

# Methodische Informationen und Definitionen zur Güterverkehrsstatistik auf Österreichs Straßen

## Die konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik<sup>1</sup>

- Gemäß Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des europäischen Parlaments und des Rates (Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 1172/98) müssen alle EU-Staaten seit 1999 Daten zur statistischen Erfassung des Güterkraftverkehrs mit den im jeweiligen Staat zugelassenen Güterkraftfahrzeugen erheben (**Nationalitätsprinzip**).
- Die Datenerhebung erfolgt zumeist - wie in Österreich - als **Stichprobenerhebung**. Dabei dürfen kleine Fahrzeuge von der Erhebung ausgenommen werden, was in den einzelnen Staaten teilweise zu einer unterschiedlichen Definition der Grundgesamtheit führt.
- Da es auf Basis der EU-Rechtsgrundlagen keine exakten Vorgaben für die MS zur Umsetzung dieser Statistik gibt, variieren ebenso die **Erhebungsmethoden und –instrumente** der teilnehmenden Staaten.
- Die Staaten übermitteln die erhobenen statistischen Daten regelmäßig an das Statistische Amt der Europäischen Union, Eurostat, in Luxemburg. Aus diesem Datenpool liefert Eurostat gemäß Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission Ergebnisse (sog. D-Tabellen) an die national zuständigen Behörden - für Österreich Statistik Austria - **zur Vervollständigung der eigenen nationalen Statistiken**.
- Erfasst sind alle gemeldeten Fahrten mit Fahrtantritts-, Fahrtziel- oder Transitland Österreich, die mit Güterkraftfahrzeugen aus den Meldestaaten (**EU-28 ohne Malta, sowie Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz**) durchgeführt wurden. Nicht erfasst sind die Fahrten kleiner Güterkraftfahrzeuge (zumeist bis 3,5 t Nutzlast oder 6 t zulässiges Gesamtgewicht). Da die Ergebnisse aus Stichprobenerhebungen stammen, können sie z. T. mit einem nicht unerheblichen Stichprobenfehler behaftet sein.
- Das Transportaufkommen ist die Menge der beförderten Güter in Tonnen. Die **Transportleistung im Inland** ist das Produkt aus Transportaufkommen und zurückgelegter Wegstrecke im Inland in Kilometern. Diese Transportleistung wurde von Statistik Austria<sup>2</sup> mittels eines eigens entwickelten Entfernungsmodells auf Basis der Informationen der D-Tabellen berechnet.

---

<sup>1</sup> Zusätzliche Informationen erhalten Sie im Beitrag von Scharl, S. und Karner T. „[Von einer nationalen zu einer europäischen Straßengüterverkehrsstatistik in Österreich](#)“ in den Statistischen Nachrichten, Heft 12, 2012.

<sup>2</sup> Die methodische Vorgangsweise finden Sie in dem Artikel 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, 2014, Vol 43, No.1.

## Verwendung von Mautdaten für die Straßengüterverkehrsstatistik<sup>3</sup>

- Ab Berichtsjahr 2018 fließen in die Ergebnisse des Güterverkehrs auf Österreichs Straßen **Daten des österreichischen Mautsystems** - welche von der Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) bereitgestellt werden - ein.
- Für die Verrechnung der fahrleistungsbezogenen Maut auf Schnellstraßen und Autobahnen In dieser Datenquelle werden von der ASFINAG die **gefahrenen Kilometer aller in- und ausländischen Kraftfahrzeuge** (inkl. Drittstaaten) mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen erfasst.
- Eine Gegenüberstellung der gefahrenen Autobahnkilometer der Straßengüterverkehrsstatistik mit jenen von der ASFINAG erhobenen Kilometern auf dem höherrangigen Straßennetz ermöglicht eine länderbezogene **Gewichtung der Ergebnisse aus den D-Tabellen** basierend auf den Fahrzeugkilometern der ASFINAG.
- Der **Gewichtungsfaktor** ergibt sich aus dem Verhältnis der auf mautpflichtigen Straßen zurückgelegten Fahrzeugkilometer laut D-Tabellen (bestimmt durch eine spezielle Distanzmatrix für das höherrangige Straßennetz) zu den von der ASFINAG erhobenen Fahrzeugkilometern und wird zur Gewichtung der Tonnen, Tonnenkilometer und Beladenen Fahrten verwendet.
- Die Gewichtung der Ergebnisse der anderen Mitgliedstaaten, die – wie oben beschrieben – auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden und –instrumenten beruhen, führt zu einer **Qualitätsverbesserung der Statistik**.
- Überdies können nun auch Ergebnisse von sogenannten **Drittstaaten**, also jenen Ländern, welche nicht in den D-Tabellen enthalten sind, bereitgestellt werden. Hierfür wurden die Mautdaten mit Daten zu Ladungsgewichten aus der alle fünf Jahre stattfindenden CAFT-Studie (Cross-Alpine Freight Transport Study) kombiniert.
- Da ein großer Anteil der Fahrten österreichischer Güterkraftfahrzeuge im Inlandverkehr bzw. nicht auf dem höherrangigen Straßennetz erfolgt und die Stichprobenfehler der österreichischen Straßengüterverkehrserhebung den von Eurostat vorgegebenen Erfordernissen entsprechen, wurde für die **nationalen Ergebnisse keine Gewichtung** vorgenommen.
- Die Ergebnisse der Straßengüterverkehrsstatistik auf österreichischem Hoheitsgebiet werden **ab dem Berichtsjahr 2018, rückwirkend bis zum Berichtsjahr 2015**, unter Berücksichtigung der länderspezifischen Gewichtungsfaktoren von Statistik Austria veröffentlicht.

---

<sup>3</sup> Eine detaillierte Beschreibung der Verwendung von Mautdaten für die Straßengüterverkehrsstatistik finden Sie in dem Artikel [„Using Toll Data to Improve the Quality of Road Freight Transport Statistics on Austrian Roads“](#) von Fleck, S., Schuster, S., Karner, T., und Weninger B., der in einer der nächsten Ausgaben des Austrian Journal of Statistics erscheint.

- Um den Zugriff auf bereits veröffentlichte Daten weiterhin zu gewährleisten, bleiben die nicht gewichteten Ergebnisse für die Berichtsjahre 2009 bis 2017 in der Datenbank STATcube abrufbar.

Statistik Austria, Verkehrsstatistik, Oktober 2019