KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 20.12.2007
KOM(2007) 832 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung ... 3

1 EINFÜHRUNG ... 3

1.1 HINTERGRUND UND ZIELE ... 3

1.2 POLITISCHER KONTEXT ... 4

1.3 DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN ... 5

1.4 ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN ... 6

2 DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG ... 8

2.1 AUFGETRETENE PROBLEME ... 8

2.1.1 Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen ... 8

2.1.2 Arbeitsbelastung der Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung ... 10

2.1.3 Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung ... 10

2.1.4 Methodik ... 11

2.2 ERGEBNISSE ... 11

2.2.1 Datenübertragung und -validierung ... 11

2.2.2 Methodische Anleitung ... 12

2.2.3 Datenverbreitung ... 12

3 SCHLUSSFOLGERUNGEN ... 15

3.1 KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN ... 16

3.2 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN ... 16

ZUSAMMENFASSUNG

In Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs[1] ist festgelegt, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat nach drei Jahren der Datenerhebung einen Bericht über die bei der Durchführung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen unterbreitet. Mit dem vorliegenden Bericht kommt die Kommission dieser Verpflichtung nach, nachdem für die ersten drei Jahre (2003-2005) Daten erhoben wurden.

Es werden zunächst der Hintergrund, die Ziele und der allgemeine politische Rahmen vorgestellt und dann Themen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung erörtert. Außerdem enthält der Bericht Informationen über die wichtigsten Ergebnisse. Im letzten Abschnitt wird auf Schlussfolgerungen und mögliche Entwicklungen eingegangen.

Die Durchführung dieser Verordnung hat dazu geführt, dass ausführliche Daten über die Beförderung von Gütern und Personen mit der Eisenbahn und über Eisenbahnunfälle vorliegen und dass sich Datenqualität und Pünktlichkeit der Lieferung verbessert haben. Die Mitgliedstaaten haben sich bemüht, den Vorschriften der Verordnung nachzukommen. Diese Anstrengungen müssen fortgesetzt werden, um eine pünktlichere Übermittlung der Daten und vollständigere Datenlieferungen zu gewährleisten.

1 EINFÜHRUNG

1.1 HINTERGRUND UND ZIELE

Ziel der Verordnung 91/2003 war es, die Kommission, andere EU-Einrichtungen, nationale Regierungen und die breite Öffentlichkeit mit vergleichbaren, zuverlässigen, harmonisierten, regelmäßig erhobenen und umfassenden statistischen Daten über den Umfang und die Entwicklung der Beförderung von Gütern und Personen mit der Eisenbahn in der Europäischen Union zu versorgen.

Zu diesem Zweck mussten bestimmte wesentliche Aspekte der Datenerhebung gemäß der Richtlinie des Rates über die statistische Erfassung des Eisenbahngüterverkehrs (80/1177/EWG) ausgeweitet werden, um auch Informationen über die Beförderung von Fahrgästen, über Verkehrsströme und über Unfälle im Eisenbahnnetz, über die Art von Gefahrgütern und Transportbehältern und über den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr auf regionaler Ebene (NUTS2) zu erheben.

---

[1] Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs, ABl. L 16 vom 21.1.2003, S. 1.

Die wesentlichen Punkte der Verordnung Nr. 91/2003 lassen sich daher wie folgt zusammenfassen:

- Es sollten Daten für alle Eisenbahnen in der Gemeinschaft erhoben werden.
- Es sind Daten über die Beförderung von Gütern wie auch Fahrgästen mit der Eisenbahn zu erheben. Die erhobenen Daten umfassen jährliche und vierteljährliche Statistiken über die Beförderung von Gütern und Personen.
- Daten über Herkunft und Ziel sind sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr auf der NUTS-2-Ebene zu liefern.
- Die erhobenen Informationen umfassen Statistiken über die Verkehrsströme im Eisenbahnnetz für Güter- und Personenzüge.
- Zu erheben sind auch Statistiken über Eisenbahnunfälle.

