

Standard-Dokumentation Metainformationen

(Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität)

zu den

Schieneverkehrsstatistiken

betreffend

Güterverkehr, Personenverkehr, Unfälle, Bestand und Betrieb

Diese Dokumentation gilt für Berichtszeitraum:

2013 bis 2015

Diese Statistik war Gegenstand eines [Feedback-Gesprächs zur Qualität](#) am 29.11.2007

Bearbeitungsstand: **25.09.2015**



STATISTIK AUSTRIA
Bundesanstalt Statistik Österreich
A-1110 Wien, Guglgasse 13
Tel.: +43-1-71128-0
www.statistik.at

**Direktion Unternehmen
Bereich Verkehr**

Ansprechperson:
Manfred Rudlof
Tel. +43-1-71128-7559
manfred.rudlof@statistik.gv.at

Ansprechperson:
Sabine Feyerl
Tel: +43-1-71128-7557
sabine.feyerl@statistik.gv.at

Ansprechperson:
Dr. Thomas Karner
Tel. +43-1-71128-7706
thomas.karner@statistik.gv.at

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	3
1. Allgemeine Informationen.....	6
1.1 Ziel und Zweck, Geschichte	6
1.2 Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber	6
1.3 Nutzerinnen und Nutzer	6
1.4 Rechtsgrundlage(n)	7
2. Konzeption und Erstellung	8
2.1 Statistische Konzepte, Methodik	8
2.1.1 Gegenstand der Statistik	8
2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten.....	9
2.1.3 Datenquellen, Abdeckung	9
2.1.4 Meldeeinheit/Respondentinnen und Respondenten	10
2.1.5 Erhebungsform	10
2.1.6 Erhebungstechnik/Datenübermittlung	10
2.1.7 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)	13
2.1.8 Teilnahme an der Erhebung.....	13
2.1.9 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition	13
2.1.10 Verwendete Klassifikationen	16
2.1.11 Regionale Gliederung	17
2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen	18
2.2.1 Datenerfassung.....	18
2.2.2 Signierung (Codierung)	18
2.2.3 Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen	18
2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen)	19
2.2.5 Erstellung des Datenkörpers, (weitere) verwendete Rechenmodelle, statistische Schätzmethode n	19
2.2.6 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen.....	20
2.3 Publikation (Zugänglichkeit)	20
2.3.1 Vorläufige Ergebnisse	20
2.3.2 Endgültige Ergebnisse	20
2.3.3 Revisionen.....	20
2.3.4 Publikationsmedien	21
2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten.....	22
3. Qualität	22
3.1 Relevanz.....	22
3.2 Genauigkeit.....	22
3.2.1 Nicht-stichprobenbedingte Effekte	22
3.2.1.1 Qualität der verwendeten Datenquellen.....	22
3.2.1.2 Abdeckung (Fehlklassifikationen, Unter-/Übererfassung)	23
3.2.1.3 Antwortausfall (Unit-Non Response, Item-Non Response)	23
3.2.1.4 Messfehler (Erfassungsfehler)	23
3.2.1.5 Aufarbeitungsfehler	23
3.2.1.6 Modellbedingte Effekte.....	24
3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit	24
3.4 Vergleichbarkeit	24
3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit	24
3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit.....	25
3.4.3 Vergleichbarkeit nach anderen Kriterien	25
3.5 Kohärenz	25
4. Ausblick.....	26
Glossar	26
Abkürzungsverzeichnis	27
Anlagen	27

Executive Summary

Die Schienenverkehrsstatistik stellt eine detaillierte Informationsquelle betreffend die Leistungen des Verkehrsträgers Schiene, die damit verbundenen infrastrukturellen Einrichtungen, die Bestände an Fahrzeugen und die Unfälle dar. Ziel ist es, Erkenntnisse über die Entwicklung der im nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten **Verkehrs- und Transportleistungen** innerhalb bestimmter Beobachtungszeiträume sowie über Infrastrukturen und Bestände zu einem definierten Stichtag aufzuzeigen.

Das System der Erhebungen ist **sehr komplex**, zumal unterschiedliche Erhebungsgegenstände (Güter- und Personenverkehr, Unfälle, Infrastruktur, Fahrzeugbestände und Betriebsleistungen) nebeneinander zu berücksichtigen sind, unterschiedliche Fristigkeiten zu beachten sind und aufgrund der fortschreitenden Liberalisierung die Zahl der meldepflichtigen Unternehmen steigt.

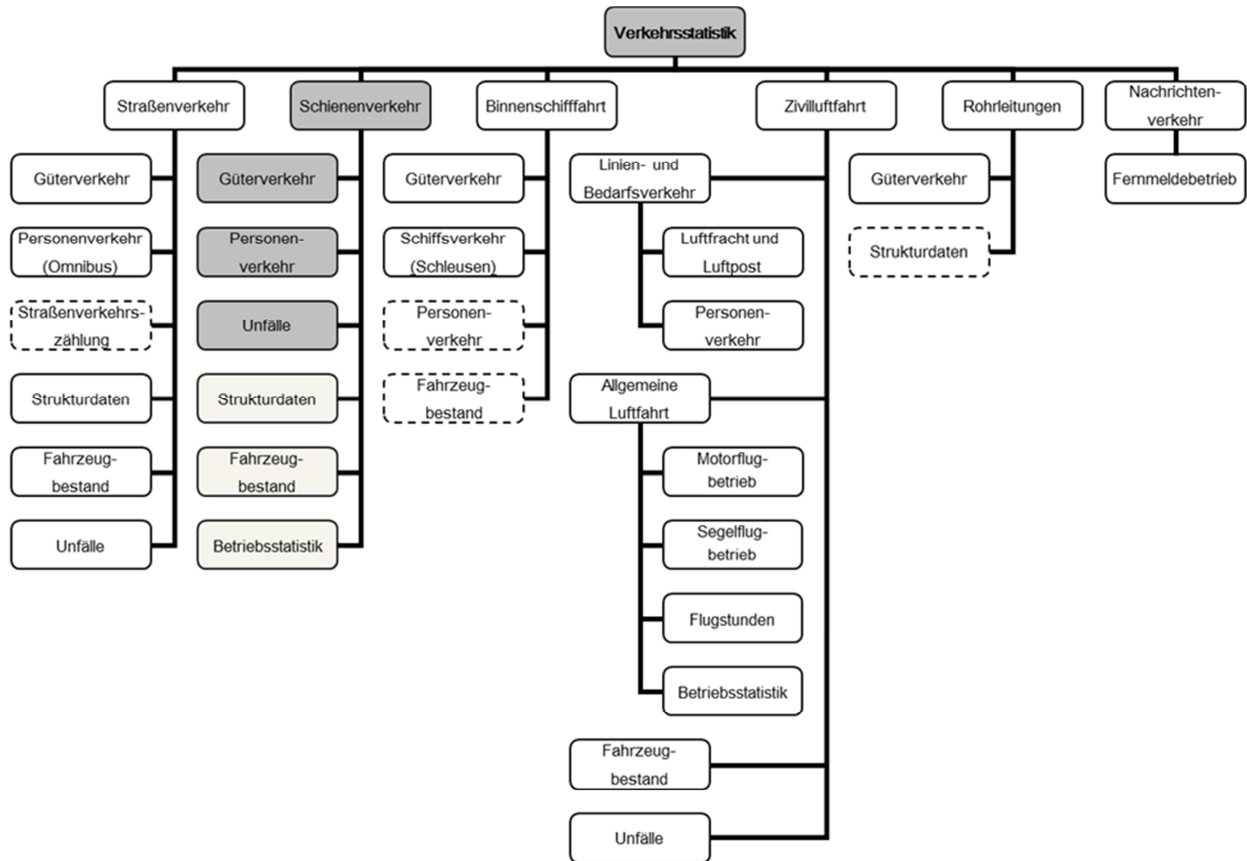
Anhand der gewonnenen Resultate können **Bestands- und Bewegungsdaten** miteinander und im Zeitablauf verglichen werden. Auf diese Weise wird die Bedeutung des Schienenverkehrs und die langfristige Entwicklung des Sektors deutlich gemacht, welche als Grundlage für vielfältige ökonomische und verkehrspolitische Entscheidungen von staatlichen Institutionen (insbes. dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie), internationalen Organisationen (insbes. der Europäischen Union), Interessenvertretungen, Verkehrsplanern, der Wirtschaft und den Unternehmen sowie anderen Interessierten dienen kann.

Gegenstände der Erhebungen sind:

- **Güterverkehr** in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Personenverkehr** in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Schienenverkehrsunfälle** auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Österreichische Schieneninfrastruktur**, die von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich betrieben wird,
- **Bestände an Schienenfahrzeugen** von Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich,
- sowie **Betriebsleistungen** von Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich.

Die Eisenbahnstatistiken sind grundsätzlich primärstatistische **Vollerhebungen**. Eine Ausnahme bildet dabei die Erhebung von Fahrgästen nach Ein- und Ausstiegland, die basierend auf Schätzungen durchgeführt wird. Datenquellen sind je nach Erhebungsgegenstand die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen. Die Angaben zu Bestand und Betrieb werden von der [Schienen Control GmbH](#) erhoben und der Statistik Austria jährlich zur Verfügung gestellt. Es kann daher von einem **hohen Maß an Abdeckung** ausgegangen werden.

Das System der Verkehrsstatistiken¹



Die in dieser Standard-Dokumentation behandelten Statistiken zum Schienenverkehr sind in der Darstellung des Systems der Verkehrsstatistiken grau unterlegt. Strukturdaten und Fahrzeugbestände sind dabei als Teile der Bestandsstatistik zu sehen.

¹ Ergebnisse zu den gestrichelt gerahmten Feldern stehen für Erhebungen die momentan nicht mehr durchgeführt werden (Straßenverkehrszählung in fünfjährigen Abständen bis zum Jahr 2000; Personenverkehr und den Fahrzeugbestand in der Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2002) oder die aus Datenschutzgründen nicht veröffentlicht werden dürfen (Strukturdaten bei den Rohrleitungen).

