

ePub^{WU} Institutional Repository

Elmar Wilhelm M. Fürst

Anforderungen der Nutzer an zukünftige Entwicklungen im Bereich der Amtlichen Verkehrsstatistiken

Article (Published)
(Refereed)

Original Citation:

Fürst, Elmar Wilhelm M. (2009) Anforderungen der Nutzer an zukünftige Entwicklungen im Bereich der Amtlichen Verkehrsstatistiken. *Statistische Nachrichten*, 64 (11). pp. 1033-1041. ISSN 0029-9960

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/5745/>

Available in ePub^{WU}: September 2017

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

This document is the publisher-created published version. It is a verbatim copy of the publisher version.

Anforderungen der Nutzer an zukünftige Entwicklungen im Bereich der Amtlichen Verkehrsstatistiken

ELMAR FÜRST¹⁾

Amtliche Verkehrsstatistiken sind ein komplexer und bedeutender Bereich der Amtlichen Statistik. Aufgrund der Dynamik der Märkte und deren Rahmenbedingungen sowie durch sich verändernde Herausforderungen für Verkehrswissenschaft, -wirtschaft und -politik sind auch die Anforderungen der Nutzer einem Wandel unterworfen. Der vorliegende Beitrag präsentiert die Ergebnisse einer Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien (WU), welche zum Ziel hatte, zukünftige Nutzerbedürfnisse hinsichtlich weiterer Entwicklungen im Bereich der Amtlichen Verkehrsstatistiken zu ermitteln.

Objektbereich

Verkehr als alle betreffendes Phänomen tritt in verschiedensten Formen auf und kann hinsichtlich unterschiedlichster Kriterien untergliedert werden. Solche Merkmale sind beispielsweise die Entfernung bzw. Transportweite (Nah-, Fernverkehr), der Verkehrsträger (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Binnenschiffsverkehr, Hochseeverkehr, Luftverkehr), das Transportsubjekt bzw. -objekt (Personen-, Güterverkehr), der Bezug zum Hoheitsgebiet (Inlandsverkehr, internationaler Versand oder Empfang, Transitverkehr, Kabotage, Auslandsverkehr) und vieles mehr. Hinzu kommen strukturelle Bereiche (Infrastruktur, Fahrzeuge, Unternehmen).

Aufgrund dieser Vielzahl an Feldern ist auch die statistische Erfassung des Verkehrs eine keineswegs einfache Aufgabe, zumal die einzelnen Erhebungsgegenstände zum einen untereinander verkreuzt und - jeder für sich - auch auf vielfältige Weise weiter untergliedert werden können. Daher erscheint die Verwendung des Begriffs „Verkehrsstatistiken“ zweckmäßiger als der gebräuchliche Singular, was auch in den nachstehenden Ausführungen zum Ausdruck kommt.

Diverseste Verkehrsstatistiken wiederum werden durch unterschiedliche Unternehmen, Organisationen und Behörden

¹⁾ Dr. Elmar Wilhelm M. Fürst ist Universitätsassistent am Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien sowie Mitarbeiter des Bereichs „Verkehr“ der STATISTIK AUSTRIA. Aus Gründen der Neutralität und Objektivität wurden die Interviews von zwei zum Zwecke der Studie speziell eingeschulten studentischen Projektmitarbeitern durchgeführt und die Ergebnisse auch durch diese aufbereitet. Herrn Viktor Földi und Herrn Peter Oberhofer gebührt daher der ausdrückliche Dank des Verfassers für ihren Einsatz, ihr Engagement und ihre Beharrlichkeit beim Zustandekommen dieser Studie.

erhoben, beziehen sich auf verschiedene Zeiträume und Regionen, werden teils ad hoc, teils regelmäßig erstellt und unterscheiden sich auch maßgeblich hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit, Aktualität, Vergleichbarkeit, Methodik, Erhebungsform und -technik usw.

Innerhalb der Verkehrsstatistiken bilden die **Amtlichen Verkehrsstatistiken** auf Bundesebene, welche durch die STATISTIK AUSTRIA bereitgestellt werden, einen bedeutenden Komplex. Amtliche (Verkehrs-)Statistik unterscheidet sich auf vielfältige Weise von Erhebungen, die etwa durch Forschungsinstitute oder Beratungsunternehmen durchgeführt werden. So besteht etwa für praktisch alle erfassten Bereiche ein europaweit gültiger, einigermaßen harmonisierter Rechtsrahmen, und es besteht zumeist Meldepflicht (betreffend die Abgabe und den korrekten Inhalt der Meldungen). In der Regel handelt es sich um Vollerhebungen oder Erhebungen mit verhältnismäßig großen Stichproben, die Erstellung erfolgt unter objektiven und transparenten Bedingungen. Dabei gelangen in jedem Fall wissenschaftlich fundierte, dokumentierte und nachvollziehbare Methoden zum Einsatz. Die STATISTIK AUSTRIA kann, soweit vorhanden und rechtlich fundiert, auf Bestände an Verwaltungsdaten zurückgreifen, und es besteht für jedermann gleichberechtigter Zugang zu Metadaten und Resultaten. Außerdem unterliegen die Amtlichen Verkehrsstatistiken einer Reihe von Qualitätskriterien, wie sie etwa in den „Fundamentalen Prinzipien der amtlichen Statistik der Vereinten Nationen“²⁾ oder im „European

²⁾ Vgl. www.statistik.at > Über uns > Aufgaben und Grundsätze > Fundamentale Prinzipien der Amtlichen Statistik (UN).

