6,1
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5.356	5,9	1.527	7,9
4 Erze und Metallabfälle	11.211	12,3	2.163	11,2
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	7.632	8,4	1.624	8,4
6 Steine, Erden und Baustoffe	7.495	8,2	978	5,1
7 Düngemittel	736	0,8	185	1,0
8 Chemische Erzeugnisse	5.911	6,5	1.385	7,2
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	37.153	40,8	7.768	40,4
Insgesamt	90.993	100,0	19.245	100,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Die Langtitel der NST/R Kapitel befinden sich im Anhang.

Eine nähere Betrachtung der von den österreichischen Eisenbahnen auf der Schiene beförderten Güter zeigte, dass im Berichtsjahr 64,0% des Transportaufkommens und 62,7% der im Inland erbrachten Transportleistung auf die Beförderung von „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“, „Erze und Metallabfälle“ und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ entfielen (*Übersicht 11*).

Die **wichtigsten Partnerländer** im grenzüberschreitenden Verkehr (Empfang und Versand) waren im Jahr 2014 Deutschland, Slowenien, Italien, Ungarn und die Tschechische Republik. Es wurden von **österreichischen Eisenbahnunternehmen** im Jahr 2014 insgesamt 31,1 Mio. t an Gütern aus diesen Ländern nach Österreich bzw. von Österreich in diese Länder befördert. Dies entsprach 70,9% des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr.

Deutschland war wie auch in den Vorjahren mit Abstand das wichtigste Partnerland. Mit einem Transportaufkom-

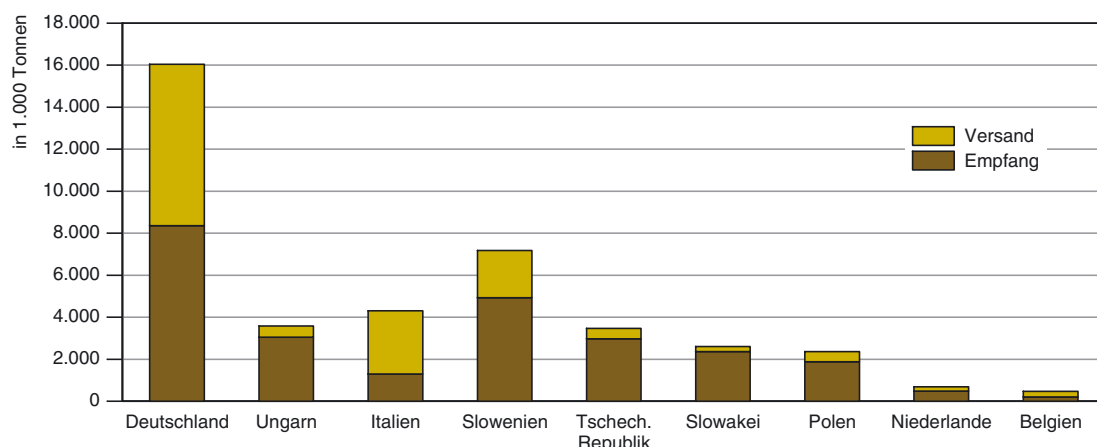
men von zusammen 16,0 Mio. t entfielen rund 8,4 Mio. t bzw. 52,1% auf den Empfang und rund 7,7 Mio. bzw. 47,9% auf den Versand.

Besonders hohe Anteile im grenzüberschreitenden Güterverkehr, die sich auf den Gütereingang bezogen, wurden für folgende Länder ermittelt: Slowakei (90,3%), Tschechische Republik (85,7%), Ungarn (85,3%), Slowenien (68,7%) sowie Polen (79,6%) ermittelt. Italien sticht aus der Grafik dadurch hervor, dass ein relativ hoher Anteil (69,8%) auf den grenzüberschreitenden Versand entfällt. (*Grafik 17*).

1.4 Binnenschifffahrt

Aufgrund einer **Nachmeldung für das Berichtsjahr 2013** mussten die im Jahr 2014 publizierten Werte für den grenzüberschreitenden Versand und den Inlandverkehr revidiert werden. Durch diese Nachmeldungen war es auch erforderlich, die Zuschätzung für den Transit neu zu berechnen. Durch diese Revision erge-

Grafik 17: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in Österreich nach ausgewählten Partnerländern 2013 und 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

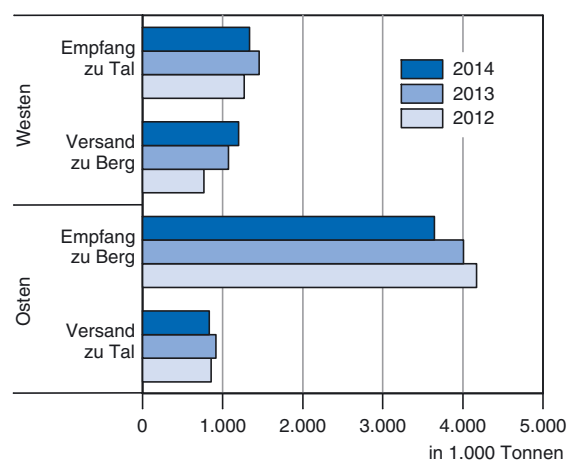
ben sich Differenzen in den hier veröffentlichten Werten des Berichtsjahres 2013 zu jenen der Vorjahrespublikation.

Rückgang um 5,5% im Güterverkehr auf der Donau 2014

Auf dem österreichischen Teil der Donau wurden im Jahr 2014 10,1 Mio. t an Gütern befördert, was im Vergleich zum Vorjahr einer Abnahme des **Transportaufkommens** um 5,5% bzw. 0,6 Mio. t entsprach. Für die einzelnen Verkehrsbereiche wurden unterschiedliche Ergebnisse errechnet. Die beförderte Tonnage im grenzüberschreitenden Empfang verringerte sich im Jahr 2014 um 8,8% auf 5,0 Mio. t, jene im Transitverkehr um 9,8% auf 2,3 Mio. t. Leichte Zuwächse wurden bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Versand (+2,2% auf 2,0 Mio. t) sowie im mengenmäßig weniger bedeutenden Inlandverkehr (+13,9% auf 0,8 Mio. t) beobachtet. Die Zunahmen im Inlandverkehr lagen jedoch zur Gänze an vermehrten Beförderungen von Gütern der Gruppe „Steine und Erden und Baustoffe“ (+0,2 Mio. t) (*Übersicht 12*).

Die Anzahl der **beladenen Fahrten** erhöhte sich um 2,5% von 9.470 auf 9.706 im Jahr 2014. Die Zunahme der beladenen Fahrten bei rückläufigem Transportaufkommen ist durch die geringere Auslastung je beladen gefahrenem Kilometer (-6,0%) zu erklären. Bezogen auf die einzelnen Verkehrsbereiche ergibt sich folgendes Bild: Annähernd die Hälfte dieser Fahrten fand im Empfang statt (4.454 Fahrten), was einer geringfügigen Zunahme um 0,6% entsprach. Im grenzüberschreitenden Versand stieg die Zahl der beladenen Fahrten von 1.974 auf 2.112 in 2014 (+7,0%). Auch im Inlandverkehr wurde eine Zunahme bei den beladenen Fahrten (+85 bzw. +14,1%) auf 688 beobachtet. Lediglich im Transit waren 2014 etwas weniger beladene Schiffe als im Vorjahr unterwegs (2013: 2.465; 2014: 2.452), was einem leichten Rückgang um 0,5% entsprach.

Grafik 18: Transportaufkommen auf der Donau in Österreich im grenzüberschreitenden Verkehr nach Transportrichtung 2012 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Die dabei erbrachte gesamte **Transportleistung** verringerte sich um 11,0% auf 9,9 Mrd. tkm, wovon jene innerhalb des Bundesgebietes bei 2,2 Mrd. tkm (-7,5%) lag.

Grenzüberschreitender Versand in westliche Länder stieg um 11,9% und verringerte sich in östliche Länder um 9,1%

Auf der Donau wurden 2014 1,3 Mio. t (um 8,2% weniger als 2013) an Gütern aus westlichen Ländern stromabwärts nach Österreich transportiert. In diese Länder wurden etwa 1,2 Mio. t versandt (stromaufwärts), was einer Zunahme um 11,9% im Vergleich zum Vorjahr entsprach. Aus östlicher Richtung wurden stromaufwärts etwa 3,6 Mio. t (-9,0% im Vorjahresvergleich) Güter nach Österreich über die Grenze befördert. In die Gegenrichtung, also aus Österreich in östliche Donauländer, wurden stromabwärts rund 0,8 Mio. t Güter versandt, um 9,1% weniger als im Vorjahr (*Grafik 18*).

Übersicht 12: Güterverkehr auf der Donau nach Verkehrsbereichen in Österreich 2014

Verkehrsbereich	Beladene Fahrten	Transportaufkommen	Transportleistung		
			im Inland	außerhalb des Bundesgebietes	Insgesamt
		1.000 t	Mio. tkm		
Inlandverkehr	688	799	78	-	78
Vergleich zum Vorjahr in %	14,1	13,9	-24,9	-	-24,9
Grenzüberschreitender Empfang	4.454	4.982	948	3.915	4.863
Vergleich zum Vorjahr in %	0,6	-8,8	-7,2	-11,2	-10,5
Grenzüberschreitender Versand	2.112	2.032	343	1.409	1.752
Vergleich zum Vorjahr in %	7,0	2,2	3,6	-8,7	-6,5
Transitverkehr	2.452	2.309	808	2.414	3.222
Vergleich zum Vorjahr in %	-0,5	-9,8	-9,8	-14,7	-13,5
Insgesamt	9.706	10.122	2.177	7.738	9.915
Vergleich zum Vorjahr in %	2,5	-5,5	-7,5	-11,9	-11,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal.

Übersicht 13: Wasserumschlag in Tonnen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen nach NST/R-Kapiteln 2014

Kapitel der NST/R	Wien		Linz		Krems		Enns		Sonstige	
	Ein-	Aus-	Ein-	Aus-	Ein-	Aus-	Ein-	Aus-	Ein-	Aus-
	geladen									
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	70.591	24.920	-	38.932	49.037	18.986	8.060	169.548	31.577	295.480
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	28.762	6.050	-	-	32.812	6.755	-	200.619	9.552	10.491
2 Feste mineralische Brennstoffe	-	-	-	35.326	5443	8.551	-	713	-	190.174
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	942.766	86.240	-	590.279	-	-	-	-	-	538.283
4 Erze und Metallabfälle	5726	-	-	2.576.224	-	2.178	20.103	10.883	-	-
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	35	50.795	466.407	1105	1275	54.684	4.285	66.408	-	-
6 Steine und Erden und Baustoffe	94.327	16.180	117.006	304	4.189	358.348	42.180	83.556	636	45.360
7 Düngemittel	1.192	11.757	462.596	10.315	1.616	91.603	65.564	25.944	20.191	48.552
8 Chemische Erzeugnisse	-	-	1534	-	-	-	6731	-	-	-
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	31.975	218	27.677	10.162	3.099	3.065	2.670	980	-	-
Insgesamt	1.175.374	196.160	1.075.220	3.259.647	97.472	544.169	149.593	558.651	61.956	1.128.342
Insgesamt pro Hafen	1.371.533		4.334.867		641.642		708.244		1.190.298	

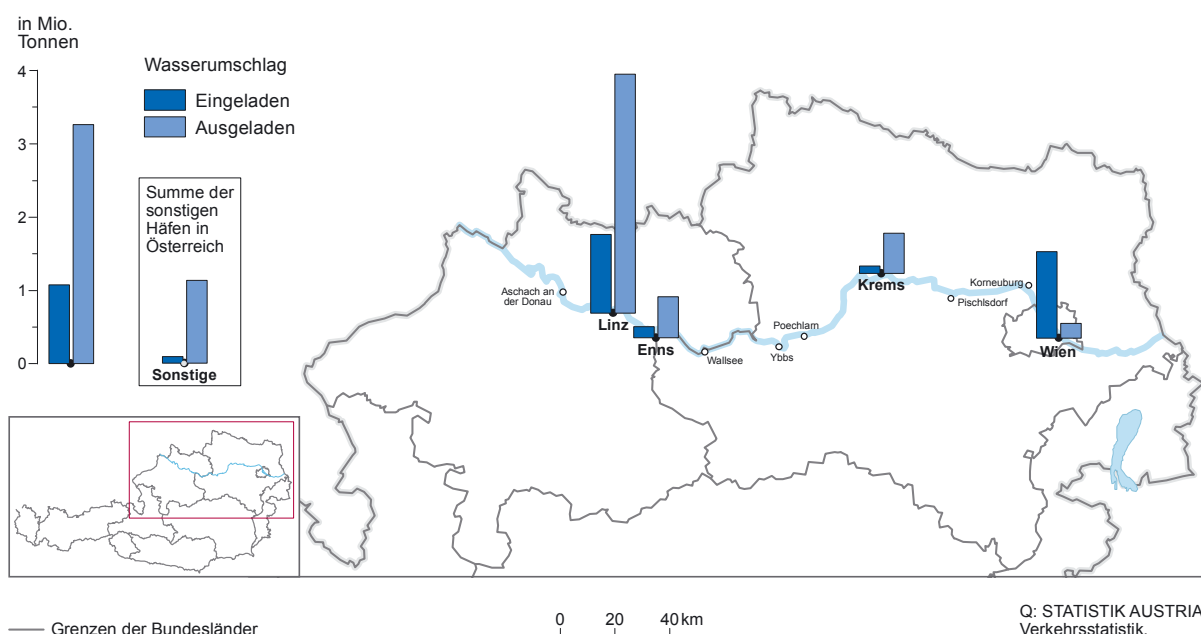
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Ab 2007 werden Ausbaggerungen von Schotter der fiktiven Einladestelle „Österreichisches Donaubecken“ zugeordnet und sind deshalb in der Tabelle nicht enthalten. Die Langtitel der NST/R Kapitel befinden sich im Anhang.

Der **gesamte wasserseitige Umschlag** der Häfen und Anlegestellen auf dem inländischen Abschnitt der Donau reduzierte sich im Berichtsjahr 2014 um 2,7% bzw. 0,2 Mio. t auf 8,6 Mio. t (*Grafik 19*). Davon waren 0,4 Mio. t Ausbaggerungen bzw. Abladungen von Schotter im Donaubecken zuzuordnen.

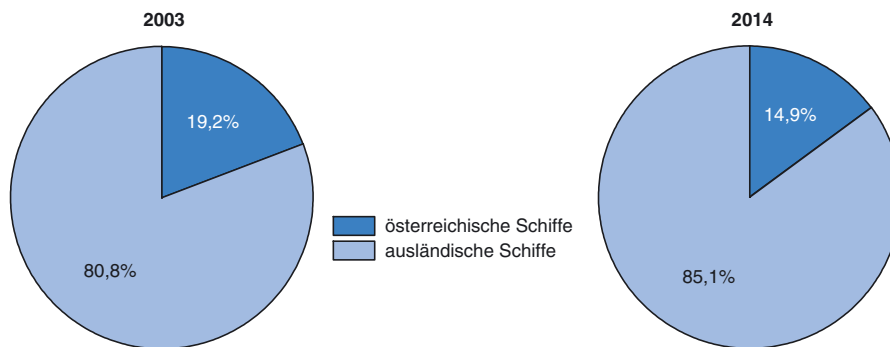
Wasserseitiger Umschlag auf der Donau um 2,7% geringer als im Vorjahr

In den Wiener Häfen lag die zu Wasser umgeschlagene Gütermenge mit 1,4 Mio. t um 17,6% unter dem Vorjahreswert. Auch für die Linzer Häfen wurden Abnah-

Grafik 19: Wasserumschlag österreichischer Donauhäfen im Jahr 2014



Ab 2007 werden Ausbaggerungen von Schotter der fiktiven Einladestelle "Österreichisches Donaubecken" zugeordnet und sind deshalb in der Grafik nicht enthalten. - Aus Datenschutzgründen sind weitere Ein- und Ausladestellen unter „Sonstige Häfen“ zusammengefasst.

Grafik 20: Anteil österreichischer Schiffe am Transportaufkommen auf der Donau in Österreich 2003 und 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

men (-8,8% auf 4,3 Mio. t) verzeichnet. Im Hafen Enns wurde 2014 eine annähernd gleich große Tonnage von 0,7 Mio. t (-0,8%) wie im Vorjahr zu Wasser umgeschlagen. Zunahmen wurden hingegen beim Wasserumschlag im Hafen Krems (+30,1% auf 0,6 Mio. t) beobachtet. Dies ist jedoch fast zur Gänze auf Zunahmen bei der Beförderung von Gütern der Gruppe „Steine und Erden und Baustoffe“ (2013: 0,1 Mio. t, 2014: 0,4 Mio. t) zurückzuführen. Alle übrigen Häfen und Anlegestellen (inklusive der Donaubecken) kamen zusammen auf einen wasserseitigen Umschlag von 1,6 Mio. t (+26,7%), was wiederum auf vermehrte Beförderungen der Gütergruppe „Steine und Erden und Baustoffe“ (+80,1% auf 0,4 Mio. t) erklärbar ist. (*Übersicht 13, Grafik 19*).

Wasserumschlag von „Erzen und Metallabfällen“ (Kapitel 4) in Linz bei 2,6 Mio. t im Jahr 2014

In den **Linzer Häfen** wurden mit 2.573.224 t am häufigsten Güter des Kapitels 4 „Erze und Metallabfälle“ ausgeladen. Bei den Einladungen lagen hingegen Güter des Kapitels 5 „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)“ mit 466.407 t vor jenen des Kapitels 7 „Düngemittel“ mit 462.596 t.

In den **Wiener Häfen** machten „Erdöl, Mineralölerzeugnisse“ (Kapitel 3) den größten Anteil der ein- und ausgeladenen Güter aus. Von dieser Gütergruppe wurden im Jahr 2014 942.766 t Güter eingeladen und 86.240 t ausgeladen.

Im **Hafen Enns** lagen bei den Einladungen mengenmäßig Güter des Kapitels 7 „Düngemittel“ mit 65.564 t voran. 200.619 t an Gütern des Kapitels 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ und 169.548 t des Kapitels 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ wurden im Berichtsjahr in diesem Hafen am häufigsten ausgeladen.

Im **Hafen Krems** wurden am häufigsten Güter der Kapitel 6 „Steine und Erden und Baustoffe“ (358.348 t) sowie

„Düngemittel“ (91.603 t) ausgeladen. Die am häufigsten eingeladenen Güterarten waren jene des Kapitels 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ mit 49.037 t (*Übersicht 13*).

Anteil österreichischer Schiffe verringerte sich in den letzten 11 Jahren

Der **Anteil österreichischer Schiffe**¹⁰ am Transportaufkommen verringerte sich im Vergleich der Jahre 2003 mit 2014 von 19,2% auf 14,9%. Wurden 2003 bei einer Gesamttonnage von 10,7 Mio. t noch 2,0 Mio. t von österreichischen Schiffen befördert, so waren es 2014 bei einer Gesamtmenge von 10,1 Mio. t nur mehr 1,5 Mio. t, die von österreichischen Wasserfahrzeugen transportiert wurden. (*Grafik 20*).

1.5 Luftverkehr

Luftfracht- und Luftpostaufkommen im Jahr 2014 gestiegen

Der gesamte **Luftfrachtumschlag** (ankommend, abgehend und Transitfracht) stieg im Vergleich zu 2013 um 13,5%. Er betrug insgesamt 238.843 t, von denen 95,1% auf den Flughafen Wien entfielen. Das Postaufkommen verzeichnete mit insgesamt 12.608 t einen Anstieg um 7,6% (*Übersicht 14*).

Auf den **Linienverkehr** entfielen 91,3% der transportierten Fracht und mit 99,9% nahezu die gesamte Postbeförderung. Gegenüber dem Vorjahr stieg das Frachtaufkommen um 21.767 t auf 218.048 t (+11,1%) und das Postaufkommen um 884 t (+7,5%) auf 12.599 t.

¹⁰) Ein offizielles europäisches Schiffsregister, in welchem Nationalitäten von Schiffen geführt werden, steht derzeit nicht zur Verfügung. Deshalb werden Informationen betreffend die Nationalität der Schiffe, auf Basis der Angaben der Meldepflichtigen, von Statistik Austria intern gewartet.

Übersicht 14: Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen 2014

Flughafen	Fracht in t				Post in t			
	Ankommend	Abgehend	Transit	Insgesamt	Ankommend	Abgehend	Transit	Insgesamt
Wien	115.812	81.949	29.326	227.087	5.080	7.504	23	12.608
Vergleich zum Vorjahr in %	16,1	3,7	37,2	13,4	7,4	7,8	-23,8	7,6
Graz	217	166	-	382	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	160,8	-27,5	-	22,7	-	-	-	-
Innsbruck	70	114	-	184	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	-45,6	4,4	-	-22,6	-	-	-	-
Klagenfurt	-	0	-	0	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	-	-	-	-	-	-	-	-
Linz	2.172	4.834	3.983	10.988	0	0	-	0
Vergleich zum Vorjahr in %	-0,2	40,6	1,7	15,3	-79,0	-63,3	-	-68,3
Salzburg	102	99	-	201	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	35,9	-7,7	-	10,2	-	-	-	-
Insgesamt	118.372	87.162	33.309	238.843	5.080	7.504	23	12.608
Vergleich zum Vorjahr in %	15,8	5,1	31,7	13,5	7,4	7,8	-23,8	7,6

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Beträgt der Wert weniger als die Hälfte der kleinsten ausgewiesenen Einheit (<0,5) wird in der Tabelle der Wert 0 angegeben.

Im **Gelegenheitsverkehr** fiel das Frachtaufkommen mit 20.795 t um 6.607 t bzw. um 46,6% höher aus als im Jahr 2013; das Postaufkommen erhöhte sich von 7 t im Jahr 2013 auf 8 t (+18,3%) im Jahr 2014.

Das **Luftfrachtaufkommen** am Flughafen Wien betrug 227.087 t (+13,4% gegenüber 2013) und machte damit 95,1% des gesamten Luftfrachtumschlags in Österreich aus. Während das Transportaufkommen der Flughäfen Graz mit 382 t (+22,7%), Linz mit 10.988 t (+15,3%) und Salzburg mit 201 t (+10,2%) ebenfalls Zuwächse aufweisen konnte, kam es in Innsbruck zu einem Rückgang von 22,6% auf 184 t (*Übersicht 14*).

Das **Postaufkommen** erhöhte sich 2014 um 7,6% auf 12.608 t. Nahezu die gesamte Postbeförderung fand dabei auf dem Flughafen Wien statt. Daneben wurde nur auf dem Flughafen Linz noch eine geringe Menge an Post (0,1 t) befördert (*Übersicht 14*).

Übersicht 15: Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955

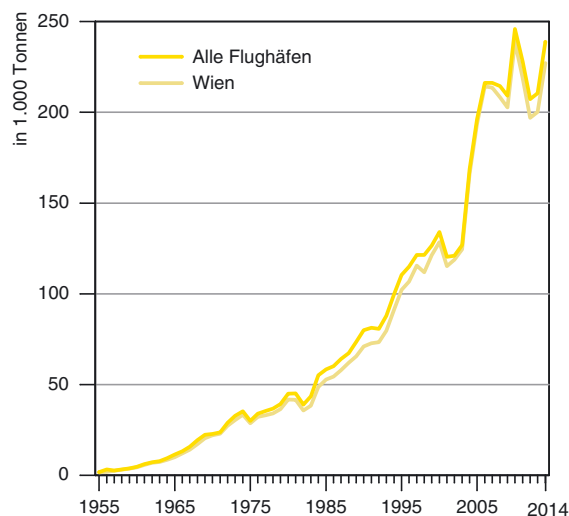
Jahr	Alle Flughäfen		Flughafen Wien	
	Fracht	Post	Fracht	Post
	in t		in t	
1955	1.812,9	403,0	1.643,1	379,0
1960	4.691,4	1.283,0	4.460,7	1.268,0
1965	11.424,4	2.545,4	10.070,9	2.503,1
1970	22.836,5	3.547,2	22.028,7	3.479,8
1975	29.989,3	3.958,0	28.618,8	3.876,5
1980	44.957,3	5.234,1	41.784,8	5.111,1
1985	58.439,3	6.957,5	52.795,8	6.748,3
1990	79.995,1	7.729,4	70.992,4	7.387,6
1995	110.338,0	6.779,0	102.203,5	6.402,7
2000	134.127,1	8.752,0	128.489,0	8.324,2
2005	196.308,3	12.634,1	193.760,8	12.592,4
2010	245.944,3	12.495,4	238.671,9	12.481,5
2014	238.842,9	12.607,7	227.087,0	12.607,6

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Fracht und Postaufkommen seit 1955 gestiegen; Flughafen Wien mit Abstand am bedeutendsten

Wie *Übersicht 15* und *Grafik 21* zeigen, stiegen das Fracht- bzw. das Postaufkommen seit dem Jahr 1955 bis 2010 im Wesentlichen kontinuierlich an. Einzig zu Mitte der 1990-er kam es zu einem leichten Einbruch beim Postaufkommen.