Schienenverkehrsstatistiken 2013-2015 - Wichtigste Eckpunkte

Gegenstand der Statistik	Eisenbahngüter und –personenverkehr sowie Schienenverkehrsunfälle auf österreichischem Hoheitsgebiet; österreichische Schieneninfrastruktur, Bestände an Schienenfahrzeugen sowie Betriebsleistungen von Eisenbahnunternehmen in Österreich
Grundgesamtheit	Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich bzw. in- und ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierte Eisenbahnunternehmen, die am österreichischen Schienenverkehrsnetz Güter- oder Personentransporte durchführen
Statistiktyp	Personen- und Güterverkehr: Primärstatistische Erhebung Schienenverkehrsunfälle, Schieneninfrastruktur, Bestand und Betrieb: Sekundärstatistische Erhebung
Datenquellen/Erhebungsform	Datenquellen: Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich bzw. in- und ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierte Eisenbahnunternehmen Erhebungsform: Vollerhebung, wobei betreffend der Erhebung von Fahrgastzahlen nach Ein- und Aussteigeland auf Schätzungen zurückgegriffen wird.
Berichtszeitraum bzw. Stichtag	Güterverkehr: Quartal Unfälle: Jahr Bestand: Stichtag 31.12. des jeweiligen Jahres Betrieb: Jahr Personenverkehr von Unternehmen mit mindestens 200 Mio. pkm/Jahr: Quartal Personenverkehr aller anderen Unternehmen: Jahr
Periodizität	Güterverkehr: Quartals- und Jahresdaten Personenverkehr, Unfälle, Bestand und Betrieb: Jahresdaten
Teilnahme an der Erhebung (Primärstatistik)	Verpflichtend
Zentrale Rechtsgrundlagen	BGBl. Nr. 142/1983 Bundesgesetz vom 21. Februar 1983 über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs (Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz) BGBl. Nr. 393/1995 Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs (Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung) idF: BGBl. II Nr. 119/2005 (Änderung der Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung) VO (EG) Nr. 91/2003 Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (ABl. 2003 L 14/1 vom 21.1.2003) VO (EG) Nr. 1192/2003 Verordnung 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 (ABl. 2003 L 167/12 vom 4.7.2003) VO (EG) Nr. 332/2007 Verordnung der Kommission vom 27. März 2007 über die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung der Statistiken über den Eisenbahnverkehr (ABl. 2007 L 88/16 vom 29.3.2007)
Tiefste regionale Gliederung	Güterverkehr: politische Bezirke, NUTS3 Unfälle, Bestand, Betrieb: NUTS0 Personenverkehr: alle 5 Jahre NUTS2, sonst NUTS0
Verfügbarkeit der Ergebnisse	Güterverkehr: unterjährige Daten t + 90, Jahresdaten t + 150 Personenverkehr: Jahresdaten t + 240 Unfälle, Bestand und Betrieb: Jahresdaten t + 150
Sonstiges	-

1. Allgemeine Informationen

1.1 Ziel und Zweck, Geschichte

Ziel und Zweck

Die Schienenverkehrsstatistik stellt eine detaillierte Informationsquelle betreffend die **Leistungen des Verkehrsträgers Schiene**, die damit verbundenen **infrastrukturellen Einrichtungen**, die **Bestände an Fahrzeugen** und die **Unfälle** dar. Ziel ist es, Erkenntnisse über die Entwicklung der im nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten Verkehrs- und Transportleistungen innerhalb bestimmter Beobachtungszeiträume aufzuzeigen sowie über Bestände zu einem definierten Stichtag.

Geschichte

Die Eisenbahnstatistik kann auf eine **lange Tradition** zurückblicken: Im „Statistischen Handbuch für die Republik Österreich, Ausgabe 1950“ des Österreichischen Statistischen Zentralamtes finden sich bereits Angaben zu Baulängen, zum Personen- und Güterverkehr sowie zu Geschäftsgebarung und Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für das Berichtsjahr 1948. Umfangreiche und aussagekräftige Geschäftsberichte der ÖBB, die neben wichtigen Informationen zur wirtschaftlichen Lage des Unternehmens auch Struktur- und Leistungsdaten sowie Angaben zu Verkehrsunfällen enthielten, waren bereits in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts verfügbar. Im Wesentlichen wurden vergleichbare Daten ab den 1960-er Jahren auch in der „Amtlichen Eisenbahnstatistik der Republik Österreich“ des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen veröffentlicht.

1984 trat das **Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz** in Kraft. Auf Basis dessen wurden von 1984 bis einschließlich 2003 detaillierte Daten zu Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr der inländischen Eisenbahnunternehmen erhoben. Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und der damit verbundenen Teilnahme am Binnenmarkt für Schienenverkehrsleistungen sind nunmehr auf Basis von EU-Verordnungen ab dem Berichtsjahr 2004 auch Beförderungen ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf österreichischem Hoheitsgebiet zu berücksichtigen. Außerdem wurden auch Erhebungen zum Personenverkehr sowie zu Unfällen auf österreichischem Hoheitsgebiet in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierter Eisenbahnunternehmen verpflichtend vorgeschrieben.

Mit der **Liberalisierung des Schienenverkehrs** nahm die Zahl der Beförderer stetig zu. Wurden im Jahr 2003 lediglich acht Unternehmen gezählt, die im Güterverkehr tätig und somit auskunftspflichtig waren, so verdreifachte sich die Zahl der Berichtspflichtigen bis 2013 bereits. Im Jahre 2008 erfolgte erstmals die Erhebung der Schieneninfrastruktur, der Fahrzeugbestände österreichischer Eisenbahnunternehmen sowie des Fahrbetriebs bezogen auf 2007. Ab dem Berichtsjahr 2010 wird diese Statistik jährlich als Sekundärstatistik geführt, die Erhebung erfolgt durch die [Schienen Control GmbH](#).

1.2 Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber

Angeordnet im Sinne § 4. (1) [Bundesstatistikgesetz 2000](#) (vgl. Rechtsgrundlage(n) w.u.)

1.3 Nutzerinnen und Nutzer

Nationale Institutionen:

- Bundeskanzleramt
- Bundesministerien
- Politische Institutionen (Nationalrat, Bundesrat, Landtage, etc.)
- Interessenvertretungen (z.B. Sozialpartner, Kammern, Standesvertretungen, etc.)
- Österreichischer Rechnungshof

- Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)
- Statistik Austria (interne Nutzerinnen und Nutzer)
- Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)
- Umweltbundesamt
- Bundesanstalt für Verkehr (BAV)

Internationale Institutionen:

- Europäische Kommission
- OECD
- La Conference Européenne des Ministres des Transports (CEMT)

Sonstige Nutzerinnen und Nutzer:

- Medien
- Forschungseinrichtungen
- Unternehmen
- Allgemeine Öffentlichkeit

1.4 Rechtsgrundlage(n)

Nationale Rechtsgrundlagen:

[BGBl. I Nr. 163/1999](#)

Bundesgesetz über die Bundesstatistik (Bundesstatistikgesetz 2000), idF: BGBl. I Nr. 136/2001, BGBl. I Nr. 71/2003, BGBl. I Nr. 92/2007, BGBl. I Nr. 125/2009 und BGBl. I Nr. 111/2010

[BGBl. Nr. 142/1983](#)

Bundesgesetz vom 21. Februar 1983 über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs (Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz)

[BGBl. Nr. 393/1995](#)

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über statistische Erhebungen im Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs (Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung) idF: [BGBl. II Nr. 119/2005](#) (Änderung der Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung)

EU Rechtsgrundlagen:

[VO \(EG\) Nr. 91/2003](#)

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (ABl. 2003 L 14/1 vom 21.1.2003)

[VO \(EG\) Nr. 1192/2003](#)

Verordnung 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 (ABl. 2003 L 167/12 vom 4.7.2003)

[VO \(EG\) Nr. 332/2007](#)

Verordnung der Kommission vom 27. März 2007 über die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung der Statistiken über den Eisenbahnverkehr (ABl. 2007 L 88/16 vom 29.3.2007)

[VO \(EG\) Nr. 1304/2007](#)

Verordnung der Kommission vom 7. November 2007 zur Änderung der Richtlinie 95/64/EG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 91/2003 und (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Einführung der [NST 2007](#) als einheitliche Klassifikation für in bestimmten Verkehrszweigen beförderte Güter (ABl. 2007 L 290/14 vom 8.11.2007).²

² Die Positionen und die Struktur der NST 2007 finden sich z.B. in der [Klassifikationsdatenbank](#) von Statistik Austria.

2. Konzeption und Erstellung

2.1 Statistische Konzepte, Methodik

2.1.1 Gegenstand der Statistik

Gegenstände der Erhebungen sind:

- **Güterverkehr** in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Personenverkehr** in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Schienenverkehrsunfälle** auf dem österreichischen Hoheitsgebiet,
- **Österreichische Schieneninfrastruktur**, die von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich betrieben wird,
- **Bestände an Schienenfahrzeugen** von Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich,
- sowie **Betriebsleistungen** von Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich.

Erfasst werden der frachtbriefpflichtige Güterverkehr, der Personenverkehr sowie Unfälle auf dem österreichischen Schienennetz, die Schieneninfrastruktur (Bau- und Betriebslängen), Bestände an Schienenfahrzeugen österreichischer Eisenbahnunternehmen sowie Betriebsdaten. Es werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung, gegliedert nach verschiedenen Kriterien, die Unfallereignisse (Schwere Unfälle nach Unfallart, Unfälle im Zusammenhang mit Gefahrgutbeförderung, Getötete und Schwerverletzte nach Unfallart und Personenkategorie) und beginnend mit Berichtsjahr 2007 bzw. Stichtag 31.12.2007 Daten zur Schienenverkehrsinfrastruktur, zu Fahrzeugbeständen sowie zum Schienenverkehrsbetrieb erhoben und dargestellt.

Die Erhebungen zum Verkehr und zu den Unfällen erstrecken sich auf alle **in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen**, die das österreichische Schienennetz innerhalb eines Beobachtungszeitraumes benützen. Zur Infrastruktur werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen in Österreich befragt, zu Beständen an Schienenfahrzeugen und zum Fahrbetrieb Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierte Eisenbahnunternehmen in Österreich. Ausgenommen sind Bahnen auf Industriegeländen (Werksbahnen, Hafenbahnen), reine Touristenbahnen, Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Stadtbahnen und Seilbahnen.

Es wird in **innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr** untergliedert. Dabei sind Schienenverkehre auf österreichischem Hoheitsgebiet und der sogenannte Zwischenlandsverkehr von Bedeutung. Unter Zwischenlandsverkehr wird beispielsweise der Verkehr über das „Deutsche Eck“ verstanden, also die Verkehrsleistungen auf jenen Streckenteilen, welche nicht auf österreichischem Hoheitsgebiet liegen, bei denen die Tarifierung jedoch über eine Inlandsstrecke erfolgt, obwohl die tatsächliche Beförderung im Zwischenlandsverkehr durchgeführt wird.