1.2 POLITISCHER KONTEXT

Für die Festlegung einer gemeinsamen Verkehrspolitik werden möglichst umfangreiche Kenntnisse über den Umfang und die Entwicklung der Beförderung von Gütern und Personen im Eisenbahnverkehr benötigt. In dem Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“[2] ist als Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik die Unterstützung bei der Bereitstellung leistungsfähiger und effektiver Verkehrssysteme für die Europäer genannt. Dieses Ziel wurde auch in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch[3] aufrechterhalten, allerdings stärker auf die Sicherstellung der nachhaltigen Mobilität in Europa ausgerichtet. Laut der überarbeiteten Strategie für die nachhaltige Entwicklung[4] ist der nachhaltige Verkehr ein Kernziel für die EU. Somit dient die Eisenbahnverkehrsstatistik der Gemeinschaft dazu, die Verkehrspolitik und andere Bereiche der EU-Politik, beispielsweise die überarbeitete Strategie für die nachhaltige Entwicklung und das Funktionieren des Binnenmarktes, zu planen, zu überwachen und zu bewerten.

Die Bedeutung dieser Daten für die Entscheidungsfindung auf EU-Ebene nimmt zu, beispielsweise durch die der Kommission mit den Vorschlägen im zweiten und dritten Eisenbahnpaket übertragenen Befugnisse.

Das zweite Eisenbahnpaket umfasst drei Richtlinien (über Sicherheit, Interoperabilität und Marktöffnung) und eine Verordnung (über die Europäische Eisenbahnagentur).

---

[2] KOM(2001) 370 vom 12. September 2001.

[3] KOM(2006) 314 vom 22. Juni 2006: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“.

[4] Vom Europäischen Rat am 15./16. Juni 2006 angenommen.

Das dritte Paket von Rechtsvorschriften enthält zwei Richtlinien (eine über die weitere Öffnung des Marktes im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr und eine über Fahrerlaubnisse von Triebfahrzeugführern) und eine Verordnung (über Rechte und Pflichten von Eisenbahnfahrgästen). Diese Informationen werden auch für die Messung von Personen- und Güterströmen und die Ermittlung der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrszweige in der EU (den „Modal Split“) benutzt.

Beispiele für weitere politische Anwendungsbereiche sind:

- Auch die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) interessiert sich für die Auswertung dieser Daten für ihre Arbeit, d. h. für die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren.

- Es besteht ferner die Möglichkeit, diese Daten für umweltpolitische Zwecke, d. h. für den Vergleich mit anderen Verkehrszweigen, zu nutzen. Mit dem politischen Willen, aus Umweltschutzgründen den Eisenbahnverkehr zu fördern, nimmt auch der Datenbedarf zu. Diese Statistiken sind für den Mechanismus für die Verkehrs- und Umweltberichterstattung TERM von Bedeutung, der darauf ausgelegt ist, die Entscheidungsträger der EU-Verkehrspolitik zu informieren, und der von der Europäischen Umweltagentur in Zusammenarbeit mit Fachleuten aus den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission entwickelt wurde.

1.3 DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Mit der Verordnung Nr. 91/2003 werden der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen, die sie gemäß Artikel 10 und 11 der genannten Verordnung im Wege eines Ausschussverfahrens wahrzunehmen hat. Eurostat hat dieses Ausschussverfahren angewendet, um eine Reihe von Bestimmungen über verschiedene Aspekte der Durchführung der Verordnung zu erlassen. Diese Bestimmungen werden in Form von Kommissionsverordnungen nach Stellungnahme des Ausschusses für das Statistische Programm erlassen.

Bisher sind zwei Durchführungsverordnungen erlassen worden:

- Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 der Kommission vom 3. Juli 2003[5], sie enthält im Wesentlichen harmonisierte Definitionen, die von allen Mitgliedstaaten, die statistische Daten über den Eisenbahnverkehr liefern, verwendet werden müssen; mit der Verordnung wird außerdem der Inhalt des Anhangs über die Unfallstatistik angepasst;

[5] Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 der Kommission vom 3. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs, ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 13.

- Verordnung (EG) Nr. 332/2007[6] vom 27. März 2007, die die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung enthält (die Datensätze sind in der entsprechenden Struktur und Codierung zu übermitteln).

Eine weitere Kommissionsverordnung wird derzeit in den zuständigen Gremien erörtert. Sie dient der Harmonisierung einer Reihe von Definitionen und der Änderung von Anhang H der Verordnung Nr. 91/2003, um die Übereinstimmung mit Anhang 1 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit zu gewährleisten.

