

Gesetzentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes zur Entbürokratisierung der Verkehrsstatistik

A. Problem und Ziel

Die amtlichen Verkehrsstatistiken sollen Daten zu Verkehrsleistungen, Beförderungsunternehmen, Verkehrsmittelbeständen und zur Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen, um den Transport von Gütern und Personen möglichst umfassend abzubilden.

Bei den Erhebungen gilt es, die auskunftspflichtigen Beförderungsunternehmen so wenig wie möglich zu belasten. Eine ressortübergreifende Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat in Erfüllung eines Auftrags aus dem Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode im Oktober 2019 Vorschläge zur Reduzierung von Statistikpflichten vorgelegt, mit denen unter anderem auch Unternehmen der Verkehrswirtschaft entlastet werden sollen. Der vorliegende Entwurf der Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes bezweckt vorrangig, diese Vorschläge umzusetzen. Der zu erwartende Wegfall von Angaben hat einen nur geringfügigen Informationsverlust zur Folge, was sich auch in der geringen Nachfrage nach diesen Daten widerspiegelt.

Hingegen ist die Nachfrage nach differenzierteren Informationen über die Art beförderter Gefahrgüter gestiegen. In der Güterkraftverkehrsstatistik werden zudem zur Erhöhung der Stichprobenqualität genauere Angaben zur zeitlichen Dimension der durchgeführten Fahrten sowie zum Nichteinsatz von Fahrzeugen benötigt. Diesen Bedarfen soll mit der Gesetzesänderung Rechnung getragen werden.

B. Lösung

Das Verkehrsstatistikgesetz wird punktuell zur Umsetzung der unter A. skizzierten Ziele angepasst.

C. Alternativen

Keine.

Ohne die Änderungen würden verkehrswirtschaftliche Unternehmen weiterhin unter Bußgeldandrohung mit erheblichem bürokratischen Aufwand Auskünfte geben müssen, die nur einen äußerst geringen Erkenntnisgewinn für Statistiknutzer generieren.

Die Beibehaltung der schlichten Ja/Nein-Abfrage beim Transport gefährlicher Güter würde unzureichenden Aufschluss bezüglich Umweltgefährdung und Unfallvermeidung auf Binnenwasserstraßen geben.

In der Güterkraftverkehrsstatistik blieben die Hochrechnung der Stichprobenergebnisse und die Bewertung ihrer Qualität eingeschränkt.

D. Haushaltsangaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund entstehen im Ergebnis keine Mehrkosten, sondern Einsparungen.

Den Ländern entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand sowie geschätzte jährliche Kosten von rd. 40.000 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger ergeben sich keine Erfüllungsaufwandsänderungen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch den im Gesetzentwurf vorgesehenen Wegfall von Statistiken, Erhebungen und Merkmalen werden keine zusätzlichen Erfüllungsaufwände begründet, vielmehr ergeben sich Entlastungen und damit Kostenreduzierungen für die Verkehrsunternehmen. Allein die Aufnahme "Begründung zum Nichteinsatz des Fahrzeugs" als Hilfsmerkmal verursacht einen geringfügigen Mehraufwand. 35% der Befragten machen diese Angabe derzeit bereits auf freiwilliger Basis.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Beim Erfüllungsaufwand der Verwaltung ist zu differenzieren zwischen dem Aufwand auf Seiten des Bundes und dem Aufwand auf Seiten der Länder.

E.3.1 Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung

Durch die Änderungen ergeben sich in erster Linie geringe einmalige Umstellungsaufwände z.B. durch Anpassung von Fragebögen und Software. Dem stehen jährliche Reduzierungen des Erfüllungsaufwands und damit Einsparungen gegenüber.

E.3.2 Erfüllungsaufwand der Landesverwaltungen

Insgesamt fallen durch die beabsichtigten Änderungen bei den Ländern einmalige Umstellungsaufwände in Höhe von 29.000 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 40.500 Euro an.

F. Weitere Kosten

Keine.

Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes zur Entbürokratisierung der Verkehrsstatistik

(Stand: 28.05.2020)

Artikel 1

Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes

Das Verkehrsstatistikgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Nummer 11 wird aufgehoben.
2. § 3 Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe c wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt.
 - b) Folgender Buchstabe d wird angefügt.

„d) in der Binnenschifffahrt bei Gefahrgütern die UN-Nummer;“
3. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe d) wird wie folgt gefasst:

„bei der Beförderung gefährlicher Güter die Gefahrklasse gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008“
 - b) In Absatz 1 Nr. 2 wird nach Buchstabe k) folgender Buchstabe l) eingefügt:

„Datum des Fahrtantritts für die Erhebung nach § 1 Nr. 3.“
4. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „haben“ die Wörter „sowie allen Unternehmen mit gewerblichem Schienennahverkehr“ eingefügt.
 - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Ausgenommen von der Erhebung sind Unternehmen, die im Personenverkehr mit Omnibussen, Eisenbahnen oder Straßenbahnen ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben.“
 - cc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

dd) Der folgende Satz 4 wird angefügt:

„Für Unternehmen, die ausschließlich Omnibusverkehr betreiben und die nach einer Erhebung gemäß Satz 1 Nummer 3 neugegründet werden, wird das Erreichen der Schwellenwerte gemäß Satz 1 Nummer 1 und 2 durch eine Vorbefragung ermittelt.“

b) In Absatz 4 werden die Wörter „Erhebungen nach § 1 Nr. 10 und 11 werden“ durch die Wörter „Erhebung nach § 1 Nummer 10 wird“ ersetzt.

5. § 17 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe b werden die Wörter „und im Gelegenheitsnahverkehr“ gestrichen.

b) In Buchstabe e werden die Wörter „Fahrleistung im städtischen Verkehr sowie“ gestrichen.

c) In Buchstabe f werden die Wörter „im Fernverkehr mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr“ durch die Wörter „im Verkehr mit Omnibussen nach Linienfernverkehr und Gelegenheitsverkehr“ ersetzt.

d) In Buchstabe g wird das Wort „Gelegenheitsfernverkehr“ durch das Wort „Gelegenheitsverkehr“ ersetzt.

6. In § 19 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c wird jeweils das Wort „Kreis“ durch das Wort „Bahnhof“ ersetzt.

7. § 21 wird aufgehoben.

8. In § 23 Absatz 1 wird die Angabe „§ 1 Nr. 7 bis 12“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 7 bis 10 und 12“ ersetzt.

9. In § 24 Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§ 1 Nr. 7 bis 12“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 7 bis 10 und 12“ ersetzt.

10. § 25 wird wie folgt geändert:

a) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 1 bis 10 und 12“ ersetzt.

b) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 1 bis 10 und 12“ ersetzt.

c) In Nummer 4 werden die Wörter „§ 1 Nr. 2 und 6 bis 12“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 2 und 6 bis 10 und 12“ ersetzt.

d) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs nach § 1 Nr. 3“

e) Nummer 10 wird aufgehoben.

11. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „17 bis 22 und 25“ durch die Wörter „17 bis 20, 22 und 25“ ersetzt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 Nummer 3 letzter Halbsatz wird wie folgt gefasst:
- „sonstige Kennungen von Telekommunikationsanschlüssen des unmittelbaren Fahrzeugbesitzers sowie die Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs anzugeben,“
- bb) Satz 1 Nummer 8 wird aufgehoben.
- cc) In Satz 2 wird die Angabe „§ 1 Nr. 7, 8, 9 und 11“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 7 bis 9“ ersetzt.
- c) Absatz 4 wird aufgehoben.
12. In § 27 Absatz 1 werden nach der Angabe „(Schieneninfrastrukturstatistik)“ das Komma und die Wörter „nach § 1 Nr. 11 in Verbindung mit § 21 (Schienenverkehrsstatistik)“ gestrichen.
13. In § 28 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ durch die Wörter § 1 Nummer 1 bis 10 und 12“ ersetzt.
14. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „Die Ergebnisse der Schifffahrtsstatistik nach § 1 Nr. 1, der Luftverkehrsstatistik nach § 1 Nr. 5 und der Schienen-Güterverkehrsstatistik nach § 1 Nummer 9 dürfen nach Häfen, Flugplätzen und Bahnhöfen gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.“
- b) In Absatz 4 werden die Wörter „§ 1 Nr. 7 und 9 bis 11“ durch die Wörter „§ 1 Nummer 7 und 10“ ersetzt.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt, Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die amtlichen Verkehrsstatistiken stellen Daten zu Verkehrsleistungen, Beförderungsunternehmen, Verkehrsmittelbeständen und zur Verkehrsinfrastruktur bereit, um den Transport von Gütern und Personen möglichst umfassend abzubilden und so Faktenwissen für verkehrspolitische und –planerische Entscheidungen zu schaffen.

