EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.3.2025
COM(2025) 116 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/643 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs

1. EINLEITUNG

1.1 ZIEL DES BERICHTS

Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs[1] legt die Kommission nach Anhörung des Ausschusses für das Europäische Statistische System dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 und danach alle vier Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über künftige Entwicklungen vor. Dies ist der zweite Bericht, mit dem diese Anforderung erfüllt wird.[2]

Im ersten Abschnitt dieses Berichts werden der Hintergrund, der politische Kontext, die Datennutzung sowie der Erfassungsbereich der Verordnung dargestellt. Im zweiten Abschnitt werden die Durchführung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission (Eurostat), der Aufwand und die Kosten der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Datenerhebung, Fragen der Methodik und der Datenqualität sowie die verschiedenen Arten der Veröffentlichung von Statistiken über den Eisenbahnverkehr beschrieben. In den letzten beiden Abschnitten wird auf mögliche künftige Entwicklungen in der Statistik des Eisenbahnverkehrs eingegangen, und die wichtigsten Schlussfolgerungen des Berichts werden dargelegt.

1.2 RECHTLICHER RAHMEN – HINTERGRUND

Mit der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 sollten der Kommission, den anderen Organen und Einrichtungen der EU, den nationalen Regierungen und der Öffentlichkeit vergleichbare, zuverlässige, harmonisierte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über den Schienengüter- und -personenverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Die 2016 mit der Verordnung (EU) 2016/2032 eingeführten Änderungen sollten den ursprünglichen Rechtsakt aktualisieren und vereinfachen (und damit den Aufwand für die Mitgliedstaaten verringern). Sie zielten auch darauf ab, den bestehenden Rechtsrahmen für die europäische Statistik des Eisenbahnverkehrs zu optimieren und ihn an den Vertrag von Lissabon anzugleichen.

1.3 POLITISCHER KONTEXT UND DATENNUTZUNG

Für die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der EU sind gründliche Kenntnisse über den Umfang des Eisenbahnverkehrs und seine Entwicklung erforderlich.

Der europäische Grüne Deal[3], die neue Wachstumsstrategie, zielt darauf ab, der Wirtschaft der EU Nachhaltigkeit zu verleihen, indem die klima- und umweltpolitischen Herausforderungen in allen Politikbereichen in Chancen umgewandelt werden und der Übergang für alle gerecht und inklusiv gestaltet wird. Im Jahr 2022 entfielen auf den Verkehrssektor (einschließlich internationaler Bunker) etwa 28,9 % der Treibhausgasemissionen der EU. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die

[1] ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.

[2] Der erste Bericht wurde am 18. Dezember 2020 verabschiedet (COM(2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Der Schienengüterverkehr bildet das nachhaltige logistische Rückgrat der Wirtschaft, und der Eisenbahnverkehr trägt erheblich zur Erreichung der Klimaziele bei gleichzeitigem Wachstum der Wirtschaft und des Verkehrssektors bei.

Im Dezember 2020 legte die Kommission außerdem die „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“[4] vor, in der die geplanten Schritte zur Umgestaltung des EU-Verkehrssystems im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals dargelegt werden. Die Mobilitätsstrategie verfolgt die Vision einer nachhaltigen, erschwinglichen, inklusiven, intelligenten, widerstandsfähigen und wettbewerbsfähigen Mobilität und erfordert einen grundlegenden Wandel des Verkehrssektors. Einer der Ansätze der Mobilitätsstrategie besteht darin, umweltfreundlichere Verkehrsträger stärker zu nutzen und einen wesentlichen Teil des heutigen Güterbinnenstraßenverkehrs (75 %) auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Eine der Prioritäten der Kommission für den Zeitraum 2024-2029 im Bereich Verkehr besteht darin, einen Plan für ein ambitioniertes europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz vorzulegen, das dazu beitragen soll, die Hauptstädte der EU, auch durch Nachtzüge, miteinander zu verbinden und den Schienengüterverkehr zu beschleunigen.

In den letzten 25 Jahren hat die Kommission von sich aus vorgeschlagen, den europäischen Eisenbahnverkehrssektor umzustrukturieren, um die Position des Eisenbahnverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken. Die Bemühungen der Kommission konzentrieren sich auf drei Hauptziele, die alle für die Entwicklung einer starken und wettbewerbsfähigen Eisenbahnverkehrsindustrie von entscheidender Bedeutung sind:

- Öffnung des Eisenbahnsektors für den Wettbewerb,
- Verbesserung der Interoperabilität und Sicherheit der nationalen Netze,
- Ausbau der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur.