1.4 ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN

Die Verordnung Nr. 91/2003 gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie braucht nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden. In der Verordnung ist jedoch die schrittweise Hinzufügung weiterer Anhänge (für bestimmte Eisenbahnunternehmen, Datensätze und Variablen) nach bestimmten Regeln für maximal drei Jahre (bis 2005 einschließlich) vorgesehen.

Rumänien und Bulgarien haben sich bereiterklärt, vom Jahr 2006 als Bezugsjahr an bei der Datenlieferung den EU-Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet vollständig nachzukommen. Rumänien hat nahezu alle Daten für 2005 gemäß den Bestimmungen der Verordnung vorgelegt.

Für die Kandidatenländer gilt Folgendes: Kroatien und die Türkei liefern einige Daten, während die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien bisher noch keine Daten vorgelegt hat.

Im Jahr 2003 wurde die Verordnung Nr. 91/2003 durch einen Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses[7] förmlich in Anhang XXI (Statistik) des EWR-Abkommens aufgenommen. Gemäß diesem Beschluss muss Norwegen die in der Verordnung geforderten Daten vorlegen. In der Verordnung ist eine vereinfachte Meldung vorgesehen, die für die Daten Liechtensteins[8] angewendet wird.

Aufgrund des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit im Bereich der Statistik[9] liefert auch die Schweiz Daten auf der Grundlage der Verordnung. Die Schweiz wird die

---

6 Verordnung (EG) Nr. 332/2007 der Kommission vom 27. März 2007 über die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung der Statistiken über den Eisenbahnverkehr, ABl. L 88 vom 29.3.2007, S. 16.

7 Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 12/2004 vom 6. Februar 2004 zur Änderung des Anhangs XXI (Statistik) des EWR-Abkommens, ABl. L 116 vom 22. April 2004, S. 63-64.

8 Die Daten für Liechtenstein werden von Österreich bereitgestellt, da im Hoheitsgebiet Liechtensteins nur ein (österreichisches) Eisenbahnunternehmen tätig ist.

9 Unterzeichnet am 26. Oktober 2004 und genehmigt durch den Beschluss des Rates vom 27. Februar 2006 zum Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit im Bereich der Statistik, ABl. L 90 vom 28. März 2006, S. 1-21.

in dieser Verordnung vorgesehenen Daten spätestens vom Beginn des Jahres 2006 an erheben[10].

[10] Anhang A, Verkehrs- und Tourismusstatistik, des oben genannten Abkommens.

2 DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1 AUFGETRETENE PROBLEME

2.1.1 Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen

Bei der Einhaltung der in der Verordnung festgelegten Datenlieferpflicht war während des untersuchten Zeitraums eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Dieser positive Trend ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Bestimmungen der Anhänge nach und nach wie folgt eingeführt wurden:

- Daten für 2003 – Tabellen A1, A2, A3 und Anhang I erstmals erforderlich;
- Daten für 2004 – Tabellen A4, A5, A6, A7, A8 und A9, Anhang B, Anhang C, Anhang D, Anhang E and Anhang H erstmals erforderlich;
- Daten für 2005 – Anhang F und Anhang G erstmals erforderlich.

Tabelle 1gibt Aufschluss über den Stand der Datenlieferung für das Berichtsjahr 2005 nach Datensätzen und Periodizität. In der Verordnung Nr. 91/2003 sind folgende Lieferfristen festgelegt:

- Datensätze des Anhangs E (Statistiken über den Güter- und Personenverkehr) sind vierteljährlich vorzulegen;
- Datensätze der Anhänge A, B, C und D (Statistiken über den Güter- und Personenverkehr) und des Anhangs H (Unfallstatistiken) sind jährlich vorzulegen;
- Datensätze des Anhangs F (Regionale Statistiken über den Güter- und Personenverkehr) und des Anhangs G (Statistiken über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz) sind (beginnend mit dem Berichtsjahr 2005) alle fünf Jahre vorzulegen.

