

DIGITALES ARCHIV

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

Periodical Part

Verkehrsstatistik ; 2013

Provided in Cooperation with:

Statistik Austria, Wien

Reference: Verkehrsstatistik ; 2013 (2014).

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/11159/2425>

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/econis-archiv/>

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://zbw.eu/econis-archiv/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 2014

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

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: 20-3950-13

Verkaufspreis CD-ROM: € 50,00

Wien 2014

Vorwort

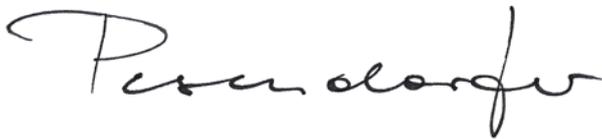
Die Verkehrsstatistik stellt Verkehrsströme und Bewegungen von Verkehrsmitteln, Gütern und Personen dar. Sie bildet damit eine wesentliche Grundlage für Entscheidungen in der Politik, der Technik und der Wirtschaft.

In der „Verkehrsstatistik 2013“ wird der Güterverkehr, der auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Luftfahrt und den Rohrleitungen im Jahr 2013 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 2013“ 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 2014

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen, Zeichenerklärungen	17
Einleitung	21
Ergebnisse	27
1 Güterverkehr	27
1.1 Modal Split	27
1.2 Straßenverkehr.....	34
1.2.1 Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen.....	34
1.2.2 Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen	42
1.3 Schienenverkehr	45
1.4 Binnenschifffahrt	47
1.5 Luftverkehr	50
1.6 Rohrleitungsverkehr	52
2 Personenverkehr	54
2.1 Schienenverkehr	54
2.2 Kommerzieller Luftverkehr	54
3 Infrastruktur, Fahrzeugbestand und Betrieb	67
3.1 Straßenverkehr.....	67
3.2 Schienenverkehr	67
3.3 Luftverkehr	68
4 Unfälle	70
4.1 Straßenverkehr.....	70
4.2 Schienenverkehr	70
4.3 Binnenschifffahrt	70
4.4 Luftverkehr	71
Methodik	75
5.1 Straßenverkehr.....	75
5.1.1 Straßengüterverkehrsstatistik.....	75
5.1.2 Kfz-Bestand	80
5.1.3 Verkehrsunfälle.....	81
5.2 Eisenbahnverkehr	82
5.2.1 Schienengüterverkehrsstatistik.....	82
5.2.2 Personenverkehr	84
5.2.3 Bestand und Betrieb	85
5.2.4 Verkehrsunfälle.....	85
5.3 Binnenschifffahrt	86
5.3.1 Gütertransporte von in- und ausländischen Schiffen auf der Donau (inkl. Rhein-Main-Donau-Kanal) ..	86
5.3.2 Verkehrsunfälle.....	88
5.4 Luftverkehr	88
5.4.1 Kommerzieller Luftverkehr.....	88

5.4.2 Allgemeine Luftfahrt.....	90
5.4.3 Verkehrsunfälle.....	91
5.5 Rohrleitungsverkehr	92
5.6 Güterklassifikationen in der Verkehrsstatistik	92
Anhang	101

Grafiken

Grafik 1: Modal Split: Anteile der Verkehrsträger in Österreich 2013.....	28
Grafik 2: Entwicklung des Transportaufkommens der Verkehrsträger in Österreich 2007 - 2013	29
Grafik 3: Entwicklung der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2013.....	29
Grafik 4: Modal Split in Österreich 2009 - 2013.....	30
Grafik 5: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen 2013	31
Grafik 6: Grenzüberschreitendes Transportaufkommen in Österreich (Empfang + Versand) nach Verkehrsträgern und ausgewählten Partnerländern 2013	31
Grafik 7: Transportaufkommen beförderter Güter gemäß NST 2007 nach Verkehrsträgern in Österreich 2013.....	32
Grafik 8: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2013.....	35
Grafik 9: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2013.....	36
Grafik 10: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2013 nach Ausladebundesländern.....	37
Grafik 11: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2013 nach Einladebundesländern.....	37
Grafik 12: Transportaufkommen und Transportleistung im Inland auf der Straße im Transit durch Österreich 2013 nach ausgewählten Versandstaaten	38
Grafik 13: Transportleistung österreichischer Straßengüterfahrzeuge nach Verkehrsbereichen 2012 und 2013.....	43
Grafik 14: Transportaufkommen österreichischer Straßengüterfahrzeuge gemäß NST/R-Kapiteln 2012 und 2013.....	44
Grafik 15: Transportaufkommen nach Verkehrsträgern und Entfernungsstufen im Inland 2013	45
Grafik 16: Schienengüterverkehr in Österreich nach Verkehrsbereichen 2012 und 2013.....	46
Grafik 17: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in Österreich nach ausgewählten Partnerländern 2013	47
Grafik 18: Transportaufkommen auf der Donau in Österreich im grenzüberschreitenden Verkehr nach Transportrichtung 2011 - 2013.....	48
Grafik 19: Wasserumschlag österreichischer Donauhäfen im Jahr 2013.....	49
Grafik 20: Anteil österreichischer Schiffe am Transportaufkommen auf der Donau in Österreich 2003 und 2013	50
Grafik 21: Kommerzieller Luftverkehr Frachtaufkommen 1955 - 2013.....	51
Grafik 22: Frachtaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013	52
Grafik 23: Postaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013	52
Grafik 24: Beförderte Personen im Schienenverkehr in Österreich 2008 - 2013	54
Grafik 25: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Starts und Landungen in Österreich 2009 - 2013	55
Grafik 26: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Fluggastaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013	56
Grafik 27: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Flug- und Passagieraufkommen in Österreich 2009 - 2013	56
Grafik 28: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Angebot an Sitzplätzen und beförderte Fluggäste nach ausgewählten Strecken 2013 (von und nach Wien).....	57
Grafik 29: Fluggäste aller österreichischen Flughäfen im Linien- und Gelegenheitsverkehr 1955 - 2013	58
Grafik 30: Linienverkehr – Endziele und Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013	59

Grafik 31: Linienverkehr: Europäische Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013	60
Grafik 32: Linienverkehr: Europäische Endziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013	60
Grafik 33: Aus Österreich abfliegende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach europäischen Endzielen 2013.....	61
Grafik 34: Abfliegende Fluggäste im Linienverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2013.....	62
Grafik 35: Abfliegende Fluggäste nach Flughäfen im Gelegenheitsverkehr und bedeutenden Endzielen 2013.....	62
Grafik 36: Abfliegende und ankommende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten osteuropäischen Ländern 2003 und 2013	62
Grafik 37: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Anteil der Flugbewegungen nach Flughäfen und Antriebsarten der Luftfahrzeuge 2013	63
Grafik 38: Linienverkehr 2013 Zahl der Passagiere (nach und von Wien, ohne Transit) nach Streckenzielen	64
Grafik 39: Gelegenheitsverkehr 2013 Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen.....	65
Grafik 39 (Fortsetzung): Gelegenheitsverkehr 2013 Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen.....	66
Grafik 40: Straßenverkehrsunfälle mit schweren Lkw und mit Personenschäden in Österreich 2000 - 2013.....	70
Grafik 41: Flughäfen/Flugplätze in Österreich 2013	106

Übersichtstabellen

Übersicht 1: Güterverkehr einzelner Verkehrsträger in Österreich 2013	28
Übersicht 2: Transportaufkommen der wichtigsten Verkehrsträger gemäß NST 2007 in Österreich 2013.....	33
Übersicht 3: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen ...	34
Übersicht 4: Transportaufkommen im Straßengüterverkehr in Österreich nach Entfernungsstufen 2013	39
Übersicht 5: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach NST 2007 und Verkehrsbereichen 2013	40
Übersicht 6: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach Verkehrsbereichen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr 2013	41
Übersicht 7: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach Verkehrsbereichen 2013 ...	42
Übersicht 8: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr nach Verkehrsbereichen 2013	43
Übersicht 9: Transportaufkommen und Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln 2013	44
Übersicht 10: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013	45
Übersicht 11: Transportaufkommen und Transportleistung im Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln in Österreich 2013	46
Übersicht 12: Güterverkehr auf der Donau nach Verkehrsbereichen in Österreich 2013.....	47
Übersicht 13: Wasserumschlag in Tonnen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen nach NST/R-Kapiteln 2013	49
Übersicht 14: Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen 2013.....	50
Übersicht 15: Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955.....	51
Übersicht 16: Transportaufkommen nach NST/R-Kapiteln am Flughafen Wien 2013.....	51
Übersicht 17: Güterverkehr mittels Rohrleitungen gegliedert nach Güterarten auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013	52
Übersicht 18: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013	54
Übersicht 19: Zahl der Flüge und Passagiere nach österreichischen Flughäfen 2013 im Vorjahresvergleich	55
Übersicht 20: Verkehrsleistungen aller Flughäfen und des Flughafens Wien ab 1955.....	57
Übersicht 21: Aus Österreich abfliegende Passagiere nach Kontinenten und Anteilen 2013	58
Übersicht 22: Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Anhänger österreichischer Unternehmen zum Stichtag 31. Dezember 2008 - 2013.....	67
Übersicht 23: Schieneninfrastruktur in Österreich am 31.12.2012 und am 31.12.2013	68
Übersicht 24: Bestand an Lokomotiven und Triebwägen in Österreich am 31.12.2013	68
Übersicht 25: Zivilluftfahrzeugbestand nach Gewichtsklassen zum Stichtag 1. Jänner 2009 – 2013	69
Übersicht 26: Schwere Schienenverkehrsunfälle nach Art der Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013	70
Übersicht 27: Schwerverletzte und Getötete nach Unfallart und Personenkategorie auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013.....	71
Übersicht 28: Umcodierung NST/R - NST 2007	95
Struktur der NST 2007	101
Struktur der NST/R.....	104

Hinweis zu den Tabellen

Auf der CD-ROM zur „Verkehrsstatistik 2013“ 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 2013](#)
- [Tabelle 6: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen in Österreich 2008 - 2013](#)
- [Tabelle 27: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013](#)
- [Tabelle 45: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2003 – 2013](#)
- [Tabelle 55: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2003 - 2013](#)
- [Tabelle 70: Flugbewegungen und Fluggäste nach Verkehrsarten 2013](#)
- [Tabelle 93: Verkehrsleistungen der österreichischen Bedarfsunternehmen 2009 - 2013](#)

Diese Tabellen sind nur auf CD-ROM verfügbar.

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 2013
- Tabelle 3: Strukturdaten zum Stichtag 31. Dezember über den fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2003 - 2013
- Tabelle 4: Strukturdaten zum Stichtag 31. Dezember über den Werkverkehr österreichischer Unternehmen auf der Straße 2003 - 2013
- Tabelle 5: Kraftfahrzeugbestand in Österreich zum Stichtag 31. Dezember 2003 - 2013

Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen

- Tabelle 7: Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung 2008 - 2013
- Tabelle 8: Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung 2008 - 2013
- Tabelle 9: Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Ausladebundesländern 2008 - 2013
- Tabelle 10: Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Einladebundesländern 2008 - 2013
- Tabelle 11: Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach NST 2007-Abteilungen 2013
- Tabelle 12: Grenzüberschreitender Versand aus Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach NST 2007-Abteilungen 2013
- Tabelle 13: Grenzüberschreitender Empfang in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung ausgewählter Versandstaaten nach Herkunftsland der Fahrzeuge 2008 - 2013
- Tabelle 14: Grenzüberschreitender Versand aus Österreich -Transportaufkommen und Transportleistung ausgewählter Empfängerstaaten nach Herkunftsland der Fahrzeuge 2008 - 2013

- Tabelle 15: Inlandverkehr (inkl. Kabotage) in Österreich - Transportaufkommen und Transportleistung nach Meldeländern 2008 - 2013
- Tabelle 16: Durchschnittliches Transportaufkommen pro Lastfahrt und Anteil der Leerfahrten nach Verkehrsbereichen und Meldeländern 2008 - 2013
- 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 2012 und 2013
- Tabelle 18: Transportaufkommen, Transportleistung und beladene Fahrten nach Verkehrsbereichen in Österreich und Entfernungsstufen 2013
- Tabelle 19: Transportaufkommen nach Verkehrsbereichen in Österreich und Fuhrgewerbe/ Werkverkehr 2013
- Tabelle 20: Transportaufkommen nach Verkehrsbereichen in Österreich und Altersklassen der Fahrzeuge 2013

Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen

- Tabelle 21: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2003 - 2013
- Tabelle 22: Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 23: Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 24: Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 25: Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 26: Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 28: Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Güterempfang und –versand 2003 und 2013: 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 2013
- Tabelle 30: Fuhrgewerbe / Grenzüberschreitender Güterempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 31: Fuhrgewerbe / Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 32: Fuhrgewerbe / Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 33: Fuhrgewerbe / Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013
- Tabelle 34: Fuhrgewerbe / Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013
- Tabelle 35: Werkverkehr / Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnisses für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 36: Werkverkehr / Grenzüberschreitender Gütererempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 37: Werkverkehr / Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 38: Werkverkehr / Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 39: Werkverkehr / Sonstiger Auslandsverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 40: Werkverkehr / Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013

Tabelle 41: Grenzzonenverflechtung bezogen auf beladene Straßengüterfahrzeuge und Transportaufkommen im Jahr 2013

Unfälle

Tabelle 42: Straßenverkehrsunfälle mit Lkw in Österreich 2003 - 2013

II. Schienenverkehr

Infrastruktur und Fahrzeugbestand

Tabelle 43: Baulängen des Schienennetzes in km nach Bahnarten in Österreich zum Jahresende 2003 - 2013

Tabelle 44: Bestand an Triebfahrzeugen und Personenwägen in Österreich zum Jahresende 2003 - 2013

Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen

Tabelle 46: Inlandverkehr, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 47: Grenzüberschreitender Gütererempfang, gegliedert nach Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 48: Grenzüberschreitender Güterversand, gegliedert nach Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 49: Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 50: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013

Tabelle 51: Anteile ausgewählter europäischer Länder am insgesamten Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Gütererempfang und -versand 2003 und 2013

Tabelle 52: Grenzzonenverflechtung bezogen auf beladene Schienengüterfahrzeuge und Transportaufkommen im Jahr 2013

Unfälle

Tabelle 53: Unfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen sowie Personenschäden in Österreich 2004 - 2013

III. Binnenschifffahrt

Infrastruktur

Tabelle 54: Strukturdaten ausgewählter österreichischer Donau-Häfen

Güterverkehr auf der Donau

Tabelle 56: Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade-/Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 57: Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 58: Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 59: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013

Tabelle 60: Anteile ausgewählter europäischer Länder am Transportaufkommen in Tonnen im grenzüberschreitenden Güterempfang und -versand 2003 und 2013

Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen Schiffen

Tabelle 61: Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade- und Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 62: Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 63: Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 64: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013

Güterverkehr auf der Donau mit ausländischen Schiffen

Tabelle 65: Inlandverkehr, gegliedert nach Einlade- und Ausladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 66: Grenzüberschreitender Güterempfang und -versand, gegliedert nach Auslade-/Einladebundesländern und nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 67: Transitverkehr, gegliedert nach den 10 Kapiteln des einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R) im Jahr 2013

Tabelle 68: Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013

IV. Luftverkehr

Kommerzieller Luftverkehr

Tabelle 69: Flugbewegungen und Fluggäste nach Flughäfen und Monaten 2013

Tabelle 71: Entwicklung des Luftverkehrs 1999 - 2013 / Flugbewegungen und Fluggäste

Tabelle 72: Fluggastaufkommen bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2012 und 2013

Tabelle 73: Anteil der im Gelegenheitsverkehr beförderten Fluggäste am gesamten Fluggastaufkommen einzelner österreichischer Flughäfen 2013

Tabelle 74: Jahreszeitlich bedingte Schwankungen des durchschnittlichen Fluggastaufkommens (monatlicher Tagesdurchschnitt im Vergleich zum Tagesdurchschnitt des betreffenden Jahres) 2011 - 2013

Tabelle 75: Fracht und Post nach Flughäfen und Monaten 2013

Tabelle 76: Entwicklung des Luftverkehrs 1999 - 2013 / Fracht und Post

Tabelle 77: Luftfrachtersatztransport mit Lkw 2009 - 2013 / Fracht in Kilogramm

Tabelle 78: Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Ursprüngen und NST/R-Kapiteln 2013

- Tabelle 79: Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Endzielen und NST/R-Kapiteln 2013
- Tabelle 80: Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2009 - 2013 / Fluggäste
- Tabelle 81: Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2009 - 2013 / Fluggäste
- Tabelle 82: Linienverkehr / Fluggäste nach Strecken (an und ab, ohne Transit) 2009 - 2013
- Tabelle 83: Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Flughäfen 2013
- Tabelle 84: Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2009 - 2013 / Alle österreichischen Flughäfen
- Tabelle 85: Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2009 - 2013 / Flughafen Wien
- Tabelle 86: Gelegenheitsverkehr / Entwicklung des Luftverkehrs 1999 - 2013 / Flugbewegungen und Fluggäste
- Tabelle 87: Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach Flughäfen 2013
- Tabelle 88: Gelegenheitsverkehr / Entwicklung des Luftverkehrs 1999 - 2013 / Fracht und Post
- Allgemeine Luftfahrt**
- Tabelle 89: Flugbewegungen im nichtplanmäßigen, gewerblichen Motorflugbetrieb 2009 - 2013
- Tabelle 90: Flugbewegungen im nichtplanmäßigen, nichtgewerblichen Motorflugbetrieb 2009 - 2013
- Tabelle 91: Segelflugbetrieb 2009 - 2013 / Starts
- Tabelle 92: Eingesetzte Flugzeuge, Flugstunden und Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr 2009 - 2013

Unfälle

- Tabelle 94: Flugunfallstatistik / 1960, 1970, 1980, 1990, 1999 - 2012

Bestand

- Tabelle 95: Zivilluftfahrzeugbestand zum Stichtag 1. Jänner 2003 - 2013

V. Rohrleitungsverkehr

- Tabelle 96: Verkehr mittels Rohrleitungen nach Güterarten in Österreich 2003 - 2013

VI. Personenverkehr

- Tabelle 97: Beförderte Personen nach Verkehrsträgern in Österreich 2003 - 2013

VII. Beschäftigte

- Tabelle 98: Beschäftigte Personen nach Transportbereichen und Art der Erwerbstätigkeit in Österreich im Jahresdurchschnitt 2010 - 2012

Weitere spezielle Tabellen zum kommerziellen Luftverkehr

- Tabelle 99: Flugbewegungen (Starts und Landungen) bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2012 und 2013
- Tabelle 100: Flugbewegungen nach Antriebsarten am Flughafen Wien 2012 und 2013
- Tabelle 101: Flugbewegungen nach Anteilen der Verkehrsarten 2009 - 2013
- Tabelle 102: Beförderte Fluggäste nach Anteilen der Verkehrsarten (an und ab) 2009 - 2013
- Tabelle 103: Fracht und Post nach Verkehrsarten 2013
- Tabelle 104: Luftfracht bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2012 und 2013
- Tabelle 105: Ausgeladene Luftfracht am Flughafen Wien nach NST/R-Kapiteln 2009 - 2013
- Tabelle 106: Eingeladene Luftfracht am Flughafen Wien nach NST/R-Kapiteln 2009 - 2013

- Tabelle 107: Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Ursprüngen 2009 - 2013
- Tabelle 108: Flughafen Wien: Luftfracht in Kilogramm nach Endzielen 2009 - 2013
- Tabelle 109: Luftpost bezogen auf einzelne österreichische Flughäfen 2012 und 2013
- Tabelle 110: Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken 2009 - 2013 / Flüge
- Tabelle 111: Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken 2009 - 2013 / Flüge
- Tabelle 112: Linienverkehr / Streckenziele von Fluggästen nach Flughäfen 2013
- Tabelle 113: Linienverkehr / Endziele von Fluggästen nach den wichtigsten Destinationsländern 2009 - 2013 / Flughafen Wien
- Tabelle 114: Linienverkehr / Endziele von Fluggästen in Verbindung mit Streckenzielen 2013 / Flughafen Wien
- Tabelle 115: Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2009 - 2013 / Fracht (Kilogramm)
- Tabelle 116: Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2009 - 2013 / Fracht (Kilogramm)
- Tabelle 117: Linienverkehr / Ankommender Verkehr nach Strecken (mit Transit) 2009 - 2013 / Post (Kilogramm)
- Tabelle 118: Linienverkehr / Abgehender Verkehr nach Strecken (ohne Transit) 2009 - 2013 / Post (Kilogramm)
- Tabelle 119: Linienverkehr / Fracht (Kilogramm) nach Strecken (an und ab, ohne Transit) 2009 - 2013
- Tabelle 120: Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach Jahren 2009 - 2013 / Alle österreichischen Flughäfen
- Tabelle 121: Gelegenheitsverkehr / Endziele von Fluggästen nach ausgewählten Destinationsländern 2009 - 2013

Publikationsverweis

Statistik Austria:

Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand am 31.12.2013

Straßenverkehrsunfälle 2013

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)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
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 2013“ bietet umfangreiche Struktur-, Bestands- und Verkehrsleistungsdaten aus dem Berichtsjahr 2013 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 betreffend unterschiedliche Verkehrsträger, 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“.

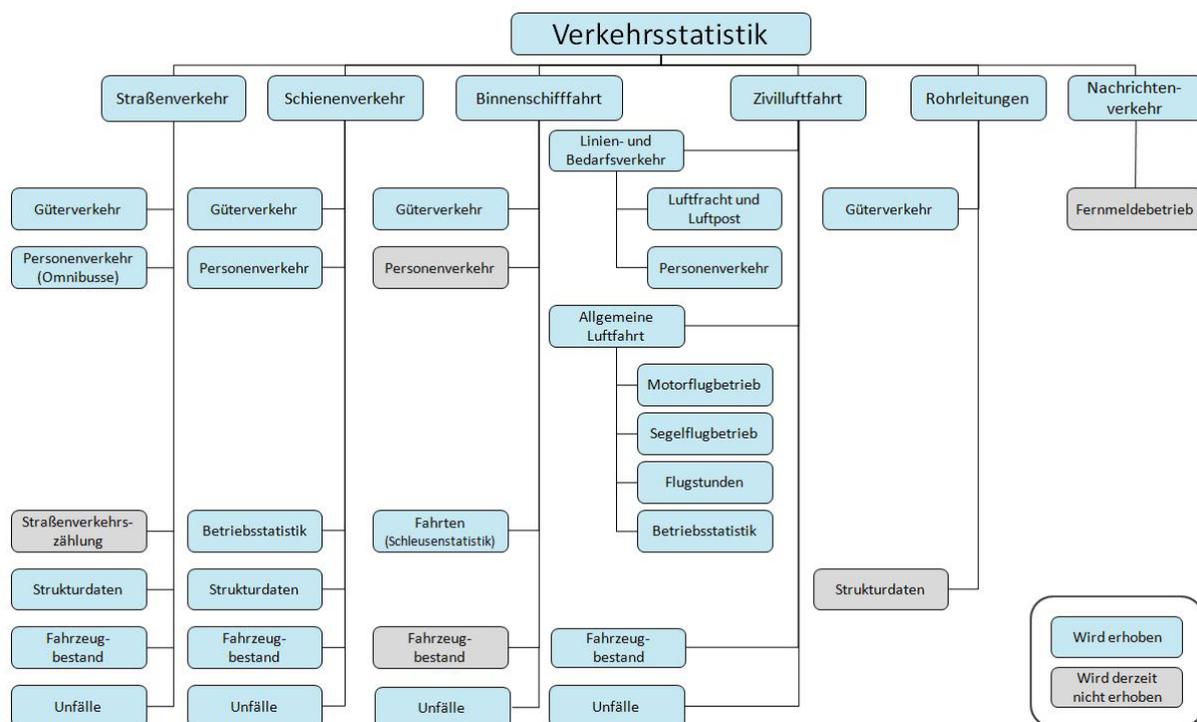
Zum Bereich der Verkehrsstatistik zählen der Straßenverkehr, der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, die Zivilluftfahrt, die Rohrleitungen und der Nachrichtenverkehr.

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 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 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 Dauerzählstellen stellt die ASFINAG aktuelle Daten bereit, die auf deren Homepage nachgelesen werden können². Statistiken zu Strukturdaten des

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

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

Überblick über das System der Verkehrsstatistiken



Straßenverkehrs werden jährlich vom BMVIT erstellt³ und von Statistik Austria teilweise publiziert.

Im **Schieneverkehr** 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 den Linien- und Gelegenheitsverkehr und die Allgemeine Luftfahrt. Im Linien- und Gelegenheitsverkehr werden der Personen- und Güterverkehr (Luftfracht und -post) von Statistik Austria erfasst. In der Allgemeinen Luftfahrt werden der Motorflug- und Segelflugbetrieb, die Zahl der Flugstunden und Betriebsdaten von Statistik Austria erhoben. Zudem wird der Fahrzeugbestand von der Austro Control im Österreichischen Luftfahrzeugregister⁴ geführt und in Eckzahlen von Statistik Austria veröffentlicht. Die Informationen zu Flugunfällen werden vom BMVIT 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 2013 befinden sich in Form von **Excel-Dateien** auf der CD-ROM, die dieser Publikation beigelegt ist.

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

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

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 Home-page des europäischen statistischen Amtes unter <http://ec.europa.eu/eurostat> → Statistiken → 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 Bruttogewicht (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**⁵.

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 Schengen-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 wird. 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 Hoheitsgebiet 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.

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

Die beladene bzw. unbeladene Transporteinheit steht beim Verkehrsträger **Schiene** im Mittelpunkt. Eine Transporteinheit ist dabei der Güter- oder Personenzug 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 das Verkehrsgeschehen in Österreich zu erhalten, wird häufig der „Modal Split“, also der jeweilige Anteil eines Verkehrsträgers am Verkehrsgeschehen, 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 bedingt möglich.

Aufgrund der Daten, die Eurostat den nationalen Statistkinstituten zur Verfügung stellt, kann jedoch 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 bis 6 werden die Anteile der Verkehrsträger am gesamten Transportaufkommen nach unterschiedlichen Gesichtspunkten präsentiert. Jenes der Luftfahrt ist in Relation zu den anderen Verkehrsträgern marginal (Anteil: 0,03%) 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 Straßengüterverkehrsstatistik 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 wurden⁶. 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 Straßengüterverkehrsstatistik finden sich in dem Beitrag von Scharl, S. und Karner, T. „*Von einer nationalen zu einer europäischen Straßengüterverkehrsstatistik 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 2013 bei 70,3% des Gesamttransportaufkommens und 46,4% der gesamten inländischen Transportleistung

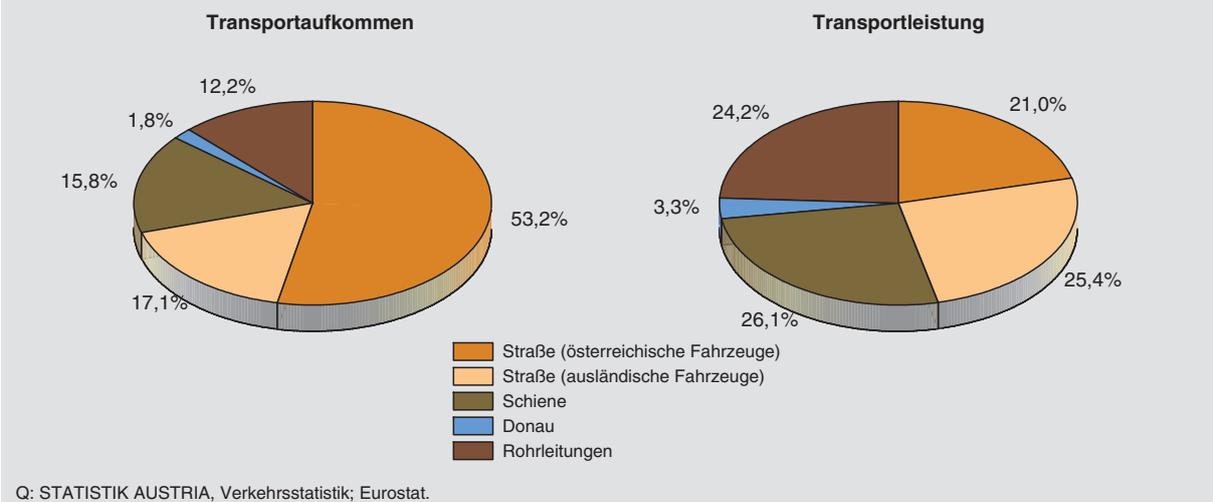
2013 betrug das **Gesamttransportaufkommen aller Verkehrsträger** in Österreich 605,4 Mio. t. Der größte Anteil (70,3%) entfiel dabei auf den Verkehrsträger Straße mit einer beförderten Tonnage von 425,4 Mio. t. Davon wurden 321,7 Mio. t von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht (Anteil an Gesamt: 53,2%). Der Anteil des auf der Schiene erbrachten Transportaufkommens lag bei 15,8% (95,4 Mio. t), jener der Rohrleitungen bei 12,2% (73,7 Mio. t). Für die Wasserstraße Donau wurde mit einer Beförderungsmenge von 10,6 Mio. t ein Anteil von nur 1,8% ausgewiesen, auf dem Luftweg wurden 2013 0,2 Mio. t transportiert (Anteil: 0,03%).

