Statistisches Bundesamt

Qualitätsbericht

Jährliche Güterverkehrsstatistiken der Eisenbahn

2023

Erscheinungsfolge: zweijährlich
Erschienen am 13.06.2025

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

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
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), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Kurzfassung

1 Allgemeine Angaben zur Statistik Seite 5

• *Bezeichnung der Statistik:* Jährliche Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn
• *Berichtszeitraum:* Kalenderjahr
• *Erhebungstermin:* Folgejahr
• *Periodizität:* jährlich
• *Erhebungsgesamtheit:* Auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz durchgeführte Gütertransporte.
• *Erhebungseinheiten:* Unternehmen, die als Hauptfrachtführer Güterverkehr auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz betreiben.

2 Inhalte und Nutzerbedarf Seite 6

• *Erhebungsinhalte:* Güterverkehre auf dem öffentlichen Schienennetz der Bundesrepublik Deutschland.
• *Zweck der Statistik:* Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller, bundesweit vergleichbarer Daten der Güterbeförderung auf dem deutschen Schienennetz.
• *Hauptnutzer der Statistik:* Verkehrsministerien des Bundes und der Länder, Verbände der Verkehrsträger, Unternehmen der Verkehrswirtschaft, Generaldirektion MOVE (Mobility and Transport) der EU, Eurostat (Statistikamt der EU), Forschungsinstitute und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3 Methodik Seite 8

• *Art der Datengewinnung:* Vollerhebung mit Auskunftspflicht.
• *Erhebungsinstrumente:* Für die Übermittlung der statistischen Meldungen wird das Online-Meldeverfahren IDEV angeboten.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit Seite 8

• *Nicht-stichprobenbedingte Fehler:* Inkonsistente Daten und sonstige mögliche fehlerhafte Angaben innerhalb der Unternehmensmeldungen werden mittels manueller und maschineller Plausibilitätsprüfungen erkannt und ggf. nach Rücksprache mit den Auskunftspflichtigen korrigiert.
• *Gesamtbewertung:* Die Qualität der Ergebnisse korreliert mit der Qualität des Berichtskreises sowie der Qualität der Meldungen. Details hierzu finden sich in Abschnitt 4.
• Hinweisen möchten wir auf eine außerplanmäßige Revision im April 2024 für die Berichtszeiträume bis zum Jahr 2016 zurück. Details hierzu finden sich in Abschnitt 4.

5 Aktualität und Pünktlichkeit Seite 10

• *Aktualität:* Die Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin beträgt grundsätzlich 10 1/2 Monate.
• *Pünktlichkeit:* Die Ergebnisse werden pünktlich veröffentlicht.

6 Vergleichbarkeit Seite 10

• *Zeitliche Vergleichbarkeit:* Für wichtige Merkmale des Schienen-Güterverkehrs existieren Daten seit dem Jahr 1950. Im Laufe der Zeit wurde die Statistik erweitert, um wichtigen Entwicklungen des Schienengüterverkehrs Rechnung zu tragen. Durch eine umfassende Berichtskreisrevision hat sich die Anzahl der Unternehmen für die Berichtsjahre ab 2016 deutlich erhöht. Für die Berichtsjahre 2016 - 2022 wurde eine größere Revision durchgeführt. Details hierzu finden sich in dem Abschnitt 4.
• *Räumliche Vergleichbarkeit:* Seit 1991 werden gesamtdeutsche Ergebnisse veröffentlicht.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

7 Kohärenz Seite 11

Die statistikinterne Kohärenz ist gegeben. Zur statistikexternen Kohärenz sind die ausführlichen Hinweise in Kapitel 7 zu beachten.

8 Verbreitung und Kommunikation Seite 11

• *Publikationswege:* Die Ergebnisse der Jahresstatistik werden in der Datenbank des Statistischen Bundesamtes GENESIS-Online sowie bis zum Berichtsjahr 2021 in der Fachserie 8 Reihe 2.1 (Betriebsdaten des Schienenverkehrs) bereitgestellt.
• *Kontaktinformation:* Kontaktformular
• *Weiterführende Veröffentlichungen:* Querschnittspublikationen im Bereich Verkehr.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise Seite 12

-

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

1 Allgemeine Angaben zur Statistik

1.1 Grundgesamtheit

Die Grundgesamtheit bilden Unternehmen, die als Hauptfrachtführer Güterverkehr auf dem öffentlichen inländischen Schienennetz betreiben. Unterschieden wird hierbei zwischen Unternehmen mit einem Vorjahreswert der Beförderungsleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern insgesamt bzw. einer Million Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr (im Folgenden: Große Unternehmen) und Unternehmen, die unterhalb dieser Schwelle liegen (im Folgenden: Kleine Unternehmen). Für beide Gruppen werden unterschiedliche Merkmale erhoben. Inhaltlich vergleichbar zwischen den beiden Gruppen sind lediglich die Merkmale Beförderungsmenge insgesamt und die Beförderungsleistung insgesamt.

