

Monatliche und jährliche Güterverkehrsstatistiken der Eisenbahn



2018

Erscheinungsfolge: unregelmäßig
Erschienen am 31/07/2018

Ihr Kontakt zu uns:

www.destatis.de/kontakt

Telefon:+49 (0) 611 / 75 24 05

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Kurzfassung

1 Allgemeine Angaben zur Statistik

Seite 4

- Bezeichnung der Statistiken:
Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn, monatlich (EVAS-Nr. 46131)
Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn, jährlich (EVAS-Nr. 46132)
Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn, fünfjährlich (EVAS-Nr. 46133)
- Berichtszeiträume: Kalendermonat, Jahr, alle 5 Jahre (in Jahren mit der Endziffer 0 und 5).
- Erhebungstermin: Folgemonat, Folgejahr.
- Periodizität: monatlich, jährlich, fünfjährlich.
- Erhebungsgesamtheit: Auf dem deutschen Schienennetz durchgeführte Gütertransporte. Ergänzend alle 5 Jahre Angaben zur Eisenbahninfrastruktur.
- Erhebungseinheiten: Unternehmen, die Güterverkehr auf dem deutschen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben.

2 Inhalte und Nutzerbedarf

Seite 5

- *Erhebungsinhalte:* In regionaler Gliederung Transportaufkommen nach Güter- und Ladungsart sowie Gütermenge und die damit verbundenen Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz auf deutschem Territorium.
- *Zweck der Statistik:* Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter aktueller, bundesweit vergleichbarer Daten der Güterbeförderung und des Güterumschlags 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, Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3 Methodik

Seite 6

- *Art der Datengewinnung:* Primärerhebung mit Abschneidegrenze sowie Auskunftspflicht (alle Unternehmen, die Güterverkehr auf dem deutschen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben, werden vom Statistischen Bundesamt zentral befragt).
- *Erhebungsinstrumente:* Die Angaben der Auskunftspflichtigen werden elektronisch an das Statistische Bundesamt übermittelt.
- *Dokumentation des Fragebogens:* siehe Anhang.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

Seite 7

- *Nicht-stichprobenbedingte Fehler:* Inkonsistenzen werden mittels manueller und maschineller Plausibilitätsprüfung erkannt und ggf. korrigiert. Bei fehlenden Angaben (item non response) oder Antwortausfällen (unit non response) erfolgt durch Experten eine Einsetzung (Imputation) bzw. Zuschätzung.
- *Gesamtbewertung:* Die Qualität der Ergebnisse korreliert mit der Qualität des Berichtskreises, sowie der Genauigkeit derer Angaben. Bei beiden Kriterien gibt es derzeit noch Defizite, an deren Beseitigung in enger Zusammenarbeit mit Verbänden und Unternehmen aktuell gearbeitet wird.

5 Aktualität und Pünktlichkeit

Seite 7

Monatsstatistik: Die Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin beträgt grundsätzlich acht Wochen. An der Beseitigung derzeit noch bestehender Verzögerungen wird in Zusammenarbeit mit Unternehmen und Verbänden aktuell gearbeitet.

Jahresstatistik: Die Ergebnisse sollen grundsätzlich zehn Monate nach Ende des Berichtsjahres veröffentlicht werden. An der Beseitigung derzeit noch bestehender Verzögerungen wird aktuell gearbeitet.

Fünfjahresstatistik: Die Ergebnisse sollen grundsätzlich zehn Monate nach Ende des Erhebungsjahres veröffentlicht werden. Verzögerungen, wie sie für das Berichtsjahr 2015 aufgetreten sind, sollen bei der nächsten Erhebung 2020 durch optimierte Verfahren vermieden werden.

6 Vergleichbarkeit

Seite 7

Der Merkmalskatalog ist seit 1950 im Wesentlichen gleich geblieben und gewährleistet eine hohe Vergleichbarkeit der Daten. Zwischen 1998 und 2004 gab es allerdings eine Untererfassung der Containertransporte. Zudem wurde ab 2005 das Ladungsträgergewicht beladener Ladungseinheiten (Container, Wechselbehälter, Fahrzeuge, Fahrzeuganhänger) berücksichtigt, dies war von 1998 bis 2005 nicht der Fall.