Ein etwas anderes Bild ergibt sich für die **Transportleistung aller Verkehrsträger** im Inland, die im Jahr 2013 bei 73,8 Mrd. tkm lag. Obwohl der Anteil des Verkehrsträgers Schiene mit 26,1% (19,3 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 2013



Übersicht 1: Güterverkehr einzelner Verkehrsträger in Österreich 2013

Verkehrsbereich	Straße (österreichische Fahrzeuge)	Straße (ausländische Fahrzeuge)	Schiene	Donau	Luftfahrt ¹⁾	Gesamt
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen						
Inlandverkehr	300.211	5.728	28.769	699	-	335.407
Grenzüberschreitender Empfang	9.952	31.091	26.882	5.462	102	73.489
Grenzüberschreitender Versand	10.070	24.985	16.756	1.593	83	53.487
Transitverkehr	1.492	41.873	23.041	2.870	25	69.301
Insgesamt	321.725	103.677	95.448	10.624	210	531.684
Transportleistung im Inland in 1.000 Tonnenkilometern						
Inlandverkehr	13.300.413	697.346	4.634.073	103.249	.	18.735.081
Grenzüberschreitender Empfang	974.963	4.220.921	5.545.101	1.021.948	.	11.762.933
Grenzüberschreitender Versand	1.090.169	3.765.768	3.749.043	276.735	.	8.881.715
Transitverkehr	(158.809)	10.055.455	5.350.084	1.004.541	.	16.568.889
Insgesamt	15.524.354	18.739.490	19.278.301	2.406.473	.	55.948.618

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.

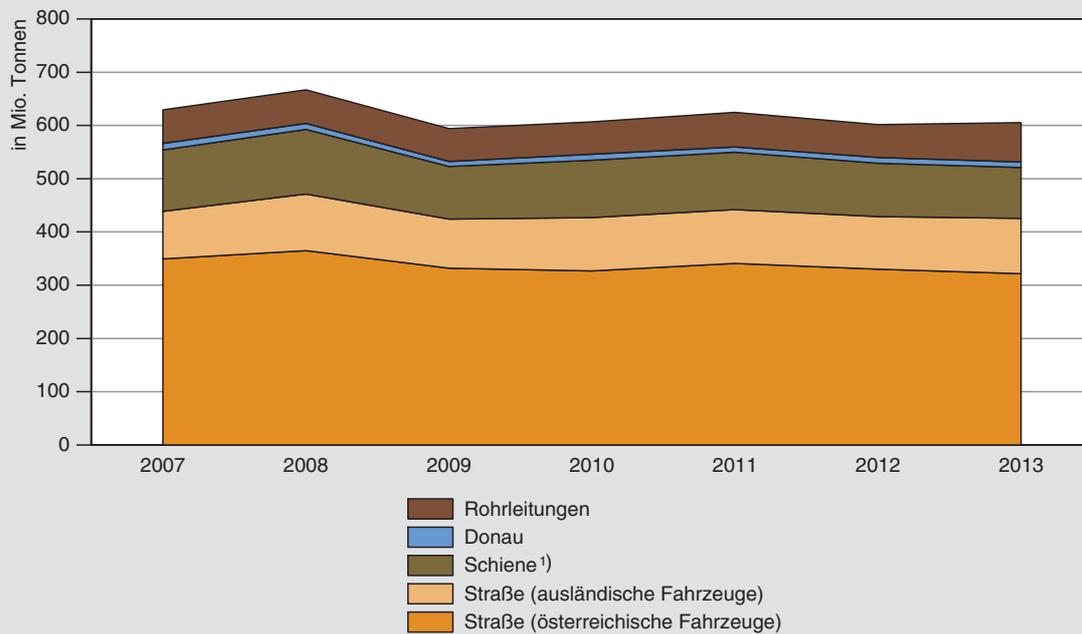
portaufkommen, machte der Verkehrsträger Straße mit 46,4% (34,3 Mrd. tkm) auch bei der Transportleistung den höchsten Anteil aus. Nicht in Österreich registrierte Fahrzeuge erbrachten dabei auf österreichischem Staatsgebiet 18,7 Mrd. tkm (Anteil an Gesamt: 25,4%), der Anteil von österreichischen Fahrzeugen lag bei 21,0% mit 15,5 Mrd. tkm. Für den österreichischen Abschnitt der Donau wurde mit 2,4 Mrd. tkm ein Anteil von 3,3% verzeichnet (*Übersicht 1, Grafik 1*).

Gesamttransportaufkommen 2013 605,4 Mio. t; Transportleistung im Inland 73,8 Mrd. tkm

Ein detaillierter Vergleich der **Entwicklung des Gesamttransportaufkommens** der letzten sieben Jahre ist aufgrund einer Umstellung der Schienengü-

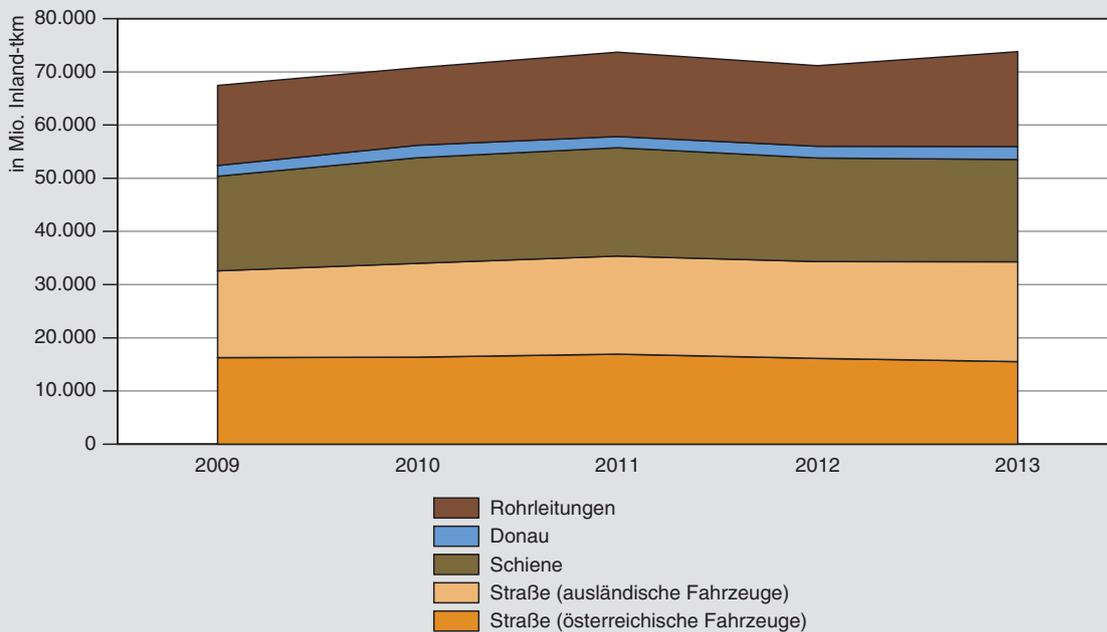
terverkehrserhebung beginnend mit dem Berichtsjahr 2013 und den damit verbundenen Zeitreihenbrüchen beim Transportaufkommen nur bedingt möglich. Für die Zuordnung zu den Verkehrsbereichen Empfang, Versand und Transit wird nunmehr die Frachtbriefinformation als Grundlage herangezogen. Dies führt dazu, 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 sie in dem Artikel „Schienengüterverkehrserhebung ab 2013“ von Manfred Rudlof, der Ende 2014 in den Statistischen Nachrichten veröffentlicht werden wird.

Grafik 2: Entwicklung des Transportaufkommens der Verkehrsträger in Österreich 2007 - 2013



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

Grafik 3: Entwicklung der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

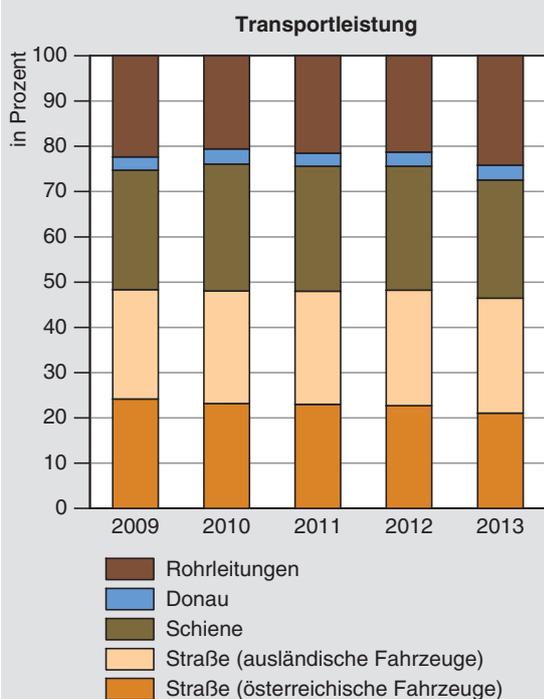
Hinsichtlich der **Entwicklung des Gesamtransportaufkommens** ist es - trotz des erhebungsbedingten Rückgangs im Schienengüterverkehr - im Berichtsjahr 2013 mit einem Wert von 605,4 Mio. t zu einem leichten Anstieg um 0,6% im Vergleich zum Vorjahr gekommen (601,7 Mio. t). Dieser Zuwachs erklärt sich

vor allem durch den Anstieg des Transportaufkommens bei den Rohrleitungen, die mit 73,7 Mio. t ein Plus von 19,4% im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnten (61,7 Mio. t). Dies war gleichzeitig der höchste Wert für diesen Verkehrsträger im Vergleichszeitraum von 2007 bis 2013. Das Gesamtransportaufkommen auf

der Straße ist mit 425,4 Mio. t um rund 0,8% gesunken (2012: 428,8 Mio. t). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass das Transportaufkommen, das durch österreichische Güterkraftfahrzeuge erbracht wurde, um 2,5% zurückgegangen ist (2012: 400,0 Mio. t; 2013: 321,7 Mio. t), während das von ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbrachte Transportaufkommen um 4,9% gestiegen ist (2012: 98,8 Mio. t; 2013: 103,7 Mio. t). Bei Gütertransporten auf der Donau kam es im Jahr 2013 zu einem geringen Rückgang (-0,8%) (2012: 10,7 Mio. t; 2013: 10,6 Mio. t) (Grafik 2).

Die **Gesamtransportleistung im Inland**, die für die Jahre 2009 bis 2013 ohne einen Zeitreihenbruch darstellbar ist, erreichte 2013 den höchsten Wert in diesem Zeitraum. Im Vergleich zum Vorjahr stieg sie um 3,7% auf 73,8 Mrd. tkm. Verglichen mit 2009 betrug der Zuwachs sogar 9,4%. Im Vorjahresvergleich zeigt sich für die einzelnen Verkehrsträger jedoch ein differenziertes Bild: Während es bei österreichischen Straßengüterfahrzeugen (15,5 Mrd. tkm) und auf der Schiene (19,3 Mrd. tkm) zu Rückgängen (-3,8% bzw. -1,1%) kam, erhöhte sich die Transportleistung von ausländischen Güterfahrzeugen um 3,1% auf 18,7 Mrd. tkm, auf der Donau um 9,8% auf 2,4 Mrd. tkm und bei den Rohrleitungen sogar um 17,8% auf 17,8 Mrd. tkm (Grafik 3).

Grafik 4: Modal Split in Österreich 2009 - 2013



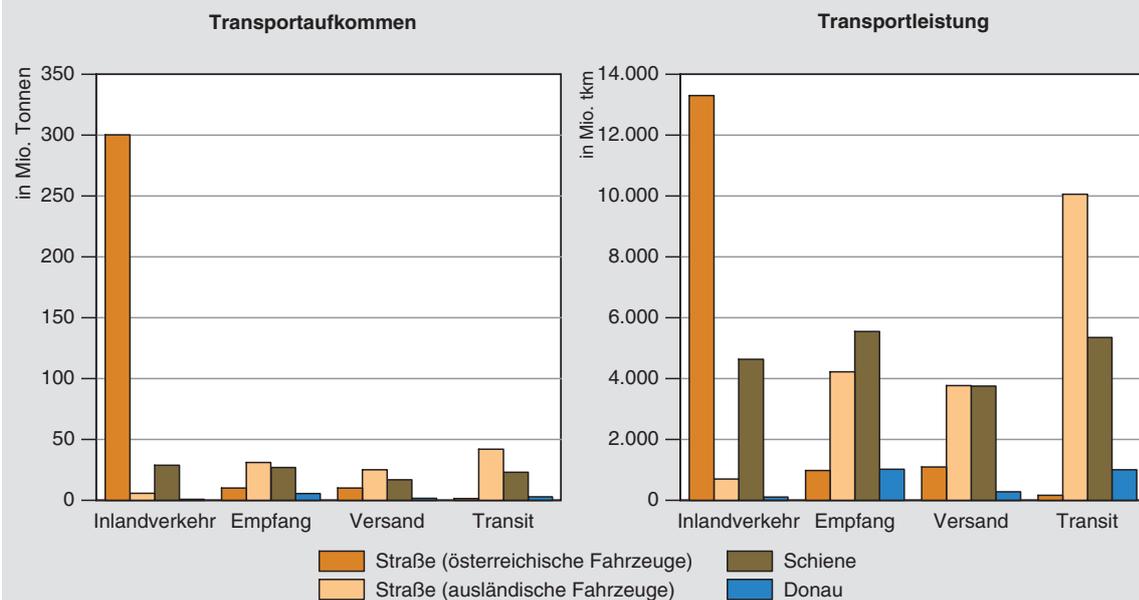
Da die Darstellung und Interpretation der Anteilsverteilung des Transportaufkommens der einzelnen Verkehrsträger wegen der Erhebungsumstellung im Schienengüterverkehr nur schwer möglich ist, wurde darauf verzichtet. Die Anteilsverteilung bei der Transportleistung im Inland ergibt für den **Verkehrsträger Straße** (in- und ausländische Fahrzeuge zusammen) im Vorjahresvergleich einen Rückgang um fast zwei Prozentpunkte auf 46,5% im Jahr 2013. Trotzdem wird deutlich, dass dieser Verkehrsträger weiterhin **dominiert**. Betrachtet man österreichische und ausländische Fahrzeuge getrennt, so zeigt sich, dass mit 21,0% für österreichische Fahrzeuge im Zeitraum 2009 bis 2013 der niedrigste Wert für 2013 ausgewiesen wurde. Der Anteil der nicht in Österreich registrierten Fahrzeuge war mit 25,4% hingegen der zweithöchste im Berichtszeitraum (2012: 25,5%). Für den Verkehrsträger Schiene lag der Anteil 2013 bei 26,1 und damit unter jenen der Vorjahre (2009: 26,4%, 2010: 28,0%, 2011: 27,6%, 2012: 27,4%). Der Anteil der Rohrleitungen hingegen erhöhte sich auf 24,2% und befand sich damit über den Vorjahreswerten, die zwischen 20,6% (2010) und 22,3% (2009) lagen. Für den Verkehrsträger Donau wurde 2013 ein Anteil von 3,3% errechnet. Dieser blieb damit nahezu unverändert (2012: 3,1%) (Grafik 4).

Zusammenfassend lässt sich demnach sagen, dass bei der Gesamttransportleistung eine geringe, aber weiterhin konstante Tendenz zu nicht in Österreich registrierten Straßengüterfahrzeugen erkennbar ist. Die starke Zunahme bei der Transportleistung mittels Rohrleitungen steigerte naturgemäß deren Anteil an der gesamten Transportleistung im Jahr 2013.

56,5% des Transportaufkommens entfielen auf österreichische Straßengüterfahrzeuge im Inlandverkehr

Der mit Abstand höchste Anteil (56,5% bzw. 300,2 Mio. t) an der Gesamttonnage (ohne Rohrleitungen⁸⁾) wurde 2013 von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen im Inlandverkehr erbracht. Mit großem Abstand folgte jener des Transitverkehrs durch nicht in Österreich registrierte Fahrzeuge, der bei 7,9% bzw. 41,9 Mio. t lag. Auf der Schiene wurden im Inlandverkehr 5,4%, im grenzüberschreitenden Empfang 5,1% und im Transit 4,3% der gesamten Gütermenge befördert. Die Anteile von nicht in Österreich registrierten Straßengüterfahrzeugen betragen 2013 im grenzüberschreitenden Empfang 5,9% bzw. im grenzüberschreitenden Versand 4,7%. Die anderen Anteile der Verkehrsträger lagen in den Verkehrsbereichen jeweils unter 3,5% (Übersicht 1, Grafik 5).

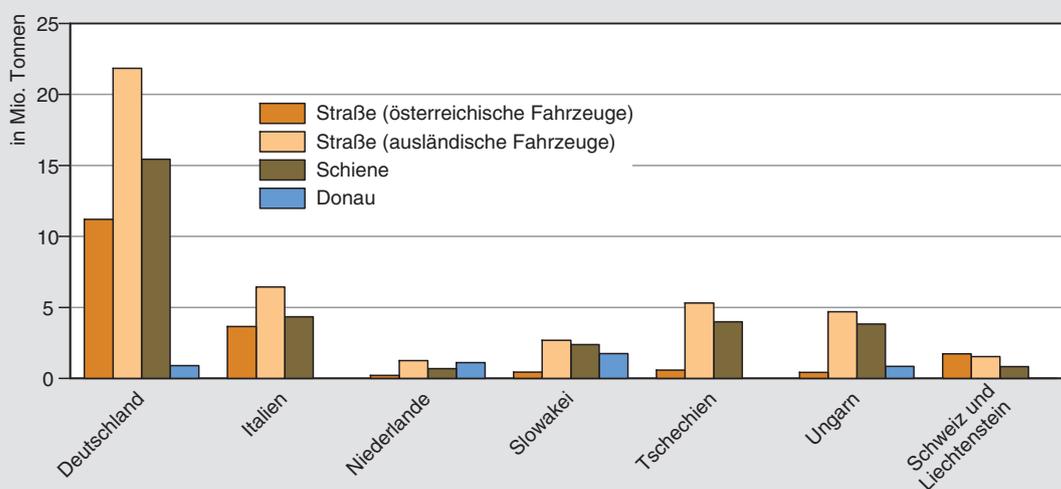
⁸⁾ Aus Geheimhaltungsgründen können die Werte des Verkehrsträgers Rohrleitungen nicht nach den Verkehrsbereichen aufgliedert werden.

Grafik 5: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen 2013

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Ein etwas anderes Bild zeigt sich bei der Betrachtung der erbrachten Transportleistung im Inland: Annähernd ein Viertel (23,8%, 13,3 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 (32,7%, 18,0 Mrd. tkm) von ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbracht. Davon entfielen 18,2% auf den Transit, 7,6% auf den

Empfang und 6,8% auf den Versand. Etwas mehr als ein Drittel (34,5%, 19,3 Mrd. tkm) der gesamten Transportleistung machte der Verkehrsträger Schiene aus. Die Anteile der Schiene lagen für die vier Verkehrsbereiche zwischen 6,7% im grenzüberschreitenden Versand und 9,9% im grenzüberschreitenden Empfang. 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 2013

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

33,1 Mio. t wurden 2013 auf der Straße von und nach Deutschland befördert

Das wichtigste Partnerland für Österreich bezogen auf das Verkehrsaufkommen ist nach wie vor **Deutschland**. **49,4 Mio. t** wurden 2013 von und nach Deutschland befördert. 33,1 Mio. t wurden dabei auf der Straße transportiert, wovon 21,8 Mio. t auf **nicht in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge** und 11,2 Mio. t auf österreichische Fahrzeuge entfielen. Das Beförderungsvolumen auf der Schiene betrug hierbei 15,4 Mio. t. Von und nach Italien (Gesamttonnage: 14,4 Mio. t) wurde ebenfalls die größte Gütermenge von nicht in Österreich gemeldeten Straßengüterfahrzeugen befördert (6,4 Mio. t). Auf der Schiene waren es hier 4,4 Mio. t und 3,7 Mio. t wurden von in Österreich registrierten

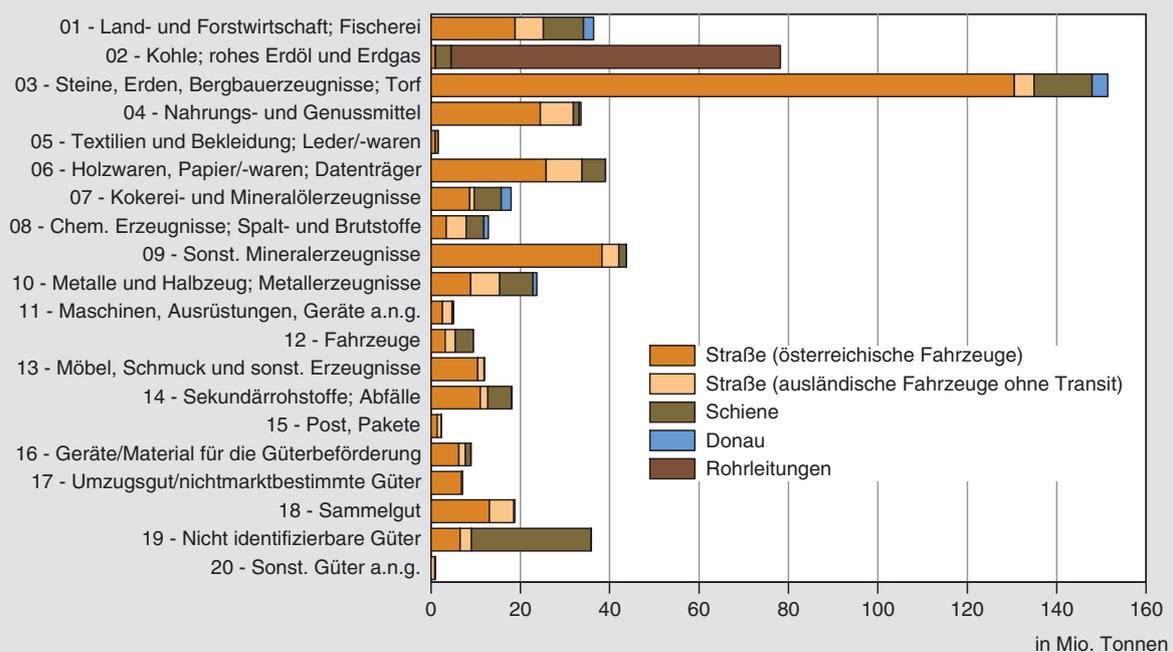
und von österreichischen Straßengüterfahrzeugen 0,4 Mio. t transportiert.

Für den Verkehrsträger **Donau**, der in den meisten Relationen mengenmäßig wenig relevant ist, wurde die größte Beförderungsmenge (1,8 Mio. t) von und in die **Slowakei** errechnet (Gesamttonnage: 7,3 Mio. t). Auch von und in die **Niederlande** wurde etwa ein Drittel der Gesamttonnage (3,3 Mio. t) auf der Wasserstraße (1,1 Mio. t) befördert (*Grafik 6*).

Güter der Abteilung 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ 2013 am häufigsten befördert

Bezogen auf die Güterklassifikation NST 2007 wurden 2013 mit 151,4 Mio. t am häufigsten Güter der Abteilung

Grafik 7: Transportaufkommen beförderter Güter gemäß NST 2007 nach Verkehrsträgern in Österreich 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Straßengüterfahrzeugen transportiert.

Auch Beförderungen von und nach **Tschechien** (Gesamttonnage: 9,9 Mio. t) wurden am häufigsten von ausländischen Straßengüterfahrzeugen durchgeführt (5,3 Mio. t), aber auch auf der **Schiene** wurde für diese Strecken mit 4,0 Mio. t ein beträchtliches Transportaufkommen ausgewiesen. Von und nach **Ungarn** (Gesamttonnage: 9,8 Mio. t) wurde fast die Hälfte der Tonnage (4,7 Mio. t) von nicht in Österreich registrierten Fahrzeugen abgewickelt, auf der Schiene wurden auf diesen Strecken 3,8 Mio. t, auf der Donau 0,9 Mio. t

3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ befördert. 86,2% bzw. 130,5 Mio. t davon entfielen auf in **Österreich zugelassene Straßengüterkraftfahrzeuge**. Mittels **Rohrleitungen** verbrachte Güter der Abteilung 2 „Kohle; rohes Erdöl und Erdgas“ (73,7 Mio. t) machten naturgemäß einen hohen Anteil von 94,2% an der Gesamttonnage (78,2 Mio. t) dieser Abteilung aus. Die Abteilung 9 „Sonst. Mineralerzeugnisse“ war die drittgrößte, vom gesamten Transportvolumen (43,7 Mio. t) wurden 87,4% (38,2 Mio. t) wiederum von österreichischen Straßengüterfahrzeugen befördert (*Übersicht 2, Grafik 7*).

Übersicht 2: Transportaufkommen der wichtigsten Verkehrsträger gemäß NST 2007 in Österreich 2013

Abteilung der NST 2007	Straßengüterverkehr ¹⁾			Schienengüterverkehr ²⁾		Güterverkehr auf der Donau	
	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in % ³⁾	Anteil österreichischer Fahrzeuge in %	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in % ⁴⁾	1.000 Tonnen	Veränderung zum Vorjahr in %
01 Land- und Forstwirtschaft; Fischerei	25.124	-4,2	74,8	9.007	.	2.241	26,8
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	1.020	14,7	89,8	3.441	.	49	-82,2
03 Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf	134.906	-1,7	96,8	13.006	.	3.509	-12,6
04 Nahrungs- und Genussmittel	31.857	3,9	76,7	1.282	.	409	-5,7
05 Textilien und Bekleidung; Leder/-waren	1.543	6,5	63,1	5	.	-	-
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	33.786	2,7	76,2	5.216	.	23	29,6
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	9.673	-7,6	89,2	6.032	.	2.189	3,4
08 Chem. Erzeugnisse; Spalt- und Brutstoffe	7.874	-4,0	43,3	3.950	.	1.023	-7,8
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	42.069	-7,4	90,9	1.636	.	26	44,6
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	15.344	2,2	57,8	7.456	.	879	19,0
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	4.682	-8,1	55,1	222	.	83	65,2
12 Fahrzeuge	5.455	3,6	57,7	3.982	.	24	-46,2
13 Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse	11.887	9,5	88,1	20	.	-	-
14 Sekundärrohstoffe; Abfälle	12.708	8,7	86,5	5.276	.	16	267,3
15 Post, Pakete	2.280	24,2	61,1	20	.	-	-
16 Geräte/Material für die Güterbeförderung	7.701	1,1	80,4	1.231	.	11	55,7
17 Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter	7.031	-3,1	97,4	1	.	12	156,0
18 Sammelgut	18.541	2,6	70,3	161	.	-	-
19 Nicht identifizierbare Güter	9.023	0,4	72,3	26.724	.	128	19,6
20 Sonst. Güter a.n.g.	891	24,5	-	-	.	-	-
Insgesamt	383.396	-0,6	83,9	88.672	.	10.624	-0,8

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrstatistik; Eurostat (Tabelle D1.1). - Die Langtitel der NST 2007 Abteilungen befinden sich im Anhang. Rundungsdifferenzen möglich. - 1) Ausländische Fahrzeuge ohne Transit. - 2) Inländische Eisenbahnunternehmen. - 3) 2012 revidierte Werte - 4) Vorjahresvergleiche aufgrund einer konzeptiven Umstellung im Jahr 2013 nicht möglich.

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

2013: 75,6% des Transportaufkommens auf der Straße wurden von österreichischen Güterkraftfahrzeugen erbracht, jedoch nur 45,3% der Transportleistung

Im Jahr 2013 wurde ein **Transportaufkommen** von insgesamt 425,4 Mio. t auf Österreichs Straßen befördert (siehe Übersicht 3). Dies entspricht einer Abnahme von 0,8% im Vergleich zum Vorjahr (428,8 Mio. t). 75,6% (321,7 Mio. t) dieses Transportaufkommens entfielen dabei auf in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge. Damit nahm der Anteil an österreichischen Fahrzeugen am Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte ab (2012: 330,0 Mio. t). Bei den einzelnen Verkehrsbereichen zeigt sich, dass der **Inlandverkehr**, der mit insgesamt 305,9 Mio. t den größten Anteil des Transportaufkommens ausmachte, zu 98,1% (300,2 Mio. t) von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurde (minus 0,7 Prozentpunkte zu 2012). Im **grenzüberschreitenden**

Empfang (41,0 Mio. t) und im grenzüberschreitenden **Versand** (35,1 Mio. t) war dieser Anteil des Transportaufkommens mit 24,2% (10,0 Mio. t) und 28,7% (10,1 Mio. t) wesentlich geringer und sank im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 bzw. 4,2 Prozentpunkte. Zum **Transitverkehr** (43,4 Mio. t) trugen in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge mit 3,4% (1,5 Mio. t) nur marginal bei (minus 0,1 Prozentpunkte zu 2012).