Die im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/643 erhobenen Daten spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidungsfindung der EU sowie bei der Gestaltung und Überwachung der EU-Politik. Die Ergebnisse der Datenerhebung sind für die Überwachung des EU-Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung und werden in Mitteilungen der Kommission, Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen und Folgenabschätzungen regelmäßig als Referenz herangezogen. Fundierte Marktkenntnisse tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in dem Sektor zu steigern. Im Rahmen der Verordnung werden Statistiken erstellt, die auch zur Bewertung des Potenzials für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene herangezogen werden können.

Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten festgestellt, dass die im Rahmen der Verordnung erhobenen Daten auf nationaler Ebene benötigt werden, um

- die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs durch kurzfristige Überwachung (anhand vierteljährlicher Daten) und langfristige Überwachung (anhand jährlicher Daten) zu beobachten,

[4] COM(2020) 789 final.

- nationale Trendanalysen und Benchmarks mit anderen Ländern zu erstellen
- und zu verfolgen, wie sich der Anteil des Eisenbahnverkehrs am gesamten europäischen Verkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern entwickelt (Modal Split).

In diesem Zusammenhang haben die Mitgliedstaaten angegeben, dass die folgenden Akteure die Daten verwenden:

- nationale Behörden,
- Universitäten, Forschungseinrichtungen und Modellentwickler,
- Wirtschaftsinstitutionen,
- der Eisenbahnsektor selbst für Analyse und Planungszwecke,
- internationale Organisationen wie das Internationale Verkehrsforum und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa,
- politische Entscheidungsträger auf nationaler Ebene für Planung, Zielüberwachung und Entscheidungsfindung.

1.4 ERFASSUNG DER DATEN VON MITGLIEDSTAATEN UND ANDEREN LÄNDERN

Die Verordnung (EU) 2018/643 gilt unmittelbar und in vollem Umfang für alle Mitgliedstaaten; diese sind verpflichtet, die darin festgelegten Daten bereitzustellen. Nur Malta und Zypern, wo es keine Eisenbahninfrastruktur und folglich keinen Eisenbahnverkehr gibt, sind nicht verpflichtet, die Verordnung umzusetzen.

Eisenbahnverkehrsdaten werden auch von drei Ländern der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) – Norwegen, der Schweiz und Liechtenstein – bereitgestellt. Fünf Kandidatenländer (Bosnien und Herzegowina, Montenegro, Nordmazedonien, Serbien und die Türkei) stellen Daten auf freiwilliger Basis bereit. Im Juni 2024 übermittelte die Ukraine erstmals einen Datensatz zum gesamten Schienengüterverkehr und zum gesamten Schienenpersonenverkehr für das Bezugsjahr 2021. Albanien, Georgien, das Kosovo* und Moldau bewerten derzeit die Verfügbarkeit von Daten und befassen sich mit der Frage, wie sie die Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/643 am besten erfüllen.

Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/643 übermitteln die Länder Folgendes an Eurostat:

(i) ausführliche jährliche Statistiken über den Güter- und Personenverkehr,
(ii) vierteljährliche Statistiken über den Güter- und Personenverkehr,
(iii) regionale Statistiken über den Güter- und Personenverkehr auf NUTS-2-Ebene[5] (alle fünf Jahre für einen Bezugszeitraum von einem Jahr),
(iv) Statistiken über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz (alle fünf Jahre für einen Bezugszeitraum von einem Jahr),
(v) weniger ausführliche jährliche Statistiken über die Güter- und Personenverkehrstätigkeit von Eisenbahnunternehmen mit einem

* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244(1999) des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovos.

[5] Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

Gesamtgüterverkehrsaufkommen von weniger als 200 Mio. Tonnenkilometern und weniger als 500 000 Tonnen sowie von Unternehmen mit einem Gesamtpersonenverkehrsaufkommen von weniger als 100 Mio. Personenkilometern.

2. FOLGEMAßMAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1 EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN

Den in der Verordnung (EU) 2018/643 festgelegten Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten wird in hohem Maße nachgekommen; die vorgeschriebenen Datensätze werden von allen Mitgliedstaaten innerhalb der festgelegten Fristen übermittelt. Manchmal kann es aufgrund von Veränderungen auf nationaler Ebene (z. B. im IT-Bereich oder auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt) zu kurzen Verzögerungen kommen. Diese Verzögerungen hatten jedoch nie Auswirkungen auf die Erstellung der Eisenbahnverkehrsstatistiken. Die Länder halten sich an die vereinbarte Methodik und sorgen so für die Erstellung hochwertiger und zuverlässiger Statistiken über den Schienengüter- und -personenverkehr in Europa.

Um die direkte oder indirekte Offenlegung von Informationen über einzelne Eisenbahnunternehmen zu verhindern, kennzeichnen mehrere Mitgliedstaaten die von ihnen übermittelten Eisenbahnverkehrsdaten als vertraulich. In den jüngsten Datenerhebungen wurden die von Belgien, Frankreich, Ungarn, Polen und den Niederlanden übermittelten detaillierten jährlichen Daten über den Schienenpersonenverkehr als vertraulich oder teilweise vertraulich behandelt, und die jährlichen detaillierten Daten über den Schienengüterverkehr für Belgien, Polen und Schweden wurden vollständig oder teilweise als vertraulich gemeldet. Eine noch höhere Vertraulichkeitsrate ist bei der fünfjährlichen regionalen Datenerhebung (NUTS-2-Ebene) zu beobachten. Bei vertraulichen Daten wendet Eurostat Regeln und Maßnahmen an, um deren Offenlegung zu verhindern.

2.2 METHODEN ZUR DATENERHEBUNG IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Die Eisenbahnunternehmen erheben die Daten nach den von den einzelnen Ländern angewandten Methoden und übermitteln sie an die nationalen Behörden, die für die Verarbeitung der Daten zuständig sind. Das *Referenzhandbuch zur Statistik des Eisenbahnverkehrs*[6] von Eurostat enthält ein Kapitel über nationale Methoden mit einem Unterkapitel über die Datenerstellung und das Qualitätsmanagement.

Eine Eurostat-Studie aus dem Jahr 2021 über ausländische Unternehmen, die auf inländischen Eisenbahnnetzen aktiv sind, ergab, dass einige Länder Schwierigkeiten haben, Daten von diesen Unternehmen zu erhalten, da keine Meldepflicht auferlegt werden kann. In der Studie wurden bestimmte Maßnahmen zur Überwindung dieser Hindernisse empfohlen.

2.3 VERWALTUNGSAUFWAND UND KOSTEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

Die Verordnung (EU) 2018/643 ist so konzipiert, dass der Aufwand für die Mitgliedstaaten möglichst gering bleibt. Die meisten Mitgliedstaaten brauchen keine zusätzlichen

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (nur auf Englisch verfügbar).

Maßnahmen zu ergreifen, da ihre bestehenden Verfahren ausreichen, um die Anforderungen der Verordnung an die Datenerhebung zu erfüllen.

Gemäß den Angaben in den nationalen Metadaten, die die Eisenbahnverkehrsdaten ergänzen, halten die meisten Meldeländer die mit der Datenbereitstellung verbundene Arbeitsbelastung für akzeptabel. In den meisten Meldeländern wird der Auskunftsaufwand hauptsächlich von Eisenbahnunternehmen oder -betreibern getragen und auf ein Minimum beschränkt. Die Auskunftgebenden können die erforderlichen Daten über eine Datenschnittstelle oder per E-Mail übermitteln. Die Auskunftgebenden werden nur kontaktiert, wenn Plausibilitätsfehler von den nationalen statistischen Stellen nicht behoben werden können. Länder, die in der Lage sind, die Kosten und den Aufwand ihrer Erhebung von Eisenbahndaten zu quantifizieren, melden erhebliche Unterschiede. Diese Unterschiede bei Kosten und Aufwand hängen von der Zahl der Unternehmen und dem Umfang der erhobenen Daten, die von Land zu Land unterschiedlich sind, sowie von den nationalen Datenerfassungssystemen ab. In einigen Fällen ist die Zahl der befragten Eisenbahnunternehmen seit Inkrafttreten der Verordnung gestiegen, was sich entsprechend auf die damit verbundenen Kosten und Belastungen auswirkt. In der Verordnung wurden jedoch Schwellenwerte für das Ausmaß der Beförderungstätigkeit festgelegt, um den Meldeaufwand zu begrenzen und gleichzeitig die Qualität der Statistiken zu erhalten. Dennoch sind die Länder der Auffassung, dass die Daten über den Eisenbahnverkehr von erheblichem Wert sind und der Nutzen der daraus erstellten Statistiken den Aufwand und die Kosten für die Auskunftgebenden und die statistischen Ämter aufwiegt.