Bei der Erhebung der Daten gilt es, die auskunftspflichtigen Beförderungsunternehmen so wenig wie möglich zu belasten, d.h. abgefragte Merkmale gering und die Fragen so kurz und einfach wie möglich zu halten. Eine ressortübergreifende Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat in Erfüllung eines Koalitionsauftrags im Oktober 2019 Vorschläge zur Reduzierung von Statistikpflichten vorgelegt. Der Entwurf der Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes bezweckt vorrangig, diese Vorschläge umzusetzen, soweit sie den Verkehrsbereich betreffen.

Es sollen bestimmte Schienenverkehrs- und Omnibusunternehmen von statistischen Auskunftspflichten entlastet werden, die nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden können oder die wegen anderweitig abrufbarer Informationen entbehrlich sind. So ist beispielsweise die Erhebung des Statistischen Bundesamts über Schienenverkehrsunfälle nicht mehr erforderlich, da diese Angaben mittlerweile über das Eisenbahn-Bundesamt und die European Railway Agency bereitgestellt und von dort entsprechend der EU-Lieferverpflichtung an Eurostat übermittelt werden. Der Wegfall von Angaben in dem hier vorgeschlagenen Umfang führt zu einem nur geringfügigen Informationsverlust, was sich auch in der geringen Nachfrage nach diesen Daten widerspiegelt.

Daneben wird die Gesetzesänderung punktuelle Qualitätsverbesserungen in der Gefahrgut- sowie der Güterkraftverkehrsstatistik herbeiführen. So ist die Nachfrage nach differenzierteren Informationen über die Art beförderter Gefahrgüter gestiegen. In der Güterkraftverkehrsstatistik werden zudem zur Erhöhung der Stichprobenqualität genauere Angaben zur zeitlichen Dimension der durchgeführten Fahrten sowie zum Nichteinsatz von Fahrzeugen benötigt.

Da das Handeln der Statistikämter strikt an gesetzliche Vorgaben gebunden ist, bedarf sowohl die Erhebung als auch die Streichung von Erhebungsmerkmalen und Auskunftspflichten einer gesetzlichen Grundlage.

Um die Beschlüsse der ressortübergreifenden Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Reduzierung von Statistikpflichten umzusetzen und damit den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Statistikämter ohne Einbußen am Informationsgehalt der amtlichen Statistik zu verringern, sind die Gesetzesänderungen daher erforderlich. Die Änderungen werden außerdem zur Verbesserung von Inhalt und Qualität der Gefahrgut- sowie der Güterkraftverkehrsstatistik benötigt.

Ohne die Änderungen würden verkehrswirtschaftliche Unternehmen weiterhin unter Bußgeldandrohung mit erheblichem Bürokratieaufwand Auskünfte geben müssen, die äußerst geringen Erkenntnisgewinn für Statistikenutzer generieren. Beim Transport gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen würde es nur unzureichenden Aufschluss bezüglich Umweltgefährdung und Unfallvermeidung geben. In der Güterkraftverkehrsstatistik blieben die Hochrechnung der Stichprobenergebnisse und die Bewertung ihrer Qualität eingeschränkt.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes.

III. Gesetzesfolgen

1. Erfüllungsaufwand

a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind von der Gesetzesänderung nicht betroffen. Für sie ergeben sich keine Erfüllungsaufwandsänderungen.