Die **Transportleistung** blieb 2013 mit insgesamt 34,26 Milliarden (Mrd.) Tonnenkilometern (tkm) im Inland nahezu unverändert (2012: 34,32 Mrd. tkm). Der Anteil der ausländischen Güterkraftfahrzeuge war dabei mit 54,7% (18,7 Mrd. tkm) höher als jener der inländischen Güterkraftfahrzeuge (45,3%, 15,5 Mio. tkm). Dies liegt vor allem an den längeren Fahrtstrecken, die im Transitverkehr zurückgelegt werden. Die 10,2 Mrd. tkm im Transit, die zu 98,4% 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 ergeben sich größere Unterschiede bei den Anteilen des Inlandverkehrs und des Transits. Während beim Transportaufkommen dem Inlandverkehr ein Anteil von knapp 72% und dem Transit rund 10% zukommen, sind dies bei der Transportleistung knapp 41% bzw. 30%. Hier ist die Ursache in der jeweils unterschiedlichen Streckenlänge zu finden. Bei den nationalen Ergebnissen gibt es diese Anteilsverschiebung nicht; der Anteil des Inlandsverkehrs überwiegt sowohl beim Transportaufkommen und bei der Transportleistung (93,3% bzw. 85,7%), der Anteil des Transits ist jeweils sehr gering (0,5% bzw. 1,0%).

Übersicht 3: Transportaufkommen und Transportleistung in Österreich nach Verkehrsbereichen

Verkehrsbereich	2012				2013			
	Ausländische Güterkraftfahrzeuge	Österreichische Güterkraftfahrzeuge	Summe	Anteil AT in %	Ausländische Güterkraftfahrzeuge	Österreichische Güterkraftfahrzeuge	Summe	Anteil AT in %
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen								
Inlandverkehr	3.699	305.347	309.046	98,8	5.728	300.211	305.940	98,1
Empfang	28.238	11.274	39.512	28,5	31.091	9.952	41.043	24,2
Versand	24.100	11.793	35.893	32,9	24.985	10.070	35.054	28,7
Transit	42.780	1.568	44.347	3,5	41.873	1.492	43.365	3,4
Gesamt	98.816	329.982	428.799	77,0	103.677	321.725	425.402	75,6
Transportleistung in Mio. tkm Inland								
Inlandverkehr	646	13.510	14.155	95,4	697	13.300	13.998	95,0
Empfang	3.767	1.194	4.961	24,1	4.221	975	5.196	18,8
Versand	3.515	1.248	4.764	26,2	3.766	1.090	4.856	22,4
Transit	10.249	191	10.439	1,8	10.055	159	10.214	1,6
Gesamt	18.177	16.143	34.320	47,0	18.739	15.524	34.264	45,3

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik, Eurostat (Tabelle D3.1 und D5). - Rundungsdifferenzen möglich.

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 18,7 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** (3,7 Mio. t bzw. 0,5 Mrd. tkm), **Ungarn** (3,0 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm), **Slowenien** (2,1 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm), die **Slowakei** (1,9 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm), **Polen** (1,5 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm) sowie die **Schweiz** und **Liechtenstein** (1,3 Mio. t bzw. 0,2 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 2,6 Mrd. tkm etwas höher war.

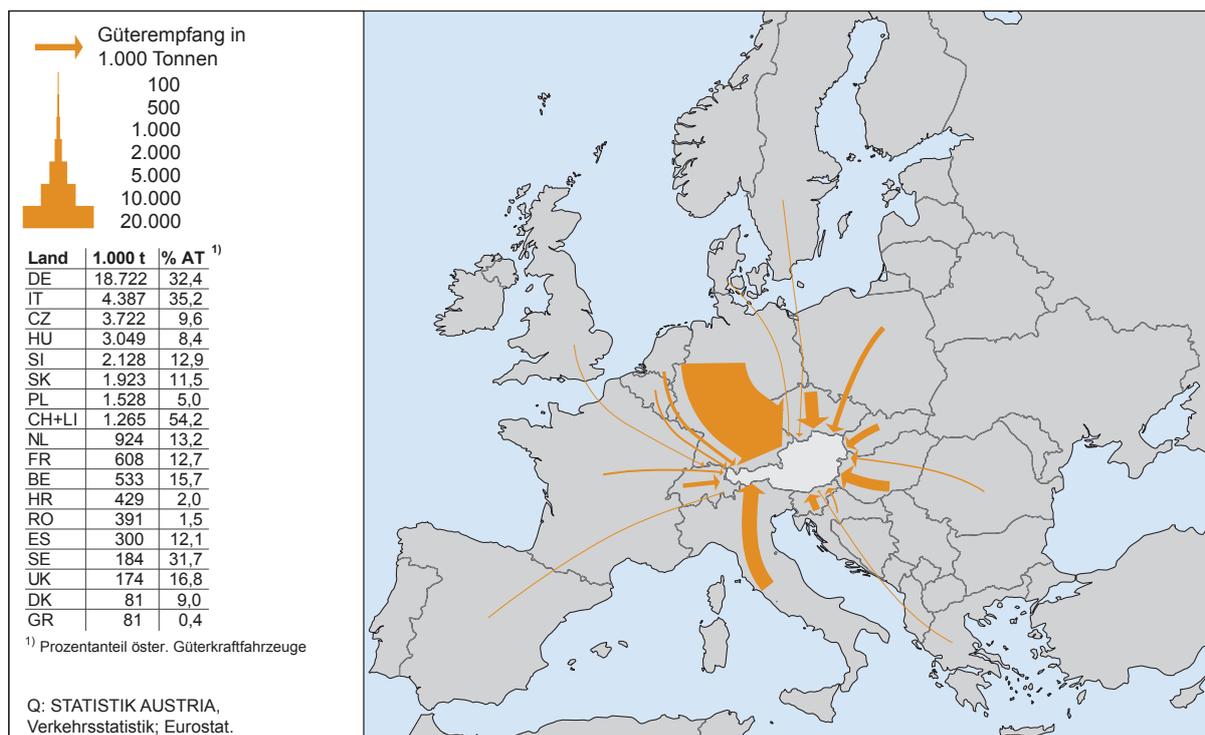
Hinsichtlich des Anteils in Österreich registrierter Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang, der im Durchschnitt 24,2% betrug, war dieser für den grenzüberschreitenden Empfang aus der Schweiz und Liechtenstein (54,2%), Italien (35,2%) sowie Deutschland (32,4%) nach Österreich am größten. Für die meisten anderen Länder (z.B. Slowenien mit 12,9%, Slowakei 11,5%, Tschechien 9,6%, Ungarn 8,4% oder Polen 5,0%) waren die Anteile deutlich geringer.

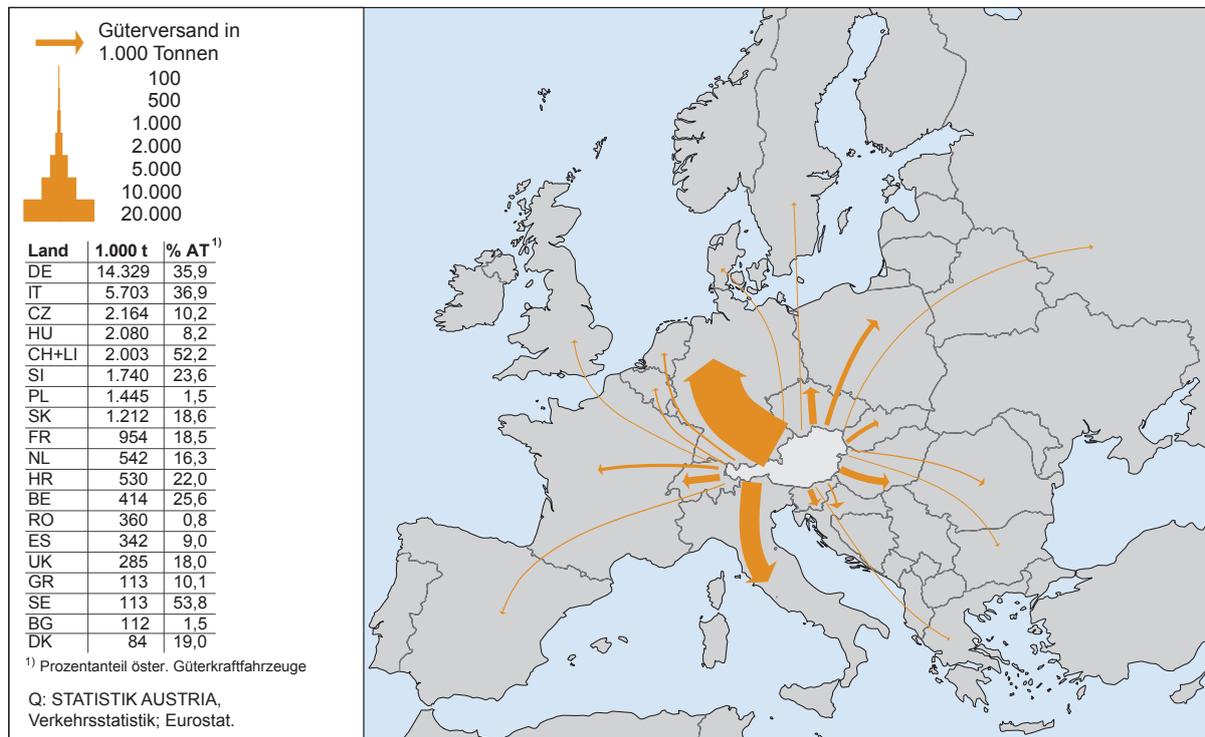
Ein ähnliches Bild zeigt *Grafik 9* die den **grenzüberschreitenden Versand** aus Österreich darstellt. Mit einem Transportaufkommen von 14,3 Mio. t bzw. einer Transportleistung von 1,7 Mrd. tkm war **Deutschland** das wichtigste Ziel für aus Österreich versendete Güter im Straßenverkehr. Weitere wichtige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

Während der durchschnittliche Anteil des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Versand, das von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurde, 28,7% betrug, ist dieser Anteil bei den Ländern Schweiz und Liechtenstein (52,2%), Italien

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.

Grafik 8: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2013



Grafik 9: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2013

(36,9%) sowie Deutschland (35,9%) deutlich höher. Ansonsten lag dieser Anteil unter dem Durchschnittswert und war bei einigen Ländern weitaus niedriger (z.B. Polen 1,5%, Ungarn 8,2% oder Tschechien 10,2%).

Grenzüberschreitender Empfang und Versand in Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten

Beim **grenzüberschreitenden Empfang** zeigte sich, dass rund zwei Drittel (63,9%) des Transportaufkommens in den Bundesländern **Oberösterreich** (9,7 Mio. t bzw. 23,6%), **Niederösterreich** (6,7 Mio. t bzw. 16,3%), **Steiermark** (5,2 Mio. t bzw. 12,6%) und **Tirol** (4,7 Mio. t bzw. 11,5%) anfielen.

Hinsichtlich der Transportleistung beim grenzüberschreitenden Empfang waren drei Viertel (75,1%) der Tonnenkilometer den Bundesländern **Oberösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 22,1%), **Niederösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 22,1%), **Steiermark** (0,9 Mrd. tkm bzw. 17,7%) und **Wien** (0,7 Mrd. tkm bzw. 13,2%) zuzurechnen.

Ein ähnliches Bild ergab sich für den **grenzüberschreitenden Versand**: Auch hier entfielen rund zwei Drittel (66,1%) des Transportaufkommens auf die Bundesländer **Oberösterreich** (9,1 Mio. t bzw. 26,0%), **Niederösterreich** (5,6 Mio. t bzw. 16,1%), **Steiermark** (4,9 Mio. t bzw. 14,0%) und **Tirol** (3,5 Mio. t bzw. 10,0%), bzw. rund

drei Viertel (76,6%) der Transportleistung auf die Bundesländer **Oberösterreich** (1,2 Mrd. tkm bzw. 24,4%), **Niederösterreich** (1,1 Mrd. tkm bzw. 23,6%), **Steiermark** (1,0 Mrd. tkm bzw. 19,8%) und **Wien** (0,4 Mrd. tkm bzw. 8,9%).

Das Transportaufkommen beim **grenzüberschreitenden Empfang** (1,1 Mio. t bzw. 2,5%) und **Versand** (0,8 Mio. t bzw. 2,3%) war im **Burgenland** mit Abstand am geringsten. Die Transportleistung war jedoch in **Vorarlberg** (Empfang: 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,5%) bzw. (Versand 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,1%) 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 (51,6%), Tirol (36,8%) und Salzburg (30,1%) lag beim grenzüberschreitenden Empfang der Anteil der in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge deutlich höher als in den östlichen Bundesländern Niederösterreich (14,3%), Burgenland (12,9%) und Wien (8,3%) wesentlich niedriger war (*Grafik 10*).

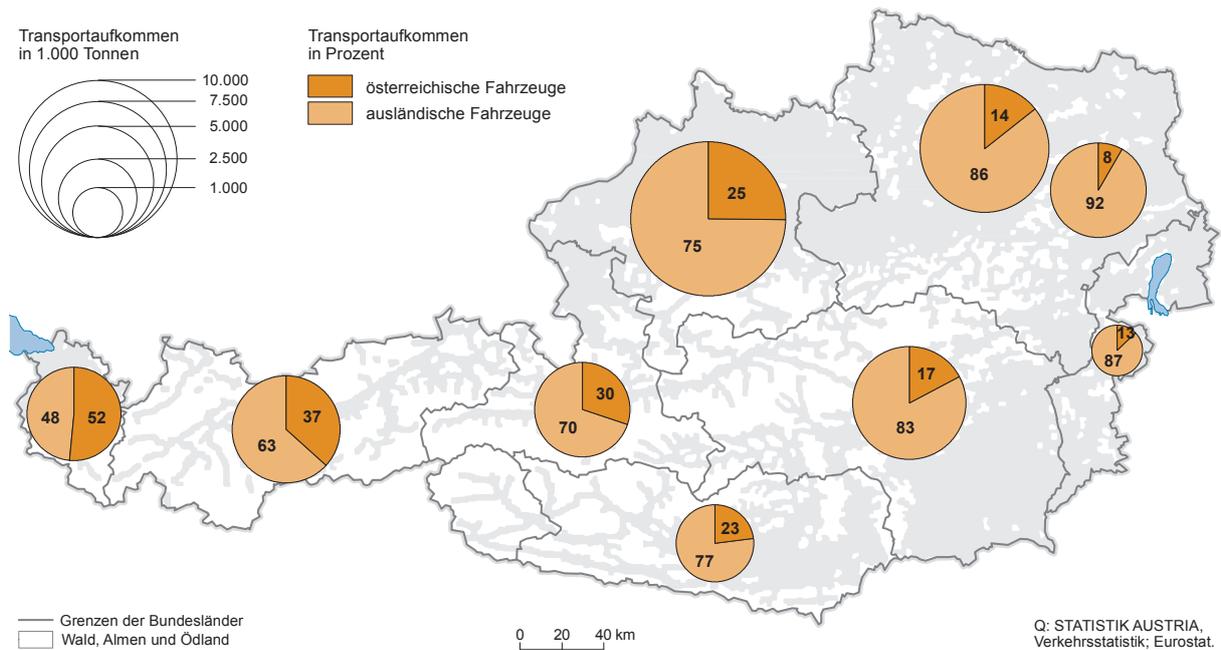
Auch im grenzüberschreitenden Versand waren die Anteile in Österreich zugelassener Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen in Vorarlberg (51,9%) und Tirol (36,7%) am höchsten. In Niederösterreich (18,2%)

und Wien (7,8%) waren diese Anteile am geringsten (Grafik 11).

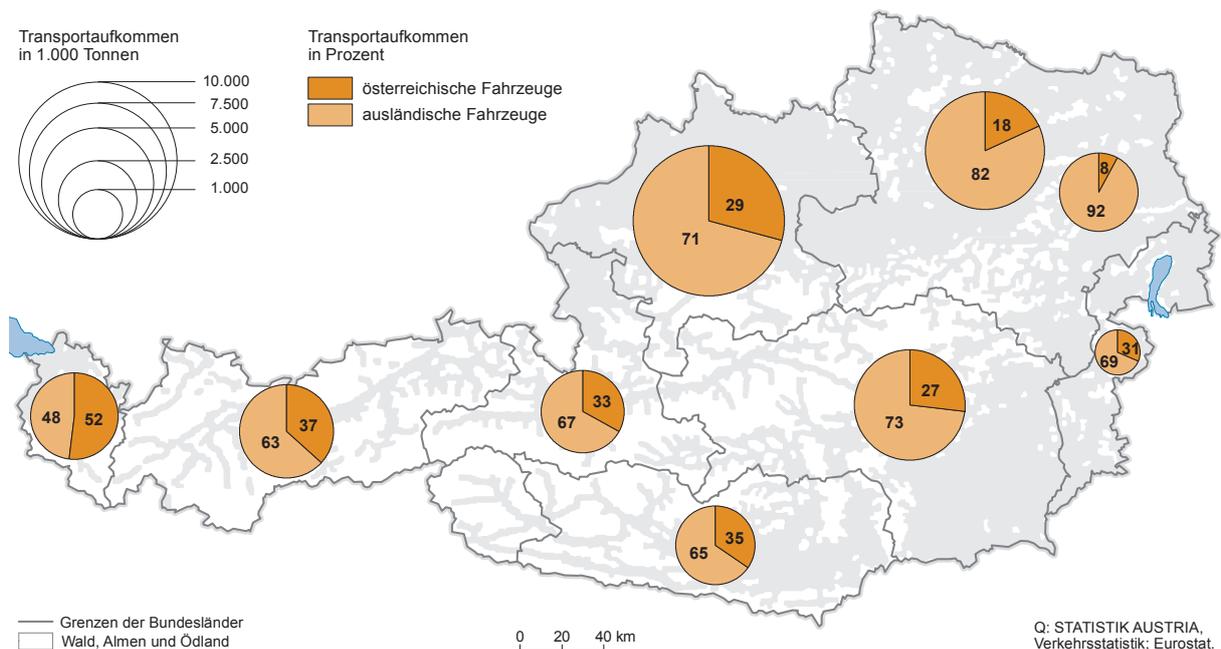
Anteils in Österreich zugelassener Güterkraftfahrzeuge (siehe dazu Tabellen 7 und 8 auf der CD-ROM).

Bei der Transportleistung ergibt sich ein ähnliches, wenngleich nicht so ausgeprägtes Bild hinsichtlich des

Grafik 10: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang im Straßengüterverkehr in Österreich 2013 nach Ausladebundesländern



Grafik 11: Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand im Straßengüterverkehr in Österreich 2013 nach Einladebundesländern

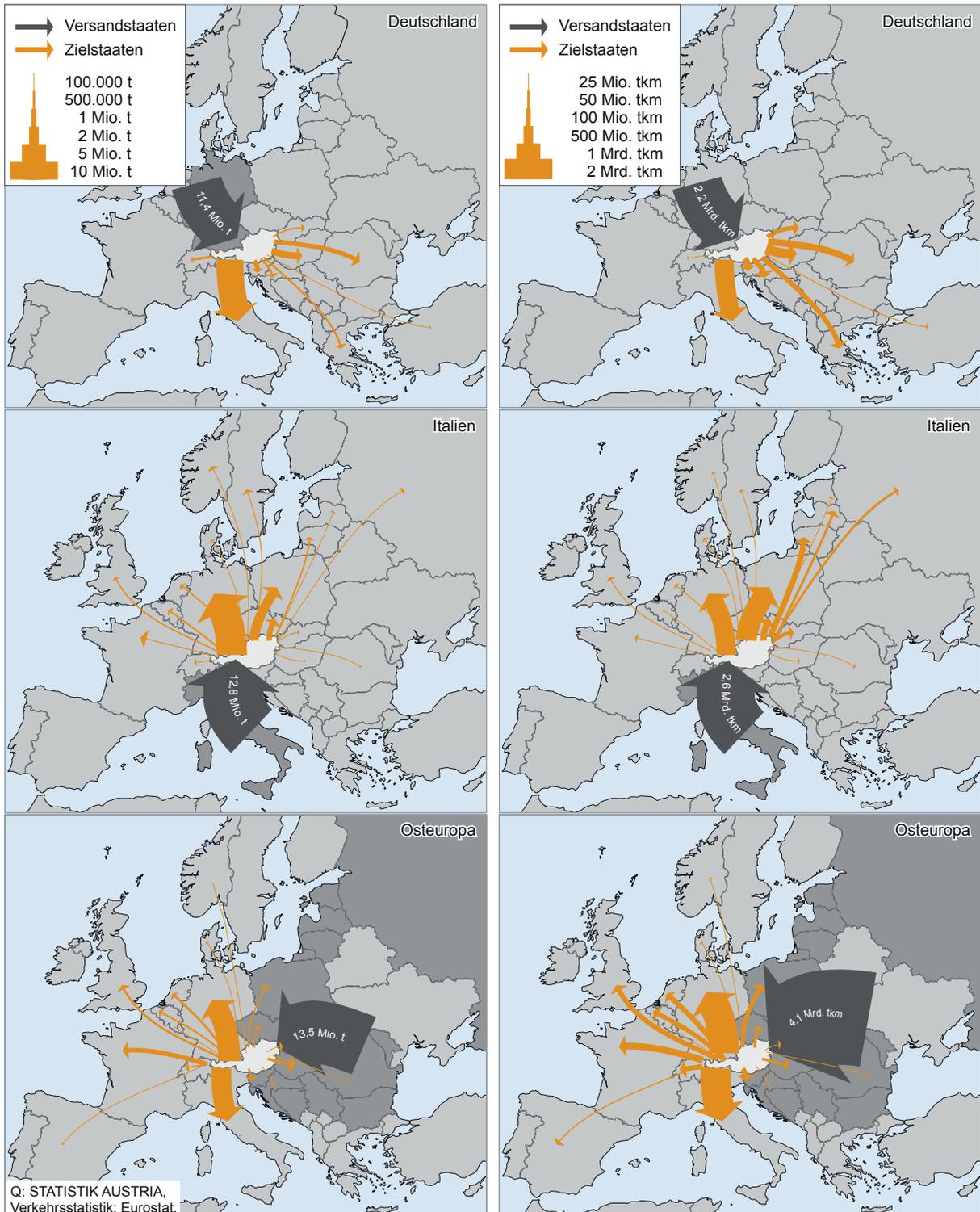


Nur 3,4% des Transportaufkommens im Transitverkehr von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht

kehr durch in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge nur 3,4% (1,5 Mio. t) betrug, sind relevante Aussagen über den gesamten Transitverkehr (43,4 Mio. t) nur auf Basis einer konsolidierten Straßengüterverkehrsstatistik möglich. In diesem Zusammenhang ist es

Da der Anteil am Transportaufkommen im Transitver-

Grafik 12: Transportaufkommen und Transportleistung im Inland auf der Straße im Transit durch Österreich 2013 nach ausgewählten Versandstaaten



besonders interessant zu analysieren, wie diese Verkehrsströme im Konkreten aussehen, d.h. welche Länder zum Transit durch Österreich beitrugen. In *Grafik 12* wurden diese Verkehrsströme für die bedeutendsten Versandstaaten dargestellt.

Der **Versand aus Deutschland** (11,4 Mio. t), der durch Österreich transitierte, ging zu 51,2% (5,8 Mio. t) nach Italien. Andere wichtige Empfangsstaaten dieses Transits waren Ungarn (1,5 Mio. t), Slowenien (1,0 Mio. t), Rumänien (0,9 Mio. t) und Schweiz und Liechtenstein (0,8 Mio. t). Hinsichtlich der **Transportleistung** (2,2 Mrd. tkm) zeigt sich ein ähnliches Bild. Die vier wichtigsten Empfangsstaaten des Versandes aus Deutschland durch Österreich waren Italien (0,7 Mrd. tkm), Ungarn (0,5 Mrd. tkm), Slowenien und Rumänien (je 0,3 Mrd. tkm). Die Transportleistung in die Schweiz und Liechtenstein ist aufgrund der kurzen Strecken, die über Österreich gehen, mit 0,02 Mrd. tkm deutlich geringer.

Der **Versand aus Italien** (12,8 Mio. t) der durch Österreich transitierte, ging zu 52,7% (6,7 Mio. t) wiederum nach Deutschland. Abgesehen von Polen (2,3 Mio. t) und Tschechien (1,1 Mio. t), war der übrige Versand aus Italien ziemlich breit in die anderen Empfangsstaaten gestreut. Bei der **Transportleistung** (2,6 Mrd. tkm) war der Versand von Italien über Österreich nach Polen (0,9 Mrd. tkm) bzw. nach Deutschland (0,8 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, das durch Österreich führte, 13,5 Mio. t. Fast ein Drittel (33,2%) ging davon nach Deutschland (4,5 Mio. t), 30,5% hatten Italien (4,1 Mio. t) als Ziel und 7,1% wurden nach Frankreich (1,0 Mio. t) versandt. 14,8% dieses Transportaufkommens hatten wiederum einen osteuropäischen Staat (2,0 Mio. t) als Ziel. Die **Transportleistung** von osteuropäischen Güterkraftfahrzeugen, die durch Österreich transitierten, machte insgesamt

4,1 Mrd. tkm aus. Davon entfielen jeweils 1,4 Mrd. tkm auf Deutschland und auf Italien und 0,3 Mrd. tkm auf Frankreich.

Über 60% (230,6 Mio.t) des Transportaufkommens auf der Straße wurde auf Strecken unter 50 Kilometern befördert

Da die Kategorien der Entfernungsstufen, die Eurostat für die Straßengüterverkehrsstatistik zur Verfügung stellt, nicht den Kategorien der Entfernungsstufen der anderen Verkehrsträger entsprechen, sind diese nicht unmittelbar miteinander vergleichbar und können nicht als Modal Split dargestellt werden. Außerdem werden Entfernungsstufen für den Transitverkehr von Eurostat nicht übermittelt.

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 zu 60,4% auf Strecken unter 50 Kilometern befördert wurde. Der Anteil an Strecken zwischen 50 und 149 Kilometern bzw. zwischen 150 und 499 Kilometern betrug jeweils etwa 15%, während der Anteil an Strecken, die 500 Kilometer und mehr ausmachten, sich auf 8,2% belief. Der Anteil der in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge nahm dabei kontinuierlich ab: Während er bei Fahrten unter 50 Kilometer 98,0% betrug, machte er bei Fahrten, die 500 Kilometer und mehr ausmachten, nur mehr 21,9% aus.

Die Analyse von *Übersicht 4* verdeutlicht zwei Sachverhalte: Zum einen zeigt der große Anteil am Transportaufkommen, dessen **Entfernung weniger als 50 Kilometer** beträgt, 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 wird deutlich, dass Fahrten, die über weitere Distanzen führen, zu größeren Anteilen von nicht in Öster-

Übersicht 4: Transportaufkommen im Straßengüterverkehr in Österreich nach Entfernungsstufen 2013

Entfernungsstufen		Inlandverkehr	Grenzüberschreitender Empfang	Grenzüberschreitender Versand	Gesamt
Bis 49 km	1.000 Tonnen	226.763	2.111	1.788	230.661
	% Österreich	98,8	41,6	50,9	98,0
50-149 km	1.000 Tonnen	53.053	6.896	3.586	63.536
	% Österreich	97,8	29,0	45,0	87,4
150-499 km	1.000 Tonnen	25.449	16.814	14.223	56.486
	% Österreich	92,2	25,6	29,6	56,6
500 km und mehr	1.000 Tonnen	906	15.098	15.272	31.276
	% Österreich	83,7	18,4	21,8	21,9
Gesamt	1.000 Tonnen	306.170	40.918	34.870	381.958
	% Österreich	98,1	24,3	28,9	83,9

Q: Eurostat (Tabelle D1.1).

reich registrierten Güterkraftfahrzeugen auf österreichischem Hoheitsgebiet durchgeführt werden.

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 beitrugen, sind den NST 2007-Abteilungen 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ (134,7 Mio. t), 9 „Sonst. Mineralerzeugnisse“ (41,9 Mio. t), 6 „Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger“ (33,6 Mio. t), 4 „Nahrungs- und Genussmittel“ (31,6 Mio. t) und 1 „Land- und Forstwirtschaft; Fischerei“ (25,0 Mio. t) zuzuordnen (*Übersicht 5*).

Beim Inlandverkehr lag der **nationale Anteil** für alle Güterabteilungen zwischen 92,3% (12 „Fahrzeuge“) und 100% (2 „Kohle; rohes Erdöl und Erdgas“). Beim grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand streute dieser Anteil jedoch stärker.

