wissen.nutzen.

Statistisches Bundesamt

Qualitätsbericht

Vierteljährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs

05/2023-12/2023

Erscheinungsfolge: jährlich
Erschienen am 16/01/2024

Ihr Kontakt zu uns:
www.destatis.de/kontakt
Telefon:+49 (0) 611/75-2405

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt (Destatis)

www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns:
www.destatis.de/kontakt

Zentraler Auskunftsdienst:
Tel.: +49 611 75 2405

Titel
© Caviar-Premium Icons by Neway Lau, CreativMarket / eigene Bearbeitung
© nanoline icons by vuuuds, CreativMarket / eigene Bearbeitung
© Statistisches Bundesamt (Destatis), Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Kurzfassung

1 Allgemeine Angaben zur Statistik Seite 5

• Vierteljährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (EVAS-Nr. 46181) • *Berichtszeitraum:* vorangegangenes Kalenderquartal
• *Periodizität:* vierteljährlich
• *Erhebungsgesamtheit/Erhebungseinheiten:* Unternehmen, die öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben, sofern sie mindestens 250.000 Fahrgäste im Jahr befördert haben (bis 4. Berichtsquartal 2023 - siehe 1.2).

2 Inhalte und Nutzerbedarf Seite 6

• *Erhebungsinhalte:* Zahl der Fahrgäste und Beförderungsleistung (in Personen-km)
• *Zweck der Statistik:* Beobachtung der kurzfristigen Entwicklung im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen
• *Hauptnutzer der Statistik:* Verkehrsministerien, Parlamente, Aufgabenträger, Verbände des Personenverkehrs und der übrigen Verkehrsträger, Unternehmen des Personenverkehrs.

3 Methodik Seite 7

• *Art der Datengewinnung:* Vollerhebung mit Abschneidegrenze und mit Auskunftspflicht
• *Erhebungs- und Berichtsweg:* Meldung per Papier- oder per Online-Fragebogen an das zuständige Statistische Landesamt. Von dort Übermittlung aggregierter Daten an das Statistische Bundesamt.
• *Dokumentation des Fragebogens:* siehe Anhang.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit Seite 8

• *Nicht-stichprobenbedingte Fehler:*
Die Gesamtzahl der Fahrgäste sowie die Beförderungsleistung geht für die Verkehrsunternehmen nicht direkt aus den Fahrkartenverkäufen hervor, weil im Nahverkehr viele Fahrgäste das Deutschland-Ticket oder andere Zeitkarten nutzen. Die regionalen Verkaufszahlen des Deutschland-Tickets liegen den Unternehmen nur teilweise vor. Auch zu den Nutzungshäufigkeiten des Deutschland-Tickets müssen die Unternehmen erst Erfahrungen sammeln. Das 9-Euro-Ticket und die Corona-Pandemie erschwerten den Unternehmen Abschätzungen ebenfalls, was sich negativ auf die Genauigkeit der Ergebnisse im Nahverkehr in diesen Zeiten ausgewirkt haben dürfte. Abgesehen davon sind die nicht-stichprobenbedingten Fehler vernachlässigbar.
• *Gesamtbewertung:*
Insgesamt gesehen erscheinen die Werte hinreichend genau. Allerdings müssen die berichtenden Unternehmen teilweise Schätzungen zur Ermittlung der Fahrgastzahl und der Beförderungsleistung durchführen, über deren Qualität keine Informationen vorliegen. Durch Einführung des Deutschland-Tickets dürften die Schätzungen kurzfristig ungenauer ausfallen.

5 Aktualität und Pünktlichkeit Seite 9

Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin: 10 Wochen. Die Ergebnisse liegen in der Regel zu den vorab festgelegten Veröffentlichungsterminen vor.

6 Vergleichbarkeit Seite 9

Die Ergebnisse sind ab Berichtsjahr 2004 (Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes) sowohl zeitlich als auch räumlich auf Ebene der Bundesländer vergleichbar. In der Vierteljahreserhebung ändert sich der Berichtskreis allerdings alle fünf Jahre. Da hierdurch die Absolutwerte nicht mehr direkt vergleichbar sind, werden angepasste Veränderungsraten

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

berechnet. Details hierzu siehe Punkt 3.4. Die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen bis einschl. Berichtsjahr 2003 ist nur bedingt gegeben.