Tabelle 1: Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung über Lieferfristen und -umfang im Berichtsjahr 2005

	Daten-lieferung viertel-jährlich	Datenlieferung jährlich						Datenlieferung alle fünf Jahre (Beginn: 2005)	
Anhang	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**H**	**I**	**F**	**G**
Monate der Datenlieferung	**3***	**5**	**5**	**8/14**	**8**	**5**	**5**	**12**	**18**
Belgien									
Tschechische Republik			–	T		Q		T	
Dänemark	T	T	T	M	T	T	T		
Deutschland	T	T	–	T	–	T	T	T, M	
Estland							Q		
Griechenland			–					T	
Spanien	T			M				M	M
Frankreich		M		M				T, M	T
Irland		M					T	T	
Italien			T						
Zypern	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lettland			–		–			M	
Litauen	T								
Luxemburg			–	T	–		T	T	T
Ungarn									T
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Niederlande		M	M		Q		Q, T		M
Österreich								T	T
Polen		T							
Portugal	T					T	M	M	M
Slowenien			–		–				
Slowakei			–		–	T	T, Q	T	
Finnland							Q		
Schweden		T	–	T			Q	M	
Vereinigtes Königreich		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgarien	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kroatien	T		–		–			–	–
Ehem. jugoslaw. Republik Mazedonien	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Island	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Liechtenstein	–	–		–			T	–	T
Norwegen				M			T	M	
Rumänien								–	–
Schweiz	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Türkei							M		–

* Die Einhaltung der Lieferfrist für das vierte Quartal 2005 wurde mit berücksichtigt.

Legende:

	Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung
T	Probleme mit der Einhaltung der Lieferfrist
M	Einige Tabellen fehlen
Q	Qualitätsprobleme, unvollständige Daten
–	Nicht betroffen

Einige Meldeländer hatten Probleme mit der Lieferung bestimmter Datensätze (insbesondere Unfallstatistiken) oder Elemente (z. B. Zugbewegungen) für das Jahr 2003. In den beiden darauffolgenden Jahren hat sich die Datenlieferung verbessert, allerdings muss an der Pünktlichkeit und Vollständigkeit noch gearbeitet werden.

2.1.2 Arbeitsbelastung der Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung

In den meisten Meldeländern konnten die Bestimmungen der Verordnung durch unmittelbare Nutzung vorhandener Daten eingehalten werden, so dass keine besonderen Maßnahmen getroffen wurden, da die bestehenden Verfahren ausreichten, um den Anforderungen zu genügen. In einigen Ländern mussten jedoch zusätzliche Daten erhoben und weitere Aufbereitungsverfahren eingeführt werden. Anzumerken ist, dass die Verordnung keine finanzielle Unterstützung zur Deckung der Kosten ihrer Durchführung vorsieht.

Die Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit der regelmäßigen Datenlieferung wird von den meisten Meldeländern als annehmbar eingeschätzt. Für einige Länder ergab sich jedoch eine erhebliche Arbeitsbelastung, und zwar insbesondere für die Eisenbahnunternehmen in ihrer Funktion als ursprüngliche Datenlieferanten und für die zuständigen nationalen Behörden der Länder, in denen die Liberalisierungsvorschriften der EU angewendet werden und folglich viele neue Eisenbahnunternehmen tätig sind.

Die Kosten wurden in einer 2006 im Auftrag der Arbeitsgruppe für Programmplanung und Koordinierung im Europäischen Statistischen System durchgeführten Studie untersucht. Dabei ergab sich eine sehr heterogene Situation, in der die durchschnittlichen jährlichen Kosten der Erstellung der Eisenbahnstatistik selbst in Mitgliedsländern von vergleichbarer Größe und Marktstruktur erheblich schwanken. Bis auf sehr wenige Ausnahmen bestätigten die Mitgliedstaaten, dass die Zahlen der Kosten-Nutzen-Studie[11] die gesamten jährlichen Kosten der Erstellung der Eisenbahnverkehrsstatistik gemäß der Verordnung Nr. 91/2003 realistisch wiedergeben.