Der durchschnittliche Anteil der österreichischen Güterkraftfahrzeuge am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang betrug 24,3%. Betrachtet man jedoch die einzelnen Abteilungen der NST 2007, so zeigt sich, dass dieser Anteil stark variierte. Einen deutlich größeren nationalen Anteil wiesen die NST 2007-Abteilungen 17 „Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter“ (83,3%), 2 „Kohle; rohes Erdöl und Erdgas“ (76,1%), 7 „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (71,0%), sowie 13 „Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse“ (41,6%) auf, während diese Anteile bei den NST 2007-Abteilungen

Übersicht 5: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach NST 2007 und Verkehrsbereichen 2013

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	16.724	16.372	97,9	5.467	(1.105)	20,2	2.816	(1.197)	42,5
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	736	(736)	100,0	226	(172)	76,1	sp	(5)	sp
03 Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf	129.712	128.396	99,0	3.019	(1.106)	36,6	1.942	(808)	41,6
04 Nahrungs- und Genussmittel	23.055	22.419	97,2	3.827	(686)	17,9	4.726	(1.093)	23,1
05 Textilien und Bekleidung; Leder/-waren	852	(835)	98,0	333	(51)	15,3	358	(88)	24,6
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	23.191	22.581	97,4	5.225	1.358	26,0	5.211	1.635	31,4
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	6.871	6.822	99,3	2.270	1.611	71,0	505	(167)	33,1
08 Chem. Erzeugnisse; Spalt- und Brutstoffe	3.044	2.868	94,2	2.397	(209)	8,7	2.419	(316)	13,1
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	37.077	36.680	98,9	2.850	(656)	23,0	1.977	(727)	36,8
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	7.261	6.866	94,6	3.979	(800)	20,1	3.973	(1.069)	26,9
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	2.372	2.237	94,3	1.139	(124)	10,9	1.146	(194)	16,9
12 Fahrzeuge	3.320	3.064	92,3	1.194	(34)	2,8	932	(37)	4,0
13 Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse	9.263	9.056	97,8	1.304	(542)	41,6	1.219	(771)	63,2
14 Sekundärrohstoffe; Abfälle	10.850	10.472	96,5	980	(213)	21,7	858	(293)	34,1
15 Post, Pakete	1.405	1.371	97,6	506	-	-	sp	(23)	sp
16 Geräte/Material für die Güterbeförderung	5.780	5.593	96,8	859	(244)	28,4	1.017	(313)	30,8
17 Umzugsgut/nicht marktbestimmte Güter	sp	6.181	sp	324	(270)	83,3	444	(346)	77,9
18 Sammelgut	12.146	11.774	96,9	3.293	(514)	15,6	3.007	(658)	21,9
19 Nicht identifizierbare Güter	6.231	5.887	94,5	1.315	(257)	19,5	1.429	(329)	23,0
20 Sonst. Güter a.n.g.	sp	-	-	412	-	-	465	-	-
Gesamt	306.119	300.211	98,1	40.917	9.952	24,3	34.868	10.070	28,9

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrstatistik, 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.

12 „Fahrzeuge“ (2,8%), 8 „Chem. Erzeugnisse, Spalt- und Brutstoffe“ (8,7%) und 11 „Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.“ (10,9%) geringer waren.

Beim grenzüberschreitenden Versand lag der nationale Anteil mit 28,9% 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 marktbestimmte Güter“ (77,9%), 13 „Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse“ (63,2%), 1 „Land- und Forstwirtschaft; Fischerei“ (42,5%) sowie 3 „Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf“ (41,6%) war der nationale Anteil deutlich größer, während er in den Abteilungen 12 „Fahrzeuge“ (4,0%) und 15 „Post, Pakete“ (6,2%) niedriger ausfiel.

Fast 97% des Werkverkehrs wurden von österreichischen Güterkraftfahrzeugen erbracht

Das Transportaufkommen im Rahmen des **fuhrgewerblichen Verkehrs** machte 2013 rund 233,9 Mio. t aus. Im Werkverkehr war das Transportaufkommen mit 148,0 Mio. t um rund 85,8 Mio. t geringer. Allerdings ist anzumerken, dass 96,9% des Transportaufkommens im Werkverkehr (143,5 Mio. t) von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erbracht wurden, während dieser Anteil im fuhrgewerblichen Verkehr nur 75,6% (176,7 Mio. t) ausmachte. Dieser Unterschied kam vor allem durch das erbrachte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Empfang (40,9 Mio. t) und Versand (34,9 Mio. t) zustande, welches zusammen zu rund 90% aus fuhrgewerblichen Verkehren bestand, die einen relativ geringen Anteil an in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen (21,8% bzw. 24,3%) aufwiesen (*Übersicht 6*).

Übersicht 6: Transportaufkommen (in 1.000 Tonnen) in Österreich nach Verkehrsbereichen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr 2013

Verkehrsbereich	Nationale Ergebnisse	Konsolidierte europäische Ergebnisse	Anteil Österreich in %
Fuhrgewerbe			
Inlandverkehr	161.328	166.766	96,7
Empfang	7.973	36.574	21,8
Versand	7.425	30.520	24,3
Gesamt	176.727	233.860	75,6
Werkverkehr			
Inlandverkehr	138.883	139.352	99,7
Empfang	1.979	4.344	45,6
Versand	2.644	4.347	60,8
Gesamt	143.506	148.043	96,9

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik, Eurostat (Tabelle D1.1). - Ausländische Fahrzeuge ohne Transit.

Hinsichtlich des Inlandverkehrs ist der Anteil des durch in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge erbrachten Transportaufkommens für Fuhrgewerbe (96,7%) und Werkverkehr (99,7%) ungefähr gleich groß.

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 Verkehrsbereichen und **Altersklassen der Güterkraftfahrzeuge**, die auf österreichischen Straßen im Jahr 2013 unterwegs waren.

Insgesamt wurden 2013 in Österreich 33,1% des Transportaufkommens von Güterkraftfahrzeugen transportiert, die weniger als 4 Jahre alt waren, 36,9% von Güterkraftfahrzeugen, die 4-7 Jahre alt waren und 30,0% von älteren. Von jenen, die in Österreich angemeldet waren, sieht die Altersverteilung sehr ähnlich aus (30,4%, 36,4%, 33,2%). 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 (59,9%). Weitere 33,8% entfielen auf die Kategorie „4-7 Jahre“ und nur 6,3% auf die Kategorie „8 Jahre und mehr“.

2013 durchschnittlich 13,0 t an Gütern pro Lastfahrt transportiert

Tabelle 16 auf der CD-ROM listet für die Jahre 2008 bis 2013 die **durchschnittlich pro Fahrt transportierte Tonnage** sowie den Anteil der Leerfahrten nach Verkehrsbereichen und den Ländern, in welchen die Güterkraftfahrzeuge zugelassen waren, aus.

Im Jahr 2013 wurden durchschnittlich 13,0 t pro Lastfahrt transportiert, wobei im Inlandverkehr dieser Wert mit 12,7 etwas t niedriger war und im grenzüberschreitenden Empfang und Versand höher (16,1 t bzw. 15,8 t).

Der Anteil der Leerfahrten betrug insgesamt 40,0%. Beim Inlandverkehr war er mit 40,9% geringfügig höher, beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand (18,8% bzw. 28,5%) jedoch deutlich niedriger. Bezogen auf die in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeuge waren die Anteile beim Inlandverkehr 40,4%, beim grenzüberschreitenden Versand 25,9% und beim grenzüberschreitenden Empfang 31,6%.

1.2.2 Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen

Transportaufkommen im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen sank 2013 gegenüber dem Vorjahr um 2,5%

Auch 2013 ist der von österreichischen Unternehmen erbrachte Straßengüterverkehr weiter zurückgegangen. Bei 25,0 Millionen beladenen Fahrten wurde ein **Transportaufkommen** von 325,4 Mio. t erbracht. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Abnahme bei den Fahrten um 1,6% (2012: 25,4 Mio. Fahrten) bzw. beim Transportaufkommen um 2,5% (2012: 333,9 Mio. t).

Die größten Rückgänge beim Transportaufkommen verzeichneten der grenzüberschreitende Empfang und Versand, etwas moderater verliefen die Abnahmen im Inlandverkehr, Transit und Sonstigen Auslandsverkehr. Die beförderte Gütermenge sank im Inlandverkehr um 1,7% auf 300,2 Mio. t und im grenzüberschreitenden Empfang bzw. Versand um 11,7% auf 10,0 Mio. t bzw. 14,6% auf 10,1 Mio. t. Der Transitverkehr verzeichnete ein Minus von 4,8% auf 1,5 Mio. t und der Sonstige Auslandsverkehr sank um 5,8% auf 3,7 Mio. transportierter Tonnen. Anteilsmäßig entfielen im Berichtsjahr 92,3% des Transportvolumens auf den Inlandverkehr, jeweils 3,1% auf den grenzüberschreitenden Empfang und Versand, weitere 0,5% auf den Transitverkehr und 1,1% auf den Sonstigen Auslandsverkehr (*Übersicht 7*).

Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nahm 2013 im Inland um 3,8% und im Ausland um 12,6% ab

Die von österreichischen Unternehmen im In- und Ausland erbrachte **Transportleistung** nahm im Erhebungs-

zeitraum um 7,2% auf 24,2 Mrd. tkm ab. Innerhalb des Bundesgebietes betrug die Transportleistung Innerhalb des Bundesgebietes betrug die Transportleistung 15,5 Mrd. tkm (-3,8% zu 2012) und außerhalb des Bundesgebietes 8,7 Mrd. tkm (-12,6% zu 2012). Auf die Inlandsstrecke entfiel somit ein Anteil von 64,1% der gesamten Transportleistung (*Übersicht 7*, Grafik 13).

Überwiegend fuhrgewerblicher Verkehr (55,6%) bei österreichischen Unternehmen

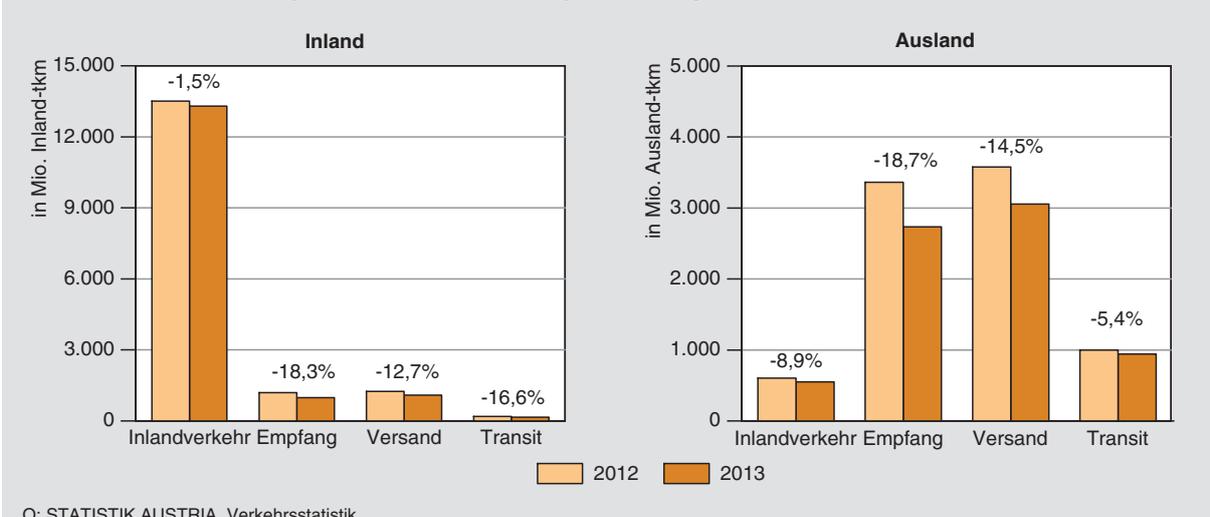
Wie *Übersicht 8* zu entnehmen ist, betrug der Anteil des **fuhrgewerblichen Güterverkehrs** 55,6% und der des Werkverkehrs 44,4% des gesamten **Transportaufkommens** von in Österreich gemeldeten Güterkraftfahrzeugen. Im Vergleich zum Vorjahr ist es damit zu einer Anteilverschiebung um ca. 1% hin zum Werkverkehr gekommen. Im Inlandverkehr betrug der Anteil der fuhrgewerblich transportierten Tonnage 53,7%. Wesentlich höher lag der Anteil des Fuhrgewerbes jedoch im grenzüberschreitenden Güterempfang (80,1%) bzw. -versand (73,7%), im Transitverkehr (79,5%) und im Sonstigen Auslandsverkehr (85,2%).

66,1% der im Inland erbrachten Transportleistung entfielen auf das **Fuhrgewerbe** und nur 33,9% auf den **Werkverkehr**. Anteilsmäßig war die Transportleistung im fuhrgewerblichen Verkehr im Inlandverkehr mit 63,6% am geringsten. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand betrug die Anteile jedoch 82,5% und 79,6% sowie 78,5% im Transitverkehr (*Übersicht 8*).

Übersicht 7: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach Verkehrsbereichen 2013

Verkehrsbereich	Beladene Fahrten	Transportaufkommen in 1.000 t	Transportleistung in Mio. tkm		
			im Inland	außerhalb des Bundesgebiets	Insgesamt
Inlandverkehr	23.554.735	300.211	13.300	(550)	13.851
Vergleich zum Vorjahr in %	-1,0	-1,7	-1,5	-8,8	-1,9
Grenzüberschreitender Empfang	559.495	9.952	975	2.734	3.709
Vergleich zum Vorjahr in %	-11,0	-11,7	-18,3	-18,7	-18,6
Grenzüberschreitender Versand	612.441	10.070	1.090	3.057	4.147
Vergleich zum Vorjahr in %	-11,0	-14,6	-12,7	-14,5	-14,1
Transitverkehr	77.301	1.492	(159)	944	1.102
Vergleich zum Vorjahr in %	-4,5	-4,8	-16,6	-5,4	-7,2
Sonstiger Auslandsverkehr	215.865	3.704	-	1.403	1.403
Vergleich zum Vorjahr in %	-12,6	-5,8	.	0,0	0,0
Insgesamt	25.019.837	325.428	15.524	8.688	24.212
Vergleich zum Vorjahr in %	-1,7	-2,5	-3,8	-12,6	-7,2

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.

Grafik 13: Transportleistung österreichischer Straßengüterfahrzeuge nach Verkehrsbereichen 2012 und 2013

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

NST/R-Kapitel 6 „Steine, Erden und Baustoffe“ hatte mit 51,5% (167,5 Mio. t) den größten Anteil am gesamten **Transportaufkommen** österreichischer Unternehmen im Straßengüterverkehr. Es folgten NST/R-Kapitel 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ (22,2% bzw. 72,3 Mio. t), NST/R-Kapitel 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (10,9% bzw. 35,6 Mio. t) und NST/R-Kapitel 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ (7,6% bzw. 24,7 Mio. t). Das Transportaufkommen der übrigen NST/R-Kapitel belief sich insgesamt auf 25,3 Mio. t, was einem Anteil von 7,8% entsprach (*Übersicht 9*).

In *Grafik 14* ist das Transportaufkommen für die Jahre 2012 und 2013 gegenübergestellt. Dabei zeigte sich, dass das pro NST/R-Kapitel erbrachte Transportaufkommen nahezu unverändert war. Merkbare Veränderungen konnten lediglich bei den mengenmäßig unbedeutenderen NST/R-Kapiteln festgestellt werden (NST/R-Kapitel 2 „Feste mineralische Brennstoffe“: 0,2 Mio. t, +32,9%; NST/R-Kapitel 5 „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)“: 7,0 Mio. t, -11,1%; NST/R-Kapitel 7 „Düngemittel“: 0,9 Mio. t, +8,1%; NST/R-Kapitel 8 „Chemische Erzeugnisse“: 5,4 Mio. t, -11,7%).

Mehr als die Hälfte der **Transportleistung** im Inland im Jahr 2013 entfiel auf die NST/R-Kapitel 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ (5,0 Mrd. tkm) sowie Kapitel 6 „Steine und Erden und Baustoffe“ (4,2 Mrd. tkm).

Übersicht 8: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr nach Verkehrsbereichen 2013

Verkehrsbereich	Fuhrgewerbe		Werkverkehr	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
Transportaufkommen in 1.000 t				
Inlandverkehr	161.328	53,7	138.883	46,3
Grenzüberschreitender Empfang	7.973	80,1	1.979	19,9
Grenzüberschreitender Versand	7.425	73,7	2.644	26,3
Transit	(1.186)	79,5	(306)	20,5
Sonstiger Auslandsverkehr	3.157	85,2	(547)	14,8
Insgesamt	181.070	55,6	144.359	44,4
Transportleistung insgesamt in Mio. tkm				
Inlandverkehr	8.916	64,4	4.935	35,6
Grenzüberschreitender Empfang	3.124	84,2	585	15,8
Grenzüberschreitender Versand	3.358	81,0	789	19,0
Transit	818	74,2	(285)	25,8
Sonstiger Auslandsverkehr	1.226	87,4	(177)	12,6
Insgesamt	17.442	72,0	6.771	28,0

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

Übersicht 9: Transportaufkommen und Transportleistung im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln 2013

Kapitel der NST/R	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inlandtkm	Anteil in %	Mio. Auslandstkm	Anteil in %
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	35.567	10,9	2.427	15,6	1.435	16,5
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	24.710	7,6	2.091	13,5	930	10,7
2 Feste mineralische Brennstoffe	(161)	0,0	(9)	0,1	(9)	0,1
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9.571	2,9	552	3,6	(498)	5,7
4 Erze und Metallabfälle	2.318	0,7	(153)	1,0	(77)	0,9
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	6.964	2,1	669	4,3	951	10,9
6 Steine, Erden und Baustoffe	167.518	51,5	4.217	27,2	(640)	7,4
7 Düngemittel	(902)	0,3	(58)	0,4	(23)	0,3
8 Chemische Erzeugnisse	5.429	1,7	392	2,5	(316)	3,6
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	72.288	22,2	4.956	31,9	3.810	43,9
Insgesamt	325.428	100,0	15.524	100,0	8.688	100,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich. Ohne Sonstigen Auslandsverkehr. 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.

Der Anteil beider Kapitel an der gesamten Transportleistung im Inland betrug damit 59,1% (Übersicht 9).

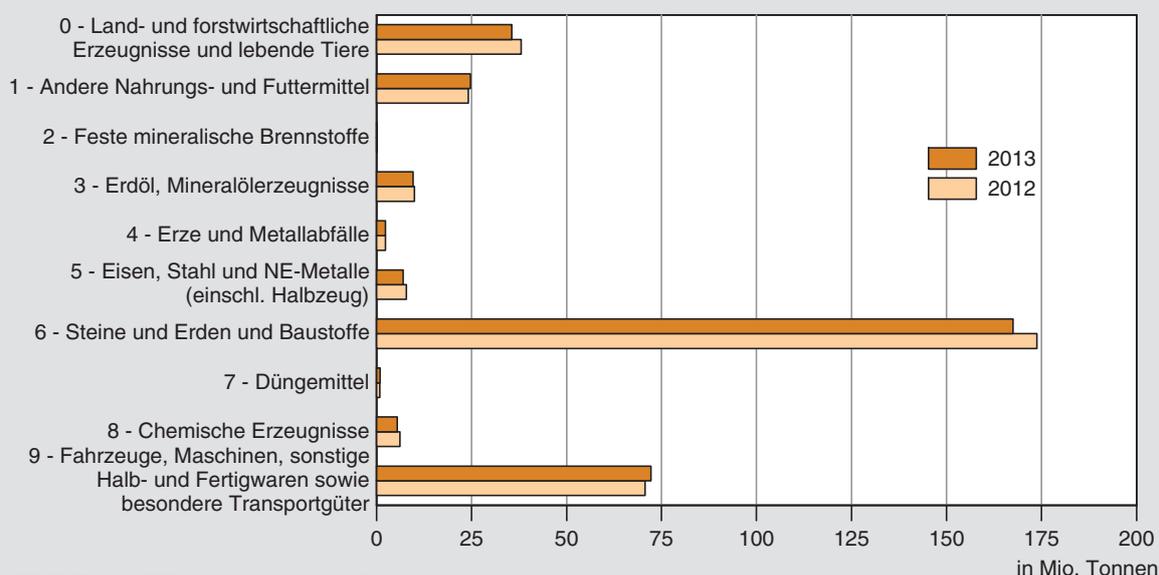
Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Straße überwiegend (84,4%) auf Strecken bis zu 80 km

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

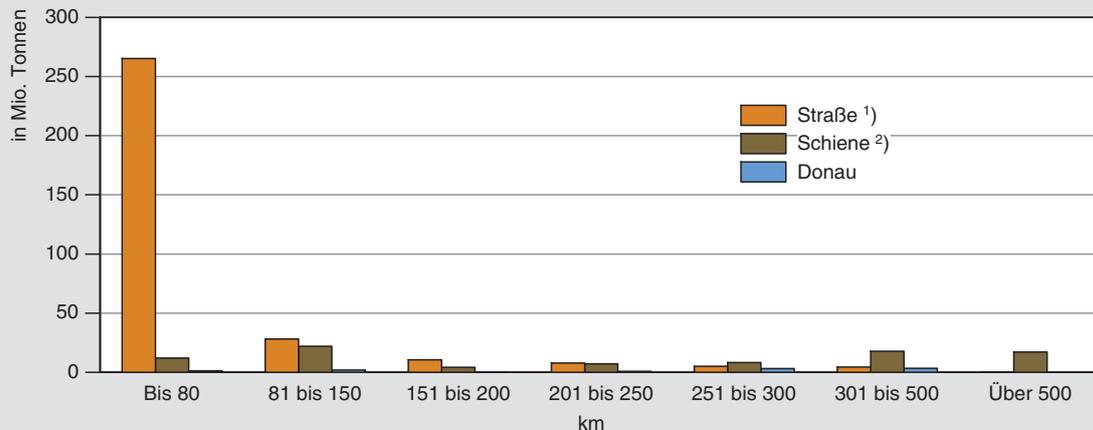
oftmals nicht den gewünschten Erfolg zeigen (siehe auch Kapitel 1.2.1).

Vom gesamten auf die **Straße** entfallenen Transportaufkommen mit in Österreich registrierten Fahrzeugen wurden 84,4% (253,4 Mio. t) über eine Distanz von maximal 80 km befördert, womit **mehr als vier Fünftel des Transportaufkommens** auf den **Nahverkehr** entfielen. In diesem Entfernungsbereich betrug das Transportaufkommen auf der Schiene lediglich 12,0 Mio. t. Auch zwischen 151 und 200 km dominierte die Straße (Straße: 9,3 Mio. t; Schiene: 4,2 Mio. t), zwischen 201 und 250 km waren die Unterschiede geringer (Straße: 6,7 Mio. t; Schiene: 7,2 Mio. t). Auf den längeren Strecken war das Transportaufkommen auf der

Grafik 14: Transportaufkommen österreichischer Straßengüterfahrzeuge gemäß NST/R-Kapiteln 2012 und 2013 ¹⁾



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Grafik 15: Transportaufkommen nach Verkehrsträgern und Entfernungsstufen im Inland 2013

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.

Schiene jeweils am höchsten: 251 bis 300 km (Straße: 3,7 Mio. t, Schiene: 8,2 Mio. t) und 301 bis 500 km (Straße: 3,1 Mio. t, Schiene: 17,9 Mio. t). Bei auf der Donau durchgeführten Transporten lag der Schwerpunkt ebenfalls auf den höheren Entfernungsstufen: So wurden insgesamt rund 3,3 Mio. t auf einer Inlandstrecke bis zu 200 km transportiert, 7,3 Mio. t jedoch über größere Entfernungen (*Grafik 15*).

1.3 Schienenverkehr

Insgesamt 95 Mio. Tonnen an Gütern 2013 auf der Schiene befördert

Wie *Übersicht 10* zu entnehmen ist, betrug das Transportaufkommen auf dem österreichischen Schienennetz im Jahr 2013 insgesamt etwas mehr als 95 Mio. t, die von **in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen** befördert wurden. Ein Vergleich des Transportaufkommens mit dem Vorjahr ist wegen einer konzeptiven Umstellung im Jahr 2013 nicht sinnvoll. Nähere Informationen dazu finden sich im Methodenteil Kapitel 5.2.1.

Die **Transportleistung**, welche sich gegenüber dem Jahr 2012 um 1,1% reduzierte, betrug insgesamt 19,3 Mrd. Inland-tkm.

Die **Betriebsleistung** der Güterzüge erhöhte sich hingegen 2013 gegenüber dem Vorjahr um 3,1% auf 41,8 Mio. Zug-km.

Dabei beförderte das **inländische Haupteisenbahnunternehmen** im Jahr 2013 77,1% der Tonnage (73,5 Mio. t), bzw. erbrachte es 78,4% (2012: 80,6%) der Transportleistung (15,1 Mrd. Inland-tkm; 2012: 15,7 Mrd.) im österreichischen Schienengüterverkehr. Auch 79,1% (2012: 85,1%) der Betriebsleistung, also 33,1 Mio. Zug-km, entfielen auf das Haupteisenbahnunternehmen.

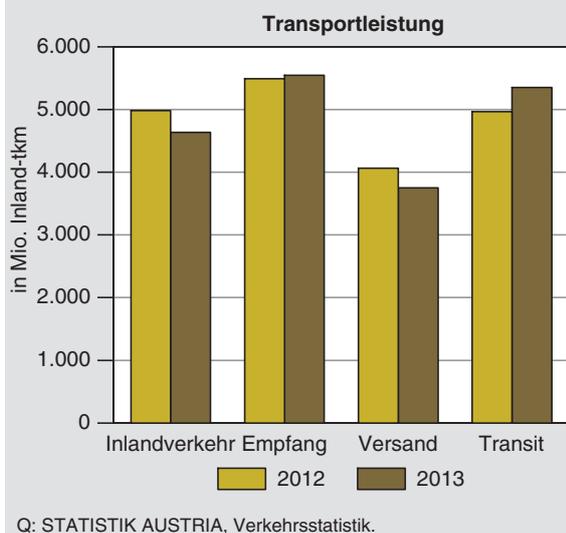
Fast ein Drittel des Transportaufkommens entfiel auf den Inlandverkehr

Mit 28,8 Mio. t entfielen 2013 auf den Inlandverkehr 30,1% des gesamten Transportaufkommens in- und ausländischer Beförderer. Für den grenzüberschreitenden Empfang und Versand wurden 26,9 und 16,8

Übersicht 10: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013

Beförderer	Betriebsleistung		Transportaufkommen		Transportleistung	
	Zug-km	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inland-tkm	Anteil in %
Inländisches Haupteisenbahnunternehmen	33.070.619	79,1	73.563	77,1	15.118	78,4
Sonstige Eisenbahnunternehmen aus dem In- und Ausland	8.728.259	20,9	21.885	22,9	4.160	21,6
Insgesamt	41.798.878	100,0	95.449	100,0	19.278	100,0
Vergleich zum Vorjahr in %	3,1				-1,1	

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich.

Grafik 16: Schienengüterverkehr in Österreich nach Verkehrsbereichen 2012 und 2013

Mio. t bzw. für den Transitverkehr wurden 23,0 Mio. t ausgewiesen.

Die Transportleistung fiel im Berichtsjahr mit insgesamt 19,3 Mrd. Inland-tkm um 1,1% geringer aus als 2012. Beim Inlandverkehr und im grenzüberschreitenden Versand kam es dabei zu Rückgängen (-7,0% bzw. -7,7%) während im grenzüberschreitenden Empfang und Transitverkehr Zunahmen (+1,0% bzw. +7,8%) verzeichnet wurden (Grafik 16).

Etwas weniger als zwei Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung entfielen auf drei Güterarten

Eine nähere Betrachtung der von den österreichischen Eisenbahnen auf der Schiene beförderten Güter zeigte, dass im Berichtsjahr 63,7% des Transportaufkommens

und 62,1% 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).

Wichtigste Partnerländer: Deutschland, Slowenien, Italien und Tschechische Republik

Die **wichtigsten Partnerländer** im grenzüberschreitenden Verkehr (Empfang und Versand) waren im Jahr 2013 Deutschland, Slowenien, Italien und die Tschechische Republik. Es wurden von **österreichischen Eisenbahnunternehmen** im Jahr 2013 insgesamt 30,7 Mio. t an Gütern aus diesen Ländern nach Österreich bzw. von Österreich in diese Länder befördert. Dies entsprach 70,3% des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr.