Gegenstand der Verkehrsstatistik zum Schienenverkehr sind **mengenmäßige Betrachtungen** (z.B. Tonnen, Personen, Tonnenkilometer, Personenkilometer, Unfallereignisse). Es werden im Rahmen dieser Statistiken keinerlei wertmäßige Größen (Warenwert, Umsatz) erfasst; Beschäftigungsverhältnisse und die Verwendung von Förderungen sind ebenfalls nicht Gegenstand dieser Statistiken. Diese werden mitunter durch andere Erhebungen abgedeckt.

2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten

Beobachtungseinheiten im Güter- und Personenverkehr sowie betreffend Unfälle, Schieneninfrastruktur und Fahrzeugbestände bilden die eingesetzten Schienenfahrzeuge. Unter **Erhebungseinheiten** sind alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierten Eisenbahnunternehmen, die das Schienennetz auf dem Territorium der Republik Österreich betreiben bzw. benützen, oder über Bestände an Schienenfahrzeugen in Österreich verfügen, zu verstehen. Diese sind in der Regel den ÖNACE 2008-Unterklassen 49.10-0 „Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“, 49.20-0 „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“, 49.31-1 „Straßenbahn-, O-Bus, U-Bahn- und Schnellbahnlinienverkehr“, 52.21-9 „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr a.n.g.“ und 52.29-0 „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr a.n.g.“ des Abschnitts H „Verkehr und Lagerei“ zugeordnet und umfassen alle in- und ausländischen Konzessionsinhaber. **Darstellungseinheiten** sind die Fahrten, Transporte, Verkehrsleistungen, Ereignisse, Bau- und Betriebslängen sowie die Bestände an Fahrzeugen.

Eisenbahnunternehmen sind gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 idgF dann **von der Erhebung ausgenommen** wenn sie

- ausschließlich oder hauptsächlich **innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen** (einschließlich Häfen) tätig sind;
- hauptsächlich **lokale Dienstleistungen für Touristen** erbringen (z.B. historische Dampfeisenbahnen).

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1192/2003, Artikel 3, Absatz 1, Ziffer 5 bzw. Ziffer 7 sind ebenso Personenbeförderungen mittels **Untergrundbahnen** sowie **Stadt- und Straßenbahnsystemen** von der Erhebung ausgenommen.

2.1.3 Datenquellen, Abdeckung

Die Eisenbahnstatistiken sind grundsätzlich **primärstatistische Vollerhebungen**, wobei betreffend die Erhebung von Fahrgästen nach Ein- und Ausstiegland derzeit auf Schätzungen zurückgegriffen wird, was durch die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 idgF auch rechtlich gedeckt ist. Datenquellen sind je nach Erhebungsgegenstand die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen. Somit ist ein hohes Maß an Abdeckung gegeben. Lediglich bei den Daten zu Bestand und Betrieb wird eine Sekundärstatistik verwendet, die primärstatistische Vollerhebung erfolgt durch die Schienen-Control GmbH.

Im **Güter- und Personenverkehr** unterliegen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierten Eisenbahnunternehmen der uneingeschränkten Meldepflicht, sofern sie nicht unter die gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 angeführten Ausnahmen fallen. Diese Eisenbahnunternehmen bilden daher die Datenquelle für die Güter- und Personenverkehrsstatistik und werden der Statistik Austria von der **Schienen-Control GmbH** bekannt gegeben.

Dabei **variieren die Erhebungsgegenstände** und die zu meldenden Merkmale, sowie die Periodizität der Meldungen an Eurostat (Statistisches Amt der Europäischen Union). Unter anderem sind auch das Beförderungsaufkommen und die Verkehrsleistung des jeweiligen Unternehmens im Beobachtungszeitraum für den Umfang der Meldepflicht maßgeblich.

Die **Unfallereignisse** werden ab dem Berichtsjahr 2007 durch die [Bundesanstalt für Verkehr](#) erfasst und der Bundesanstalt Statistik Österreich zur Verfügung gestellt, die Schienenunfallstatistik ist somit eine **Sekundärstatistik**. Vor 2007 wurden die Angaben zu Unfällen von den einzelnen Unternehmen übermittelt, wobei keine Unterscheidung zwischen einfacher und ausführlicher Berichterstattung erfolgte.

Meldepflichtig in Bezug auf die Daten zu **Bestand und Betrieb** sind prinzipiell alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierten Eisenbahnunternehmen in Österreich. Um die Respondenten zu entlasten, werden diese jedoch ab dem Berichtsjahr 2010 von der **Schienen-Control GmbH** erhoben und an Statistik Austria weitergeleitet und von dieser daher als **Sekundärstatistik** ausgewiesen.

2.1.4 Meldeeinheit/Respondentinnen und Respondenten

Meldeeinheiten und Respondenten stellen die einzelnen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich bzw. in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die integrierten Eisenbahnunternehmen (ÖNACE 2008, Abschnitt H „Verkehr und Lagerei“, Unterklassen 49.10-0 „Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“ und 49.20-0 „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“) sowie andere Konzessionsinhaber dar. Ausgenommen sind wieder die bereits gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 genannten Ausnahmen.

2.1.5 Erhebungsform

Die Eisenbahnstatistiken sind betreffend den Güter- und Personenverkehr primärstatistische Vollerhebungen. Betreffend die Erhebung von Fahrgästen nach Ein- und Ausstiegland wird derzeit auf Schätzungen zurückgegriffen, was durch die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 idgF rechtlich gedeckt ist. Die Statistiken zu Unfällen, Bestand und Betrieb hingegen sind Sekundärerhebungen.

Im Güter- und Personenverkehr sind die sogenannte „**ausführliche Berichterstattung**“ und die „**vereinfachte Berichterstattung**“ zu unterscheiden, wobei die Mitgliedsländer der Europäischen Union die Möglichkeit haben, das Verfahren der vereinfachten Berichterstattung für jene Unternehmen zur Anwendung zu bringen, bei denen das gesamte Fracht- bzw. Fahrgastaufkommen auf dem Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedslandes weniger als 500 Millionen (Mio.) Tonnenkilometer bzw. 200 Mio. Personenkilometer im jeweiligen Berichtsjahr beträgt. Unternehmen, welche nicht unter diese Grenzen fallen, haben nach der ausführlichen Berichterstattung zu melden.

Somit existieren derzeit parallel folgende Meldemodalitäten:

- **vierteljährlich** (detaillierte Berichterstattung betreffend den **Güterverkehr in und ausländischer Unternehmen**),
- **vierteljährlich** (detaillierte Berichterstattung betreffend den **Personenverkehr von Unternehmen** mit Überschreitung des genannten Schwellenwertes),
- **jährlich** (Berichterstattung betreffend den **Personenverkehr** von Unternehmen mit Unterschreitung des Schwellenwertes),

im Rahmen **primärstatistischer Erhebungen** der Statistik Austria.

Darüber hinaus werden Angaben betreffend die Erfassung von **Verkehrsströmen** in **fünfstufigen** Abständen vom BMVIT zur Verfügung gestellt.

2.1.6 Erhebungstechnik/Datenübermittlung

Güterverkehr:

Um die Respondentenbelastung zu reduzieren wurde ab dem ersten Quartal 2013 die bislang monatliche Schienengüterverkehrserhebung auf eine quartalsweise umgestellt. Damit war auch die Einführung eines neuen Excel-Erhebungsformulars verbunden, welches ab 2013 ausschließlich per E-Mail an die Respondenten versendet bzw. an Statistik Austria rückübermittelt wird. Somit ist eine vollständige elektronische Erfassung der eingelangten Daten gegeben, was zu einer Reduktion des Verwaltungsaufwandes führte. Um die Meldung mit möglichst geringem Zeitaufwand durchführen zu können, wurden - neben verbesserten Erläuterungen - auch die bestehenden Codelisten um der Zuordnung der Bahnhöfe zu den jeweiligen politischen Bezirken erweitert. Außerdem besteht nunmehr auch die Möglichkeit, die Art der beförderten Güter entweder in Form von NST/R Codes (NST/R: Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisée) oder mittels NHM-Codes (NHM: Nomenclature harmonisée marchandises) – eine von der UIC (Union internationale des chemins de fer) zur Verfügung gestellte Nomenklatur) – zu melden. Da NHM-Codes bei vielen Eisenbahnunternehmen bereits vorhanden sind, ersparen sich diese damit eine nur für die Erhebung notwendiger Kodierung gemäß NST/R.

Eisenbahnunternehmen, die während eines Berichtsjahres den Fahrbetrieb aufnehmen, müssen Meldungen beginnend ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme für das jeweilige Berichtsquartal abgeben.

Die Daten des österreichischen Haupteisenbahnunternehmens bilden insofern eine Ausnahme, da sie zudem auch auf Monatsebene vorliegen und in Form eigener csv-Files übermittelt werden. Bei den übermittelten Güterverkehrsdaten des Haupteisenbahnunternehmens handelt es sich um die sogenannte „**kommerzielle**“ **Sichtweise**. Basis für sämtliche Daten ist das Frachtpapier, das in der Regel vom Kunden selbst und zumeist in elektronischer Form ausgefüllt wird. Für die Erfassung gibt es zwar verschiedenste Vorkontrollsysteme, sämtliche kommerziell relevanten Daten werden jedoch schließlich in einem zentralen Bewertungssystem, dem **Cargo Information System Österreich (CISÖ)**, zusammengeführt.

Dieses System ist das Herzstück für die Leistungsbewertung und steht über eine Vielzahl von Schnittstellen mit denen der Abrechnung, der Buchhaltung, den Stammdaten und der Statistik in Verbindung. Die Datenbank für die kommerzielle Statistik wird mit Daten aus CISÖ befüllt und um zusätzliche Stammdaten und Routinen zwecks besserer Analysemöglichkeiten und der Ergänzung um zusätzliche Sichtweisen erweitert, die Daten selbst (Tonnen, Tonnenkilometer, Wagenanzahl etc.) werden aber nicht verändert. Schätzungen im Bereich der eigentlichen Leistungsdaten finden nicht statt.

Im Grunde können fast alle Fragen nach kommerziellen Daten mit dem statistischen System beantwortet werden, lediglich Fragen nach Leistungsdaten auf bestimmten Streckenabschnitten bereiten mitunter Probleme. Grund dafür ist die Tatsache, dass keine Verknüpfung zwischen den kommerziellen Systemen und den **Produktionssystemen**³ besteht. Da aus kommerzieller Sicht ein Transport von einem Ausgangspunkt zu einem Zielpunkt bestellt wird, ist der dabei tatsächlich genommene Weg nur für die Produktion relevant. Für Kunden und Vertrieb ist der Streckenverlauf weniger bedeutend.