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Einstellung der Statistik über Schienenverkehrsunfälle würden ca. 400 Unternehmen von der Auskunftspflicht entlastet, wodurch sich der geschätzte jährliche Erfüllungsaufwand der Unternehmen insgesamt um ca. 11.000 EUR reduziert.

Durch den Verzicht auf Erhebungen bei Unternehmen, die ausschließlich sog. freigestellten Schülerverkehr betreiben, ergibt sich bei ca. 80 Unternehmen ein Entlastungspotenzial von ca. 1.850 EUR jährlich.

Durch den Verzicht auf das Merkmal „Fahrleistung im städtischen Verkehr“ sind nicht quantifizierbare Entlastungen der Unternehmen zu erwarten, da die Ermittlung dieser Angaben besondere Schwierigkeiten verursacht.

Mit der Umstellung der für die Schienen-Güterverkehrsstatistik geforderten Angabe von „Kreisen“ auf „Bahnhöfe“ müssten ca. 70 Unternehmen keine Umschlüsselung in ihren Datenbanken mehr vornehmen. Dieses Entlastungspotenzial ist nicht quantifizierbar.

Die Angabe der UN-Nummern bei der Erfassung von Gefahrgut in der Binnenschifffahrtsstatistik erfordert keine zusätzlichen Aufwände, da diese in den Begleitpapieren enthalten sind.

Durch den Wegfall des Merkmals "besonderes Gefahrgut" werden die Unternehmen geringfügig entlastet.

Der Wegfall der Angaben führt zu einer nicht quantifizierbaren Entlastung der betroffenen Unternehmen.

Die zusätzliche Aufnahme "Begründung zum Nichteinsatz des Fahrzeugs" als Hilfsmerkmal verursacht einen geringfügigen Mehraufwand. 35% der Befragten machen diese Angabe derzeit bereits auf freiwilliger Basis.

Die Aufnahme des Merkmals „Datum des Fahrtantritts“ verursacht keinen Mehraufwand für die auskunftspflichtigen Unternehmen, da die Angabe bislang schon als Hilfsmerkmal gefordert wurde.

c. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Beim Erfüllungsaufwand der Verwaltung ist zu differenzieren zwischen dem Aufwand auf Seiten des Bundes und dem Aufwand auf Seiten der Länder.

c.1. Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung

Durch die Meldung des Merkmals „UN-Nummer bei Gefahrgütern in der Binnenschifffahrt“ entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 3.200 Euro.

Änderungen des jährlichen Erfüllungsaufwands werden nicht erwartet.

Durch die Änderungen im Erhebungsbereich entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 450 Euro.

Änderungen des jährlichen Erfüllungsaufwands werden nicht erwartet.

Durch die Änderungen in der jährlichen Erhebung der Personenverkehrsstatistik entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 1.800 Euro.

Änderungen des jährlichen Erfüllungsaufwands werden nicht erwartet.

Durch die Meldung des Merkmals „Bahnhof“ entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 4.200 Euro.

Änderungen des jährlichen Erfüllungsaufwands werden nicht erwartet.

Durch den Wegfall der Schienenverkehrsunfallstatistik reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 24.000 Euro.

Insgesamt stehen mit den beabsichtigten Änderungen somit einem einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von 9.650 Euro künftige jährliche Einsparungen in Höhe von 24.000 Euro gegenüber.

Hinzu kommt eine noch nicht exakt quantifizierbare einmalige Belastung (ca. 2 Personenstunden) für die Anpassung des Fragebogens bei Aufnahme des Merkmals "Begründung zum Nichteinsatz des Fahrzeugs" sowie eine ebenfalls noch nicht genau quantifizierbare einmalige Belastung für den Wegfall des Merkmals "besonderes Gefahrgut" (ca. 12 Std. Softwareanpassung, ½ Tag Aktualisierung der Fragebogenvorlage sowie jeweils 1 Tag Verfahrensbetreuung und IT-Entwicklung)

c.2. Erfüllungsaufwand der Landesverwaltungen

Durch die Meldung des Merkmals "UN-Nummer bei Gefahrgütern in der Binnenschifffahrt" entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 7.100 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 30.800 Euro.