Verringerung des Verwaltungsaufwands und Vereinfachung

Die Verringerung des Verwaltungsaufwands ist eines der von der Kommission laufend angestrebten Ziele. In Zusammenarbeit mit den nationalen statistischen Stellen führt Eurostat spezifische Maßnahmen durch, um die Mitgliedstaaten bei der Datenerhebung und der Berichterstattung zu entlasten. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem Folgendes:

1. Entwicklung von Instrumenten wie dem Eurostat-Geoviewer, um die Berichterstattung über regionale Daten auf NUTS-2-Ebene zu erleichtern. Der Eurostat-Geoviewer verfügt über eine Suchfunktion, mit der die Suche nach NUTS-Codes erleichtert wird. Meldeländer können den Namen eines Bahnhofs oder eines Abfahrts-/Ankunftsortes eingeben, und der Geoviewer gibt den entsprechenden NUTS-Code aus. Eurostat kann zudem eine Liste aller Bahnhöfe mit den entsprechenden NUTS-Codes erstellen.

2. Neu entwickelte Validierungsinstrumente, die es Meldeländern ermöglichen, ihre Daten zu validieren, bevor sie sie offiziell an Eurostat übermitteln (Vorvalidierung), und Rückmeldungen zu Fehlern für jeden spezifischen Datensatz zu erhalten.

3. Regelmäßige Sitzungen von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern, den Kandidatenländern und potenziellen Kandidatenländern in der Expertengruppe der Kommission für die Statistik des Eisenbahnverkehrs, um bewährte Verfahren bei der Erhebung und Verarbeitung von Eisenbahnverkehrsdaten auszutauschen.

Eine Konsultation der Mitgliedstaaten im Juni 2024 ergab, dass der durch die Verordnung (EU) 2018/643 festgelegte Rahmen ausreicht, um dem Bedarf der Datennutzer gerecht zu werden, ohne die Auskunftgebenden übermäßig zu belasten.

2.4 VALIDIERUNG UND QUALITÄTSKONTROLLEN DER ERHALTENEN DATEN

Die Datenerhebung und -übermittlung fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, doch Eurostat ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um für hochwertige Statistiken Sorge zu tragen und Fehler oder Unstimmigkeiten bei den erhaltenen Daten aufzudecken. Seit 2023 hat Eurostat ein ausgefeiltes IT-System für die Datenverwaltung mit zwei verbesserten Komponenten eingeführt, das neue Instrumente zur Datenvalidierung und eine leistungsfähige Software (Statistical Analysis Systems – SAS) für die Verarbeitung, Qualitätskontrolle und Veröffentlichung von Eisenbahnverkehrsdaten umfasst.

Die Mitgliedstaaten übermitteln Datensätze an Eurostat über das EDAMIS-Portal mithilfe einer Datenstruktur, die mit dem SDMX-Standard (Statistical Data and Metadata eXchange – Austausch statistischer Daten und Metadaten) kompatibel ist. Anschließend wird auf die eingegangenen Datensätze ein robustes zweistufiges Validierungsverfahren angewandt:

- Zunächst validiert das Tool STRUVAL (Strukturvalidierung) jeden Datensatz in Bezug auf Format, Vollständigkeit der Pflichtfelder und Korrektheit der verwendeten Struktur und Codes.
- Dann validiert das Tool CONVAL (Inhaltsvalidierung) den Inhalt jedes Datensatzes auf der Grundlage vorab festgelegter Regeln und Schwellenwerte. Die Meldeländer erhalten für jeden übermittelten Datensatz einen detaillierten Validierungsbericht; dadurch können Fehler leicht berichtigt werden. Eurostat aktualisiert laufend die angewandten Validierungsregeln, um dem sich wandelnden Bedarf gerecht zu werden und sicherzustellen, dass hochwertige Statistiken erstellt werden.