Statistics Code of Practice (Verhaltenskodex Europäische Statistiken)³⁾ niedergelegt sind.

Aufgrund der genannten Umstände wird unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen höchstmögliche Ergebnisqualität erreicht. Infolgedessen genießen die Amtlichen Verkehrsstatistiken sozusagen „Öffentliches Vertrauen“; es ist

³⁾ Vgl. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/quality/documents/code_practicede.pdf.

legitim, dass sich die Nutzer der Daten auf deren Güte verlassen und sich darauf berufen. Dabei ist festzuhalten, dass die Amtlichen Verkehrsstatistiken zwar einen großen, aber dennoch lediglich einen gewissen Teilbereich des Verkehrs abzudecken vermögen.

Welche Erhebungen regelmäßig durchzuführen sind, bestimmen die supranationalen und nationalen Rechtsgrundlagen (*Übersicht*). Fallweise treten auf der Grundlage ver-

Rechtsgrundlagen für den Bereich der Amtlichen Verkehrsstatistiken im Europäischen Gemeinschaftsrecht und im nationalen Recht

Übersicht

Straßengüterverkehr

Gemeinschaftsrecht	Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs; ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1-12 idF. Verordnung (EG) Nr. 399/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs betreffend die der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse; ABl. L 126 vom 21.5.2009, S. 9-10
	Verordnung (EG) Nr. 2163/2001 der Kommission vom 7. November 2001 über die technischen Modalitäten für die Übermittlung der Daten zur Statistik des Güterkraftverkehrs; ABl. L 291 vom 8.11.2001, S. 13-20 idF. Verordnung (EG) Nr. 973/2007 der Kommission vom 20 August 2007 zur Änderung einiger Verordnungen der EG über bestimmte statistische Bereiche zum Zweck der Umsetzung der Statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Rev. 2; ABl. L 216 vom 21.8.2007, S. 10-16
	Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs; ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 45-49
	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; ABl. L 102 vom 7.4.2004, S. 26-31
Nationales Recht	Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz BGBl. Nr. 142/1983
	Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung BGBl. Nr. 393/1995 idF. BGBl II Nr. 119/2005

Schienenverkehr

Gemeinschaftsrecht	Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs; ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1-15 idF. Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 zur Anpassung einiger Rechtsakte, für die das Verfahren des Artikels 251 des Vertrags gilt, an den Beschluss 1999/468/EG des Rates in Bezug auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle - Anpassung an das Regelungsverfahren mit Kontrolle - Zweiter Teil; ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109-154
	Verordnung (EG) Nr. 332/2007 der Kommission vom 27. März 2007 über die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung der Statistiken über den Eisenbahnverkehr; ABl. L 88 vom 29.3.2007, S. 16-28
Nationales Recht	Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz BGBl. Nr. 142/1983
	Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung BGBl. Nr. 393/1995 idF. BGBl II Nr. 119/2005

Luftverkehr Gemeinschaftsrecht

Gemeinschaftsrecht	Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr; ABl. L 66 vom 11.3.2003, S. 1-8 idF. Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 zur Anpassung einiger Rechtsakte, für die das Verfahren des Artikels 251 des Vertrags gilt, an den Beschluss 1999/468/EG des Rates in Bezug auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle - Anpassung an das Regelungsverfahren mit Kontrolle - Zweiter Teil; ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109-154
	Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung 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 und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung; ABl. L 194 vom 1.8.2003, S. 9-33 idF. Verordnung (EG) Nr. 158/2007 der Kommission vom 16. Februar 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 im Hinblick auf die Liste der Gemeinschaftsflughäfen; ABl. L 49 vom 17.2.2007, S. 9-20
Nationales Recht	Zivilluftfahrt (Zivilluftfahrt-Statistikgesetz) BGBl. Nr. 61/1972
	Zivilluftfahrt-Statistikverordnung BGBl. Nr. 538/1976

Binnenschifffahrt

Gemeinschaftsrecht	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; ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 1-11 idF. Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 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. L 290 vom 8.11.2007, S. 14-16
	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; ABl. L 103 vom 20.4.2007, S. 26-39
Nationales Recht	Bundesstatistikgesetz 2000 BGBl. I Nr.163/1999 idF BGBl. I Nr. 92/2007
	Binnenschifffahrts-Statistikverordnung BGBl. II Nr. 129/2005

Anmerkung: Die Rechtsakte der EU können (auch in konsolidierter Fassung) über die Website <http://eur-lex.europa.eu/> bezogen werden. Zugang zum nationalen österreichischen Recht besteht über das Rechtsinformationssystem des Bundeskanzleramtes: <http://www.ris.bka.gv.at/>.

Übersicht über die von den Amtlichen Verkehrsstatistiken derzeit abgedeckten Bereiche