Durch die Änderungen im Erhebungsbereich entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 3.100 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 13.000 Euro.

Durch die jährliche Erhebung in der Personenverkehrsstatistik entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 2.000 Euro sowie eine jährliche Verringerung des Erfüllungsaufwandes um rund 3.300 Euro.

Zusätzlich entsteht durch die Anpassung bestehender IT-Verfahren an die Gesetzesänderung ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 16.800 Euro.

Insgesamt fällt somit durch die beabsichtigten Änderungen bei den Ländern ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 29.000 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 40.500 Euro an.

2. Sonstige Gesetzesfolgen

Über den oben genannten Erfüllungsaufwand hinaus sind keine Kosten zu erwarten. Die Regelungen haben keine unmittelbaren Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher.

Gleichstellungspolitische oder demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Für die sozialen Sicherungssysteme entstehen keine Kosten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

Aspekte der nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sind nicht berührt.

IV. Vereinbarkeit mit EU- und Völkerrecht

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 1 Nummer 11)

Durch die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs ist die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, statistische Angaben zu Eisenbahnverkehrsunfällen an das Statistische Amt der EU (Eurostat) zu liefern, entfallen. Stattdessen werden Eurostat entsprechende Angaben der European Railway Agency (ERA) zur Verfügung gestellt, das diese jeweils von der nationalen Aufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen - in Deutschland ist dies das Eisenbahnbundesamt - erhält. Nach dem Wegfall der Lieferverpflichtung der Mitgliedstaaten ist es schon aus diesem Grund nicht erforderlich, auf nationaler Ebene weiterhin eine Statistik über die Schienenverkehrsunfälle durchzuführen. Darüber hinaus ist die Nachfrage nach Ergebnissen dieser Statistik sehr gering. Außerdem sind die wesentlichen Informationen zu den Schienenverkehrsunfällen bereits beim Eisenbahnbundesamt vorhanden. Straßenbahnunfälle werden – soweit sie sich im Straßennetz ereignen – nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz erhoben, so dass eine Erhebung nach dem Verkehrsstatistikgesetz nicht erforderlich ist.

Durch den Wegfall der Schienenverkehrsunfallstatistik werden circa vierhundert Unternehmen von der statistischen Auskunftspflicht entlastet.

Zu Nummer 2 (§ 3 Nummer 3)

Die im Rahmen der Erfassung der Güterart bisher vorgenommene Differenzierung der Gefahrguteigenschaft in Form einer einfachen Ja/Nein-Abfrage hat sich als unzureichend herausgestellt. Insbesondere bezüglich Umweltgefährdung, Unfallvermeidung, der Einschätzung von Unfallfolgen und der Bewältigung von Unfällen auf Binnenwasserstraßen nimmt die Nachfrage nach detaillierten Informationen über die Art der Gefahrgüter und nach Vergleichen mit anderen Verkehrsträgern zu. Zudem sieht auch Eurostat – allerdings auf freiwilliger Basis – die Lieferungen von Daten nach den Gefahrgutklassen nach ADN¹ durch die Mitgliedstaaten vor.

¹ ADN: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)).

In den Begleitpapieren zum Gefahrgut sind sowohl die UN-Nummern als auch die Gefahrgutklassen enthalten. Die im Vergleich zu den Gefahrgutklassen (13 Klassen) wesentlich detaillierteren UN-Nummern (über 3000) sind in der Gefahrgutliste des ADN den Gefahrgutklassen zugeordnet. Insofern kann durch eine Abfrage der stärker differenzierten UN-Nummern gewährleistet werden, dass Angaben auch nach Gefahrgutklassen gebildet werden können. Zugleich sind – falls erforderlich – auch über die Gefahrgutklassen hinausgehende Auswertungen möglich.