Bis einschließlich Dezember 2010 erfolgte die regionale Einteilung primär in Verkehrsbezirke und NUTS-Regionen. Zum Januar 2011 wurde die Zuordnung der Verkehrsbezirke eingestellt. Zum

Berichtsjahr 2011 wurde die Gütersystematik auf NST-2007 umgestellt, die eine gröbere Gliederung der Daten als bei der zuvor verwendeten Klassifikation (NST/R) beinhaltet.

7 Kohärenz

Seite 8

Die Eisenbahnstatistiken sind wichtige Bausteine der Verkehrsstatistik mit grundsätzlich gleichen oder ähnlichen Erfassungsmerkmalen wie die Statistiken der anderen Verkehrsträger. Eine direkte Kohärenz besteht ferner auf jährlicher Ebene bezüglich der Merkmale Tonnage und Verkehrsleistung mit von der Bundesnetzagentur veröffentlichten Angaben.

8 Verbreitung und Kommunikation

Seite 8

- *Publikationswege:* Ergebnisse der Monatsstatistik werden in der Fachserie 8, Reihe 2 publiziert. Ergebnisse der Jahresstatistik sowie die Ergebnisse der Fünfjahresstatistik werden in der Fachserie 8 Reihe 2.1 (Betriebsdaten des Schienenverkehrs) bereitgestellt.
- *Kontaktinformation:* [Kontaktformular](#)
- *Weiterführende Veröffentlichungen:* Veröffentlichung der Daten in GENESIS-Online.
- *Pressemitteilungen:* In der Regel für das 1. Halbjahr sowie das Jahr.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Seite 9

Grundsätzlich wird mit Hilfe der Jahresstatistik festgestellt, ob ein Unternehmen die Meldeschwelle für die monatliche Erhebung überschreitet. Ist dies der Fall, wird das entsprechende Unternehmen in die Monatshebung einbezogen.

Größere Unternehmen, die neu auf dem deutschen Schienennetz fahren (z. B. ausländische Unternehmen), werden ggf. direkt in die Monatsstatistik aufgenommen.

1 Allgemeine Angaben zur Statistik

1.1 Grundgesamtheit

Die Grundgesamtheit sind Unternehmen, die Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben. Aus Entlastungsgründen sind zur monatlichen Erhebung nur Unternehmen auskunftspflichtig, die im Vorjahr eine Beförderungsleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometer insgesamt oder 1 Million Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr erbracht haben. Jährlich und fünfjährlich werden alle Unternehmen unabhängig von ihrer Transportleistung befragt.

1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)

Darstellungseinheiten sind die Gütertransporte auf dem deutschen Schienennetz. Erhebungseinheiten sind in – und ausländische Unternehmen, die Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben.

1.3 Räumliche Abdeckung

Bundesgebiet, Bundesländer, Regierungsbezirke, Kreise.

1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt

Der Berichtszeitraum erstreckt sich jeweils auf einen Kalendermonat bzw. ein Kalenderjahr.

1.5 Periodizität

Monatlich, jährlich und fünfjährlich. Die fünfjährigen Erhebungen wurden erstmals für das Jahr 2005 durchgeführt (siehe § 23 Abs. 2 VerkStatG).

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>.

- 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 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. Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es auch 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.

Die Ergebnisse der Eisenbahnstatistik dürfen nach § 29 VerkStatG nach Kreisen auch dann veröffentlicht werden, wenn sie Einzelangaben enthalten. Der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen wird dabei nicht veröffentlicht.

1.7.2 Geheimhaltungsverfahren

Es werden keine regional tiefer gehende Daten als auf NUTS-3-Ebene (i.d.R. Kreis) veröffentlicht. Ein Geheimhaltungsverfahren ist daher nicht erforderlich.