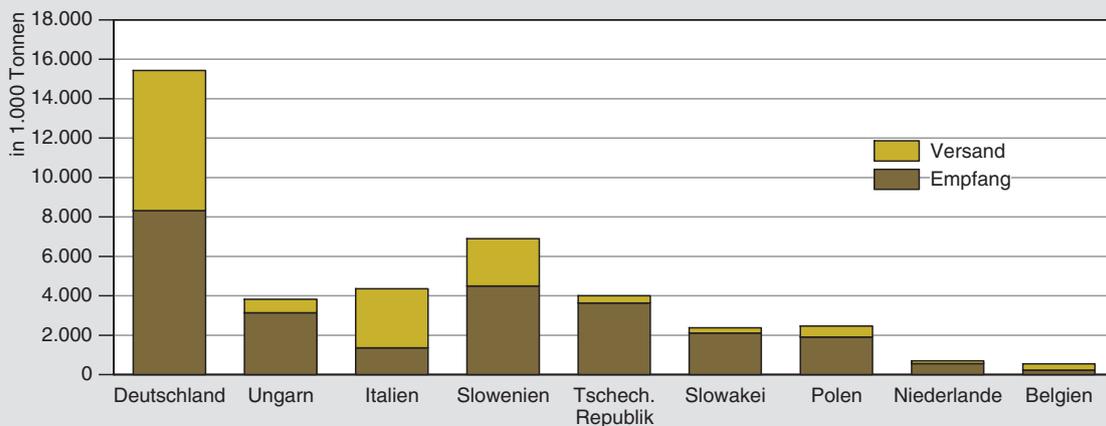
Deutschland war wie auch in den Vorjahren mit Abstand das wichtigste Partnerland. Mit einem Transportaufkommen von zusammen 15,4 Mio. t entfielen 8,3 Mio. t bzw. 53,9% auf den Empfang und 7,1 Mio. bzw. 46,1% auf den Versand.

Besonders hohe Anteile im grenzüberschreitenden Güterverkehr, die sich auf den Gütereingang bezogen, wurden für folgende Länder ermittelt: Tschechische Republik (90,8%), Slowakei (88,6%), Ungarn (81,9%), Niederlande (79,5%) sowie Polen (77,2%) ermittelt. Italien sticht aus der Grafik dadurch hervor, dass ein relativ hoher Anteil (68,9%) auf den grenzüberschreitenden Versand entfällt (Grafik 17).

Übersicht 11: Transportaufkommen und Transportleistung im Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen nach NST/R-Kapiteln in Österreich 2013

Kapitel der NST/R	1.000 t	Anteil in %	Mio. Inlands-tkm	Anteil in %
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	10.470	11,8	2.208	12,1
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.544	1,7	367	2,0
2 Feste mineralische Brennstoffe	4.444	5,0	1.179	6,5
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	4.996	5,6	1.354	7,4
4 Erze und Metallabfälle	10.754	12,1	1.985	10,9
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	7.329	8,3	1.562	8,6
6 Steine, Erden und Baustoffe	7.577	8,5	980	5,4
7 Düngemittel	566	0,6	144	0,8
8 Chemische Erzeugnisse	5.732	6,5	1.317	7,2
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	35.258	39,8	7.123	39,1
Insgesamt	88.672	100,0	18.218	100,0

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

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

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

1.4 Binnenschifffahrt

Geringer Rückgang um 0,8% im Güterverkehr auf der Donau 2013

Auf dem österreichischen Teil der Donau wurden im Jahr 2013 10,6 Mio. t an Gütern befördert, was im Vergleich zum Vorjahr einer leichten Abnahme des **Transportaufkommens** um 0,8% bzw. 0,1 Mio. t entspricht. Der Transitverkehr durch Österreich erhöhte sich im Jahr 2013 um 19,0% auf 2,9 Mio. t. Für den grenzüberschreitenden Empfang wurde ein leichter Anstieg der Beförderungsmenge um 0,4% auf 5,5 Mio. t errechnet. Abnahmen gab es hingegen beim grenzüberschreitenden Versand um 1,9% auf 1,6 Mio. t und beim Inlandverkehr um 43,6% auf 0,7 Mio. t. Letzterer war jedoch fast zur Gänze auf einen Rückgang (-76,1% auf 0,2 Mio. t) bei der Beförderung von Gütern der Gruppe „Steine und Erden und Baustoffe“ zurückzuführen (*Übersicht 12*).

Die Anzahl der **beladenen Fahrten** verringerte sich 2013 um 1,6% von 9.481 auf 9.331. Fast die Hälfte dieser Fahrten fand im grenzüberschreitenden Empfang statt (4.428 Fahrten), was einer Abnahme um 2,2% zum Vorjahr entspricht. Im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich die Zahl der Fahrten um 5,3% auf 1.540 und im Inlandverkehr um 28,2% auf 602. Im Transitverkehr hingegen war eine Zunahme um 11,0% auf 2.761 beladene Fahrten im Jahr 2013 zu beobachten.

Die dabei erbrachte gesamte **Transportleistung** stieg um 5,6% auf 11,1 Mrd. tkm, wovon jene innerhalb des Bundesgebietes bei 2,4 Mrd. tkm (+9,8%) lag. Die Zunahmen des Transportaufkommens bzw. der Transportleistung bei rückläufiger Anzahl der beladenen Fahrten sind durch gestiegene Beförderungsweiten je Tonne (+6,4%) der Schiffe erklärbar.

Übersicht 12: Güterverkehr auf der Donau nach Verkehrsbereichen in Österreich 2013

Verkehrsbereich	Beladene Fahrten	Transportaufkommen	Transportleistung		
			im Inland	außerhalb des Bundesgebietes	Insgesamt
		1.000 t	Mio. tkm		
Inlandverkehr	602	699	103	-	103
Vergleich zum Vorjahr in %	-28,2	-43,6	2,6	-	2,6
Grenzüberschreitender Empfang	4.428	5.462	1.022	4.410	5.432
Vergleich zum Vorjahr in %	-2,2	0,4	-1,1	-2,8	-2,5
Grenzüberschreitender Versand	1.540	1.593	277	1.133	1.410
Vergleich zum Vorjahr in %	-5,3	-1,9	29,8	2,7	7,1
Transitverkehr	2.761	2.870	1.005	3.175	4.180
Vergleich zum Vorjahr in %	11	19	19	17,2	17,6
Insgesamt	9.331	10.624	2.406	8.719	11.126
Vergleich zum Vorjahr in %	-1,6	-0,8	9,8	4,4	5,6

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

Grenzüberschreitender Empfang aus westlicher Richtung stieg 2013 um 14,6% und verringerte sich aus östlichen Donauländern um 3,9%

Auf der Donau wurden 2013 1,5 Mio. t (14,6% mehr als 2012) an Gütern aus westlichen Ländern stromabwärts nach Österreich transportiert. In diese Länder wurden etwa 0,8 Mio. t versandt (stromaufwärts), was einer Zunahme um 2,2% im Vergleich zum Vorjahr entsprach. Aus östlicher Richtung wurden stromaufwärts etwa 4,0 Mio. t (-3,9% im Vorjahresvergleich) Güter nach Österreich über die Grenze befördert. In die Gegenrichtung, also aus Österreich in östliche Donauländer, wurden stromabwärts 0,8 Mio. t Güter versandt, um 5,6% weniger als im Vorjahr (*Grafik 18*).

Wasserseitige Umschläge auf der Donau um 11,4% geringer

Der **gesamte wasserseitige Umschlag** der Häfen und Anlegestellen auf dem inländischen Abschnitt der Donau reduzierte sich im Berichtsjahr 2013 um 11,4% bzw. 1,1 Mio. t auf 8,5 Mio. t (*Grafik 19*). Davon waren 0,1 Mio. t Ausbaggerungen bzw. Abladungen von Schotter im Donaubecken zuzuordnen.

In den Wiener Häfen lag die zu Wasser umgeschlagene Gütermenge mit 1,7 Mio. t um 36,7% über dem Vorjahreswert. Auch für den Hafen Enns (+20,0% auf 0,7 Mio. t) sowie den Hafen Krems (+28,8% auf 0,5 Mio. t) wurden Zunahmen errechnet. Abnahmen wurden hingegen bei den Linzer Häfen verzeichnet. Für diese wurden mit 4,4 Mio. t ein um 18,0% bzw. 1,0 Mio. t geringerer Wasserumschlag ausgewiesen, wovon jedoch alleine 0,7 Mio. t der Gruppe „Steine und Erden und Baustoffe“

hinzuzurechnen waren. Alle übrigen Häfen und Anlegestellen kamen zusammen auf einen wasserseitigen Umschlag von 1,2 Mio. t (-39,8%). Auch hier war die stärkste Abnahme bei Transporten der Gütergruppe „Steine und Erden und Baustoffe“ (-86,2% bzw. -0,7 Mio. t) zu beobachten (*Übersicht 13, Grafik 19*).

Wasserumschlag von „Erzen und Metallabfällen“ (Kapitel 4) in Linz bei 2,9 Mio. t im Jahr 2013

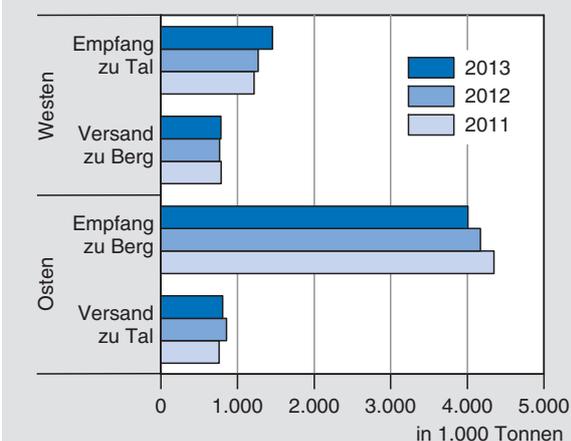
In den **Linzer Häfen** wurden mit 2.882.145 t am häufigsten Güter des Kapitels 4 „Erze und Metallabfälle“ ausgeladen. Bei den Einladungen lagen hingegen Güter des Kapitels 7 „Düngemittel“ mit 367.787 t vor jenen des Kapitels 5 „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)“ mit 240.751 t.

In den **Wiener Häfen** machten „Erdöl, Mineralölerzeugnisse“ (Kapitel 3) den größten Anteil der ein- und ausgeladenen Güter aus. Von dieser Gütergruppe wurden im Jahr 2013 1.054.593 t Güter eingeladen und 143.675 t ausgeladen.

Im **Hafen Enns** lagen bei den Einladungen mengenmäßig Güter des Kapitels 7 „Düngemittel“ mit 70.377 t voran. 224.191 t des Kapitels 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ und 159.664 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 7 „Düngemittel“ (115.054 t) sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)“ (105.748 t) ausgeladen. Die am häufigsten eingeladenen Güterarten waren jene des Kapitels 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ mit 53.272 t (*Übersicht 13*).

Grafik 18: Transportaufkommen auf der Donau in Österreich im grenzüberschreitenden Verkehr nach Transportrichtung 2011 - 2013



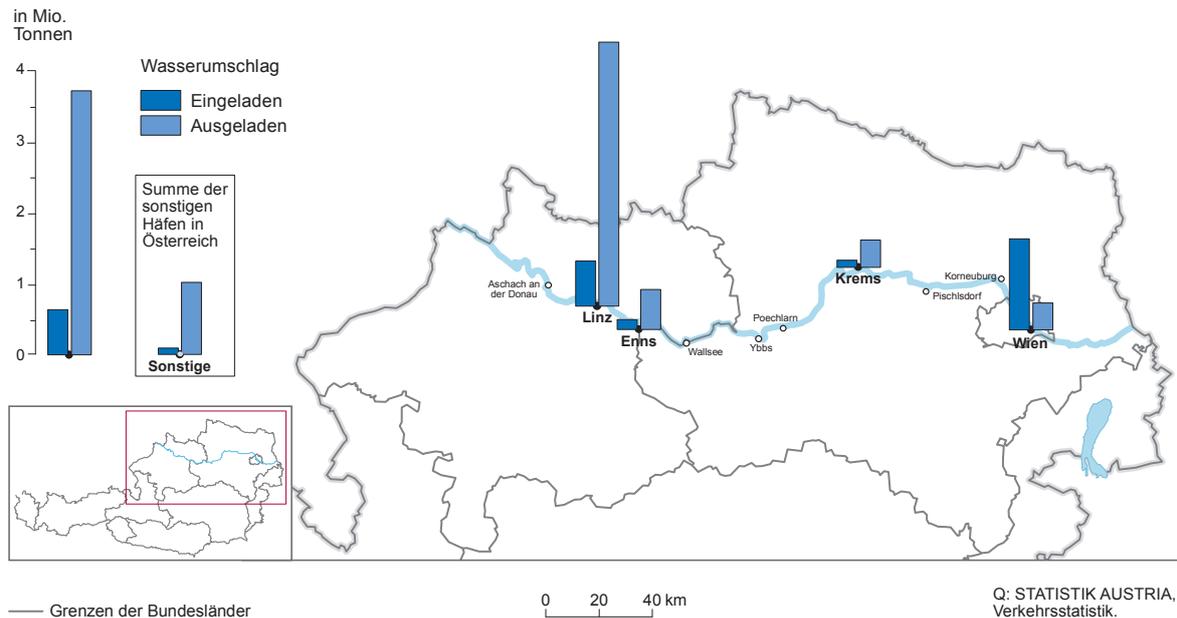
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Anteil österreichischer Schiffe geringer als 10 Jahren

Der **Anteil österreichischer Schiffe**¹⁰ am Transportaufkommen verringerte sich im 10-Jahresvergleich von 19,2% auf 14,8% im Jahr 2013. Wurden 2003 bei einer Gesamttonnage von 10,7 Mio. t noch 2,0 Mio. t von österreichischen Schiffen befördert, so waren es 2013 bei einer nahezu unveränderten Gesamtmenge (10,6 Mio. t) nur mehr 1,7 Mio. t, die durch österreichische Wasserfahrzeuge transportiert wurden (*Grafik 20*).

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.

Grafik 19: Wasserumschlag österreichischer Donauhäfen im Jahr 2013

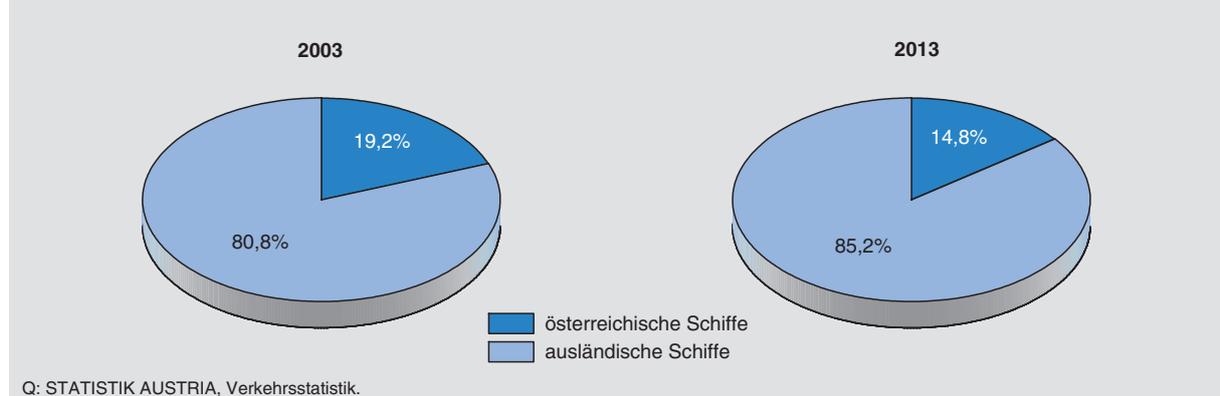


Ab 2007 werden Ausbaggerungen von Schotter der fiktiven Einladestelle "Österreichisches Donaubecken" zugeordnet und sind deshalb in der Grafik nicht enthalten. - Aus Datenschutzgründen sind weitere Ein- und Ausladestellen unter „Sonstige Häfen“ zusammengefasst.

Übersicht 13: Wasserumschlag in Tonnen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen nach NST/R-Kapiteln 2013

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	83.573	72.827	-	49.908	53.272	40.190	18.726	159.664	32.316	239.386
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	11.989	4.961	-	-	17.641	10.647	2.101	224.191	9.695	24.387
2 Feste mineralische Brennstoffe	-	-	-	38.482	-	5.795	-	179	-	48.727
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1.054.593	143.675	-	714.300	-	-	2.367	-	-	551.962
4 Erze und Metallabfälle	732	37.393	970	2.882.145	-	2.000	11.568	6.429	-	-
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	1.729	65.234	240.751	-	863	105.748	16.465	57.891	554	-
6 Steine und Erden und Baustoffe	93.901	41.441	1.348	16.009	27.167	104.181	23.572	91.684	24.933	80.518
7 Düngemittel	1.624	8.035	367.787	17.871	1.274	115.054	70.377	22.544	21.600	69.713
8 Chemische Erzeugnisse	-	-	-	306	-	-	-	-	-	-
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	37.161	5.664	22.681	3.537	2.008	5.600	2.146	3.998	-	1.047
Insgesamt	1.287.302	379.231	633.537	3.722.559	102.224	389.216	147.322	566.580	89.099	1.015.740
Insgesamt pro Hafen	1.664.533		4.356.096		491.440		713.902		1.104.839	

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.

Grafik 20: Anteil österreichischer Schiffe am Transportaufkommen auf der Donau in Österreich 2003 und 2013

1.5 Luftverkehr

Luftfrachtaufkommen gestiegen und Luftpostaufkommen gesunken im Jahr 2013

Der gesamte **Luftfrachtumschlag** (ankommende, abgehende und Transitfracht) stieg im Vergleich zu 2012 um 1,5%. Er betrug insgesamt 210.468 t, von denen 95,1% auf den Flughafen Wien entfielen. Das Postaufkommen, das mit insgesamt 11.722 t um 11,0% unter dem des Vorjahres lag, zeigte eine gegenläufige Entwicklung (*Übersicht 14*).

Auf den **Linienverkehr** entfielen 93,3% der transportierten Fracht und mit 99,9% nahezu die gesamte Postbeförderung. Gegenüber dem Vorjahr stieg das Frachtaufkommen um 1.059 t auf 196.280 t (+0,5%), wohingegen das Postaufkommen um rund 1.454 t (-11,0%) auf 11.715 sank.

Im **Gelegenheitsverkehr** fiel das Frachtaufkommen mit 14.188 t um 2.152 t bzw. um 17,9% höher aus als im

Jahr 2012 und das Postaufkommen erhöhte sich von 4 t im Jahr 2012 auf 7 t (+67,0%) im Jahr 2013.

Das **Luftfrachtaufkommen** am Flughafen Wien betrug 200.205 t (+1,6% gegenüber 2012). Damit entfielen 95% des Luftfrachtumschlags auf den Airport Wien. Eine Zunahme des Transportaufkommens wurde auch auf dem Flughafen Linz mit 9.531 t (+15,2%) registriert. Auf den restlichen Flughäfen kam es hingegen zu Rückgängen. Für die Flughäfen in Graz, Innsbruck und Salzburg wurden 312 t (-78,4%), 238 t (-13,3%) und 182 t (-15,0%) ermittelt. Am Flughafen Klagenfurt gab es 2013 überhaupt (2012: 0,1 t) kein Luftfrachtaufkommen (*Übersicht 14*).

Das **Postaufkommen** verringerte sich 2013 auf dem Flughafen Wien um 10,9% auf 11.722 t. Gleiche Tendenz mit stärkeren Rückgängen zeigte die Entwicklung auf den Flughäfen in Innsbruck und Linz mit Abnahmen von 23,8% und 97,7% (*Übersicht 14*). Insgesamt wurde im Berichtsjahr nahezu die gesamte beförderte Luftpost dem Flughafen Wien (Anteil: 99,9%) zugeordnet.

Übersicht 14: Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen 2013

Flughafen	Fracht in t				Post in t			
	Ankommend	Abgehend	Transit	Insgesamt	Ankommend	Abgehend	Transit	Insgesamt
Wien	99.791	79.035	21.379	200.205	4.732	6.959	31	11.722
Vergleich zum Vorjahr in %	0,1	0,9	12,5	1,6	-24,7	1,5	88,9	-10,9
Graz	83	229	-	312	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	49,4	-83,5	.	-78,4	.	.	.	.
Innsbruck	129	110	-	238	-	0	-	0
Vergleich zum Vorjahr in %	-20,7	-2,6	.	-13,3	.	-23,8	.	-23,8
Klagenfurt	-	-	-	-	-	0	-	0
Vergleich zum Vorjahr in %	.	.	.	.	.	.	.	.
Linz	2.175	3.439	3.917	9.531	0	0	-	0
Vergleich zum Vorjahr in %	4,0	23,7	15,1	15,2	-99,3	-61,7	.	-97,7
Salzburg	75	107	-	182	-	-	-	-
Vergleich zum Vorjahr in %	46,0	-34,1	.	-15,0	.	.	.	.
Insgesamt	102.253	82.919	25.296	210.468	4.732	6.960	31	11.722
Vergleich zum Vorjahr in %	0,2	0,2	12,9	1,5	-24,9	1,5	88,2	-11,0

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.

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

Wie *Übersicht 15* und *Grafik 21* zu entnehmen sind, 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.

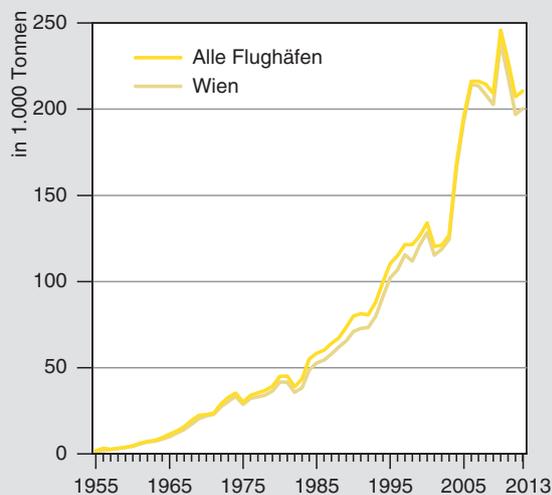
Wurden zu Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1955 über den **Flughafen Wien** lediglich 1,6 Mio. kg auf dem Luftweg befördert, waren es 2013 etwas mehr als 200 Mio. kg. Das Luftpostaufkommen, das seit jeher zum überwiegenden Großteil vom Flughafen Wien abgewickelt wird, veränderte sich im gleichen Zeitraum weni-

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
2013	210.468,3	11.722,5	200.205,0	11.721,8

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

**Grafik 21: Kommerzieller Luftverkehr
Frachtaufkommen 1955 - 2013**



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

ger stark. Im Vergleich zum Luftfrachtaufkommen Mitte der 1990-er Jahre kam es zu einem leichten Einbruch beim Postaufkommen, der in den nachfolgenden Jahren jedoch kompensiert werden konnte.

Tendenziell entwickelten sich das Fracht- und das Postaufkommen von 2012 auf 2013 gegenläufig. Während das gesamte Frachtaufkommen um 1,5% stieg (+1,6% Flughafen Wien) betrug der Rückgang des Postaufkommens 11,0% (-10,9% 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 167,9 Mio. kg den größten Anteil (93,9%) der beförderten Güter aus. Weitere 3,9% entfielen auf das NST/R-Kapitel 8 „Chemische Erzeugnisse“ (7,0 Mio. kg) und 1,1% auf das Kapitel 0 „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ (2,0 Mio. kg) (*Übersicht 16*).

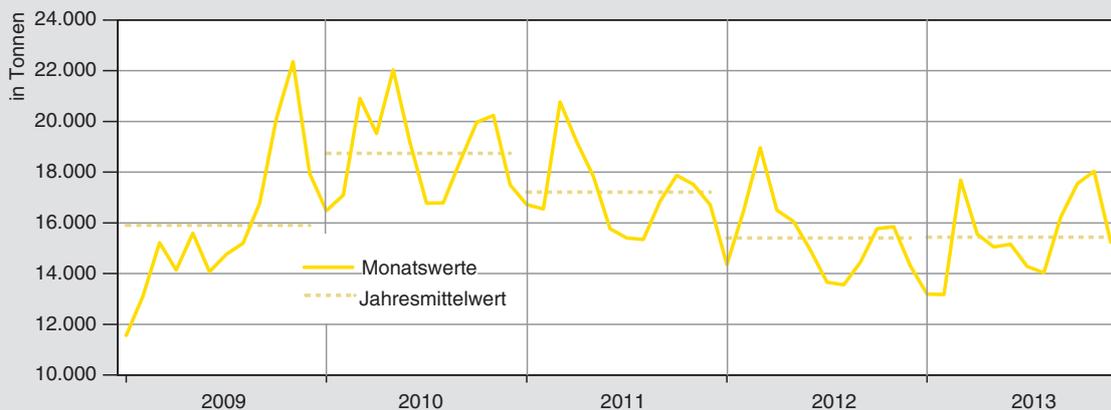
Wie in *Grafik 22* ersichtlich, lag der **Mittelwert** des **Frachtaufkommens** im Jahr 2009 mit rund 16.000 t unter jenen der Jahre 2010 (18.740 t) und 2011 (17.200 t), jedoch über den Mittelwerten der Jahre 2012 (15.400 t) und 2013 (15.430 t).

Übersicht 16: Transportaufkommen nach NST/R-Kapiteln am Flughafen Wien 2013

Kapitel der NST/R	Fracht in Mio. kg
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	1,96
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,50
2 Feste Brennstoffe	-
3 Erdölerzeugnisse	0,03
4 Erze und Metallabfälle	0,00
5 Metallerzeugnisse	0,50
6 Mineral. Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien	0,01
7 Düngemittel	0,00
8 Chemische Erzeugnisse	6,95
9 Maschinen, Fahrzeuge, bearbeitete Güter und sonstige Transportgüter	167,87

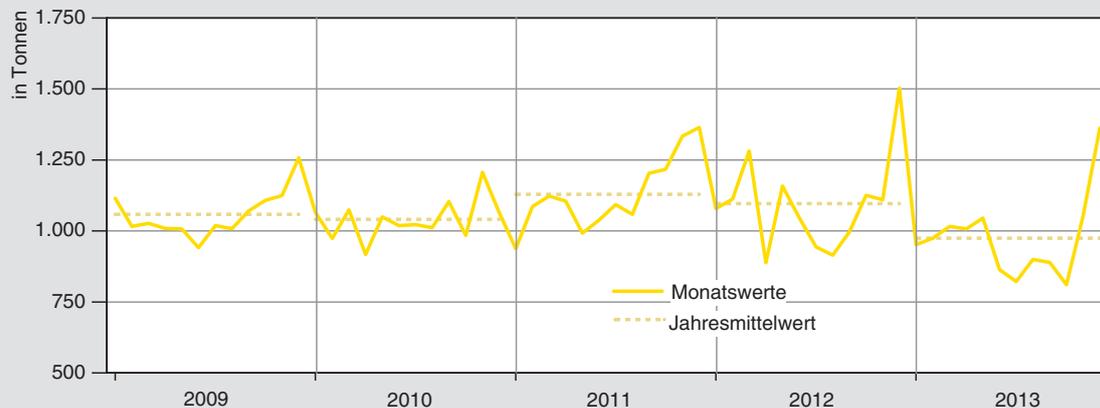
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Die Langtitel der NST/R Kapitel befinden sich im Anhang.

Grafik 22: Frachtaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 23: Postaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Die **Jahresmittelwerte** der in Österreich ein- und ausgeladenen **Luftpost** lagen im Zeitraum von 2009 bis 2012 immer über 1.000 kg, wobei der höchste Wert im Jahr 2011 mit 1.129 kg erreicht wurde. 2013 sank der Jahresmittelwert auf 974 kg und lag damit um 11,1% unter jenem von 2012 (*Grafik 23*).

Auch für die **Transportleistung im Inland** wurden Zuwächse registriert. Der Gesamtwert stieg um

1.6 Rohrleitungsverkehr

Große Zunahmen 2013: Transportaufkommen +19,4%, Transportleistung +17,8%

Das **Transportaufkommen** lag im Berichtsjahr 2013 mit insgesamt 73,7 Mio. t um 12,0 Mio. t bzw. 19,4% über dem Wert des Vorjahres. Dies ist auf Zunahmen sowohl bei Erdöl um 23,6% (2012: -3,4%) auf 39,3 Mio. t wie auch bei Erdgas um 15,0% (2012: -5,6%) auf 34,4 Mio. t zurückzuführen (*Übersicht 17*).

Übersicht 17: Güterverkehr mittels Rohrleitungen gegliedert nach Güterarten auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013

Jahr	1000 Tonnen	Vergleich zum Vorjahr in %	Mio. Inlandtkm	Vergleich zum Vorjahr in %
Erdöl				
2012	31.772	-3,4	7.146	-1,1
2013	39.262	23,6	8.392	17,4
Erdgas				
2012	29.921	-5,6	7.996	-7,5
2013	34.415	15,0	9.447	18,1
Insgesamt				
2012	61.693	-4,5	15.142	-4,6
2013	73.677	19,4	17.839	17,8

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - Rundungsdifferenzen möglich.

2.697 Mio. tkm auf 17.839 Mio. tkm, was einem Plus von 17,8% im Vergleich zum Vorjahr entsprach. Im Bereich Erdöl wurde ein Anstieg um 17,4% auf 8.392

Mio. tkm errechnet (2012: -1,1%), im Bereich Erdgas betrug die Zunahme 18,1% auf 9.447 Mio. tkm (2012: -7,5%) (*Übersicht 17*).