Zu Nummer 3 (§ 7)

Zu Buchstabe a

Die europäische Richtlinie 94/55/EG wurde aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ersetzt (Artikel 12 der Richtlinie 2008/68/EG). Weiterhin Bestand hat das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR-Abkommen)², auf das die Gliederung der Gefahrgutklassen (ADR-Klassen) zurückgeht. Die Erhebung der Gefahrgutklasse ist weiterhin erforderlich (Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.01.2012, Artikel 3 (2) i.V.m. Anhang I, Teil I A3, Nr. 3 sowie Anhang V).

§ 7 der Gefahrgutverordnung Straße ist aufgegangen im § 35 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). Die Liste der bisher in der Anlage 1 namentlich genannten betroffenen Stoffe der besonderen Gefahrgüter ist mit der am 30.04.2017 bekannt gemachten Fassung der GGVSEB gestrichen. § 35b GGVSEB enthält stattdessen eine tabellarische Auflistung von Stoffen und Gegenständen mit Bezug zu UN-Nummern und Versandmengen, die als besonderes Gefahrgut gelten, wobei Ausnahmen möglich sind. Die Plausibilität der hierzu im Fragebogen eingetragenen Angaben ist nicht prüfbar. Da Gefahrgutbeförderung in der Stichprobe zum Güterkraftverkehr zudem zu den eher seltenen Transporten zählen (weniger als 5 Prozent der Stichprobenfahrzeuge haben hierzu Angaben, zu etwa 1 Prozent der Stichprobenfahrzeuge ist der Transport besonderer Gefahrgüter angegeben), ist die Aussagekraft der hochgerechneten Stichprobenergebnisse zweifelhaft. Für die Anwendung des § 35 b GGVSEB ist die Häufigkeit solcher Transporte kein relevantes Kriterium.

Zu Buchstabe b

Für das Statistikverfahren werden Angaben zur zeitlichen Dimension der durchgeführten Fahrt benötigt, die nicht aus der Berichtshalbwoche (§ 7 Abs. 2 VerkStatG) als kleinste zeitliche Stichprobeneinheit abzuleiten sind. Die Hochrechnung der Stichprobenergebnisse erfolgt für den Auswertungsmonat. Die Berichtshalbwoche ist jedoch nicht trennscharf zum Auswertungsmonat. Das Merkmal „Datum Fahrtantritt“ erlaubt die eindeutige Zuordnung der Zeitdimension der Güterkraftverkehrsdaten im Datenbanksystem. Für die Güterkraftverkehrsstatistik wird damit die Regelung übernommen, die bereits für vergleichbare Güterverkehrsstatistiken mit fortlaufender Datenerhebung gelten (vgl. Schifffahrts- und Luftverkehrsstatistik, §§ 3 Nr. 2 bzw. 12 Abs. 1 Nr. 2 VerkStatG).

Zu Nummer 4 (§ 16)

Zu Buchstabe a

Die bisherige Regelung macht die Einbeziehung von Unternehmen in die Vierteljahreserhebung davon abhängig, ob sie im Jahr der letzten Totalerhebung, die nur alle fünf Jahre stattfindet, mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben. Unternehmen, die nach einer Totalerhebung nach § 17 Abs. 3 neu gegründet wurden oder den Schwellenwert der Fahr-

² ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

gäste überschritten hatten, konnten nicht in die Vierteljahreserhebung einbezogen werden. In einem dynamischen Markt konnte es damit zu substantziellen Untererfassungen kommen, wenn Unternehmen z. B. im Rahmen von Ausschreibungen von Verkehrsnetzen neu in den Markt eintreten – ggf. in Form einer Ausgründung aus einem bereits bestehenden und in der Statistik erfassten Unternehmen – und bedeutende Verkehre übernehmen.

Mit der Neuregelung werden alle Unternehmen in die Vierteljahreserhebung einbezogen, die gewerblichen Schienennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen betreiben. Verkehr, der von Ausgründungen aus bestehenden Unternehmen des Schienennahverkehrs übernommen wird, geht damit nicht mehr in der Vierteljahreserhebung ‚verloren‘, sondern wird ohne zeitliche Verzögerung durchgehend erfasst. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es gerade im Schienennahverkehr immer wieder zu Neuausschreibungen von Verkehrsnetzen mit für das Gesamtergebnis substantziellem Verkehrsaufkommen kommt, die von neu gegründeten bzw. ausgegründeten Unternehmen gewonnen werden. Die Formulierung orientiert sich ferner an der Erhebung im Schienen-Personenfernverkehr, in die ebenfalls alle Unternehmen mit entsprechenden Verkehren einbezogen werden, sodass hier eine Gleichbehandlung aller Schienenverkehrsunternehmen erreicht wird.