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 Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn zählen u. a. der regelmäßige Abgleich publizierter Angaben der meldepflichtigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit denen unserer Statistik. Ferner wird laufend geprüft, ob es neue berichtspflichtige Unternehmen gibt (Berichtskreisaktualisierung). Dazu wird insbesondere auf Informationen des Eisenbahnbundesamts zurückgegriffen.

1.8.2 Qualitätsbewertung

Da es sich um eine Totalerhebung handelt, kommen stichprobenbedingte Fehler nicht vor.

Der Markt für Schienengütertransporte entwickelt 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. Auch unternehmensintern kommt es zu Veränderungen. So werden innerhalb von Konzernen die Zuständigkeiten für den Schienengüterverkehr in Deutschland von einem Tochterunternehmen auf ein anderes verlagert u. ä.

Dies erschwert es der amtlichen Statistik, den Berichtskreis der Erhebungen aktuell zu halten. In der Folge kam es zu einer Untererfassung. Für das Berichtsjahr 2016 wurden daher erhebliche Anstrengungen unternommen, alle Unternehmen in die jährliche Erhebung einzubeziehen, die Schienengütertransporte auf dem deutschen Schienennetz durchführen. Die damit verbundenen aufwändigen Arbeiten führten zu Verzögerungen bei der Aufbereitung der Jahreserhebung 2016.

Im Ergebnis hat sich die Zahl der in die Jahreserhebung einbezogenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Es wurde ferner auch eine Reihe von Unternehmen ermittelt, die aufgrund ihrer jährlichen Transportleistung in die monatliche Erhebung aufzunehmen sind. Damit kommt es mit dem Berichtsmonat Januar 2018 zu einem Anstieg der Zahl der Unternehmen in der monatlichen Erhebung.

Schwierig gestaltet sich in manchen Fällen die Datengewinnung bei ausländischen Unternehmen, also bei Unternehmen, die in Deutschland nicht über einen Standort verfügen. Es besteht keine rechtliche Handhabe, bei diesen Unternehmen die Auskunftspflicht durchzusetzen.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der monatlichen Erhebung ist zu beachten, dass der Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine jährliche Transportleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern bzw. 1 Millionen Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr erbracht haben).

Alle nachgewiesenen Veränderungen beziehen sich damit auch nur auf diesen Berichtskreis. Veränderungen bei transportierten Mengen, Transportleistungen usw. spiegeln daher nicht in jedem Fall die Entwicklung des gesamten Schienengütertransports wieder. Vielmehr können auch Verschiebungen eine Rolle spielen, die zwischen den hier nachgewiesenen größeren Unternehmen und Unternehmen stattfinden, die nicht in die Erhebung einbezogen sind.

Bei der Monaterhebung melden die Unternehmen in der Regel Angaben zu ihren geplanten Transporten. Es ergeben sich hier ggf. noch Korrekturen, wenn die geplanten Transporte so nicht realisiert wurden. Diese Korrekturen gehen in eine Nachmeldung der Unternehmen ein, die für ein Berichtsjahr als Ganzes gemacht werden. Die Ergebnisse dieser Korrekturen finden sich jeweils in einer gesonderten Jahresveröffentlichung.

2 Inhalte und Nutzerbedarf

2.1 Inhalte der Statistik

2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

Befragung sowohl inländischer als auch ausländischer Eisenbahnunternehmen zu ihrem Transportaufkommen und den damit verbundenen Verkehrsleistungen auf dem deutschen Schienennetz. Bei Unternehmen mit einem Transportaufkommen von mehr als 10 Millionen Tonnenkilometern bzw. einer Million Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr (große Unternehmen) erfolgt eine monatliche Datenerhebung für Tonnage und Tonnenkilometer nach Güterart (NST-2007 nach 81 Güterabteilungen) und nach regionaler Gliederung (NUTS-Gebiete (NUTS-3 im Inland bzw. NUTS-2 im Ausland)). Jährlich werden ergänzende Informationen zum Gefahrgutaufkommen nach Gefahrklassen, zum Transportaufkommen nach Art der Beförderung (Ganzzug/Waggonladung) sowie zur Fahrleistung nach Zugkilometern erfragt.