1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)

Darstellungseinheiten sind die Gütertransporte auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz, der Verkehr der Werksbahnen wird folglich nicht erfasst. Erhebungseinheiten sind in- und ausländische Unternehmen, die Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben. Die Erhebungseinheit Unternehmen entspricht in der Schienen-Güterverkehrsstatistik der kleinsten rechtlich selbstständigen Einheit, die aus handels- bzw. steuerrechtlichen Gründen Bücher führt.

1.3 Räumliche Abdeckung

Deutschland (ab 1991): Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 03.10.1990. Bis 1991 beziehen sich die Angaben auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bis zum 03.10.1990; sie schließen Berlin (West) mit ein.

1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt

Der Berichtszeitraum erstreckt sich jeweils auf ein Kalenderjahr.

1.5 Periodizität

Die Erhebung wird jährlich durchgeführt.

1.6 Rechtsgrundlagen und andere Vereinbarungen

• *Europäische Union:* Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

Die Rechtsakte der EU in der jeweils geltenden Fassung und in deutscher Sprache finden Sie auf der Internetseite des Amtes für Veröffentlichungen der Europäischen Union unter http://eur-lex.europa.eu/.

• *Nationale Gesetzgebung:* 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.

1.7 Geheimhaltung

1.7.1 Geheimhaltungsvorschriften

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben weitergegeben werden. Die Namen und Adressen der Befragten werden in keinem Fall an Dritte weitergegeben. Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es möglich, 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.

An oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen beauftragte Gutachter dürfen für Zwecke der Planung, nicht jedoch zur Regelung von Einzelfällen, statistische Ergebnisse übermittelt werden, auch soweit einzelne Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen (§ 28 VerkStatG).

1.7.2 Geheimhaltungsverfahren

Ein Geheimhaltungsverfahren kommt nicht zum Einsatz, da das VerkStatG tiefgegliederte Darstellungen zulässt, auch sofern hinter Tabellenfeldern Einzelfälle stehen.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

1.8 Qualitätsmanagement

1.8.1 Qualitätssicherung

Im Prozess der Statistikerstellung werden vielfältige Maßnahmen durchgeführt, die zur Sicherung der Qualität unserer Daten beitragen. Diese werden insbesondere in Kapitel 3 (Methodik) erläutert. 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.

Zu den Maßnahmen der Qualitätssicherung bei der jährlichen Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn zählt u. a. der regelmäßige Abgleich publizierter Angaben der meldepflichtigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ferner wird laufend geprüft, ob es neue berichtspflichtige Unternehmen gibt (Berichtskreisaktualisierung). Dazu wird insbesondere auf Informationen des Eisenbahnbundesamts zurückgegriffen.

1.8.2 Qualitätsbewertung

Stichprobenbedingte Fehler können ausgeschlossen werden, da es sich um eine Totalerhebung handelt.

Die Berichtskreispflege ist in den letzten Jahren deutlich herausfordernder geworden, da sich der Markt für Schienengütertransporte sehr dynamisch entwickelt hat. Bei Unternehmen, die ihren Hauptsitz im Ausland haben und keine deutsche Niederlassung betreiben, ist es rechtlich faktisch nicht möglich, die Auskunftspflicht durchzusetzen. Daher kann sich die Datengewinnung bei diesen Unternehmen schwierig gestalten bzw. kann in Ausnahmefällen nicht durchgeführt werden.

Durch die Vollständigkeit des durch Verwaltungsdaten gepflegten Berichtskreises, die Möglichkeiten der Datenprüfung im System der jährlichen und monatlichen Schienen-Güterverkehrsstatistiken sowie den geringen Antwortausfall ist die Genauigkeit insgesamt als gut zu bewerten.

