EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2021
COM(2021) 59 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Ergebnisse der von Mitgliedstaaten durchgeführten Pilotstudien zu Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/974

1. EINLEITUNG UND HINTERGRUND

In Europa spielen Binnenwasserstraßen eine wichtige Rolle im Verkehrssystem, und es ist durchaus davon auszugehen, dass ihre Rolle weiter an Bedeutung gewinnt. Innerhalb der Europäischen Union (EU) verfügen 20 Mitgliedstaaten über Binnenwasserstraßen, 12 davon wiederum über ein miteinander verbundenes Wasserstraßennetz.

In seinem Bericht über die Freisetzung des Potenzials der Personenbeförderung auf dem Wasserweg[1] betont das Europäische Parlament die Bedeutung von Statistiken über die Güter- und Personenbeförderung für die Ausarbeitung von Plänen und Strategien für den Schiffsverkehrssektor. Darüber hinaus wird die Europäische Kommission in diesem Bericht aufgefordert, „ein System für die harmonisierte Erhebung statistischer Daten zu Unfällen und Zwischenfällen mit Beteiligung von Binnenschiffen, einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs, zu entwickeln".

Ziel der Kommission ist es, die Wettbewerbsposition von Binnenwasserstraßen im Verkehrssystem zu fördern und zu stärken und ihre Integration in die multimodale Logistikkette zu erleichtern.[2]

Die Verordnung (EU) 2018/974[3] gilt nicht für Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen. Die wichtigsten Daten, die zur Bewertung der Größe dieses Marktes und seines Wachstumspotenzials erforderlich sind, wären die Anzahl der Fahrgäste nach Land und nach einzelnen Marktsektoren, z. B. Flusskreuzfahrten, Mini-Kreuzfahrten, Fähren und Stadtverkehr. Sollte sich dies als möglich erweisen, wäre die Erfassung von Personenkilometern ein verlässlicher Indikator für die Messung der Leistung des Sektors.

Nach Artikel 5 Verordnung (EU) 2018/974 muss die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten die Entwicklung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste, prüfen.

> *„Artikel 5*
>
> *Pilotstudien*
>
> *(1) Die Kommission entwickelt in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten bis zum 8. Dezember 2018 die geeignete Methodik zur Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen.*
>
> *(2) Die Kommission leitet bis zum 8. Dezember 2019 freiwillige Pilotstudien ein, die von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden und mit denen im Geltungsbereich dieser Verordnung Angaben über die Verfügbarkeit statistischer Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste bereitgestellt werden. Ziel der Pilotstudien ist es, die Durchführbarkeit dieser neuen Datensammlungen, die Kosten der zugehörigen Datenerhebungen und die damit zusammenhängende statistische Qualität zu bewerten.*

[1] Bericht über die Freisetzung des Potenzials der Personenbeförderung auf dem Wasserweg (2015/2350 (INI)) vom 19. Oktober 2016.

[2] Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endg.).

[3] Verordnung (EU) 2018/974 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen (ABl. L 179 vom 16.7.2018, S. 14).

(3) Die Kommission übermittelt bis zum 8. Dezember 2020 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse dieser Pilotstudien. Je nach Ergebnis dieses Berichts legt die Kommission innerhalb eines angemessenen Zeitraums dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung hinsichtlich der Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste, vor.

(4) Gegebenenfalls wird unter Berücksichtigung des seitens der Union erbrachten Mehrwerts aus dem Gesamthaushalt der Union ein Beitrag zur Finanzierung dieser Pilotstudien geleistet.“

Eurostat begann in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten mit der Entwicklung einer Methodik zur Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen.

Im Oktober 2016 richtete Eurostat eine Taskforce ein, die damit beauftragt wurde, den Entwurf für eine Methodik zur Erhebung statistischer Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen auszuarbeiten. Die Taskforce bestand aus freiwillig teilnehmenden Mitgliedstaaten (Österreich, Kroatien, Frankreich, Deutschland, die Niederlande, Polen und Rumänien), der Kommission (Eurostat und Generaldirektion Mobilität und Verkehr) und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Die Taskforce trat erstmalig am 28. Februar 2017 zusammen, und am 18. Oktober 2017 fand die zweite Sitzung statt, die unmittelbar auf die Sitzung der Expertengruppe für Binnenwasserstraßen im Jahr 2017 folgte. Die Arbeiten an der Methodik wurden von der Expertengruppe und der Koordinierungsgruppe für die Verkehrsstatistik (CGST) beaufsichtigt und in ihren Sitzungen in den Jahren 2017 und 2018 erörtert.

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/974 wurde dieser Entwurf für eine Methodik im Dezember 2018 fertiggestellt und für eine Erprobungsphase mit Pilotstudien, die mit Finanzhilfen der EU gefördert wurden, vorgelegt. Im Juni/Juli 2019 begannen sieben Länder (Deutschland, Kroatien, die Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien und Schweden) mit Pilotstudien. Im Rahmen der Pilotstudien wurde der Entwurf für eine Methodik bewertet, und es wurde Stellungnahmen zur Durchführbarkeit, zu den Kosten, zum Aufwand sowie zur statistischen Qualität der entsprechenden Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen abgegeben.

Die Länder legten ihre Pilotstudien und Berichte über die Datenerhebung und die Umsetzung des Entwurfs für eine Methodik im Juni/Juli 2020 vor.

Dieser Bericht enthält die Ergebnisse der Pilotstudien in Bezug auf die Durchführbarkeit der Erhebung neuer Daten und ihre statistische Qualität, die entsprechende Methodik sowie die Kosten und den Aufwand für die Mitgliedstaaten.

Ferner werden in dem Bericht die Ergebnisse einer im März 2020 durchgeführten Ländererhebung über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen umrissen. Ziel der Erhebung war es, einen Überblick über die Situation in den Mitgliedstaaten zu erhalten, die nicht zu den sieben Ländern gehören, die Pilotstudien durchgeführt haben.

2. ERGEBNISSE DER PILOTSTUDIEN ZU STATISTIKEN ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG

Bei den Pilotstudien wurde Folgendes erarbeitet:

a. ein Bericht mit Bemerkungen zur Umsetzung des Entwurfs für eine Methodik, Vorschlägen für methodische Verbesserungen und einer Bewertung der Durchführbarkeit, der Kosten, des Aufwands und der statistischen Qualität der potenziellen Erhebung statistischer Daten zur Personenbeförderung;

b. in den einzelnen Ländern erhobene Daten für die folgenden Tabellen:

- A1 (Anzahl der beförderten Fahrgäste nach Einsteigeland, Aussteigeland, Beförderungsart und Schiffstyp);
- A2 (Flusskreuzfahrten – Anzahl der Fahrgäste, Personenkilometer und Anzahl der Fahrten nach Einsteigeregion, Aussteigeregion, Nationalität des Schiffs und Art der Kreuzfahrt);
- B1 (Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer nach Schiffstyp (außer Flusskreuzfahrtschiffe));
- C1 (Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Alter des Schiffes).

2.1. DATENQUELLEN UND METHODIK

In diesem Abschnitt werden die verwendeten Datenquellen und die in den sieben Ländern, die Pilotstudien durchgeführt haben, angewandte Methodik zusammengefasst.