Tabelle 1



	Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen	Kraftfahrzeuge	Straßenverkehrs-unfälle	Schieneverkehr, Schieneninfrastruktur, Bestände, Unfälle	Binnenschifffahrt	Luftverkehr (Passagiere, Fracht, Post)	Rohrleitungsverkehr
Erhebungsform	Kombinierte Zeit- und Fahrzeugstichprobe (verpflichtend)	Heranziehung von Verwaltungsdaten	Vollerhebung	Vollerhebung (verpflichtend)	Vollerhebung (verpflichtend)	Vollerhebung (verpflichtend)	Vollerhebung (freiwillig)
Erhebungsprinzip	Nationalitätsprinzip	Territorialitätsprinzip	Territorialitätsprinzip	Territorialitätsprinzip	Territorialitätsprinzip	Territorialitätsprinzip	Territorialitätsprinzip
Durchführende Direktion (STATISTIK AUSTRIA)	Unternehmen	Raumwirtschaft	Raumwirtschaft	Unternehmen	Unternehmen	Unternehmen	Unternehmen
Meldemedium	Papierfragebögen, Web-Fragebögen	Automatische Datenübernahme vom Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs	Unfallzählblatt - von Exekutive auszufüllen	Elektronische Übermittlung, Web-Fragebögen, Papierfragebögen	Zählkarten auf Papier, elektronische Übermittlung	Elektronische Übermittlung, Web-Fragebögen, Papierfragebögen	Elektronische Übermittlung
Erhebungseinheit	Arbeitsstätten mit mindestens einem Lkw ≥ 2 t Nutzlast oder einem Sattelzugfahrzeug	Kfz und Anhänger, die in Österreich zur Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zugelassen sind und eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h aufweisen.	Polizeidienststellen Österreichs	Eisenbahnunternehmen in Österreich sowie Unternehmen, die in Österreich Schienenverkehr betreiben	Schiffe ≥ 50 t Tragfähigkeit	Österreichische Flughäfen und Flugplätze	Unternehmen, die in Österreich Öl- und Gasrohrleitungen betreiben
Erhebungsgegenstand bzw. -bereich	In Österreich registrierte Lkw mit ≥ 2 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen	Neuzulassungen und Gebrauchtzulassungen	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	Schieneverkehr auf österreichischem Hoheitsgebiet, Infrastruktur, Bestände an rollendem Material, Unfälle	Transporte von österreichischen und ausländischen Schiffen auf der Donau mit ≥ 50 t Tragfähigkeit	Planmäßiger und nichtplanmäßiger Luftverkehr mit Flugzeugen ≥ 5.700 kg höchstzulässigem Abfluggewicht (Kommerzielle Luftfahrt); Allgemeine Luftfahrt	Leitungsgebundene Öl- und Gastransporte in Österreich

traglicher Vereinbarungen (wie laut Bundesstatistikgesetz 2000 vorgesehen) zusätzliche Erhebungsbereiche hinzu.

Einen Überblick über die erfassten Bereiche gibt *Tabelle 1*, nähere Angaben sind den durch die STATISTIK AUSTRIA zur Verfügung gestellten Standard-Dokumentationen zu entnehmen.⁴⁾

Problemstellung

Ebenso vielschichtig wie die Erhebungsgegenstände ist der Kreis der Nutzer verkehrstatistischer Daten. Neben Vertretern der Verkehrspolitik auf europäischer wie nationaler und regionaler Ebene werden die Ergebnisse von Universitäten, Fachhochschulen, Forschungsinstituten, Behörden, Medien, Interessenvertretungen, Verbänden, Vereinen, diversen Unternehmen und Organisationen benötigt und mitunter sogar durch interessierte Privatpersonen genutzt. So bilden die Ergebnisse der Amtlichen Verkehrsstatistiken etwa eine wesentliche Grundlage für Modellierungen des Gesamtverkehrsgeschehens oder für Verkehrsprognosen, für Standort- und Investitionsentscheidungen, für Kosten-Nutzen-Untersuchungen oder für Maßnahmen betreffend Verkehrssicherheit.

⁴⁾ Vgl. www.statistik.at > Statistiken > Verkehr > Dokumentationen.

Aufgrund des sehr heterogenen Nutzerkreises und der zahlreichen Verwendungen verkehrsbezogener Daten ist es sehr schwierig, ein „allgemeingültiges“ Anforderungsprofil für die Amtlichen Verkehrsstatistiken abzuleiten. Unter anderem aufgrund des technischen Fortschritts und der damit verbundenen Einsetzbarkeit IT-gestützter Modelle und Verfahren auf breiter Front sind zudem die Bedürfnisse, aber auch die Erwartungen an die Statistiken, einer dynamischen Veränderung unterworfen. Die Nutzer sind auf hochwertige Daten angewiesen, die meldepflichtigen Respondenten andererseits suchen wiederum berechtigterweise den mit der Abgabe der statistischen Meldungen verbundenen Aufwand zu minimieren. Sie haben also Interesse am Einsatz moderner Erhebungstechniken, an der weitestgehenden Verwendung automatisierter Verfahren und der Heranziehung von Verwaltungsdaten.

Angestrebte tiefgreifende Veränderungen und Neuerungen haben - ob der Notwendigkeit der Schaffung entsprechender rechtlicher Grundlagen bzw. der technischen und methodischen Vorarbeiten und konzeptionellen Entwicklungen - eine nicht unerhebliche Vorlaufzeit, können in der Regel also nicht kurzfristig realisiert werden. Um auch weiterhin fundierte Amtliche Verkehrsstatistiken als Entscheidungsgrundlagen anbieten zu können, ist es vorteil-

haft, sich in regelmäßigen Abständen und auf möglichst neutrale Weise (also nicht durch Vertreter der STATISTIK AUSTRIA selbst) einen Überblick über die Sichtweise der Nutzerseite zu verschaffen, welche Daten von welchen Organen auf welche Weise in Zukunft erhoben und verbreitet werden sollen. Die vielfach verständlichen und weitreichenden Wünsche der Nutzer sind dabei unter den Gesichtspunkten der rechtlichen Grundlagen, der Umsetzbarkeit und der Finanzierbarkeit zu betrachten.