Details zu den Qualitätskriterien finden sich in Abschnitt 4.

2 Inhalte und Nutzerbedarf

2.1 Inhalte der Statistik

2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

Befragung sowohl inländischer als auch ausländischer Unternehmen zu ihrem Transportaufkommen und den damit verbundenen Verkehrsleistungen auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs. Große bzw. kleine Unternehmen werden zu einem unterschiedlichen Merkmalsprogramm befragt.

Bei großen Unternehmen (siehe 1.1) werden Informationen zum Gefahrgutaufkommen nach Gefahrgutklassen, zum Transportaufkommen nach Art der Beförderung (Ganzzug/Waggonladung) sowie zur Fahrleistung nach Zugkilometern erhoben.

Bei kleinen Unternehmen (siehe 1.1) werden jährlich Daten zum Transportaufkommen im kombinierten und nicht-kombinierten Verkehr nach Hauptverkehrsbeziehungen erhoben.

2.1.2 Klassifikationssysteme

In der jährlichen Schienen-Güterverkehrsstatistik wird folgende einheitlich geregelte Klassifikation verwendet:

• Gefahrgutsystematik der Verordnung (EU) 2018/643 (in Anlehnung an die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)).

2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

• Hauptfrachtführer:

Ein Hauptfrachtführer ist der Akteur, der direkt mit dem Verlader bzw. Makler/Spedition in Kontakt tritt und somit nicht als beauftragter Unternehmer (Subunternehmer) für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen agiert.

• Beförderungsmenge:

Menge an Gütern in Tonnen. Für den kombinierten Verkehr umfasst das zu berücksichtigende Gewicht außer dem Gewicht der beförderten Güter zusätzlich das Gewicht der Verpackung und das Eigengewicht der Container, Wechselbehälter, Paletten und Straßenfahrzeuge, die mit der Eisenbahn befördert werden.

• Beförderungsleistung:

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Die Beförderungsleistung ist das Produkt aus Beförderungsmenge und zurückgelegter Wegstrecke. Dabei ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung zu erfassen. Das heißt, Umwegeverkehre aufgrund von Störungen im Schienennetz oder auch Fahrten zu Knotenpunkten und generell die zurückgelegte Entfernung einzelner Wagen im Rahmen des Einzelwagenverkehrs (ggf. in verschiedenen Zügen) sind in der Beförderungsleistung enthalten. Es ist nur die auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegte Entfernung zu berücksichtigen. Für den kombinierten Verkehr wird das Gütergewicht wie oben angegeben berechnet.

• Zugkilometer:

Maßeinheit, die eine Zugbewegung über eine Entfernung von einem Kilometer misst. Die zu berücksichtigende Entfernung ist - sofern bekannt - die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls ist die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde zu legen. Es ist nur die Entfernung auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu erfassen.

• Gefahrgüter:

Angabe der Gefahrgüter nach Gefahrgutklassen. Diese Gefahrgutklassen entsprechen den Kategorien, wie sie in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (gewöhnlich RID genannt) festgelegt sind und mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erlassen wurden.

• Hauptverkehrsbeziehungen:

Unterscheidung nach innerdeutschen Verkehren, grenzüberschreitenden Verkehren in das Ausland (Versand), grenzüberschreitenden Verkehren aus dem Ausland (Empfang) und Transitverkehr.

• Kombinierter Verkehr:

Darunter versteht man ein Verkehrssystem, bei dem mindestens zwei Verkehrsträger integriert in einer Transportkette von Haus zu Haus genutzt werden (Definition lt. Mitteilung der Europäischen Kommission COM(97)243).

• Wagenladungsverkehr:

Eine Warensendung, für deren Beförderung ein gesonderter Güterwagen eingesetzt wird, unabhängig davon, ob dessen volle Ladefähigkeit genutzt wird oder nicht. Hier wird ein Frachtbrief ausschließlich einem Güterwagen zugeordnet.

• Ganzzugverkehr:

Eine aus einer oder mehreren Waggonladungen bestehende Sendung, die gleichzeitig von demselben Absender von demselben Bahnhof befördert wird und ohne Veränderung der Zugzusammensetzung an die Adresse desselben Empfängers an denselben Zielbahnhof verschickt wird. Diese Zugkategorie ist dadurch gekennzeichnet, dass für die gesamte Zugeinheit nur ein Frachtbrief ausgestellt wird.