7 Kohärenz Seite 9

Die Ergebnisse dieser Statistik sind Bestandteil des verkehrsstatistischen Systems zur Erfassung des Personenverkehrs. Die Ergebnisse dieses Systems sind kohärent. Ferner ist die Statistik bis zum Berichtsjahr 2019 kohärent mit der Statistik des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), nicht aber mit den im Rahmen von Pressemitteilungen veröffentlichten Ergebnissen des VDV für die Coronajahre 2020 bis 2022.

8 Verbreitung und Kommunikation Seite 10

• *Veröffentlichungen:*
Zeitreihentabellen zu dieser Statistik enthält die Fachserie 8, Reihe 1.1 "Verkehr aktuell" (letzte Ausgabe 04/2023) und der Statistische Bericht "Verkehr" (erste Ausgabe 06/2023).
kostenloser Download unter http://www.destatis.de/publikationen
• *Kontaktinformation:* Tel.: 0611 / 75 - 2405; E-Mail: www.destatis.de/kontakt

9 Sonstige fachstatistische Hinweise Seite 11

Beim Nachweis von Länderergebnissen werden die von einem Unternehmen ggf. auch in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

1 Allgemeine Angaben zur Statistik

1.1 Grundgesamtheit

Unternehmen im Sinne von rechtlichen Einheiten (oder gleich: Rechtliche Einheiten), die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen oder Personennah- und -fernverkehr mit Omnibussen betreiben.

1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)

Bis 4. Berichtsquartal 2023: Die unter 1.1 genannten Rechtlichen Einheiten mit Sitz in Deutschland, die im Jahr der letzten Totalerhebung mindestens 250.000 Fahrgäste mit Bussen und Bahnen befördert haben.

Ab 1. Berichtsquartal 2024: Die unter 1.1 genannten Rechtlichen Einheiten mit Sitz in Deutschland, die im Jahr der letzten Totalerhebung mindestens 250.000 Fahrgäste mit Bussen befördert haben; alle neu gegründeten Rechtlichen Einheiten, die ausschließlich Busverkehr betreiben und nach dem Jahr der letzten Totalerhebung mindestens 250.000 Fahrgäste befördert haben sowie alle Rechtlichen Einheiten, die Schienennahverkehr mit Eisenbahnen und Straßenbahnen betreiben.

Eine Rechtliche Einheit wird in der deutschen amtlichen Statistik als kleinste rechtlich selbstständige Einheit definiert, die aus handels- bzw. steuerrechtlichen Gründen Bücher führt. Hierzu zählt auch die Ausübung einer freiberuflichen Tätigkeit.

1.3 Räumliche Abdeckung

Bundesgebiet, Bundesländer.

1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt

Das dem Zeitpunkt der Erhebung vorangegangene Kalenderquartal.

1.5 Periodizität

Vierteljährlich.

1.6 Rechtsgrundlagen und andere Vereinbarungen

EU-Recht: Verordnung (EG) Nr. 91/2003 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs in der jeweils geltenden Fassung.

Bundesrecht: Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG).

Den Wortlaut der nationalen Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung finden Sie unter https://www.gesetze-im-internet.de

Keine Rechtsgrundlage aus Landesrecht und keine sonstige Rechtsgrundlage.

1.7 Geheimhaltung

1.7.1 Geheimhaltungsvorschriften

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in den ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden. Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 VerkStatG in Verbindung mit § 16 Abs. 4 BStatG an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen obersten Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter in Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

Die Ergebnisse der Erhebung dürfen nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es auch zulässig, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können. Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für Personen, die Empfänger von Einzelangaben sind.

1.7.2 Geheimhaltungsverfahren

Es werden keine regional tiefer gehenden Ergebnisse als Länderergebnisse veröffentlicht. Ein Geheimhaltungsverfahren ist daher nicht erforderlich, da die Ergebnisse der Erhebung nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden dürfen, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

1.8 Qualitätsmanagement

1.8.1 Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung erfolgt vor allem durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die im Verlauf der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Angaben des Unternehmens als auch mit den entsprechenden Vorjahreswerten vergleichen. Fehler werden dabei weitgehend erkannt und korrigiert.