Österreich

Das automatische Identifizierungssystem (AIS) dient der Verfolgung und Rückverfolgung von Schiffen und kommt als Datenquelle infrage; der AIS-Transponder an Bord eines Schiffes ermöglicht es, für die Ortung und Identifizierung relevante Informationen zwischen Schiffen auszutauschen. Zur Unterstützung dieses Systems verfügt der österreichische Binnenschifffahrtsinformationsdienst für die Donau über 23 Basisstationen zum Empfang binnenländischer AIS-Daten. Die AIS-Datensätze enthalten einen Datensatz pro Schiff und Tag; diese Datensätze sind Extraktionen der AIS-Informationen und umfassen 23 Variablen.

Die Namen der Schifffahrtsunternehmen stammen aus dem Unternehmensregister für statistische Zwecke, auch wenn ausländische Unternehmen nicht verpflichtet sind, die österreichischen Behörden zu unterrichten, wenn sie Fahrgäste in Österreich befördern. Die AIS-Daten liefern Informationen über sämtliche Schiffe, die auf dem österreichischen Abschnitt der Donau verkehren, einschließlich Daten und Positionen; die Kontaktaufnahme zu ausländischen Unternehmen erweist sich jedoch als schwieriger.

Die AIS-Daten reichen nicht aus, um bei langen grenzüberschreitenden Kreuzfahrten den Einsteige- und Aussteigeort zu ermitteln, da AIS-Daten nur für den österreichischen Abschnitt der Donau und einige Kilometer nach der Grenze eingehen. Für Fahrpläne und Routen kann die Webdatenextraktion genutzt werden, und die Website www.cruisecompete.com dient als Richtschnur für Routen durch Österreich. Angesichts der einfachen und klaren Gestaltung und Umsetzung der Website eignet sie sich gut für die Webdatenextraktion. Des Weiteren wurden über die Websites der einzelnen Unternehmen Informationen über Fahrpläne für Fähren und andere Tagesausflugsschiffe eingeholt.

Eintragungen im Schiffsregister sind je nach bestimmten Kriterien entweder obligatorisch oder fakultativ. Die Pilotstudie ergab, dass das Register qualitativ nicht ausreicht, um die für

den Datensatz C1 erforderlichen Daten zu liefern; darüber hinaus ist das Register aktuell nur in Papierform verfügbar, wenngleich eine Digitalisierung des Registers geplant ist.

Weitere Quellen für Fahrgastdaten sind Viadonau (Erhebung von Fahrgastdaten für Tagesausflugsschiffe auf freiwilliger Basis für den Jahresbericht), Donauraum Wien (jährliches Aggregat der Fahrgastzahlen für jedes Schiff) und eine Schleuse an der deutsch-österreichischen Grenze (Veröffentlichung von Fahrgastzahlen und Daten zur Anzahl der Schiffe, die die Schleuse passieren).

Bei der Methodik zur Datenerhebung wurde zwischen Flusskreuzfahrtunternehmen und anderen Unternehmen, die Personenbeförderung anbieten, differenziert.

Die fünf in Österreich ansässigen Flusskreuzfahrtunternehmen wurden kontaktiert (im Wege von Expertenbefragungen, telefonisch und per E-Mail). Zur Erhebung relevanter Daten für die Personenbeförderung mit Ausnahme von Flusskreuzfahrten wurde ein Fragebogen erstellt, und etwa die Hälfte der 36 Fragebögen wurde beantwortet.

Für die Datenanalyse wurden AIS-Daten mit Reiserouten kombiniert und die AIS-Daten für Kreuzfahrtschiffe und Tagesausflugsschiffe analysiert.

Zur Berechnung einer allgemeinen Schätzgröße für die Belegungszahlen für Fahrgäste für alle Schiffe wurden Informationen auf Grundlage der AIS-Daten sowie zusätzliche Fahrgastdaten für Docks herangezogen. Die Berechnung erfolgte durch eine Identifizierung der Schiffe und die Zuweisung ihrer maximalen Fahrgastkapazität.

Kroatien

Kroatien hat die Hafenmeisterämter und Hafenbehörden als wichtigste Datenquelle ermittelt. Die Hafenmeisterämter erheben gewisse Fahrgastdaten für eigene Zwecke aus verschiedenen Quellen, darunter Berichte über Ankunft und Abfahrt des Schiffes, Hafenbehörden und Schiffseigner (Verlader, Gemeinden usw.). Treffen mit vier Hafenmeisterämtern ergaben, dass Daten zu den vorherigen und nächsten Ankunfts- oder Abfahrtshäfen vorliegen. Ein weiteres Ergebnis dieser Treffen war, dass Daten zur Anzahl der an und von Bord gegangenen Fahrgäste, zu den Schiffstypen und den Flaggen, unter denen die Schiffe fahren, verfügbar sind. Bei drei der vier Ämter sind jedoch keine Daten zum Hafen des ersten Einstiegs bzw. des letzten Ausstiegs verfügbar; bei einem Amt gehen diese Informationen ein, jedoch auf freiwilliger Basis.

Was die Methodik anbelangt, so wendet Kroatien bei der Datenerhebung das Territorialitätsprinzip an. Daten für alle Schiffe, die Häfen auf kroatischen Binnenwasserstraßen anlaufen und von dort auslaufen, werden unabhängig von dem Land erhoben, in dem das Schiff registriert ist. Die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung steht somit im Einklang mit der Statistik des Güterverkehrs, da sie sich auf die Personenbeförderung auf nationaler und internationaler Ebene erstreckt.

Für Flusskreuzfahrten sind keine Daten zum Hafen des ersten Einstiegs bzw. des letzten Ausstiegs verfügbar, und es ist nicht möglich, die Einsteige- bzw. Aussteigeregion zu bestimmen. In Zukunft könnte sich dies mit der Verfügbarkeit von Verwaltungsdatenquellen ändern. Für Daten zu Tagesausflugsschiffen sollte unter Berücksichtigung der Kostenwirksamkeit und Vertraulichkeit eine Meldeschwelle für kleine Beförderungsvorgänge festgelegt werden. In Bezug auf die Personenbeförderung mit Fähren erheben die Hafenmeisterämter Daten zu den Fahrgastzahlen für ihren eigenen Bedarf und fordern

jährlich Daten von Schiffseignern, Konzessionären, Gemeinden und Fährunternehmen an. Nach Auffassung Kroatiens sollte die Definition von Fähren stärker ins Detail gehen.

Deutschland

Das statistische Unternehmensregister kommt als Datenquelle infrage und dient sowohl zur Analyse der Unternehmensgrundgesamtheit als auch zur Vorbereitung und Koordinierung von Erhebungen. Es enthält Informationen über rechtliche Einheiten, Unternehmen und deren örtliche Einheiten sowie über die Verbindung zwischen Registereinheiten. Strukturelle Unternehmensstatistiken sind eine weitere Datenquelle, die über Produktion, Kostenstruktur, Anlagevermögen und Beschäftigung sowie jährlich erstellte Informationen über die Unternehmensdemografie Aufschluss gibt.

Bei Unternehmen, die im Bereich der Beförderung auf Binnenwasserstraßen tätig sind, werden jährliche Erhebungen durchgeführt. Dabei werden Informationen über die Art der Binnenschifffahrtstätigkeit, die Zahl der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen, den mit Binnenschifffahrtstätigkeiten generierten Umsatz sowie die Anzahl, die Auslastungs- und Raumkapazität sowie die Maschinenleistung der Schiffe erfasst.