Eine gewisse Auswirkung hat diese Tatsache auch auf die Meldung der Leistungsdaten: Die übermittelten Tonnenkilometer basieren immer auf der **Tarifentfernung** und sind unabhängig vom tatsächlich genommenen Weg. Somit werden die tarifierten Strecken ausgewiesen, auch in jenen Fällen, bei denen alternative Streckenführungen zum Tragen kommen oder Transporte über Vershubknoten erfolgen.

Dies trifft auch auf den **Korridor Kufstein – Salzburg** zu. Die Leistungen werden mit der Tarifentfernung laut dem veröffentlichten Entfernungszeiger bewertet, ob der Transport dabei rein über inländische Streckenabschnitte oder den Auslandskorridor erfolgt, ist dabei irrelevant und kann in der kommerziellen Datenbank auch nicht unterschieden werden.

Personenverkehr

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

Die Privatbahn erstellt die benötigten Angaben zu beförderten Personen und Personenkilometern auf Basis der verkauften Fahrkarten und durchgeführten Zählungen bzw. Relationserfassungen. Bei Fahrten mit Einzelfahrkarten werden durch das Entwerfen/Scannen der Fahrkarten, die mit einem QR Code versehen sind, automatisch die Passagiere und Relationen, die für die Berechnung der Personenkilometer ausschlaggebend sind, erfasst. Bei Fahrten mit den vom Unternehmen ausgestellten Zeitkarten sowie bei Fahrten mit Fremdkarten (Verkehrsverbund) werden von den Zugbegleitern Passagiere und die jeweiligen Relationen erfasst.

³ Unter „Produktion“ wird die Erstellung der Verkehrsleistung verstanden, also die Verknüpfung der einzelnen Produktionsfaktoren zu einer (verkaufbaren) Dienstleistung. In diesem Zusammenhang wird auf die tatsächlich zurückgelegte Strecke abgestellt und nicht auf den „kommerziellen“ Weg, also die Tarifentfernung zwischen Ausgangs- und Zielort.

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

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

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

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

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

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

Da die Daten der Eisenbahnunternehmen unter anderem zur Erlösaufteilung bei Verbundumsätzen herangezogen werden, kann von **hoher Qualität der geschätzten bzw. hochgerechneten Werte** ausgegangen werden. Genauere Informationen zu etwaigen Unschärfen können im Allgemeinen nicht gegeben werden, da es sich um unternehmensinterne Berechnungen handelt. Wie auch in allen anderen Fällen muss davon ausgegangen werden, dass die Unternehmen dem besten Wissen entsprechend korrekte Meldungen abgeben.

Dem **Territorialitätsprinzip** folgend, sind lediglich die auf österreichischem Gebiet zurückgelegten tarifierten Strecken maßgeblich. Personenverkehrsleistungen (Personenkilometer) auf ausländischem Hoheitsgebiet werden prinzipiell nicht in die Meldung einbezogen. Es erfolgt eine Kilometerberechnung bis/ab der österreichischen Grenze. Eine Ausnahme stellt derzeit der **Korridorverkehr**, insbesondere der größtmäßig wichtigste Korridor Salzburg – Rosenheim – Kufstein dar: Tarifmäßig wird hier die österreichische Strecke über Zell am See zu Grunde gelegt. Auch die Fahrgastkilometer beziehen sich dann auf diese Strecke.

Das Haupteisenbahnunternehmen war stets bestrebt, die **Anteile an Hochrechnungen zu minimieren** und diese durch Echtdateien zu ersetzen. *Ab dem Jahr 2008* soll dies durch eine tiefgreifende Umstellung mit vermehrter Heranziehung von mofas-Daten gelingen: Der Anteil der Echtdateien beträgt dadurch fast 100%. Dies ist für das Haupteisenbahnunternehmen von

Bedeutung, um sich im operativen Geschäft auf möglichst genaue Fahrgastdaten stützen zu können, zusätzlich steigt die Qualität der an Statistik Austria übermittelten Meldungen.

Unfälle:

Die Meldungen betreffend die **Unfälle** werden einmal jährlich in aggregierter und anonymisierter Form, bezogen auf ein Berichtsjahr von der Bundesanstalt für Verkehr per E-Mail an die Statistik Austria übermittelt.

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.

2.1.7 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)

Zur Erhebung des **Schienengüterverkehrs** werden die folgenden Formulare verwendet: [Datensatzaufbau](#) auf dessen Basis eine elektronische Datenübermittlung der Güterverkehrsdaten durch das österreichische Hauptesisenbahnunternehmen erfolgt.

- Formular zur Erfassung des Schienengüterverkehrs, das in der aktuellen Form im Internet unter [Statistik Austria – Erhebung zum Schienengüterverkehr](#) zum Download bereitsteht, und mit Ausnahme des österreichischen Hauptesisenbahnunternehmens von in- und ausländischen Bahnen verwendet wird.
- Formulare, die zur Erfassung des Personenverkehrs (gilt für Unternehmen mit einer Personenverkehrsleistung von mindestens 200 Mio. pkm/Jahr) verwendet werden:
- [Formular C1](#)
- [Formular C3](#)
- [Formular E2](#)

Zur jährlichen Erhebung der **Unfälle** werden die folgenden Formulare ausgefüllt von der Bundesanstalt für Verkehr an die Statistik Austria übermittelt:

- [Formular H1](#)
- [Formular H2](#)
- [Formular H3](#)
- [Formular H4](#)

2.1.8 Teilnahme an der Erhebung

Es besteht **Auskunftspflicht**. Alle Eisenbahnunternehmen (ausgenommen sind die in Artikel 2 der Verordnung [EG] Nr. 91/2003 erwähnten Unternehmen), die das österreichische Schienennetz innerhalb eines Beobachtungszeitraumes benützen oder betreiben, werden in die Erhebungen einbezogen.

2.1.9 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition

Die Erhebungen sind aufgrund unterschiedlicher Rechtsgrundlagen durchzuführen, es ergibt sich daraus ein **komplexes Datensystem**. Die einzelnen Erhebungen unterscheiden sich u.a. durch unterschiedliche Erhebungszeiträume, voneinander abweichende Erhebungsmerkmale sowie durch uneinheitliche Veröffentlichungstermine. Mithilfe der obigen Formulare bzw. des Datensatzes betreffend das Hauptesisenbahnunternehmen können die in der folgenden Aufzählung genannten Darstellungen generiert und an Eurostat übermittelt werden. Die folgende Übersicht nennt die **Merkmalskataloge** jeweils zugeordnet zu den einzelnen Erhebungsgegenständen:

Güterverkehr:

- vierteljährliche Erhebung gemäß nationaler Rechtsgrundlagen:
 - Transportaufkommen (Bruttogewicht der Güter in Tonnen)
 - Beförderungsweite auf der Inlandstrecke (zur Berechnung der Transportleistung)
 - Anzahl der beladenen Eisenbahnwagen
 - Ein- und Ausladeland, Ein- und Ausladeregion in Österreich
 - österreichischer Grenzübergang beim Ein- und Austritt
 - Art der Güter
 - Art der Gefahrgüter
- vierteljährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Transportaufkommen (Bruttogewicht der Güter in Tonnen)
 - Transportleistung (Tonnenkilometer) auf der Inlandstrecke
- jährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Transportaufkommen (Bruttogewicht der Güter in Tonnen)
 - Transportleistung (Tonnenkilometer) auf der Inlandstrecke
 - Verkehrsbereich (Inlandverkehr, grenzüberschreitender Empfang und Versand, Transitverkehr)
 - Zugkilometer
 - Ein- und Ausladeland
 - Art der Güter
 - Art der Gefahrgüter
- Erhebung in Abständen von fünf Jahren gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Transportaufkommen (Bruttogewicht der Güter in Tonnen)
 - Verkehrsbereich (Inlandverkehr, grenzüberschreitender Empfang und Versand)
 - Ein- und Ausladeregion nach NUTS2-Region
- Kombiniertes Güterverkehr (Beförderung intermodaler Transporteinheiten); vierteljährliche Erhebung gemäß nationaler Rechtsgrundlagen:
 - Transportaufkommen (Bruttogewicht der Transporteinheit in Tonnen)
 - Beförderungsweite auf der Inlandstrecke (zur Berechnung der Transportleistung)
 - Anzahl der beladenen Eisenbahnwagen
 - Anzahl, Type, Ladezustand und TEU betreffend die intermodale Transporteinheit
 - Ein- und Ausladeland
 - Ein- und Ausladeregion in Österreich
 - österreichischer Schienengrenzübergang beim Ein- und Austritt
 - Art der Güter
 - Art der Gefahrgüter
- Kombiniertes Güterverkehr (Beförderung intermodaler Transporteinheiten); jährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Verkehrsbereich (Inlandverkehr, grenzüberschreitender Empfang und Versand, Transitverkehr)
 - Art der intermodalen Transporteinheit
 - Zahl der beladenen und leeren intermodalen Transporteinheiten
 - Maßeinheit in TEU betreffend die intermodale Transporteinheit

Personenverkehr:

- vierteljährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Zahl der Fahrgäste
 - Transportleistung (Personenkilometer) auf der Inlandstrecke
- jährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Zahl der Fahrgäste
 - Transportleistung (Personenkilometer) auf der Inlandstrecke
 - Zugkilometer
 - Verkehrsbereich (Inlandverkehr und grenzüberschreitender Verkehr)
 - Ein- und Aussteigeland

- Erhebung in Abständen von fünf Jahren gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Zahl der Fahrgäste
 - Ein- und Aussteigeregion (im Inland und grenzüberschreitenden Verkehr) nach NUTS2-Regionen

Schieneverkehrsunfälle:

- jährliche Erhebung gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Zahl der Unfälle nach Unfallart
 - Zahl der Unfälle, an denen Gefahrguttransporte beteiligt sind
 - Zahl der Getöteten nach Unfallart und Personenkategorie
 - Zahl der schwer Verletzten nach Unfallart und Personenkategorie

Abbildung von Verkehrsströmen auf dem Schienennetz (Güter- und Personenverkehr):

- Erhebung in Abständen von fünf Jahren gemäß internationaler Rechtsgrundlagen:
 - Zahl der Züge im Güter- und Personenverkehr nach Netzabschnitten

Bestand und Betrieb:

- Schieneninfrastruktur österreichischer Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen, Erhebung gemäß nationaler Rechtsgrundlagen; wird auf Basis der von der Schienen-Control GmbH erhobenen Daten jährlich ausgewiesen:
 - Bau- und Betriebslängen nach Art und Einrichtung
- Bestände an Schienenfahrzeugen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierter Eisenbahnunternehmen, gemäß nationaler Rechtsgrundlagen; wird auf Basis der von der Schienen-Control GmbH erhobenen Daten jährlich ausgewiesen:
 - Fahrzeugbestände nach ihrer Art
- Fahrbetrieb auf dem österreichischen Schienennetz, Erhebung gemäß nationaler Rechtsgrundlagen; wird jährlich ausgewiesen:
 - Zug-, Zugfahrzeug- und Wagenbewegungen
 - Verkehrsleistungen in Bruttotonnenkilometern

Nachstehend je eine **Übersichtstabelle** für die ausführliche und für die vereinfachte Berichterstattung, die u.a. Aufschluss darüber geben, was aufgrund der internationalen Rechtsgrundlagen zu erheben ist bzw. welche Daten an Eurostat innerhalb bestimmter Fristen zu übermitteln sind.