Zudem werden im Prozess der Statistikerstellung vielfältige Maßnahmen durchgeführt, die zur Sicherung der Qualität der Daten beitragen. Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung, die an einzelnen Punkten der Statistikerstellung ansetzen, werden bei Bedarf angepasst und um standardisierte Methoden der Qualitätsbewertung und -sicherung ergänzt. Zu diesen standardisierten Methoden zählt auch dieser Qualitätsbericht, in dem alle wichtigen Informationen zur Datenqualität zusammengetragen sind.

1.8.2 Qualitätsbewertung

Insgesamt gesehen erscheinen die Werte hinreichend genau. Allerdings müssen die berichtenden Unternehmen teilweise Schätzungen zur Ermittlung der Fahrgastzahl und der Beförderungsleistung im Nahverkehr durchführen, über deren Qualität keine Informationen vorliegen. Die regionalen Verkaufszahlen des zum 01.05.2023 eingeführten Deutschland-Tickets liegen den Unternehmen nur teilweise vor, da dieses auch über bundesweite Vertriebsstellen verkauft wird. Auch zu den Nutzungshäufigkeiten des Deutschland-Tickets, das heißt, wie viele Fahrten auf ein Deutschland-Ticket in der jeweiligen Region im Durchschnitt kommen, müssen die Unternehmen erst Erfahrungen sammeln. Daher dürften die Schätzungen der Unternehmen kurzfristig ungenauer ausfallen. Während des Gültigkeitszeitraumes des 9-Euro-Tickets und in der Corona-Pandemie war es für die Unternehmen gleichermaßen schwierig, realistische Schätzungen vorzunehmen, was sich in den betroffenen Berichtszeiträumen negativ auf die Genauigkeit der Ergebnisse im Nahverkehr auswirkt (siehe hierzu Punkt 4).

2 Inhalte und Nutzerbedarf

2.1 Inhalte der Statistik

2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

Zahl der Unternehmen, Fahrgäste und Beförderungsleistung im Eisenbahnnahverkehr und im Straßenbahnverkehr sowie im Liniennah- und Linienfernverkehr mit Omnibussen nach Eigentumsverhältnissen.

2.1.2 Klassifikationssysteme

NUTS: Nomenclature of territorial units for statistics (franz. Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques).

2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

Im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen werden - wie in den Verkehrsstatistiken üblich - Unternehmen, die entsprechende Verkehre betreiben, in die Statistik einbezogen, auch wenn sie den jeweiligen Verkehr nicht als Haupttätigkeit betreiben. Der Statistik liegt somit eine funktionale Betrachtung zugrunde.

Bei der Erfragung einzelner Merkmale erfolgt eine starke Orientierung an den in diesem Wirtschaftszweig gebräuchlichen Begriffen. Maßgeblich ist hier u. a. das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dessen Definitionen die Statistik z. B. hinsichtlich der Verkehrsarten nutzt.

2.2 Nutzerbedarf

Die Statistik dient der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten. Ergebnisse über das Verkehrsaufkommen sind Grundlage für eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung, Verwaltung und Verkehrswirtschaft. Sie sind daher für Bund, Länder und Gemeinden ebenso wie für die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung. Insbesondere lassen sich optimale Entscheidungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche und in Ballungsräumen nur treffen, wenn ausreichende statistische Informationen über die Struktur und die Entwicklung des Verkehrs sowie der einzelnen Verkehrsmittel vorhanden sind. Die Vierteljahreserhebung dient dabei insbesondere der kurzfristigen Beobachtung der Entwicklung. Da die großen Unternehmen über 98% der Fahrgäste befördern, liegen für eine Konjunkturbeobachtung qualitativ ausreichende Ergebnisse vor.

Die Hauptnutzer/-innen der Statistik sind die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie die jeweiligen Parlamente, Aufgabenträger, Verbände des Personenverkehrs und der übrigen Verkehrsträger, Unternehmen des Personenverkehrs, Generaldirektion MOVE (Mobilität und Verkehr) der EU.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

2.3 Nutzerkonsultation

Die Interessen der Hauptnutzer finden auf verschiedenen Wegen Berücksichtigung: Die von Seiten der Ministerien gewünschten Veränderungen im bestehenden Erhebungsprogramm lassen sich auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene mittels Gesetzesänderungen umsetzen. Darüber hinaus sind die Bundesministerien, die Statistischen Ämter der Länder, die kommunalen Spitzenverbände sowie Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft im Statistischen Beirat vertreten, der nach § 4 BStatG das Statistische Bundesamt in Grundsatzfragen berät.