2.1.3 Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung

Die Erhebung und Aufbereitung von Daten in den Meldeländern erfolgt anhand eines herkömmlichen Bottom-up-Informationsflusses. In der Regel beginnt dieser Informationsfluss bei dem Eisenbahnunternehmen, das die Informationen an die

[11] Der Bericht wurde den Mitgliedstaaten auf der Sitzung der Arbeitsgruppe für Programmplanung und Koordinierung im Europäischen Statistischen System vom 19. Juni 2006 vorgelegt und mit ihnen diskutiert (Punkt 2.1 der Tagesordnung *Überprüfung der Prioritäten – Ergebnisse von Kosten-Nutzen-Analysen).*

nationale Behörde weiterleitet, die für die Aufbereitung, Validierung und Übermittlung der nationalen Daten an Eurostat zuständig ist.

In einigen Fällen greifen die zuständigen nationalen Behörden auf andere Datenquellen zurück, etwa das Verkehrsministerium, Fahrwegbetreiber oder nationale Sicherheitsbehörden, und zwar vor allem, wenn es um Daten über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz und um Unfallstatistiken geht.

Alle nationalen Behörden nehmen vor der Weiterleitung der Daten an Eurostat Validierungen vor, und zwar mit Hilfe intern entwickelter Kontrollverfahren und/oder einer von Eurostat bereitgestellten Vorabvalidierungs-Software. Die Validierungsvorschriften gelten für eine ganze Reihe von Aspekten, es wird z. B. geprüft, ob das Datenformat stimmt, die Codierung in Ordnung ist, die Datensätze in sich geschlossen sind und ob Kohärenz zwischen Datensätzen und Variablen besteht usw. Werden Fehler entdeckt, so werden sie vor der Datenübermittlung an Eurostat manuell korrigiert.

2.1.4 Methodik

Die Bestimmungen der Durchführungsverordnung Nr. 91/2003 zur Methodik bilden den gemeinsamen Rahmen für die Gewährleistung einer harmonisierten Datenerhebung und der Erstellung vergleichbarer Ergebnisse. Während des untersuchten Zeitraums traten folgende größere methodische Probleme auf:

- die Frage, ob der Personen-Transitverkehr zu berücksichtigen ist oder nicht;
- methodische Probleme im Zusammenhang mit der Erstellung der Korrespondenztabelle zwischen UIC-Bahnhofcodes und NUTS-2-Regionen und eines gemeinsamen Tools für den Übergang von der NST/R auf die NST 2000 (CPA, KN) für die Verkehrsstatistik;
- Notwendigkeit der Harmonisierung von Definitionen zwischen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 49/2004 und den Verordnungen über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (zusammen mit Änderungen des Datenerhebungsbereichs), um die Qualität der Unfallstatistik zu verbessern;
- methodische Unterstützung im Zusammenhang mit Anhang G – Statistiken über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz;
- Probleme mit der Korrespondenz zwischen Anhang I und den zu liefernden Daten.

2.2 ERGEBNISSE

2.2.1 Datenübertragung und -validierung

In jedem Anhang der Verordnung Nr. 91/2003 sind spezifische Datenlieferfristen für die Meldeländer festgelegt. Während des untersuchten Zeitraums wurden diese Fristen immer besser eingehalten.

Die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung sind weitgehend standardisiert. Die Daten werden Eurostat elektronisch unter Einhaltung der geforderten Dateistrukturen und Datensatzformate übermittelt. Dies ermöglicht eine rasche Aufnahme der Daten in die Eurostat-Produktionsdatenbank und das Aufspüren von grundlegenden Fehlern und unbekannten Codes in einem frühen Stadium.

Nach der Einspeisung in die Eurostat-Datenbank durchlaufen die Daten umfangreiche Validierungsverfahren, um ihre Qualität zu gewährleisten. Geprüft wird dabei, ob die Datensätze in sich geschlossen, im Zeitablauf stimmig und untereinander kohärent sind, und die Ergebnisse für den Verkehr zwischen zwei Meldeländern werden miteinander verglichen.