Insgesamt ist die Qualität der übermittelten Daten sehr gut. Alle Meldeländer überarbeiten jedoch ihre Daten, wenn Fehler durch die Validierungstools STRUVAL und CONVAL aufgedeckt werden.

In einem nächsten Schritt überprüft Eurostat die Konsistenz der Zeitreihen und die Konsistenz der Datensätze zwischen den vierteljährlichen und jährlichen Eisenbahnverkehrsdaten. Wenn bei keiner dieser Datenprüfungen Probleme festgestellt werden oder sobald die Länder ihre Datensätze überarbeitet oder Unstimmigkeiten geklärt haben, werden die Daten zur weiteren Verarbeitung und zur Veröffentlichung in der Online-Datenbank von Eurostat gespeichert.

2.5 METHODISCHE UNTERSTÜTZUNG DER MITGLIEDSTAATEN

Eurostat unterstützt die Meldeländer fortlaufend, was die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/643, die angeforderten Eisenbahnverkehrsdaten und die geeignete Methodik für ihre Erstellung betrifft.

Die Sitzungen der Expertengruppe für die Statistik des Eisenbahnverkehrs bieten den Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern, den Kandidatenländern und potenziellen Kandidatenländern Gelegenheit, die Datenqualität, methodische Fragen und neue Projekte zu erörtern. Die Durchführung der Verordnung ist auch ein regelmäßiger Tagesordnungspunkt auf den Sitzungen der Koordinierungsgruppe für die Verkehrsstatistik.

Mit dem *Referenzhandbuch zur Statistik des Eisenbahnverkehrs* werden den Meldeländern detaillierte Leitlinien für die Durchführung der Verordnung an die Hand gegeben. Das

Referenzhandbuch wird regelmäßig (üblicherweise jährlich) aktualisiert und um die aktuellsten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien für die Erhebung von Eisenbahnverkehrsstatistiken ergänzt.

Im Jahr 2019 veröffentlichte Eurostat in enger Zusammenarbeit und gemeinsam mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und dem Internationalen Verkehrsforum die fünfte Ausgabe des *Glossars für die Verkehrsstatistik*[7], in der der Abschnitt über den Eisenbahnverkehr aktualisiert und verbessert wurde. Das Glossar dient dazu, die Definitionen für die Verkehrsstatistik auf europäischer und internationaler Ebene zu vereinheitlichen. Die drei Organisationen planen eine umfassende Aktualisierung des Glossars. Eine neue Version soll im Jahr 2025 veröffentlicht werden.

2.6 DATENVERBREITUNG

Online-Datenbank von Eurostat

Eurostat veröffentlicht die gemäß der Verordnung (EU) 2018/643 erhobenen Daten über die Online-Datenbank, die über die Eurostat-Website frei zugänglich ist. Es gibt 26 Tabellen zum Eisenbahnverkehr, die regelmäßig aktualisiert und durch detaillierte europäische und nationale Metadaten-Dateien ergänzt werden.

Alle fünf Jahre aktualisiert Eurostat zwei Datensätze mit regionalen Statistiken (NUTS-2-Ebene) über den Güter- und Personenverkehr (Anhang IV der Verordnung); außerdem werden rund 28 Datensätze (einer pro Meldeland) zu Verkehrsströmen im Eisenbahnnetz erstellt (Anhang V der Verordnung). Das letzte für diese Statistiken verfügbare Bezugsjahr ist 2020.

Verbreitungsprodukte

In den von Eurostat verfassten zwei Artikeln der Reihe *Statistics Explained* zum Eisenbahnverkehr erhalten die Medien und die Öffentlichkeit einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen und eine Analyse der im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/643 erhobenen Daten:

- *Railway freight transport statistics*[8] (Statistiken über den Schienengüterverkehr),
- *Railway passenger transport statistics – quarterly and annual data*[9] (Statistiken über den Schienenpersonenverkehr – vierteljährliche und jährliche Daten).

Die Aktualisierung der Artikel erfolgt jährlich bei Abschluss der Datenerhebung für ein bestimmtes Bezugsjahr.