Weitere Erläuterungen und Definitionen finden sich im "Glossar für die Verkehrsstatistik" der europäischen Statistikbehörde Eurostat.

2.2 Nutzerbedarf

Die Ergebnisse dienen der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten und damit u. a. als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen und Maßnahmen der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder sowie von EU-Institutionen.

Zu den Hauptnutzern der Statistik zählen Ministerien (Bundesministerium für Verkehr), Bundesbehörden, wissenschaftliche Institute, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Hafenverwaltungen, Verbände bzw. Organisationen des Eisenbahnverkehrs.

Ergebnisse dieser Statistik werden zudem an Eurostat übermittelt, das diese für die Erstellung europäischer Verkehrsstatistiken nutzt.

Den verschiedenen Institutionen dienen die Daten u. a. als Entscheidungsgrundlage für Infrastrukturplanungen, Kapazitätserweiterungen sowie der Begutachtung umweltbezogener Fragestellungen.

2.3 Nutzerkonsultation

Die Interessen der Hauptnutzerinnen und Hauptnutzer finden auf verschiedenen Wegen Berücksichtigung. Die von Seiten der Europäischen Kommission, den Ministerien, Wirtschaftsverbänden und Interessenvertretungen usw. geäußerten Forderungen werden bei der Konzipierung des gesetzlichen Merkmalskatalogs berücksichtigt. Über das Gesetzgebungsverfahren können die Ministerien unmittelbar Einfluss auf das Erhebungsprogramm nehmen. Darüber hinaus sind die Bundesministerien, die Statistischen Ämter der Länder, die Spitzenverbände sowie

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft im Statistischen Beirat vertreten, der nach § 4 BStatG das Statistische Bundesamt in Grundsatzfragen berät. Fachspezifische Fragen oder Anregungen werden in den vom Statistischen Beirat eingesetzten Fachausschuss „Verkehrsstatistiken“ eingebracht.

3 Methodik

3.1 Konzept der Datengewinnung

Bei der Statistik handelt es sich um eine Vollerhebung. Auskunftspflichtig sind Unternehmen, die auf dem deutschen Schienennetz Gütertransporte durchführen. In die Statistik einbezogen sind somit grundsätzlich auch Unternehmen mit Sitz im Ausland. Die Meldepflicht richtet sich nach der Hauptfrachtführerschaft - jeweils vom Hauptfrachtführer sind Daten direkt an das Statistische Bundesamt zu übermitteln.

3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung

Für die Jahreserhebung erfolgt die Erfassung mittels eines Online-Fragebogens (IDEV).

Nach Auskunft der Unternehmen wird der überwiegende Teil der Daten automatisch aus den betrieblichen Rechnungssystemen gewonnen. Weitere Angaben werden aus verschiedenen Datenbanken und Unterlagen der Unternehmen zusammengestellt.

3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)

Die Daten werden nach Eingang auf Plausibilität geprüft. Bei fehlenden bzw. unplausiblen Angaben erfolgen grundsätzlich Rückfragen bei den auskunftspflichtigen Unternehmen.

Falls die Kontaktaufnahme mit dem Melder scheitert und genügend Informationen zur Verfügung stehen, erfolgt bei fehlenden Angaben (item non response) oder Antwortausfällen (unit non response) durch Experten eine Einsetzung (Imputation) bzw. Zuschätzung. Bei Antwortausfällen von Unternehmen über die kaum Informationen zur Verfügung stehen, ist eine Schätzung ihrer Verkehre i. d. R. nicht möglich.

Da es sich um eine Totalerhebung handelt, kommt ein Hochrechnungsverfahren nicht zur Anwendung.

3.4 Preis- und Saisonbereinigung; andere Analyseverfahren

Eine Saisonbereinigung wird nicht durchgeführt.

3.5 Beantwortungsaufwand

Größere Unternehmen gewinnen die Daten i. d. R. automatisch aus ihren betrieblichen IT-Systemen. In kleineren Unternehmen erfolgt die Datenzusammenstellung dagegen oft noch im größeren Umfang manuell. Der Aufwand ist hier dennoch überschaubar, da von diesen Unternehmen nur wenige Angaben gemeldet werden müssen.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit

Die Qualität der Ergebnisse korreliert mit der Qualität des Berichtskreises sowie der Qualität der Meldungen. Die Qualität der Meldungen ist insbesondere bei den großen Unternehmen als hoch einzustufen. In Einzelfällen wurden Abweichungen von der Methodik der amtlichen Statistik festgestellt, die in Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen behoben werden konnten. Die Qualität des Berichtskreises konnte in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden. Zuvor war es für einzelne Jahre zu einer allgemeinen Untererfassung des Schienen-Güterverkehrs in Deutschland gekommen.