Bei Unternehmen mit weniger als 10 Millionen Tonnenkilometern bzw. einer Million Tonnenkilometer (kleine Unternehmen) werden jährlich Daten zum Aufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen erfragt.

Im Abstand von fünf Jahren (zuletzt 2015) werden ergänzend bei allen Unternehmen Angaben zum Fahrzeugbestand und Beschäftigten nach Einsatzart erfragt.

2.1.2 Klassifikationssysteme

In der Eisenbahnverkehrsstatistik werden folgende einheitlich geregelte Klassifikationen verwendet:

- NST-2007: Einheitliches Güterverzeichnis aller Verkehrsstatistiken.
- NUTS: Die Systematik der Gebietseinheiten für die amtliche Statistik (frz.: Nomenclature des unités territoriales statistiques) ist eine hierarchische Gliederung zur eindeutigen Identifizierung regionaler Gebietseinheiten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den aktuellen Beitrittskandidaten zur EU-Erweiterung sowie den Ländern der European Free Trade Association (EFTA).

2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

Von den meldepflichtigen Unternehmen wird monatlich der Transport (Beförderungsmenge und -leistung) zwischen zwei Kreisen nach Güterarten gemeldet. Es handelt sich dabei nicht um Einzeltransporte, sondern es werden kumulierte Monatsergebnisse bereitgestellt. Die Beförderungsmenge bezeichnet dabei das Brutto-Brutto-Gewicht der beförderten Güter und enthält einheitlich in allen Verkehrsstatistiken sowohl das Verpackungsgewicht als auch das Eigengewicht von Ladungsträgern (z. B. Container). Die Beförderungsleistung stellt das Produkt aus Beförderungsmenge und dem dabei auf dem deutschen Schienennetz zurückgelegten Transportweg dar.

Für den kombinierten Verkehr wird zusätzlich die Zahl der Ladeeinheiten ermittelt. Die Darstellung der Anzahl der Ladeeinheit erfolgt für den Container- und Wechselbehältertransport meist in TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, ein 20-Fuß-Container entspricht einer TEU).

Der Güterumschlag ergibt sich aus der Summe der Ein- und Ausladungen von Gütern. Im Gegensatz zur Güterbeförderung, bei der jeder Gütertransport unabhängig von ein- und ausladender Stelle nur einmal gezählt wird (maximale Gliederungstiefe stellt der Kreis (NUTS-3) dar), wird beim Güterumschlag im innerdeutschen Verkehr die Beförderungsmenge sowohl empfangs- als auch versandseitig gezählt. Der Durchgangsverkehr wird nur bei der Güterbeförderung berücksichtigt und ist daher im Güterumschlag nicht enthalten.

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 und digitale Infrastruktur), Bundesbehörden, wissenschaftliche Institute, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Hafenverwaltungen, Verbände bzw. Organisationen des Eisenbahnverkehrs.

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

2.3 Nutzerkonsultation

Die von Seiten der Ministerien oder europäischer Einrichtungen gewünschten Änderungen und Erweiterungen werden über entsprechende Novellierungen von Gesetzen oder Rechtsakten realisiert. Darüber hinaus können Bundesministerien und Bundesbehörden, Vertreter von Verbänden und aus der Wirtschaft und Wissenschaft ihre Interessen über den vom Statistischen Beirat eingesetzten Fachausschuss "Tourismus- und Verkehrsstatistik" einbringen.