Sonstige Verbreitungswege

Daten zum Eisenbahnverkehr werden zudem durch maßgeschneiderte Datenextraktionen für die Nutzerinnen und Nutzer in Eurostat-Nachrichtenartikeln (z. B. *Rail freight transport*

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (nur auf Englisch verfügbar).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (nur auf Englisch verfügbar).

slightly down in 2022[10] (Schienengüterverkehr 2022 leicht zurückgegangen)) und anderen Eurostat-Veröffentlichungen wie *Key figures on European transport*[11] (Schlüsseldaten zum europäischen Verkehr), *Schlüsseldaten über Europa*[12] und *Eurostat-Jahrbuch der Regionen*[13] verbreitet. Ebenso werden die Daten in den Veröffentlichungen anderer Generaldirektionen der Kommission, insbesondere der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (z. B. in ihrem *Statistical pocketbook*[14] (Statistisches Taschenbuch)), und in den Veröffentlichungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) verbreitet. Alle Daten, die in maßgeschneiderten Extraktionen und Veröffentlichungen enthalten sind, werden auch in der Online-Datenbank von Eurostat veröffentlicht.

Daten zum Eisenbahnverkehr sind außerdem im *Sustainable Development Monitoring Report*[15] (Bericht über die Überwachung der nachhaltigen Entwicklung) enthalten, in dem die Fortschritte bei der Verwirklichung des politischen Ziels der EU, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern, überwacht werden. In diesem Bericht wird der Anteil des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs am Güterbinnenverkehr in Tonnenkilometern im Hinblick auf die kurzfristige und die langfristige Entwicklung analysiert. Ein weiterer wichtiger Indikator in dieser Veröffentlichung ist die kurzfristige und langfristige Entwicklung des Anteils von Bussen und Zügen am Personenbinnenverkehr.

3. WEITERENTWICKLUNG DER EISENBAHNVERKEHRSSTATISTIK

Mit dem europäischen Grünen Deal wurde eine Reihe transformativer Maßnahmen für alle Wirtschaftssektoren, einschließlich des Verkehrssektors, angekündigt. Die Statistik über den Schienengüter- und -personenverkehr kann die Festlegung und Überwachung politischer Ziele mit Daten über die beförderten Gütermengen, die Zahl der Fahrgäste, die zurückgelegten Kilometer sowie über Ausrüstung und Infrastruktur unterstützen. Diese Informationen werden hauptsächlich im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/643 und teilweise über die freiwillige Datenerhebung – den *Gemeinsamen Fragebogen von Eurostat/ITF/UNECE zur Statistik des Binnenverkehrs* – zusammengestellt.

In einigen Ländern schränkt die Vertraulichkeit der Daten das Potenzial für die Veröffentlichung aller im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/643 erhobenen Daten und einiger EU-Aggregate ein. Eurostat erörtert mit den Mitgliedstaaten fortlaufend, wie die durch die Vertraulichkeit von Daten auferlegten Einschränkungen gemildert werden können.

Um eine breitere Erfassung der Eisenbahnverkehrsstatistiken zu erreichen, hat Eurostat mit der ERA eine Verwaltungsvereinbarung über die Entgegennahme und Veröffentlichung folgender Daten unterzeichnet:

- Länge der Strecken und Gleise, die mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) ausgerüstet sind,

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (nur auf Englisch verfügbar).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (nur auf Englisch verfügbar).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (nur auf Englisch verfügbar).

- Zahl der Bahnhöfe, die mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind.

Daten zu Strecken, die mit dem ERTMS ausgerüstet sind, werden seit dem dritten Quartal 2020 jährlich veröffentlicht. Die übrigen genannten Daten werden veröffentlicht, sobald sie bei der ERA verfügbar sind.

Seit 2022 koordinieren die ERA und Eurostat zudem ihre Bemühungen, einheitlichere und kohärentere Daten über die Eisenbahninfrastruktur und die Verkehrsausrüstung zu erhalten. Eine wichtige Aufgabe bestand darin, die georeferenzierten Daten zu Eisenbahnstreckenabschnitten, die im Infrastrukturregister der ERA (RINF) bereitgestellt werden, mit den gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2018/643 übermittelten Daten zu Netzabschnitten zu vergleichen. Dadurch konnten Unterschiede im Anwendungsbereich zwischen den beiden Statistiken ermittelt und abgeglichen und im Jahr 2023 für das Bezugsjahr 2020 die ersten Karten der Verkehrsströme nach Eisenbahnnetzabschnitten veröffentlicht werden. Neben der etablierten Zusammenarbeit mit der ERA wird die Datenerhebung gemäß Anhang V für das Bezugsjahr 2025 durch die Verwendung von Informationen aus dem RINF erleichtert (z. B. Namen von Bahnhöfen sowie Strecken und Merkmale von Netzabschnitten, die nach Streckenabschnitt im RINF erfasst werden).