Auch bei Unternehmen, die Omnibusverkehr betreiben, kann es in den Jahren zwischen den fünfjährigen Erhebungen zum Markteintritt neuer bedeutender Unternehmen kommen (z.B. im Fernbusmarkt). Hier ist es zweckmäßig, bei neugegründeten Unternehmen mittels einer Vorbefragung nach § 6 Abs. 1 Nummer 1 Bundesstatistikgesetz zu klären, ob deren Fahrgastzahl über 250 000 Fahrgästen liegt. Ist dies der Fall, so dürfen die Unternehmen nach der neuen Regelung zur Vierteljahreserhebung herangezogen werden.

Der Verzicht auf eine Erhebung bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben, führt zu einem geringfügigen Informationsverlust für die amtliche Statistik: Unternehmen mit ausschließlich freigestelltem Schülerverkehr beförderten 2014 rund 8,5 Millionen Fahrgäste im freigestellten Schülerverkehr, das war ein Anteil von 6,5 % am gesamten freigestellten Schülerverkehr und von 0,2 % am gesamten Ausbildungsverkehr. Durch den Wegfall dieser Erhebung werden in Jahren mit einer Totalerhebung circa 180 Unternehmen, in Jahren mit einer Stichprobenerhebung ca. 80 Unternehmen von der statistischen Auskunftspflicht entlastet.

Zu Buchstabe b

Die Änderung in Abs. 4 ist durch Nr. 1 (Streichung von § 1 Nr. 11 VerkStatG, Wegfall der Schienenverkehrsunfallstatistik) veranlasst.

Zu Nummer 5 (§ 17 Absatz 1 Nummer 2)

Bisher wurden bei den Omnibusunternehmen getrennte Angaben für den Gelegenheitsnahverkehr und den Gelegenheitsfernverkehr erfragt. Eine solche Unterscheidung ist im Personenbeförderungsgesetz nicht vorgesehen. Dort ist nur der Gelegenheitsverkehr geregelt. Demzufolge ist die Nachfrage nach Daten differenziert nach Gelegenheitsnahverkehr und Gelegenheitsfernverkehr gering. Außerdem liegt auch bei den zu befragenden Unternehmen eine solche Untergliederung des Gelegenheitsverkehrs nicht vor. Somit mussten von den Unternehmen die Fahrten nach Nah- und Fern mit einem beträchtlichen Mehraufwand ermittelt werden. Durch die Neuregelung werden die Fahrten nicht mehr differenziert, sondern nur noch der Gelegenheitsverkehr insgesamt erhoben. Demzufolge wird der Arbeitsaufwand in Jahren mit einer Totalerhebung für circa 1300 Unternehmen, in Jahren mit einer Stichprobenerhebung für ca. 700 Unternehmen erheblich reduziert, ohne dass für die amtliche Statistik ein substantzieller Informationsverlust entsteht.

Auf die Erhebung der Angaben zu dem Merkmal „Fahrleistung im städtischen Verkehr“ kann verzichtet werden, da die Nachfrage nach diesen Daten gering ist und der Nutzen

damit außer Verhältnis zum Erhebungsaufwand bei den betroffenen Unternehmen steht. Durch die Streichung dieses Merkmals werden die auskunftspflichtigen Unternehmen entsprechend entlastet.