3 Methodik

3.1 Konzept der Datengewinnung

Auskunftspflichtig sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf dem deutschen Schienennetz Gütertransporte durchführen. In die Statistik einbezogen sind somit grundsätzlich auch ausländische Unternehmen. Die Meldepflicht richtet sich nach der Hauptfrachtführerschaft - jeweils vom Hauptfrachtführer sind Daten direkt an das Statistische Bundesamt zu übermitteln. Die zu meldenden Angaben werden dem Frachtbrief, der für jeden Transport vorliegt, entnommen. Die jeweiligen Einzelangaben werden von den Unternehmen gebündelt und in summierter Form in einem standardisierten Datensatz dem Statistischen Bundesamt zur Verfügung gestellt.

Für die Monatserhebung erfolgt die Erfassung über eSTATISTK.core, für die Jahresherhebung mittels eines Online-Fragebogens (IDEV).

3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung

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. Die Übertragung der Daten an das Statistische Bundesamt erfolgt elektronisch über IDEV, einem einheitlichen elektronischem Meldeweg, der seit 2005 von den Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder angeboten wird.

3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)

Die Daten werden nach Eingang auf Plausibilität geprüft. Dabei wird bspw. geprüft, ob korrekte Kodierungen für Regionaleinheiten und Güter verwendet worden sind.

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 Rechnungssystemen. In kleineren Unternehmen erfolgt die Datenzusammenstellung dagegen oft noch im größeren Umfang manuell. Der Aufwand ist hier

aber trotzdem überschaubar, da von diesen Unternehmen i. d. R. nur wenige Transporte gemeldet werden und diese Transporte über die Monate weniger stark variieren (immer gleiche Relationen mit gleichen Gütern).

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit

vgl. Punkt 1.8.2.

4.2 Stichprobenbedingte Fehler

keine

4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler

Nicht-stichprobenbedingte Fehler können auftreten, wenn neue Unternehmen nicht zeitnah in die Statistik integriert werden können.

4.4 Revisionen

4.4.1 Revisionsgrundsätze

Jährliche Integration von Nachmeldungen oder Streichungen über einen Korrekturlauf bei der monatlichen Erhebung.

4.4.2 Revisionsverfahren

In der monatlichen Statistik findet nach Abschluss eines Berichtsjahres ein Korrekturlauf statt, bei dem von Unternehmen berichtete Nachmeldungen oder Streichungen in den vorliegenden Datenbestand integriert werden. Dabei ist eine Zuordnung von Nachmeldungen oder Streichungen auf konkrete Monate oft nicht möglich. Dies kann zur Folge haben, dass sich dann das endgültige Jahresergebnis vom Aggregat der Monate Januar bis Dezember unterscheidet.

4.4.3 Revisionsanalysen

Vergleiche zwischen dem Aggregat der Monate Januar bis Dezember und dem Jahresergebnis nach dem Korrekturlauf.

5 Aktualität und Pünktlichkeit

5.1 Aktualität

Siehe 5.2.

5.2 Pünktlichkeit

Monatsstatistik: Die Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin beträgt grundsätzlich acht Wochen. An der Beseitigung derzeit noch bestehender Verzögerungen wird in Zusammenarbeit mit Unternehmen und Verbänden aktuell gearbeitet.

Jahresstatistik: Die Ergebnisse sollen grundsätzlich acht Monate nach Ende des Erhebungsjahres veröffentlicht werden. An der Beseitigung derzeit noch bestehender Verzögerungen wird aktuell gearbeitet.

Fünfjahresstatistik: Die Ergebnisse sollen grundsätzlich zehn Monate nach Ende des Erhebungsjahres veröffentlicht werden. Verzögerungen, wie sie für das Berichtsjahr 2015 aufgetreten sind, sollen bei der nächsten Erhebung 2020 durch optimierte Verfahren vermieden werden.

6 Vergleichbarkeit

6.1 Räumliche Vergleichbarkeit

Seit 1951 liegen Ergebnisse der Eisenbahngüterverkehrsstatistik für das damalige Bundesgebiet vor. Seit 1991 werden gesamtdeutsche Ergebnisse veröffentlicht.

Für Kreise ist ein Vergleich der Ergebnisse in ihrer zeitlichen Entwicklung aufgrund mehrerer Gebietsreformen nur eingeschränkt möglich.

