

## **Geszentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik**

#### **A. Problem und Ziel**

Anpassung an geänderte Anforderungen der Europäischen Union sowie der nationalen Datennutzer; Zusammenführung der verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen in einem Gesetz für die Verkehrsstatistik; Entlastung der Auskunftspflichtigen.

#### **B. Lösung**

Ergänzung der Luftverkehrsstatistik sowie Neukonzipierung der Eisenbahnstatistik und der Statistik des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs und Übernahme in das Verkehrsstatistikgesetz.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

1. Kosten ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Nach einer mit den statistischen Ämtern der Länder abgestimmten Kostenkalkulation entstehen beim Bund keine Mehrkosten. Bei den Ländern stehen den einmaligen Umstellungskosten von ca. 160 000 Euro durchschnittliche jährliche Einsparungen von etwa 259 000 Euro gegenüber.

#### **E. Sonstige Kosten**

Durch den Vollzug des Gesetzes entstehen bei der Wirtschaft keine Mehrkosten, vielmehr werden die Berichtspflichten der Unternehmen vermindert. Dies wird insbesondere durch den Verzicht auf einzelne Erhebungsmerkmale in den jeweiligen Statistiken sowie durch eine Stichprobe in der Personenverkehrsstatistik erzielt.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 9. Oktober 2003

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Wolfgang Thierse  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der  
Verkehrsstatistik

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes**

Das Verkehrsstatistikgesetz vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1765), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
 

„Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG)“.
2. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

**„Inhaltsübersicht**

## Abschnitt 1

## Allgemeine Vorschrift

- § 1 Anordnung als Bundesstatistik

## Abschnitt 2

## Statistik der See- und Binnenschifffahrt

- § 2 Erhebungsbereich  
 § 3 Schifffahrtsstatistik  
 § 4 Unternehmensstatistik der Binnenschifffahrt  
 § 5 Anschriftenübermittlung

## Abschnitt 3

## Statistik des Güterkraftverkehrs

- § 6 Erhebungsbereich  
 § 7 Güterkraftverkehrsstatistik  
 § 8 Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs  
 § 9 Kennzeichenübermittlung  
 § 10 Vernichtung von Erhebungsunterlagen

## Abschnitt 4

## Statistik des Luftverkehrs

- § 11 Erhebungsbereich  
 § 12 Luftverkehrsstatistik  
 § 13 Unternehmensstatistik der Luftfahrt  
 § 14 Berichtszeitraum  
 § 15 Anschriftenübermittlung

## Abschnitt 5

## Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs

- § 16 Erhebungsbereich  
 § 17 Personenverkehrsstatistik  
 § 18 Schienen-Personenfernverkehrsstatistik  
 § 19 Schienen-Güterverkehrsstatistik  
 § 20 Schieneninfrastrukturstatistik  
 § 21 Schienenverkehrsunfallstatistik  
 § 22 Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz  
 § 23 Berichtszeitraum  
 § 24 Anschriftenübermittlung

## Abschnitt 6

## Durchführungsbestimmungen

- § 25 Hilfsmerkmale  
 § 26 Auskunftspflicht  
 § 27 Durchführung  
 § 28 Übermittlungsregelung  
 § 29 Veröffentlichung  
 § 30 Verordnungsermächtigung  
 § 31 Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten“.
3. Die Überschrift des Abschnitts 1 wird wie folgt gefasst:

## „Abschnitt 1

## Allgemeine Vorschrift“.

4. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:
 

„Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des See- und Binnenschiffsverkehrs, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs werden statistische Erhebungen über“.
  - b) Nach Nummer 4 werden ein Komma und folgende Nummern 5 bis 12 eingefügt:
    - „5. den Luftverkehr (Luftverkehrsstatistik),
    6. die Unternehmen der Luftfahrt (Unternehmensstatistik der Luftfahrt),
    7. den Personennahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und den Personenfernverkehr mit Omnibussen (Personenverkehrsstatistik),
    8. den Schienen-Personenfernverkehr (Schienen-Personenfernverkehrsstatistik),

9. den Schienen-Güterverkehr (Schienen-Güterverkehrsstatistik),
10. die Schieneninfrastruktur (Schieneninfrastrukturstatistik),
11. die Schienenverkehrsunfälle (Schienenverkehrsunfallstatistik),
12. die Verkehrsströme im Eisenbahnnetz“.

