

Empfehlung Nr. 43

**ÖROK-Empfehlung zur Verbesserung der
Güterverkehrsstatistik**

Beschluß: 23. Sitzung am 30. Juni 1997

Ausführliche Informationen:

Güterverkehr in Österreich; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 100, Wien 1994

EINLEITUNG

Im Gutachten „Güterverkehr in Österreich“ waren Daten aus unterschiedlichen Erhebungsjahren und mit unterschiedlicher Genauigkeit zusammenzuführen und nach drei räumlichen Ebenen (Österreich, Länder, politische Bezirke) zu disaggregieren. Damit wurden die Grenzen der Akzeptanz in bezug auf die Repräsentanz von Stichproben und die Verknüpfung von Informationen aus unterschiedlichen Erhebungen erreicht.

Die Österreichische Raumordnungskonferenz vertritt die Auffassung, daß die Quantität und Qualität der Informationen über den Güterverkehr zu verbessern ist, damit in Zukunft Entscheidungen der Verkehrspolitik und Maßnahmen der Infrastrukturplanung auf allgemein anerkannten, repräsentativen und statistisch validen Grundlagen aufbauen können. Die Güterverkehrsstatistik soll daher in nachstehenden Bereichen verbessert werden:

EMPFEHLUNG

(1) Aktualität der Güterverkehrsdaten

Die Aktualität der Güterverkehrsdaten ist durch Verkürzung der Erhebungsintervalle des Güterinlandsverkehrs auf 3 Jahre zu erhöhen.

Der Güternahverkehr wird in Österreich etwa alle vier bis fünf Jahre erfaßt. Da er für den Gesamtverkehr bei Aufkommen und Leistung eine dominierende Rolle spielt, sollte die Validität der Daten verbessert werden.

Die größere Aktualität ist vor allem deshalb notwendig, weil der Güternahverkehr bei regionalen Planungen eine außerordentlich große Rolle spielt und im kleinräumigen Bereich sich rasch Veränderungen ergeben, die aufgrund der verhältnismäßig kleinen Gesamtverkehrsmengen von großer Bedeutung sein können. Verzerrungen können nur durch zeitlich engere Erhebungsintervalle reduziert werden.

(2) Validität der Güterverkehrsdaten

Die Validität der Güterverkehrsdaten soll durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

(2.1) Datenerhebung, Erhebungsverfahren und programmtechnische Behandlung sollen mit den Erfordernissen des „europäischen Einheitspapiers“ stärker abgestimmt werden, dabei soll die Weiterentwicklung der EU-Richtlinien für den Straßengüterverkehr Berücksichtigung finden.

(2.2) Stärkere Stufung (nach räumlichen Ebenen: Österreich, Länder, Bezirke) und Schichtung (nach Gütergruppen) der Stichproben, sodaß gesichertere Aussagen möglich werden.

Bei Sicherung einer höheren Rücklaufquote könnte der Stichprobenumfang sogar verkleinert werden. (Es ist besser, bei einer 25 %-Stichprobe einen Rücklauf von 80 % zu haben, als bei einer 80 %-Stichprobe einen Rücklauf von 25 %!);

(2.3) Verbesserung der Non-Response-Hochrechnung, insbesondere im Güternahverkehr;

(2.4) vermehrte Einbeziehung anderer Statistiken (z.B. ECE-Zählungen, Ergebnisse der automatischen Zählstellen) zur Hochrechnung und Validierung der Daten;

(2.5) regelmäßige Umlegung und Kalibrierung der Güterverkehrs-Matrizen auf das güterverkehrsrelevante Wegenetz.

- Solche Prozeduren lassen sich - standardisiert - mit einem relativ geringen personellen und finanziellen Aufwand realisieren.

- In letzter Zeit ergaben sich Mängel und Unplausibilitäten beim fuhrgewerblichen Inlandverkehr, Werkfernverkehr im Inland und bei der Anzahl der Sendungen.
- Frühzeitige Harmonisierung der Datenunterschiede, da spätere Korrekturen in der Regel folgenschwer und teuer sind.

(3) Einteilung der Güter in 10 NSTR-Gruppen

Überprüfung der bestehenden Einteilung der Güter in 10 NSTR-Gruppen auf ihre Zweckmäßigkeit; dies sollte in zwei Richtungen geschehen:

- (3.1) Zusammenfassung der NSTR-Gruppen 0 und 1, 2 und 3 sowie 7 und 8;
- (3.2) Aufteilung der NSTR-Gruppe 9 in die Bereiche:
- a) Halbfertig- und Fertigprodukte
 - b) Kombiniertes Verkehr
 - c) Sonstiger Verkehr

Die derzeitige Aufteilung der Gruppen 0-9 zeigt in bezug auf Fahrzeugeinheiten, Transportaufkommen und Transportleistungen Beteiligungen von < 1% bis zu 50%.

Die Gütergruppe 9 besteht aus sehr unterschiedlichen güterwirtschaftlichen und gütercharakteristischen Waren (Unterteilung nach Aggregation und Produktgruppen).

- (3.3) Die Neugliederung der Gütergruppen soll in Abstimmung mit der Weiterentwicklung der Güterstatistik der EU vorgenommen werden, um eine strukturelle Kompatibilität sicherzustellen.

(4) Erfassung der Leerfahrten

Für viele Analysen und Planungen ist neben dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung auch die Zahl der Fahrzeuge von großer Bedeutung (z.B. bei Fragen der Dimensionierung, Organisation oder der Kabotage).

(5) Regelmäßige Erfassung des Transitverkehrs auf Länderebene:

- (5.1) Erfassung des internationalen Transitverkehrs im Hinblick auf die verkehrspolitische Bedeutung der Transitverkehrsfrage und zur leichteren Verbindung mit der Grenzübertretstatistik;
- (5.2) Erfassung des Durchgangsverkehrs im Inlandverkehr

(6) Gesonderte Erfassung des Kombinierten Verkehrs.

(7) Verknüpfbarkeit von Güterverkehrsdaten

Sicherung der Verknüpfbarkeit von Güterverkehrsdaten mit verkehrsrelevanten Strukturdaten in Informationssystemen.