Wurden zu Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1955 über den **Flughafen Wien** lediglich 1,6 Mio. kg auf dem Luftweg befördert, waren es 2014 fast 230 Mio. kg. Das Luftpostaufkommen, das seit jeher zum überwiegenden Großteil vom Flughafen Wien abgewickelt wird, veränderte sich im gleichen Zeitraum weniger stark. Im Vergleich zum Luftfrachtaufkommen Mitte der 1990-er Jahre kam es zu einem leichten Einbruch beim Post-

Grafik 21: Kommerzieller Luftverkehr - Frachtaufkommen 1955-2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Übersicht 16: Transportaufkommen nach NST/R-Kapiteln am Flughafen Wien 2014

Kapitel der NST/R		Fracht in Mio. kg
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	1,60
1	Nahrungs- und Futtermittel	2,10
2	Feste Brennstoffe	0,05
3	Erdölzeugnisse	0,07
4	Erze und Metallabfälle	0,00
5	Metallerzeugnisse	0,47
6	Mineral. Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien	0,03
7	Düngemittel	-
8	Chemische Erzeugnisse	6,99
9	Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und sonstige Transportgüter	186,50

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Die Langtitel der NST/R Kapitel befinden sich im Anhang.

aufkommen, der in den nachfolgenden Jahren jedoch kompensiert werden konnte.

Tendenziell entwickelten sich das Fracht- und das Postaufkommen von 2013 auf 2014 positiv. Das gesamte

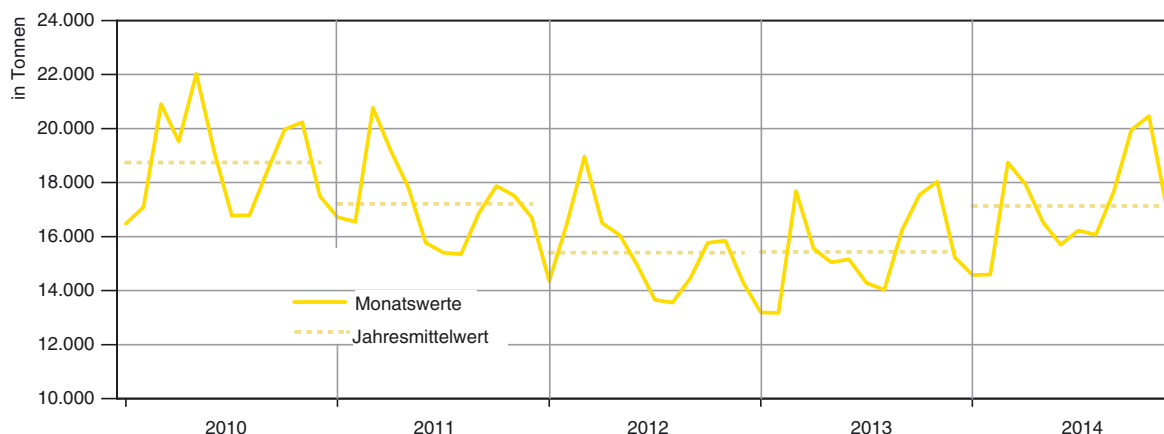
Frachtaufkommen stieg um 13,5% (+13,4% Flughafen Wien); der Anstieg des Postaufkommens betrug 7,6% (+7,6% Flughafen Wien).

94% der beförderten Güter am Flughafen Wien werden dem NST/R Kapitel 9 zugeordnet

Da detaillierte Informationen zur Fracht nur vom Flughafen Wien übermittelt werden, können die Zuordnungen zur **Gütersystematik NST/R** auch nur für diesen Flughafen vorgenommen werden. Eine diesbezügliche Analyse der beförderten Luftfracht deutet dabei darauf hin, dass auf dem Luftweg hauptsächlich an Wert bedeutende Güter befördert wurden.

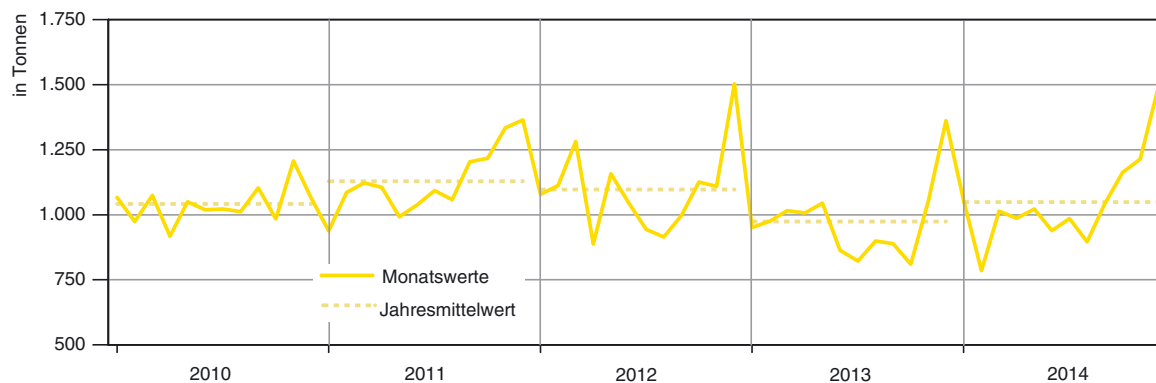
Das NST/R-Kapitel 9 „Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und sonstige Transportgüter“ machte mit 186,5 Mio. kg den größten Anteil (94,3%) der beförderten Güter aus. Weitere 3,5% entfielen auf das NST/R-Kapitel 8 „Chemische Erzeugnisse“ (7,0 Mio. kg) und 1,1% auf das Kapitel 1 „Nahrungs- und Futtermittel“ (2,1 Mio. kg) (*Übersicht 16*).

Grafik 22: Frachtaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 23: Postaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Wie in *Grafik 22* ersichtlich, lag der **Mittelwert des Frachtaufkommens** im Jahr 2010 mit 18.740 t über jenen der Jahre 2011 (17.211 t), 2012 (15.404 t), 2013 (15.431 t) und 2014 (17.128 t).

Die **Jahresmittelwerte** der in Österreich ein- und ausgeladenen **Luftpost** lagen im Zeitraum von 2010 bis 2012 immer über 1.000 t, wobei der höchste Wert im Jahr 2011 mit 1.129 t erreicht wurde. Nachdem der Jahresmittelwert 2013 auf 974 t sank, stieg er 2014 mit 1.049 t wieder und lag damit um 7,6% über jenem von 2013 (*Grafik 23*).

1.6 Rohrleitungsverkehr

Rückgänge im Jahr 2014: Transportaufkommen -6,6%, Transportleistung -7,7%

Das **Transportaufkommen** lag im Berichtsjahr 2014 mit insgesamt 68,8 Mio. t um 4,9 Mio. t bzw. 6,6% unter dem Wert des Vorjahres. Dies ist auf Abnahmen sowohl bei Erdöl um 1,6% (2013:+23,6%) auf 38,6 Mio. t wie auch bei Erdgas um 12,3% (2013: +15,0%) auf 30,2 Mio. t zurückzuführen (*Übersicht 17*).

Auch die **Transportleistung im Inland** reduzierte sich 2014 gegenüber dem Vorjahr. Der Gesamtwert verringerte sich um 1.374 Mio. tkm auf 16.465 Mio. tkm, was einem Minus von 7,7% im Vergleich zu 2013 entsprach. Im Bereich Erdöl wurde eine Abnahme um 1,6% auf 8.259 Mio. tkm errechnet (2013: +17,4%), im Bereich Erdgas betrug der Rückgang 13,1% auf 8.206 Mio. tkm (2013: +18,1%) (*Übersicht 17*).

Übersicht 17: Güterverkehr mittels Rohrleitungen gegliedert nach Güterarten auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014

Jahr	1000 Tonnen	Vergleich zum Vorjahr in %	Mio. Inland-tkm	Vergleich zum Vorjahr in %
Erdöl				
2013	39.262	23,6	8.392	17,4
2014	38.620	-1,6	8.259	-1,6
Erdgas				
2013	34.415	15,0	9.447	18,1
2014	30.187	-12,3	8.206	-13,1
Insgesamt				
2013	73.677	19,4	17.839	17,8
2014	68.807	-6,6	16.465	-7,7

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich.

2 Personenverkehr

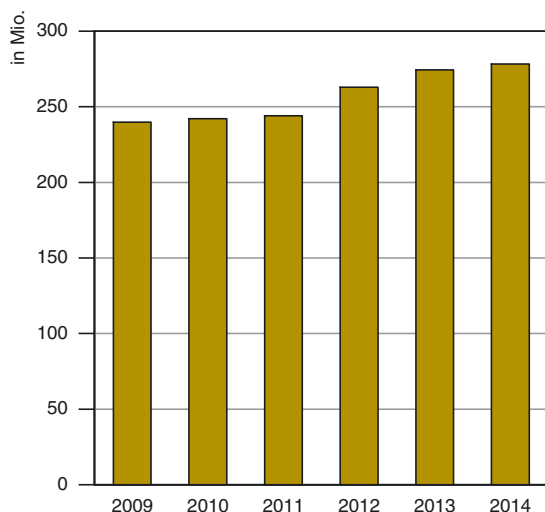
2.1 Schienenverkehr

Mit 278,3 Mio. Fahrgästen wurden 2014 um 1,4% mehr befördert als 2013

Im **Personenverkehr** (siehe Übersicht 18) wurden 2014 insgesamt 278,3 Mio. (2013: 274,3 Mio.) Fahrgäste von in- und ausländischen Bahnen auf dem heimischen Streckennetz befördert, was einem Plus von 1,4% gegenüber dem Vorjahr entsprach. 84,5% (2013: 85,0%) der Passagiere wurden von dem inländischen Haupteisenbahnunternehmen befördert (235,1 Mio.). Die übrigen 43,1 Mio. Personen wurden von sonstigen in- und ausländischen Eisenbahnen befördert. 1,7 Mio. (2013: 1,4 Mio.) entfielen auf ausländische Beförderer, deren Anteil im Berichtsjahr 0,6% (2013: 0,5%) betrug.

Die **Personenverkehrsleistung** lag mit insgesamt 12,1 Mrd. pkm um 1,5% über der des Vorjahres, wovon 10,7 Mrd. pkm bzw. 88,2% (2013: 89,2%) vom inländischen Haupteisenbahnunternehmen erbracht wurden.

Grafik 24: Beförderte Personen im Schienenverkehr in Österreich 2009 - 2014



Q: Schienen Control GmbH.

Die gesamte **Betriebsleistung** der Personenzüge betrug im Jahr 2014 110,1 Mio. Zug-km, was einer Zunahme von 4,8% gegenüber 2013 entsprach.

Die Zahl der mit in- und ausländischen Schienenverkehrsunternehmen in Österreich **beförderten Personen** stieg in den letzten sechs Jahren stetig an. Wurden im Jahr 2009 noch 239,7 Mio. Personen gezählt, waren es 2014 bereits 278,3 Mio., was einer Steigerung von 16,1% gegenüber 2009 gleichkam (Grafik 24).

2.2 Kommerzieller Luftverkehr

Mit 27,0 Mio. beförderten Passagieren lag das Fluggastaufkommen 2014 um 2,4% über dem des Vorjahres

Auf den sechs österreichischen Flughäfen wurden im Jahr 2014 **insgesamt 27,0 Mio. Fluggpassagiere** (Übersicht 19) befördert. Damit stieg das Fluggastaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 2,4% bzw. rund 0,6 Mio. Passagiere. Erstmals seit 2010 kam es 2014 wieder zu einem geringen Anstieg (+0,2% gegenüber 2013) der Flugbewegungen mit **290.930 Starts und Landungen**.

Wie Übersicht 19 weiter zu entnehmen ist, war Wien, sowohl hinsichtlich der Anzahl der Flüge (230.781) als auch der Passagiere (ca. 22,5 Mio.), der mit Abstand bedeutendste österreichische Flughafen. Danach kamen Salzburg (19.335 Flüge bzw. rund 1,8 Mio. Passagiere), Graz (14.256 Flüge bzw. 0,897 Mio. Passagiere), Innsbruck (11.687 Flüge bzw. 0,991 Mio. Passagiere), Linz (10.433 Flüge bzw. 0,561 Mio. Passagiere) und Klagenfurt (4.438 Flüge bzw. 0,226 Mio. Passagiere).

Der erwähnte leichte Anstieg an Flugbewegungen lässt sich nicht auf die einzelnen Flughäfen übertragen. Während in Salzburg, Linz und Innsbruck die Anzahl der Flüge (+7,0%, +2,0% und +1,3%) im Vergleich zu 2013 zunahm und es ebenso zu Steigerungen (+9,4%, +2,1% und +1,0%) des Passagieraufkommens kam, zeigte die Entwicklung in den Flughäfen Wien und Graz ein ande-

Übersicht 18: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2014

Beförderer	Betriebsleistung		Fahrgäste		Personenkilometer	
	Zug-km	Anteil in %	Mio.	Anteil in %	Mio.	Anteil in %
Inländisches Haupteisenbahnunternehmen	96.052.127	87,2	235	84,5	10.668	88,2
Sonstige Eisenbahnunternehmen aus dem In- und Ausland	14.068.647	12,8	43	15,5	1.424	11,8
Insgesamt	110.120.774	100,0	278	100,0	12.092	100,0
Vergleich zum Vorjahr in %	4,8		1,5		1,5	

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Schienen Control GmbH. - Rundungsdifferenzen möglich.

Übersicht 19: Zahl der Flüge und Passagiere nach österreichischen Flughäfen 2014 im Vorjahresvergleich

Flughafen	Flüge			Passagiere			
	An	Ab	Insgesamt	An	Ab	Transit	Insgesamt
Wien	115.388	115.393	230.781	11.191.968	11.212.616	78.300	22.482.884
Vergleich zum Vorjahr in %	-0,2	-0,2	-0,2	1,9	2,0	191,2	2,2
Graz	7.129	7.127	14.256	443.380	442.008	11.783	897.171
Vergleich zum Vorjahr in %	-3,5	-3,5	-3,5	1,4	1,9	11,8	1,8
Innsbruck	5.845	5.842	11.687	492.460	490.593	8.303	991.356
Vergleich zum Vorjahr in %	1,4	1,3	1,3	0,5	0,9	62,0	1,0
Klagenfurt	2.219	2.219	4.438	111.924	112.689	1.229	225.842
Vergleich zum Vorjahr in %	-5,5	-5,5	-5,5	-12,1	-11,7	-72,2	-12,9
Linz	5.216	5.217	10.433	274.091	276.004	11.200	561.295
Vergleich zum Vorjahr in %	2,0	2,0	2,0	1,4	1,5	41,9	2,1
Salzburg	9.666	9.669	19.335	904.684	906.491	8.345	1.819.520
Vergleich zum Vorjahr in %	7,0	7,0	7,0	9,5	9,2	27,9	9,4
Insgesamt	145.463	145.467	290.930	13.418.507	13.440.401	119.160	26.978.068
Vergleich zum Vorjahr in %	0,2	0,2	0,2	2,2	2,3	94,1	2,4
Davon Linienverkehr	137.061	136.690	273.751	12.703.526	12.722.450	77.031	25.503.007
Vergleich zum Vorjahr in %	0,4	0,2	0,3	2,9	2,9	332,6	3,1
Davon Gelegenheitsverkehr	8.402	8.777	17.179	714.981	717.951	42.129	1.475.061
Vergleich zum Vorjahr in %	-3,4	-0,9	-2,1	-8,8	-7,5	-3,3	-8,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. – Beträgt der Wert weniger als die Hälfte der kleinsten ausgewiesenen Einheit (<0,05) wird in der Tabelle der Wert 0,0 angegeben.

res Bild: Eine Abnahme der Anzahl der Flugbewegungen (-0,2% und -3,5%) bei gleichzeitiger Zunahme der Anzahl der Fluggäste (+2,2% und +1,8%). Der Flughafen Klagenfurt meldete wie schon in den Vorjahren Rückgänge sowohl der Flugbewegungen (-5,5%) als auch der Passagierzahl (-12,9%) im Vergleich zu 2013.

Analysiert man dieses Ergebnis getrennt nach Linien- und Gelegenheitsverkehr, so zeigt sich, dass das gestiegene Fluggastaufkommen auf den Linienverkehr zurückzuführen war. Im Linienverkehr kam es zu einer Zunahme der Passagierzahl um 3,1%, während im Gelegenheitsverkehr ein Rückgang um 8,0% im Vergleich zum Vorjahr registriert wurde.

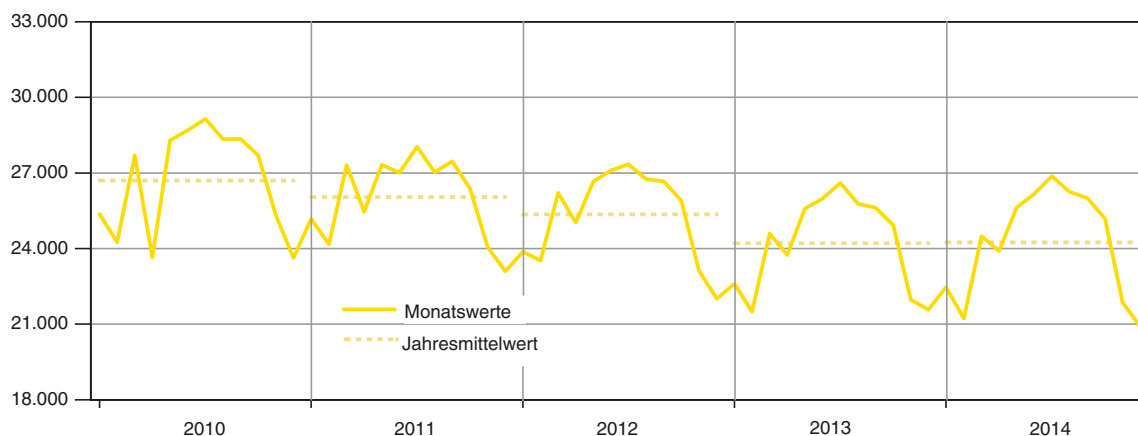
Auf den **Linienverkehr** entfielen im Berichtsjahr 273.751 Flüge (Anteil: 94,1%) und knapp 25,5 Mio.

(Anteil: 94,5%) Fluggäste. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Flugbewegungen um 826 und die Zahl der Fluggäste um rund 0,8 Mio. Auf den **Gelegenheitsverkehr** entfielen 17.179 (-377) bzw. 5,9% der Flugbewegungen und 1,5 Mio. (-128.865) bzw. 5,5% der Fluggäste. In relativen Zahlen ausgedrückt, wurden im Linienverkehr bezogen auf die Flugbewegungen bzw. die Anzahl der Passagiere Zuwächse um 0,3% bzw. 3,1% verzeichnet, wohingegen es im Gelegenheitsverkehr zu Abnahmen um 2,1% bzw. 8,0% kam.

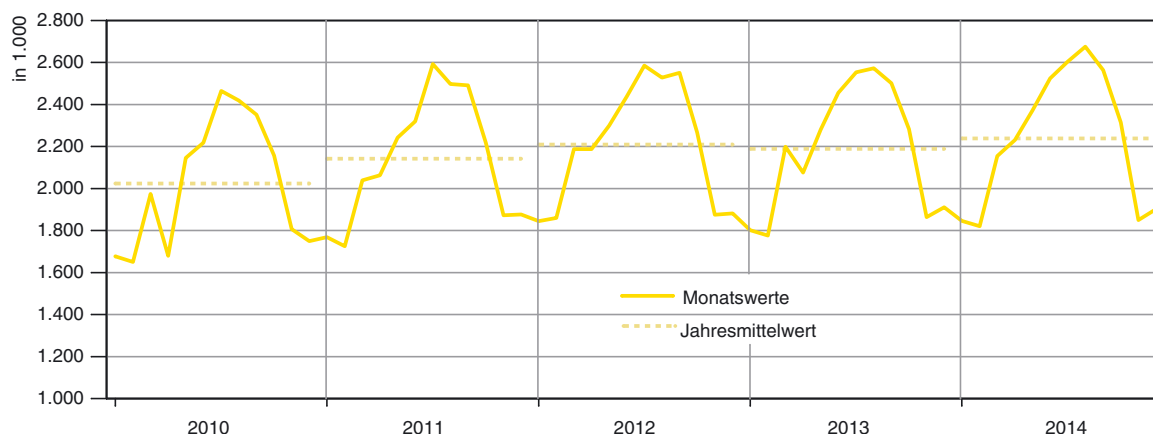
Entwicklung der Flugbewegungen in den letzten 5 Jahren

Grafiken 25 und 26 zeigen die Entwicklung der Flugbewegungen und des Fluggastaufkommens in den letzten fünf Jahren. Die durchgezogene Linie repräsentiert

Grafik 25: Starts und Landungen in Österreich 2010 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 26: Fluggastaufkommen (an und ab) in Österreich 2010 - 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

tiert dabei in beiden Grafiken die **Monatswerte** und erlaubt somit eine Interpretation über den Jahresverlauf. Der **Jahresmittelwert** gibt im Gegensatz dazu Auskunft über den „Durchschnittsmonat“ eines einzelnen Jahres.

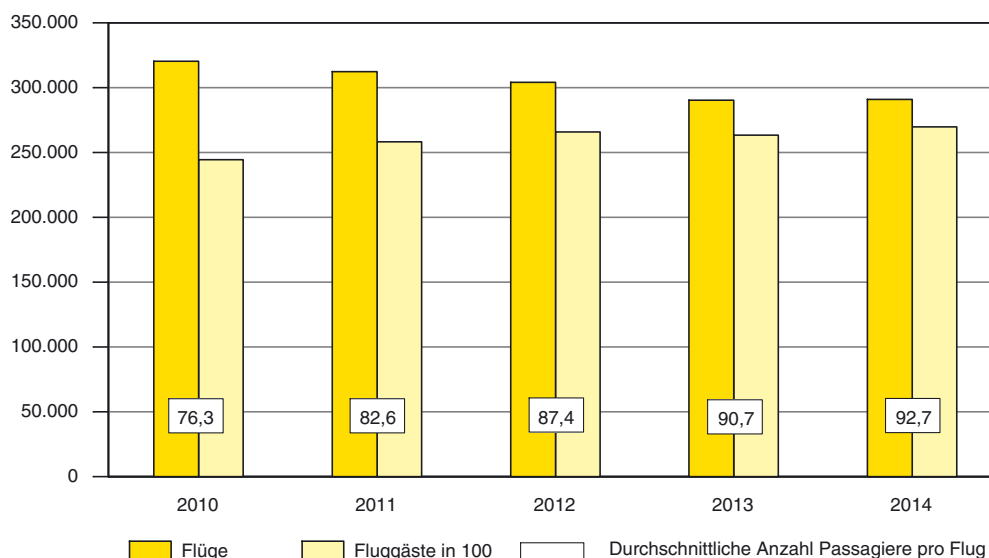
Mittels der Monatswerte lassen sich auch jährliche Schwankungen – wie z.B. das höhere Fluggastaufkommen in den Sommermonaten – gut ablesen. Aber auch die Auswirkungen von Ereignissen wie die des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010 werden sichtbar.

Für das Jahr 2014 wurde ein durchschnittlicher Wert von 24.244 Flugbewegungen pro Monat betreffend den kommerziellen Luftverkehr errechnet (Grafik 25), der in

etwa auf jenem des Vorjahresniveaus lag. Das durchschnittliche monatliche Fluggastaufkommen lag wie im Jahr davor bei rund 2,2 Mio. (Grafik 26).