Überdies liegen vierteljährliche Zahlen über den mit der Beförderung von Fahrgästen auf Binnenwasserstraßen erzielten Umsatz vor, und es wird nicht davon ausgegangen, dass die derzeit bereitgestellten Daten mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2019/2152 über europäische Unternehmensstatistiken[4] inhaltlich verändert werden.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt liefert Daten zur Marktüberwachung der europäischen Binnenschifffahrt, einschließlich Angaben zur Flottengröße sowie zu Angebot und Nachfrage bei Flusskreuzfahrten und Tagesausflugsschiffen. Grundlegende Informationen über die Flusskreuzfahrtbranche werden auch von der Interessengemeinschaft RiverCruise veröffentlicht

Die von Deutschland vorgelegten Statistiken beziehen sich nur auf Unternehmen mit Sitz im Inland, weshalb es an Informationen über Dienstleistungen ausländischer Unternehmen fehlt.

Die zentrale Binnenschifffahrtsbestandsdatei (ZBBD) liefert Verwaltungsdaten zum Schiffsbestand für Tabelle C1, aus der Informationen mit der erforderlichen Detailtiefe entnommen werden können.

Da keine Quelle zu ermitteln war, die Informationen über ausländische Unternehmen in strukturierter, vollständiger und zuverlässiger Form enthält, erstreckte sich die Studie nur Unternehmen mit Sitz in Deutschland.

Im Hinblick auf die Methodik wurde nach alternativen Datenquellen (z. B. Verwaltungsdaten) gesucht, wobei man allerdings zu dem Ergebnis gelangte, dass solche alternativen Quellen nicht zur Verfügung stehen.

Für die Erhebung wurde ein Online-Fragebogen erstellt, der für alle Unternehmen, unabhängig von ihrem Marktsegment, konzipiert war. Die rechtlichen Einheiten, aus denen diese Unternehmen bestehen und die in der nationalen Verordnung über statistische Einheiten definiert sind, bildeten die Grundlage für die Erhebungseinheiten.

Im Rahmen der Unternehmenserhebung wurden keine quantitativen Informationen erhoben. Stattdessen wurden die Unternehmen dazu befragt, ob die relevanten Daten verfügbar waren

[4] Verordnung (EU) 2019/2152 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über europäische Unternehmensstatistiken, zur Aufhebung von zehn Rechtsakten im Bereich Unternehmensstatistiken (ABl. L 327 vom 17.12.2019, S. 1).

und welche Kosten bei der Erhebung dieser Daten anfallen würden. Dieser Ansatz wurde gewählt, da es keine Möglichkeit gibt, Unternehmen zur Bereitstellung von Informationen zu verpflichten.

Niederlande

Die Datenquellen entstammen dem Referenzrahmen für Schiffe, in dem eine Reihe von Einrichtungen einschlägige Informationen eingeben müssen. Die meisten Informationen sind jedoch nicht aktuell oder die Einrichtungen haben keinen umfassenden Überblick über die erforderlichen Informationen. Die vorhandenen Daten könnten zur Erstellung der Tabelle C1 herangezogen und später durch Informationen der Schiffsbetreiber ergänzt werden.

Eine weitere Quelle ist die Personenbeförderung. Über das Flussinformationssystem werden Informationen über Schiffe auf Binnenwasserstraßen ausgetauscht, einschließlich Informationen über Personenbeförderung, Routen und Ladungen. Da nur ein kleiner Teil der Fahrgastschiffe im Flussinformationssystem registriert ist, sind die Daten nicht von ausreichender Qualität. Verlader können Fahrgastzahlen für im AIS registrierte Schiffe freiwillig melden, und da der Zugang zum AIS begrenzt ist, dürften die AIS-Daten unvollständig sein.

Der Referenzrahmen für Unternehmen ist eine weitere Datenquelle, und die im Register erfassten Unternehmen dienten bei der Pilotstudie als Grundgesamtheit für die Stichprobe. Ein Problem ist allerdings, dass das Register nur Unternehmen umfasst, deren Haupttätigkeit die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen ist, und keine Angaben zu den Schiffen enthält, die im Eigentum der Unternehmen stehen oder von diesen betrieben werden.

Die Daten wurden im Rahmen einer Online-Umfrage erfasst, für die ein Schwellenwert von mehr als 12 Fahrgästen galt. Die Antwortquote für die Online-Umfrage lag bei etwa 50 %.

Wie die Antworten auf die Umfrage zeigten, gibt es keine klaren Unterschiede zwischen Fähren und Stadt- und Regionalverkehr. Daher wird empfohlen, entweder eine genauere Definition des Begriffs „Fähre“ festzulegen oder Fähren sowie Stadt- und Regionalverkehr in ein und dieselbe Kategorie einzustufen.

Polen

Die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung erfolgt mittels eines Fragebogens, der direkt an in Polen registrierte Unternehmen, die Fahrgäste befördern, gerichtet ist. Somit erstreckte sich die Studie nicht auf Unternehmen, die im Ausland registriert sind und Fahrgäste auf polnischen Binnenwasserstraßen befördern. Polen wählte auf der Grundlage der polnischen Systematik der Wirtschaftszweige Unternehmen aus dem nationalen offiziellen Wirtschaftsregister aus, deren registrierte Haupttätigkeit in der Personen- und Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen besteht. Ein elektronischer Online-Fragebogen wurde an Betreiber gesendet, die Personenbeförderungsdienste auf Binnenwasserstraßen erbringen.

Die Daten für in Polen registrierte Fahrgastschiffe, die auf Binnenwasserstraßen verkehren, stammen aus den von den Binnenschifffahrtsbehörden geführten Registern. Die Unterscheidung zwischen Flusskreuzfahrtschiffen und Tagesausflugsschiffen ergibt sich nicht unmittelbar aus dem Register, sondern aus der technischen Dokumentation der registrierten Schiffe. In Polen werden Schiffe nach Schiffstyp und nicht nach ihrer jeweiligen Funktion registriert. Auf der Grundlage technischer Daten werden Schiffe

ab12 Fahrgastsitzen in Schiffe mit und ohne Fahrgastkabinen unterteilt. Es ist nicht möglich, registrierte Beförderungsschiffe von Schiffen für den Stadtverkehr zu unterscheiden, da diese Dienste sowohl von Schiffen erbracht werden können, die als Tagesausflugsschiffe registriert sind, die auf Binnenwasserstraßen verkehren, als auch von Schiffen, die als andere Nicht-Kreuzfahrtschiffe registriert sind.

Die Webdatenextraktion wurde auch genutzt, um nach relevanten Inhalten zu suchen und Unternehmen zu ermitteln, die in der polnischen Systematik der Wirtschaftszweige in die Kategorien „Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen“ und „Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen“ eingestuft wurden.

Darüber hinaus wurden Informationen aus Fachzeitschriften, von Verbänden, Initiativen und Einrichtungen im Zusammenhang mit der Beförderung auf Binnenwasserstraßen sowie Informationen aus der Medienbeobachtung für die Erstellung der Erhebung herangezogen.

Zu Überprüfungszwecken wurden bei der Erstellung der Erhebung zudem Informationen genutzt, die im Rahmen einer gesetzlich vorgeschriebenen vierteljährlichen Erhebung über die Anzahl der an der Beförderung auf Binnenwasserstraßen beteiligten Schiffe eingeholt wurden.

Unter allen Beförderungsarten macht die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen nur 0,3 % des gesamten Fahrgastaufkommens aus (öffentlicher Personenverkehr ausgenommen). Den nationalen Binnenwasserstraßen kommt bei der Personenbeförderung in Polen somit nur eine marginale Rolle zu.