[Übersichtstabelle - Ausführliche Berichterstattung](#)

[Übersichtstabelle - Vereinfachte Berichterstattung](#)

Begriffsdefinitionen:

Transportleistung: Im Güterverkehr wird diese in *Tonnenkilometern (tkm)* gemessen, welche das Produkt aus Transportaufkommen in Tonnen (t) und der zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km) sind. Im Personenverkehr wird die Transportleistung mit *Personenkilometern (pkm)* gemessen, welche das Produkt aus Person (p) und der zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km) sind.

Inlandverkehr: Darunter fallen Beförderungen bei denen Güter innerhalb Österreichs ein- und ausgeladen werden.

Grenzüberschreitender Verkehr: Dazu zählen jene Beförderungen, bei denen Güter im Ausland eingeladen und im Inland ausgeladen werden (grenzüberschreitender Empfang) oder im Inland eingeladen und im Ausland ausgeladen werden (grenzüberschreitender Versand). Auch Personenbeförderungen, bei denen die Einstiegsstelle einer Person im Ausland und die Ausstiegsstelle im Inland sowie in umgekehrter Richtung liegen können, fallen darunter.

Transitverkehr: Zum Transitverkehr zählen Beförderungen, bei welchen Güter im Ausland ein- und ausgeladen werden, wobei die Fahrt über österreichisches Hoheitsgebiet führt.

Zugkilometer: Zugkilometer ist die Maßeinheit, die eine Zugbewegung über eine Entfernung von einem Kilometer misst. Die berücksichtigte Entfernung ist – sofern bekannt – die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zu Grunde gelegt. Es wird nur die Entfernung auf dem österreichischen Hoheitsgebiet erfasst.

Schwerer Unfall: Darunter werden Unfälle verstanden, bei denen mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei denen mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet wird. Auch Unfälle, bei denen erhebliche Sachschäden am Fahrzeugbestand, an den Gleisen, an anderen Anlagen bzw. in der Umgebung oder die eine beträchtliche Störung des Verkehrs zur Folge haben, zählen zu schweren Unfällen. Unfälle in Werkstätten, Vorratslagern und Betriebswerken sind ausgenommen.

Unfälle, an denen Gefahrguttransporte beteiligt waren: 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. Ausgenommen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Getötete: Alle Personen, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben. Ausgenommen sind Personen, die Selbstmord begangen haben.

2.1.10 Verwendete Klassifikationen

NST/R: „Nomenclature uniforme de marchandises pour les Statistiques de Transport/révisée“ („Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidiert“). Die Systematik der NST/R fasst die 176 Positionen des Verzeichnisses in 10 Kapiteln und 52 Gruppen nach einem Code zusammen, der 3 Stellen umfasst.

Aufgrund einer Empfehlung der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft an die Mitgliedstaaten wurde **1961 das Einheitliche Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik**, das unter der Kurzbezeichnung **NST** bekannt ist, in Kraft gesetzt. Die NST entstand in enger Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften und der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf (ECE/UNO) sowie anderer internationaler Gremien. Sie befindet sich in vollkommener Übereinstimmung mit der von der ECE/UNO erstellten "Classification des marchandises pour les Statistiques de Transport en Europe (**CSTE**)". Lediglich sechs Grundpositionen wurden für die besonderen Bedürfnisse der Europäischen Gemeinschaften weiter aufgeteilt.

Die verwendeten Codes wurden **1962** geändert, um die für die Veröffentlichungen von zusammengefassten Ergebnissen erforderlichen Umstellungen festzulegen. Nach vierjähriger Erfahrung waren einige leichte Korrekturen anzubringen, die am 1. Januar 1967 in Kraft traten. Das Verzeichnis heißt seitdem **NST/R** und wurde von den Mitgliedstaaten sowie von einigen internationalen Einrichtungen bei ihren Veröffentlichungen über den Verkehr benutzt. Die NST/R besteht aus einem Verzeichnis von 176 Güterpositionen, in dem die Güter hauptsächlich nach ihrer Art, dem Verarbeitungsgrad, ihren Transportbedingungen und den beförderten Mengen eingeteilt sind. Die Klassifikationsmerkmale wurden entsprechend der Bedeutung der einzelnen Güter in der Verkehrswirtschaft ausgewählt. Die Güterpositionen, die den besonderen Bedürfnissen des 2002 ausgelaufenen EGKS-Vertrages entsprachen, sind mit "(EGKS)" bezeichnet.

Am 1.1.2008 wurde der NST/R durch die neu geschaffene Güterklassifikation **NST 2007** ersetzt.

NST 2007: „Standard goods classification for transport statistics 2007“ („Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik 2007“). Die Systematik der NST 2007 besteht aus 20 Gruppen und 81 Abteilungen.

Die NST-2007 ersetzt mit 01.01.2008 die NST/R. Dieses überarbeitete Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik war aus folgenden Gründen notwendig:

- In der **Außenhandelsstatistik** der Gemeinschaft wurde die NIMEXE 1988 durch die KN (Kombinierte Nomenklatur) ersetzt. Daher fügt sich die NST/R nicht mehr in das System der miteinander verbundenen internationalen und EU-Systematiken ein.
- Gemäß der Ratsverordnung von 1993 über die **CPA** (Statistische Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen) sollte für die Güterverkehrsstatistik eine Systematik mit Bezug auf die CPA verwendet werden.

NHM: „Nomenclature harmonisée marchandises“ (Harmonised Commodity Code). Die NHM ist eine von der International Unit of Railways (UIC) bereitgestellte Nomenklatur, die speziell für Statistiken die den Schienengüterverkehr betreffen, entwickelt wurde. Sie ist mit dem Harmonisierten System (HS) und der Kombinierten Nomenklatur (KN) verbunden und in Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar.

NUTS: „Nomenclature des unités territoriales statistiques“ („Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik“). Das Bundesgebiet der Republik Österreich wird in Gebietseinheiten gegliedert: Als NUTS1 werden Gruppen von österreichischen Bundesländern (Ostösterreich, Südösterreich und Westösterreich) bezeichnet. NUTS2 sind die neun Bundesländer und NUTS3 besteht aus 35 Einheiten, die sich aus politischen Bezirken, Gerichtsbezirken bzw. aus Gemeinden zusammensetzen.

Die Ein- und Ausladeorte bzw. die Ein- und Aussteigeregionen, die außerhalb Österreichs und zugleich innerhalb der Europäischen Union (EU) liegen, können den einzelnen NUTS2-Regionen zugeordnet werden, da von Eurostat Codes, die eine genaue Zuordnung aller Bahnhöfe der Europäischen Union zu den einzelnen NUTS2-Regionen erlauben, zur Verfügung gestellt werden.

2.1.11 Regionale Gliederung

Güterverkehr:

Laufende Auswertungen hinsichtlich der regionalen Verflechtungen der Güterströme im Inland erfolgen bis zur NUTS2-Ebene (Bundesländer) gemäß § 4 des Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetzes.

Personenverkehr:

Das Ein- und Aussteigeland (NUTS0-Ebene) wird jährlich in der Schienenpersonenverkehrsstatistik erhoben, eine tiefere regionale Gliederung bis auf NUTS2-Ebene erfolgt nur alle 5 Jahre gemäß internationaler Vorgaben. Die regionale Gliederung betreffend den Personenverkehr steht jedoch im Zusammenhang mit dem österreichischen Haupteisenbahnunternehmen und kann aus Geheimhaltungsgründen nicht zur Verfügung gestellt werden.

Unfälle:

Eine Erfassung der Unfälle auf regionaler Ebene ist nicht vorgesehen, nur die Unfallzahlen für das gesamte Bundesgebiet (NUTS0-Ebene) werden erhoben.

Bestand und Betrieb:

Die von Eisenbahnunternehmen betriebene österreichische Schieneninfrastruktur, die Fahrzeugbestände dieser Unternehmen sowie deren Betriebsleistungen auf österreichischem Hoheitsgebiet werden auf der Ebene des Bundesgebietes (NUTS0-Ebene) erfasst und ausgewiesen.

2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen

2.2.1 Datenerfassung

Die Erfassung des **Güterverkehrs** basiert auf der elektronischen Verarbeitung von Quartalsdaten, die vierteljährlich per E-Mail an die Bundesanstalt übermittelt werden.

Einlangende Meldungen, die sich auf den **Personenverkehr** (vierteljährlich bzw. jährlich), die **Schieneverkehrsunfälle** (jährlich) sowie auf **Bestand** und **Betrieb** (jährlich) beziehen, werden mittels PC in der Fachabteilung verarbeitet.

Insgesamt werden rund 81.000 Datensätze verarbeitet, die in erster Linie mit der Erfassung des Schienengüterverkehrs im Zusammenhang stehen. Fast 90% dieser Datensätze werden dabei vom größten österreichischen Eisenbahnunternehmen übermittelt.

2.2.2 Signierung (Codierung)

Es erfolgt keine manuelle Codierung, da die Daten bereits in codierter und elektronischer Form übermittelt werden.

2.2.3 Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen

Güterverkehrsdaten werden auf Vollzähligkeit und Vollständigkeit geprüft, einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und – wenn erforderlich - manuell korrigiert.

