

**14192/AB XXIV. GP**

**Eingelangt am 20.06.2013**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0006-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 19. April 2013 unter der **Nr. 14458/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Güterverkehr und Modal Split gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu den Fragen 1 bis 3:**

- Auf welchen Datengrundlagen fußen Ihre Aussagen zu Modal-Split-Anteilen im Güterverkehr konkret?
- Welche Quellen werden von Ihnen insbesondere zur Bezifferung des Transportaufkommens und der Transportleistung der a) heimischen, b) nicht heimischen Transportunternehmen im Straßengüterverkehr genutzt?
- Beruhen die in diesen Quellen enthaltenen Datengrundlagen auf a) Vollerhebungen, b) Stichprobenerhebungen (bitte um Angabe zur Stichprobengröße), c) Befragungen von Unternehmen o.dgl. (bitte um Angaben ob Voll- oder Stichprobenbefragung und zur Rücklaufquote)?

Das System der europäischen Straßenverkehrsstatistik, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 geregelt ist, sieht vor, dass jeder Mitgliedsstaat Statistiken über die Verkehre mit den im jeweiligen Land gemeldeten Fahrzeugen erhebt, unabhängig davon, ob die Transporte im In- oder Ausland erfolgen. In Österreich erfolgt dies durch die Statistik Austria. Die Erhebung wird

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

grundsätzlich als Stichprobenerhebung durchgeführt, wobei die Fahrzeughalter von Lkw als Auskunftspflichtige die in einem vorgegebenen Zeitraum durchgeführten Transportvorgänge und Leerfahrten melden müssen.

Die Mitgliedsstaaten melden die Daten in Form von anonymisierten Einzeldaten an Eurostat, welches die Informationen aller Mitgliedsstaaten zusammenführt, und den Mitgliedsstaaten als Austauschdatensätze in aggregierter Form wieder zur Verfügung stellt. Damit – so der Gedanke des Systems der Europäischen Straßenverkehrsstatistik – stehen den Mitgliedstaaten wieder umfassende Informationen über das Verkehrsaufkommen am eigenen Territorium zu Verfügung. Statistik Austria publiziert auf Initiative des bmvit jährlich Auswertungen dieser europäischen Austauschdaten für Österreich (Publikation „Verkehrsstatistik Österreich“, zuletzt erschienenes Jahr 2011<sup>1</sup>)

Zusätzlich werden regelmäßig – alle fünf Jahre – eigenständige Erhebungen durchgeführt.

Eine wesentliche Datengrundlage für die Darstellung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs stellen die Daten aus dem elektronischen Mautsystem der ASFINAG dar.

Die Daten liefern das Aufkommen von Lkw über 3,5 Tonnen höchst zulässigem Gesamtgewicht an allen Straßenquerschnitten mit Mautabbuchung. Dabei ist eine grundsätzliche Unterteilung nach der Nationalität der Zulassung und der Mautkategorie des jeweiligen LKW möglich.

Die Daten werden jährlich auch für das gesamte Netz in Form von Fahrleistungen ausgewertet, und in den Jahresberichten der ASFINAG veröffentlicht<sup>2</sup>.

Die Daten aus dem elektronischen Mautsystem stellen – statistisch gesehen - eine Vollerhebung dar.

Eine weitere wichtige Datenquelle sind die vom bmvit fünfjährlich durchgeführten Befragungen zum alpenquerenden und grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bei diesen Erhebungen werden stichprobenartig LKW an Alpenübergängen und Grenzstellen angehalten und die Lenker befragt. Es werden Informationen zum Fahrzeug, zur Fahrt und zur Ladung erhoben. Die Erhebungen finden während des entsprechenden Berichtsjahres an über das Jahr verteilten Wochentagen statt. So wird sichergestellt eine repräsentative Aussage zu erhalten, die Einflüsse von Jahresverlauf und Wochentagscharakteristik berücksichtigt.

Insgesamt wurden bei der letzten derartigen Erhebung im Jahr 2009 ca. 22.000 Interviews durchgeführt

<sup>1</sup> [http://www.statistik.at/web\\_de/dynamic/services/publikationen/14/publdetail?id=14&listid=14&detail=643](http://www.statistik.at/web_de/dynamic/services/publikationen/14/publdetail?id=14&listid=14&detail=643)

<sup>2</sup> <http://www.asfinag.at/ueber-uns/unternehmen/unternehmensberichte>

Zusätzlich werden auch weitere Datenquellen, etwa Auswertungen aus der Außenhandelsstatistik mit einbezogen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Wie bewerten Sie die absolute und relative Entwicklung des Schienen-Gütertransports (Aufkommen wie Transportleistung) im Jahr 2012?
- Welche Konsequenzen ziehen aus der Entwicklung des Schienen-Gütertransports (Aufkommen wie Leistung) im Jahr 2012 speziell im Hinblick auf die mit deutlichen Zunahmen des Schienen-Gütertransports bis 2025 argumentierten Infrastrukturausbauprogramm und Rahmenplan-Schwerpunkte?

Eine vorläufige Abschätzung der Güterverkehrsentwicklung 2012 – siehe obige Darlegung - zeigt folgendes Bild:

- Aufgrund der schlechten Konjunkturlage hat nicht nur die Bahn, sondern auch die Straße 2012 bei den Verkehrsleistungen rund 4% verloren.
- Für 2011 und 2012 zeigen die vorläufigen Daten, dass kein signifikanter Einbruch im Modal Split erfolgt ist. Insgesamt hat die Bahn ihre Leistungsfähigkeit halten – oder im Hinblick auf den UKV und den Ganzzugsverkehr – sogar ausbauen können.