Fachspezifische Fragen oder Anregungen werden dabei in den vom Statistischen Beirat eingesetzten Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" eingebracht. Neben den institutionalisierten Gremien steht die Verkehrsstatistik in einem fortwährenden Dialog mit den wichtigsten Verkehrsverbänden. Im Jahr 2003 wurde die Erhebung einer umfassenden Überprüfung in Abstimmung mit den Nutzern im Rahmen der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes unterzogen und dabei modifiziert und grundlegend vereinfacht.

Der Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" hat zudem weitere Modifizierungsvorschläge unterstützt, die bei einer geplanten Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes umgesetzt werden sollen.

3 Methodik

3.1 Konzept der Datengewinnung

Die Erhebung ist eine Primärerhebung; sie wird als Vollerhebung mit Abschneidegrenze durchgeführt und erfolgt mit Auskunftspflicht. Auskunftspflichtig sind die Inhaber oder Leiter der Unternehmen, die im Jahr der letzten Totalerhebung (vom 1. Berichtsquartal 2016 bis zum 4. Berichtsquartal 2020: 2014; ab dem 1. Berichtsquartal 2021: 2019) mindestens 250.000 Fahrgäste befördert haben.

3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung

Die Auskunftspflichtigen melden ihre Angaben per Online-Fragebogen an das jeweils zuständige Statistische Landesamt. Diese übermitteln aggregierte Daten an das Statistische Bundesamt (dezentrale Erhebung). Der Fragebogen ist als Anhang diesem Dokument zu beigefügt.

3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)

Da es sich um eine Vollerhebung handelt, erfolgt keine Hochrechnung.

Bewusste oder unbewusste Falschangaben werden durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die bei der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Unternehmensdaten als auch mit den entsprechenden Vorjahresquartalswerten und Vorquartalswerten vergleichen, weitgehend erkannt und korrigiert. Weitere Imputationen sind i.d.R. nicht erforderlich.

3.4 Preis- und Saisonbereinigung; andere Analyseverfahren

Eine Preis- oder Saisonbereinigung erfolgt nicht.

Fünfjährlich wird eine Alternativrechnung durchgeführt: Nach einer Totalerhebung (vom 1. Berichtsquartal 2016 bis zum 4. Berichtsquartal 2020: 2014; ab dem 1. Berichtsquartal 2021: 2019) wird auch der Berichtskreis der Vierteljahreserhebung gemäß den Vorgaben im VerkStatG neu festgelegt. Bundesweit verändert sich die Zahl der Auskunftspflichtigen. Dadurch sind die berechneten Veränderungsraten gegenüber den Vorjahresquartalen (2015 bzw. 2020) für einige Verkehrsarten unrealistisch, sodass eine Korrektur erforderlich ist. Für die Ermittlung von bereinigten Veränderungsraten wurden mehrere Varianten berechnet, deren Ergebnisse sich häufig nicht wesentlich unterscheiden. Die berechneten Veränderungsraten werden in der Fachserie 8, Reihe 1.1 'Verkehr aktuell' veröffentlicht. Die veröffentlichten Veränderungsraten 2016 zu 2015 bzw. 2021 zu 2020 basieren auf der umfassendsten Variante, die folgendermaßen charakterisiert ist:

- Für Unternehmen, die sowohl 2015 als auch 2016 bzw. 2020 als auch 2021 zur Vierteljahreserhebung meldepflichtig waren, werden die gemeldeten Angaben verwendet.
- Angaben von Unternehmen, die 2015 bzw. 2020, aber nicht mehr 2016 bzw. 2021 meldepflichtig waren, werden bei der Berechnung der Veränderungsraten nicht berücksichtigt.
- Für Unternehmen, die 2015 bzw. 2020 in der Vierteljahreserhebung noch nicht meldepflichtig waren, aber seit 2016 bzw. 2021 in die Vierteljahreserhebung einbezogen sind, werden die Angaben aus der Jahresstatistik 2015 bzw. 2020 zur Berechnung der Veränderungsraten verwendet. Zur Berechnung der Veränderungsraten der einzelnen Quartale 2016 zu 2015 bzw. 2021 zu 2020 werden zudem Saisonfaktoren für die einzelnen Quartale genutzt. Solange die Ergebnisse aus der Jahreserhebung für das Berichtsjahr 2021 noch nicht vorliegen, wird die