Entwicklung des Berichtskreises

Der Markt für Schienengütertransporte entwickelte sich in den letzten Jahren sehr dynamisch. Neue, z. T. große Anbieter treten in den Markt ein, andere Unternehmen scheiden nach wenigen Jahren wieder aus. Demografische Ereignisse wie bspw. Umstrukturierungen innerhalb von Konzernen, Auf- und Abspaltungen und Übernahmen erschweren es der amtlichen Statistik, den Berichtskreis der Erhebungen aktuell zu halten. In der Folge kam es zeitweise zu einer Untererfassung in den Statistiken des Schienen-Güterverkehrs.

Für die Berichtsjahre 2016 und 2017 wurden deshalb in den Jahreserhebungen erhebliche Anstrengungen unternommen, alle Unternehmen einzubeziehen, die Schienengütertransporte auf dem inländischen öffentlichen Schienennetz durchführen. In den Jahresstatistiken hat sich dadurch die Anzahl der Unternehmen deutlich erhöht. Wie unter 2.1.1 ausgeführt, werden große und kleine Unternehmen mit einem unterschiedlichen Merkmalsprogramm befragt. Die Anzahl der in den beiden Erhebungsteilen enthaltenen Unternehmen ist nachfolgend dargestellt:

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Tabelle 1: Anzahl der Unternehmen in den Statistiken

Jahr	Große Unternehmen	Kleine Unternehmen
	Anzahl	
2016	49	55
2017	58	50
2018	72	32
2019	76	58
2020	93	38
2021	98	28
2022	98	27
2023	101	41

Neu in die Statistik aufgenommene Unternehmen werden grundsätzlich zunächst den kleinen Unternehmen zugeordnet. Bei Überschreitung der Abschneidegrenze werden Sie im darauffolgenden Jahr in die Statistik der großen Unternehmen aufgenommen. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, waren unter den im Zuge der Berichtskreisaktualisierung neu aufgenommenen Unternehmen auch einige oberhalb der Abschneidegrenze angesiedelt.

Da für kleine und große Unternehmen unterschiedliche Angaben erhoben werden, ist eine rückwirkende Zuordnung der Unternehmen nicht möglich.

4.2 Stichprobenbedingte Fehler

Keine, da es sich um eine Totalerhebung handelt.

4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler

Zur Bestimmung der berichtspflichtigen Unternehmen werden Angaben des Eisenbahnbundesamtes über die Unternehmen, die über eine Genehmigung zur Durchführung von Gütertransporten auf dem deutschen öffentlichen Schienennetz verfügen, verwendet. Die Informationen erfassen die Grundgesamtheit vollständig und hinsichtlich ihrer Zuordnung zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen fehlerfrei.

Nicht-stichprobenbedingte Fehler können auftreten, wenn neue Unternehmen nicht zeitnah in die Statistik integriert werden können. Zudem können Fehler auftreten, wenn für (insbesondere ausländische) Unternehmen weder Werte geliefert werden noch zuverlässig geschätzt werden können.

Bei fehlenden Angaben (item non response) oder Antwortausfällen (unit non response) erfolgt durch Experten eine Einsetzung (Imputation) bzw. Zuschätzung. Die Anteile der Schätzwerte für die Berichtsjahre 2016 bis 2023 sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Die Werte beziehen sich dabei auf die Summe der kleinen und großen Unternehmen. Die Angaben beinhalten ausschließlich Schätzungen für Antwortausfälle (unit non response).

Tabelle 2: Schätzanteile der Jahreserhebung in %.

Jahr	Tonnen	Tonnenkilometer
	Schätzanteil in %	
2016	9,7	10,5
2017	5,2	5,2
2018	2,5	1,7
2019	2,5	1,7
2020	2,6	1,8
2021	3,4	3,1
2022	0,1	0,1
2023	0,6	0,6

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

4.4 Revisionen

4.4.1 Revisionsgrundsätze

Bei der Statistik des Schienen-Güterverkehrs werden keine vorläufigen Ergebnisse veröffentlicht. Daher gelten veröffentlichte Daten als endgültig.