Empirischer Befund

Die Anforderungen an die Amtlichen Verkehrsstatistiken für die nahe Zukunft wurden im Zuge einer Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien erhoben. Zu diesem Zweck wurde in einem ersten Schritt ein *Leitfaden* für strukturierte Interviews mit Verkehrsexperten aus unterschiedlichen Bereichen, welche die Daten der Amtlichen Verkehrsstatistiken im Rahmen ihrer Tätigkeit benötigen, entworfen. Anschließend wurde eine systematische Aufstellung einschlägiger Organisationen, Behörden, Institute und Unternehmen generiert, dort kompetente Ansprechpersonen identifiziert und diese in weiterer Folge zwecks Vereinbarung eines Termins kontaktiert. Erfreulicherweise war die Bereitschaft zur Mitwirkung sehr hoch, was darauf schließen lässt, dass das Vorhandensein verlässlicher Amtlicher Verkehrsstatistiken vielen angesprochenen Experten ein Anliegen sein dürfte.

Insgesamt wurden 31 Interviews geführt. *Tabelle 2* gibt einen Überblick über die Bereiche, denen die jeweiligen Experten zuzurechnen waren. Die meisten Interviews (18) konnten - wie vorgesehen - persönlich (face-to-face) geführt werden. Aus Zeitgründen (der Experten) wurden acht Befragungen telefonisch durchgeführt. Auf ausdrücklichen Wunsch wurde in fünf Fällen auch eine schriftliche Beantwortung der Fragen per E-Mail akzeptiert.

Ergebnisse

Zufriedenheit mit den Amtlichen Verkehrsstatistiken

Die Mehrheit der befragten Experten steht den Amtlichen Verkehrsstatistiken in Österreich sehr positiv gegenüber und vertritt die Ansicht, dass die Erhebungen den gesetzlichen Rahmenbedingungen entsprechen und die Daten objektiv und unabhängig erhoben und verbreitet werden. Die Experten messen den Amtlichen Verkehrsstatistiken für ihre Arbeit eine hohe Bedeutung bei.

Aus verschiedenen Gründen bilden die Ergebnisse der Amtlichen Verkehrsstatistiken für die Mehrheit jedoch nicht die alleinige Entscheidungsgrundlage. Kritisiert wurde unter anderem die mangelnde Aktualität der Daten, die entsprechend der EU-Vorgaben erst fünf Monate nach dem Bezugszeitraum (Quartal) veröffentlicht werden müssen. Dies und der fehlende detaillierte regionale Bezug der Ergebnisse (derzeit sind aufgrund der gesetzlichen Grundlagen in den meisten Bereichen Auswertungen mit regionalem Bezug lediglich bis zur Ebene der Bundesländer zulässig) werden als wesentliche Verbesserungspotentiale genannt. Weiters soll durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der STATISTIK AUSTRIA an einer weiteren Verbesserung der Ergebnisse gearbeitet werden. Vor allem durch eine Kooperation betreffend das „Verkehrsmodell Österreich“ und eine Veröffentlichung der damit gewonnenen Ergebnisse, was aus Sicht der STATISTIK AUSTRIA bei Vorliegen einer entsprechenden Kofinanzierung auch gewährleistet werden könnte, würde das Verkehrsgeschehen auf österreichischem Territorium wieder einigermaßen vollständig abgebildet werden, was seit der Umstellung der Straßengüterverkehrserhebung auf das Nationalitätsprinzip im Jahr 1995, die aufgrund des EU-Beitritts Österreichs notwendig wurde, nicht mehr möglich war.

Als qualitätsfördernd sehen mehrere Experten die Durchführung von Vollerhebungen in fast allen Bereichen sowie die große Stichprobe bei der Straßengüterverkehrserhebung an. Auch die Meldepflicht wird als positiver Faktor ins Treffen geführt, ohne die an eine vollständige Erfassung nicht zu denken ist. Der rege, laufende Informationsaustausch zwischen der STATISTIK AUSTRIA, den Respondenten und den Nutzern fand ebenfalls Anerkennung. Generell wird die Ansicht vertreten, dass Anregungen gerne angenommen und Qualitätsverbesserungen angestrebt würden. Auch die Transparenz und die Veröffentlichung der Metadaten in Form der Standard-Dokumentationen wurden mehrfach als begrüßenswert ins Treffen geführt.

Andererseits wurden auch die Grenzen der Qualität angesprochen. Selbst bei den vielen Experten, die die Qualität der Amtlichen Verkehrsstatistiken generell als gut bezeichneten, folgte ein einschränkendes „Aber“. In diesen Fällen wurde

Experteninterviews	
Tabelle 2	
Bereiche, aus denen die Experten stammen	Anzahl
Behörden	6
Forschungseinrichtungen	5
Bereich Schiene	4
Interessensvertretungen	3
Verkehrsplaner	3
Bereich Straße	2
Behörde Luft	1
Bereich Schiff	1
Bereich Telematik	1
Bereich Verkehrssicherheit	1
Bereich Amtliche Verkehrsstatistik	1
Verkehrsverbund	1
Medien	1
Andere	1
Experteninterviews insgesamt	31

Leitfaden Experteninterview:

Im Rahmen eines Forschungsprojekts des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien führen wir eine Studie über die Amtliche Verkehrsstatistik in Österreich durch.

Alle geführten Interviews werden anonymisiert behandelt und in unserem Endbericht wird nur die jeweilige Branche (z.B. Behörde oder Verkehrsunternehmen) des Interviewpartners genannt.