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Veränderungsrate 2021 zu 2020 bei den neu aufgenommenen Unternehmen anhand der Veränderungsraten bei den in der Erhebung verbleibenden Unternehmen geschätzt.
- Unternehmenszusammenschlüsse werden berücksichtigt.

3.5 Beantwortungsaufwand

Die Angaben können vorhandenen Unterlagen entnommen werden. Mit der Neukonzeption der Statistik ab Berichtsjahr 2004 waren weitgehende Entlastungen von Berichtspflichten für die Unternehmen verbunden. Zum einen wurden zwei Drittel der bis zum Jahr 2003 auskunftspflichtigen Unternehmen von Berichtspflichten befreit, sodass derzeit nur noch rund 700 Unternehmen auskunftspflichtig sind; zum anderen wurde der Erhebungskatalog stark reduziert.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit

Insgesamt gesehen erscheinen die Werte hinreichend genau. Im Nahverkehr müssen allerdings die berichtenden Unternehmen teilweise Schätzungen zur Ermittlung der Fahrgastzahl und der Beförderungsleistung vornehmen. Eine Offenlegung der Schätzgrundlage ist nicht Bestandteil der Berichtspflichten, um die Belastung der Unternehmen möglichst gering zu halten. Daher ist eine genaue Abschätzung der Auswirkungen dieses Vorgehens auf die Genauigkeit der Ergebnisse im Nahverkehr nicht möglich. Da zum Deutschland-Ticket aktuell noch keine vollständigen regionalen Verkaufszahlen vorliegen und Erfahrungen zur Fahrthäufigkeiten mit dem Deutschland-Ticket erst gesammelt werden müssen, dürften die Schätzfehler kurzfristig erhöht sein.

4.2 Stichprobenbedingte Fehler

Da es sich um eine Vollerhebung handelt, können stichprobenbedingte Fehler nicht vorkommen.

4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler

• Einschätzungen der Unternehmen dienen als Grundlage der Statistik:

Die Gesamtzahl der Fahrgäste sowie die Beförderungsleistung geht für die Verkehrsunternehmen nicht direkt aus den Fahrkartenverkäufen hervor, weil im Nahverkehr viele Fahrgäste das Deutschland-Ticket oder andere Zeitkarten nutzen. Automatische Fahrgastzählsysteme sind nicht flächendeckend im Einsatz. Die Unternehmen treffen daher fundierte Schätzungen zur Fahrgastzahl sowie den Beförderungsweiten (als Datengrundlage für die Beförderungsleistung). Größere Unternehmen führen hierzu i.d.R. in regelmäßigen Zeitabständen Fahrgastbefragungen durch und verfügen teilweise auch über automatische Fahrgastzählsysteme. Zudem gibt es statistisch fundierte Verbandsempfehlungen zu Fahrtenhäufigkeiten.

Durch die Einführung des Deutschland-Tickets am 1. Mai 2023 wurden bisher bestehende Abbonements von Zeitkarten in Teilen ersetzt. Zudem stiegen Fahrgäste, die den ÖPNV gelegentlich nutzen teilweise von Einzelfahrkarten ebenfalls auf das Deutschland-Ticket um.

Die regionalen Verkaufszahlen des Deutschland-Tickets liegen den Unternehmen nur teilweise vor, da dieses auch über bundesweite Vertriebsstellen verkauft wird. Auch zu den Nutzungshäufigkeiten des Deutschland-Tickets, das heißt, wie viele Fahrten auf ein Deutschland-Ticket in der jeweiligen Region im Durchschnitt kommen, müssen die Unternehmen erst Erfahrungen sammeln. Daher dürften die Schätzungen der Unternehmen zu den Fahrgastzahlen kurzfristig ungenauer ausfallen. Während des Gültigkeitszeitraumes des 9-Euro-Tickets und in der Corona-Pandemie war es für die Unternehmen gleichermaßen schwierig, realistische Schätzungen vorzunehmen, was sich in den betroffenen Berichtszeiträumen negativ auf die Genauigkeit der Ergebnisse im Nahverkehr ausgewirkt hat.