Die **Plausibilitätsprüfung** umfasst derzeit 37 Fehlerpunkte, wobei die Ausprägungen einzelner Merkmale in einem komplexen Zusammenhang stehen. Insgesamt müssen pro Jahr rund 1.000 Datensätze (ca. 1,3%) korrigiert werden. Generell zeigt sich, dass die vom Haupteisenbahnunternehmen übermittelten Datensätze zu 99% fehlerlos sind. Ungefähr 4% der eingelangten Datensätze der restlichen Eisenbahnunternehmen müssen korrigiert werden, wobei die betroffenen Datensätze hauptsächlich unvollständige Angaben und logische Fehler aufweisen, die jedoch größtenteils ohne eine Kontaktaufnahme mit den betroffenen Unternehmen bereinigt werden können.

Für das österreichische Haupteisenbahnunternehmen, welches die Daten mittels **dreier unterschiedlicher Datenfiles** anliefert, und die restlichen Bahnen ist je ein Ursprungsdatensatz [SGV00713](#) bzw. [SGV00213](#) vorhanden.

Die auf den unterschiedlichen Datensätzen vorhandenen Ursprungsdaten werden später zu einem Auswertungsdatensatz [SGV01013](#) zusammengeführt.

Die Plausibilitätsprüfung ist sehr umfangreich gestaltet, da die Ausprägungen der einzelnen Merkmale in einem äußerst komplexen Zusammenhang stehen. Aufgrund der unterschiedlich vorhandenen Ursprungsdatensätze mit unterschiedlichen Angaben, die zusammengeführt werden müssen, wird die Plausibilitätsprüfung weiter verkompliziert. Daher wird um Verständnis gebeten, dass in dieser Standard-Dokumentation nur überblicksmäßig auf die einzelnen Fehlerpunkte und deren Kombinationen eingegangen werden kann.

Im Zuge der **Datensatzerstellung des Auswertungsdatensatzes** wird unter anderem geprüft, ob die einzelnen Datensatzfelder in den Ursprungsdatensätzen überhaupt mit bzw. mit gültigen Daten besetzt sind. So müssen Unternehmenskennzahl und Berichtszeitraum gültig sein. Wenn Datensatzfelder leer sind, erfolgt zum Teil ein automatisches Setzen von Feldinhalten. Dabei wird z.B. der Verkehrsbereich (Inlandverkehr, Empfang, Versand oder Transit) automatisch aufgrund der vorhandenen Informationen, die sich auf die jeweiligen Ein- und Ausladeländer beziehen, ermittelt. Wenn Güter in verschiedenen Ländern ein- bzw. ausgeladen werden, müssen solche grenzüberschreitenden Beförderungen auch mit bestimmten Grenzübertrittstellen in Verbindung stehen, was ebenfalls geprüft wird. Werden Güter im Transitverkehr befördert, müssen die Ein- und Ausladeländer mit den Grenzübertrittstellen in einem logischen Zusammenhang stehen. Findet eine Beförderung im Transitverkehr statt, müssen die von den Auskunftspflichtigen angegebenen Weglängen zwischen den angegebenen Grenzübertrittstellen innerhalb bestimmter Grenzen liegen, was ebenfalls geprüft wird. Sind Angaben zu Ein- und

Ausladeregionen vorhanden, können sich diese nur auf gültige österreichische Regionen beziehen, wobei das jeweilige Feld betreffend das Ein- bzw. Ausladeland ebenfalls mit einem gültigen Code besetzt sein muss. Werden Angaben zu intermodalen Transporteinheiten gemacht, müssen diese mit den möglichen Typen (Lkw, Lkw mit Anhänger, Zugmaschine, Zugmaschine mit Sattelanhänger, Anhänger, Sattelanhänger, Wechsellaufbau, Großcontainer) in Verbindung stehen. Ferner werden die Angaben zum Beladungszustand der intermodalen Transporteinheiten mit den vorhandenen Angaben zu den Gütergruppen verglichen (mittels unbeladener Großcontainer ist z.B. eine Güterbeförderung nach Güterarten ausgeschlossen).

Die meisten Eisenbahnunternehmen melden auf Basis des Vierstellers der harmonisierten Güternomenklatur NHM bzw. einige wenige auf Basis des 52 Positionen umfassenden NST/R-Zweistellers. Im Zuge der Erstellung des Auswertungsdatensatzes erfolgt unter anderem auch eine automatische Zuordnung von NHM bzw. NST/R auf die 20 Abteilungen der NST 2007.

Daneben werden die Meldungen jedes einzelnen Unternehmens mit denen **vorangegangener Jahre** im Detail verglichen, nach Auffälligkeiten untersucht, und die Veränderungen dokumentiert. Bei Unklarheiten werden die einzelnen Auskunftspflichtigen kontaktiert um etwaige fragwürdige Daten bei Bedarf berichtigen zu können.

Einlangende Angaben zum **Personenverkehr** werden auf Vollzählig- und Vollständigkeit geprüft. Grundsätzlich werden die einlangenden Werte rechnerisch auf ihre Richtigkeit überprüft. So werden z.B. Angaben betreffend summierter Werte durch Addition einzelner Werte nachvollzogen (einzelne Werte dürfen nicht größer sein als die Summe dieser). Darüber hinaus werden die Meldungen jedes einzelnen Unternehmens mit den Werten vorangegangener Jahre des betreffenden Unternehmens im Detail verglichen und nach Auffälligkeiten untersucht. Bei Unklarheiten wird die Schienen-Control GmbH vor Aggregation und Anonymisierung der Daten kontaktiert und fragwürdige Angaben gegebenenfalls berichtet.

Die einlangenden Angaben zu **Schienenverkehrsunfällen** werden mit Werten der Vorjahre verglichen. Bei auffälligen Abweichungen wird die Bundesanstalt für Verkehr kontaktiert.

Zu **Bestand** und **Betrieb** einlangende Meldungen werden vor einer notwendigen elektronischen Verarbeitung auf Vollzähligkeit und Vollständigkeit geprüft. Angaben, die formale oder logische Fehler aufweisen, werden nach erfolgter Rücksprache mit der Schienen-Control GmbH direkt in den angelegten Datenfiles berichtet und gespeichert.

2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen)

Betreffend den Schienengüterverkehr ausländischer Unternehmen kann es zu Antwortausfällen kommen, weil gegen säumige Respondenten aus dem Ausland auf Basis der derzeit bestehenden Rechtsgrundlagen rechtlich nicht vorgegangen werden kann.

In solchen Fällen wird das Güterverkehrsaufkommen des jeweiligen Unternehmens in der jeweils geeignetsten Weise geschätzt (z.B. durch Ermittlung von Mittelwerten auf Basis vorangegangener Meldungen, die in die Berechnungen einbezogen werden).

2.2.5 Erstellung des Datenkörpers, (weitere) verwendete Rechenmodelle, statistische Schätzmethoden

Im Allgemeinen werden in der Schienenverkehrsstatistik keine Rechenmodelle oder statistische Schätzmethoden angewandt. Ausgenommen davon ist der **Personenverkehr**, bei dem die Zahl der beförderten Fahrgäste nach Ein- und Aussteigeland hauptsächlich aufgrund der Angaben in- und ausländischer Bahnverwaltungen ermittelt wird, wobei diese untereinander ständig in Kontakt stehen und sich laufend über Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr informieren. Eine detaillierte Darstellung dieser Schätzmethoden findet sich in Kapitel 2.1.6 „Erhebungstechnik/Datenübermittlung“.

2.2.6 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen

Folgende qualitätssichernde Maßnahmen werden angewandt:

- Vollzähligkeitskontrolle
- Vollständigkeitskontrolle
- Laufende Schulung von Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern
- Expertenkontakte auf nationaler und internationaler Ebene
- Respondentenbetreuung

Um eine möglichst hohe Qualität zu gewährleisten, steht der Fachbereich der Statistik Austria in einem **direkten Kontakt** mit Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern einzelner Eisenbahnunternehmen, aber auch mit der Schienen-Control GmbH. Dadurch soll verhindert werden, dass Informationen mit Verspätung in der Statistik Austria einlangen bzw. unrichtige Angaben bei Erstellung der Meldungen gemacht werden.

2.3 Publikation (Zugänglichkeit)

2.3.1 Vorläufige Ergebnisse

Unterjährige Ergebnisse sind dann als vorläufig zu betrachten, wenn die Bearbeitung des jeweiligen Erhebungsjahres noch nicht abgeschlossen ist. In der Statistischen Datenbank **STATcube** werden Ergebnisse zum **Schienengüterverkehr** österreichischer Unternehmen (t+90 Tage) ausgewiesen und es wird mittels Kommentar auf die Vorläufigkeit der Ergebnisse hingewiesen. Nach Vorhandensein der endgültigen Ergebnisse für ein komplettes Berichtsjahr werden die vorläufigen Daten durch die endgültigen ersetzt.

Zu **Unfällen, Bestand und Betrieb** sowie zum Personenverkehr werden keine vorläufigen Ergebnisse veröffentlicht.

2.3.2 Endgültige Ergebnisse

Wie den folgenden Übersichtstabellen zu entnehmen ist, haben endgültige Ergebnisse zu **Unfällen, Güter- und Personenverkehr** zu unterschiedlichen Zeitpunkten vorzuliegen.

[Übersichtstabelle - Ausführliche Berichterstattung](#)

[Übersichtstabelle - Vereinfachte Berichterstattung](#)

Alle endgültigen Ergebnisse werden im [Internet](#) und in der Publikation „[Verkehrsstatistik 20XX](#)“ ausgewiesen, jene zum Güterverkehr auch in der [Datenbank STATcube](#).

2.3.3 Revisionen

Eine Revision der unterjährigen Ergebnisse erfolgt nach Vorliegen der endgültigen Jahresdaten (t+150 Tage betreffend den **Güterverkehr**). Dies geschieht im Regelfall einmal im Jahr. Aktuelle Ergebnisse zum Güterverkehr werden in der Statistischen Datenbank STATcube in Form von vierteljährlichen und jährlichen Ergebnissen veröffentlicht, wobei die unterjährigen Ergebnisse solange als vorläufig zu betrachten sind, bis die endgültigen Ergebnisse vorliegen, also bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Ergebnisse für ein komplettes Berichtsjahr verfügbar sind. Wenn das der Fall ist, werden die vorläufigen Ergebnisse durch die endgültigen Daten ersetzt.

Betreffend die Daten zu **Unfällen, Bestand und Betrieb** werden bei Bedarf Revisionen durchgeführt.