Rumänien

Die Daten wurden im Rahmen einer vierteljährlichen Erhebung im Jahr 2019 erfasst, um die Indikatoren für die Statistiken über die Beförderung auf Binnenwasserstraßen zu erstellen. Im Rahmen dieses Projekts entwickelten die Behörden ein IT-Tool für die Datenerhebung auf der Grundlage der Methodik von Eurostat.

Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen wurden bei zur Erbringung dieser Dienste zugelassenen Betreibern erhoben, die sich für die Erhebung selbst registriert hatten; Daten zu Kreuzfahrten auf Binnenwasserstraßen wurden bei regionalen Hafenmeistern und zugelassenen Unternehmen erhoben.

Mittels des Fragebogens wurden Daten für die Indikatoren in den Datensätzen A1, A2 und B1 eingeholt. Die Daten zu registrierten Fahrgästen beziehen sich auf Fahrgäste, die von Binnenschiffen befördert werden. Im Datensatz B1 wird der Indikator für die Personenkilometer berechnet, indem die Werte für die Anzahl der Fahrgäste, welche mit den von diesen Fahrgästen tatsächlich zurückgelegten Entfernungen in Kilometern multipliziert wird, addiert werden. Der Indikator für beförderte Fahrgäste wird im Datensatz A1 aggregiert, wobei die Anzahl der Fahrgäste nach Ausgangs-/Zielort addiert wird. Der Indikator für Personenkilometer für Fahrgäste von Kreuzfahrtschiffen im Datensatz A2 wird nach der Art der Kreuzfahrt und der innerhalb Rumäniens zurückgelegten Strecke berechnet. Die Daten werden nach der Art der Kreuzfahrt, der Nationalität des Schiffes, der Einsteige-/Aussteigeregion und der Anzahl der Fahrten aggregiert.

Für die Informationen zum Einstiegs- bzw. Ausstiegshafen wurden aus der Liste der Häfen für die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen eine Liste derjenigen Häfen ausgewählt, die Personenbeförderung anbieten. Diese wurde durch Häfen ergänzt, deren Tätigkeit ausschließlich in der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen besteht.

Die regionalen Hafenmeisterämter lieferten Daten zu Fahrgästen von Kreuzfahrtschiffen, die an der Donau gelegene Häfen passieren. Die Informationen über den Ausgangs- und Zielort der Kreuzfahrt, die der Schiffskapitän dem Vertreter des regionalen Hafenmeisters übermittelt hat, wurden zur Ermittlung der zurückgelegten Entfernung innerhalb Rumäniens herangezogen. Die Entfernung, ausgedrückt in Kilometern, wurde anhand der Navigationskarte für die Donau sowie der Lage der ermittelten Häfen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen berechnet.

Beim Datensatz C1 beruhten die Statistiken über die Zahl der im Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Alter der Schiffe auf Daten der rumänischen Schifffahrtsbehörde.

Schweden

Die Unternehmensdatenbank ist eine der Datenquellen in Schweden und bietet eine Auswahl von Unternehmensdaten. Eine weitere Quelle ist ein Register (Überwachungssystem), in dem Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 12 Fahrgästen, Handelsschiffe mit einer Länge von mindestens fünf Metern und Freizeitboote mit einer Länge von mehr als 12 Metern geführt werden. Alle Fahrgastschiffe müssen in dieses Register, das Informationen über die registrierten Eigentümer und die als Unternehmen registrierte Partei enthält, aufgenommen werden. Darüber hinaus kommt die schwedische Branchenorganisation für die Eigner gewerblicher Schiffe, die auf nationaler Ebene tätig sind, als Datenquelle infrage und dient angesichts der erheblichen Überschneidungen bei Unternehmen und Schiffen als Ergänzung zu den übrigen Quellen. Ferner können beim schwedischen Verbund von Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs Informationen über Strecken und Abfahrtsfrequenzen von Fähren für den öffentlichen Personenverkehr eingeholt werden. Es ist auch möglich, die Position der Schiffe mit AIS-Transpondern zu ermitteln und ihre Bewegungen zu verfolgen.

Was die Methodik anbelangt, so wurde ein Online-Fragebogen verwendet, um Informationen über das Schiff, die Kilometerleistung und die Anzahl der Fahrgäste zu sammeln. Die Antwortquote lag bei etwa 50 %, und die Daten reichten dafür aus, Schlussfolgerungen zur künftigen Datenerhebung zu ziehen.

Angesichts der einzigartigen Bedingungen, die in Schweden in Bezug auf den Schiffsverkehr in Küstennähe herrschen, schlägt Schweden vor, den „Archipel-Verkehr“ als zusätzliche Schiffskategorie einzuführen.

2.2. DURCHFÜHRBARKEIT, KOSTEN, AUFWAND UND STATISTISCHE QUALITÄT

In diesem Abschnitt werden die Bewertungen der sieben Länder hinsichtlich der Durchführbarkeit, der Kosten, des Aufwands und der statistischen Qualität der Datenerhebung zusammengefasst.

Österreich

Für Flusskreuzfahrten wird die Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung, bei denen AIS-Daten, Techniken der Webdatenextraktion und Belegungszahlen für Fahrgäste kombiniert werden, als machbar erachtet. Befragungen einiger österreichischer Unternehmen lieferten zusätzliche Informationen über diesen Sektor; da allerdings eine Minderheit der im

Land tätigen Kreuzfahrtunternehmen in Österreich ansässig ist, wäre die Erhebung von Fahrgastdaten ausschließlich von diesen Unternehmen unzureichend.

In Bezug auf die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen mit anderen Schiffen als Flusskreuzfahrtschiffen wird die Entwicklung eines Fragebogens für Unternehmen als geeignete Methode zur Erstellung der einschlägigen Statistiken angesehen. AIS-Daten könnten auch zur Schätzung der zurückgelegten Kilometer sowie zur Überprüfung der gemeldeten Entfernungen verwendet werden.

Österreich schlägt vor, ein auf dem Land der Registrierung basierendes Schiffsregister einzurichten, das sich ausschließlich auf AIS-Daten stützt. Da es in Österreich derzeit kein aktuelles Schiffsregister gibt, könnte entweder ein neues, auf AIS-Informationen über österreichische Schiffe beruhendes Schiffsregister geschaffen oder das bestehende Schiffsregister digitalisiert und aktualisiert werden.

Bei einer regelmäßigen Erhebung von Fahrgastdaten müsste eine geeignete IT-Infrastruktur eingerichtet werden, die den Systemen zur Erhebung anderer Daten entspricht. Darüber hinaus müssen die Kosten einer angemessenen Vorlaufzeit berücksichtigt werden. Diese Kosten sind im ersten Jahr der Datenerfassung besonders hoch. Auch die Mittel für die Entwicklung und Wartung von Tools für die Webdatenextraktion müssten Berücksichtigung finden.

Mit Blick auf die Sicherstellung der statistischen Qualität und die Verbesserung der Methodik sollte die Verpflichtung bestehen, AIS-Daten statt Angaben zur Fahrgastkapazität des Schiffes zu übermitteln. Ferner würde die berechnete Entfernung zu niedrig angesetzt, wenn nur die Einstiegsregion und die Ausstiegsregion als am weitesten entfernte Punkte der Kreuzfahrt übermittelt würden. Dieses Problem ließe sich lösen, wenn die Länder in der Lage wären, für Kreuzfahrten Personenkilometer zu übermitteln, so wie sie dies für den Güterverkehr tun.