Bei Interesse lassen wir Ihnen natürlich gerne den Endbericht zukommen.
Im Folgenden würden wir Sie nun gerne zur Amtlichen Verkehrsstatistik befragen:

1. Was halten Sie derzeit von der Amtlichen Verkehrsstatistik?
 - (K) Wie würden Sie generell die Qualität der Amtlichen Verkehrsstatistik beschreiben?
 - (K) Könnte es auch eine andere Stelle übernehmen?

2.
 - a. Welche Daten der Amtlichen Verkehrsstatistik benutzt ihre Organisation/ Unternehmen?
 - b. Wofür benutzen sie diese?
 - c. Woher beziehen Sie diese?

3. Die Erhebungen der Amtlichen Verkehrsstatistik ziehen eine Belastung der Meldepflichtigen mit sich. Sehen Sie das als gerechtfertigt bzw. verhältnismäßig an oder würden Sie an dieser Stelle etwas verbessern?

4. Wenn wir nun kurz auf die einzelnen Bereiche der Amtlichen Verkehrsstatistik zu sprechen kommen, welche Verbesserungsmöglichkeiten bei der Erhebung und Verbreitung/ Qualität der Daten im Bereich _____ sehen Sie?

	Erhebungstechnik	Verbreitung/ Qualität
Straßenverkehrsstatistik		
Schienenverkehrsstatistik		
Luftfahrtverkehrsstatistik		
Binnenschifffahrtsverkehrsstatistik		
Rohrleitungsverkehrsstatistik		

5.
 - a. Welche Daten sollten in Zukunft darüber hinaus durch die Amtliche Verkehrsstatistik erhoben und verbreitet werden?
 - (K) aus eigener Sicht:
 - (K) aus Sicht der Allgemeinheit:
 - b. Wie sollten diese zusätzlichen Daten erhoben und bereitgestellt werden?

6. Was sollte aus der Amtlichen Verkehrsstatistik gestrichen werden?

7. Halten Sie es für sinnvoll und machbar Daten der Amtlichen Verkehrsstatistik gemeinsam mit anderen (auch nichtamtlichen) Verkehrsdaten anderer Stellen auf einer gemeinsamen Internet-Plattform bereitzustellen?

neben der langen Frist zwischen Erhebungszeitraum und Veröffentlichung der Ergebnisse und der mangelnden regionalen Tiefe vor allem die durch die Amtlichen Verkehrsstatistiken nicht abgedeckten Bereiche (wie z.B. Personenverkehr auf der Straße) und Qualitätsunterschiede bzw. Vergleichbarkeitsprobleme (i.e. Kohärenz) zwischen einzelnen Verkehrsträgern und anderen Datenkörpern angesprochen. Besonders Letzteres ist jedoch ein Problem auf europäischer Ebene, da die entsprechenden Rahmenbedingungen durch Gemeinschaftsrecht vorgegeben sind und Österreich zu deren Umsetzung verpflichtet ist. Die Einführung der neuen Güternomenklatur (NST 2007), welche auf andere Klassifikationen abgestimmt ist, kann als ein Schritt zur Verbesserung der Vergleichbarkeit der Verkehrsstatistiken mit anderen Erhebungen erwähnt werden. Vereinzelt kam auch die Unkenntnis über den Ursprung mancher Daten zur Sprache, wobei hier ein Informationsdefizit bei einigen Experten bestehen dürfte, da solche Fragen in den für jedermann zugänglichen Standard-Dokumentationen behandelt und auch auf persönliche Anfrage im Einzelfall beantwortet werden.

Eindeutig war die Antwortlage bei der Frage, ob die Amtlichen Verkehrsstatistiken durch einen anderen Datenproduzenten als die STATISTIK AUSTRIA durchgeführt werden sollen. Die klare Mehrheit gab an, dass zu dieser zwar theoretisch denkbaren Möglichkeit keinerlei Veranlassung bestehe, sondern im Gegenteil die STATISTIK AUSTRIA mit der Durchführung der Bundesstatistik betraut sei, über entsprechend geschultes Personal, die erforderliche Kompetenz und Erfahrung sowie über die notwendigen technischen Einrichtungen verfüge, und durch die Verknüpfung mit anderen Erhebungen Synergien entstünden. Darüber hinaus sei es schwierig und kostenaufwendig, die Erhebungen an anderer Stelle neu aufzubauen. In jedem Falle sollte die Statistik - so wie es derzeit auch der Fall ist - durch eine unabhängige Stelle und auf Basis gesetzlicher Grundlagen (vgl. *Übersicht*) geführt werden.

Verwendung der Daten

So zahlreich die interviewten Experten und so vielfältig die Bereiche, aus denen diese stammen, so verschieden sind auch die Gründe, warum Daten der Amtlichen Verkehrsstatistiken benötigt werden, und die Zwecke, wofür diese verwendet werden.