2 Personenverkehr

2.1 Schienenverkehr

Mit 274,3 Mio. Fahrgästen wurden 2013 um 4,4% mehr befördert als 2012

Im **Personenverkehr** (siehe *Übersicht 18*) wurden 2013 insgesamt 274,3 Mio. (2012: 262,9 Mio.) Fahrgäste von in- und ausländischen Bahnen auf dem heimischen Streckennetz befördert, was einem Plus von 4,3% gegenüber dem Vorjahr entsprach. 85,0% (2012: 85,2%) der Passagiere wurden von dem inländischen Haupteisenbahnunternehmen befördert (233,2 Mio.). Die übrigen 41,1 Mio. Personen wurden von sonstigen in- und ausländischen Eisenbahnen befördert. 1,4 Mio. (2012: 1,5 Mio.) entfielen auf ausländische Beförderer, deren Anteil im Berichtsjahr rund 0,5% (2012: 0,6%) betrug.

Die **Personenverkehrsleistung** lag mit insgesamt 11,9 Mrd. pkm um 5,2% über der des Vorjahres, wovon 10,6

Mrd. pkm bzw. 89,2% (2012: 90,3%) vom inländischen Haupteisenbahnunternehmen erbracht wurden.

Die gesamte **Betriebsleistung** der Personenzüge betrug im Jahr 2013 105,0 Mio. Zug-km, was einer Abnahme von 0,1% gegenüber 2012 entsprach.

Die Zahl der mit in- und ausländischen Schienenverkehrsunternehmen in Österreich **beförderten Personen** stieg in den letzten sechs Jahren stetig an. Wurden im Jahr 2008 noch 238,9 Mio. Personen gezählt, waren es 2013 bereits 274,3 Mio., was einer Steigerung von 14,8% gegenüber 2008 gleichkam (*Grafik 24*).

2.2 Kommerzieller Luftverkehr

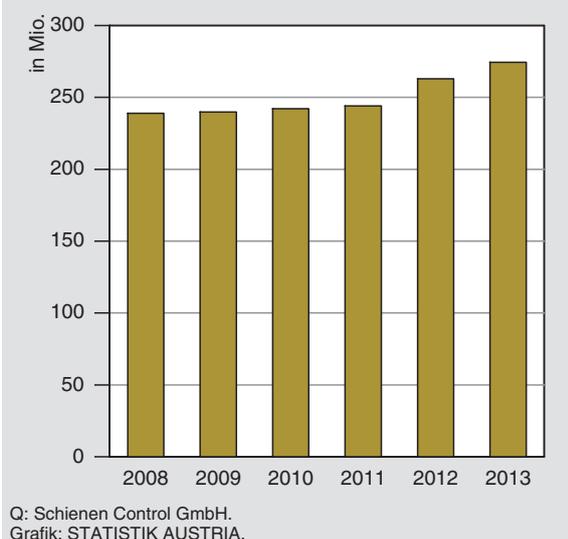
Mit 26,3 Mio. beförderten Passagieren lag das Fluggastaufkommen 2013 um 1% unter dem des Vorjahres

Auf den sechs österreichischen Flughäfen wurden im Jahr 2013 **insgesamt 26,3 Mio. Fluggastpassagiere** (*Übersicht 19*) befördert. Damit sank das Fluggastaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 1,0% bzw. rund 0,3 Mio. Passagiere. Wie schon 2011 und 2012 kam es auch im Jahr 2013 zu einem Rückgang der Flugbewegungen (-4,5% gegenüber 2012) auf nunmehr **290.481 Starts und Landungen**.

Wie *Übersicht 19* weiter zu entnehmen ist, war Wien, was sowohl die Anzahl der Flüge (231.177) als auch der Passagiere betrifft (ca. 22 Mio.), der mit Abstand bedeutendste österreichische Flughafen. Danach kamen Salzburg (18.068 Flüge bzw. rund 1,7 Mio. Passagiere), Graz (14.778 Flüge bzw. 0,882 Mio. Passagiere), Innsbruck (11.535 Flüge bzw. 0,981 Mio. Passagiere), Linz (10.227 Flüge bzw. 0,550 Mio. Passagiere) und Klagenfurt (4.696 Flüge bzw. 0,259 Mio. Passagiere).

Der erwähnte leichte Rückgang an Flugbewegungen lässt sich nicht auf die einzelnen Flughäfen übertragen.

Grafik 24: Beförderte Personen im Schienenverkehr in Österreich 2008 - 2013



Übersicht 18: Betriebs- und Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2013

Beförderer	Betriebsleistung		Fahrgäste		Personenkilometer	
	Zug-km	Anteil in %	Mio.	Anteil in %	Mio.	Anteil in %
Inländisches Haupteisenbahnunternehmen	91.219.551	86,8	233	85,0	10.630	89,2
Sonstige Eisenbahnunternehmen aus dem In- und Ausland	13.816.266	13,2	41	15,0	1.285	10,8
Insgesamt	105.035.817	100	274	100,0	11.915	100,0
Vergleich zum Vorjahr in %	-0,1		4,3		5,2	

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

Übersicht 19: Zahl der Flüge und Passagiere nach österreichischen Flughäfen 2013 im Vorjahresvergleich

Flughafen	Flüge			Passagiere			
	An	Ab	Insgesamt	An	Ab	Transit	Insgesamt
Wien	115.587	115.590	231.177	10.982.737	10.990.192	26.891	21.999.820
Vergleich zum Vorjahr in %	-5,5	-5,5	-5,5	-0,8	-0,6	-28,0	-0,7
Graz	7.389	7.389	14.778	437.069	433.959	10.537	881.565
Vergleich zum Vorjahr in %	1,9	1,9	1,9	-4,5	-4,3	-45,8	-5,3
Innsbruck	5.766	5.769	11.535	489.833	486.160	5.125	981.118
Vergleich zum Vorjahr in %	-2,9	-2,8	-2,9	5,4	5,5	-1,7	5,4
Klagenfurt	2.349	2.347	4.696	127.262	127.659	4.415	259.336
Vergleich zum Vorjahr in %	-8,9	-9,0	-8,9	-7,2	-8,0	-3,4	-7,5
Linz	5.114	5.113	10.227	270.272	271.796	7.893	549.961
Vergleich zum Vorjahr in %	-6,1	-6,1	-6,1	-11,1	-10,7	-47,2	-11,8
Salzburg	9.035	9.033	18.068	826.278	830.031	6.525	1.662.834
Vergleich zum Vorjahr in %	5,5	5,5	5,5	-0,4	0,8	-52,7	-0,2
Insgesamt	145.240	145.241	290.481	13.133.451	13.139.797	61.386	26.334.634
Vergleich zum Vorjahr in %	-4,5	-4,5	-4,5	-1,0	-0,7	-35,6	-1,0
Davon Linienverkehr	136.538	136.387	272.925	12.349.674	12.363.227	17.807	24.730.708
Vergleich zum Vorjahr in %	-4,2	-4,0	-4,1	-0,5	-0,2	-32,4	-0,4
Davon Gelegenheitsverkehr	8.702	8.854	17.556	783.777	776.570	43.579	1.603.926
Vergleich zum Vorjahr in %	-9,7	-11,7	-10,7	-7,6	-8,9	-36,8	-9,3

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.

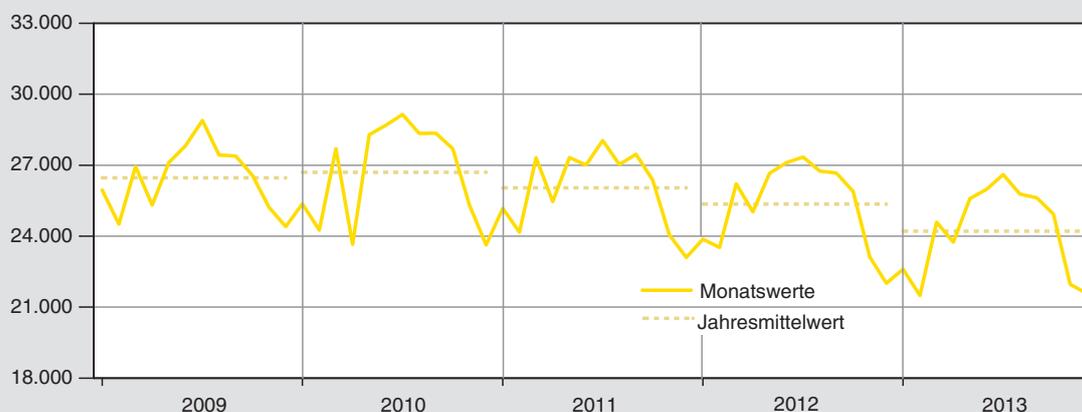
Während in Klagenfurt, Linz und Wien die Anzahl der Flüge (-8,9%, -6,1% und -5,5%) im Vergleich zu 2012 abnahmen und es zu Rückgängen (-7,5%, -11,8% und -0,7%) des Passagieraufkommens kam, zeigte die Entwicklung in den Bundesländerflughäfen Salzburg und Graz ein anderes Bild: eine Zunahme der Flugbewegungen (+5,5% und +1,9%) bei gleichzeitiger Abnahme der Fluggäste (-0,2% und -5,3%). Lediglich auf dem Flughafen Innsbruck konnten mit weniger durchgeführten Flügen (-2,9%) mehr Passagiere (+5,4%) als im Jahr davor befördert werden.

Analysiert man dieses Ergebnis getrennt nach Linien- und Gelegenheitsverkehr, so zeigt sich, dass das niedrigere Fluggastaufkommen sowohl auf den Linienverkehr als auch auf den Gelegenheitsverkehr zurückzu-

führen war, wenngleich dieses in unterschiedlichem Ausmaß (-0,4% bzw. -9,3%) ausfiel.

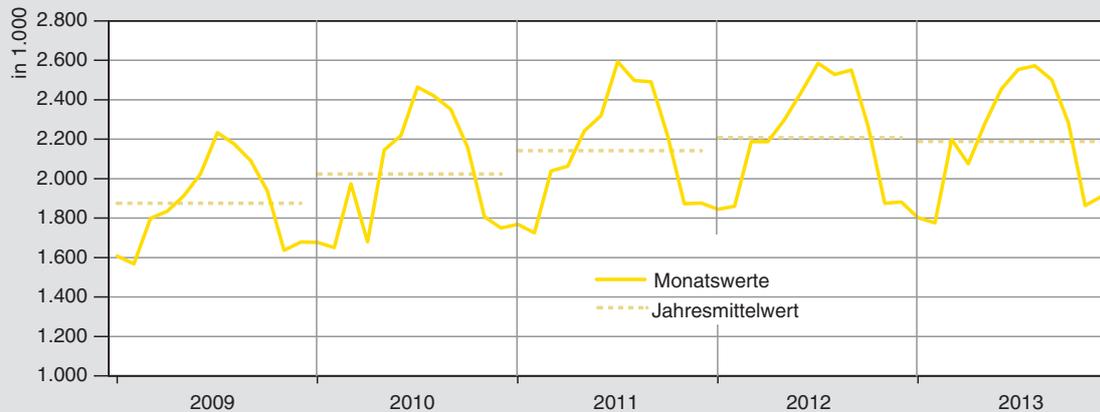
Auf den **Linienverkehr** entfielen im Berichtsjahr 272.925 Flüge (Anteil: 94,0%) und knapp 24,7 Mio. (Anteil: 93,9%) Fluggästen. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Zahl der Flugbewegungen um 11.621 und die Zahl der Fluggäste um rund 0,1 Mio. Auf den **Gelegenheitsverkehr** entfielen 17.556 (-2.098) bzw. 6,0% der Flugbewegungen und 1,6 Mio. (-165.150) bzw. 6,1% der Fluggäste. In relativen Zahlen ausgedrückt, waren bezogen auf die Flugbewegungen und die Anzahl der Passagiere die Rückgänge im Gelegenheitsverkehr mit 10,7% und 9,3% stärker als im Linienverkehr mit 4,1% und 0,4%.

Grafik 25: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Starts und Landungen in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 26: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Fluggastaufkommen (an und ab) in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Entwicklung der Flugbewegungen in den letzten 5 Jahren

Grafik 25 und Grafik 26 zeigen die Entwicklung der Flugbewegungen und des Fluggastaufkommens in den letzten fünf Jahren. Die durchgezogene Linie repräsentiert 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. So lassen sich z.B. an den Jahresmittelwerten die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Flugbewegungen ab 2009 deutlich ablesen.

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

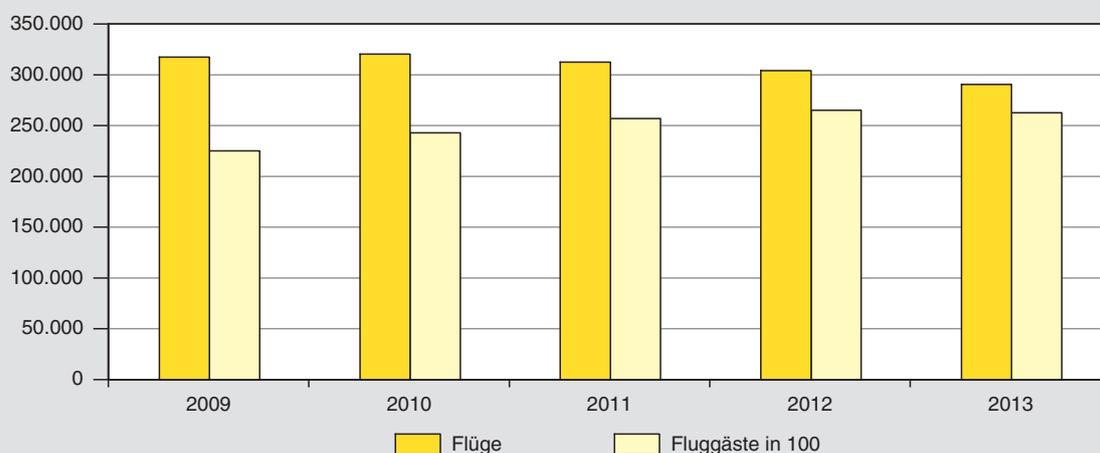
Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010 werden sichtbar.

Für das Jahr 2013 wurde ein durchschnittlicher Wert von 24.207 Flugbewegungen pro Monat betreffend den kommerziellen Luftverkehr errechnet (Grafik 25), die unter jenen der Vorjahre lag. Das durchschnittliche monatliche Fluggastaufkommen lag wie im Jahr davor bei rund 2,2 Mio. und lässt auf eine neuerlich verbesserte Auslastung der eingesetzten Luftfahrzeuge schließen (Grafik 26).

Durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flug seit 2009 um mehr als 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

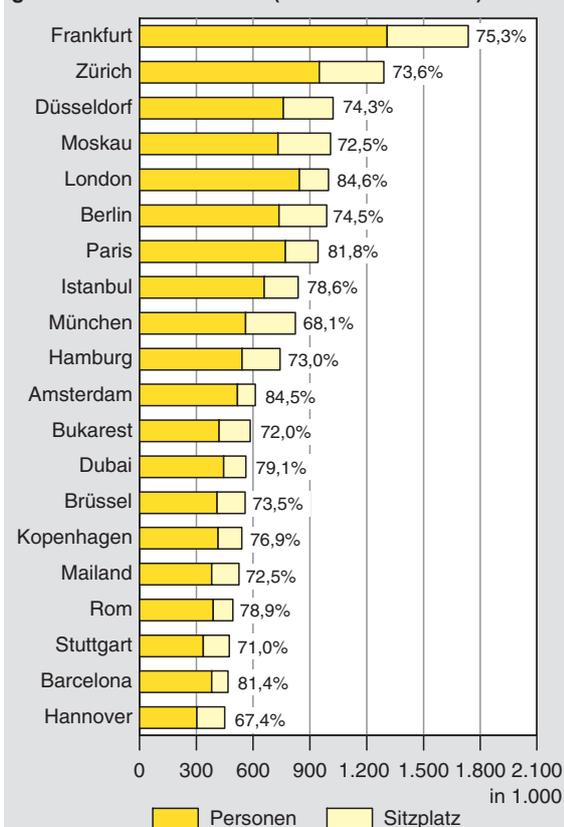
Grafik 27: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Flug- und Passagieraufkommen in Österreich 2009 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

seit 2009 verringert hat, ist im Gegensatz dazu die Anzahl der Fluggäste zwischen 2009 und 2012 gestiegen bzw. blieb sie 2013 nahezu unverändert im Vergleich zum Vorjahr. Setzt man beide Kennzahlen in Beziehung zueinander, so stieg die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Flug in den Jahren 2009 bis 2013 weiterhin kontinuierlich an: Während 2009 noch durchschnittlich 71 Passagiere pro Flug gezählt wurden, nahm die Anzahl in den Jahren 2010 (76 Passa-

Grafik 28: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Angebot an Sitzplätzen und beförderte Fluggäste nach ausgewählten Strecken 2013 (von und nach Wien)



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

giere), 2011 (82 Passagiere) und 2012 (87 Passagiere) stetig zu. 2013 waren es 90 Passagiere, was eine Steigerung von 26,8% bezogen auf 2009 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-Düsseldorf-Wien, Wien-Moskau-Wien und Wien-London-Wien.

Hinsichtlich der beförderten Personen in Relation zu den angebotenen Sitzplätzen zeigte sich, dass 2013 auf den Streckenpaaren Wien-London-Wien (84,6%), Wien-Amsterdam-Wien (84,5%), Wien-Paris-Wien (81,8%), Wien-Barcelona-Wien (81,4%) die **höchsten Auslastungsgrade** verzeichnet wurden. Hohe Auslastungsgrade um rund 79% verzeichneten auch die Streckenpaare Wien-Dubai-Wien, Wien-Rom-Wien sowie Wien-Istanbul-Wien. Bei den restlichen in Grafik 28 gezeigten Streckenpaaren bewegten sich die Auslastungsgrade zwischen 67,4 % und 76,9%.

Seit 1955 steiler Anstieg der Flüge und der Fluggastzahlen

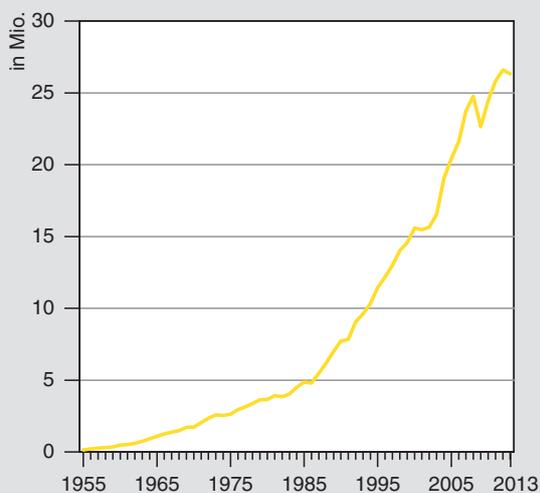
Insgesamt fanden in Österreich 1955 knapp 7.400 Flüge statt, wobei rund drei Viertel davon auf den Flughafen Wien entfielen. Das Flugaufkommen betrug im Jahr 2013 290.481 Flüge insgesamt, wovon 79,6% am Flughafen Wien stattfanden. Die Anzahl der Flüge war damit fast 40-mal höher (Flughafen Wien nahezu 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

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
2013	290.481	26.334.634	231.177	21.999.820

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 29: Fluggäste aller österreichischen Flughäfen im Linien- und Gelegenheitsverkehr 1955 - 2013

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Flughafen Wien entfielen. Im Jahr 2013 wurden 26,3 Mio. Passagiere befördert. Nach wie vor reisten die meisten Fluggäste (83,5%) über den Flughafen Wien. Das Passagieraufkommen betrug im Berichtsjahr somit insgesamt das 193-fache (Flughafen Wien: fast das 197-fache) im Vergleich zum Referenzjahr 1955 (*Übersicht 20* bzw. *Grafik 29*).

Rund vier von fünf Flügen (79,6%; 2012: 80,4%) bzw. Passagieren (83,5%; 2012: 83,3%) entfielen auf den Flughafen Wien. Daneben war fast jeder Dritte (30,9%) der rund 11,0 Mio. in Wien abgefertigten Fluggäste zugleich auch ein Transferpassagier.

Fast 85% der Passagiere hatten Endziele in Europa

84,5% der rund 13,1 Mio. auf den inländischen Flughäfen im Jahr 2013 abgefertigten **Passagiere im Linien- und Gelegenheitsverkehr** hatten Endziele in Europa. 8,1% der Passagiere hatten Asien als Endziel, 4,7% Amerika, 2,4% Afrika und 0,3 Australien (*Übersicht 21*).

Der Anteil der Passagiere, die nach Afrika flogen war mit 19,0% im Gelegenheitsverkehr deutlich höher als im Linienverkehr mit 1,4%. Dieser anteilmäßige Unterschied erklärt sich durch den Tourismus nach Nordafrika (z.B. Ägypten oder 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: 65,4% bzw. Anteil Streckenziel: 70,6%) dominierte. Rechnet man die europäischen Staaten, die nicht Teil der EU waren, sowie die Russische Föderation zu diesen Anteilen hinzu, so machten diese 84,7% bzw. 90,4% aus.

Nach der weltweiten Betrachtung in *Grafik 30* wird in *Grafik 31* und *Grafik 32* das Augenmerk auf **Europa** gerichtet. Hierbei zeigt sich deutlich, dass im Jahr 2013 Deutschland sowohl das bedeutendste Strecken- (3,3 Mio.; Anteil: 29,3%) als auch Endziel (2,6 Mio.; Anteil: 24,7%) für Fluggäste aus Österreich im Linienverkehr war.

Das Balkendiagramm (*Grafik 33*) der 2013 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 (2,59 Mio. bzw. Anteil 23,3% aller in Österreich abgefertigten Fluggäste), im Vereinigten Königreich (fast 817.000; Anteil 7,4%) und in Spanien (707.000; Anteil 6,4%). Einen Anteil in Höhe von über 5% erreichte aber auch Italien mit fast 610.000 Fluggästen.

Bei den nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern lagen die Endziele am häufigsten in der Türkei, der Schweiz und in Russland mit Anteilen von 5,4%, 5,2% und 4,8%.

London war 2013 die häufigste Endzieldestination im Linienverkehr

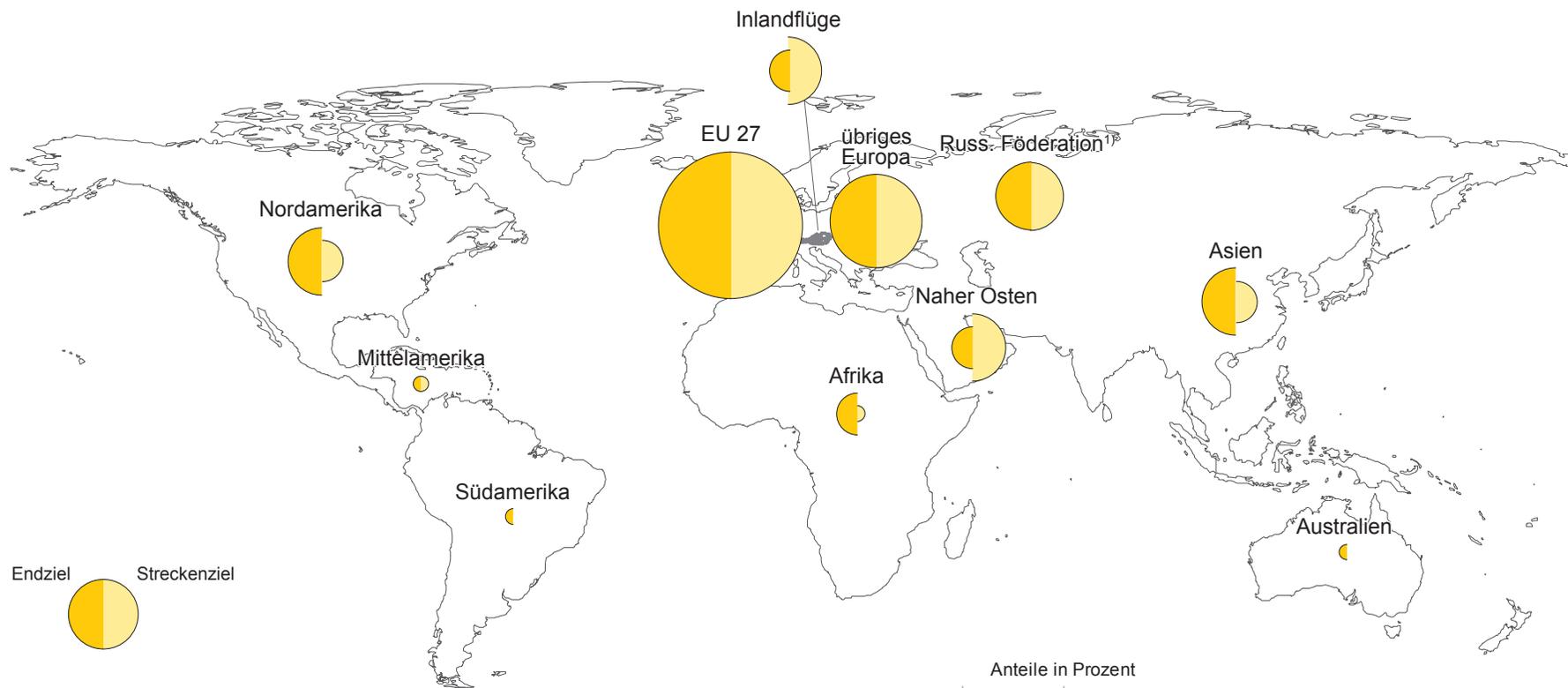
2013 waren die fünf bedeutendsten Endziele im **Linienverkehr** London, Frankfurt, Düsseldorf, Berlin und

Übersicht 21: Aus Österreich abfliegende Passagiere nach Kontinenten und Anteilen 2013

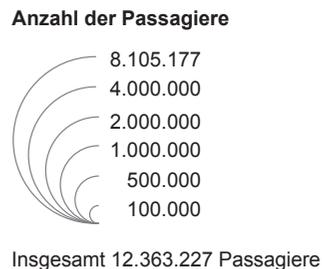
Kontinent	Linienverkehr		Gelegenheitsverkehr		Gesamt	
	Passagiere	Anteil in %	Passagiere	Anteil in %	Passagiere	Anteil in %
Europa	10.473.266	84,7	625.897	80,6	11.099.163	84,5
Afrika	172.011	1,4	147.750	19,0	319.761	2,4
Asien	1.066.037	8,6	1.798	0,2	1.067.835	8,1
Australien	34.199	0,3	-	-	34.199	0,3
Amerika	617.714	5,0	1.125	0,1	618.839	4,7
Insgesamt	12.363.227	100,0	776.570	100,0	13.139.797	100,0

Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 30: Linienverkehr – Endziele und Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013