Kroatien

Die Erhebung von Fahrgastdaten wird im Allgemeinen als machbar erachtet. Allerdings liegen in den meisten Fällen Daten zum Einstiegs-/Ausstiegsland bzw. zur Einstiegs-/Ausstiegsregion gar nicht oder nur teilweise vor, und es war nicht möglich, die Art der einzelnen Kreuzfahrten zu bestimmen. Vorzugsweise sollten daher Daten zum Personenverkehr in Häfen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen erhoben und veröffentlicht werden und nicht Daten zur Anzahl der beförderten Fahrgäste, zumal Daten zu den Fahrgästen, die in den einzelnen Häfen ein- und aussteigen, verfügbar sind.

Die Kosten für regelmäßige statistische Erhebungen über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen wären ebenso akzeptabel wie der Meldeaufwand für die Hafenmeisterämter. Durch die Digitalisierung der Erhebung und die Verwendung von Verwaltungsdaten des Ministeriums ließen sich die Kosten und der Meldeaufwand noch weiter verringern.

Kroatien kommt zu dem Schluss, dass die im Rahmen der Pilotstudie erhobenen Daten von guter Qualität sind.

Deutschland

Was die Durchführbarkeit betrifft, so können Verwaltungsdaten in einigen Fällen als Datenquelle herangezogen werden oder in Zukunft verfügbar sein, ohne dass eine

Unternehmenserhebung erforderlich ist. Es bedarf jedoch einer Unternehmenserhebung, um Daten zu den Merkmalen der Fahrgastschifffahrt für die Tabellen A1, A2 und B1 zu erstellen.

Im Hinblick auf die statistische Qualität wiesen die Unternehmen auf mehrere Probleme bei der Berichterstattung hin. Beim Datensatz B1 verfügen drei Fünftel der Unternehmen nicht über die für die Berechnung der Personenkilometer erforderlichen Informationen. Etwa der Hälfte der Unternehmen liegen die für die Tabellen A1 und A2 erforderlichen Informationen nicht vor. Die Unternehmen werden daher mit Schätzungen arbeiten müssen, was sich auf die Qualität der Informationen auswirken wird. Vor diesem Hintergrund könnte eine Berichterstattung jeweils im Abstand von mehreren Jahren in Betracht gezogen werden.

Die Frage inländischer Beförderungsdienste, die von ausländischen Unternehmen erbracht werden, könnte durch die Einrichtung eines europäischen Unternehmensregisters gelöst werden.

Was den Aufwand für die Unternehmen betrifft, so ist es notwendig, die Liste der Merkmale auf das erforderliche Maß zu beschränken sowie den Aufwand für kleinere Unternehmen zu verringern und Kleinstunternehmen auszunehmen. Als Schwellenwert sollte eine Fahrgastkapazität von 12 gelten.

Die jährlichen Kosten für das die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen betreffende Projekt werden für die Unternehmen auf rund 100 000 EUR geschätzt. Für die Behörden und das statistische Amt werden einmalige Gesamtkosten in Höhe von rund 640 000 EUR und jährliche laufende Kosten von rund 135 000 EUR anfallen.

Niederlande

Die Niederlande halten die Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung für machbar, und viele im Rahmen der Untersuchung kontaktierte Parteien haben Interesse an den entsprechenden statistischen Informationen bekundet. Es bedarf jedoch weiterer Forschungsarbeiten, um Schiffe mit Unternehmen zu verknüpfen und die Stichprobendaten auf die ganze Grundgesamtheit auszuweiten. Die meisten Variablen können zwar von Unternehmen bezogen werden, doch bestehen Bedenken hinsichtlich der Personenkilometer, da die Erhebung gezeigt hat, dass Unternehmen, die Tagesausflugsschiffe betreiben, Schwierigkeiten haben, diese Daten zu ermitteln. Die Qualität der Daten zu den Schiffsmerkmalen ist in der derzeitigen Datenbank nicht ausreichend, könnte aber langfristig durch die Nutzung einer aktuellen europäischen Schiffsdatenbank verbessert werden.

In Bezug auf die statistische Qualität ergeben sich Probleme für ausländische Unternehmen, die auf niederländischen Wasserstraßen tätig sind, was eine Untererfassung ausländischer Unternehmen zu Folge hat. Daten zu Fahrgastzahlen und Personenkilometern stellen ein besonderes Problem dar, das zumindest teilweise durch den Austausch von Daten zu relevanten europäischen Unternehmen angegangen werden könnte. Da ein erheblicher Teil der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen in den Niederlanden – insbesondere im Markt für Flusskreuzfahrten – auf ausländische Unternehmen entfällt, müsste die Methodik so weiterentwickelt werden, dass die fehlenden Daten ausgeglichen werden.

Die Niederlande empfehlen, für die Fahrgastkapazität einen Schwellenwert von mehr als 12 Fahrgästen anzuwenden und eine zusätzliche Eingrenzung nur auf motorisierte Schiffe unter Ausschluss der Segelschiffe einzuführen sowie in Erwägung zu ziehen, „Schiffstyp“ durch „Art der Fahrt“ zu ersetzen. Es wird vorgeschlagen, die Daten jährlich zu erheben und die Erhebung zu Beginn des Jahres durchzuführen. Zudem sollte das „Territorialitätsprinzip“ Anwendung finden.

Die Niederlande betonen, wie wichtig es ist, kleineren Unternehmen oder Unternehmen mit komplizierter Routenführung keinen übermäßigen Aufwand aufzuerlegen, indem beispielsweise auf eine jährliche Berichterstattung verzichtet wird.

Die Kosten für neue Statistiken über die Personenbeförderung entstehen durch die weiterführende Forschung auf dem Gebiet der Methodik, die Ausweitung der Datenbasis von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit sowie die Entwicklung und Durchführung der neuen Erhebung und Analyse. Diese Kosten werden auf etwa 76 000 EUR geschätzt.

Polen

Die Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen ist grundsätzlich machbar, auch wenn es Einschränkungen gibt.

Der Datensatz A1 enthält keine Daten zur Anzahl der Fahrgäste, die von Flusskreuzfahrtschiffen auf Binnenwasserstraßen befördert werden, da die von der Pilotstudie erfassten Unternehmen diesen Schiffstyp nicht einsetzten. Es gab auch keine Personenbeförderung mit Schiffen, die im Datensatz als „unbekannt“ eingestuft wurden. Für den Datensatz B1 wurden auf der Grundlage der Analyse des Personenbeförderungsmarktes Informationen über Flusskreuzfahrtschiffe eingeholt, die unter ausländischer Flagge fahren und auch Seehäfen anlaufen.

Die Pilotstudie unterstützte die Entwicklung der Datensätze A1 und B1. Allerdings kann auf der Grundlage der von der Hafenbehörde übermittelten Daten der Datensatz A2 nicht erstellt werden, da nur die Anzahl der Fahrgäste bekannt ist, die nach dem Verlassen des Schiffes an Bord zurückkehren, nicht aber die Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste. Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, dass die Fahrgastzahlen vom Hafenmeisteramt kollektiv für den gesamten Monat und nicht separat für jede Kreuzfahrt angegeben werden.

Es war möglich, den Datensatz C1 auf der Grundlage der im Rahmen der Erhebung gewonnenen Daten zu entwickeln. Amtliche Statistiken liefern zwar Informationen über die Anzahl der im Land registrierten Fahrgastschiffe, allerdings wird bei diesen Daten nicht nach Schiffstyp unter Angabe des Alters und der Ladekapazität des betreffenden Schiffstyps differenziert. Die Binnenschifffahrtsbehörden sind für die Führung der Register der Binnenschiffe zuständig.