Die folgende (keineswegs umfassende) Übersicht zeigt exemplarisch einige dieser Verwendungen (dabei werden die Daten der Amtlichen Verkehrsstatistiken häufig mit Daten aus anderen Quellen kombiniert):

- Abbildung von Entwicklungen und Trends
- Quell-Ziel-Betrachtungen
- Abbildung von Transitströmen
- Anteil kombinierter Verkehre
- Förderungsvergabe

- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Kosten-Nutzen-Untersuchungen
- Wegekosten
- Verkehrsprognosen (international, national, regional)
- Bestandsdaten
- Beratungsprojekte
- Anfragen von Nutzern von Interessenvertretungen
- Anteile einzelner Verkehrsträger (modal split)
- Verkehrsträgerübergreifende Analysen
- Emissionsberechnungen
- Planungsprojekte
- Verknüpfungen mit Tourismusstatistiken
- Verkehrsmodelle
- Verkehrspolitische Entscheidungsgrundlage

Insgesamt fällt auf, dass die Befragten - wie erwähnt - die Ergebnisse der Amtlichen Verkehrsstatistiken zumeist mit weiteren Daten verknüpfen. Außerdem wurden durch die Befragten die hier für sie interessanten Bereiche der Amtlichen Verkehrsstatistiken vielfach nicht von anderen Bereichen der Amtlichen Statistik abgegrenzt. So werden - ebenfalls bei der STATISTIK AUSTRIA - oft auch noch Daten aus anderen Bereichen, wie etwa aus der Bevölkerungsstatistik oder anderen Unternehmensstatistiken, sowie volkswirtschaftliche Daten bezogen und mit jenen der Amtlichen Verkehrsstatistiken verbunden.

Belastung der Meldepflichtigen

Die Erhebungen der Amtlichen Verkehrsstatistiken und die verpflichtende Abgabe von Meldungen verursachen bei den Meldepflichtigen natürlich einen gewissen Aufwand. Die STATISTIK AUSTRIA ist angehalten und stets bemüht, diese Respondentenbelastung möglichst gering zu halten. Auch dieses Thema wurde im Rahmen der Expertengespräche adressiert. 24 Experten betrachten die Belastung der Meldepflichtigen als gerechtfertigt und verhältnismäßig mit der Begründung, dass repräsentative Statistiken ohne entsprechenden Aufwand (der im Wesentlichen durch das Ausfüllen von Papier- bzw. Onlinefragebögen entsteht) nicht zu erstellen sind. Zudem wurde der Aufwand in den letzten Jahren bereits deutlich verringert, was allgemeine Anerkennung fand.

Weitere Entlastungspotentiale werden in einer weitergehenden Nutzung von Verwaltungsdaten, vor allem aber im Einsatz EDV-gestützter Verfahren und der Nutzung vorhandener Datenbestände bei Unternehmen geortet. Bei jeglicher Planung neuer Maßnahmen sind jedoch durch die STATISTIK AUSTRIA die rechtlichen Grundlagen, die finanzielle Bedeckung, datenschutzrechtliche Aspekte, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Möglichkeit einer harmonisierter technischen Umsetzung mit zu berücksichtigen.

Zwei der Experten befanden die Belastung der Wirtschaft als zu hoch, die übrigen konnten zu diesem Punkt keine Auskunft geben.

Verbesserungspotentiale hinsichtlich Qualität, Erhebungstechnik und Verbreitung

Als größter Kritikpunkt wird die **Aktualität** der Daten bezeichnet. In Österreich sei es im Allgemeinen sehr schwierig, an aktuelle Datenbestände heranzukommen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung seien die Daten der Amtlichen Verkehrsstatistiken längst veraltet. Es fehle zudem an gesetzlichen Bestimmungen, die die Unternehmen dazu verpflichtet, schneller aktuelle Daten bereitzustellen. Die derzeit rechtlich angeordneten Fristen werden zwar eingehalten, jedoch werden diese als zu lange betrachtet. Dabei wäre jedoch zu bedenken, dass für die Bearbeitung der Meldungen durch die Unternehmen, deren Aufarbeitung und die Aufbereitung der Ergebnisse gewisse Arbeitsschritte notwendig sind, die Zeit benötigen.

Weiters besteht der Wunsch nach **Veröffentlichung von mehr und detaillierteren Daten auf der Website** der STATISTIK AUSTRIA. Es scheint auch vereinzelt unbekannt zu sein, dass die Möglichkeit von Datenabfragen aus der Datenbank ISIS besteht, was sich durch den neuen Web-Auftritt der STATISTIK AUSTRIA verbessert haben müsste. Verstärkt sollten auch Quell-Ziel-Matrizen veröffentlicht werden. Hinweise auf Zeitreihenbrüche und sonstige Erläuterungen (etwa welche Daten und Unternehmen berücksichtigt sind und welche nicht oder Gewichte mit/ohne Container) könnten verbessert werden, wobei die STATISTIK AUSTRIA großen Wert auf klare und transparente Darstellungen legt und in Form von Standard-Dokumentationen umfassende Metadaten zur Verfügung stellt, welche leider durch manche Nutzer nicht entsprechend genutzt werden. Für den Verkehrsträger Straße wird eine Meldepflicht für Transitverkehre und ausländische Fahrzeuge, was jedoch rechtlich derzeit nicht vorgesehen ist, bzw. eine vertiefte Zusammenarbeit mit dem BMVIT zur Erzielung einer gesamthaften Darstellung des Verkehrs in Österreich angesprochen.

Ein starker Trend ist betreffend den **Einsatz moderner Erhebungstechniken** festzustellen. Mehrere maßgebliche Datennutzer vertreten die Ansicht, dass im Straßenverkehr der Erhebungsaufwand durch den Einsatz automatisierter Erhebungstechniken wie GSM, GPS oder RFID noch weiter reduziert werden könnte. Die Ergebnisse wären genauer, schneller verfügbar und würden ein aktuelleres Bild des Wirtschaftslebens widerspiegeln. Die STATISTIK AUSTRIA solle entsprechende Systeme mitentwickeln, da auf diese Weise die Aktualität, der Umfang der Daten, die Genauigkeit und der regionale Bezug verbessert sowie die Belastung der Respondenten reduziert werden könnte. Die STATISTIK AUSTRIA verfolgt einschlägige Entwicklungen mit Interesse. Zur umfassenden und flächendeckenden Einsetzbarkeit solcher Systeme bedarf es jedoch entsprechender rechtlicher Grundlagen und Finanzierung.