6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit

Angaben zum Eisenbahnverkehr sind bereits vom früheren Statistischen Reichsamt publiziert worden. Nach einer Unterbrechung erschienen 1951 die ersten Ergebnisse nach dem 2. Weltkrieg.

Zwischen 1998 und 2004 gab es eine Untererfassung der Containertransporte. Zudem wurde ab 2005 das Ladungsträgergewicht beladener Ladungseinheiten (Container, Wechselbehälter, Fahrzeuge, Fahrzeuganhänger) berücksichtigt, dies war von 1998 bis 2005 nicht der Fall. Zeitbruchfreie Vergleiche in tieferer Gliederung sind daher erst seit 2005 verfügbar. Für die im Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) neu aufgenommenen Merkmale (kombinierter Verkehr, Wagenladungsverkehr/Ganzzugverkehr, Gefahrguttransport nach Gefahrklassen und Fahrleistung in Zugkilometern, transportierte Güter nach Tonnen und Tonnenkilometer für kleine Unternehmen) sind Vergleiche ab 2004 möglich.

7 Kohärenz

7.1 Statistikübergreifende Kohärenz

Die Bundesnetzagentur veröffentlicht ebenfalls jährlich Daten zum Eisenbahngüterverkehr. Primärer Bestandteil sind dabei alle Informationen zur Marktanalyse. Es gibt lediglich zwei vergleichbare Erhebungselemente. Hierbei handelt es sich um die Tonnage und die Gesamttransportleistung. Da die Bundesnetzagentur alle Unternehmen erfasst, besteht Kohärenz nur mit den Daten der Jahreserhebung, in der auch kleinere Unternehmen mit jährlich weniger als 10 Millionen Tonnenkilometer bzw. weniger als einer Millionen Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr erfasst sind.

7.2 Statistikinterne Kohärenz

Statistikinterne Kohärenz monatlicher und jährlicher Statistik bei großen Unternehmen liegt grundsätzlich vor. Durch die laufende Anpassung des Berichtskreises und Korrekturen im laufenden Berichtsjahr kann es zu Abweichungen zwischen Monats- und Jahresstatistik kommen.

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

- der Statistik zum kombinierten Verkehr (Fachserie 8 Reihe 1.3),
- der Statistik zum Gefahrgutaufkommen (Fachserie 8 Reihe 1.4),
- den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR).

8 Verbreitung und Kommunikation

8.1 Verbreitungswege

Pressemitteilungen

Pressemitteilungen werden in der Regel für das erste Halbjahr und das Kalenderjahr veröffentlicht. Die Pressemitteilungen können unter <https://www.destatis.de/presse/> abgerufen werden.

Veröffentlichungen

Die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn wird vom Statistischen Bundesamt monatlich aufbereitet und veröffentlicht. Die Monatshefte stehen ab Januar 2009 und die Jahreshefte ab Berichtsjahr 2007 als PDF- und Excel-Dateien als kostenloses Download zur Verfügung. Ältere Fachserien liegen elektronisch ab 2003 vor.

Hierbei erscheint die Fachserie 8, Reihe 2 (Eisenbahngüterverkehr) jeweils monatlich und jährlich. Die Jahreserhebungen u. a. zum Gefahrgutaufkommen werden in der Fachserie 8, Reihe 2.1 veröffentlicht.

Online-Datenbank

In der Online-Datenbank "Genesis-Online" sind Ergebnisse zur monatlichen Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn und zur Infrastruktur zu finden (Code: 46131).

Zugang zu Mikrodaten

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

Sonstige Verbreitungswege

Entfällt

8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik

Entfällt

8.3 Richtlinien der Verbreitung

Veröffentlichungskalender

Erstveröffentlichung erfolgt nach einem internen Arbeits- und Zeitplan.

Zugriff auf den Veröffentlichungskalender

Entfällt

Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen

Zugang über die Website des Statistischen Bundesamts.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Entfällt