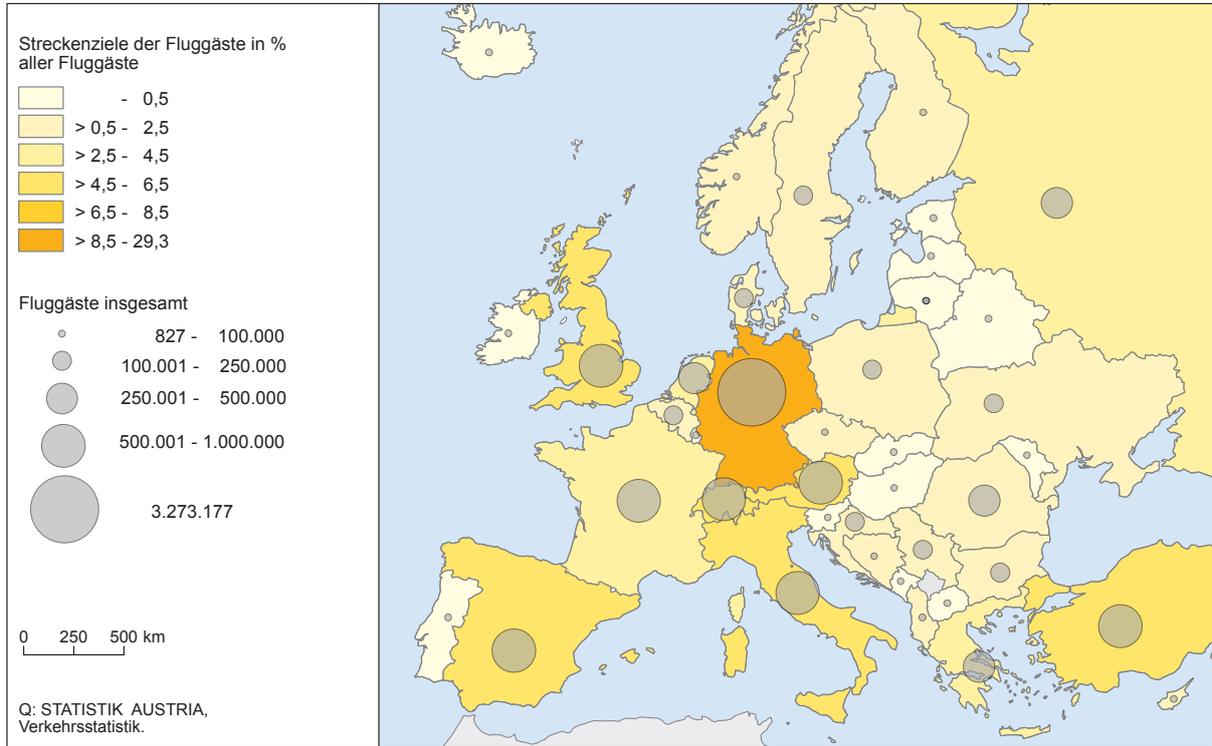
59



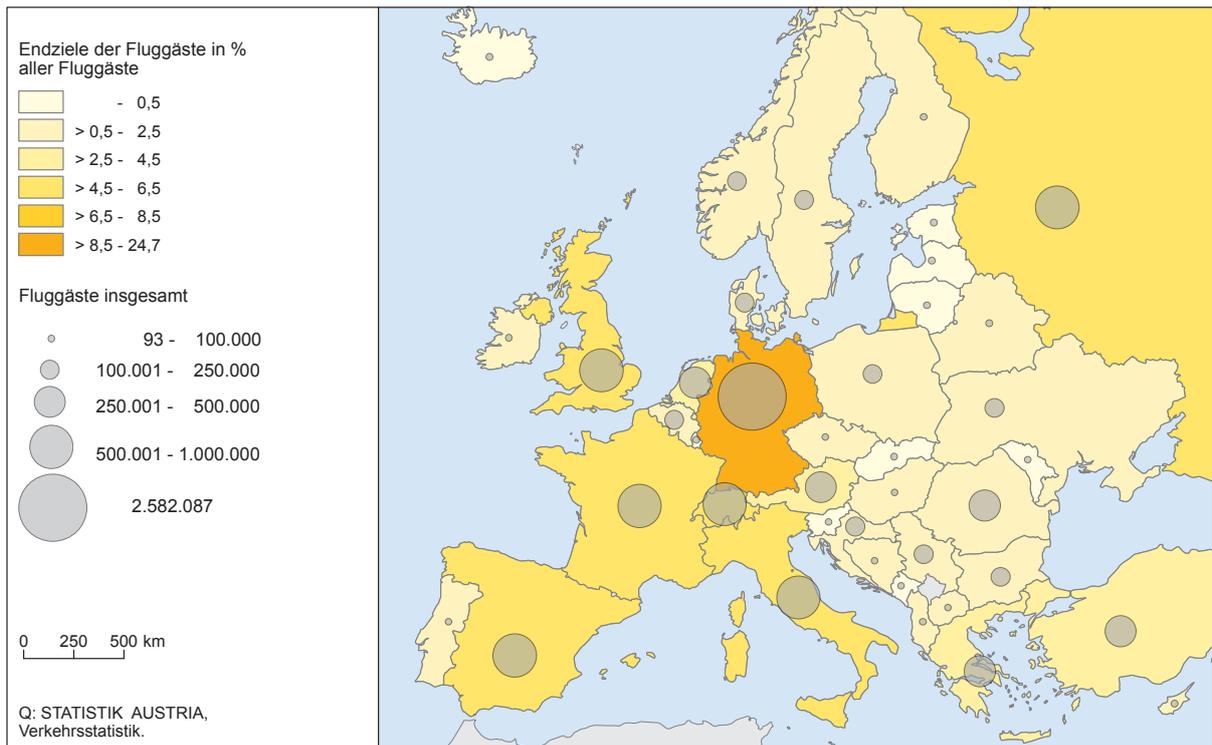
	Anteile in Prozent	
	Endziele	Streckenziele
Österreich	3,4	5,0
EU 28 (ohne Ö)	62,0	65,6
Russ. Föderation ¹⁾	7,0	6,7
übriges Europa	12,4	13,2
Afrika	1,4	0,7
Naher Osten	3,8	4,2
Asien	4,9	2,7
Australien	0,3	-
Nordamerika	4,2	1,9
Mittelamerika	0,4	0,1
Südamerika	0,4	-

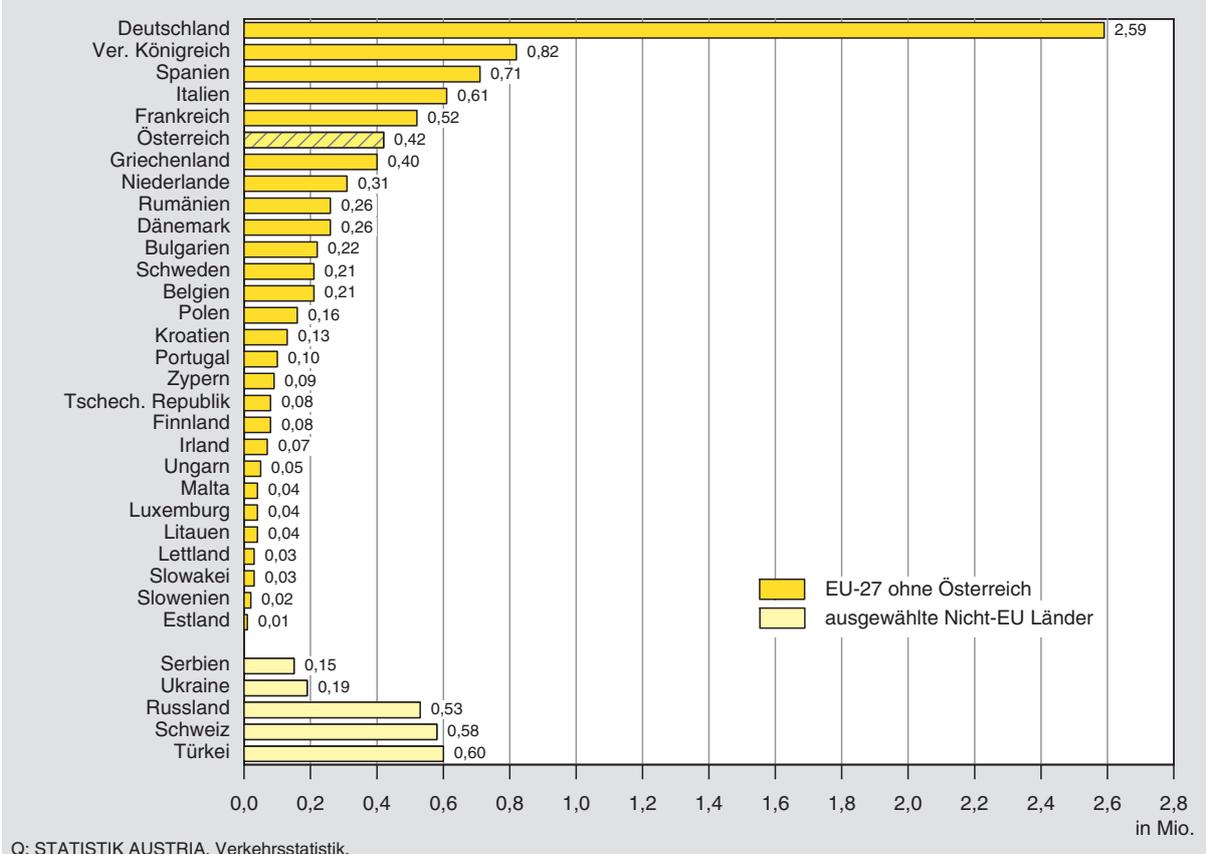
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - ¹⁾ Ohne Georgien

Grafik 31: Linienverkehr: Europäische Streckenziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013



Grafik 32: Linienverkehr: Europäische Endziele der von Österreich abfliegenden Passagiere 2013



Grafik 33: Aus Österreich abfliegende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach europäischen Endzielen 2013

Zürich, auf die zusammen fast 2,4 Mio. beförderte Fluggäste entfielen (*Grafik 34* bzw. *Tabelle 84* im Tabellenteil).

Im **Gelegenheitsverkehr** mit insgesamt etwas weniger als 0,8 Mio. Fluggästen entfielen 44,2% auf die Destinationen Antalya, gefolgt von Hurghada, London, Manchester und Sharm el Sheikh, (*Grafik 35* bzw. *Tabelle 87* im Tabellenteil dieser Publikation).

Vergleicht man das Berichtsjahr 2013 mit dem Jahr 2003, so ist es seitdem zu beachtlichen Zuwächsen im Flugverkehr zwischen Österreich und ausgewählten **osteuropäischen Staaten** gekommen (*Grafik 36*). Der größte absolute Zuwachs (+317.409) an Fluggästen entfiel auf die Beförderung von 504.242 Passagieren (angekommene und abgeflogene) zwischen Österreich und Rumänien.

Mit 427.462 beförderten Personen im Jahr 2013 wurde im Vergleich zu 2003 aber auch eine bemerkenswerte Steigerung (+283.050 bzw. +196,0%) im Flugverkehr mit Bulgarien registriert. Positiv entwickelte sich auch das Passagieraufkommen mit 295.040 Beförderungen

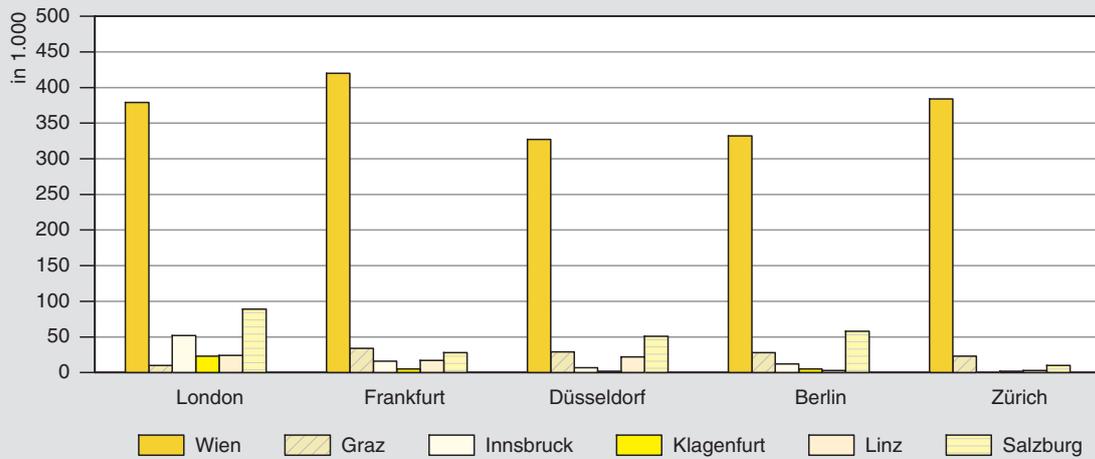
von und nach Polen, was einer Zunahme um 46,9% entsprach.

Der anteilmäßig nur geringe Verkehr zwischen den Ländern Österreich und Estland war jedoch rückläufig. Im Vergleich mit dem Jahr 2003 wurden 2013 mit 5.288 Passagieren um 4.052 weniger gezählt, was einer Abnahme von 43,4% gleichkam.

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.

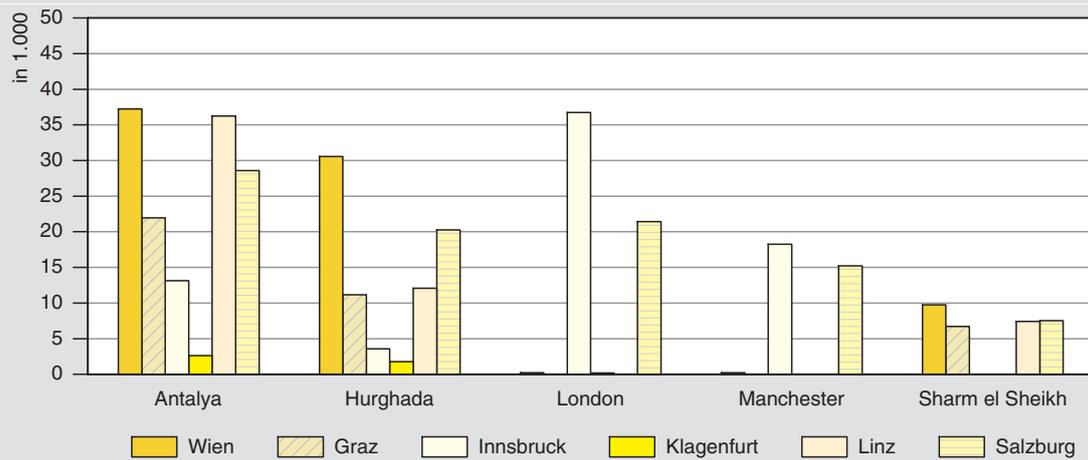
Grafik 38 zeigt die abgefertigten Passagiere (ohne Transit) am Flughafen Wien im Linienverkehr nach deren jeweiligen Streckenzielen. Die weiteren sechs „**Flugsonnen**“ (*Grafik 39*) enthalten hingegen die auf den Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt,

Grafik 34: Abfliegende Fluggäste im Linienverkehr nach Flughäfen und bedeutenden Endzielen 2013



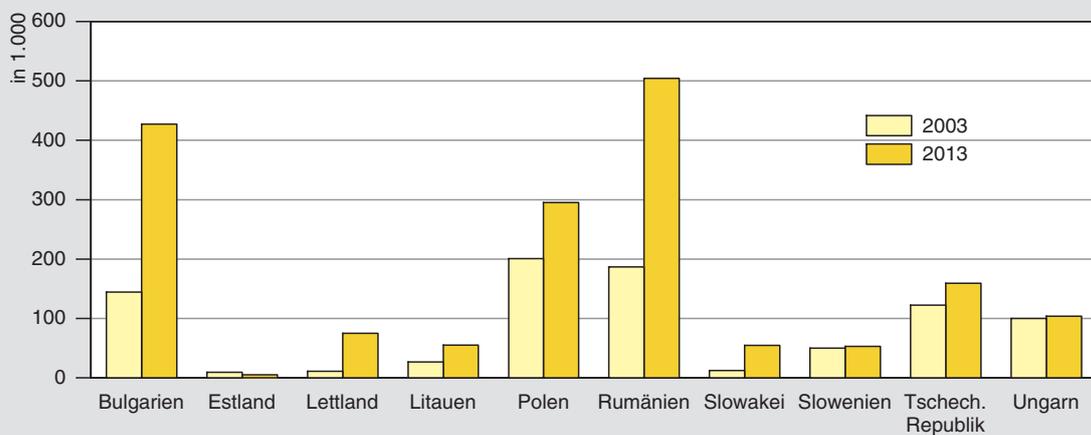
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 35: Abfliegende Fluggäste nach Flughäfen im Gelegenheitsverkehr und bedeutenden Endzielen 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 36: Abfliegende und ankommende Fluggäste im Linien- und Gelegenheitsverkehr nach ausgewählten osteuropäischen Ländern 2003 und 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

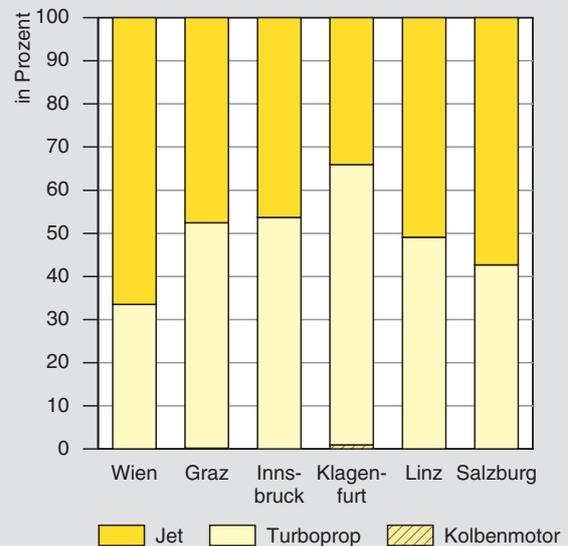
Graz und Linz abgefertigten Passagiere im Gelegenheitsverkehr nach deren Endzielen.

63,1% aller Flugbewegungen erfolgten mit Jets

Von den im Berichtsjahr 2013 in Österreich insgesamt erfolgten 290.481 Starts und Landungen, die dem Linien- und Gelegenheitsverkehr zugeordnet wurden, entfielen 63,1% bzw. 183.180 auf Verkehrsflugzeuge mit **Strahltrieb** (Jets), deren Anteil sich gegenüber dem Jahr davor um 1,3 Prozentpunkte erhöhte. 107.235 Flugbewegungen bzw. 36,9% (2012: 38,2%) wurden hingegen von Luftfahrzeugen mit **Propellerturbinentriebwerken** durchgeführt, deren Anteil im Berichtsjahr um 3,4% sank. Lediglich 66 (2012: 90), mit einem marginalen Anteil von 0,02%, erfolgten von Flugzeugen mit **Kolbenmotoren**.

66,5% bzw. 153.640 der 231.177 Flüge, die dem Flughafen Wien zugeordnet wurden, erfolgten durch Jets. In Salzburg waren es 57,3%, in Linz 50,9%, in Graz 47,6%, in Innsbruck 46,3% und in Klagenfurt 34,1% mit 10.361, 5.208, 7.030, 5.341 und 1.600 Flügen (*Grafik 37*).

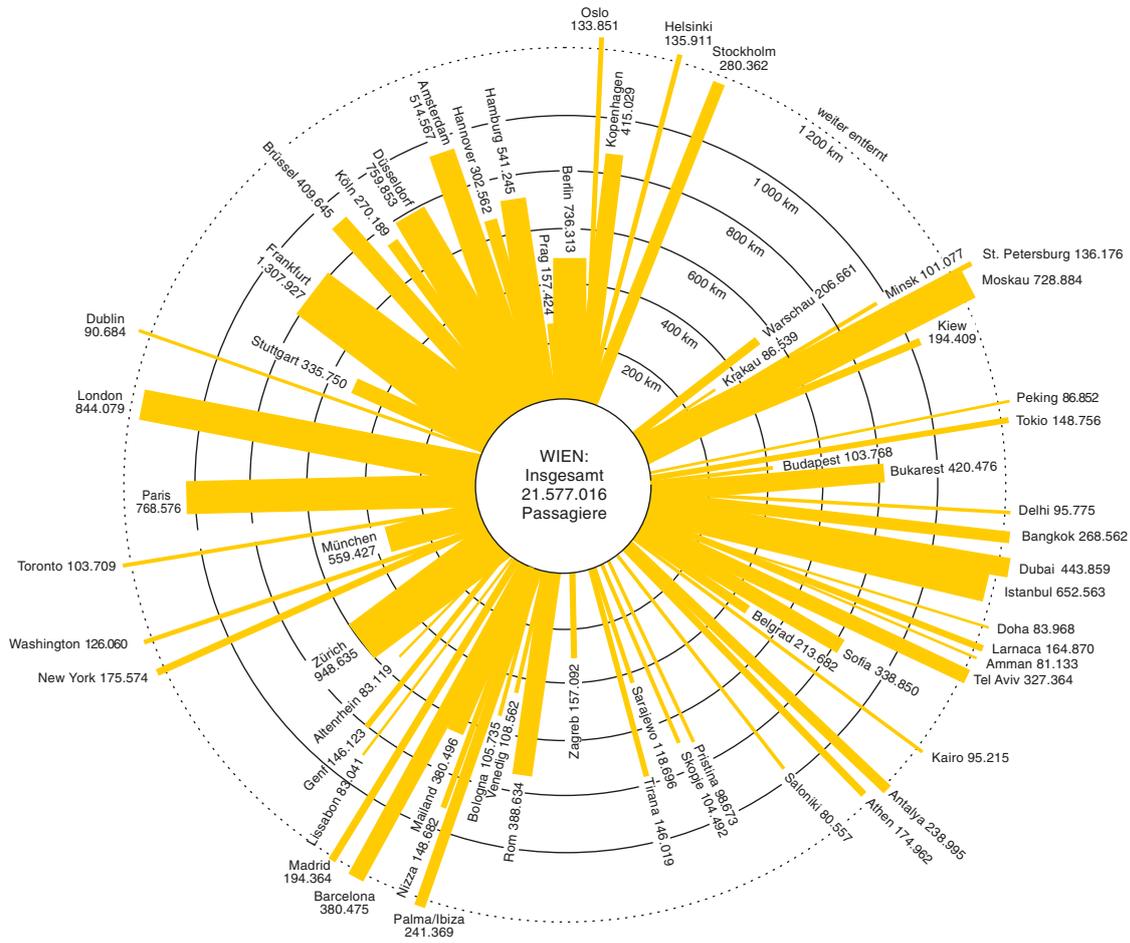
Grafik 37: Linien- und Gelegenheitsverkehr – Anteil der Flugbewegungen nach Flughäfen und Antriebsarten der Luftfahrzeuge 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik.

Grafik 38: Linienverkehr 2013

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

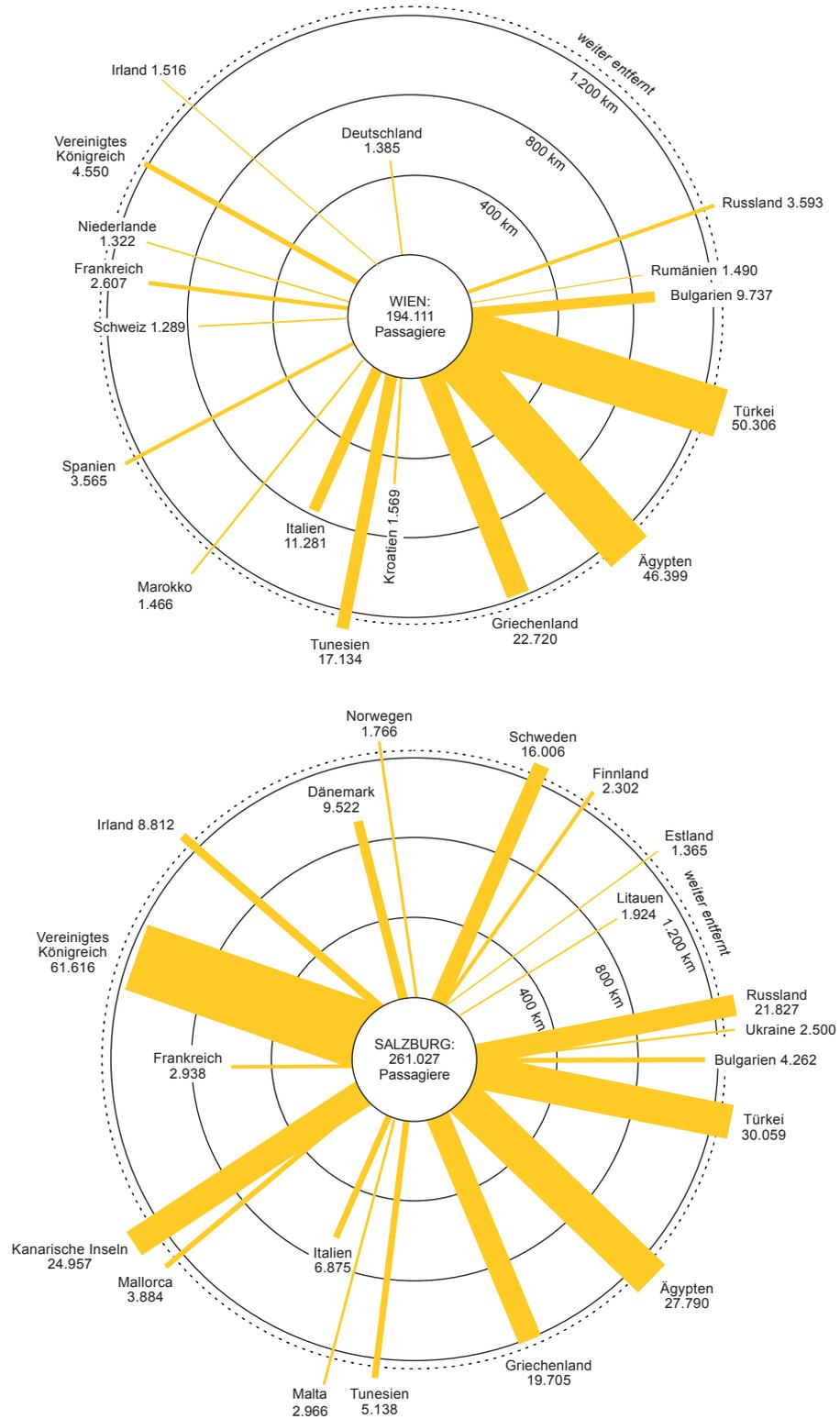


Ausgewählte Streckenzielen mit unter 80.000 beförderten Passagieren (größenmäßig gereiht):

Erevan	77.727	Teneriffa	57.400	Rostov-na-Donu	40.672	Tripoli	24.941
Nürnberg	76.054	Kosice	54.767	Kharkov	40.125	Bagdad	23.866
Malta	74.577	Leipzig	53.319	Split	39.860	Kerkira	23.500
Riga	70.825	Ljubljana	53.164	Santorini	39.443	Zakinthos	23.045
Chisinau	68.685	Krasnodar	52.516	Sibiu	37.418	Seoul	21.303
Luxemburg	67.731	Varna	51.901	Rhodos	32.666	Madeira	20.983
Lyon	67.133	Florenz	51.385	Heraklion	30.574	Mikonos	20.613
Dubrovnik	65.654	Vilnius	50.610	Baku	30.497	Valencia	19.586
Taipeh	65.387	Odessa	48.727	Astana	29.859	Catania	16.634
Malaga	64.795	Las Palmas	48.640	Tunis	29.538	Verona	15.775
Chicago	64.772	Dnepropetrovsk	48.425	Chania	29.237	Bern	15.617
Podgorica (ehem. Titograd)	63.824	Basel	47.797	Iasi	28.940	Hurghada	15.324
Ankara	59.711	Rotterdam	47.521	Izmir	26.293	Sharm el Sheik	15.210
Erbil	59.517	Lviv(Lwow-Lemberg)	41.034	Olbia	26.079		

Q: STATISTIK AUSTRIA.

Grafik 39: Gelegenheitsverkehr 2013 ¹⁾
 Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen



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

Grafik 39 (Fortsetzung): Gelegenheitsverkehr 2013 ¹⁾
 Zahl der abgefertigten Passagiere nach Endzielen



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

3 Infrastruktur, Fahrzeugbestand und Betrieb

3.1 Straßenverkehr

Zahl des Lkw-Bestandes 2013 auch weiterhin rückläufig

Die Anzahl der Arbeitsstätten in Österreich mit Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mindestens 2 t sowie Sattelzugfahrzeugen verringerte sich zum Stichtag 31.12.2013 gegenüber dem Vergleichsstichtag des Vorjahres im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr um 2,3% auf 3.492 und im Werkverkehr um 2,1% auf 13.324.

Im **fuhrgewerblichen Verkehr** reduzierte sich die Menge der Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 3,0% auf 16.635, die der Sattelzugfahrzeuge um 3,4% auf 11.084 und jene der Anhänger um 0,5% auf 26.742. Im **Werkverkehr** nahm der Bestand an Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 0,7% auf 34.859 ab. Bei den Sattelzugfahrzeugen kam es hingegen zu einem Anstieg um 5,2% auf 5.095 und bei den Anhängern zu einer Zunahme um 6,3% auf 23.106 (*Übersicht 22*).

Die **Nutzlastkapazität** sank im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr bei Lkw (ab 2 t Nutzlast) um 2,7% auf 189.392 t wohingegen diese im Werkverkehr um 0,9% auf 313.268 t anstieg. Die Nutzlastkapazität der Anhänger verzeichnete einen Rückgang im fuhrgewerblichen Straßengüterverkehr um 0,5% auf 647.165 t jedoch

einen Anstieg im Werkverkehr um 6,9% auf 425.243 t (*Übersicht 22*).

3.2 Schienenverkehr

5.651 km Schienenbaulänge, darunter fast 70% (3.908 km) elektrifiziert

Zum Stichtag 31. Dezember 2013 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 5.651 km bzw. eine **Betriebslänge** von 5.531 km auf. Dabei entfielen auf eingleisige Strecken 3.583 km (Baulänge) bzw. 3.473 km (Betriebslänge). 3.908 km der Baulänge waren elektrifiziert und 1.743 nicht. Von der Betriebslänge waren 3.854 km elektrifiziert und 1.677 km nicht elektrifiziert.

Gegliedert nach **Spurweiten** entsprachen 5.336 km (Baulänge) bzw. 5.222 km (Betriebslänge) der Europäischen Normalspur (1.435 mm) und 316 km (Baulänge) bzw. 309 km (Betriebslänge) waren Schmalspurstrecken.