Auf der Grundlage der erhobenen Daten war es nicht möglich, die Schiffe für den Stadtverkehr innerhalb der registrierten Schiffe abzugrenzen.

Die Qualität der Ergebnisse der Pilotstudie wurde als zufriedenstellend bewertet. Für Unternehmen werden die Daten über die Anzahl der beförderten Fahrgäste anhand der Anzahl der verkauften Tickets und des Auslastungsfaktors geschätzt. Gleichermaßen wurde die Qualität der verfügbaren Daten für registrierte Fahrgastschiffe auf Binnenwasserstraßen als zufriedenstellend angesehen. Die Daten wurden im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften aus Verwaltungsregistern gewonnen.

In Anbetracht der aufgetretenen Schwierigkeiten bestand die größte Herausforderung in der korrekten Ermittlung der Unternehmen, die im Bereich der Personenbeförderung tätig sind. Darüber hinaus führen Unternehmen, die diese Tätigkeit ausüben, oft keine exakten Aufzeichnungen über die zu erhebenden Daten. Daher werden diese Daten häufig auf der Grundlage der durchschnittlichen Schiffskapazität geschätzt, was zu Schwierigkeiten bei der Überprüfung ihrer Richtigkeit führt.

Was die Kosten und den Aufwand anbelangt, so wird seit vielen Jahren eine weniger breit angelegte Studie über registrierte Fahrgastschiffe, die auf Binnenwasserstraßen verkehren, durchgeführt. Angesichts des Umfangs der derzeit aus amtlichen Statistiken gewonnenen Daten, die auf der sekundären Nutzung administrativer Quellen beruhen, wurde der mit der Ausweitung der Studie verbundene Mehraufwand als vernachlässigbar eingeschätzt. Zudem sind mit der Nutzung administrativer Quellen für die Entwicklung neuer Statistiken keine erheblichen Kosten verbunden.

Sollten laufende Forschungsarbeiten auf Informationen über die Richtung der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen sowie auf Unternehmen, die Fährdienste und städtische Verkehrsdienste anbieten, ausgeweitet werden, könnten damit ein Mehraufwand und zusätzliche Kosten für die Unternehmen einhergehen. Da dies jedoch lediglich eine Erweiterung der bestehenden Erhebung bedeuten würde, wäre der Mehraufwand unerheblich.

Rumänien

Für die Datenerhebung wurden der statistische Fragebogen, der methodische Ansatz und die ergänzenden Spezifikationen an die territorialen statistischen Ämter per Post verschickt.

Es lagen Variablen zur Anzahl der Fahrgäste nach Schiffstypen im innerstaatlichen Verkehr vor, die von den Auskunftgebenden gemäß den methodischen Anforderungen bereitgestellt wurden; diese Variablen können in die übliche Datenerstellung einbezogen werden. Die Erhebung von Daten über die Anzahl der beförderten Fahrgäste nach Einstiegs- bzw. Ausstiegshafen erfolgte ohne Verarbeitungsschwierigkeiten.

Die Erhebung und Erstellung von Daten für Tagesausflugsschiffe, Fähren sowie Schiffe für den Stadt- und Regionalverkehr ist machbar und könnte regelmäßig (vierteljährlich und/oder jährlich) organisiert werden. Ferner wurde eine detaillierte Erhebung von Variablen zur Schiffskapazität und zum Schiffsalter in Bezug auf die Anzahl der von der rumänischen Schifffahrtsbehörde registrierten Schiffe ohne Probleme bei der Auslegung der Methodik durchgeführt. Daher können die für die Vervollständigung des Datensatzes C1 benötigten Daten jährlich erhoben und übermittelt werden.

Mit Blick auf die Wahrung der Datenqualität ist eine Datenerhebung für Kreuzfahrtschiffe auf Binnenwasserstraßen jedoch nicht möglich. Die dabei aufgetretenen Schwierigkeiten betreffen hauptsächlich die Zuverlässigkeit der Daten zu Fahrgästen von Kreuzfahrtschiffen, die die Donau befahren, und sind auf die subjektive Art und Weise der Informationsverarbeitung zurückzuführen; dazu gehört auch die Bestimmung des Ausgangs-/Zielortes der Fahrt, der zurückgelegten Entfernung, der Anzahl der Fahrgäste sowie der Art der Kreuzfahrt. Folglich wird diese Art von Daten über Kreuzfahrtschiffe von der jährlichen Datenerstellung ausgeschlossen.

Für die Erstellung von Statistiken über die Personenbeförderung wurde kein Mehraufwand gemeldet, und es gab keine Anmerkungen über zusätzliche Kosten.

Schweden

Schweden bestätigt, dass die Erhebung von Daten zur Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste und zur Anzahl der zurückgelegten Kilometer zwecks Berechnung der Personenkilometer machbar ist. Auch wenn einige Auskunftgebende derzeit die Schiffskilometer nicht messen, wäre es möglich, solche Daten zu gewinnen, wenn die Systeme neu konfiguriert würden. Es ist daher möglich, Fahrgaststatistiken über die Bewegungen von Schiffen auf

Binnenwasserstraßen zu erstellen, wenn auch unter gewissen Schwierigkeiten. Diese Schwierigkeiten betreffen hauptsächlich Daten zu den Personenkilometern sowie die Offenlegung von Daten zum Schiffstyp.

Was die statistische Qualität anbelangt, so wird Schweden nicht in der Lage sein, vollständige Daten für die Tabellen A1 und A2 für Flusskreuzfahrtschiffe mit Kabinen für Übernachtungen vorzulegen, auch wenn diese Schwierigkeiten durch eine geänderte Aufschlüsselung überwunden werden könnten. Überdies können Registerdaten nicht verwendet werden, um alle Daten für die Tabelle C1 zu liefern. Es fehlen Daten zu Flusskreuzfahrtschiffen, Tagesausflugsschiffen und Schiffen für den Stadt- bzw. Regionalverkehr, lediglich Daten zu als Fähren eingestuften Schiffen können gemeldet werden.

Bei jeder künftigen Datenerhebung muss der Zweck der Erhebung klar angegeben werden. Im Falle einer ständigen Erhebung wird eine Berichtspflicht eingeführt.

Was den Aufwand betrifft, so war der Großteil der Auskunftgebenden in der Lage, die gewünschten Informationen rasch zu übermitteln, und die meisten von ihnen gaben an, dass sie den Fragebogen nicht als sehr anspruchsvoll erachteten. Schweden kommt daher zu dem Schluss, dass der Meldeaufwand mäßig ist.

Um den Aufwand für die Auskunftgebenden zu verringern und die Kosten zu senken, könnten Daten aus dem AIS eingeholt und damit Personenkilometer berechnet werden. In Bezug auf die Vorteile für die Nutzer könnten Statistiken über die Personenbeförderung für die Überwachung von Trends und der Marktentwicklung sowie für die allgemeine externe Überwachung herangezogen werden.

Schweden hält die Kosten, gemessen an der Zeit pro Befragtem, für relativ niedrig und schätzt sie auf weniger als 60 000 SEK pro Erhebung.

2.3. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER PILOTSTUDIEN

Die sieben Pilotstudien liefern einen Überblick über die Durchführbarkeit der Erhebung von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen. Die wichtigsten Bemerkungen der beteiligten Länder, die in den jeweiligen ausführlichen Berichten dargestellt werden, sind nachstehend zusammengefasst.

Wie die Studien gezeigt haben, bestehen zwischen den sieben Ländern erhebliche Unterschiede bei der Erhebung von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, sodass es nicht angebracht ist, alle ermittelten Indikatoren miteinander zu vergleichen.