Die Qualität der Daten über den Güterverkehr (die auf Frachtpapieren beruhen) ist als gut zu beurteilen. Da in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Erhebungsverfahren verwendet werden, können die Daten über den Personenverkehr nicht die gleiche Qualität erreichen. Die Daten der Unfallstatistik sind gelegentlich durch Selbstmorde und Selbstmordversuche verfälscht. Bei einem Teil der Unfalldaten ist immer noch (wahrscheinlich wegen des in der Verordnung Nr. 91/2003 vorgesehenen Übergangszeitraums von fünf Jahren) die mangelnde Anpassung an die einheitlichen Definitionen zu beklagen, wobei die oben genannten harmonisierten Definitionen die Datenqualität verbessern werden. Diese Einschätzung geht von der Anwendung eines soliden gemeinsamen methodischen Rahmens, von nationalen Anstrengungen im Zusammenhang mit den Datenaufbereitungs- und -validierungsverfahren sowie von anschließenden Qualitätskontrollen durch Eurostat vor der Datenverbreitung aus.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten schätzt die Einhaltung der Verordnung Nr. 91/2003 als gut ein. Die meisten Probleme gibt es im Zusammenhang mit der Vorlage von regionalen Daten, da Datenquellen und Aggregationstools unzureichend sind, der Zugang zu den Daten begrenzt ist und es in einigen Fällen Schwierigkeiten mit der Datenverarbeitung gibt. Viele Meldeländer bemühen sich jedoch darum, die Lage zu verbessern, z. B. durch regelmäßige Kontakte mit Datenlieferanten im Hinblick auf die Übermittlung vollständiger Daten oder durch die Entwicklung neuer Datenverarbeitungssysteme.

2.2.2 Methodische Anleitung

Um den mit der Durchführung der Verordnung befassten Mitgliedstaaten und anderen Meldeländern eine Anleitung an die Hand zu geben, hat Eurostat ein Referenzhandbuch für die Durchführung der Verordnung Nr. 91/2003 erstellt. Es wird jährlich aktualisiert und bezieht somit auch die neuesten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien ein, die für die Erstellung dieser Statistiken relevant sind.

Zudem hat Eurostat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der UIC die Korrespondenztabelle zwischen UIC-Bahnhofcodes und NUTS-2-Regionen erstellt.

2.2.3 Datenverbreitung

Die Kommission darf gemäß Artikel 7 der Verordnung Nr. 91/2003 alle Daten verbreiten, die die Mitgliedstaaten nicht für vertraulich erklärt haben. In der Praxis haben nur sehr wenige Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Daten für

vertraulich zu erklären, so dass die überwiegende Mehrheit der an Eurostat gelieferten Daten verbreitet werden kann. Aufgrund der Bestimmungen der Verordnung sind die gemäß Anhang I erhobenen Daten (Informationen über die Eisenbahnunternehmen) vertraulich.

Eurostat veröffentlicht die erhobenen Daten kostenlos in seiner Verbreitungsdatenbank über die Eurostat-Website. Es gibt bereits 19 Tabellen mit Daten, die auf der Grundlage der Anhänge A-E und H der Verordnung erhoben wurden. In diesem Jahr (2007) wird sich die Zahl der Tabellen aufgrund der Verbreitung der Daten aus Anhang F und G noch erhöhen.
Die Daten werden ferner von Eurostat in spezifischen Veröffentlichungen wie der Reihe *Statistik kurz gefasst* oder in Pressemitteilungen verbreitet, wodurch das Interesse der Medien oder der breiten Öffentlichkeit geweckt wird.

Auf der Grundlage der Daten, die gemäß der Verordnung vorgelegt wurden, konnten drei Ausgaben von "Statistik kurz gefasst" mit Daten für 2005 erstellt werden:

- Eisenbahnunfälle in der Europäischen Union 2004-2005;
- Eisenbahngüterverkehr 2005;
- Eisenbahnpersonenverkehr 2004-2005.

In Tabelle 2 sind einige Schlüsseldaten über den europäischen Eisenbahnverkehr aufgeführt, die auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung erhoben wurden.

Tabelle 2: Eisenbahnpersonen- und –güterverkehr insgesamt[12] und Zahl der Verkehrstoten im Eisenbahnverkehr nach Ländern, 2005