Zu Nummer 6 (§ 19 Absatz 1 Nummer 1)

Mit dieser Änderung wird zum einen die Bearbeitung der statistischen Meldungen durch die Unternehmen erleichtert und zum anderen eine bessere regionale Analyse der Daten zum Eisenbahngüterverkehr ermöglicht. Bislang werden die Kreise erhoben, zwischen denen Güter per Eisenbahn versandt werden (Start und Ziel des Transports). Da jedoch in den internen Datenbanken der auskunftspflichtigen Unternehmen die Start- und Ziel-Bahnhöfe erfasst sind, müssen die Unternehmen für die Lieferung der Angaben an das Statistische Bundesamt eine gesonderte Umschlüsselung nach Kreisen vornehmen. Eine Lieferung der Angaben nach Bahnhöfen statt nach Kreisen macht dies entbehrlich und entlastet daher die Unternehmen; es entfällt zudem die Gefahr von Fehlschlüsselungen.

Angaben zu den Bahnhöfen statt zu den Kreisen erlauben darüber hinaus eine bessere regionale Zuordnung der Güterströme im Eisenbahnverkehr, da die Kreise zum Teil sehr großflächig sind. Solche Auswertungen sind insbesondere als Basis für die Planung der Verkehrsinfrastruktur notwendig.

Zu Nummer 7 (§ 21)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Nummer 8 (§ 23 Absatz 1 Satz 1)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Nummer 9 (§ 24 Absatz 1 und 2)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Nummer 10 (§ 25)

Zu Buchstaben a bis c

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Buchstabe d

Das Datum des Fahrtantritts kann als Hilfsmerkmal entfallen, da es nunmehr in § 7 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe l als Erhebungsmerkmal erfasst wird (s. Begründung zu Nr. 3 b). Der damit frei werdende Buchstabe e wird für das neue Hilfsmerkmal „Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs nach § 1 Nr. 3“ verwendet, das aus folgendem Grunde benötigt wird: Zur Bewertung der Qualität der statistischen Stichprobe zum Güterkraftverkehr sind Angaben gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.01.2012 zu erheben und gemäß Verordnung (EG) Nr. 642/2004 der Kommission vom 06.04.2004, Artikel 3 (1), vierteljährlich bereitzustellen. Aus den Rückmeldungen der Befragten ist hierzu die Größe der im Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 642/2004 genannten Gruppen zu ermitteln. Diese Rückmeldungen werden gegenwärtig auf rein freiwilliger Basis erhoben. Das führt dazu, dass die Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs meist nicht gemeldet wird. Aufgrund dieser fehlenden Angaben kann die Aufgliederung der Gruppen bislang nicht trennscharf erfolgen.

Zu Buchstabe e

Das Datum des Fluges (Nr. 10) ist bereits in § 12 Absatz 1 Nummer 2 als Erhebungsmerkmal geregelt. Im Zuge der Neubekanntmachung des Verkehrsstatistikgesetzes vom 20. Februar 2004 ist durch ein redaktionelles Versehen § 25 der Neufassung um die Nr. 10 erweitert worden. Diese Regelung befand sich wohl zunächst in einem frühen Referentenentwurf, sie war aber bereits bei der ressort- bzw. regierungsinternen Abstimmung des Gesetzentwurfs ersatzlos gestrichen worden und war nie Gegenstand der parlamentarischen Beratungen. Insofern ist hier eine Korrektur erforderlich.

Zu Nummer 11 (§ 26)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Buchstabe b aa)

Siehe Begründung zu Nr. 10 e

Zu Buchstabe b bb)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Buchstabe c

§ 11a Bundesstatistikgesetz regelt die elektronische Datenübermittlung. Danach sind Stellen, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnehmen, sowie Betriebe und Unternehmen verpflichtet, die für eine Bundesstatistik erforderlichen Angaben in elektronischer Form den statistischen Ämtern zu übermitteln. An die Zumutbarkeit der elektronischen Übermittlung wird nicht angeknüpft. Demzufolge ist Absatz 4 aufzuheben.

Zu Nummer 12 (§ 27 Absatz 1)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Nummer 13 (§ 28 Absatz 1)

Folgeänderung aufgrund des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.

Zu Nummer 14 (§ 29 Absatz 3 und 4)

Folgeänderung aufgrund der Änderung der regionalen Zuordnung in der Schienen-Güterverkehrsstatistik und des Wegfalls der Schienenverkehrsunfallstatistik.