4.4.2 Revisionsverfahren

Im April 2024 erfolgte eine außerplanmäßige Revision der Ergebnisse des Schienen-Güterverkehrs zurück bis einschließlich Berichtsjahr 2016. Grund hierfür ist eine Verbesserung der Meldungen aufgrund neuer technischer Möglichkeiten auf Seiten der Auskunftspflichtigen, die eine bessere Übereinstimmung der Meldedaten mit den Konzepten der Verkehrsstatistik ermöglichen.

4.4.3 Revisionsanalysen

Betroffen von der außerplanmäßigen Revision der Ergebnisse der Schienen-Güterverkehrsstatistik ist das Erhebungsmerkmal Beförderungsleistung. Die revidierten Ergebnisse spiegeln das Konzept der tatsächlich zurückgelegten Beförderungsdistanz besser wider (s. 2.1.3). Andere Erhebungsmerkmale sind nur in geringem Umfang berührt. Auch Informationen zum Start und Ziel der Transporte sind grundsätzlich nicht betroffen. Im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2022 erhöhte sich die Beförderungsleistung (Tonnenkilometer) durch die Revision jährlich um ca. 7,2 %. Im Vergleich zum Ganzzugverkehr (durchschnittlich +3,9 %) ist der Einzelwagenverkehr (durchschnittlich +20,5 %) stärker von der Revision betroffen.

5 Aktualität und Pünktlichkeit

5.1 Aktualität

Die Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und dem Veröffentlichungstermin beträgt grundsätzlich 10 1/2 Monate.

5.2 Pünktlichkeit

Die Veröffentlichung der Ergebnisse für das Berichtsjahr 2023 erfolgte pünktlich 10 1/2 Monate nach dem Ende des Berichtsjahres am 15.10.2024.

6 Vergleichbarkeit

6.1 Räumliche Vergleichbarkeit

Die Schienen-Güterverkehrsstatistik basiert auf einer Verordnung der Europäischen Union und wird in den Mitgliedstaaten nach den gleichen Konzepten und Definitionen durchgeführt. Entsprechend sind die Ergebnisse grundsätzlich EU-weit vergleichbar

Die Angaben für Deutschland ab 1991 beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3.10.1990. Die Angaben vor 1991 beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand bis zum 3.10.1990 (sie schließen Berlin-West ein).

6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit

Daten zum Schienen-Güterverkehr veröffentlicht das Statistische Bundesamt seit dem Berichtsjahr 1950; seit dem Jahr 1991 umfassen sie alle 16 Bundesländer. Bis zum Berichtsjahr 1990 sind sie auf das Gebiet der alten Bundesländer begrenzt. Im Laufe der Zeit wurde die Statistik erweitert, um wichtigen Entwicklungen des Schienen-Güterverkehrs Rechnung zu tragen. Mehrere methodische Veränderungen und Revisionen der Daten führen zu kleineren Brüchen in der Zeitreihe

• Für die Berichtsjahre 2016 bis 2022 erfolgte eine außerplanmäßige Revision der veröffentlichten Daten. Weitere Informationen dazu finden Sie in den Abschnitten 4.4.2 und 4.4.3.

• Für die Berichtsjahre 2016 und 2017 erfolgte in der Jahresstatistik eine größere Berichtskreisaktualisierung, um eine Untererfassung der Transporte in den Jahren zuvor zu bereinigen. Weitere Informationen dazu finden Sie in Abschnitt 4.1.

• Zwischen den Jahren 1998 und 2004 gab es eine Untererfassung der Containertransporte. Zudem wurde ab dem Jahr 2005 das Ladungsträgergewicht beladener Ladungseinheiten (Container, Wechselbehälter, Fahrzeuge, Fahrzeuganhänger) berücksichtigt, dies war von 1998 bis 2005 nicht der Fall.

•Für die im Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) im Jahr 2004 neu aufgenommenen Merkmale (kombinierter Verkehr, Wagenladungsverkehr/Ganzzugverkehr, Gefahrguttransport nach Gefahrgutklassen und Fahrleistung in

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Zugkilometern, transportierte Güter nach Tonnen und Tonnenkilometer für kleine Unternehmen) sind Vergleiche erst ab diesem Zeitpunkt möglich.