Bemängelt wird weiters die **Verfügbarkeit von Verkehrszählungsdaten**: Zwar werden - mangels gesetzlicher Beauf-

tragung - solche Erhebungen seitens der STATISTIK AUSTRIA seit fast zehn Jahren nicht mehr durchgeführt, jedoch sind die derzeit auf diesem Gebiet verfügbaren Daten aufgrund der „Verlängerung“ der Bundesstraßen uneinheitlich und nicht mehr vergleichbar. Es besteht daher der Wunsch, derartige Daten einheitlich verfügbar zu machen.

Wünschenswert wäre auch eine **weiterführende Analyse**, vertiefte Interpretation und inhaltliche Fundierung der Datenentwicklungen seitens der STATISTIK AUSTRIA, etwa hinsichtlich messbarer Konsequenzen der Einführung neuer Rahmenbedingungen oder Bestimmungen, politischer oder wirtschaftlicher Ereignisse sowie Naturkatastrophen usw.

Die Erfassung der **Rohrleitungsverkehre**, welche derzeit aufgrund freiwilliger Meldungen erfolgt, sollte laut einigen Experten gesetzlich geregelt werden, damit auch hier detailliertere Daten verfügbar sind.

Auch im Bereich der **Binnenschifffahrt** sollten verstärkt elektronische Meldeschienen zum Einsatz gelangen. Auf diese Weise sollten auch Transitverkehre wieder vollständig erhoben werden, damit die derzeit noch notwendigen Zuschätzungen entfallen können. Aktuelle Entwicklungen auf diesem Gebiet werden seitens der STATISTIK AUSTRIA laufend beobachtet.

Die **Zivilluftfahrtstatistik** betrifft der Wunsch, die gesamte Flugstrecke der Passagiere vom ersten Abflugsort zum letzten Ankunftsort darstellen zu können (o-d; origin to destination). Durch eine Stichprobenerhebung sollten weitere Merkmale (Reisezweck, vor- und nachgelagerte Wege, Nationalität und Geschlecht der Passagiere usw.) erhoben werden. Auch in diesem Fall fehlt jedoch die gesetzliche Grundlage zur Erhebung solcher Daten.

Gewünschte Bereiche, überflüssige Erhebungsgegenstände

Ganz allgemein besteht der Wunsch nach mehr Vollständigkeit der Amtlichen Verkehrsstatistiken. Dies betrifft vor allem fehlende Erhebungen zu Mobilität, zu Reise- und Transportmotiven, zum Personenverkehr, zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zum Individualverkehr (einschließlich Fahrradverkehr), zum Nachrichtenverkehr und zu verkehrsträgerübergreifenden Transport- und Wegeketten.

Analoges gilt für den Güterverkehr, wo derzeit nicht abgedeckte Bereiche (wie insbesondere die Aktivitäten ausländischer Lkw auf österreichischem Hoheitsgebiet im Bereich der Straßengüterverkehrsstatistik aufgrund der Anwendung des Nationalitätsprinzips) erfasst werden sollten. Hierunter fallen aber etwa auch Verkehre mit kleinen Lkw, verkehrsträgerübergreifende (intermodale) Verkehre, die Erfassung von Transportketten unter Berücksichtigung von Umladun-

gen innerhalb desselben und zwischen Verkehrsträgern anstatt ausschließlicher verkehrsträgerbezogener Betrachtungen oder Kosten und Preise, z.B. das sogenannte Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) im Schienenverkehr oder externe Kosten des Verkehrs. Ebenfalls gewünscht wird eine stärkere Verkreuzung mit anderen Statistik-Bereichen (etwa Beschäftigtenzahlen).

Generell gilt bei den Experten der Grundsatz „Je mehr Daten - desto besser.“ Von daher wird praktisch keine der derzeit durchgeführten Erhebungen als überflüssig bezeichnet. Klarerweise steht hier der Wunsch der Notwendigkeit einer rechtlichen Grundlage, der Umsetzbarkeit und der Finanzierbarkeit gegenüber.

Datenplattform für Verkehrsdaten

Im befragten Expertenpanel findet sich ein klarer Beleg für den bereits vereinzelt geäußerten Vorschlag einer Datenplattform für Verkehrsdaten nach deutschem Vorbild. Alle Daten der Amtlichen Verkehrsstatistiken sowie alle durch öffentliche Stellen oder mit öffentlichen Mitteln erhobenen Daten sollten dort zur allgemeinen Nutzung bereitgestellt werden. Bis auf einen einzigen Experten wird eine solche Lösung allgemein als sehr sinnvoll erachtet.

Fazit

Es zeigt sich, dass die allgemeine Zufriedenheit mit den Amtlichen Verkehrsstatistiken sehr hoch ist und die befragten Experten den betreffenden statistischen Projekten generell sehr positiv gegenüberstehen. Der derzeit betriebene Aufwand und die Belastung der Meldepflichtigen werden weitgehend als gerechtfertigt betrachtet.