2.3.4 Publikationsmedien

Nach den Vorgaben der internationalen Rechtsgrundlagen werden Quartals- und Jahresdaten an Eurostat übermittelt. Des Weiteren stehen Ergebnisse auch in den folgenden Formen zur Verfügung:

[Standardpublikation](#)

In der jährlich erscheinenden Publikation „Verkehrsstatistik 20XX“ werden mit Bezug auf den Schienenverkehr neben Struktur- und Bestands- auch Verkehrsleistungsdaten sowie Ergebnisse zu Schienenverkehrsunfällen ausgewiesen.

In dieser kostenpflichtigen CD-Rom-Publikation werden die wichtigsten Ergebnisse umfassend beschrieben sowie mittels Texttabellen ausgewiesen und durch Grafiken veranschaulicht. Zusätzlich sind umfangreiche Metainformationen, wie die Beschreibung der Methodik, Merkmalsdefinitionen oder die Berechnung der einzelnen Kenngrößen enthalten. Um die weitere Bearbeitung detaillierter Ergebnisse zu erleichtern werden alle Tabellen mit Ausnahme der Texttabellen im Excel-Format dargestellt. Der Textteil der Publikation kann als PDF-Datei bzw. die wichtigsten Tabellen können als Excel-Datei kostenlos auf der [Homepage der Statistik Austria](#) heruntergeladen werden.

[Pressemitteilungen](#) (Güterverkehr)

Betreffend den Schienenverkehr werden aktuelle Ergebnisse eines Berichtsjahres in Form einer Pressemitteilung veröffentlicht. Diese wird zeitgleich an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie an die Austria Presseagentur (APA) übermittelt. Anschließend werden die Ergebnisse im Internet veröffentlicht.

[Eurostat](#)

Die Ergebnisse für den Güterverkehr, den Personenverkehr und die Unfälle werden entsprechend den Anforderungen der Rechtsgrundlagen an Eurostat übermittelt. Weitere Angaben betreffend Bestand und Betrieb werden auf freiwilliger Basis und soweit vorhanden durch Ausfüllen des Gemeinsamen Fragebogens an Eurostat übermittelt. Dieser „Common Questionnaire“ wurde von Eurostat gemeinsam mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT, nunmehr ITF: Internationales Verkehrsforum) entwickelt.

[Statistik nach Themen](#)

[Homepage der Statistik Austria](#)

Die Hauptergebnisse werden auf der Website der Statistik Austria in detaillierterer Form unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

[Datenbank STATcube](#) (Güterverkehr)

Der Zugriff auf die Statistische Datenbank der Statistik Austria steht allen offen. Betreffend den Schienengüterverkehr können Jahres- und Quartalsdaten abgerufen werden, bei Kauf eines Abonnements stehen darüber hinaus noch detailliertere Daten zur Verfügung.

[Schnellbericht 3.6 „Verkehrsstatistik \(Güterverkehr-Verkehrsleistungen\)“](#)

Diese jährliche Publikation enthält Verkehrsleistungsdaten betreffend den Güterverkehr in Österreich in komprimierter, unkommentierter Form. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt nach Verkehrsträgern und nach Verkehrsbereichen, die Gütereinteilung entspricht der Güternomenklatur NST/R.

[Statistisches Jahrbuch Österreichs](#)

Kapitel 29 ist dem Verkehr gewidmet. Es werden betreffend den Verkehrsträger Schiene u.a. Tabellen mit Angaben zu Schienenverkehrsunfällen und Leistungsdaten im Güterverkehr gezeigt.

Statistische Nachrichten (Güterverkehr)

Die Statistischen Nachrichten erscheinen monatlich und beinhalten in Form von Artikeln wichtige Basisinformationen über Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich. Bei Bedarf werden aktuelle Entwicklungen und Ergebnisse eines Berichtsjahres im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr in Form von Tabellen und Grafiken anschaulich präsentiert und ausführlich kommentiert.

Statistische Übersichten (Güter- und Personenverkehr)

Den Statistischen Übersichten können u.a. Verkehrsleistungsdaten wie Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsbereichen entnommen werden.

2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten

Die Geheimhaltungsbestimmungen für Daten, geregelt in §19 (2) und (3) des Bundesstatistikgesetzes (BStG) 2000 idgF, werden strikt eingehalten. Bei publizierten Daten sind Rückschlüsse auf einzelne Respondenten zu verhindern oder deren Einverständnis zur Publikation der Daten einzuholen.

Des Weiteren erfüllt die Statistik Austria die gesetzlichen Vorgaben der §15 und §17 des Bundesstatistikgesetzes (BStG) 2000 idgF sowie des Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetzes §4.

3. Qualität

3.1 Relevanz

Die Verkehrsstatistiken zum Schienenverkehr der Republik Österreich beruhen auf nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen. Ergebnisse sind regelmäßig an das Statistische Amt der Europäischen Union, Eurostat, zu übermitteln. Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsnetze innerhalb der Europäischen Union. Damit die **EU-Kommission die gemeinsame Verkehrspolitik** und die **verkehrsrelevanten Elemente der Regionalpolitik** und der **Politik der transeuropäischen Netze** überwachen und weiterentwickeln kann, benötigt sie Statistiken über die Beförderung von Gütern und Personen im Eisenbahnverkehr. Darüber hinaus sind u.a. auch Statistiken über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr erforderlich, um Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ausarbeiten und überwachen zu können.

Bei Bedarf werden auch allfällige Anliegen von Datennutzern im Zusammenhang mit den Erhebungen zum Schienenverkehr unter Einbeziehung des **Fachbeirates für Verkehrsstatistik** behandelt. Des Weiteren bestehen Kontakte zum zuständigen Ressort, also zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (**BMVIT**), zugleich Sitz der Obersten Eisenbahnbehörde.

3.2 Genauigkeit

3.2.1 Nicht-stichprobenbedingte Effekte

3.2.1.1 Qualität der verwendeten Datenquellen

Da die Meldungen von den Verwaltungseinrichtungen der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. integrierten Eisenbahnunternehmen stammen und diese Stellen im Rahmen ihrer Funktionen u.a. bestrebt sind, genaue Aufzeichnungen zu führen, kann davon ausgegangen werden, dass die **Qualität** der einlangenden Daten **sehr gut** ist.

3.2.1.2 Abdeckung (Fehlklassifikationen, Unter-/Übererfassung)

Es ist anzunehmen, dass es bei den gegenständlichen primärstatistischen Vollerhebungen im Allgemeinen zu **keinen Unter- oder Übererfassungen** kommt, da einerseits enge Verbindungen zu den Meldern bestehen und andererseits angenommen wird, dass die Meldungen nach bestem Wissen und Gewissen erfolgen.

Um einer **Empfehlung Eurostats für** eine einheitliche Vorgangsweise bei den Schienengüterverkehrserhebungen in der Europäischen Union (EU) nachzukommen, sind ab dem Berichtsjahr 2013 bei Zugübernahmen bzw. Zugübergaben - wenn vorhanden - die auf dem **Frachtbrief vermerkten Einlade- und Ausladeorte** von Relevanz. Damit soll vor allem eine qualitative Verbesserung der Europäischen Schienenverkehrsstatistiken erreicht werden und eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse der einzelnen Mitgliedstaaten durch Spiegelstatistiken vereinfacht werden.

Diese Betrachtungsweise führt jedoch beim Merkmal **Transportaufkommen** zu einem **Bruch in den Zeitreihen der Schienengüterverkehrsstatistik**. Die **Zuordnung** von Transporten zu **Verkehrsbereichen** erfolgte im Zeitraum von 2006 bis 2012 nach folgendem Schema: Ein gebrochener Transport von Gütern mit einem Einladeort im Ausland, einer Übergabe in Österreich und einem Ausladeort wieder im Ausland, wurde als Beförderung zweimal gezählt, nämlich einmal als grenzüberschreitender Empfang und einmal als grenzüberschreitender Versand. Ab dem Berichtsjahr 2013 wird eine solche Beförderung dem Transitverkehr zugeordnet und soll nur einmal gezählt werden.

Um Mehrfacherfassungen von Güterbeförderungen herausfiltern zu können, wurden zwei Maßnahmen getroffen:

- **Beförderungen**, die **in Zusammenarbeit mit dem Haupteisenbahnunternehmen** erfolgen, sind von den Privatbahnen nicht eigens in deren Meldung anzuführen. Dadurch ist sichergestellt, dass für diese Transporte **Mehrfachzahlungen ausgeschlossen** sind. Dabei ist anzumerken, dass derzeit die Mehrzahl solcher gebrochenen Transporte in Zusammenarbeit mit dem Haupteisenbahnunternehmen erfolgt.
- Für **gebrochene Verkehre**, bei denen **nicht das Haupteisenbahnunternehmen beteiligt** ist, sind auf dem von den Privatbahnen verwendeten neuen Formular die jeweiligen Unternehmen einzutragen, von denen Güter übernommen bzw. an welche Güter übergeben werden. Diese Informationen sind in der Praxis jedoch oftmals nicht sehr präzise, sodass gemeinsam durchgeführten Transporte schwer erkannt werden und bei der Aufarbeitung nicht berücksichtigt werden können. Somit kann eine Mehrfacherfassung gebrochener Verkehre, bei denen das Haupteisenbahnunternehmen nicht beteiligt ist, nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Auf das Merkmal „Verkehrsleistung“, die in Tonnenkilometern angegeben wird, hat die Bezugnahme auf die Frachtbriefinformation gemäß EU-Empfehlung keinen Einfluss, da die Transportmengen mit der jeweiligen Wegstrecke multipliziert wurden.

3.2.1.3 Antwortausfall (Unit-Non Response, Item-Non Response)

Meldeausfälle können in der Praxis vorkommen, wenn einerseits der Statistik Austria verborgen bleibt, dass meldepflichtige Eisenbahnunternehmen Beförderungen auf dem österreichischen Schienennetz vornehmen oder wenn die Übermittlung von Meldungen von ausländischen Beförderern verweigert wird und gegen diese rechtlich nicht vorgegangen werden kann. In beiden Fällen wird mit den betreffenden Respondenten Kontakt aufgenommen.

3.2.1.4 Messfehler (Erfassungsfehler)

Keine bekannt.

3.2.1.5 Aufarbeitungsfehler

Keine bekannt.

3.2.1.6 Modellbedingte Effekte

Keine bekannt.