	Personen-verkehr (Mio. pkm)	Veränderung gegenüber 2004 (in %)	Güterverkehr: (Mio. tkm)	Veränderung gegenüber 2004 (in %)	Zahl der Verkehrstoten im Eisenbahn-verkehr[13]
Belgien	8305	-4.3	:c[14]	5.7 [14]	24
Tschech. Republik	6667	1.3	14866	-1.5	249
Dänemark	5957	0.7	1976	-14.9	23
Deutschland	78244	7.4	95421	3.8	157
Estland	248	28.6	10639	1.4	21
Griechenland	1854	11.1	613	3.6	26
Spanien	21153	4.1	11635	-2.0	65
Frankreich	76886	3.4	40701	-9.8	79
Irland	1781	12.6	303	-24.1	0
Italien	50088	1.7	22761	2.6	99
Zypern	-	-	-	-	-
Lettland	894	10.3	19779	6.2	5
Litauen	280	-1.0	12457	7.0	33
Luxemburg	267	5.8	392	-33.9	0
Ungarn	9851	-3.1	9090	3.9	91
Malta	-	-	-	-	-
Niederlande	14036	-0.4	5025	-3.8	25
Österreich	9236	5.0	18957	1.1	44
Polen	17882	-3.0	49972	-4.5	291
Portugal	3809	1.5	2422	6.1	99
Slowenien	716	3.0	3245	3.0	5
Slowakei	2182	-2.0	9463	-2.5	7
Finnland	3478	3.8	9706	-4.0	22
Schweden	8910	3.2	21675	3.9	21
Vereinigtes Königreich	44415	2.5	22322	-1.0	74
Europäische Union (EU-25)	**:**	**:**	**:**	**:**	**1464**
Bulgarien	:	:	:	:	:
Kroatien	1227	5.0	2835	13.7	35
Ehem. jugoslaw.	:	:	:	:	:
Island	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0.0	17	-17.3	0
Norwegen	2709	3.4	3149	10.7	4
Rumänien	7960	-7.6	16582	-2.6	36
Schweiz[15]	:	:	:	:	:

12 Vereinfachte und ausführliche Berichterstattung, alle Verkehrsarten (grenzüberschreitender und innerstaatlicher Verkehr, Transitverkehr nur für den Güterverkehr).

13 Einige Daten beinhalten u. U. auch Selbstmorde.

14 Wegen der Vertraulichkeitsklausel bei vereinfachter Berichterstattung sind die Daten vertraulich (kleine Unternehmen); der Wert für Großunternehmen (ausführliche Berichterstattung) belief sich auf: 8 130 Mio. tkm im Jahr 2005.

15 Die Schweiz liefert vom Jahr 2006 als Berichtsjahr an Daten über den Eisenbahnverkehr (gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit im Bereich der Statistik, ABl. L 90 vom 28. März 2006, S. 1-21).

Türkei	5036	-3.8	9077	-2.7	154

3 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Erfahrungen und Ergebnisse im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung Nr. 91/2003 sind generell als sehr positiv zu beurteilen. Der Erlass der Verordnung, die Arbeit und die Mittel, die sowohl auf nationaler Ebene als auch von Seiten Eurostats in die Ausarbeitung der Rechtsvorschriften investiert wurden, ermöglichten eine rasche Produktion vergleichbarer und zuverlässiger Ergebnisse. Dies gilt besonders für die zehn Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind.

In den Ländern, in denen der Eisenbahnmarkt gut entwickelt ist (d. h. wo es viele Eisenbahnunternehmen gibt), gab es mehr Probleme im Zusammenhang mit der Datenerhebung.

Die Datenlieferung hat sich in den beiden darauffolgenden Jahren verbessert, wenngleich es vor allem in Bezug auf Pünktlichkeit der Lieferung und Vollständigkeit der Datensätze noch Probleme gibt.

Bedingt durch einen stetigen Lernprozess (in den drei vorangegangenen Jahren) standen alle vierteljährlichen Daten für 2006 bereits im Mai 2007 zur Verfügung (alle Mitgliedstaaten haben die Lieferfrist für die vierteljährlichen Daten eingehalten).

Einige Länder haben große Fortschritte im Hinblick auf die Lockerung der Vertraulichkeitsvorschriften für einige Tabellen erzielt. Zu Beginn hatten 7 Länder einige Tabellen für vertraulich erklärt, in Kontakten zwischen NSÄ und Eisenbahnunternehmen wurde jedoch erreicht, dass die Daten veröffentlicht wurden. Derzeit bestehen nur für die Daten für drei Länder (AT[16], BE[17] und BG[18]) gewisse Beschränkungen. Das Verfahren zur Offenlegung der Daten läuft in diesen Ländern noch. Daher sind (für einige Variablen) die EU-Gesamtwerte noch nicht verfügbar. Dies beeinträchtigt die Überwachung des Eisenbahnmarktes auf europäischer Ebene und damit den Nutzen der Datensätze stark.