Übersicht 22: Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Anhänger österreichischer Unternehmen zum Stichtag 31. Dezember 2008 - 2013

Jahr	Lastkraftwagen ¹⁾			Sattelzugfahrzeuge	Anhänger ²⁾		
	Anzahl	Nutzlastkapazität	Nutzlastkapazität pro Lastkraftwagen		Anzahl	Nutzlastkapazität	Nutzlastkapazität pro Anhänger
		in Tonnen	in Tonnen			in Tonnen	in Tonnen
Fuhrgewerblicher Straßengüterverkehr							
2008	18.284	201.018	11,0	13.476	25.493	611.185	24,0
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
Werkverkehr							
2008	35.721	305.649	8,6	4.864	15.806	309.261	19,6
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

Q: STATISTIK AUSTRIA, Kraftfahrzeug-Bestandsstatistik. - 1) Lkw ≥ 2 t Nutzlast. - 2) Sattelanhänger, Satteltankanbieter 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 31.12.2012 und am 31.12.2013

Art und Spurweite	Baulänge in km			Betriebslänge in km		
	Elektrifiziert	Nicht elektrifiziert	Insgesamt	Elektrifiziert	Nicht elektrifiziert	Insgesamt
Streckenlänge nach Art der Geleise						
Insgesamt 2012	3.906	1.781	5.687	3.852	1.714	5.566
eingleisig	1.837	1.781	3.618	1.793	1.714	3.507
zweigleisig	2.069	-	2.069	2.059	-	2.059
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
Streckenlänge nach Spurweite						
Insgesamt 2012	3.906	1.781	5.687	3.852	1.714	5.566
Regelspur ¹⁾	3.762	1.610	5.372	3.711	1.546	5.257
Hauptbahnen	2.625	201	2.826	2.568	184	2.752
Nebenbahnen	1.137	1.410	2.546	1.144	1.362	2.505
Schmalspur	145	171	316	141	168	309
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

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

1.366 Lokomotiven und 657 Triebwägen im Jahr 2013

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. integrierten Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 idGF. mit Sitz in Österreich waren zum Stichtag 31. Dezember 2013 Halter von insgesamt 1.366 **Lokomotiven**, wobei 888 mittels elektrischen Stromes, 464 durch Dieselaggregate und der Rest durch andere Kraftquellen angetrieben wurden (*Übersicht 24*).

Zum Bestand an Fahrzeugen gehörten auch 657 **Triebwägen**, wovon 431 elektrisch und 226 mit Dieselmotoren zu betreiben waren sowie 2.287 **Personenwägen**, 58 **Triebzüge** und 20.108 **Güterwägen**.

Übersicht 24: Bestand an Lokomotiven und Triebwägen in Österreich am 31.12.2013

	Lokomotiven	Triebwägen
Antriebsart		
Diesel	464	226
Dampf	14	-
Hybrid	-	-
Elektrische Einsystemlokomotiven	477	377
Elektrische Mehrsystemlokomotiven	411	54
Insgesamt	1.366	657
Spurweite		
Regelspur ¹⁾	1.319	609
Schmalspur	47	48
Insgesamt	1.366	657

3.3 Luftverkehr**1.568 zivile Luftfahrzeuge 2013 in Österreich registriert**

Der Bestand an Zivilluftfahrzeugen fiel im Jahr 2013 mit insgesamt 1.568 (2012: 1.573) um 0,3% geringer aus als im Jahr davor. Darunter wurden 808 (2012: 807) Flugzeuge dem Bereich der **Allgemeinen Luftfahrt** (Gewichtsklasse mit weniger als 5.700 kg höchstzulässigem Abfluggewicht) und 326 (2012: 331) dem Bereich des **kommerziellen Luftverkehrs** (Linien- und Gelegenheitsverkehr, Gewichtsklasse ab 5.700 kg höchstzulässigem Abfluggewicht) zugeordnet. Zum Bestand zählten auch unverändert 1 Wasserflugzeug, 156 (2012: 151) Drehflügler, 79 (2012: 82) Ultraleichtflugzeuge sowie 181 (2012: 184) Motorsegler. Daneben wurden 17 im Eigentum der Republik Österreich befindliche Motorluftfahrzeuge (1 Flugzeug und 16 Hubschrauber) ermittelt (*Übersicht 25*).

Übersicht 25: Zivilluftfahrzeugbestand nach Gewichtsklassen zum Stichtag 1. Jänner 2009 – 2013

Jahr	Flugzeuge, Gewichtsklassen						Wasser- u. Amphibien- fahrzeuge	Drehflügler	Ultraleicht- flugzeuge	Motorsegler	Motorluftfahrzeuge des Bundes		Insgesamt
	A	B	C	D	E	F					Flugzeuge	Drehflügler	
2009	637	10	150	97	39	189	1	154	102	195	2	21	1.597
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

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

Gewichtsklasse A: einmotorig bis 2.000 kg.

Gewichtsklasse B: einmotorig über 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 über 20.000 kg.

4 Unfälle

4.1 Straßenverkehr¹¹

2013: Weniger Verkehrsunfälle, Verletzte und Getötete

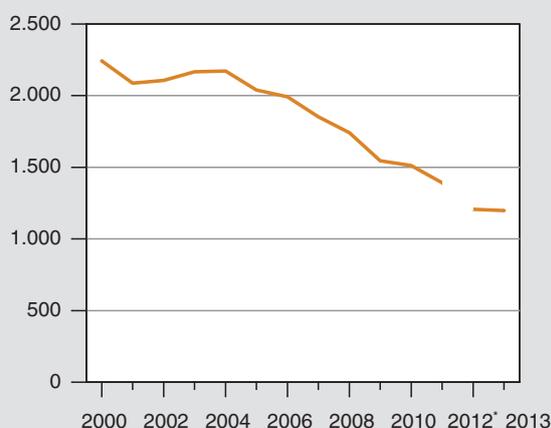
Im Jahr 2013 ereigneten sich laut Statistik Austria 38.502 **Straßenverkehrsunfälle**, bei denen 48.044 Personen verletzt wurden. Gegenüber 2012 verringerten sich sowohl die Zahl der Unfälle (-5,7%) als auch jene der Verletzten (-5,6%). Mit 455 Todesopfern gab es um 76 oder 14,3% weniger und damit nicht nur das niedrigste Ergebnis seit Beginn der Unfallstatistik im Jahr 1961, sondern auch den höchsten prozentuellen Rückgang seit 17 Jahren.

Der lange, kalte Winter, Schlechtwetter in der ersten Junihälfte sowie ein trüber, regenreicher November dürften u.a. - als Folge eines geringeren Verkehrsaufkommens - zum deutlichen Rückgang insbesondere der tödlich verlaufenen Unfälle beigetragen haben.

Die Zahl der Unfälle und Verletzten war in allen Bundesländern rückläufig, jene der Todesopfer mit Ausnahme von Oberösterreich und Tirol. Häufigste Hauptunfallursache war auch 2013 nach Einschätzung der Polizeior-gane für alle Unfälle mit Personenschaden „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (37%) und für tödlich verlaufene Unfälle „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ (28%).

11) Weitere Ergebnisse zur Statistik zu Straßenverkehrsunfällen können dem Internet unter www.statistik.at ➔ Verkehr sowie dem Schnellbericht 4.3, „Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2013 – Jahresergebnisse“ entnommen werden.

Grafik 40: Straßenverkehrsunfälle mit schweren Lkw und mit Personenschäden in Österreich 2000 - 2013



Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik. - *) Zeitreihenbruch.
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.

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

4.2 Schienenverkehr

Weniger schwere Schienenverkehrsunfälle (93) und mehr Verunglückte (111) im Jahr 2013 als 2012

Die Zahl der **schweren Schienenverkehrsunfälle** reduzierte sich von 106 im Vorjahr auf 93 im Jahr 2013, was einem Rückgang von 12,3% entsprach (*Übersicht 26*). 23 **Unfälle** (2012: 27) wurden im Zusammenhang mit **Gefahrgutbeförderung** gezählt, wobei es bei 16 (2012: 24) auch zu einer Freisetzung desselben kam. Mit 111 Personen verunglückten 2013 um eine Person mehr (+0,9%) als 2012. Davon wurden 81 Personen (2012: 74) schwer verletzt und 30 (-6 gegenüber dem Vorjahr) getötet (*Übersicht 27*).

Übersicht 26: Schwere Schienenverkehrsunfälle nach Art der Unfälle auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013

Unfallart	Schwere Unfälle	
	2012	2013
Zusammenstöße ¹⁾	1	4
Entgleisungen	3	1
Unfälle an Bahnübergängen	43	39
Unfälle mit Personenschäden ²⁾	43	34
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	-	-
Sonstige Unfälle	16	15
Insgesamt	106	93

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

4.3 Binnenschifffahrt

25 Unfälle mit Güterschiffen 2013

Im Berichtsjahr 2013 ereigneten sich auf dem österreichischen Abschnitt der Donau 25 Unfälle bzw. Vorfälle, an denen Güterschiffe beteiligt waren.

Übersicht 27: Schwerverletzte und Getötete nach Unfallart und Personenkategorie auf dem österreichischen Hoheitsgebiet 2012 und 2013

Unfallart	Schwerverletzte				Getötete			
	Insgesamt	Fahrgäste	Bedienstete	Sonstige Personen	Insgesamt	Fahrgäste	Bedienstete	Sonstige Personen
2012								
Zusammenstöße ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Entgleisungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Unfälle an Bahnübergängen	32	-	2	30	15	-	-	15
Unfälle mit Personenschäden ²⁾	27	4	11	12	19	-	1	18
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Unfälle	15	6	8	1	2	-	-	2
Insgesamt	74	10	21	43	36	-	1	35
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

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

4.4 Luftverkehr¹²

Mit der Novelle des Luftfahrtgesetzes 2013 wurde im §136 die Verantwortung zur Führung einer Datenbank über die Ereignisse der Zivilluftfahrt per 1.10.2013 an die Austro Control übertragen. Dabei ist eine von der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellte Software mit der Bezeichnung ECCAIRS zu benutzen.

Durch diesen Übergang entstand ein Medienbruch in den Datenreihen für statistische Auswertungen, der erst

durch Nacherfassung von historischen Daten in die neue Datenbank beseitigt werden kann. Da die Nacherfassung noch nicht abgeschlossen war, konnte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Publikation kein konsistenter Datenbestand zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund sind im Textteil der Verkehrsstatistik 2013 keine Angaben zu Unfällen im Luftverkehr enthalten. Vorjahreswerte können dem Tabellen teil entnommen werden.

12) Die Definitionen zu den Graden der Verletzung finden Sie im 5.4.3 zur Methodik des Luftverkehrs.



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.

Europäische Rechtsgrundlagen

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).

Nationale Rechtsgrundlagen

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.

Territorialitätsprinzip

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 jeweiligen Mitgliedstaaten registrierten Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen erfasst werden. In Österreich werden daher nur Fahrten von in Österreich registrierten Güterkraftfahrzeugen erhoben. Alle Fahrten von

Nationalitätsprinzip

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 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. Es wird somit durch eine entsprechende Zusammenführung der Daten der einzelnen Mitgliedstaaten durch Eurostat eine konsolidierte europäische Straßengüterverkehrsstatistik erstellt.

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 ausge-

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.

wiesen 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 die 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 Gemeinschaft, ABl. 1993 L76/5) örtlich definierte Standorte 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-Gefahrentgungsklassen, 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 **Nutzlastklassen**: „Unter 10t“, „10 bis unter 100t“, „100t 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 zugeschickt: 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. Mehr als 40% der Respondenten wählen derzeit bereits die Möglichkeit des Web-Fragebogens als Melde-medium.

Bearbeitung des Urmaterials

Das eingelangte Datenmaterial wird auf Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft, signiert und anschließend im Falle einer Papiermeldung digital erfasst. Das Hauptaugenmerk bei der Signierung liegt in der richtigen Erkennung des logischen Ablaufs von Transportvorgängen unter Einbeziehung einer Vielzahl von Merkmalen zweier Erhebungsformulare sowie deren Verkreuzungen. Über eine laufende Nummer werden vom Meldepflichtigen die Daten des Formulars B mit den Leistungsdaten (Fahrten) des Formulars A verknüpft. Diese Angaben sind bei der Signierung zu kombinieren und zu überprüfen.

Datenerfassung

**Kontroll- und
Ergänzungsmechanismen**

Die Merkmale betreffend die Auskunftspflicht der Respondenten umfassen jedoch nicht den ganzen Merkmalskatalog. So werden z. B. die Entfernungen in Kilometern, der Ladezustand des Fahrzeugs oder die Zuordnung zu einem Verkehrsbereich im Rahmen der Weiterverarbeitung in der Bundesanstalt ergänzt und verringern damit den Arbeitsaufwand der Meldepflichtigen. Die große Anzahl der Merkmale und deren Kombination stellen an die **Kontroll- und Ergänzungsmechanismen** im Zuge der Signierung und des Plausibilitätsverfahrens erhebliche Anforderungen, da die Angaben im Erhebungsformular logische Fahrabläufe oft nur schwer nachvollziehbar machen. Es sind häufig umfangreiche händische Korrekturen und Ergänzungen der Angaben der Respondenten erforderlich.

Plausibilität

Das umfangreiche mehrstufige Plausibilitätsverfahren unterliegt ständigen Verbesserungen und Ergänzungen. Die durchzuführenden Korrekturen erfolgen sowohl automatisch (z.B. Leerfahrtergänzung) als auch händisch, wobei letztere sowohl formale, inhaltliche und logische Fehler umfassen.

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 Gesamttonnenkilometer, und $\pm 2,3\%$ für die Anzahl der beladenen Fahrten.

Fuhrgewerblicher Güterverkehr**Im Straßenverkehr verwendete Bezeichnungen**

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

Werkverkehr

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

Lastkraftwagen

Ein **Lastkraftwagen** ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung 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 Gesamtgewichtes belastet.

Sattelanhänger

Ein **Sattelanhänger** ist ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug gezogen zu werden, 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 Anhän-

ger 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 angebaute 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

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

Unfallbeteiligte

Erhebungsmethode

Mit 1. Jänner 2012 erfolgte eine weitreichende Änderung der Erhebungsmethode, nämlich weg von einer Erhebung mittels Unfallzählblättern hin auf eine elektronische, an die Erstellung der Verkehrsunfallanzeige gekoppelte Meldung durch die Polizei. 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, was zu einem Bruch in der Schienengüterverkehrsstatistik führte, weil davor lediglich die Verkehrsleistungen bestimmter österreichischer Unternehmen ermittelt wurden. Mit der Liberalisierung des Schienenverkehrs nahm auch die Zahl der Beförderer stetig zu. Vergleiche in detaillierter Form können betreffend den Güterverkehr ab dem Berichtsjahr 1984 angestellt werden, wenn man 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 in diesem Zusammenhang, 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 Schienenverkehrsstatik 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 wurden.

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 Schienenverkehrsstatikgesetz, 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. Übernahmehnhof und einem Auslade- bzw. Übergabehnhof), Beförderungsweite auf der Inlandstrecke zwischen einem Einlade- bzw. Übernahmehnhof und einem Auslade- bzw. Übergabehnhof (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.

Vollerhebung	<p>Erhebung und Aufarbeitung</p> <p>Die Vollerhebung des Schienengüterverkehrs erfolgt als Primärstatistik. Die Anlieferung der Daten erfolgt quartalsweise auf elektronischem Weg.</p>
Datenerfassung	<p>Die mittels Excel-Formularen elektronisch übermittelten Daten werden nach den vorgegebenen Grundsätzen der Plausibilität innerhalb der Fachabteilung bearbeitet und wenn nötig korrigiert.</p> <p>Genauigkeit der Ergebnisse</p> <p>Die volle Erhebungsgenauigkeit ist durch die Art der Erhebung gegeben.</p>
Triebfahrzeug	<p>Im Eisenbahnverkehr verwendete Bezeichnungen</p> <p>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.</p>
Lokomotive	<p>Eine Lokomotive ist ein Eisenbahntriebfahrzeug, welches ausschließlich zur Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen genutzt wird. Lokomotiven werden nach ihrer Antriebsart in Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven unterschieden.</p>
Triebwagen	<p>Ein Triebwagen ist ein Eisenbahntriebfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen oder Gütern auf der Schiene.</p>
Personenwagen	<p>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.</p>
Güter- und Gepäckwagen	<p>Ein Güterwagen ist ein der Güterbeförderung dienendes Eisenbahnfahrzeug. Ein Gepäckwagen ist ein Eisenbahnwagen zur Beförderung von Reisegepäck.</p>
Postwagen	<p>Unter Postwagen sind Eisenbahnwagen zu verstehen, in denen die Bearbeitung von Postsendungen erfolgt.</p>

5.2.2 Personenverkehr

Zum Personenverkehr werden vom österreichischen Haupteisenbahnunternehmen vierteljährlich Quartalsdaten per E-Mail an Statistik Austria geschickt. Die Daten der restlichen Respondenten werden einmal jährlich von der Schienen-Control GmbH an Statistik Austria übermittelt.

Die Fahrgastzahlen des Haupteisenbahnunternehmens werden dabei mit Hilfe der folgenden **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 Verkehrsverbänden und Zeitkarten.

Grundsätzlich handelt es sich bei den gemeldeten Daten um „**Echtdaten**“, nur in jenen Fällen wo nicht zeitgerecht ausreichend Daten zur Verfügung stehen bzw. wo bei bestimmten Fahrkartenangeboten die Reisehäufigkeit nicht zweifelsfrei feststeht, fließen respondentenseitig auch **Hochrechnungsdaten** in die Fahrgastzählung mit ein. Detaillierte Informationen hierzu liegen der Statistik Austria nicht vor.

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.

Erhebungsmerkmale

Bau- und Betriebslängen des Schienennetzes nach Gleisanzahl, Spurweite und Stromversorgung

Infrastrukturmerkmale

Zahl der Lokomotiven, Triebwagen, Triebzüge nach Antriebsart und Spurweite, Zahl der Personenwagen, Güterwagen nach Wagenart, Zahl der Sitzplätze nach Klasse und Wagenart

Bestandsmerkmale

Triebfahrzeug-, Wagen-, Zug- und Bruttotonnenkilometer nach Zugart und Antriebsart

Fahrbetriebsmerkmale

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.

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.

Schwerer Unfall

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**

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.

Europäische 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. 1365/2006 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.

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**Merkmale des Wasserfahrzeugs**

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

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

Bezeichnung, Zahl und Abmessung der Container, Art, Bruttogewicht, Ein- und Ausladeort. **Gütermerkmale**

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.

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. **Imputation und Hochgewichtung im Transitverkehr**

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-Schiff**

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

5.3.2 Verkehrsunfälle

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

5.4 Luftverkehr

Allgemeines

Kommerzieller Luftverkehr

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 größenmäßige Vorstellungen über die abgehenden Passagierströme aller österreichischen Flughäfen nach Streckenzielflughäfen und nach Enddestinationen der Passagiere vermitteln.

Allgemeine Luftfahrt

Der Luftverkehr der **Allgemeinen Luftfahrt** (Gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr; Motor- und Segelflugbetrieb) 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.

Rechtsgrundlagen

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.

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 somit 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, weshalb der Luftfrachtersatzverkehr

(Beförderungen mittels Lkw zwischen Flughäfen) nicht in die Berechnungen einbezogen wird.

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. Ebenfalls nicht erfasst werden bewertete Größen (auch nicht, wenn diese direkt mit dem Transport unmittelbar zusammenhängen, wie z.B. der Wert der transportierten Güter) noch Angaben zu Beschäftigten (Beschäftigungsstatistik).

Auch Angaben zum Motiv oder Zweck der Reise, zu soziodemographischen Merkmalen der Reisenden oder sonstige Informationen, die mit touristischen Leistungen im Zusammenhang stehen, werden nicht erfasst. Externe Effekte des Luftverkehrs (Lärm, Schadstoffausstoß usw.) sind ebenfalls nicht Gegenstand der erwähnten Erhebungen.

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

Merkmale der kommerziellen Luftfahrt

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.

Vollerhebung

Die einlangenden Berichte werden auf ihre Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft. Bei der Signierung sind die vorgegebenen Grundsätze der Plausibilität maßgebend. Die Erfassung der Daten erfolgt durch die EDV-Abteilung.

Bearbeitung des Urmaterials

Plausibilität

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

Datenerfassung

Erklärungen

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

- 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

Streckenstatistik

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 in der Zahl 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. Im Zusammenhang mit einer Direktverbindung wäre zu beachten, dass jene Passagiere, die direkt von Wien nach Zürich reisten, auch im Ergebnis der Streckenstatistik, also in den 468.219 beförderten Personen, enthalten sind.

Die ermittelten 378.550 Passagiere der Endzielstatistik hatten, von Wien aus gesehen, 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

Merkmale im Motorflugbetrieb

Flugplatz, Berichtsjahr, Flugplatzhalter, Zahl der Bewegungen nach Antriebsarten (Kolben/ Turboprop, Jet, Hubschrauber) und die Zahl der Bewegungen bei grenzüberschreitenden Flügen, nach Art der Flüge (Reise Flüge, Rundflüge, sonstige Flüge) im Gelegenheitsverkehr mit Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von weniger als 5.700 kg. 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 Behör-

denflüge, Militärflüge, sonstige Flüge) im Bereich der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt.

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

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
Flugstundenstatistik**

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

**Merkmale der Statistik der
Bedarfsflugunternehmen**

Luftfahrzeugkennzeichen, Herstellerbezeichnung, Höchstabflugmasse in kg, Luftfahrzeughalter.

**Merkmale der Luftfahr-
zeugbestandsstatistik**

Erhebung und Aufarbeitung

Die Luftverkehrsstatistik, die zugleich 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-Formulare, auf dem Postweg mittels Meldeformulare oder per Telefax übermittelt.

Die einlangenden Berichte werden auf ihre Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft. Bei der Signierung sind die vorgegebenen Grundsätze der Plausibilität maßgebend. Die Erfassung der Daten erfolgt durch die EDV-Abteilung.

Bearbeitung des Urmaterials

Datenerfassung

Plausibilität

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

Genauigkeit der Ergebnisse

Durch die Vollerhebung ist die volle Erhebungsgenauigkeit gegeben.

5.4.3 Verkehrsunfälle

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 bis 2012

Mit Änderung des § 136 Luftfahrtgesetz, welche 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

Erhebung ab 2013

Gesetzesänderung sind diesbezügliche Kompetenzen von der Bundesanstalt für Verkehr an die **Austro Control GmbH** übergegangen. Da vorgesehen ist, die Flugunfallstatistik 2013 mithilfe in der genannten Datenbank gespeicherten Vorfalldaten zu generieren und die Datenspeicherung und –auswertung für Vorfälle im Jahr 2013 jedoch noch nicht abgeschlossen werden konnte, können zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Publikation Verkehrsstatistik 2013 keine Ergebnisse präsentiert werden, die sich auf das Berichtsjahr 2013 beziehen.

Tödlicher Unfall

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.

Schwerverletzte

Alle Verletzten, die nach einem Unfall für mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach dem Unfallzeitpunkt in ein Krankenhaus eingewiesen werden, gelten als Schwerverletzte. Ebenso zählen zu den Schwerverletzten Personen, die aufgrund des Unfalls Knochenbrüche (ausgenommen einfacher Brüche beispielsweise von Fingern und Zehen), Fleischwunden welche starke Blutung, Nerven-, Muskel- oder Sehnenschaden verursachen, Verletzungen innerer Organe oder Verbrennungen zweiten oder dritten Grades an mehr als 5% der Körperoberfläche erlitten oder aufgrund des Unfalls nachweislich ansteckenden Substanzen oder schädlicher Strahlung ausgesetzt waren.

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 Schienengüterverkehrsstatistik-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.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden aktuelle Ergebnisse, u.a. im Tabellenteil der vorliegenden Publikation, solange es auf Basis der bestehenden nationalen Rechtsgrundlagen möglich ist, **auch weiterhin nach NST/R-Kapiteln** ausgewiesen. Auf diese Weise können Zeitreihenbrüche bei der Darstellung von Ergebnissen bis auf weiteres umgangen werden.

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 einerseits zum Einsteller der NST/R, andererseits auch zu den 81 Gruppen der NST 2007. Elektronische Meldungen enthalten die Angaben in Form der

Binnenschifffahrt

vierstelligen Codes, Papiermeldungen werden bei der Datenerfassung codiert (siehe dazu Brigitte Weninger „Güterverkehr auf der Donau 2008 bis 2012“, Statistische Nachrichten 9/2013, S. 824 ff.).

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.

Detaildaten 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, Ölfrüchte 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-Metalhalbzeug
		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 2013“ 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 2013
- Tabelle 6: Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen in Österreich 2008 – 2013
- Tabelle 27: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Güterverkehr nach Verkehrsbereichen und Entfernungsstufen im Jahr 2013
- Tabelle 45: Schienengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2003 – 2013
- Tabelle 55: Güterverkehr auf der Donau - Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen 2003 – 2013
- Tabelle 70: Kommerzieller Luftverkehr - Flugbewegungen und Fluggäste nach Verkehrsarten 2013
- Tabelle 93: Allgemeine Luftfahrt - Verkehrsleistungen der österreichischen Bedarfsunternehmen 2009 - 2013

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.



ANHANG

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 Schälmuehlenzeugnisse; Stärke und Stärkerzeugnisse; 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
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; Ferrolegerungen 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
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

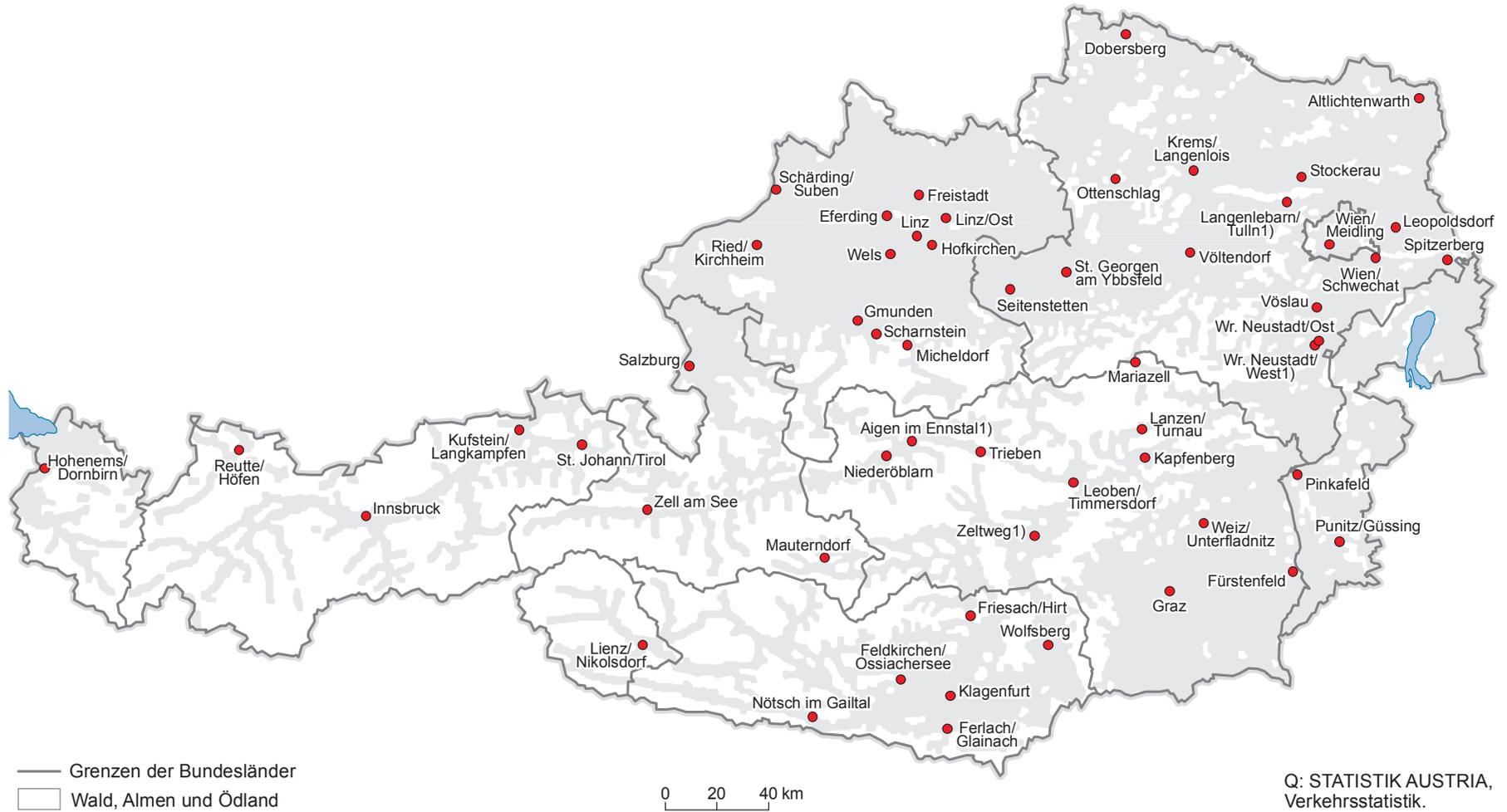
Struktur der NST/R

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 Rohminerale
64	Zement, Kalk
65	Gips
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)

Grafik 41: Flughäfen/Flugplätze in Österreich 2013

106



1) Militärflugplatz mit zivilen Mitbenützern.