3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit

Da die Zeitvorgaben und auch die Meldefristen gegenüber Eurostat eingehalten werden, kann die **Rechtzeitigkeit und Aktualität** durchaus als **gewährleistet** angesehen werden. Betreffend Bestand und Betrieb werden die Ergebnisse 5 Monate nach Ende des Berichtszeitraumes veröffentlicht. Zu diesen Erhebungen bestehen jedoch keine gesetzlichen Fristen.

3.4 Vergleichbarkeit

3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit

Betreffend den **Schienengüterverkehr** soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass gemäß den internationalen Verpflichtungen für das Jahr 2004 erstmals der frachtbriefpflichtige Güterverkehr auf österreichischem Hoheitsgebiet aller in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie integrierten Eisenbahnunternehmen zu erfassen war. Dies führte zu einem **Bruch in der Schienengüterverkehrsstatistik**, da davor lediglich die Verkehrsleistungen 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 Inkraft-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**.

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 **Detailldaten** 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 Unterfassung der Transportleistung, geänderte Zuordnung der Beförderungen zu einzelnen Verkehrsbereichen) konnten diese Daten nur in eingeschränktem Maß mit älteren Daten verglichen werden.

Ab 2013 werden bei Zugübernahmen bzw. Zugübergaben nicht mehr die Orte der Übernahme bzw. der Übergabe für die Zuordnung zu einem Verkehrsbereich herangezogen, sondern – sofern verfügbar – die auf dem Frachtbrief vermerkten Ein- und Ausladeorte. Dadurch erfährt die Europäische Schienenverkehrsstatistik eine qualitative Verbesserung, weil durch eine einheitliche Vorgangsweise in den Mitgliedsländern der EU die Ergebnisse einzelner Mitgliedstaaten besser miteinander verglichen werden können. Diese Betrachtungsweise führt jedoch zu einem **Zeitreihenbruch in der Statistik**, der sich bei der Zuordnung der Transporte zu den einzelnen Verkehrsbereichen zeigt (Zunahme des Transitverkehrs, mögliche Abnahmen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie im Inlandverkehr). Darüber hinaus werden ab 2013 Mehrfachzählungen nach Möglichkeit ausgeschlossen, was zu einer Verringerung des beobachteten Verkehrsaufkommens führen kann.

Bei **Bestand und Betrieb** sind keine größeren Zu- bzw. Abnahmen zu erwarten. Die zeitliche Vergleichbarkeit ist damit gegeben, da die Ergebnisse sich jeweils auf den Stichtag 31.12. eines Jahres (Bestand) bzw. auf ein Berichtsjahr (Betrieb) beziehen.

Die zeitliche Vergleichbarkeit der Daten zu **Personenverkehr** und **Unfällen** ist ebenfalls gegeben, die Zahlen beziehen sich jeweils auf ein Kalenderjahr.

3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit

Zu beachten ist, dass mit Berichtsjahr 2006 erstmals der **Güterverkehr** aller (ohne die erwähnten Ausnahmen gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 91/2003) inländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie inländischen integrierten Eisenbahnunternehmen im Detail erhoben wurde. Detaildaten von ausländischen Unternehmen auf Basis der derzeit geltenden nationalen Rechtsgrundlagen können nach wie vor nicht zwingend erhoben werden. Darüber besteht nicht die Möglichkeit ausländische Beförderer zu sanktionieren, wenn diese Statistik Austria keine Daten zur Verfügung stellen. Dadurch sind Vergleiche nur in eingeschränktem Maß und nicht in detaillierter Form möglich.

Die internationale Vergleichbarkeit der Daten ist möglich, jedoch abhängig von der Qualität der Daten des jeweiligen die Erhebung durchführenden Landes.

Die Erhebungen zu **Personenverkehr** und **Unfällen** sowie zu **Bestand** und **Betrieb** beziehen sich jeweils auf die gleiche räumliche Einheit, nämlich das Bundesgebiet. Über eine internationale Vergleichbarkeit der Daten können keine Aussagen getroffen werden.

3.4.3 Vergleichbarkeit nach anderen Kriterien

Spiegelvergleiche mit anderen Ländern sind derzeit schwer möglich, da nur bestimmte Eisenbahnunternehmen der detaillierten Berichtspflicht und somit der Erfassung von Ein- und Ausländerregionen bzw. Ein- und Aussteigeregionen unterliegen, in einem anderen Land jedoch die Schwellenwerte meistens nicht erreichen (Personenverkehr mindestens 200 Mio. pkm, Güterverkehr mindestens 500 Mio. tkm).

3.5 Kohärenz

Daten unterschiedlicher Güterverkehrsstatistiken können nicht immer miteinander verglichen werden, da sich die Erhebungskonzepte mitunter stark voneinander unterscheiden. Insbesondere ist der Verkehrsträger Schiene mit dem Verkehrsträger Straße nur eingeschränkt vergleichbar, da betreffend die Eisenbahnstatistik das **Territorialitätsprinzip**, bei der Straßengüterverkehrserhebung das **Nationalitätsprinzip** zur Anwendung gelangt. Somit werden bezogen auf die Straße grundsätzlich nur in Österreich zugelassene Güterkraftfahrzeuge (Lkw ab 2 Tonnen Nutzlast bzw. Sattelzugmaschinen) in Form einer Stichprobe erfasst. Fahrten von Fahrzeugen aus anderen EU-Mitgliedstaaten sind eingeschränkt im Wege eines über Eurostat laufenden Datenaustauschs verfügbar, Fahrten mit Drittstaatenfahrzeugen sind nicht bekannt. Da im Rahmen der Erweiterungen der EU 2004, 2007 und 2013 zahlreiche Oststaaten in die Union aufgenommen wurden, ist die durch den Datenaustausch von Eurostat erreichte Abdeckung jedoch mittlerweile als gut zu bewerten.

Bewegungen von Personen auf der Straße werden derzeit jedoch nicht erfasst. Daher ist auch eine Vergleichbarkeit mit dem Schienenpersonenverkehr nicht möglich.

Ein Vergleich mit dem Binnenschiffsverkehr und dem Luftverkehr wäre grundsätzlich durchführbar, da diese Verkehrsstatistiken auch dem Territorialitätsprinzip unterliegen.

Daneben bieten sich Vergleiche zwischen der **Außenhandelsstatistik** und den Güterverkehrsstatistiken an, wobei im Außenhandel das (Netto-)Gewicht der Güter, im Verkehrsbereich das (Brutto-)Gewicht samt Verpackung gezählt wird. Auch unterschiedliche Schwellenwerte und Systematiken und Nomenklaturen schränken die Vergleichbarkeit etwas ein. Im Rahmen eines von Eurostat geförderten Projektes wurden bereits u.a. die vorliegenden Ergebnisse der ge-

nannten Statistiken auf deren Vergleichbarkeit untersucht und in Form eines Aufsatzes in den Statistischen Nachrichten, Heft 11/2006, S. 1081 ff., veröffentlicht.

Da sich die Verkehrsstatistiken ausschließlich auf mengenmäßige Betrachtungen beschränken, sind Vergleiche zu anderen Wirtschaftsstatistiken mit schwerpunktmäßig wertmäßigem Bezug nicht möglich. Insbesondere wäre an dieser Stelle die **Leistungs- und Strukturhebung** anzuführen.

Innerhalb der Verkehrsstatistiken zum Personen- und Güterschienenverkehr muss noch erwähnt werden, dass derzeit in geringem Umfang (ca. 1,5% der im Inlandverkehr erbrachten Tonnage und 1,1% der dem Inlandverkehr zugerechneten Transportleistung) Daten der Korridorstrecke über das Deutsche Eck enthalten sind. Es sind also Verkehrsleistungen enthalten, die auf ausländischem Hoheitsgebiet erbracht wurden, da sie in kommerzieller Sicht über eine Inlandsstrecke tarifiert werden, somit statistisch auch als Inlandsverkehr gelten. Dies ist eine geringe Inkohärenz zur Erfassung von Unfällen auf der Schiene, die sich tatsächlich ausschließlich auf das österreichische Hoheitsgebiet bezieht.

Ein Vergleich betreffend den Bestand an Fahrzeugen mit dem im Straßenverkehr erscheint nicht zweckmäßig, da u.a. keine Privatgüterwagen im Schienenverkehr erfasst werden und gegenwärtig kein hochwertiges amtliches Register zur Verfügung steht.

4. Ausblick

Geplante Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003

Bei den Sitzungen der Arbeitsgruppe „Rail Transport Statistics“, die in den Jahren 2011 und 2013 in Luxemburg stattfanden, wurden unter anderem Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 vorgestellt und diskutiert.

So könnten z.B. zukünftig Angaben zu den Unfallstatistiken von der European Railway Agency zur Verfügung gestellt werden und müssten daher in der geänderten Verordnung (EG) Nr. 91/2003 nicht mehr berücksichtigt werden.

Ebenso wurde eine neue Festsetzung der Schwellenwerte für die detaillierte Berichterstattung diskutiert. Ziel dabei ist es zukünftig, mehr Informationen zu erhalten, um so die Daten der einzelnen Mitgliedstaaten besser miteinander vergleichen zu können (Spiegelstatistiken).

Hinsichtlich des Transitverkehrs soll in der geänderten Verordnung explizit empfohlen werden, dass die Angaben, die im Frachtbrief stehen, für die Zuordnung zu diesem Verkehrsbereich heranzuziehen sind.

Glossar

[Illustriertes Glossar zur Verkehrsstatistik von Eurostat](#)

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeine Abkürzungen

BGBI.....	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eurostat.....	Statistisches Amt der Europäischen Union
idgF.....	in der geltenden Fassung
Kfz.....	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw.....	Lastkraftwagen
Mio.	Millionen
NHM.....	Nomenclature harmonisée des marchandises
NST/R	Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisée
NST 2007	Standard goods classification for transport statistics 2007
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
pkm	Personenkilometer
StGB	Strafgesetzbuch
SCG	Schienen-Control GmbH
t.....	Tonne(n)
TEU.....	Twenty-foot Equivalent Unit
tkm	Tonnenkilometer
u.Ä	und Ähnliches
%.....	Prozent

Abkürzungen betreffend die österreichischen Bundesländer

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

Anlagen

Folgende Sub-Dokumente sind in dieser Standard-Dokumentation verlinkt:

[Formular C1](#), [Formular C3](#), [Formular E2](#)

[Formular H1](#), [Formular H2](#), [Formular H3](#), [Formular H4](#)

[Übersichtstabelle - Ausführliche Berichterstattung](#)

[Übersichtstabelle - Vereinfachte Berichterstattung](#)

Datensatz: [SGV00713](#), [SGV00213](#), [SGV01013](#)