Die meisten Probleme im Zusammenhang mit der Auslegung der Verordnung, der Datenerhebung, -aufbereitung, -übertragung und -validierung wurden behandelt und angemessen gelöst. Die Durchführung dieser Verordnung hat dazu geführt, dass mehr Daten über diesen Sektor vorliegen und dass sich die Datenqualität und die Aktualität verbessert haben. Die ermittelten Ergebnisse werden unmittelbar im Entscheidungsprozess genutzt, insbesondere für die Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung von Maßnahmen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs auf nationaler und auf EU-Ebene. Die Datenverbreitung über verschiedene, öffentlich zugängliche Medien hat dazu beigetragen, dass der gesamte Prozess erkennbar wird und die Bürger einen Nutzen aus den eingesetzten Ressourcen ziehen können.

---

16 Die Tabellen A3, F1 und F3 sind vertraulich, die Vertraulichkeit der Tabellen C1, C2, C3, C4, E2, F3 und F4 wird derzeit geprüft.

17 Die Tabellen B1 für 2004 und 2005 sind vertraulich.

18 Die Vertraulichkeit der Tabellen E1 und E2 wird derzeit geprüft.

3.1 KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Kurzfristig sollten schwerpunktmäßig folgende Punkte behandelt werden:

- endgültige Einführung harmonisierter Definitionen, damit die Daten für verschiedene Länder und Verkehrszweige besser zu vergleichen sind;

- Integration und Harmonisierung einiger Daten über Eisenbahnunfälle (die derzeit von der ERA und Eurostat separat erhoben werden), um in Zukunft Doppelarbeit und die Veröffentlichung unterschiedlicher Zahlen zu vermeiden;

- es ist eine weitere Verbesserung der Datenqualität für bestimmte Elemente und eine pünktlichere Datenlieferung erforderlich. Einige Meldeländer müssen sich verstärkt um die Vorlage zuverlässiger und vergleichbarer Daten und um eine pünktlichere Datenlieferung bemühen;

- Verbreitung von Daten über Verkehrsströme im Eisenbahnnetz und von Regionaldaten;

- der EU-Beitritt von Bulgarien und Rumänien. Eurostat wird besonderes Augenmerk darauf richten sicherzustellen, dass diese beiden neuen Mitgliedstaaten die EU-Rechtsvorschriften zur Eisenbahnverkehrsstatistik einhalten;

- vollständige Aufhebung der Beschränkungen aufgrund der Vertraulichkeit, um eine pünktliche Verbreitung der EU-Aggregate zu ermöglichen.

3.2 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Denkbar wäre die Erhebung neuer Variablen auf der Grundlage des Nutzerbedarfs (geleistete Zugkilometer untergliedert in Diesel- und Stromantrieb könnten z. B. für Umweltverträglichkeitsberechnungen von Nutzen sein). Zu erwägen ist ebenfalls die Möglichkeit der Erhebung von Daten über Hochgeschwindigkeits-Personenzüge (Zahl der Fahrgäste, Personenkilometer und Zugkilometer).

Die Meldeländer haben jedoch deutlich gemacht, dass es für sie schwierig ist, weitere Daten zu erheben, und dass jede zusätzliche Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit der Erhebung von Daten für die Statistik im allgemeinen und von Eisenbahnverkehrsdaten im Besonderen angemessen begründet werden muss.

Mindestens zwei zukünftige Entwicklungen, die keinen weiteren Datenbedarf mit sich bringen, wären vorstellbar:

- eine leichte Verkürzung der Frist für die Übermittlung der Daten auf fünf Monate nach Ablauf des Beobachtungszeitraums für die jährlichen Daten über den Eisenbahnpersonenverkehr entsprechend den Bestimmungen für andere Verkehrszweige;

- die Ausweitung des geografischen Erfassungsbereichs entweder aufgrund künftiger EU-Erweiterungen oder durch die Einbeziehung von Drittländern auf freiwilliger Basis im Wege von Kooperationsvereinbarungen.