Eurostat hat eine Entfernungsmatrix für den Eisenbahnverkehr entwickelt, um die Modal-Split-Indikatoren nach Entfernungsklassen zu berechnen, ohne den Meldeländern eine zusätzliche Belastung aufzuerlegen. Die Entfernungsmatrix für den Eisenbahnverkehr basiert auf der Ebene 2 der NUTS-Klassifikation, sodass sie der Erhebung regionaler Daten für den Eisenbahnverkehr gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/643 entspricht. Die Weiterentwicklung der Entfernungsmatrix selbst hängt von der Verbesserung der geografischen Netze ab. Ihre Anwendung wird jedoch in erster Linie von der Verfügbarkeit und Qualität der auf regionaler Ebene gemeldeten Eisenbahndaten abhängen (z. B. verringerte Meldung unbekannter Regionen durch die Länder).

Der geografische Erfassungsbereich der Statistiken über den Eisenbahnverkehr könnte infolge künftiger EU-Erweiterungen ausgeweitet werden. Eurostat unterstützt die Bemühungen der Kandidatenländer und potenziellen Kandidatenländer, die Verordnung (EU) 2018/643 einzuhalten, durch die Erörterung methodischer Fragen, der Datenqualität und künftiger Fortschritte.

Laut einem Fragebogen, der den Mitgliedern der Expertengruppe für die Statistik des Eisenbahnverkehrs im Juni 2024 zugesandt wurde, sehen die Mitgliedstaaten derzeit keinen Bedarf für Änderungen oder Verbesserungen der Verordnung (EU) 2018/643. Dadurch wird der Aufwand für die Auskunftgebenden auf dem derzeitigen Niveau gehalten. Durch neue nationale, europäische und internationale politische Initiativen zur Nachhaltigkeit und zur Umgestaltung der Verkehrssysteme kann jedoch ein neuer Datenbedarf entstehen. Sobald ein solcher Bedarf ermittelt wird, wird dieser frühzeitig in der Expertengruppe für die Statistik des Eisenbahnverkehrs bewertet und erörtert.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/643 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs gewonnenen Erfahrungen und die dabei erzielten Ergebnisse werden weiterhin positiv beurteilt. Die Mitgliedstaaten erfüllen die Datenbereitstellungspflichten, und mit den sowohl auf nationaler als auch auf Kommissionsebene zugewiesenen Ressourcen können hochwertige Ergebnisse erzielt werden. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Verordnung und ermutigt die Kandidatenländer und potenziellen Kandidatenländer, von nationalen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen oder ihren nationalen Verkehrsministerien Eisenbahnverkehrsdaten anzufordern und zusammenzustellen. Die Kommission hat ihr IT-System für die Validierung und Verarbeitung von Eisenbahnverkehrsdaten modernisiert und so die Arbeit der nationalen statistischen Stellen erleichtert. Die Expertengruppe der Kommission für die Statistik des Eisenbahnverkehrs ist nach wie vor das Gremium, in dem die Durchführung der Verordnung und mögliche Verbesserungen der Verordnung aktiv erörtert werden.

Die Verordnung (EU) 2018/643 ist immer noch ein effizientes und wirksames Instrument zur Erstellung zuverlässiger und vergleichbarer Statistiken über den Eisenbahnverkehr sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene. Die erstellten Statistiken werden über die Online-Datenbank von Eurostat, Statistikberichte, Nachrichtenartikel und maßgeschneiderte Datenextraktionen verbreitet. Statistiken über den Eisenbahnverkehr sind wertvoll für politische Entscheidungsträger, die Eisenbahnindustrie und nationale Organisationen sowie für die Gestaltung und Bewertung von EU-Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen, sauberen und sicheren Verkehrs.