Aktuell umfasst die Zeitreihe mit vergleichbaren Werten für kleine und große Unternehmen insgesamt seit dem letzten Bruch in der Reihe acht Berichtsjahre (2016 bis 2023).

7 Kohärenz

7.1 Statistikübergreifende Kohärenz

Die Statistiken des Statistischen Bundesamtes zum Güterverkehr der Eisenbahn unterscheiden sich in wichtigen Punkten:

• Erhebungsbereiche

• Erhobene Merkmale

• Periodizität

Darauf ist bei einem Vergleich der Ergebnisse zu achten. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass für die monatliche Erhebung auch Jahreswerte in Form einer Jahreskumulation veröffentlicht werden. Diese umfassen ausschließlich Angaben der großen Unternehmen.

Zu beachten ist ferner, dass die Aktualisierung der Berichtskreise von Jahres- und Monatserhebung zu unterschiedlichen Zeitpunkten erfolgt. Neue Unternehmen werden zunächst in die Jahreserhebung aufgenommen. Erst wenn deren Ergebnisse vorliegen und damit klar ist, dass ein neues Unternehmen zu den großen Unternehmen zählt, wird es in die monatliche Erhebung einbezogen. Dies erfolgt in der Regel mit einer erhebungsbedingten Verzögerung im Vergleich zur Jahreserhebung von einem Jahr.

Die Methodik bei der Ermittlung der Beförderungsleistung (Tonnenkilometer) ist über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg harmonisiert. Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Bei einer vergleichenden Betrachtung der Verkehrsträger (Modal Split) ist zu berücksichtigen, dass spezifische Gegebenheiten in einzelnen Verkehrsträgern (z. B. Umwegeverkehre aufgrund von Baustellen) diese Größe beeinflussen.

Die Bundesnetzagentur veröffentlicht ebenfalls jährlich Daten zum Schienen-Güterverkehr. Dabei geht es um alle für eine Marktanalyse relevanten Informationen. Mit den Daten der amtlichen Schienen-Güterverkehrsstatistik vergleichbar sind lediglich zwei Merkmale: die Beförderungsmenge und die Beförderungsleistung. Da die Bundesnetzagentur im Rahmen ihrer Marktbeobachtung alle Unternehmen erfasst, können deren Ergebnisse dabei grundsätzlich nur mit den Daten der Jahreserhebung der amtlichen Statistik verglichen werden. Beim Vergleich der Ergebnisse treten zum Teil Inkonsistenzen auf, die auf unterschiedliche Unternehmensmeldungen und auf eine unterschiedliche Erhebungspraxis (die Daten werden vom Statistischen Bundesamt und der BNetzA in unterschiedlichen zeitlichen und inhaltlichen Kontexten erhoben) zurückzuführen sind.

7.2 Statistikinterne Kohärenz

Interne Kohärenz ist gegeben.

7.3 Input für andere Statistiken

Die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn ist ein wichtiger Baustein der Verkehrsstatistik, beispielsweise für Vergleiche zu anderen Verkehrsträgern (Modal-Split-Untersuchungen).

Als wichtiger Input dient diese Statistik außerdem

• den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR).

8 Verbreitung und Kommunikation

8.1 Verbreitungswege

Pressemitteilungen

Pressemitteilungen werden anlassbezogen veröffentlicht. Die Pressemitteilungen können unter https://www.destatis.de/presse/ abgerufen werden.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Veröffentlichungen

Die Ergebnisse werden primär über die Datenbank GENESIS-Online (s.u.) zur Verfügung gestellt. Bis zum Berichtsjahr 2021 wurde die Fachserie 8, Reihe 2.1 (Betriebsdaten des Schienenverkehrs) veröffentlicht. Die archivierten Ausgaben finden Sie unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Fachserie_8.html

Online-Datenbank

In der Datenbank „GENESIS-Online“ sind die Ergebnisse zur monatlichen Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn verfügbar (Code: 46132).

Zugang zu Mikrodaten

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

Sonstige Verbreitungswege

Entfällt.

8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik

Entfällt.

8.3 Richtlinien der Verbreitung

Veröffentlichungskalender

Entfällt.

Zugriff auf den Veröffentlichungskalender

Entfällt.

Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen

Zugang über die Website des Statistischen Bundesamts.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Entfällt.

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.