• Systematische Fehler durch Mängel in der Erfassungs-/Auswahlgrundlage:

Für die Durchführung der Erhebung müssen zumindest Adressangaben aller zur Grundgesamtheit gehörenden Unternehmen bekannt sein. Um dies sicherzustellen, wurden mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes im Jahr 2003 ab dem Berichtsjahr 2004 die Genehmigungsbehörden verpflichtet, den Statistischen Ämtern Name und Anschrift der entsprechenden Verkehre betreibenden Unternehmen zu übermitteln. Es ist daher davon auszugehen, dass Untererfassungen aufgrund von Fehlern in der Erfassungsgrundlage nicht oder nur in zu vernachlässigendem Umfang vorkommen.

• Verzerrungen durch Antwortausfälle auf Ebene der Einheiten und Merkmale:

Durch die Auskunftspflicht und deren Durchsetzung werden sowohl Ausfälle ganzer Einheiten (Unit-Non-Response) als auch Ausfälle bei einzelnen Merkmalen (Item-Non-Response) weitgehend ausgeschlossen.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

4.4 Revisionen

4.4.1 Revisionsgrundsätze

Revisionen zwischen vorläufigen und endgültigen Ergebnissen sind in der Regel nicht erforderlich.

4.4.2 Revisionsverfahren

keine.

4.4.3 Revisionsanalysen

keine.

5 Aktualität und Pünktlichkeit

5.1 Aktualität

Erste und vorläufige Ergebnisse werden 10 Wochen nach Ablauf des Berichtsquartals veröffentlicht. Vollständige Ergebnisse werden 12 Wochen nach Ablauf des Berichtsquartals veröffentlicht.

5.2 Pünktlichkeit

Die Ergebnisse liegen in der Regel an den vorab festgelegten Veröffentlichungsterminen vor.

6 Vergleichbarkeit

6.1 Räumliche Vergleichbarkeit

Die Statistik wird für alle Bundesländer und für Deutschland nach dem gleichen Verfahren durchgeführt. Die Ergebnisse der einzelnen Bundesländer sind daher räumlich vergleichbar.

Auf EU-Ebene ist die Vergleichbarkeit nur für den Eisenbahnverkehr gegeben, weil hierfür eine europäische Rechtsgrundlage existiert. Die Erfassung des Verkehrs mit Straßenbahnen oder Bussen ist dagegen auf EU-Ebene nicht harmonisiert.

6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit

Die Ergebnisse dieser Statistik sind zeitlich ab dem Berichtsjahr 2004 vergleichbar. In der Vierteljahreserhebung ändert sich der Berichtskreis allerdings alle fünf Jahre. Da hierdurch die Absolutwerte nicht mehr direkt vergleichbar sind, werden angepasste Veränderungsraten berechnet. Details hierzu siehe Punkt 3.4.

Die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen bis einschl. Berichtsjahr 2003 ist nur bedingt gegeben, da in den Personenverkehrsstatistiken mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes ab Berichtsjahr 2004 erhebliche Neuabgrenzungen und methodische Änderungen festgeschrieben wurden. Zu Details siehe: Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes" in Wirtschaft und Statistik 3/2004, S. 259 ff.

Einschränkungen in dieser Aussage gibt es hinsichtlich der Datenqualität für einige neu aufgenommene Erhebungsmerkmale in den Berichtsjahren bis 2005. Hier ist z. B. von einer Untererfassung des Liniennahverkehrs und einer Übererfassung des Linienfernverkehrs mit Omnibussen auszugehen, weil die Auskunftspflichtigen anfangs Probleme bei der entsprechenden Zuordnung hatten.

7 Kohärenz

7.1 Statistikübergreifende Kohärenz

Die Ergebnisse dieser Statistik sind Bestandteil des verkehrsstatistischen Systems zur Erfassung des Personenverkehrs. Sie zählen daher zu einem in sich geschlossenen, inhaltlich harmonisierten, mit klaren und überschneidungsfreien Zuständigkeitsregelungen versehenen Berichtssystem. Die Ergebnisse dieses Systems sind kohärent.