In den Studien wurde eine Vielzahl von Datenquellen aufgezeigt, auf deren Grundlage Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen erstellt werden könnten. Die am häufigsten genannten Quellen waren die Webdatenextraktion, die verstärkte Nutzung des AIS und Schiffsregister. Weitere relevante Quellen sind die Hafenmeisterämter, die Hafenbehörden, statistische Unternehmensregister, strukturelle Unternehmensstatistiken, kurzfristige Umsatzzahlen, das Flussinformationssystem und externe Datenlieferanten.

Die vorhandenen Verwaltungsdaten sind zu wenig umfassend, um den Anforderungen an eine solide statistische Erhebung zu genügen. Gezielte Erhebungen müssten durchgeführt werden, um die verschiedenen Quellen zu ergänzen und vollständigere und standardisierte Daten zu erhalten. Das Ausmaß, in dem zusätzliche gezielte Erhebungen erforderlich wären, variiert zwischen den sieben Ländern.

Die derzeitigen Quellen müssen hinsichtlich des Volumens und der Qualität der entsprechenden Daten verbessert werden, um die erforderlichen Informationen für die Tabellen A1 (Anzahl der beförderten Fahrgäste nach Einsteigeland, Aussteigeland, Beförderungsart und Schiffstyp), A2 (Flusskreuzfahrten – Anzahl der Fahrgäste, Personenkilometer und Anzahl der Fahrten nach Einsteigeregion, Aussteigeregion, Nationalität des Schiffs und Art der Kreuzfahrt), B1 (Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer nach Schiffstyp (außer Flusskreuzfahrtschiffe)) und C1 (Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Alter des Schiffes) zu liefern. Derzeit sind nicht alle sieben Länder imstande, für alle Variablen Daten zu liefern.

Die Pilotstudien haben Qualitätsprobleme im Zusammenhang mit den Mängeln bei den Verwaltungsdaten und der Berichterstattung durch die Unternehmen zutage gefördert. Besondere Probleme wurden hinsichtlich der Personenkilometer festgestellt, da viele Unternehmen nicht in der Lage sind, alle für deren Berechnung erforderlichen Informationen vorzulegen; auch in Bezug auf Tagesausflüge und die durchschnittliche Belegungszahl wurden häufig Probleme festgestellt. Darüber hinaus verfügen einige Unternehmen im Falle von Schiffschartern oder speziellen Ticketangeboten nicht über alle erforderlichen Informationen. Angesichts dieser Mängel müssen die Unternehmen Schätzungen vornehmen, was sich wiederum auf die Qualität der von ihnen bereitgestellten Informationen auswirkt.

In Schiffsregistern fehlende Informationen wirken sich negativ auf die Meldung von Schiffsdaten aus, und eine Möglichkeit zur Erfassung von Schiffsdaten besteht darin, die Erhebungen direkt mit den Unternehmensregistern zu verknüpfen. Auf diese Weise werden die Schiffe durch das Unternehmen identifiziert, in dessen Eigentum sie stehen. In den Unternehmensregistern werden jedoch nur Unternehmen in Klasse 50.30 der NACE Rev. 2 aufgeführt, deren Haupttätigkeit in der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen besteht. Folglich werden Unternehmen, die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen als Nebentätigkeit anbieten, nicht berücksichtigt, auch wenn auf sie ein bedeutender Anteil an dieser Art der Beförderung entfällt.

In den Studien wurde ein besonderes Problem in Bezug auf die Berichterstattung über die inländische Beförderung durch ausländische Unternehmen angesprochen. Ausländische Unternehmen sind nicht verpflichtet, die nationalen Behörden zu benachrichtigen, wenn sie Personenbeförderungsdienste durchführen. Es fehlt an zuverlässigen und strukturierten Informationen über ausländische Unternehmen und ihre Dienstleistungen, und Probleme im Zusammenhang mit der inländischen Beförderung durch ausländische Unternehmen könnten durch ein europäisches Schiffsregister beseitigt werden.

Im Allgemeinen müssen die für detaillierte Daten geltenden Anforderungen mit einer Vereinfachung der Methodik in Einklang gebracht werden, um den Aufwand für die Unternehmen zu begrenzen. Die Länder, die Pilotstudien vorgelegt haben, betonten, dass der Aufwand für die Datenerhebung, der für kleinere Unternehmen besonders hoch ist, begrenzt werden muss. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten: Der Schwellenwert für die Schiffskapazität könnte auf mehr als 12 Fahrgäste festgesetzt werden, für die Berichterstattung über Beförderungstätigkeiten könnten mehrjährige Intervalle eingeführt werden und kleine Unternehmen könnten von der Meldepflicht ausgenommen werden. Der Aufwand könnte durch eine Beschränkung auf motorisierte Schiffe noch weiter begrenzt werden. So wären Segelschiffe, die in der Regel von kleinen Unternehmen betrieben werden und bei denen die Routen bei jeder Fahrt stark variieren, von der Meldepflicht befreit.

Angesichts der Probleme in Bezug auf die Definitionen wäre es denkbar, Fähren genauer zu definieren oder den Fährverkehr in den Stadt- bzw. Regionalverkehr zu integrieren. In Anbetracht der einzigartigen Bedingungen für den Schiffsverkehr in Schweden könnte die

Einführung einer zusätzlichen Kategorie für den „Archipel-Verkehr“ in Betracht gezogen werden.

Aus den Studien geht hervor, dass sich die geschätzten Kosten der Datenerhebung von Land zu Land erheblich unterscheiden. Auch wenn kein Land ausdrücklich die Auffassung vertritt, dass die Kosten im Vergleich zum Nutzen unverhältnismäßig sind, bestehen zwischen den Ländern jedoch erhebliche Kostenunterschiede. Einige erachten es als einfach, die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung in ihre laufenden Arbeiten zu integrieren, während andere auf die Ausgaben im Zusammenhang mit der neuen Infrastruktur, die entwickelt werden müsste, verweisen.

Zusammenfassend sind die sieben Pilotstudien zu dem Ergebnis gekommen, dass die Erstellung der Tabellen A1, A2, B1 und C1 – trotz einiger Datenlücken – grundsätzlich machbar ist.

3. ERGEBNISSE DER IM MÄRZ 2020 DURCHGEFÜHRTEN UMFRAGE ZU DEN STATISTIKEN ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG

Im März 2020 wurde von Eurostat eine Umfrage durchgeführt, um aus allen EU-Ländern, die Binnenwasserstraßen für die Beförderung nutzen, einen Überblick über die verschiedenen Aspekte der Statistiken der Personenbeförderung zu erhalten. Die Fragen betrafen die Kosten und den Mehraufwand der Datenerhebung, die Gründe für die Nichterhebung von Fahrgastdaten und die Durchführbarkeit zukünftiger Datenerhebungen.

3.1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Insgesamt nahmen 15 Länder an der Umfrage teil. Neun dieser Länder antworteten, dass sie bestimmte Daten über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen bereits erheben, während sechs Länder angaben, keine Erhebungen solcher Daten durchzuführen.

3.2. KOSTEN FÜR DIE ERHEBUNG VON DATEN ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRAßEN IN FINANZIELLER UND PERSONELLER HINSICHT

In den Ländern, die derzeit Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen erstellen, werden Kosten und Aufwand nicht als unverhältnismäßig angesehen. In drei Ländern wurden die Kosten für die Datenerhebung sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht als minimal bewertet. Diese Länder merkten jedoch an, dass derzeit nur wenige Beschäftigte eingesetzt werden und mehrere Abteilungen an der Beantwortung des Fragebogens, der Erhebung und Überprüfung von Daten sowie der Aggregierung und Vorbereitung der Daten für die Veröffentlichung arbeiten.