Hauptkritikpunkte sind der lange Zeitraum zwischen der Erhebung der Daten und der Veröffentlichung der Ergeb-

nisse, die mangelnde regionale Tiefe der veröffentlichten Daten sowie die zahlreichen „weißen Flecken“ und damit die fehlende Vollständigkeit der Verkehrsstatistiken. Es besteht ein vielfacher Wunsch nach einer deutlichen Ausweitung und Vertiefung des Erhebungsspektrums sowie nach zusätzlichen Verknüpfungen mit anderen Erhebungen und sogar nach einer weiterführenden inhaltlichen Analyse und Interpretation der Entwicklungen im Zuge der Verfügbarmachung der Resultate, was nur bei entsprechender Beauftragung und Finanzierung gewährleistet werden kann.

In den geführten Expertengesprächen zeigte sich außerdem, dass das Spektrum der Publikationen und der weiteren Verbreitungskanäle für manche Nutzer zu unübersichtlich zu sein scheint und selbst manchen Experten nicht umfassend bekannt sein dürfte. Unbekannt sind teilweise etwa die Möglichkeit zu direkten Datenanfragen (Sonderauswertungen), die Möglichkeit, Daten aus der Datenbank ISIS zu beziehen, die Verfügbarkeit von Web-Fragebögen sowie der Standard-Dokumentationen, welche die relevanten Metadaten enthalten. Diesbezüglich sollte die Publizität gewisser Informationen verbessert werden, vor allem, weil aufgrund der Unkenntnis der Metadaten Fehlinterpretationen auftreten können. In diesem Sinne wäre in manchen Fällen eine noch höhere Klarheit der Angaben notwendig und Struktur und Inhalt veröffentlichter Tabellen zu überdenken. Der neue Web-Auftritt der STATISTIK AUSTRIA konnte in diesem Zusammenhang jedoch schon zu deutlichen Verbesserungen beitragen.

Tabelle 3 präsentiert einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der gegenständlichen Studie. Hierbei wird zwischen Verbesserungen bestehender Erhebungen und Verfahren und der Einführung von Neuerungen unterschieden.

Insgesamt gesehen konnte durch die Untersuchung eine Reihe an Verbesserungswünschen identifiziert werden, allein die Umsetzung bedarf vielfach einer neuen und zeitgemäßen

Überblick über die wichtigsten als Ergebnis der Studie genannten Nutzerbedürfnisse

Tabelle 3



Bereiche	Verbesserungen bestehender Erhebungen und Verfahren	Neue Erhebungen und Verfahren
Mehrere Bereiche betreffend	Aktualität: Verkürzung der Zeit zwischen Erhebung und Verfügbarkeit der Daten	
	Regionale Tiefe: Verfügbarmachung detaillierter Daten zumindest auf Ebene NUTS 3	
		Betrachtung von Wegekettens (innerhalb eines Verkehrsträgers und verkehrsträgerübergreifend) Inhaltliche Analyse und Interpretation der Datenentwicklungen Erhebungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
Straße	Einführung innovativer Erhebungsmethoden unter Nutzung vorhandener Datenbestände bzw. automatischer Erfassungsmöglichkeiten sowie elektronische Übermittlung	Einheitliche Verkehrszählungen Fahrzeuge aus anderen Staaten sollen wieder detailliert erfasst werden. Fahrzeuge unter 2 t Nutzlast, Busse Personenverkehr
Schiene	Verbesserungen bei der Erfassung von Umladungen und Zugsübergaben/-übernahmen	
Luft	Erfassung der gesamten Reiseroute eines Passagiers Erfassung von Verkehrsleistungen	Zusätzliche Erhebungen betreffend die gesamte Reisekette (auch vor und nach der Flugreise), Reisezweck, Geschlecht und Staatsangehörigkeit der Passagiere
Binnenschifffahrt	Weitere Verbesserungen bei der Erfassung des Transitverkehrs Verbesserungen betreffend elektronische Datenübermittlung	Personenverkehr auf der Donau und anderen Binnengewässern
Rohrleitungen	Detailliertere Erfassung	

rechtlichen Grundlage, der finanziellen Bedeckung sowie der Umsetzbarkeit und ist ohne diese entweder schwierig oder gänzlich unmöglich. Viele Details der Erhebungen sind durch die aktuellen Rechtsgrundlagen determiniert und können ohne ein neues, umfassendes und modernes Verkehrsstatistikgesetz bei allem Bemühen der STATISTIK AUSTRIA nicht an die sich verändernden Gegebenheiten angeglichen werden. Hierzu zählt etwa die Flexibilisierung der Stichprobe in der Straßengüterverkehrsstatistik, die Verfügbarmachung von Daten mit stärkerem Regionalbezug

(z.B. auf der Ebene NUTS 3), die Aufnahme weiterer Erhebungsbereiche und -gegenstände (z.B. Mobilität, Verkehrszählungen) bzw. die Verknüpfung bestehender Erfassungsbereiche (etwa zur Darstellung verkehrsträgerübergreifende Wegeketten). Aus diesem Grund ist der baldige Erlass des derzeit im Entwurf befindlichen neuen Verkehrsstatistikgesetzes dringend erforderlich und geboten, um nicht nur den aktuellen, sondern auch den zukünftigen Anforderungen an die Amtlichen Verkehrsstatistiken gerecht zu werden.

Summary

Official transport statistics is a broad, complex and important domain in the field of official statistics. Due to the dynamics of transport markets, their economic framework and legal regulation as well as to the evolving challenges for transport economics, companies, research and policy the statistical users' needs are also subject to continuous change. This article presents the main results of a study conducted by the Institute of Transport and Logistics Management at WU Vienna (Vienna University of Economics and Business) which focused on the requirements on future developments in the field of official transport statistics from the users' perspective.