Die Kohärenz mit der jährlich erscheinenden Statistik des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) war bis einschließlich zum Berichtsjahr 2019 hoch. Die geringen Abweichungen sind durch den unterschiedlichen Berichtskreis begründet. Die ÖPNV-Bilanz der Corona-Jahre 2020 bis 2022 weist unterschiedlich starke Rückgänge aus zwischen dem VDV und der amtlichen Personenverkehrsstatistik mit Bussen und Bahnen. Auch hier spielt der unterschiedliche Berichtskreis eine wesentliche Rolle, wobei sowohl methodische als auch strukturelle Effekte zum Tragen kommen. Einerseits dürfte die Datengrundlage bei den eher größeren Unternehmen, die im VDV vertreten sind, belastbarer sein. Andererseits könnten aber auch strukturelle Effekte wie Stadt-Land-Unterschiede zu den Divergenzen beitragen.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

7.2 Statistikinterne Kohärenz

Die beschriebene Statistik ist intern kohärent.

7.3 Input für andere Statistiken

Die Ergebnisse dieser Statistik werden für die Aufstellung Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen verwendet.

8 Verbreitung und Kommunikation

8.1 Verbreitungswege

Pressemitteilungen

Erste Ergebnisse werden nach dem Arbeits- und Zeitplan regelmäßig (halbjährlich und jährlich) im dritten oder vierten Monat nach Ablauf des Vierteljahres veröffentlicht, auf den sich die Daten beziehen. Die genauen Termine der Pressemitteilungen können der Terminvorschau des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de > Presse > Terminvorschau) entnommen werden.

Veröffentlichungen

Zeitreihentabellen in der Fachserie 8, Reihe 1.1 "Verkehr aktuell" (letzte Ausgabe 04/2023) und im Statistischen Bericht "Verkehr" (erste Ausgabe 06/2023).

Kostenloser Download unter http://www.destatis.de/publikationen

Online-Datenbank

Über GENESIS-Online (www.destatis.de > Genesis-Online > Code 46 > 461 > 46100) können ausführliche Ergebnisse in unterschiedlichen Dateiformaten direkt geladen und individuell weiterbearbeitet werden.

Zugang zu Mikrodaten

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

Sonstige Verbreitungswege

Vierteljährlich: Schnellinformation zur Verkehrsstatistik - Personenverkehr mit Bussen und Bahnen.

Tiefer gegliederte Länderergebnisse können über die Homepage des jeweiligen Statistischen Landesamtes abgerufen werden. Diese erreichen Sie z. B. über die entsprechende Linkliste des Statistischen Bundesamtes.

8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik

Zu Details des seit dem Berichtsjahr 2004 geltenden Erhebungssystem siehe Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes" in Wirtschaft und Statistik 3/2004, S. 259 ff.

Der Aufsatz kann kostenlos im Internet abgerufen werden unter www.destatis.de > Publikationen > Wirtschaft und Statistik.

Daneben sind Angaben hierzu auch zu finden in den Erläuterungen zum Fragebogen (siehe Anlage).

8.3 Richtlinien der Verbreitung

Veröffentlichungskalender

Diese Statistik wird nicht im Veröffentlichungskalender nachgewiesen.

Zugriff auf den Veröffentlichungskalender

Nicht relevant.

Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen

Die Angaben werden allen Nutzern zeitgleich zur Verfügung gestellt. Zugang über www.destatis.de. Hier werden auch Pressemitteilungen in der entsprechenden Terminvorschau kurzfristig angekündigt.

Für die Datenbank Genesis und die Online-Publikationen werden die zuletzt aktualisierten Statistiken gesondert hervorgehoben.

Vierteljährliche Schnellinformation zur Verkehrsstatistik werden per E-Mail versandt; erforderlich hierfür ist nur eine Anmeldung, der Zugang steht jedem Datennutzer offen.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Beim Nachweis von Länderergebnissen werden die von einem Unternehmen ggf. auch in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat, da in der vierteljährlichen Statistik keine Daten nach dem Ort der Leistungserbringung erhoben werden.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.