Die Daten werden auf sehr begrenzter und allgemeiner Ebene erhoben, wobei nur wenige kleine Unternehmen in diesem Marktsegment tätig sind. Statistische Berichte werden an die einschlägigen Datenaufbereitungsstellen übermittelt, und es werden nur Daten veröffentlicht, die auf Länderebene aggregiert wurden.

Die Länder wiesen darauf hin, dass die Angaben zu den Kosten für die Statistiken über die Personenbeförderung nicht getrennt vorgelegt werden könnten, da diese Kosten in den Gesamtkosten für die Bereitstellung von Statistiken über die Beförderung auf Binnenwasserstraßen enthalten sind, für die jährlich Daten mittels einer spezifischen

Erhebung gesammelt werden. Ein Land merkte an, dass die Finanzmittel hauptsächlich für alle direkt oder indirekt mit der Erhebung von Statistiken verbundenen Ausgaben, wie z. B. Gehälter, IT-Infrastruktur und Strom, aufzubringen sind.

3.3. MEHRAUFWAND BEI DER ERHEBUNG VON DATEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRAßEN

Die Länder berichteten über unterschiedlichste Arten von Mehraufwand bei der Erhebung von Fahrgastdaten.

Drei Länder merkten an, dass ihnen kein Mehraufwand entstanden ist.

Andere Länder äußerten sich zur Entwicklung einer nationalen Methodik und hoben den Aufwand hervor, der damit verbunden ist, zusätzliche Datenquellen zu ermitteln, Informationen aus verschiedenen Datenquellen zusammenzustellen und für Klarstellungen mehrmals Kontakt mit den Auskunftgebenden aufzunehmen. Der Zeitrahmen für die Annahme nationaler Rechtsvorschriften wurde ebenfalls als Mehraufwand erachtet, und der Zeitrahmen und die finanziellen Mittel wurden als die größten Belastungen bei der Modernisierung und Umsetzung statistischer Informationssysteme angesehen.

Eine weitere Bemerkung bezog sich auf die Quellen, aus denen Daten gewonnen werden. Sie reichen von Verwaltungsregistern, Häfen und regionalen Tourismusausschüssen bis hin zu Unternehmen, die Beförderungen auf Binnenwasserstraßen durchführen, und Gemeinden, die Beförderungsdienste verwalten und erbringen.

Ein Land bemerkte, dass Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen zwar erhoben werden, diese Daten allerdings nicht verarbeitet werden können. Ein anderes Land gab an, dass nur Informationen über die Beförderung mit Fahrgastschiffen und Fähren erhoben wurden, nicht jedoch über die Beförderung mit Kreuzfahrtschiffen, Tagesausflugsschiffen, Ausflugsschiffen, Wasserbussen und Wassertaxen.

3.4. GRÜNDE, AUS DENEN LÄNDER KEINE DATEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRAßEN ERHEBEN

Länder, die keine Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen erheben, gaben an, dass es seitens der Nutzer keine Nachfrage nach solchen Daten gibt. Der Umstand, dass keine rechtliche Verpflichtung besteht, wurde als weiterer Grund genannt.

Ein Land hob den hohen Verwaltungsaufwand für die kleinen und sehr zahlreichen Unternehmen, die in diesem Sektor tätig sind, als Hauptargument gegen die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung hervor. Von anderen staatlichen Stellen (oder Wirtschaftsakteuren für diesen Zweck) sind keine Daten verfügbar. Ferner gibt es eine beträchtliche Anzahl ausländischer Unternehmen (innerhalb und außerhalb der EU), die auf den Binnenwasserstraßen des jeweiligen Landes tätig sind, weshalb es problematisch ist, an Daten von ausländischen Unternehmen zu gelangen.

Ein Land wies ausdrücklich darauf hin, dass gar keine Beförderung von Fahrgästen auf Binnenwasserstraßen in dem entsprechenden Land stattfindet, da es nur wenige Binnenwasserstraßen gibt, die ausschließlich zu Freizeitzwecken genutzt werden, während zwei weitere Länder angaben, dass nur eine geringe Anzahl von Fahrgästen auf Binnenwasserstraßen befördert werden.

3.5. DURCHFÜHRBARKEIT DER ERHEBUNG VON DATEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRAßEN UND BESTREBUNGEN, SOLCHE DATEN KÜNFTIG ZU ERHEBEN

Unter den Ländern, die derzeit keine Daten zur Personenbeförderung erheben, gaben einige an, dass die Datenerhebung angesichts des im Vergleich zu anderen Beförderungsarten begrenzten Umfangs der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen eine Belastung für sie darstellen würde.

Drei Länder stützten sich bei der Beantwortung dieser Frage auf die Ergebnisse ihrer eigenen Pilotstudien. Eines dieser Länder erklärte, dass vor der Durchführung der Datenerhebung die Festlegung von Definitionen und Schwellenwerte erwogen werden sollte. Ein anderes Land erachtete die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen in naher Zukunft als machbar. Dieses Land gab an, dass ein Prozess zur Einrichtung eines neuen Informationssystems für Binnenwasserstraßen im Gange ist, das künftig als administrative Datenquelle sowohl für Fracht- als auch für Fahrgastdaten genutzt werden könnte.

Ein Land bekräftigte seine Absicht, mit der Erhebung von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen zu beginnen. Zwei Länder merkten an, dass sie nicht beabsichtigen, solche Daten zu erheben, während zwei weitere Länder erst dann mit der Erhebung von Daten beginnen würden, wenn dazu eine rechtliche Verpflichtung besteht.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission stellt fest, dass in den sieben Pilotstudien eingehend untersucht wurde, ob die Erhebung von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen machbar ist. Die beteiligten Länder sind der Ansicht, dass die Erhebung von Fahrgastdaten in größerem oder kleinerem Umfang realisierbar ist.

Wie die Studien gezeigt haben, gibt es Unterschiede bei den Parametern, die sich auf die Erhebung von Fahrgastdaten in den einzelnen Ländern auswirken, z. B. in Bezug auf die Datenquellen, die Schiffstypen, die zur Beförderung auf Binnenwasserstraßen eingesetzt werden, und die physische Geografie der Länder. In allen Pilotstudien wird zwar eine große Bandbreite an Datenquellen – von Verwaltungsdaten bis hin zur Webdatenextraktion – aufgezeigt, jedoch auch eingeräumt, dass der Meldeaufwand für kleine Unternehmen begrenzt werden muss. Es wird betont, dass die erforderlichen Anstrengungen in einem angemessenen Verhältnis zum Anteil der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen an allen Personenbeförderungsmitteln stehen müssen. Bedenken werden auch in Bezug auf Qualitätsprobleme und Datenlücken geäußert. Die Kosten für die Datenerhebung unterscheiden sich erheblich von Land zu Land und hängen davon ab, inwieweit Binnenwasserstraßen in den einzelnen Ländern für die Personenbeförderung genutzt werden.

Wie die Pilotstudien gezeigt haben, wäre es in den sieben Teilnehmerländern zu einem gewissen Grad machbar, Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen zu erheben; allerdings müsste dafür der Datenbedarf in ein ausgewogenes Verhältnis mit der Verfügbarkeit von Informationen und dem Aufwand für die Auskunftgebenden gebracht werden.