5. Die Überschrift des Abschnitts 2 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 2  
Statistik der See- und Binnenschifffahrt“.

6. § 5 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. die natürlichen Personen und die juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, welche die Häfen verwalten,“.

b) Die Angabe „§ 12 Abs. 3 Satz 1 und 2“ wird durch die Angabe „§ 26 Abs. 3 Satz 1 und 2“ ersetzt.

7. Die Überschrift des Abschnitts 3 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 3  
Statistik des Güterkraftverkehrs“.

8. Nach Abschnitt 3 werden folgende Abschnitte 4 und 5 eingefügt:

„Abschnitt 4  
Statistik des Luftverkehrs

§ 11

#### Erhebungsbereich

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 5 erfasst den gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehr auf Flugplätzen.

(2) Die Erhebung nach § 1 Nr. 6 erfasst alle Unternehmen, die gewerbsmäßig Luftverkehr zur Güter- und Personenbeförderung betreiben.

§ 12

#### Luftverkehrsstatistik

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 5 zum gewerblichen Luftverkehr erfasst auf Flugplätzen mit mehr als 150 000 Fluggasteinheiten im Vorjahr bei Start und Landung laufend folgende Erhebungsmerkmale:

1. für das Luftfahrzeug:  
Halter, Muster und Kennzeichen sowie angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität;
2. für den Flug:  
Flugnummer, Datum, Flugweg und Flugart;
3. für die Fluggäste:
  - a) Zahl der ein- oder aussteigenden sowie der durchreisenden Fluggäste;
  - b) Streckenherkunfts-, Streckenziel- und Endzielflugplätze der ein- oder aussteigenden Fluggäste;
4. für die Fracht- und Postgüter:
  - a) Bruttogewicht der ein- oder ausgeladenen sowie der durchgehenden Fracht- und Postgüter;

b) Herkunfts- und Zielflugplätze der ein- oder ausgeladenen Fracht- und Postgüter.

(2) Die Erhebung nach § 1 Nr. 5 zum gewerblichen Luftverkehr erfasst auf Flugplätzen mit bis zu 150 000 Fluggasteinheiten im Vorjahr jährlich folgende Erhebungsmerkmale:

1. Zahl der Starts und Landungen von Luftfahrzeugen nach Flugarten und Luftfahrzeugmustern,
2. Zahl der ein- und aussteigenden Fluggäste,
3. Bruttogewicht der ein- und ausgeladenen Fracht- und Postgüter.

(3) Die Erhebung nach § 1 Nr. 5 zum Werkverkehr und zum sonstigen nichtgewerblichen Luftverkehr erfasst auf allen Flugplätzen jährlich die Zahl der Starts und Landungen von Luftfahrzeugen nach Flugarten und Luftfahrzeugmustern.

§ 13

#### Unternehmensstatistik der Luftfahrt

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 6 erfasst jährlich folgende Erhebungsmerkmale:

1. wirtschaftliche Tätigkeit und Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens,
2. Zahl der verfügbaren Luftfahrzeuge nach Luftfahrzeugmuster und Startgewicht,
3. Zahl der in der Luftfahrt Beschäftigten nach Stellung im Beruf und Art der ausgeübten Tätigkeit,
4. Umsatz aus Luftverkehrstätigkeiten nach Arten.

(2) Die Erhebungsmerkmale nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 werden nach dem Stand vom 30. Juni des Berichtsjahres, die Erhebungsmerkmale nach Absatz 1 Nr. 4 werden für das Berichtsjahr erfasst.

§ 14

#### Berichtszeitraum

Berichtsjahr für die jährlichen Erhebungen nach § 1 Nr. 5 und 6 ist das dem Zeitpunkt der Erhebung vorangegangene Kalenderjahr oder das im vorangegangenen Kalenderjahr abgelaufene Geschäftsjahr.

§ 15

#### Anschriftenübermittlung

Für die Durchführung der Erhebung nach § 1 Nr. 6 übermitteln das Luftfahrt-Bundesamt und die auf Landesebene zuständigen Behörden auf Anforderung dem Statistischen Bundesamt Namen und Anschriften von Luftverkehr betreibenden Unternehmen.

Abschnitt 5

Statistik des Schienenverkehrs  
und des gewerblichen  
Straßen-Personenverkehrs

§ 16

#### Erhebungsbereich

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 7 wird durchgeführt bei Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder