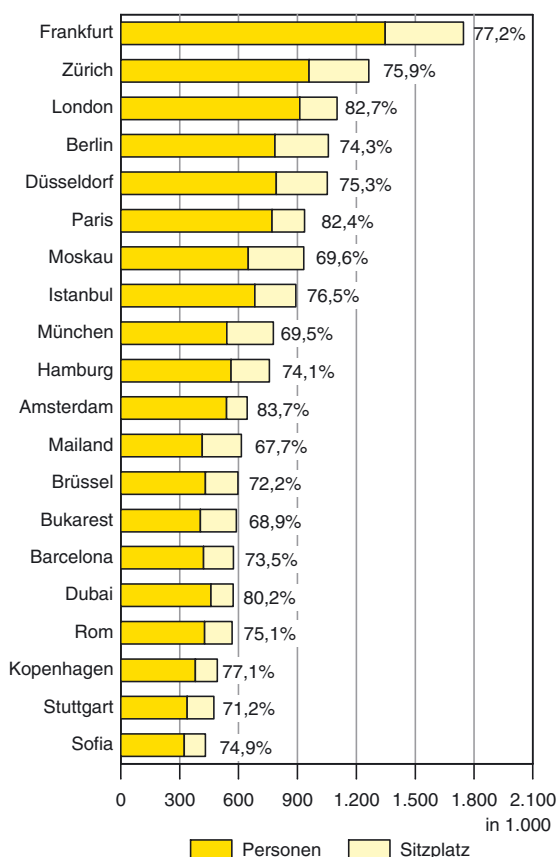
Durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flug seit 2010 um fast ein Viertel gestiegen

In Grafik 27 sind die **Anzahl der Flüge dem Fluggastaufkommen** innerhalb der letzten fünf Jahre gegenübergestellt. Während sich die Anzahl der Flüge seit 2010 verringert hat, ist im Gegensatz dazu die Anzahl der Fluggäste gestiegen. Setzt man beide Kennzahlen in Beziehung zueinander, so stieg die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Flug in den Jahren 2010 bis 2014 weiterhin kontinuierlich an: Während 2010 noch durchschnittlich 76,3 Passagiere pro Flug

Grafik 27: Flug- und Passagieraufkommen in Österreich 2010 - 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

Grafik 28: Linien- und Gelegenheitsverkehr - Angebot an Sitzplätzen und beförderte Fluggäste nach ausgewählten Strecken 2014 (von und nach Wien)



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

gezählt wurden, nahm die Anzahl in den Jahren 2011 (82,6 Passagiere), 2012 (87,4 Passagiere) und 2013 (90,7 Passagiere) stetig zu. 2014 waren es durchschnittlich 92,7 Passagiere, was eine Steigerung von 21,5% bezogen auf 2010 bedeutet.

Höchster Auslastungsgrad auf dem Streckenpaar Wien-Sofia-Wien

Grafik 28 zeigt die Anzahl der angebotenen Sitzplätze im Verhältnis zu den beförderten Personen ausgewählter **Strecken-Paare**. Die **fünf Strecken-Paare mit größtem Angebot an Sitzplätzen** waren im Berichtsjahr in absteigender Reihenfolge: Wien-Frankfurt-Wien, Wien-Zürich-Wien, Wien-London-Wien, Wien-Berlin-Wien und Wien-Düsseldorf-Wien.

Hinsichtlich der beförderten Personen in Relation zu den angebotenen Sitzplätzen zeigte sich, dass 2014 auf den Streckenpaaren Wien-Amsterdam-Wien (83,7%), Wien-London-Wien (82,7%), Wien-Paris-Wien (82,4%), Wien-Dubai-Wien (80,2%) die **höchsten Auslastungsgrade** verzeichnet wurden.

Hohe Auslastungsgrade von über 77% verzeichneten auch die Streckenpaare Wien-Kopenhagen-Wien und Wien-Frankfurt-Wien. Bei den restlichen in Grafik 28 gezeigten Streckenpaaren bewegten sich die Auslastungsgrade zwischen 67,7 % und 76,5%.

Seit 1955 steiler Anstieg der Flüge und der Fluggastzahlen

Insgesamt fanden in Österreich 1955 knapp 7.400 Flüge statt, wobei rund drei Viertel davon auf den Flughafen Wien entfielen. Das Flugaufkommen betrug im Jahr 2014 290.930 Flüge insgesamt, wovon 79,3% am Flughafen Wien stattfanden. Die Anzahl der Flüge war damit fast 40-mal höher (Flughafen Wien nahezu 42-mal höher) als zu Beginn der Zeitreihe 1955.

Die **Anzahl der beförderten Passagiere** betrug 1955 insgesamt rund 136.000, wobei mehr als 80% auf den Flughafen Wien entfielen. Im Jahr 2014 wurden fast 27,0 Mio. Passagiere befördert. Nach wie vor reisten die meisten Fluggäste (83,3%) über den Flughafen Wien. Das Passagieraufkommen betrug im Berichtsjahr somit insgesamt das 198-fache (Flughafen Wien: fast das 202-fache) im Vergleich zum Referenzjahr 1955 (*Übersicht 20 bzw. Grafik 29*).

Übersicht 20: Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955

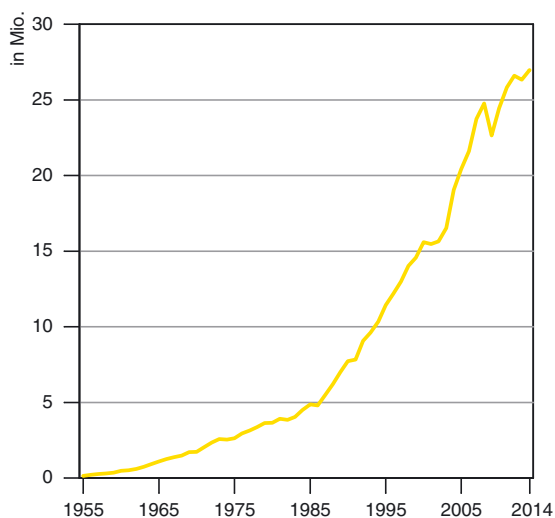
Jahr	Alle Flughäfen		Darunter Flughafen Wien	
	Flüge	Passagiere	Flüge	Passagiere
1955	7.389	136.399	5.576	111.418
1960	19.640	466.812	16.867	409.003
1965	36.950	1.099.853	25.332	882.835
1970	41.612	1.727.610	34.877	1.469.053
1975	52.282	2.628.033	43.469	2.184.909
1980	77.261	3.658.226	54.262	2.919.470
1985	85.609	4.872.922	58.733	3.859.467
1990	125.094	7.728.713	79.823	5.711.769
1995	215.058	11.441.901	143.701	8.540.912
2000	270.348	15.600.620	186.189	11.924.514
2005	310.944	20.423.370	230.687	15.846.898
2010	320.409	24.450.877	245.992	19.682.590
2014	290.930	26.978.068	230.781	22.482.884

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Rund vier von fünf Flügen (79,3%; 2013:79,6%) bzw. Passagieren (83,3%; 2013: 83,5%) entfielen auf den Flughafen Wien. Daneben war fast jeder Dritte (29,1%) der rund 11,0 Mio. in Wien abgefertigten Fluggäste zugleich auch ein Transferpassagier.

Fast 85% der Passagiere hatten Endziele in Europa

83,9% der rund 13,4 Mio. auf den inländischen Flughäfen im Jahr 2014 abgefertigten **Passagiere im Linien-**

Grafik 29: Kommerzieller Luftverkehr - Fluggäste aller österreichischen Flughäfen 1955 - 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

und Gelegenheitsverkehr hatten Endziele in Europa. 8,4% der Passagiere hatten Asien als Endziel, 5,0% Amerika, 2,4% Afrika und 0,3 Australien (*Übersicht 21*).

Der Anteil der Passagiere, die nach Afrika flogen war mit 20,1% im Gelegenheitsverkehr deutlich höher als im Linienverkehr mit 1,4%. Dieser anteilmäßige Unterschied erklärt sich durch den Tourismus nach Nordafrika (hauptsächlich Ägypten und Tunesien), der zum Großteil im Gelegenheitsverkehr abgewickelt wurde.

In Grafik 30 sind detailliert die End- und Streckenziele im **Linienverkehr** dargestellt, wobei die Europäische Union (EU) als Zielregion (Anteil Endziel: 65,9% bzw. Anteil Streckenziel: 70,8%) dominierte. Rechnet man die europäischen Staaten, die nicht Teil der EU waren, sowie die Staaten der GUS zu diesen Anteilen hinzu, so machten diese 84,2% bzw. 89,6% aus.

Nach der weltweiten Betrachtung in *Grafik 30* wird in den *Grafiken 31 und 32* das Augenmerk auf **Europa** gerichtet. Hierbei zeigt sich deutlich, dass im Jahr 2014 Deutsch-

land sowohl das bedeutendste Strecken- (3,4 Mio.; Anteil: 29,7%) als auch Endziel (2,7 Mio.; Anteil: 25,2%) für Fluggäste aus Österreich im Linienverkehr war.

Das Balkendiagramm (*Grafik 33*) der 2014 aus Österreich abfliegenden Fluggäste im **Linien- und Gelegenheitsverkehr** nach Endzielen in Europa verdeutlicht dies nochmals. In der EU lagen die Endziele der Flugreisenden vor allem in Deutschland (2,71 Mio. bzw. Anteil 24,0% aller in Österreich abgefertigten Fluggäste), im Vereinigten Königreich (rund 855.000; Anteil 7,6%) und in Spanien (761.000; Anteil 6,7%). Einen Anteil in Höhe von über 5% erreichte aber auch Italien mit fast 641.000 Fluggästen.

Bei den nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern lagen die Endziele am häufigsten in der Schweiz, der Türkei und in Russland mit Anteilen von 5,4%, 5,2% und 4,1%.

London war 2014 die häufigste Endzieldestination im Linienverkehr

2014 waren die fünf bedeutendsten Endziele im **Linienverkehr** London, Frankfurt, Berlin, Düsseldorf und Zürich, auf die zusammen 2,5 Mio. beförderte Fluggäste entfielen (*Grafik 34 bzw. Tabelle 84* im Tabellenteil dieser Publikation).

Im Gelegenheitsverkehr Antalya, Hurghada und London die beliebtesten Endziele

Im **Gelegenheitsverkehr** mit insgesamt etwas mehr als 0,3 Mio. Fluggästen entfiel ein Drittel auf die Destination Antalya, gefolgt von Hurghada, London, Heraklion und Manchester, (*Grafik 35 bzw. Tabelle 87* im Tabellenteil dieser Publikation).

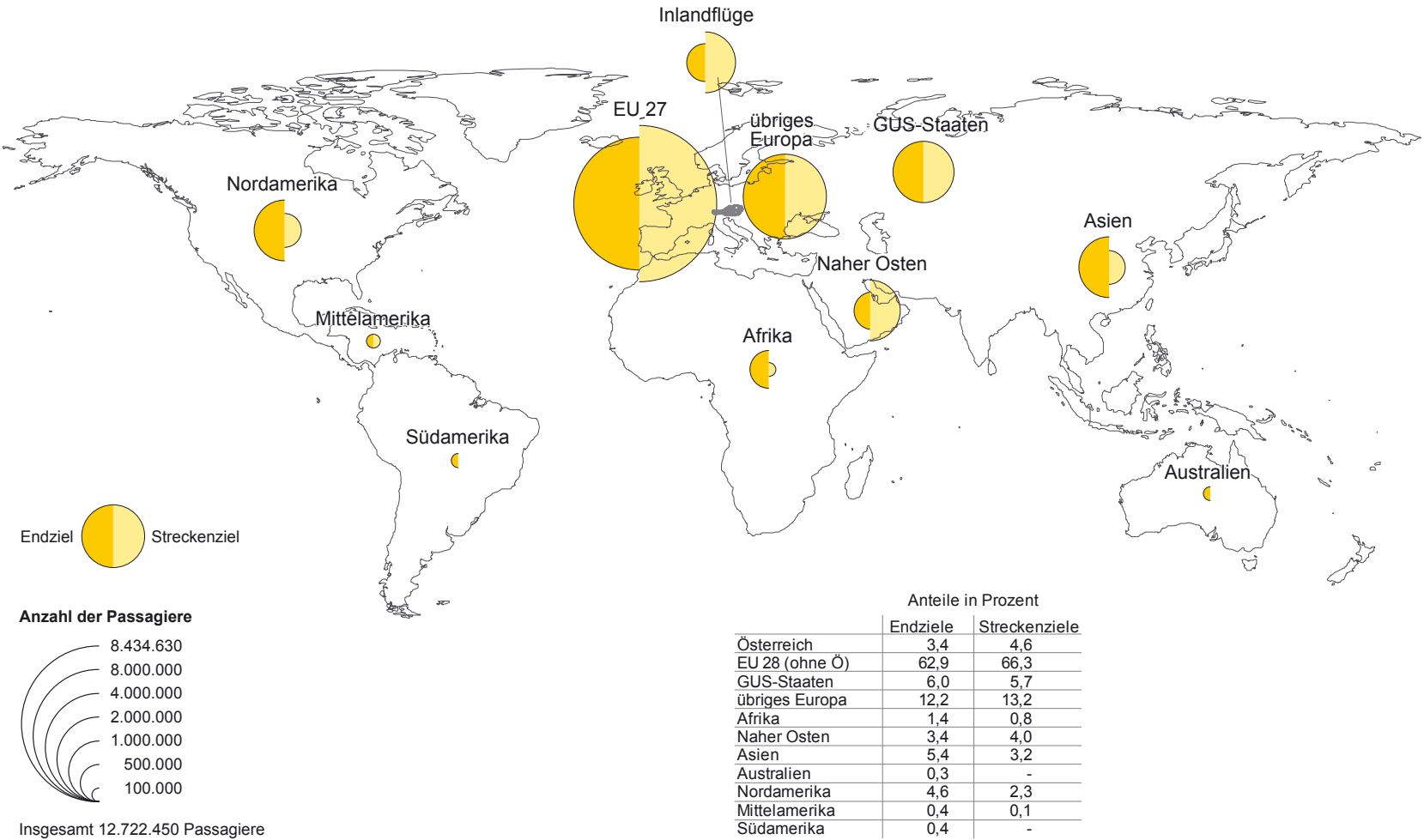
Vergleicht man das Berichtsjahr 2014 mit dem Jahr 2004, so ist es seitdem zu beachtlichen Zuwächsen im Flugverkehr zwischen Österreich und ausgewählten **osteuropäischen Staaten** gekommen (*Grafik 36*). Der größte absolute Zuwachs (+262.954) an Fluggä-

Übersicht 21: Aus Österreich abfliegende Passagiere nach Kontinenten und Anteilen 2014

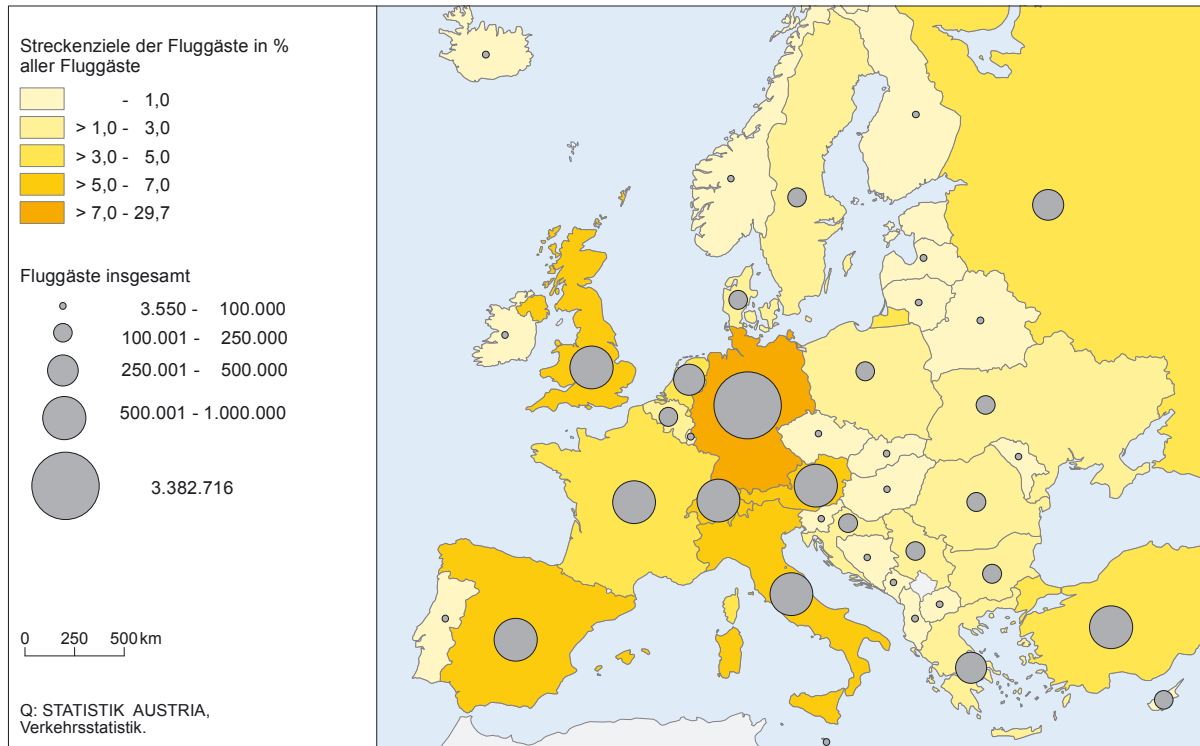
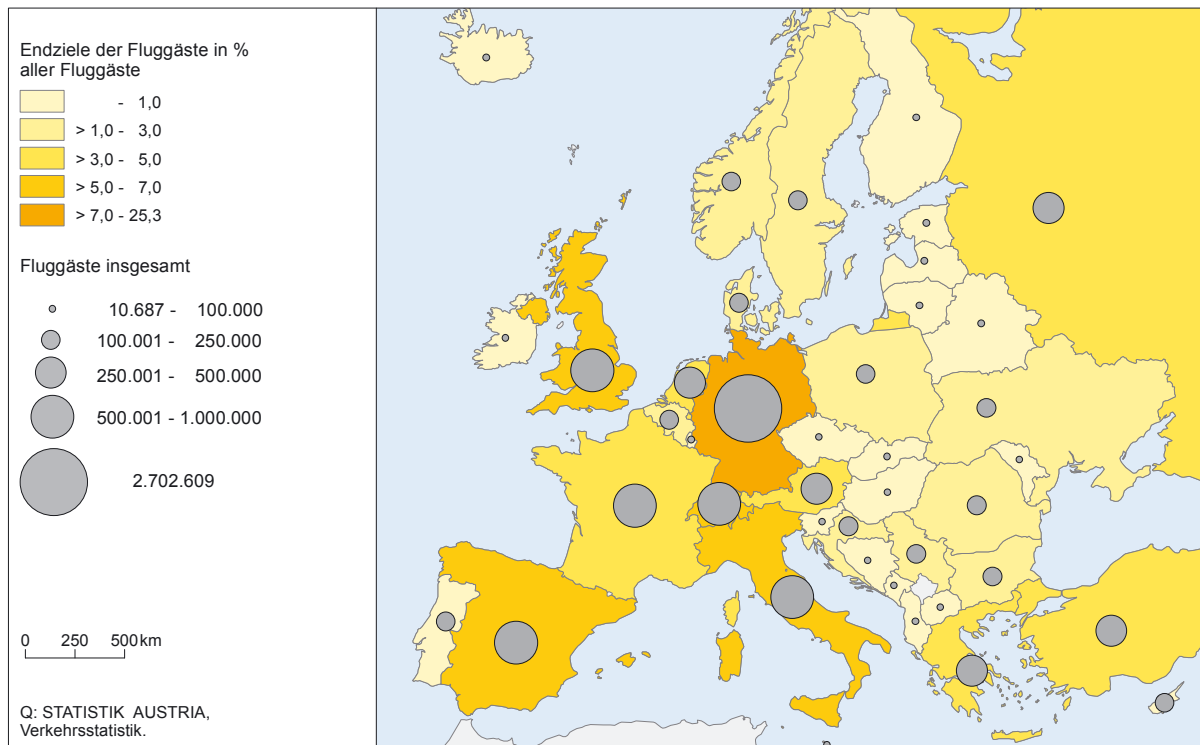
Kontinent	Linienverkehr		Gelegenheitsverkehr		Gesamt	
	Passagiere	Anteil in %	Passagiere	Anteil in %	Passagiere	Anteil in %
Europa	10.707.500	84,2	571.238	79,6	11.278.738	83,9
Afrika	177.119	1,4	144.466	20,1	321.585	2,4
Asien	1.127.353	8,9	2.242	0,3	1.129.595	8,4
Australien	36017	0,3	-	-	36017	0,3
Amerika	674.461	5,3	5	0,0	674.466	5,0
Insgesamt	12.722.450	100,0	717.951	100,0	13.440.401	100,0

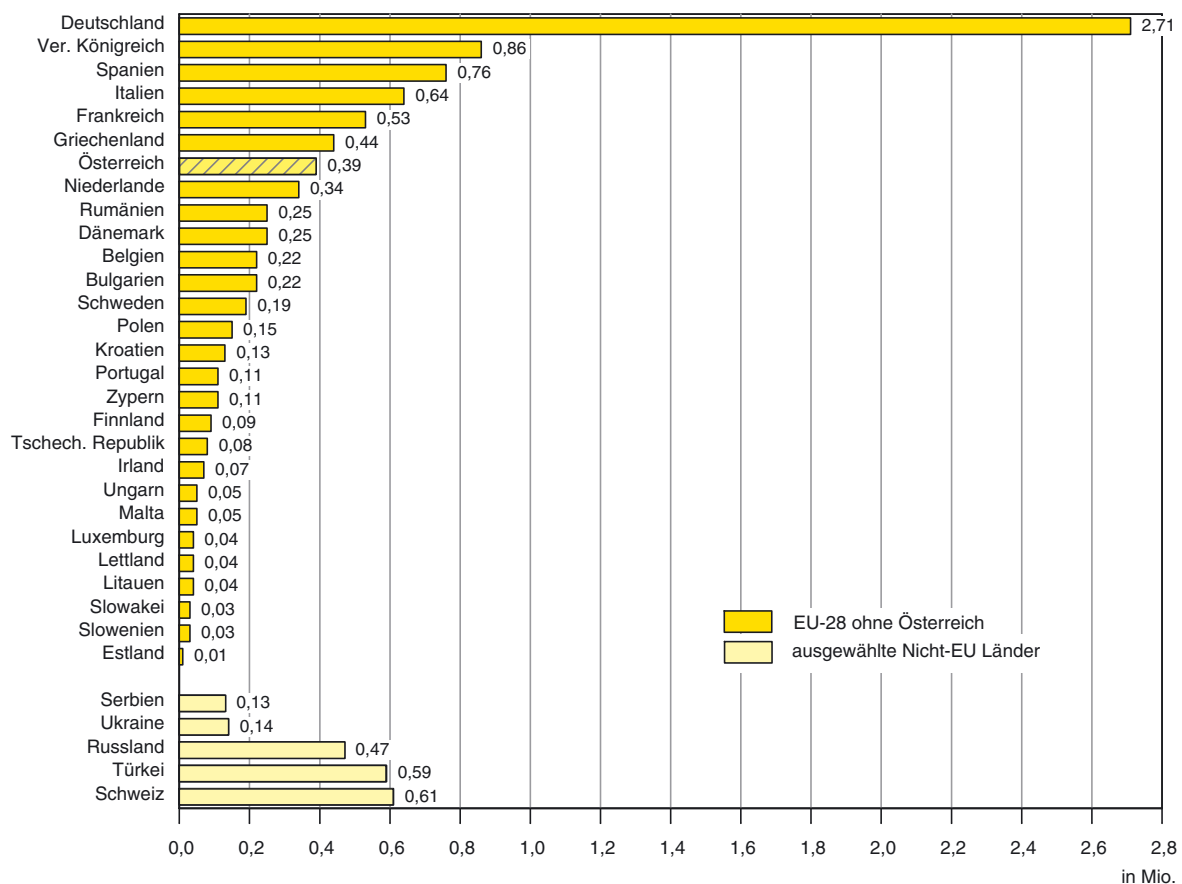
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 30: Linienverkehr – Endziele und Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 31: Linienverkehr: Europäische Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014**Grafik 32: Linienverkehr: Europäische Endziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2014**

Grafik 33: Aus Österreich abfliegende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten europäischen Endzielen 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

sten entfiel auf die Beförderung von 486.985 Passagieren (angekommene und abgeflogene) zwischen Österreich und Rumänien.

Mit 421.148 beförderten Personen im Jahr 2014 wurde im Vergleich zu 2004 aber auch eine bemerkenswerte Steigerung (+234.298 bzw. +125,4%) im Flugverkehr mit Bulgarien registriert. Positiv entwickelte sich auch das Passagieraufkommen mit 286.716 Beförderungen von und nach Polen, was einer Zunahme um 23,0% entsprach.

Auch zwischen den baltischen Ländern und Österreich gab es eine positive Entwicklung verglichen mit 2004: Im Berichtsjahr wurden von und nach Estland 4.892 Passagiere (+39,7%), von und nach Litauen 55.317 Passagiere (+87,8%) und von und nach Lettland sogar 85.251 Passagiere (+161,2%) gezählt.

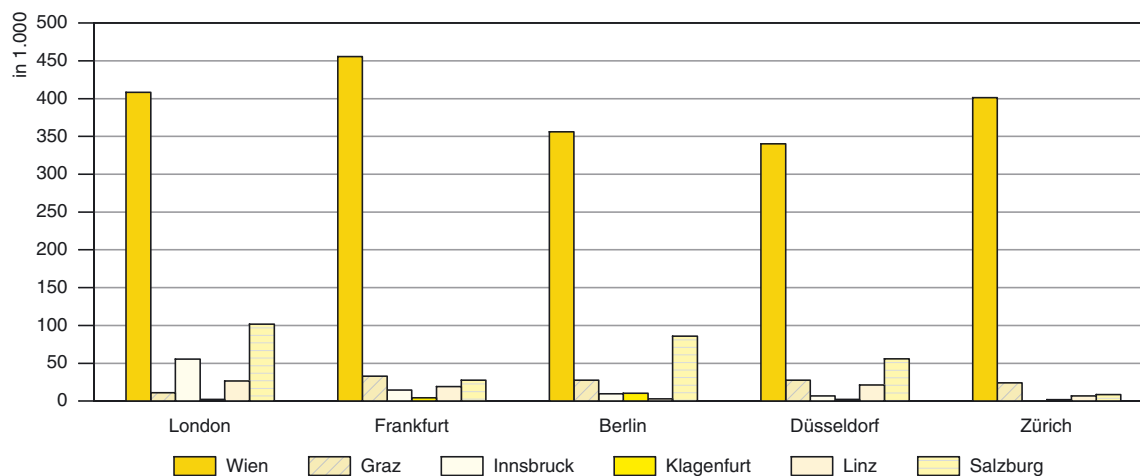
Der Verkehr zwischen Österreich und Slowenien verhielt sich rückläufig. Im Vergleich mit dem Jahr 2004 wurden 2014 mit 62.621 Passagieren um 3.211 weniger registriert, was einer Abnahme von 4,9% entsprach.

Am Ende der Beschreibungen des Personenverkehrs in der Luftfahrt finden sich die gewohnten Darstellungen („Flugsonnen“) hinsichtlich der abgefertigten Passagiere je Flughafen nach deren Strecken bzw. Endzielen. Die Destinationen sind nach ihrer ungefähren geografischen Position gereiht. Die Länge eines Balkens gibt dabei Auskunft über die Entfernung der Destination, die Breite des Balkens über die jeweilige Anzahl der Passagiere.

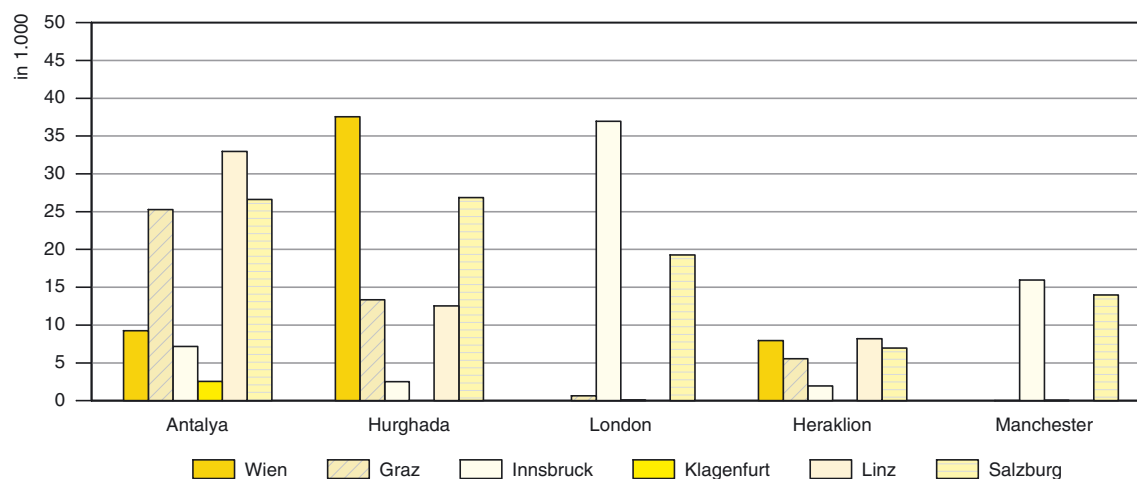
Grafik 38 zeigt die abgefertigten Passagiere (ohne Transit) am Flughafen Wien im Linienverkehr nach deren jeweiligen Streckenzielen. Die weiteren sechs „Flugsonnen“ (Grafik 39) enthalten hingegen die auf den Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Graz und Linz abgefertigten Passagiere im Gelegenheitsverkehr nach deren Endzielen.

62,6% aller Flugbewegungen erfolgten mit Jets

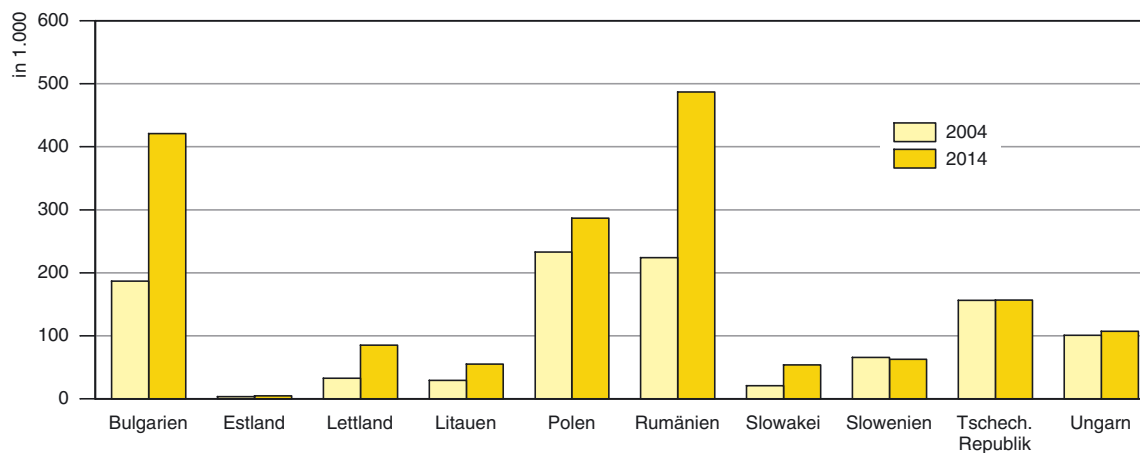
Von den im Berichtsjahr 2014 in Österreich insgesamt erfolgten 290.930 Starts und Landungen, die dem

Grafik 34: Abfliegende Fluggäste im Linienverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 35: Abfliegende Fluggäste im Gelegenheitsverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

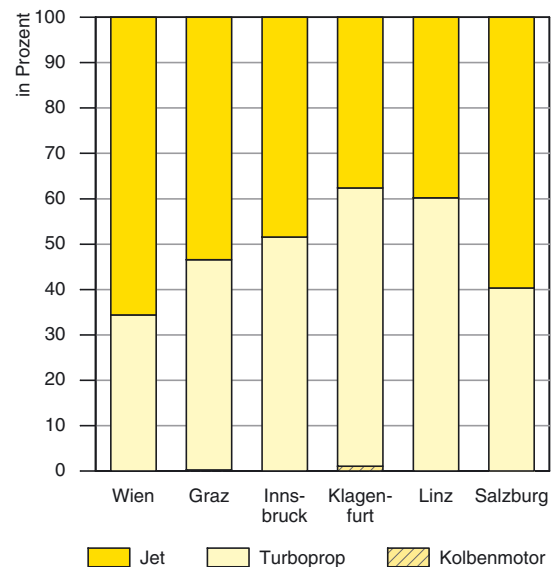
Grafik 36: Abfliegende und ankommende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten osteuropäischen Ländern 2004 und 2014

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Linien- und Gelegenheitsverkehr zugeordnet wurden, entfielen 62,6% bzw. 181.988 auf Verkehrsflugzeuge mit **Strahltrieb** (Jets), deren Anteil gegenüber dem Jahr davor um 0,5 Prozentpunkte sank. 108.862 Flugbewegungen bzw. 37,4% (2013: 36,9%) wurden von Luftfahrzeugen mit **Propellerturbinentriebwerken** durchgeführt und lediglich 80 (2013: 66), mit einem marginalen Anteil von 0,03%, erfolgten von Flugzeugen mit **Kolbenmotoren**.

65,6% bzw. 151.359 der 230.781 Flüge, die dem Flughafen Wien zugeordnet wurden, erfolgten durch Jets. In Salzburg waren es 59,6%, in Graz 53,4%, in Innsbruck 48,4%, in Linz 39,8%, und in Klagenfurt 37,6% mit 11.532, 7.615, 5.661, 4.151 und 1.670 Flügen (Grafik 37).

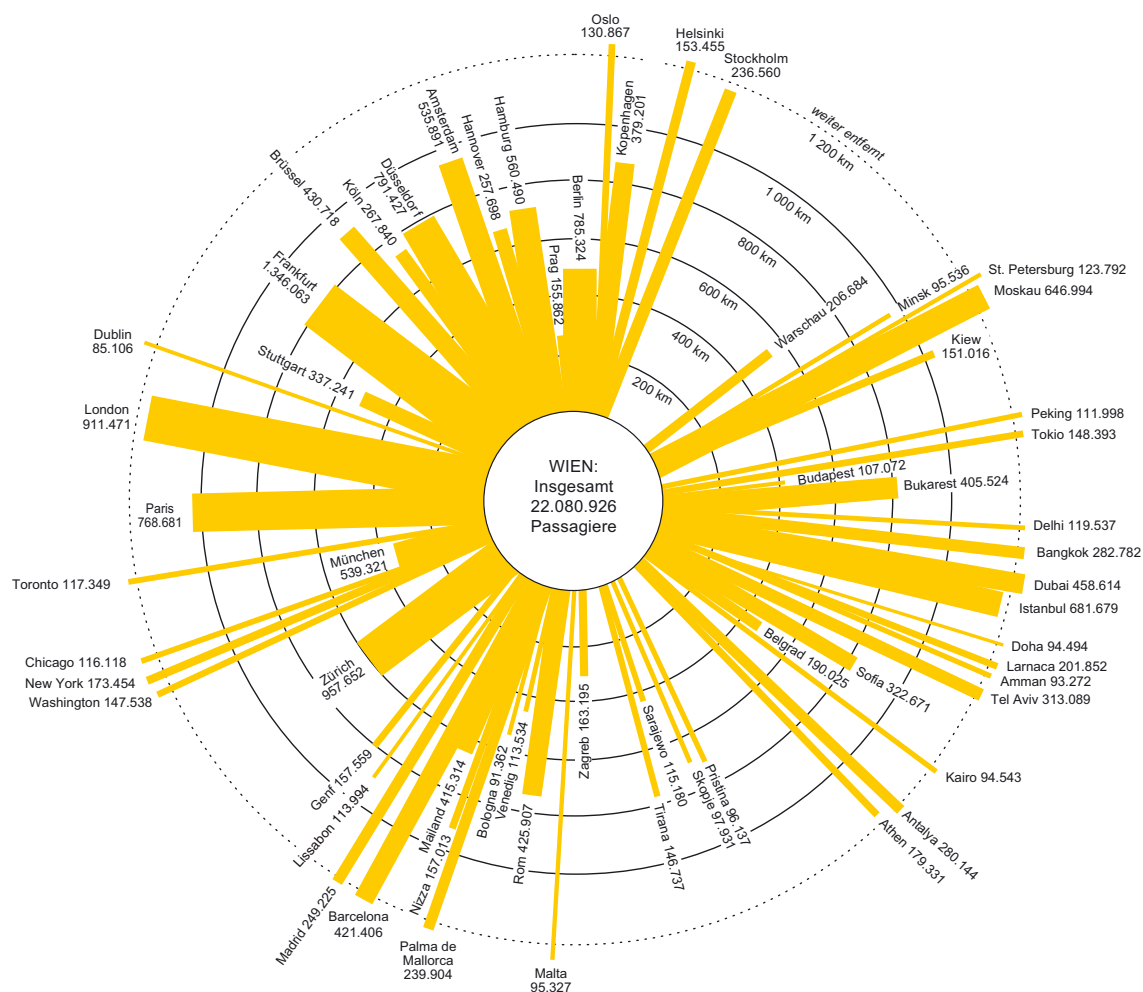
Grafik 37: Linien- und Gelegenheitsverkehr - Anteil der Flugbewegungen nach Flughäfen und Antriebsarten der Luftfahrzeuge 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik:

Grafik 38: Linienverkehr 2014

Zahl der Passagiere (nach und von Wien, ohne Transit) nach Streckenzielen im Ausland

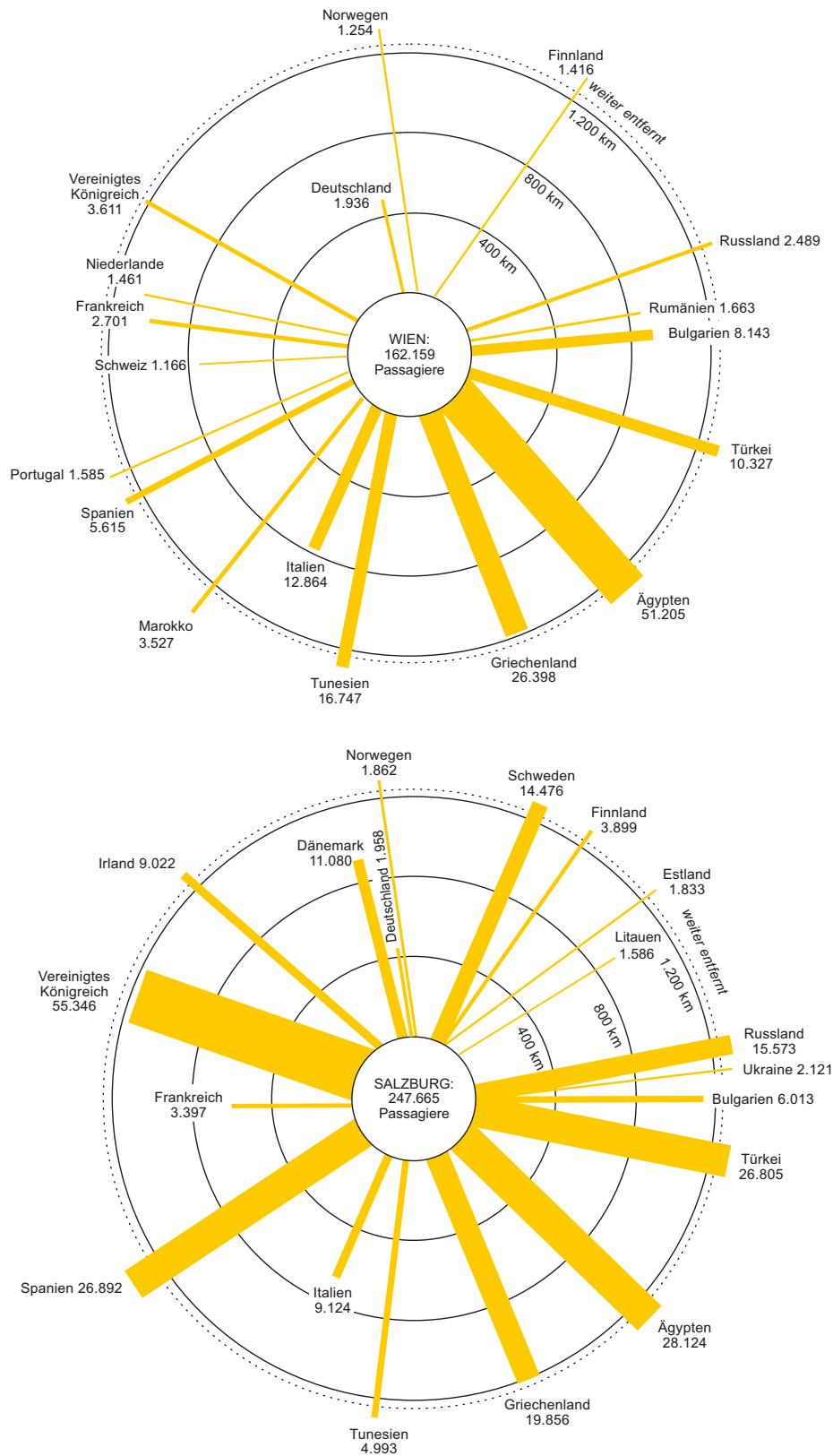


Ausgewählte Streckenzielen mit unter 80.000 beförderten Passagieren (größenmäßig gereiht):

Luxemburg	79.605	Leipzig	55.334	Seoul	44.117	Zakynthos	27.609
Altenrhein	79.489	Varna	54.879	Split	41.042	Catania	26.699
Krakau	77.154	Kosice	53.588	Rhodos	40.717	Astana	26.637
Chisinau	76.468	Teheran	52.154	Odessa	37.636	Izmir	26.610
Erevan	75.843	Florenz	51.437	Ankara	36.686	Mikonos	26.141
Lyon	71.920	Vilnius	51.102	Sibiu	34.896	Manchester	25.393
Saloniki	71.868	Basel	50.024	Olbia	33.763	Kerkira	25.090
Malaga	71.570	Teneriffa	49.949	Chania	32.659	Lviv (Lwow Lemberg)	25.066
Taipeh	67.607	Las Palmas	49.557	Rostov na Donu	32.065	Hurghada	23.221
Podgorica (ehem. Titograd)	66.864	Heraklion	49.040	Baku	31.763	Malediven	21.347
Nürnberg	65.534	Newark	47.091	Dnepropetrovsk	31.733	Kharkov	19.308
Dubrovnik	62.773	Erbil	46.496	Tunis	30.444	Samos	17.736
Santorini	61.383	Rotterdam	46.437	Ibiza	28.916	Valencia	17.164
Ljubljana	61.275	Krasnodar	44.515	Iasi	28.778	Madeira	16.925

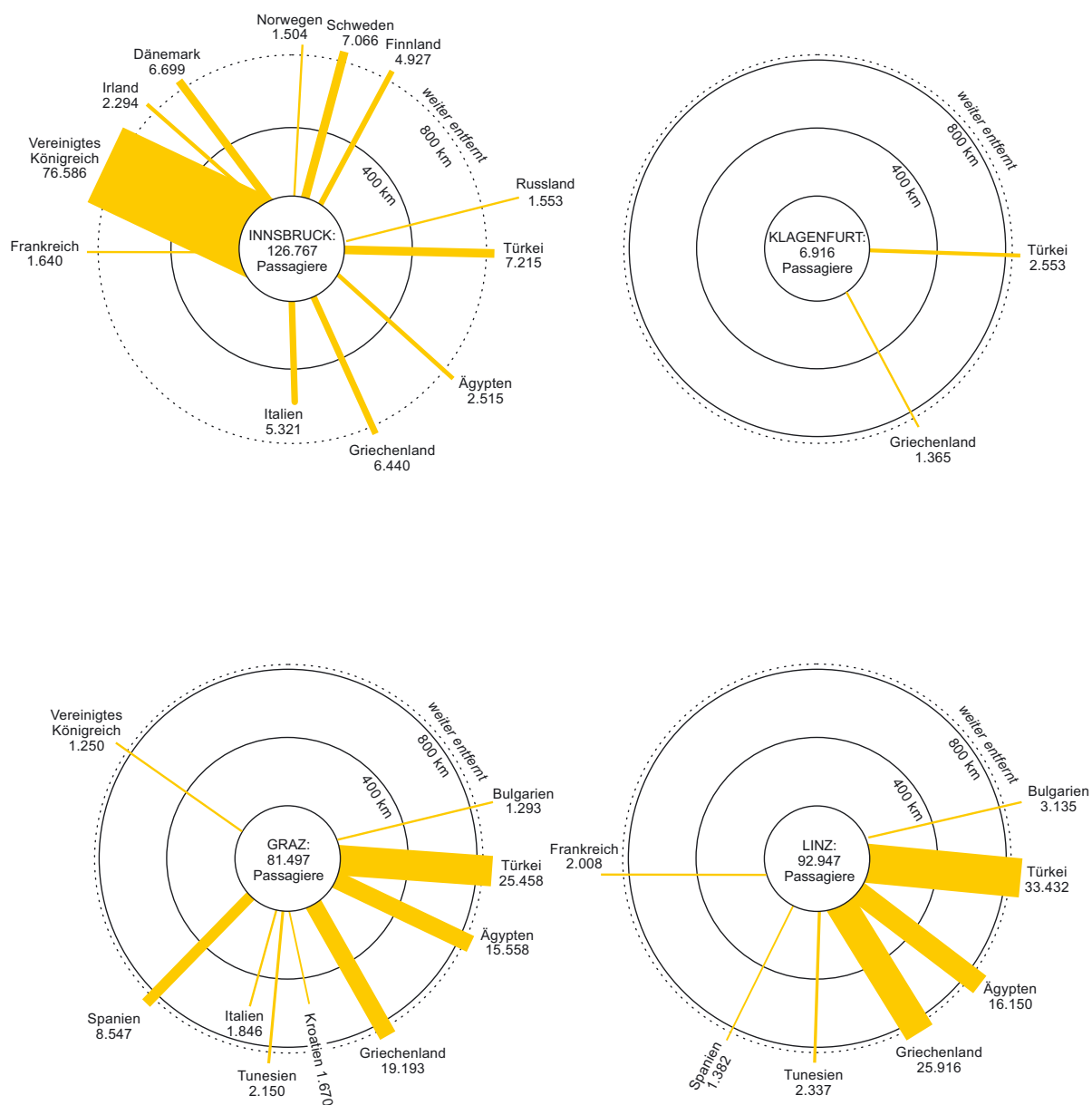
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 39: Gelegenheitsverkehr 2014 ¹⁾
Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - ¹⁾ Inkl. Rundflüge.

Grafik 39 (Fortsetzung): Gelegenheitsverkehr 2014 ¹⁾
Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - ¹⁾ Inkl. Rundflüge.

3 Infrastruktur, Fahrzeugbestand und Betrieb

3.1 Straßenverkehr

Zahl des Lkw-Bestandes 2014 weiterhin leicht rückläufig

Die Anzahl der Standorte in Österreich mit Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mindestens 2 t sowie Sattelzugfahrzeugen erhöhte sich zum Stichtag 31.12.2014 gegenüber dem Vergleichsstichtag des Vorjahres im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr um 1,0% auf 3.528 und im Werkverkehr um 0,4% auf 13.375.

Im **fuhrgewerblichen Verkehr** reduzierte sich die Menge der Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 0,5% auf 16.559 und jene der Sattelzugfahrzeuge um 0,1% auf 11.074. Die Anzahl der Anhänger erhöhte sich um 1,3% auf 27.098. Im **Werkverkehr** nahm der Bestand an Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 1,2% auf 34.450 ab. Bei den Sattelzugfahrzeugen kam es hingegen zu einem Anstieg um 2,6% auf 5.227 und bei den Anhängern zu einer Zunahme um 8,3% auf 25.024 (*Übersicht 22*).

Die **Nutzlastkapazität** stieg im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr bei Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 0,3% auf 190.017 t wohingegen diese im Werkverkehr um 0,2% auf 312.770 t sank. Die Nutzlastkapazität der Anhänger verzeichnete eine Zunahme im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr um 1,6% auf 657.782 t und im Werkverkehr um 9,6% auf 465.914 t (*Übersicht 22*).

3.2 Schienenverkehr

5.660 km Schienenbaulänge, darunter fast 70% (3.929 km) elektrifiziert

Zum Stichtag 31. Dezember 2014 wurde der Bestand an Schieneninfrastruktur und Schienenfahrzeugen erhoben. Das österreichische Schienenverkehrsnetz, das von österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. österreichischen integrierten Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 idgF betrieben wurde, wies – wie *Übersicht 23* zu entnehmen ist – insgesamt eine **Baulänge** von 5.660 km bzw. eine **Betriebslänge** von 5.538 km auf. Dabei entfielen auf eingleisige Strecken 3.572 km (Baulänge) bzw. 3.460 km (Betriebslänge). 3.929 km der Baulänge waren elektrifiziert und 1.731 km nicht. Von der Betriebslänge waren 3.874 km elektrifiziert und 1.664 km nicht elektrifiziert.

Gegliedert nach **Spurweiten** entsprachen 5.345 km (Baulänge) bzw. 5.229 km (Betriebslänge) der Europäischen Normalspur (1.435 mm) und 316 km (Baulänge) bzw. 309 km (Betriebslänge) waren Schmalspurstrecken.

1.367 Lokomotiven und 666 Triebwagen im Jahr 2014

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. integrierten Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngeset-

Übersicht 22: Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Anhänger österreichischer Unternehmen zum Stichtag 31. Dezember 2009 - 2014

Jahr	Lastkraftwagen ¹⁾			Sattelzugfahrzeuge	Anhänger ²⁾		
	Anzahl	Nutzlastkapazität	Nutzlastkapazität pro Lastkraftwagen		Anzahl	Nutzlastkapazität	Nutzlastkapazität pro Anhänger
		in Tonnen				in Tonnen	
Fuhrgewerblicher Straßengüterverkehr							
2009	17.913	198.630	11,1	12.328	25.076	603.719	24,1
2010	17.670	197.506	11,2	11.996	26.187	629.901	24,1
2011	17.368	195.524	11,3	11.827	26.683	645.338	24,2
2012	17.150	194.677	11,4	11.478	26.888	650.714	24,2
2013	16.635	189.392	11,4	11.084	26.742	647.165	24,2
2014	16.559	190.017	11,5	11.074	27.098	657.782	24,3
Werkverkehr							
2009	35.594	308.586	8,7	4.729	17.363	331.370	19,1
2010	35.331	307.798	8,7	4.818	18.478	346.091	18,7
2011	35.482	312.342	8,8	4.915	20.387	377.892	18,5
2012	35.120	310.520	8,8	4.842	21.740	397.775	18,3
2013	34.859	313.268	9,0	5.095	23.106	425.243	18,4
2014	34.450	312.770	9,1	5.227	25.024	465.914	18,6

Q: STATISTIK AUSTRIA, Kraftfahrzeug-Bestandsstatistik. - 1) Lkw ≥ 2 t Nutzlast. - 2) Sattelanhänger, Satteltankan­hänger und Tankanhänger ab 2 t Nutzlast, die vor dem 1.1.2004 zugelassen wurden sowie Anhänger ab 2 t Nutzlast mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von mehr als 10 t, die ab dem 1.1.2004 zugelassen wurden.

Übersicht 23: Schieneninfrastruktur in Österreich am 31.12.2013 und am 31.12.2014

Art und Spurweite	Baulänge in km			Betriebslänge in km		
	Elektrifiziert	Nicht elektrifiziert	Insgesamt	Elektrifiziert	Nicht elektrifiziert	Insgesamt
Streckenlänge nach Art der Geleise						
Insgesamt 2013	3.908	1.743	5.651	3.854	1.677	5.531
eingleisig	1.840	1.743	3.583	1.796	1.677	3.473
zweigleisig	2.068	-	2.068	2.058	-	2.058
Insgesamt 2014	3.929	1.731	5.660	3.874	1.664	5.538
eingleisig	1.842	1.731	3.572	1.796	1.664	3.460
zweigleisig	2.088	0	2.088	2.078	0	2.078
Streckenlänge nach Spurweite						
Insgesamt 2013	3.908	1.743	5.651	3.854	1.677	5.531
Regelspur ¹⁾	3.764	1.572	5.336	3.713	1.509	5.222
Hauptbahnen	2.583	198	2.781	2.574	185	2.759
Nebenbahnen	1.180	1.374	2.554	1.139	1.324	2.463
Schmalspur	145	171	316	141	168	309
Insgesamt 2014	3.929	1.732	5.660	3.874	1.664	5.538
Regelspur ¹⁾	3.784	1.560	5.345	3.733	1.496	5.229
Hauptbahnen	2.601	198	2.798	2.590	184	2.774
Nebenbahnen	1.184	1.363	2.546	1.142	1.312	2.455
Schmalspur	145	171	316	141	168	309

Q: Schienen Control GmbH. - Rundungsdifferenzen möglich. - 1) European Standard Gauge, 1.435 mm.

Übersicht 24: Bestand an Lokomotiven und Triebwagen in Österreich am 31.12.2014

Antriebsart	Lokomotiven	Triebwagen
Diesel	464	225
Dampf	14	-
Hybrid	-	-
Elektrische Einsystemlokomotiven	466	389
Elektrische Mehrsystemlokomotiven	423	52
Insgesamt	1.367	666
Spurweite	Lokomotiven	Triebwagen
Regelspur ¹⁾	1.322	618
Schmalspur	45	48
Insgesamt	1.367	666

Q: Schienen Control GmbH. - 1) European Standard Gauge, 1.435 mm.

zes 1957 idgF mit Sitz in Österreich waren zum Stichtag 31. Dezember 2014 Halter von insgesamt 1.367 **Lokomotiven**, wobei 889 mittels elektrischen Stromes, 464

durch Diesellaggregate und der Rest durch andere Kraftquellen angetrieben wurden (*Übersicht 24*).

Zum Bestand an Fahrzeugen gehörten auch 666 **Triebwagen**, wovon 441 elektrisch und 225 mit Dieselmotoren zu betreiben waren sowie 58 **Triebzüge**, 2.130 **Personenwagen** und 19.771 **Güterwagen**.

3.3 Luftverkehr**1.545 zivile Luftfahrzeuge 2014 in Österreich registriert**

Der Bestand an Zivilluftfahrzeugen fiel im Jahr 2014 mit insgesamt 1.545 (2013: 1.568) um 1,5% geringer aus als im Jahr davor. Darunter wurden 799 (2013: 808) Flugzeuge dem Bereich der **Allgemeinen Luftfahrt** (Gewichtsklasse mit weniger als 5.700 kg höchstzuläs-

Übersicht 25: Zivilluftfahrzeugbestand nach Gewichtsklassen 2010 - 2014 (Stichtag 31. Dezember)

Jahr	Flugzeuge, Gewichtsklassen						Wasser- u. Amphibienfahrzeuge	unbemannte Luftfahrzeuge	Drehflügler	Ultraleichtflugzeuge	Motorsegler	Motorluftfahrzeuge des Bundes		Insgesamt
	A	B	C	D	E	F						Flugzeuge	Hubschrauber	
2010	652	12	153	96	36	185	1	-	157	97	188	2	17	1.596
2011	660	12	160	91	43	189	1	-	161	87	186	1	16	1.607
2012	653	11	143	90	39	202	1	-	151	82	184	1	16	1.573
2013	660	12	136	79	35	212	1	-	156	79	181	1	16	1.568
2014	655	14	130	68	34	206	1	2	158	81	179	1	16	1.545

Q: AUSTRO CONTROL bzw. für Ultraleichtflugzeuge: ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB.

Gewichtsklasse A: einmotorig bis 2.000 kg.

Gewichtsklasse B: einmotorig mehr als 2.000 kg bis 5.700 kg.

Gewichtsklasse C: mehrmotorig bis 5.700 kg.

Gewichtsklasse D: ein- und mehrmotorig mehr als 5.700 kg bis 14.000 kg.

Gewichtsklasse E: mehrmotorig mehr als 14.000 kg bis 20.000 kg.

Gewichtsklasse F: mehrmotorig mehr als 20.000 kg.

sigem Abfluggewicht) und 308 (2013: 326) dem Bereich des **kommerziellen Luftverkehrs** (Linien- und Gelegenheitsverkehr, Gewichtsklasse ab 5.700 kg höchstzulässigem Abfluggewicht) zugeordnet. Zum Bestand zählten auch 1 Wasserflugzeug, 2 unbemannte Luft-

fahrzeuge, 158 (2013: 156) Drehflügler, 81 (2013: 79) Ultraleichtflugzeuge sowie 179 (2013: 181) Motorsegler. Daneben wurden 17 im Eigentum der Republik Österreich befindliche Motorluftfahrzeuge (1 Flugzeug und 16 Hubschrauber) ermittelt (*Übersicht 25*).

4 Unfälle

4.1 Straßenverkehr¹¹

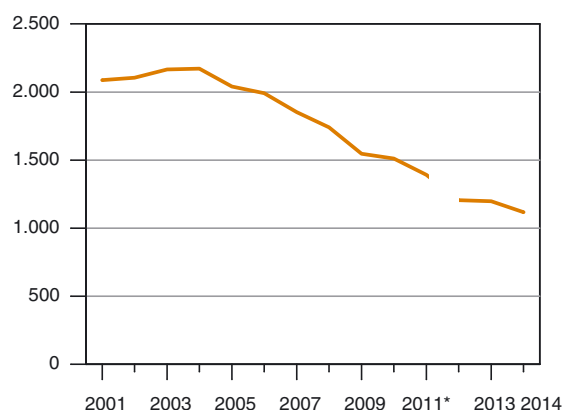
2014: Anzahl der Verkehrsunfälle, der Verletzten und der Getöteten weiterhin rückläufig

Im Jahr 2014 gab es auf Österreichs Straßen weniger Verkehrsunfälle, Verletzte und Verkehrstote als 2013: Laut Statistik Austria wurden bei 37.957 Unfällen (-545; -1,4%) 47.670 Personen verletzt (-374; -0,8%) und 430 getötet. Die Zahl der Verkehrstoten sank damit um 25 oder 5,5% gegenüber 2013, womit erneut das niedrigste Ergebnis seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1961 erreicht wurde.

Eine gestiegene Unfallzahl im ersten Halbjahr 2014 wurde durch Rückgänge in den Monaten Juli und August mehr als ausgeglichen. Die in den ersten sechs Monaten sogar um mehr als ein Viertel erhöhte Zahl an Todesopfern erreichte im Gesamtjahresergebnis aufgrund starker Abnahmen in den Monaten Juli bis September und Dezember ein deutliches Minus gegenüber 2013. Durch Verkehrsunfälle sterben nach wie vor hauptsächlich Männer: 315 der 430 Verkehrstoten waren Männer (73%), in der Altersklasse der 16- bis unter 30-Jährigen waren es sogar 87%.

Weniger als die Hälfte aller Getöteten (44%) verunglückte mit Pkw, 21% mit einspurigen Kraftfahrzeugen,

Grafik 40: Straßenverkehrsunfälle mit schweren Lkw¹⁾ und mit Personenschaden in Österreich 2001 - 2014



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - *) Zeitreihenbruch. - 1) Bis 2011: Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5t, Sattelzugfahrzeuge und Tankwagen. - Ab 2012: Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Tankwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5t.

11) Weitere Ergebnisse zur Statistik zu Straßenverkehrsunfällen können dem Internet unter www.statistik.at ➔ Verkehr sowie dem Schnellbericht 4.3, „Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2014 – Jahresergebnisse“ entnommen werden.

17% waren zum Zeitpunkt des Unfalls zu Fuß unterwegs, 10% benutzten ein Fahrrad. Weitere 8% entfielen auf die übrigen Verkehrsarten (Lkw, Traktoren, etc.).

Grafik 40 zeigt den Verlauf der Straßenverkehrsunfälle mit schweren Lkw und Personenschäden seit 1999.

4.2 Schienenverkehr

Weniger schwere Schienenverkehrsunfälle (81) und weniger Verunglückte (84) im Jahr 2014 als 2013

Die Zahl der **schweren Schienenverkehrsunfälle** reduzierte sich von 93 im Vorjahr auf 81 im Jahr 2014, was einem Rückgang von 12,9% entsprach (*Übersicht 26*). **8 Unfälle** (2013: 23) wurden im Zusammenhang mit **Gefahrgutbeförderung** gezählt, wobei es bei 3 (2013: 16) auch zu einer Freisetzung desselben kam. Mit 84 Personen verunglückten 2014 um 27 Personen weniger (-24,3%) als 2013. Davon wurden 60 Personen (2013: 81) schwer verletzt und 24 (-6 gegenüber dem Vorjahr) getötet (*Übersicht 27*).

Übersicht 26: Schwere Schienenverkehrsunfälle nach Art der Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014

Unfallart	Schwere Unfälle	
	2013	2014
Zusammenstöße ¹⁾	4	2
Entgleisungen	1	2
Unfälle an Bahnübergängen	39	34
Unfälle mit Personenschäden ²⁾	34	27
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	-	1
Sonstige Unfälle	15	15
Insgesamt	93	81

Q: Bundesanstalt für Verkehr. - 1) Ausgenommen Unfälle an Bahnübergängen. - 2) Unfälle, bei denen in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren.

4.3 Binnenschifffahrt

19 Unfälle mit Güterschiffen 2014

Im Berichtsjahr 2014 ereigneten sich auf dem österreichischen Abschnitt der Donau 19 Unfälle mit Schadenswirkung (Sach- und/oder Personenschaden), an denen Güterschiffe beteiligt waren.

Übersicht 27: Schwerverletzte und Getötete nach Unfallart und Personenkategorie auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013 und 2014

Unfallart	Schwerverletzte				Getötete			
	Insgesamt	Fahrgäste	Bedienstete	Sonstige Personen	Insgesamt	Fahrgäste	Bedienstete	Sonstige Personen
2013								
Zusammenstöße ¹⁾	11	6	5	-	2	-	2	-
Entgleisungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Unfälle an Bahnübergängen	29	-	-	29	18	-	-	18
Unfälle mit Personenschäden ²⁾	28	9	7	12	8	-	3	5
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Unfälle	13	1	6	6	2	-	-	2
Insgesamt	81	16	18	47	30	-	5	25
2014								
Zusammenstöße ¹⁾	1	-	-	1	-	-	-	-
Entgleisungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Unfälle an Bahnübergängen	28	-	1	27	12	-	-	12
Unfälle mit Personenschäden ²⁾	15	7	-	8	12	-	2	10
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	1	-	1	-	-	-	-	-
Sonstige Unfälle	15	-	4	11	-	-	-	-
Insgesamt	60	7	6	47	24	-	2	22

Q: Bundesanstalt für Verkehr. - 1) Ausgenommen Unfälle an Bahnübergängen. - 2) Unfälle, bei denen in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren.

Luftverkehr

2014 weniger Flugunfälle als 2013

Im Berichtsjahr 2014¹² wurden exklusive der Vorfälle mit Hänge-/Paragleitern bzw. Fallschirmen vorläufig 13 Flugunfälle registriert. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Abnahme von 18,8% (2013: 16 Unfälle). Die Mehrheit der Flugunfälle ist dabei mit einer Gesamtanzahl von elf Unfällen dem Bereich der Allgemeinen Luftfahrt zuzuordnen (2013: 15); die gewerbliche Luftfahrt sowie der sonstige Luftverkehr zählten jeweils einen

Unfall (2013: 1 bzw. 0 Unfälle). Im Jahr 2014 wurde ein schwerer Unfall gemeldet (2013: 2 Unfälle), welcher in der Allgemeinen Luftfahrt verzeichnet wurde und ein Todesopfer zur Folge hatte (2013: 3 Tote).

Der Großteil der Unfälle geht erfahrungsgemäß auf Vorfälle mit Hänge-/Paragleitern bzw. Fallschirmen zurück, deren Daten zu Redaktionsschluss für das Berichtsjahr 2014 noch nicht vorlagen. 2013 wurden in diesem Bereich 53 Vorfälle gemeldet, wovon zwei mit tödlichem Ausgang (jeweils 1 Toter) registriert wurden (*Tabelle 94*).

12) Endgültige Werte lagen seitens der Austro Control GmbH zu Redaktionsschluss noch nicht vor.



METHODIK

5 Methodik

Im Folgenden sind die wichtigsten methodischen Konzepte, Definitionen und Erläuterungen zu den einzelnen Verkehrsträgern zusammenfassend dargestellt. Weitere Informationen (Metainformationen) sowie detailliertere Angaben zu den verwendeten Methoden und zur Qualität der in dieser Publikation behandelten Verkehrsstatistiken finden Sie in den Standarddokumentationen im Internet unter www.statistik.at ➔ Dokumentationen ➔ Verkehr. Die zur Erhebung verwendeten Fragebögen finden Sie unter www.statistik.at ➔ Fragebögen ➔ Unternehmen.

5.1 Straßenverkehr

5.1.1 Straßengüterverkehrsstatistik

Die Straßengüterverkehrsstatistik wird in zweifacher Weise dargestellt: Zum einen werden die Straßengüterverkehrsleistungen nationaler und europäischer Güterkraftfahrzeuge auf dem österreichischen Territorium dargestellt, zum anderen speziell die Leistungen, die von in Österreich beheimateten Unternehmen erbracht werden.

Gesetzliche Grundlagen

Europäische Rechtsgrundlagen, in der jeweils geltenden Fassung, stellen die Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 idF. (EU) Nr. 70/2012 vom 18. Jänner 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs, die Verordnung (EG) Nr. 2163/2001 der Kommission vom 7. November 2001 über die technischen Modalitäten für die Übermittlung der Daten zur Statistik des Güterkraftverkehrs, die Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs sowie die Verordnung (EG) Nr. 642/2004 der Kommission vom 6. April 2004 über Genauigkeitsanforderungen für die nach der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhobenen Daten dar.

Grundlage für die Erhebung des Straßengüterverkehrs österreichischer Unternehmen bildet das Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983. Die gleichzeitig erlassene Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 290/1983, wurde in Angleichung an die EU-Bestimmungen novelliert (BGBl. Nr. 393/1995 idF. BGBl. II Nr. 119/2005).

Konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik

Die Güterverkehrsstatistiken werden in der Europäischen Union mit Ausnahme der Straßengüterverkehrsstatistik nach dem **Territorialitätsprinzip** erhoben, d.h. Fahrten und Beförderungen auf dem Hoheitsgebiet eines Landes werden beobachtet.

Die Straßengüterverkehrsstatistik erfolgt gemäß den Vorschriften des Gemeinschaftsrechts jedoch nach dem **Nationalitätsprinzip**. Das bedeutet, dass im Rahmen der nationalen Erhebungen nur Fahrten von in den

Europäische Rechtsgrundlagen

Nationale Rechtsgrundlagen

Territorialitätsprinzip

Nationalitätsprinzip

jeweiligen Mitgliedstaaten registrierten Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen erfasst werden. In Österreich werden daher nur Fahrten von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erhoben. Alle Fahrten von nicht in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen, die auf dem österreichischen Hoheitsgebiet stattfinden, werden somit nicht erhoben und stellen eine nationale Erfassungslücke dar. Allerdings werden die Fahrten von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen, die in anderen Staaten durchgeführt werden, sehr wohl als „Sonstiger Auslandsverkehr“ erfasst.

Konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik

Entsprechend den EU-Rechtsgrundlagen erhebt jeder Mitgliedstaat (EU-28 ohne Malta) sowie Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz den Güterverkehr, der von in dem jeweiligen Land registrierten Güterfahrzeugen durchgeführt wird, egal auf welchem Hoheitsgebiet dieser stattfindet. Fünf Monate nach dem Beobachtungszeitraum sind die Ergebnisse der nationalen Erhebungen in Form von Einzeldatensätzen – d.h. Daten betreffend einzelne Fahrzeuge (ohne die Angabe des Namens, der Anschrift und des Kennzeichens), Fahrten und Güter - an Eurostat zu übermitteln. So erhält Eurostat von jedem einzelnen Mitgliedstaat auch die hochgerechneten Fahrten von Fahrzeugen dieses Landes gemeldet, die in anderen Ländern beginnen bzw. enden. Durch die Zusammenführung dieser Daten erstellt Eurostat eine konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik.

D-Tabellen

Die durch Zusammenführung der nationalen Meldungen entstandenen Datensätze (sogenannte **D-Tabellen**) werden dann den Nationalen Statistischen Institutionen zur Verfügung gestellt.¹³ Diese können hinsichtlich der für Österreich relevanten Daten von Statistik Austria ausgewertet werden.

Die Daten, die von Eurostat zur Erstellung der D-Tabellen verarbeitet werden müssen, sind sehr umfangreich und werden aus diesem Grund vor Versendung der konsolidierten Daten an die nationalen statistischen Institutionen in mehrere kleinere Tabellen aufgespalten. Dadurch kommt es jedoch zu leichten Differenzen zwischen den einzelnen Tabellen. Während in einem Großteil der Tabellen Start- und Zielort des Transports nur auf Staatenebene (NUTS0) betrachtet werden kann, gibt es die D3-Tabellen mit tieferer regionaler Gliederung auf Ebene der Unterteilung von Grundverwaltungseinheiten (NUTS3-Ebene). In diesen Tabellen werden auch Fahrten mit mehreren Be- oder Entladeorten einzeln ausgewiesen, während in den anderen Tabellen nur der letzte Entladeort zählt. Tritt nun eine Fahrt auf, bei der während einer Fahrt in mehreren Staaten etwas entladen wurde, dann kommt es zu Unterschieden in den Summenzahlen der Tabellen. Aus diesem Grund basieren die Analysen und Auswertungen so weit als möglich auf den Zahlen dieser tiefer gegliederten D3-Tabellen (NUTS3-Ebene). Nur in den Fällen wo keine Daten in dieser tiefer gegliederten Tabelle vorhanden sind (z.B. Auswertungen nach Art der Güter), wird auf die nach NUTS0 gegliederten Tabellen zurückgegriffen. Bei den Quellenangaben zu den Tabellen in der Publikation finden sich entsprechende Hinweise, welche der D-Tabellen für die Auswertung herangezogen wurden.

13) Die Datensätze eines Berichtsjahres werden im Normalfall im August des Folgejahres an die Mitgliedstaaten übermittelt. Dabei handelt es sich um vorläufige Ergebnisse, die erfahrungsgemäß von den endgültigen, welche bis zu einem Jahr später nachgereicht werden, nur unwesentlich abweichen.

Rahmenbedingungen

Da die Daten für die konsolidierte Straßengüterverkehrsstatistik von unterschiedlichen nationalen Statistikinstitutionen erhoben wurden, sind folgende Einschränkungen bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Die folgende kurze Darstellung ist nicht als taxativ zu betrachten, eine vollständige Darstellung findet sich im Beitrag von Scharl, S. und Karner, T. „Von einer nationalen zu einer europäischen Straßengüterverkehrsstatistik in Österreich“ in den Statistischen Nachrichten, Heft 12, 2012.

- Die **Erhebungsmethoden und -instrumente** der teilnehmenden Staaten sind teilweise recht unterschiedlich, da es auf Basis der EU-Rechtsgrundlagen keine genauen Vorgaben gibt. Eine Vereinheitlichung erfolgt ausschließlich über Empfehlungen¹⁴. Umfassende und detaillierte Angaben, wie die Erhebungen in den einzelnen teilnehmenden Staaten umgesetzt werden, können in einem Handbuch zum Straßengüterverkehr, das Eurostat zur Verfügung stellt, nachgelesen werden¹⁵.
- Da die Straßengüterverkehrserhebung in allen teilnehmenden Staaten in Form einer **Stichprobenerhebung** durchgeführt wird, basieren alle hier dargestellten Ergebnisse auf Hochrechnungen. Um die statistische Genauigkeit dieser Ergebnisse beurteilen zu können, ist es notwendig, Angaben über die entsprechenden Stichprobenfehler zu machen. Auf Basis des Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 6. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs (ABl. 1/45 vom 4.1.2003) werden Ergebnisse, die auf weniger als 10 Stichprobenfahrzeugen beruhen, als zu ungenau im statistischen Sinne betrachtet und daher nicht veröffentlicht.
- Die Fahrten von nicht in einem EU-Land (**Drittland**), außer Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz¹⁶ registrierten Lastkraftwagen sind in dieser konsolidierten Statistik nicht enthalten. Dazu muss allerdings festgehalten werden, dass in Folge der EU-Ostweiterungen 2004 (Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Malta und Zypern) und 2007 (Bulgarien und Rumänien) im Wesentlichen alle für den Straßengüterverkehr in Österreich bedeutenden Staaten in den von Eurostat zur Verfügung gestellten Datensätzen enthalten sind. Daten für alle diese Staaten stehen seit dem Berichtsjahr 2006 zur Verfügung. Kroatien, das seit 2008 an der Straßengüterverkehrserhebung teilnimmt, ist im Juli 2013 als neuer Mitgliedsstaat in die Europäische Union aufgenommen worden.
- Da die Gewichtseinheit der EU-Tabellen im Transportaufkommen ein Zentner (100 kg) ist bzw. bei der Transportleistung ein Tonnenkilometer, kommt es zu **Rundungsfehlern**, die dazu führen, dass die EU-Werte für in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge von den nationalen Werten leicht abweichen. Z.B. wurden 2010 für den grenzüberschreitenden Empfang 12.162.973 t und 5.371 Mio. tkm (Inlands- und Auslands-tkm) national ausgewiesen, aus den Eurostat Tabellen ergaben sich jedoch 12.165.052 t und 5.313 Mio. tkm. In der Darstellung der Ergebnisse wurde daher so vorgegangen, dass für die in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge die nationalen Werte ausgewie-

Erhebungsmethoden und -instrumente

Stichprobenerhebung

Drittland

Rundungsfehler

14) 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

15) Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries – 2011 Edition – Eurostat

16) Norwegen nimmt seit 1999 an der Straßengüterverkehrserhebung teil, Liechtenstein seit 2005 und die Schweiz seit 2008.

sen wurden und für alle anderen Mitgliedstaaten die Werte der Eurostat-Datentabellen.

Trotz all dieser Einschränkungen ist die genauere Betrachtung der Ergebnisse der konsolidierten europäischen Güterverkehrsstatistik in jeder Hinsicht wertvoll, da so zumindest schätzungsweise Aussagen über das tatsächliche Transportaufkommen auf Österreichs Straßen – insbesondere auch des Transits – gemacht werden können.

Straßengüterverkehrsstatistik österreichischer Unternehmen

Allgemeines

Die Straßengüterverkehrsstatistik österreichischer Unternehmen, die als Stichprobenerhebung angelegt ist, erfasst Transportbewegungen von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen.

Zeit- und Fahrzeugstichprobe

Das Stichprobenmodell

Das im Zeitraum von 1995 bis 2005 zum Einsatz gekommene rein standortbezogene Stichprobenmodell wurde mit dem Berichtsjahr 2006 auf eine kombinierte **Zeit- und Fahrzeugstichprobe** umgestellt. Im Rahmen der Stichprobenziehung werden nun nicht mehr, wie von 1995 bis 2005 üblich, den auskunftspflichtigen Standorten mit allen dort gemeldeten Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen ab zwei Tonnen Nutzlast die per Zufallsauswahl festgelegten Berichtswochen zugeordnet, sondern es werden lediglich einzelne Kraftfahrzeuge ausgewählt, für die eine statistische Meldung abgegeben werden muss.

Aufgrund dieser neuen Methode reduzierten sich die erfassten Fahrzeugwochen pro Berichtsjahr von ca. 180.000 auf nur mehr rund 26.000, womit ein wesentlicher Beitrag zur **Respondentenentlastung** geleistet werden konnte, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der von der EU vorgegebenen Datenqualität. Die Stichprobenziehung erfolgt zudem viermal jährlich, wodurch eine größere Aktualität der Stichprobe gewährleistet ist.

Erhebungsbereich

Die Erhebung erstreckt sich auf alle in Österreich registrierten Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mindestens zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie auf alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufleger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Ausgenommen sind landwirtschaftliche Fahrzeuge und solche von Einrichtungen der Gebietskörperschaften, ausländischen Vertretungen und Organisationen sowie Militärfahrzeuge, Fahrzeuge der Feuerwehren, der Fahrschulen, rein privat genutzte Fahrzeuge und jene der exterritorialen Organisationen. Transporte die ausschließlich innerhalb nicht öffentlicher Bereiche (wie. z.B. Werksgeländen, Baustellen, landwirtschaftlichen Flächen) stattfinden sind ebenfalls nicht zu melden.

Erhebungseinheit

Erhebungseinheiten bilden die Standorte des Unternehmensregisters für statistische Zwecke (URS) der Statistik Austria, die in der Bestandsdatei der Kraftfahrzeuge mit mindestens einem Lkw mit zwei oder mehr Tonnen Nutzlast oder mindestens einem Sattelzugfahrzeug aufscheinen. Für die Stichprobenauswahl wird der nach der EU-Einheiten-Verordnung (VO (EWG) Nr. 696/93 des Rates vom 15.3.1993 betreffend die statistischen Einheiten für die Beobachtung und Analyse der Wirtschaft in der Gemein-

schaft, ABl. 1993 L76/5) örtlich definierte Standort als Einheit herangezogen.

Erhebungsmerkmale

Berichtswoche, Kennzahl (KZ-R) des Standortes, Fahrzeugart, polizeiliches Kennzeichen, Fuhrgewerbe/Werkverkehr, Jahr der Erstzulassung des Kraftfahrzeuges, höchstzulässiges Gesamtgewicht in Kilogramm (kg), Nutzlast in kg, Anzahl der Radachsen, Kilometerstand am Beginn der Berichtswoche, Kilometerstand am Ende der Berichtswoche.

Halter- und Fahrzeugmerkmale

Tagesdatum (bezogen auf den Beginn der Fahrt), laufende Nummer des verwendeten Anhängers/Aufliegers, Gewicht der Ladung in kg, Leerfahrt, Verkehrsmittel im kombinierten Verkehr, Belade- und Entladeort des Fahrzeuges, transitierte Bundesländer, transitierte Staaten, österreichischer Grenzübergang beim Ein- und Austritt, Güterart nach NST/R, ADR-Gefahrgutklassen, Verpackungsart, Art und Anzahl der beförderten Transportbehältnisse, Zahl der Sendungen je Zustell- bzw. Abholtour, Zahl der beladenen Fahrten im Pendelverkehr.

Fahrtmerkmale

Erhebung und Aufarbeitung

Die Teilerhebung des Straßengüterverkehrs erfolgt als Primärstatistik. Für die Stichprobenauswahl wird ab dem Berichtsjahr 2006 das Kraftfahrzeug als statistische Einheit herangezogen.

Die Auswahl der Fahrzeuge wird quartalsweise durchgeführt. Je Quartal werden 6.500 Fahrzeuge (Lastkraftwagen ab zwei Tonnen Nutzlast und Sattelzugfahrzeuge) gezogen. Alle ausgewählten Fahrzeuge ein und desselben Standortes erhalten auch dieselbe Berichtswoche zugewiesen. Pro Standort wird eine fiktive Nutzlast (Summe der Nutzlasten der Lastkraftwagen, der Anhänger und der Sattelaufleger plus der Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugfahrzeuge) errechnet. Diese Gesamtnutzlast dient zur Einteilung des Standortes in drei fiktive **Nutzlastklassen**: „Unter 10t“, „10 bis unter 100t“, „100t und mehr“ bzw. ab 2014: „Unter 15t“, „15 bis unter 150t“, „150t und mehr“.

Stichprobenauswahl

Nutzlastklassen

Diese Aufteilung des Stichprobenumfangs auf die drei Nutzlastklassen gewährleistet auch im neuen Stichprobenmodell, dass Standorte der Nutzlastklasse 1 in der Regel nur einmal in vier Jahren in die Stichprobe gelangen. Die der Nutzlastklasse 2 und 3 werden maximal einmal pro Quartal für eine Berichtswoche zur Meldung verpflichtet.

Stichprobenumfang

Die Respondenten erhalten postalisch zu jedem ausgewählten Straßengüterfahrzeug zwei Erhebungsformulare zugesandt: Ein **Formular A** für die Struktur- und Betriebsdaten des Kraftfahrzeugs sowie für die Leistungsdaten und ein **Formular B** für Strukturdaten der Anhänger und Auflieger. Gleichzeitig haben die Respondenten auch die Möglichkeit mittels **Web-Fragebogen oder individualisiertem Excel-Formular** ihre Daten an die Statistik Austria zu übermitteln. Knapp 50% der Respondenten wählen derzeit bereits die Möglichkeit des Web-Fragebogens als Meldemedium.

Erhebungstechnik/Datenübermittlung

Für die Aufarbeitung steht seit Mai 2014 eine komfortable und moderne, in JAVA programmierte, Aufarbeitungsapplikation zur Verfügung. Alle Meldeschienen werden nun ausschließlich über diese Applikation bearbeitet. Die Papierfragebögen werden weiterhin manuell erfasst, die Daten der elektronischen Meldungen werden in die Applikation automatisiert übernommen und für die Bearbeitung präsentiert.

Datenerfassung

**Kontroll- und
Ergänzungsmechanismen**

Um die Respondenten weitestgehend zu entlasten, werden bestimmte Merkmale im Rahmen der Weiterverarbeitung in der Bundesanstalt ergänzt. So werden z. B. die Entfernungen in Kilometern auf Basis der Postleitzahlbeziehungen mittels einer Distanzmatrix ermittelt bzw. der Ladezustand des Fahrzeugs oder die Zuordnung zu einem Verkehrsbe-
reich automatisch hinzugefügt. Die große Anzahl der Merkmale und deren Kombination stellen an die **Kontroll- und Ergänzungsmechanismen** im Zuge des Plausibilitätsverfahrens erhebliche Anforderungen, da die Anga-
ben im Erhebungsformular logische Fahrtabläufe teilweise nur schwer nachvollziehbar machen. Es sind daher häufig händische Korrekturen und Ergänzungen der Angaben inkl. Kontaktaufnahme zu den Respondenten erforderlich.

Plausibilität

Falsche Angaben zu einer Fahrt bzw. zu einer Abfolge von Fahrten inner-
halb einer Berichtswoche müssen erkannt, in ihrem logischen Ablauf rekonstruiert und korrigiert werden. Fehlermeldungen beziehen sich auf konkrete und genau definierte Fehler und geben präzise Hinweise zu deren Korrektur. Alle Fehlermeldungen müssen behoben werden. War-
nungen verweisen auf eventuelle Unwahrscheinlichkeiten und dienen in erster Linie der Qualitätsverbesserung. Generell können Meldungen mit Warnungen fertiggestellt werden.

Genauigkeit der Ergebnisse

Die Genauigkeit der Ergebnisse (bei 95% statistischer Sicherheit) liegt ca.
im Bereich von $\pm 3,1\%$ für die Gesamttonnage, $\pm 2,3\%$ für die Gesamt-
tonnenkilometer, und $\pm 2,3\%$ für die Anzahl der beladenen Fahrten.

Im Straßenverkehr verwendete Bezeichnungen**Fuhrgewerblicher Güterverkehr**

Der **fuhrgewerbliche Güterverkehr** beinhaltet jede Beförderung von
Gütern mit einem Kraftfahrzeug auf fremde Rechnung (Frachtzahlung).

Werkverkehr

Der **Werkverkehr** umfasst jede Güterbeförderung mit einem Kraftfahr-
zeug auf eigene Rechnung (für firmeneigene Zwecke).

Lastkraftwagen

Ein **Lastkraftwagen** ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Aus-
rüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder
zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten
Ladeflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte
Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge.

Sattelzugfahrzeug

Ein **Sattelzugfahrzeug** ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und
Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger so zu ziehen, dass
ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei
gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf die Ladefläche, seines Gesamt-
gewichtes belastet.

Sattelanhänger

Ein **Sattelanhänger** ist ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrü-
stung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug gezogen zu wer-
den, dass er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes
oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines
Gesamtgewichtes belastet.

Nutzlast

Die **Nutzlast** entspricht dem Gewicht der erlaubten Zuladung.

5.1.2 Kfz-Bestand

Im Rahmen der Kfz-Zulassungsstatistik werden alle Neu- und Gebrauchtzulassungen erhoben. Es fließen nur jene Kraftfahrzeuge und Anhänger in die Grundgesamtheit ein, welche zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zugelassen sind.

Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nicht für öffentliche Straßen zugelassen sind (z. B. Baustellenfahrzeuge, Busse am Flughafengelände die kein Kennzeichen benötigen und daher nicht zugelassen sind) werden nicht erfasst. Ebenso nicht enthalten sind Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h.

Als **neuzugelassene** Fahrzeuge werden alle fabriksneuen Fahrzeuge bezeichnet, die erstmals in Österreich zugelassen werden.

Neuzulassung

Unter den **Gebrauchtzulassungen** werden alle zugelassenen Fahrzeuge geführt, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt in Österreich oder im Ausland zugelassen waren.

Gebrauchtzulassung

Als **Kraftfahrzeug** bezeichnet man jedes nicht an Gleise gebundene Landfahrzeug (Straßenfahrzeug), das sich mit Hilfe eines ein- oder angebauten Motors aus eigener Kraft fortbewegt. Zu den Kraftfahrzeugen zählen u.a. einspurige Kraftfahrzeuge wie Motorräder, Personenkraftwagen (Pkw), Lastkraftwagen (Lkw), Kraftomnibusse, Zugmaschinen, Sonderkraftfahrzeuge wie Abschleppwagen, Fahrzeugkräne, etc.

Kraftfahrzeug

Als **Anhänger** werden jene Fahrzeuge bezeichnet, die von Kraftfahrzeugen gezogen werden. Je nach Zugfahrzeug unterscheidet man zwischen Pkw-, Lkw-, Sattel-, Wohn- und Traktoranhänger, gezogenen Arbeitsmaschinen, etc.

Anhänger

Weitere Definitionen können dem Kraftfahrgesetz (KFG) idgF auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie unter www.bmvit.gv.at ➔ Gesetzestext / Novellen entnommen werden.

5.1.3 Verkehrsunfälle

Ein **Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden** liegt vor, wenn infolge des Straßenverkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Personen verletzt oder getötet wurden und daran zumindest ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt war. Als Straßen mit öffentlichem Verkehr gelten solche, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können. Gemäß dieser Definition werden beispielsweise Unfälle, die sich auf Privatstraßen, Feldwegen, Parkgaragen, eigenen Gleiskörpern, etc. ereigneten, statistisch nicht erfasst.

Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden

Als **Verunglückte** zählen Personen, die bei einem Unfall verletzt oder getötet wurden. Die Einstufung nach schwerem und leichtem Verletzungsgrad erfolgt nach den Bestimmungen des StGB.

Verunglückte

Als **Verkehrstote** gelten alle Personen, die entweder am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen, gerechnet ab dem Unfallereignis, an den Unfallfolgen verstorben sind.

Verkehrstote

Unfallbeteiligte

Als **unfallbeteiligte** Personen gelten alle verletzten und getöteten Lenker, Mitfahrer und Fußgänger sowie alle unverletzten Lenker, Mitfahrer und Fußgänger, sofern sie durch ihr Verhalten maßgeblich am Zustandekommen des Unfalles beigetragen haben.

Erhebungsmethode

Mit 1. Jänner 2012 erfolgte eine weitreichende Änderung der Erhebungsmethode: Statt der bisherigen Erhebung auf Basis von Unfallzählblättern werden ab diesem Zeitpunkt elektronische Meldungen herangezogen, die an die Verkehrsunfallanzeige bei der Polizei gekoppelt sind. Es fließen nun auch nachträglich bekannt gewordene Erhebungsergebnisse sowie nachträgliche Verletzungsanzeigen in die Statistik ein. Dadurch muss von einem Zeitreihenbruch ab dem Berichtsjahr 2012 ausgegangen werden.

Aufgrund der geänderten Erhebungsmethode ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig!

5.2 Eisenbahnverkehr

5.2.1 Schienengüterverkehrsstatistik

Allgemeines

Die Schienengüterverkehrsstatistik ist aufgrund nationaler und internationaler Rechtsgrundlagen zu führen.

Erhebung 1984 bis 2005

Gemäß internationalen Verpflichtungen war für das Jahr 2004 erstmals der Güterverkehr in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu erfassen, davor wurden lediglich die Verkehrsleistungen bestimmter österreichischer Unternehmen ermittelt. Mit der Liberalisierung des Schienenverkehrs nahm auch die Zahl der Beförderer stetig zu. Vergleiche in detaillierter Form können für den Güterverkehr ab dem Berichtsjahr 1984 angestellt werden, wenn man einschränkend nur jene österreichischen Unternehmen, die auch schon vor In-Kraft-Treten der internationalen Rechtsgrundlagen in die Erhebung des Schienengüterverkehrs einbezogen wurden, betrachtet. Zu beachten ist, dass im genannten Zeitraum von 1984 bis 2005 eingehende „Doppelmeldungen“ der Unternehmen – die entstanden, wenn ein und dieselben Güter von den österreichischen Privatbahnen und vom österreichischen Haupteisenbahnunternehmen befördert wurden – als Umladungen behandelt (die Gewichte zur Berechnung des Transportaufkommens und der Transportleistung wurden jeweils nur vom Haupteisenbahnunternehmen gemeldet) und somit nur einmal statistisch erfasst wurden. Daraus resultierte eine geringfügige Untererfassung in Bezug auf die Transportleistung.

Erhebung 2006 bis 2012

Im Zeitraum von 2006 bis 2012 wurden für inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie inländische integrierte Eisenbahnunternehmen nicht nur Eckdaten (entsprechend den Anforderungen betreffend die eingeschränkte Berichterstattung nach EU-Recht) zu den Transporten erfasst, sondern auch Detaildaten und – analog zur Straßengüterverkehrsstatistik – unabhängig davon, wie viele Unternehmen insgesamt an einem Transport beteiligt waren, voneinander getrennt als eigenständige Transporte betrachtet. Da dies Auswirkungen auf die Ergebnisse hatte (Zunahme des Transportaufkommens, Beseitigung der Untererfassung der Transportleistung, geänderte Zuordnung der Beförderungen zu einzelnen Verkehrsbereichen) können diese Daten nur in eingeschränktem Maß mit älteren Daten verglichen werden.

Erhebung ab 2013

Um einer Empfehlung Eurostats für eine einheitliche Vorgangsweise bei den Schienengüterverkehrserhebungen in der Europäischen Union (EU) nachzukommen, sind ab 2013 bei Zugübernahmen bzw. Zugübergaben nicht mehr - wie von 2006 bis 2012 üblich - die Orte der Übernahme bzw. der Übergabe für die Zuordnung zu einem Verkehrsbereich relevant, sondern – sofern verfügbar – die auf dem Frachtbrief vermerkten Ein- und Ausladeorte. Dadurch erfährt die Europäische Schienenverkehrsstatistik eine qualitative Verbesserung, weil durch eine einheitliche Vorgangsweise in den Mitgliedsländern der EU die Ergebnisse einzelner Mitgliedstaaten besser miteinander verglichen werden können. Diese Betrachtungsweise führt jedoch zu einem Zeitreihenbruch in der Statistik, der sich bei der Zuordnung der Transporte zu den einzelnen Verkehrsbereichen zeigt (Zunahme des Transitverkehrs, mögliche Abnahmen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie im Inlandverkehr). Darüber hinaus werden ab 2013 Mehrfachzählungen nach Möglichkeit ausgeschlossen, was zu einer Verringerung des beobachteten Verkehrsaufkommens führen kann. Auf das Merkmal „Verkehrsleistung“, das in Tonnenkilometern angegeben wird, hat die Bezugnahme auf die Frachtbriefinformation gemäß EU-Empfehlung jedoch keinen Einfluss, da die Transportmengen mit der jeweiligen Wegstrecke multipliziert werden.

Im Tabellenteil dieser Publikation werden Detaildaten aller österreichischen Eisenbahnunternehmen in aggregierter und anonymisierter Form zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden die Verkehrsleistungen der in- und ausländischen EVU im Textteil gesondert behandelt.

Gesetzliche Grundlagen

Die Grundlagen für die Erhebung des Schienengüterverkehrs österreichischer Unternehmen bilden das Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983, sowie die Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik - Verordnung, BGBl. Nr. 290/1983, welche in Angleichung an die EU-Bestimmungen (BGBl. Nr. 393/1995, idF BGBl. II Nr. 119/2005) novelliert wurde.

Nationale Rechtsgrundlagen

Internationale Rechtsgrundlagen, in der jeweils geltenden Fassung, sind die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs und die Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 der Kommission vom 3. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

Europäische Rechtsgrundlagen**Erhebungsbereich, Erhebungseinheit**

Die Erhebung erstreckt sich auf Unternehmen, welche auf österreichischem Hoheitsgebiet Schienengüterverkehr betreiben.

Erhebungsmerkmale (Güterverkehr bzw. kombinierter Güterverkehr)

Transportaufkommen (Bruttogewicht aller Beförderungen zwischen einem Einlade- bzw. Übernahmebahnhof und einem Auslade- bzw. Übergabebahnhof), Beförderungsweite auf der Inlandstrecke zwischen einem Einlade- bzw. Übernahmebahnhof und einem Auslade- bzw. Übergabebahnhof (zur Berechnung der Transportleistung), Anzahl der beladenen Eisenbahnwagen, Anzahl, Type, Beladezustand und TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) betreffend die intermodale Transporteinheit, Ein- und Auslade-land, Ein- und Ausladeregion, österreichischer Schienengrenzübergang beim Ein- und Austritt, Art der Güter, Art der Gefahrgüter.

Erhebung und Aufarbeitung

Vollerhebung

Die **Vollerhebung** des Schienengüterverkehrs erfolgt als Primärstatistik. Die Anlieferung der Daten erfolgt quartalsweise auf elektronischem Weg.

Datenerfassung

Die übermittelten Daten werden innerhalb der Fachabteilung einer Reihe von Plausibilitätsprüfungen unterzogen und wenn nötig korrigiert.

Genauigkeit der Ergebnisse

Die volle Erhebungsgenauigkeit ist durch die Art der Erhebung gegeben.

Im Eisenbahnverkehr verwendete Bezeichnungen

Triebfahrzeug

Ein **Triebfahrzeug** ist ein von einer Kraftmaschine und einem Motor bzw. von einem Motor allein angetriebenes Eisenbahnfahrzeug, das entweder zum Fortbewegen von anderen Fahrzeugen (Lokomotive) als auch zur Beförderung von Fahrgästen und/oder Gütern (Triebwagen, Triebzug) vorgesehen ist.

Lokomotive

Eine **Lokomotive** ist ein Eisenbahntriebfahrzeug, welches ausschließlich zur Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen genutzt wird. Lokomotiven werden nach ihrer Antriebsart in Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven unterschieden.

Triebwagen

Ein **Triebwagen** ist ein Eisenbahntriebfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen oder Gütern auf der Schiene.

Personenwagen

Ein **Personenwagen** ist ein Eisenbahnfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen. Er kann auch ein oder mehrere Abteile bzw. Bereiche enthalten, die speziell für Gepäck, Pakete, Post und dergleichen vorgesehen sind. Zu diesen Fahrzeugen zählen auch Sonderfahrzeuge wie Schlafwagen, Salonwagen, Speisewagen, Sanitätswagen sowie Wagen, die begleitete Pkw befördern. Die einzelnen Wagen einer unteilbaren Einheit zur Personenbeförderung werden zu den Personenwagen gerechnet.

Güter- und Gepäckwagen

Ein **Güterwagen** ist ein der Güterbeförderung dienendes Eisenbahnfahrzeug. Ein **Gepäckwagen** ist ein Eisenbahnwagen zur Beförderung von Reisegepäck.

Postwagen

Unter **Postwagen** sind Eisenbahnwagen zu verstehen, in denen die Bearbeitung von Postsendungen erfolgt.

5.2.2 Personenverkehr

Zum Personenverkehr werden von Eisenbahnunternehmen mit einer Verkehrsleistung von mindestens 200 Mio. pkm/Jahr vierteljährlich Quartalsdaten per E-Mail an Statistik Austria geschickt. Von dieser vierteljährlichen Datenübermittlung sind derzeit lediglich ein privates Eisenbahnunternehmen und das Haupteisenbahnunternehmen betroffen. Die Daten der restlichen Respondenten werden einmal jährlich von der Schienen-Control GmbH an Statistik Austria übermittelt.

Die Privatbahn erstellt die benötigten Angaben zu beförderten Personen und Personenkilometern auf Basis der verkauften Fahrkarten und durchgeführten Zählungen bzw. Relationserfassungen. Bei Fahrten mit Einzel-

fahrkarten werden durch das Entwerten/Scannen der Fahrkarten, die mit einem QR Code versehen sind, automatisch die Passagiere und Relationen, die für die Berechnung der Personenkilometer ausschlaggebend sind, erfasst. Bei Fahrten mit den vom Unternehmen ausgestellten Zeitkarten sowie bei Fahrten mit Fremdkarten (Verkehrsverbund) werden von den Zugbegleitern Passagiere und die jeweiligen Relationen erfasst.

Die **Gesamtanzahl der Fahrgäste** des Haupteisenbahnunternehmens wird auf Basis der untenstehenden **Systeme und Methoden** generiert:

- **mofas** (modulares Fahrgasterfassungssystem): Hierbei erfolgt eine Ein-/Aussteigendenzählung pro Zug, welche flächendeckend mehrmals pro Jahr durchgeführt wird.
- **supernova** (Simulationsmodell zur Untersuchung der Personenverkehrsnachfrage bei Optimierung des Verkehrsangebots): Supernova ist ein Nachfragesimulationsmodell anhand von Fahrplanangebot und Tagesganglinien. Das Modell wurde vom Haupteisenbahnunternehmen gemeinsam mit dem BMVIT erarbeitet.
- **Verkaufsstatistik**
- Zählungen durch **Zugbegleiter** im Nah- und Fernverkehr
- Daten aus **Verbundquellen**

In den übermittelten Fahrgastzahlen sind alle Beförderungsfälle der Schiene abgebildet. Die Meldungen umfassen insbesondere Fahrgastzahlen der Schnellbahnen und Regionalzüge sowie von Fahrgästen mit Fahrausweisen von Verkehrsverbünden und Zeitkarten. Die angeführten Methoden zur Ermittlung der Fahrgäste werden kombiniert und die Daten wenn notwendig hochgerechnet, da einerseits Zählungen immer nur partiell sein können und andererseits bei bestimmten Fahrkartenangeboten die Reisehäufigkeit und Reiseweite nicht eindeutig feststellbar ist (z.B. bei Zeitkarten). Detaillierte Informationen hierzu liegen der Statistik Austria nicht vor.

Betreffend den grenzüberschreitenden Personenverkehr werden die in Österreich ein- und ausreisenden Fahrgäste anhand von Zählungen bei den Grenzübergängen ermittelt. Diese durchgeführten Zählungen erlauben jedoch keine Aufteilung in Inlandverkehr, grenzüberschreitenden (Incoming- und Outgoingverkehr) sowie Transitverkehr, weil die Fahrgäste nur gezählt und nicht nach deren Ein- und Austeigeland (Quell-Zielverkehr) befragt werden. Um Beförderungen den einzelnen Verkehrsreichen zuordnen zu können wird wie folgt vorgegangen:

Aus der eingangs erwähnten Gesamtanzahl der Fahrgäste minus der im grenzüberschreitenden Verkehr gezählten Beförderten wird der Inlandverkehr errechnet.

Auf Basis verkaufter Fahrkarten nach zuordenbaren Relationen, die in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen, wird der bei der Grenzzählung ermittelte grenzüberschreitende Verkehr anteilmäßig in gleichem Ausmaß wie bei den Fahrkartenverkäufen auf einzelne Relationen aufgeteilt, sodass eine Unterscheidung nach Incoming-, Outgoing-, und Transitverkehr erfolgen kann.

Erhebungsmerkmale

Zahl der Fahrgäste, Transportleistung (Personenkilometer) auf der Inlandstrecke.

5.2.3 Bestand und Betrieb

Die von Statistik Austria benötigten Daten zu Bestand (zum Stichtag 31. Dezember des Vorjahres) und Betrieb (im Berichtsjahr) werden einmal im Jahr von der Schienen-Control GmbH an die Statistik Austria per E-Mail übermittelt.

Infrastrukturmerkmale	Erhebungsmerkmale Bau- und Betriebslängen des Schienennetzes nach Gleisanzahl, Spurweite und Stromversorgung.
Bestandsmerkmale	Zahl der Lokomotiven, Triebwagen, Triebzüge nach Antriebsart und Spurweite, Zahl der Personenwagen, Güterwagen nach Wagenart, Zahl der Sitzplätze nach Klasse und Wagenart.
Fahrbetriebsmerkmale	Triebfahrzeug-, Wagen-, Zug- und Bruttotonnenkilometer nach Zugart und Antriebsart.

5.2.4 Verkehrsunfälle

Erfasst werden Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet, die durch die Bundesanstalt für Verkehr gesammelt und als Verwaltungsdaten an Statistik Austria zur Weitergabe an Eurostat übermittelt werden. Nähere Informationen zur Bundesanstalt für Verkehr finden sich im Internet unter versa.bmvit.gv.at ➔ **Schienenverkehr**.

Schwerer Unfall	Jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet wird oder der erhebliche Sachschäden am Fahrzeugbestand, an den Gleisen, an anderen Anlagen bzw. in der Umgebung oder aber eine beträchtliche Störung des Verkehrs zur Folge hat gilt als schwerer Unfall . Unfälle in Werkstätten, Vorratslagern und Betriebswerken sind ausgenommen.
Unfall mit Beteiligung von Gefahrguttransporten	Unfälle mit Beteiligung von Gefahrguttransporten sind alle Unfälle oder Zwischenfälle, die gemäß RID/ADR, Abschnitt 1.8.5, meldepflichtig sind.
Schwerverletzte	Alle Verletzten, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen werden gelten als Schwerverletzte . Ausgenommen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.
Getötete	Unter Getötete sind alle Personen zu verstehen, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben. Ausgenommen sind Personen, die Selbstmord begangen haben.

5.3 Binnenschifffahrt

5.3.1 Gütertransporte von in- und ausländischen Schiffen auf der Donau (inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal)

Allgemeines

Durch die Güterverkehrserhebung auf dem Verkehrsträger Donau (inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal), die als Vollerhebung angelegt ist, werden Transportbewegungen auf dem österreichischen Teil der Donau erfasst.

Gesetzliche Grundlagen

Nationale Rechtsgrundlagen sind das Bundesstatistikgesetz 2000 (BGBl. I Nr. 163/1999) idgF und die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Statistik im Bereich der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrts-Statistikverordnung), BGBl. II Nr. 129/2005, novelliert durch BGBl. II Nr. 443/2011 und BGBl. II Nr. 18/2012.

Nationale Rechtsgrundlagen

Die internationale Rechtsgrundlage bildete vormals die Richtlinie des Rates vom 17. November 1980, 80/1119/EWG, über die statistische Erfassung des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen. Diese wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und zur Aufhebung der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates sowie die dazu erlassene Verordnung (EG) Nr. 425/2007 der Kommission vom 19. April 2007 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und zur Änderung des Artikels 3 und der Anhänge A bis F der genannten Verordnung, idgF, ersetzt.

Europäische Rechtsgrundlagen

Erhebungsbereich, Erhebungseinheit

Der Güterverkehr auf dem österreichischen Teil der Donau bezieht sich auf die Transporte österreichischer und ausländischer Schiffe. Ausgenommen von der Erhebung sind Schiffe mit weniger als 50 t Tragfähigkeit, Schiffe, die hauptsächlich der Personenbeförderung dienen, Fährschiffe, Schiffe, die nur für nichtgewerbliche Zwecke von Hafenverwaltungen oder Behörden benützt werden, Schiffe, die nur zum Bunkern oder zur Lagerhaltung benützt werden und Schiffe, die nicht für den Güterverkehr benützt werden (Fischereifahrzeuge, Baggerschiffe, Werkstattschiffe, Hausboote, Vergnügungsschiffe).

Erhebungsmerkmale

Wasserfahrzeug (Name, Nummer), Gattung des Wasserfahrzeugs, Tragfähigkeit in Tonnen, Maschinenleistung in kW (bei Selbstfahrern), Nationalität (Registerort und -staat).

Merkmale des Wasserfahrzeugs

Tag der Ankunft (des Abganges), Tag des Grenzübertrittes, Fahrtrichtung, Verkehrsart.

Gütermerkmale

Bezeichnung, Zahl und Abmessung der Container, Art, Bruttogewicht, Ein- und Ausladeort, Herkunfts- und Bestimmungsland.

Fahrtmerkmale

Erhebung und Aufarbeitung

Die **Vollerhebung** des Güterverkehrs auf der Donau ist eine Primärstatistik. Die Mitwirkungspflichtigen der einzelnen Ein- und Ausladehäfen sowie die auskunftspflichtigen Umschlagtreibenden übermitteln monatlich Daten entweder mittels Meldeformularen oder auf elektronischem Weg.

Vollerhebung

Die einlangenden Daten/Berichte werden auf ihre Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft und erfasst, wobei die vorgegebenen Grundsätze der Plausibilität maßgebend sind.

Datenerfassung

Plausibilität

Die Plausibilitätsprüfung erfolgt automatisch bei der Datenerfassung, die mittels Eingabeapplikation durchgeführt wird.

Genauigkeit der Ergebnisse

Durch die Vollerhebung ist grundsätzlich die volle Erhebungsgenauigkeit gegeben.

Imputation und Hochgewichtung im Transitverkehr

Durch die EU-Erweiterung mit 1. Mai 2004 konnte aufgrund der Schließung des Zollamts Praterkai der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage, der Binnenschiffahrts-Statistikverordnung BGBl. II Nr. 129/2005 idgF, welche u.a. eine Mitwirkung der Schleuse Ottensheim vorsieht, sollte der Transitverkehr wieder in seiner Gesamtheit erfasst werden. Vergleiche der Ergebnisse des Berichtsjahres 2006 mit jenen der Berichtsjahre vor der EU-Erweiterung ließen jedoch eine Untererfassung im Bereich des Transitverkehrs vermuten. Umfangreiche Analysen unter Zugrundelegung des Datenmaterials der Nachbarstaaten sowie der Ergebnisse der Schleuse Aschach bestätigten diese Annahme. Deshalb wurde unter Verwendung der Daten der Schleuse Aschach einerseits für die Transitlücke der Berichtsjahre 2004 und 2005 eine Imputation, andererseits für die Untererfassung der Berichtsjahre 2006 und 2007 eine Hochgewichtung vorgenommen. Die Werte für den Zeitraum von 2004 bis 2006 wurden mit den Ergebnissen des Jahres 2007 in Form einer Pressemitteilung veröffentlicht. Im Anschluss daran wurden in den Statistischen Nachrichten in einem umfangreichen Artikel diese Ergebnisse mittels Tabellen und Grafiken präsentiert und textlich kommentiert (Brigitte Weninger; Güterverkehr auf der Donau 2006 und 2007; Statistische Nachrichten 6/2008, S. 550 – 557). Auch in der vorliegenden Publikation wurden alle Werte bezogen auf den Transitverkehr auf der Donau ab dem Berichtsjahr 2006 hinsichtlich einer möglichen Untererfassung geprüft und gegebenenfalls hochgewichtet; jene bezogen auf die Berichtsjahre 2004 und 2005 imputiert.

Ro/Ro-Schiff**Weitere in der Binnenschiffahrt verwendete Bezeichnungen**

Ein **Ro/Ro-Schiff** ist ein Motorschiff oder Leichter für den Transport rollender Güter, die über eine Rampe in bzw. auf das Fahrzeug gelangen und dieses ebenso wieder verlassen (Roll-on/Roll-off).

Ro/Ro-Verkehr

Unter **Ro/Ro-Verkehr** wird der Transport rollender Güter (Lastkraftwagen, Sattelaufleger) mittels Ro/Ro-Schiffen verstanden.

5.3.2 Verkehrsunfälle

Erfasst werden Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet. Die veröffentlichten Daten werden dem Jahresbericht Donauschiffahrt in Österreich, der jährlich von der viadonau erstellt wird, entnommen.

5.4 Luftverkehr**Kommerzieller Luftverkehr****Allgemeines**

Die statistische Erfassung der durchgeführten Flüge ist beim **kommerziellen Luftverkehr** (Linien- und Gelegenheitsverkehr) auf Flugberichten aufgebaut. Die erhobenen Daten werden von den Flughafenbetriebsgesellschaften in elektronischer Form zur Bearbeitung an Statistik Austria übermittelt. In der statistischen Auswertung der Datensätze werden neben den Aussagen über den Umfang des Verkehrsaufkommens auch Unterlagen erarbeitet, die größtmäßige Vorstellungen über die abgehenden

Passagierströme aller österreichischen Flughäfen nach Streckenzielflughäfen und nach Enddestinationen der Passagiere vermitteln.

Der Luftverkehr der **Allgemeinen Luftfahrt** (Gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr; Motor- und Segelfluggetrieb) wird in Form jährlicher Meldungen erfasst. Diese werden von den jeweiligen Luftfahrzeughaltern bzw. den Betreibern der Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze an Statistik Austria übermittelt. Neben der Ergänzung des Zahlenbildes über den kommerziellen Verkehr liefern diese Daten auch Informationen über die Betriebsleistungen der für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung stehenden Einrichtungen.

Allgemeine Luftfahrt

Gesetzliche Grundlagen

Die Luftfahrtstatistik der Republik Österreich beruht auf dem Zivilluftfahrt-Statistikgesetz (BGBl. Nr. 61/1972) und der hierzu ergangenen Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 538/1976, in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz 2000 (BGBl. Nr. 163/1999) idGF sowie auf der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr idGF.

Rechtsgrundlagen

5.4.1 Kommerzieller Luftverkehr

Erhebungsbereich

Der Erhebungsbereich des kommerziellen Luftverkehrs (Linien- und Gelegenheitsverkehr) erstreckt sich auf in- und ausländische Verkehrsflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mindestens 5.700 kg, die auf den österreichischen Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg starten oder landen.

Erfasst werden nur solche Flüge mit Personen-, Fracht- und Postbeförderungen sowie Leerflüge im nationalen und internationalen Verkehr bei denen sich der Start- oder Landehafen in Österreich befindet. Inlandsflüge werden mehrfach erfasst, weil jeweils die gemeldeten Werte der einzelnen Flughäfen ausgezählt werden. Bei Fluggästen, die in Österreich abgefertigt werden, werden deren gemeldete Endziele erfasst. Die Angaben zur beförderten Luftfracht beziehen sich auf Güter, die tatsächlich mit Luftfahrzeugen befördert wurden, der Luftfrachtersatzverkehr (Beförderungen mittels Lkw zwischen Flughäfen) wird nicht in die Berechnungen einbezogen.

Überflüge, die über das österreichische Territorium erfolgen, sind nicht Teil der Zivilluftfahrtstatistik. In den Angaben zu beförderten Transitpassagieren (Durchgangsverkehr ohne Änderung der Flugnummer) sind keine Transferfluggäste (Durchgangsverkehr mit einem Wechsel der Flugnummer) enthalten. Im Zusammenhang mit den ankommenden Flugpassagieren können keine Aussagen über die ursprünglichen Herkunftsorte der Personen getroffen werden.

Flughafen, Datum, Flugnummer, Streckenführung, Luftverkehrsgesellschaft, Art des Fluges, Luftfahrzeugtype/Hoheits- und Eintragungszeichen, Start- und Landezeit, angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität, Zahl der ankommenden und abgehenden Fluggäste, der Transitfluggäste sowie der Transferfluggäste, Strecken- und Endziel der Fluggäste, Menge der ankommenden und abgehenden Luftfracht sowie der Transitluftfracht,

Merkmale der kommerziellen Luftfahrt

Güterart, Einlade- und Abflughafen sowie Strecken- und Endzielflughafen der Luftfracht, Menge der ankommenden und abgehenden Luftpost sowie der Transitluftpost.

Vollerhebung

Erhebung und Aufarbeitung

Die Luftverkehrsstatistik, die zugleich eine Primärstatistik ist, wird als Vollerhebung geführt. Daten, die sich auf den kommerziellen Luftverkehr beziehen, werden monatlich von den Verwaltungseinrichtungen der sechs österreichischen Flughäfen auf elektronischem Weg an die Statistik Austria gesandt.

Bearbeitung des Urmaterials

Die Daten werden auf Vollständigkeit und Vollständigkeit geprüft und von der IT-Abteilung elektronisch erfasst.

Datenerfassung

Plausibilität

Nach erfolgter Datenerfassung werden die einzelnen Datensätze automatisch auf Plausibilität geprüft, zum Teil automatisch korrigiert, bzw. manuell über eine Bildschirmapplikation berichtigt.

Erklärungen

Tabellen, welche die Verkehrsströme der Fluggäste zeigen, können in Bezug auf ihre Verkehrsrichtungen nach den folgenden drei Betrachtungsweisen gegliedert sein:

Streckenstatistik

- Nach dem **ersten Landehafen** (Streckenstatistik; z.B. *Tabelle 81*), den der Fluggast nach seinem Start erreicht. Reist z.B. ein Passagier von Wien nach London und der Kurs hat die Streckenführung Wien - Zürich - London, so ist dieser Passagier in der Zahl der Fluggäste der Strecke Wien - Zürich enthalten. Die Streckenstatistik gibt somit Auskunft über die Anzahl der Passagiere auf einzelnen Strecken, die von einem bestimmten Flughafen aus zum ersten Landehafen führen.

Streckenzielstatistik

- Nach den **Streckenziel-Flughäfen** (Streckenzielstatistik; vgl. dazu z.B. *Tabelle 112*). Hier werden die abgefertigten Fluggäste nach jenen Flughäfen ausgewiesen, auf denen sie das Flugzeug verlassen, gleichgültig ob dieser das erreichte Endziel darstellt oder ob er nur als Umsteigeflughafen dient.

Endzielstatistik

- Nach dem **Endziel** der Fluggäste (Endzielstatistik). Auskunft über das bekannte Endziel der Passagiere - unabhängig davon, über welchen etwaigen anderen Flughafen der Endzielflughafen erreicht wurde - gibt *Tabelle 85*.

Folgendes fiktive Beispiel dient der weiteren Erklärung:

Strecke: Wien - Zürich	Fluggäste
Streckenstatistik	468.219
Streckenzielstatistik	453.329
Endzielstatistik	378.550

Aus dem Beispiel geht hervor, dass im Linienverkehr über die Strecke Wien - Zürich 468.219 Fluggäste (in Wien abgefertigte Personen) geflogen wurden. Neben den in Zürich aus- und umgestiegenen Passagieren sind hier auch jene Personen enthalten, die über den Flughafen Zürich hinaus mit demselben Flugzeug weiterflogen (das könnten z.B. die Streckenführungen Wien - Zürich - London oder Wien - Zürich - New York gewesen sein).

Für den Flughafen Zürich wurden in Wien 453.329 Passagiere abgefertigt, wobei diese Fluggäste mittels Direktflug oder auch indirekt über einen sonstigen Flughafen nach Zürich gelangten. Sofern es sich um eine Direktverbindung handelte, sind die Passagiere, die direkt von Wien nach Zürich reisten, auch im Ergebnis der Streckenstatistik, also in den 468.219 beförderten Personen, enthalten.

Die ermittelten 378.550 in Wien abgefertigten Passagiere der Endzielstatistik hatten in Zürich ihr Endziel, ganz gleichgültig, ob sie nun über die Strecke Wien - Zürich flogen oder ihr Endziel über andere Flughäfen erreichten.

Genauigkeit der Ergebnisse

Durch die Vollerhebung ist die volle Erhebungsgenauigkeit gegeben.

5.4.2 Allgemeine Luftfahrt

Flugplatz, Berichtsjahr, Flugplatzhalter, Zahl der Bewegungen nach Antriebsarten (Kolben/ Turboprop, Jet, Hubschrauber) und die Zahl der Bewegungen bei grenzüberschreitenden Flügen, nach Art der Flüge (Reiseflüge, Rundflüge, sonstige Flüge) im Gelegenheitsverkehr mit Luftfahrzeugen. Zahl der Bewegungen nach Antriebsarten (Kolben/Turboprop, Jet, Hubschrauber) und die Zahl der Bewegungen bei grenzüberschreitenden Flügen, nach Art der Flüge (Privatflüge, Schulungs-, Übungs-, und Einweisungsflüge, Arbeitsflüge, Erprobungs- und Prüfflüge, zivile Behördenflüge, sonstige Flüge) im Bereich der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt.

Merkmale im Motorflugbetrieb

Flugplatz, Berichtsjahr, Flugplatzhalter, Zahl der Abflüge im Segelflug nach Startarten (Windenschlepp-, Motorflugzeugschlepp-, Hilfsmotorstart sowie Sonstige Startarten).

Merkmale im Segelflugbetrieb

Berichtsjahr, Luftfahrzeughalter, Zahl der Flugstunden (insgesamt und darunter im Ausland) und Zahl der Landungen (insgesamt und darunter im Ausland) nach Luftfahrzeugkennzeichen, Baumuster und Baujahr.

Merkmale der Statistik des nichtgewerblichen Luftverkehrs

Berichtsjahr, österreichische Bedarfsflugunternehmen, Zahl der Starts, Zahl der Fluggäste und Zahl der Flugstunden nach Art der Flüge (Rundflüge, Taxiflüge, Gesellschaftsflüge, Frachtflüge, nichtgewerbliche Flüge), Fracht in kg nach Luftfahrzeugkennzeichen und Baumuster.

Merkmale der Statistik des gewerblichen Luftverkehrs

Luftfahrzeugkennzeichen, Herstellerbezeichnung, Höchstabflugmasse in kg, Luftfahrzeughalter.

Merkmale der Luftfahrzeugbestandsstatistik

Erhebung und Aufarbeitung

Die Luftverkehrsstatistik, die eine Primärstatistik ist, wird als Vollerhebung geführt.

Vollerhebung

Angaben zur Allgemeinen Luftfahrt werden von den Respondenten nach Ende eines Berichtsjahres entweder auf elektronischem Weg mittels Web-Formular, auf dem Postweg mittels Meldeformular oder per Telefax übermittelt.

Bearbeitung des Urmaterials

Die einlangenden Berichte werden auf ihre Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft. Die Erfassung der Daten erfolgt durch die Fachabteilung.

Datenerfassung

Plausibilität

Nach erfolgter Datenerfassung werden die einzelnen Datensätze auf Plausibilität geprüft und gegebenenfalls berichtigt.

Genauigkeit der Ergebnisse

Durch die Vollerhebung ist die volle Erhebungsgenauigkeit gegeben.

5.4.3 Verkehrsunfälle**Erhebung bis 2012**

Die Daten zu Verkehrsunfällen umfassen Vorfälle beim Betrieb eines in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragenen Zivilluftfahrzeuges innerhalb und außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes, wenn hierbei eine Person verletzt worden ist oder ein Luftfahrzeug einen Schaden erlitten hat, sowie Vorfälle mit in Österreich verwendeten Fallschirmen. Diese wurden bis 2012 durch die Bundesanstalt für Verkehr gesammelt und als Verwaltungsdaten an Statistik Austria übermittelt.

Erhebung ab 2013

Mit Änderung des § 136 Luftfahrtgesetz, welches am 01.10.2013 in Kraft getreten ist, kommt Österreich seiner Verpflichtung nach, Unfälle, Störungen und andere meldepflichtige Ereignisse in der Zivilluftfahrt unter Verwendung der von der Europäischen Kommission beigestellten Software in einer Datenbank zu speichern, auszuwerten und zu verarbeiten. Mit der Gesetzesänderung sind diesbezügliche Kompetenzen von der Bundesanstalt für Verkehr an die Austro Control GmbH übergegangen. Die Ergebnisse werden Statistik Austria nunmehr von der Austro Control GmbH zur Veröffentlichung übermittelt. Die Daten erlauben eine Aufschlüsselung der Unfälle nach Betriebsart und Luftfahrzeug. Zusätzlich wird die Anzahl der Personen, die tödlich verletzt wurden, publiziert. Aufgrund der Methodenänderung wird die Zeitreihe ab 2013 geführt. Als tödlich wird ein Unfall bezeichnet, bei dem eine Person in einem Maß verletzt wurde, sodass sie innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt des Unfalls aufgrund dessen verstirbt.

Tödlicher Unfall**5.5 Rohrleitungsverkehr****Allgemeines**

Die Erhebung des Rohrleitungsverkehrs erfolgt mangels gesetzlicher Grundlagen mithilfe **freiwilliger regelmäßiger Meldungen** der betreibenden Unternehmen. Aus Datenschutzgründen muss auf eine detaillierte Darstellung von Verkehrsleistungen, die sich u.a. auf einzelne Verkehrsbereiche beziehen, verzichtet werden.

5.6 Güterklassifikationen in der Verkehrsstatistik**NST/R**

Im Jahr 1961 wurde erstmals ein „Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik“ eingeführt. Diese Nomenklatur wurde jedoch rasch überarbeitet. Bereits 1967 erschien eine Neufassung, die **NST/R** (Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisée), bestehend aus 10 Kapiteln und 52 Gruppen.

Seit Jahrzehnten beziehen sich die national veröffentlichten Daten betreffend die beförderten Güter auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Luft auf die Güternomenklatur NST/R.

NST 2007

Mit dem Berichtsjahr 2008 wurde für die im Bereich der Verkehrsstatistiken an Eurostat, dem Statistikamt der Europäischen Union, meldenden Länder die neue Güternomenklatur, **NST 2007 anstelle der NST/R** verpflichtend eingeführt (Verordnung [EG] Nr. 1304/2007 der Kommission). Dazu ist anzumerken, dass es im Rahmen der „Operation 2007“ zu einer Revision des weltweiten Systems der harmonisierten Wirtschaftsklassifikationen gekommen ist. Bei der Revision hat man auch die NST in dieses System eingegliedert, um so auch die Verkehrsstatistiken besser mit anderen Wirtschaftsstatistiken vergleichen zu können. Die Konzepte zur Klassifizierung von Gütergruppen, auf denen die NST/R aufbaut, sind mittlerweile fast 50 Jahre alt und somit nicht mehr repräsentativ für das Wirtschaftsgeschehen der Gegenwart.

Daneben sind die beförderten Güter auf Basis der NST/R gemäß der bestehenden nationalen Rechtsgrundlage (Straßen- und Schienen-güterverkehrsstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 393/1995 i.d.F. BGBl. II Nr. 119/2005) für die Verkehrsträger Straße und Schiene weiterhin zusätzlich zu erheben. Dies hat zur Folge, dass die verfügbaren Angaben zu den einzelnen beförderten Warenarten umcodiert werden, um einerseits dem gesetzlichen Auftrag entsprechend, auf Basis der neu eingeführten Klassifikation NST 2007, welche aus 20 Abteilungen und 81 Gruppen besteht, Daten an Eurostat übermitteln zu können und andererseits die auskunftspflichtigen Unternehmen nicht unnötig zu belasten.

Genauer zum Thema kann in einem Aufsatz von Elmar Fürst mit dem Titel: „Die neue Güternomenklatur für die Verkehrsstatistiken: NST 2007“, welcher in den Statistischen Nachrichten, Heft 9/2010, erschienen ist, nachgelesen werden. Informationen zu Klassifikationen finden sich unter www.statistik.at ➔ Klassifikationen ➔ Klassifikationsdatenbank.

Bei den notwendigen Umcodierungen wird bei den einzelnen Verkehrsträgern wie folgt vorgegangen:

Die von den Respondenten zum Straßengüterverkehr gemachten Angaben erfolgen - basierend auf der bereits erwähnten geltenden nationalen Rechtsgrundlage - weiterhin gemäß NST/R, welche für die Datenübermittlung an Eurostat sowie zum Zweck der nationalen Veröffentlichung umcodiert (Übersicht 28) werden.

Straßengüterverkehr

Das Haupteisenbahnunternehmen sowie die meisten Privatbahnen übermitteln Daten entsprechend der im Eisenbahnverkehr üblichen internationalen NHM-Klassifikation (Nomenclature Harmonisée Marchandises). Diese Klassifikation dient der Warencodierung und kann direkt in die NST 2007 und die NST/R umgeschlüsselt werden. Bei den wenigen Privatbahnen die weiterhin ihre Daten gemäß NST/R (Zweisteller bestehend aus 52 Gütergruppen) zur Verfügung stellen, erfolgt die Umcodierung gemäß Übersicht 28.

Schienengüterverkehr

In der **Binnenschifffahrt** wurde bis inklusive 2011 bei elektronischer Meldung der NST/R-Zweisteller erfasst. Im Zuge der Aufarbeitung wurden die mittels Papierformularen eingelangten Klartext-Meldungen ebenfalls in Form von NST/R-Zweistellern codiert. Anhand des Schlüssels in Übersicht 28 erfolgte eine Transformation zur NST 2007. Ab dem Berichtsjahr 2012 wurde die Erhebung umgestellt. Durch Verwendung eines Alphabetikums können nunmehr beide Klassifikationen ohne Transformation erstellt werden. Die vierstelligen Codes dieses Alphabetikums referieren einer-

Binnenschifffahrt

seits zum Einsteller der NST/R, andererseits auch zu den 81 Gruppen der NST 2007. Elektronische Meldungen enthalten die Angaben in Form der vierstelligen Codes, Papiermeldungen werden bei der Datenerfassung codiert (siehe dazu Brigitte Weninger (2013) „Güterverkehr auf der Donau 2008 bis 2012“, Statistische Nachrichten 9/2013, S. 824 ff.).

5.7 Datenveröffentlichung

Die ausgewerteten aktuellen Ergebnisse eines Erhebungsjahres werden unmittelbar nach deren Vorhandensein in Form einer **Pressemitteilung** veröffentlicht. Nach den Vorgaben der europäischen Rechtsgrundlagen werden auch Viertel- und Jahresdaten an Eurostat übermittelt.

Auf der **Homepage der Statistik Austria** gibt es einen eigenen Bereich zum Thema Verkehr, www.statistik.at ➔ Statistiken ➔ Verkehr, der in entsprechenden Unterbereichen ausführliche Informationen zu jedem Verkehrsträger zur Verfügung stellt.

Detailldaten zu allen Verkehrsträgern (ausgenommen Rohrleitungen) in Form von unterjährigen und jährlichen Zeitreihensegmenten stehen auch in der **Statistischen Datenbank STATcube** zu Verfügung. Ein Großteil dieser Informationen steht unentgeltlich zur Verfügung, für spezielle, sehr detaillierte Abfragen, kann ein Abonnement erworben werden.

Darüber hinaus gibt es **drei Schnellberichte**, in welchen spezielle Ergebnisse in komprimierter und unkommentierter Form zeitnahe dargestellt werden:

- Schnellbericht 3.6: „Güterverkehr – Verkehrsleistungen“ - jährlich
- Schnellbericht 3.8: „Güterverkehr auf der Straße – Strukturdaten“ – jährlich
- Schnellbericht 4.5: „Güterverkehr auf der Donau“ – monatlich

Die Schnellberichte können unter www.statistik.at ➔ Statistiken ➔ Verkehr ➔ Publikationen unentgeltlich als PDF heruntergeladen werden. Zudem gibt es für den Schnellbericht 4.5 ein Archiv für ältere Schnellberichte, das auf den Internetseiten zur Binnenschifffahrt zu finden ist.

Zusätzlich stehen Informationen zum Thema Verkehr in den Statistischen Übersichten auf www.statistik.at ➔ Publikationen & Services ➔ Statistische Übersichten im Kapitel „Verkehr“ zur Verfügung.

Weitere Ergebnisse, die sich auf das Thema Verkehr beziehen, sind im Kapitel 29 des Statistischen Jahrbuchs Österreichs, www.statistik.at ➔ Publikationen & Services ➔ Statistisches Jahrbuch, in einer größeren Anzahl von Tabellen und Grafiken ausgewiesen.

Auf Wunsch werden auch **kostenpflichtige Sonderauswertungen** durchgeführt.

Übersicht 28: Umcodierung NST/R - NST 2007

NST 2007	NST 2007 Abteilung	zugeordnete NST/R-Gruppen			NST/R-Gruppen
Abteilung	Langtext	Schiff	Straße	Schiene	Text
01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	00	00	00	Lebende Tiere
		01	01	01	Getreide
		02	02	02	Kartoffeln
		03	03	03	FrISCHE Früchte, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse
		05	35% aus 05	90% aus 05	Holz und Kork
		06	06	06	Zuckerrüben
		09	09	09	Andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	21	21	21	Steinkohle
		22	22	22	Braunkohle und Torf
		31	31	31	Rohes Erdöl
		33	33	33	Gasförmige energetische Kohlenwasserstoffe, auch verflüssigt oder verdichtet
03	Erze, Steine und Erden; sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	41	41	41	Eisenerze
		45	45	45	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
		61	61	61	Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken
		62	62	62	Salz, Schwefelkies, Schwefel
		63	63	63	Sonstige Steine, Erden und verwandte Rohminerale
		71	71	71	Natürliche Düngemittel
04	Nahrungs- und Genussmittel	11	11	11	Zucker
		12	12	12	Getränke
		13	13	13	Genussmittel und Nahrungsmittelzubereitungen
		14	14	14	Nicht haltbare oder vorübergehend haltbare Nahrungsmittel und Konserven
		16	16	16	Nicht verderbliche Nahrungsmittel (Konserven) und Hopfen
		17	17	17	Futtermittel und Nahrungsmittelabfälle
		18	18	18	Ölsaaten, Ölrüben und Fette
05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	04	04	04	Spinnstoffe und Textilabfälle
		96	96	96	Leder, Textilien, Bekleidung
06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	.	65% aus 05	10% aus 05	Holz und Kork
		84	.	.	Zellstoff, Altpapier
		97	49% aus 97	49% aus 97	Sonstige Halb- und Fertigwaren
07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	23	23	23	Koks
		32	32	32	Kraftstoffe und Heizöl
		34	34	34	Sonstige Mineralölerzeugnisse a.n.g.
08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	72	72	72	Chemische Düngemittel
		81	81	81	Chemische Grundstoffe
		82	82	82	Aluminiumoxyd und -hydroxyd
		83	83	83	Grundstoffe der Kohle - und Petrochemie
		89	89	89	Sonstige chemische Erzeugnisse
09	Sonstige Mineralerzeugnisse	64	64	64	Zement, Kalk
		65	65	65	Gips
		69	69	69	Andere bearbeitete Baustoffe
		95	95	95	Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse

Übersicht 28: Umcodierung NST/R - NST 2007 (Schluss)

NST 2007	NST 2007 Abteilung	zugeordnete NST/R-Gruppen			NST/R-Gruppen
Abteilung	Langtext	Schiff	Straße	Schiene	Text
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	51	51	51	Roheisen, Ferrolegierungen und Rohstahl
		52	52	52	Halbzeug aus Stahl
		53	53	53	Stabstahl, Formstahl, Draht und Eisenbahnoberbaumaterial
		54	54	54	Stahlbleche, Bandstahl
		55	55	55	Rohre u.ä.; rohe Gießereierzeugnisse und Schmiedestücke
		56	56	56	NE-Metalle und NE-Metallhalbzeug
		94	94	94	Metallwaren, einschl. EBM-Waren
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	92	92	92	Landwirtschaftliche Traktoren, Maschinen und Apparate
		93	93	93	Elektrotechnische Erzeugnisse, andere Maschinen
12	Fahrzeuge	91	91	91	Fahrzeuge und Beförderungsmittel
13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	nicht belegt	51% aus 97	51% aus 97	Sonstige Halb- und Fertigwaren
14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	46	46	46	Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Hochofenstaub, Schwefelkiesabbrände
		.	84	84	Zellstoff, Altpapier
		.	NACE 3811	.	
			NACE 3812		
15	Post, Pakete	nicht belegt	NACE 5310	nicht belegt	
			NACE 5320		
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	910	19% aus 99	19% aus 99	Besondere Transportgüter (einschl. Stück- und Sammelgut)
17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zweck der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	nicht belegt	21% aus 99	21% aus 99	Besondere Transportgüter (einschl. Stück- und Sammelgut)
18	Sammelgut; eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	nicht belegt	40% aus 99	40% aus 99	Besondere Transportgüter (einschl. Stück- und Sammelgut)
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	99	20% aus 99	20% aus 99	Besondere Transportgüter (einschl. Stück- und Sammelgut)
20	Sonstige Güter a.n.g.	nicht belegt	nicht belegt	nicht belegt	

Hinweis zu den Tabellen

Auf der CD-ROM zur „Verkehrsstatistik 2014“ befinden sich über 120 Tabellen im Excel-Format, die detaillierte Darstellungen der Ergebnisse sowie zahlreiche Zeitreihen enthalten. Eine genaue Aufstellung dieser Tabellen kann dem Tabellenverzeichnis entnommen werden.

Einige dieser Excel-Tabellen können unentgeltlich heruntergeladen werden:

- Tabelle 1: Güterverkehr aller Verkehrsträger nach Verkehrsbereichen in Österreich im Jahr 2014
- Tabelle 6: Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen in Österreich 2010 - 2014
- Tabelle 27: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2014
- Tabelle 45: Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2004 - 2014
- Tabelle 55: Güterverkehr auf der Donau - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbe-
reichen 2004 - 2014
- Tabelle 70: Kommerzieller Luftverkehr - Flugbewegungen und Fluggäste nach Verkehrsarten 2014
- Tabelle 93: Allgemeine Luftfahrt - Verkehrsleistungen der österreichischen Bedarfsunternehmen 2010 - 2014

Diese Tabellen sind im Tabellenverzeichnis ebenfalls als Internetlink gekennzeichnet.

Zusätzlich finden sich im Internet auf der Homepage von Statistik Austria unter www.statistik.at ➔ Statistiken ➔ Verkehr zahlreiche Tabellen, die ebenfalls unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Längere Zeitreihen können der Statistischen Datenbank STATcube entnommen werden, die unter www.statistik.at ➔ Publikationen & Services ➔ STAT cube - Statistische Datenbank aufgerufen werden kann. Eine Vielzahl an Informationen steht auch hier gratis zur Verfügung bzw. gibt es für spezielle, sehr detaillierte Abfragen ein Abonnement.

Weitere Informationen dazu finden sich auf der Homepage von Statistik Austria.



Übersicht 29: Struktur der NST 2007	
01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse
01.1	Getreide
01.2	Kartoffeln
01.3	Zuckerrüben
01.4	Anderes frisches Obst und Gemüse
01.5	Forstwirtschaftliche Erzeugnisse
01.6	Lebende Pflanzen und Blumen
01.7	Andere Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs
01.8	Lebende Tiere
01.9	Kuh-, Schaf- und Ziegenmilch, roh
01.A	Andere Erzeugnisse tierischen Ursprungs
01.B	Fische und Fischereierzeugnisse
02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas
02.1	Kohle
02.2	Erdöl
02.3	Erdgas
03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze
03.1	Eisenerze
03.2	NE-Metallerze (ohne Uran- und Thoriumerze)
03.3	Chemische und (natürliche) Düngemittelminerale
03.4	Salz und Natriumchlorid; Meerwasser
03.5	Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, Steine und Erden a.n.g.; sonstige Bergbauerzeugnisse
03.6	Uran- und Thoriumerze
04	Nahrungs- und Genussmittel
04.1	Fleisch, rohe Häute und Felle, Fleischerzeugnisse
04.2	Fisch und Fischerzeugnisse, verarbeitet und haltbar gemacht
04.3	Obst und Gemüse, verarbeitet und haltbar gemacht
04.4	Tierische und pflanzliche Öle und Fette
04.5	Milch, Milcherzeugnisse und Speiseeis
04.6	Mahl- und Schälmlühlenerzeugnisse; Stärke und Stärkeerzeugnisse; Futtermittel
04.7	Getränke
04.8	Sonstige Nahrungsmittel a.n.g. und Tabakerzeugnisse (außer im Paketdienst oder als Sammelgut)
04.9	Sonstige Nahrungsmittel und Tabakerzeugnisse im Paketdienst oder als Sammelgut
05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren
05.1	Textilien
05.2	Bekleidung und Pelzwaren
05.3	Leder und Lederwaren
06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger
06.1	Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel)
06.2	Papier, Pappe und Waren daraus
06.3	Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger
07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse

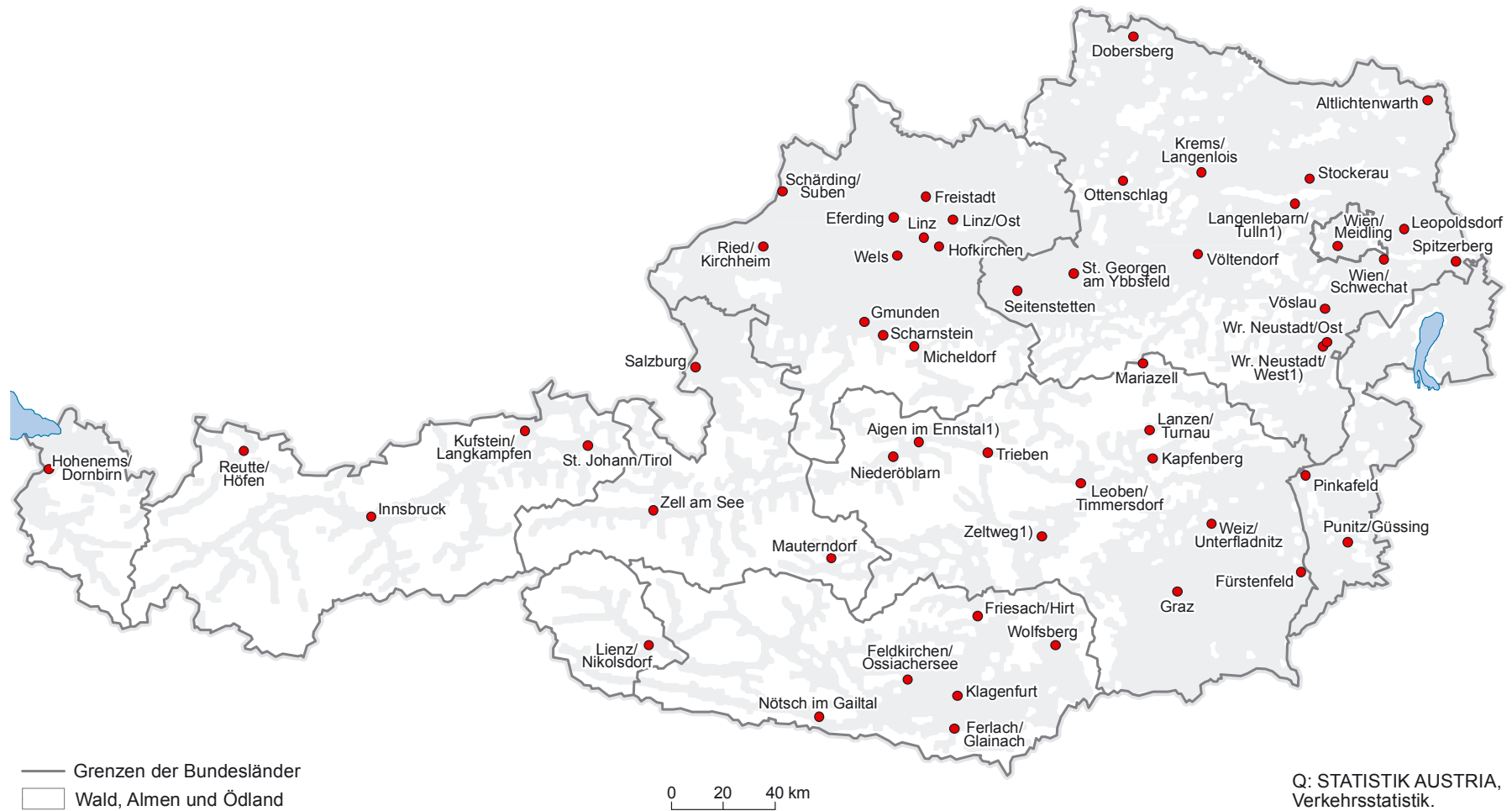
Übersicht 29: Struktur der NST 2007 (Fortsetzung)	
07.1	Kokereierzeugnisse
07.2	Flüssige Mineralölerzeugnisse
07.3	Gasförmige, verflüssigte oder verdichtete Mineralölerzeugnisse
07.4	Feste oder wachsartige Mineralölerzeugnisse
08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe
08.1	Chemische Grundstoffe, mineralisch
08.2	Chemische Grundstoffe, organisch
08.3	Stickstoffverbindungen und Düngemittel (ohne natürliche Düngemittel)
08.4	Basiskunststoffe und synthetischer Kautschuk, in Primärformen
08.5	Pharmazeutische und parachemische Erzeugnisse
08.6	Gummi- oder Kunststoffwaren
08.7	Spalt- und Brutstoffe
09	Sonstige Mineralerzeugnisse
09.1	Glas und Glaswaren, Porzellan und keramische Erzeugnisse
09.2	Zement, Kalk, gebrannter Gips
09.3	Sonstige Baumaterialien und -erzeugnisse
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte
10.1	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)
10.2	NE-Metalle und Halbzeug daraus
10.3	Rohre und Hohlprofile; Rohr-form-, Rohrverschluss- und Rohrverbindungsstücke
10.4	Stahl- und Leichtmetallbauerzeugnisse
10.5	Heizkessel, Waffen und sonstige Metallerzeugnisse
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
11.1	Land- und forstwirtschaftliche Maschinen
11.2	Haushaltsgeräte a.n.g. (Weiße Ware)
11.3	Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen
11.4	Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.
11.5	Elektronische Bauelemente, Ausstrahlungs- und Übertragungsgeräte
11.6	Rundfunk- und Fernsehgeräte; Geräte zur Bild- und Tonaufzeichnung oder -wiedergabe (Braune Ware)
11.7	Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren
11.8	Sonstige Maschinen, Werkzeugmaschinen und Teile dafür
12	Fahrzeuge
12.1	Erzeugnisse der Automobilindustrie
12.2	Sonstige Fahrzeuge
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse
13.1	Möbel
13.2	Sonstige Erzeugnisse
14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle
14.1	Hausmüll und kommunale Abfälle
14.2	Sonstige Abfälle und Sekundärrohstoffe

Übersicht 29: Struktur der NST 2007 (Schluss)	
15	Post, Pakete
15.1	Post
15.2	Pakete, Päckchen
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung
16.1	Container und Wechselbehälter im Einsatz, leer
16.2	Paletten und anderes Verpackungsmaterial im Einsatz, leer
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 a.n.g.
17.1	Privates Umzugsgut
17.2	Gepäckstücke und Gegenstände, die von Reisenden mitgenommen werden
17.3	Fahrzeuge in Reparatur
17.4	Ausrüstungen, Gerüste
17.5	Sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.
18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden
18.0	Sammelgut
19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01-16 zugeordnet werden können
19.1	Nicht identifizierbare Güter in Containern oder Wechselbehältern
19.2	Sonstige nicht identifizierbare Güter
20	Sonstige Güter a.n.g.
20.0	Sonstige Güter, die anderweitig nicht klassifiziert sind

Übersicht 30: Struktur der NST/R	
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
00	Lebende Tiere
01	Getreide
02	Kartoffeln
03	Frische Früchte, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse
04	Spinnstoffe und Textilabfälle
05	Holz und Kork
06	Zuckerrüben
09	Andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel
11	Zucker
12	Getränke
13	Genußmittel und Nahrungsmittelzubereitungen
14	Nicht haltbare oder vorübergehend haltbare Nahrungsmittel und Konserven
16	Nicht verderbliche Nahrungsmittel (Konserven) und Hopfen
17	Futtermittel und Nahrungsmittelabfälle
18	Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
2	Feste mineralische Brennstoffe
21	Steinkohle
22	Braunkohle und Torf
23	Koks
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse
31	Rohes Erdöl
32	Kraftstoffe und Heizöl
33	Gasförmige energetische Kohlenwasserstoffe, auch verflüssigt oder verdichtet
34	Sonstige Mineralölerzeugnisse a.n.g.
4	Erze und Metallabfälle
41	Eisenerze
45	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
46	Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Hochofenstaub, Schwefelkiesabbrände
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
51	Roheisen, Ferrolegierungen und Rohstahl
52	Halbzeug aus Stahl
53	Stabstahl, Formstahl, Draht und Eisenbahnoberbaumaterial
54	Stahlbleche, Bandstahl
55	Rohre u.ä.; rohe Gießereierzeugnisse und Schmiedestücke
56	NE-Metalle und NE-Metallhalbzeug
6	Steine und Erden und Baustoffe
61	Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken
62	Salz, Schwefelkies, Schwefel
63	Sonstige Steine, Erden und verwandte Rohmineralien
64	Zement, Kalk
65	Gips

Übersicht 30: Struktur der NST/R (Schluss)	
69	Andere bearbeitete Baustoffe
7	Düngemittel
71	Natürliche Düngemittel
72	Chemische Düngemittel
8	Chemische Erzeugnisse
81	Chemische Grundstoffe
82	Aluminiumoxyd und -hydroxyd
83	Grundstoffe der Kohle - und Petrochemie
84	Zellstoff, Altpapier
89	Sonstige chemische Erzeugnisse
9	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter
91	Fahrzeuge und Beförderungsmittel
92	Landwirtschaftliche Traktoren, Maschinen und Apparate
93	Elektrotechnische Erzeugnisse, andere Maschinen
94	Metallwaren, einschl. EBM-Waren
95	Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
96	Leder, Textilien, Bekleidung
97	Sonstige Halb- und Fertigwaren
99	Besondere Transportgüter (einschl. Stück- und Sammelgut)

Grafik41: Flughäfen/Flugplätze in Österreich 2014



1) Militärflugplatz mit zivilen Mitbenützern.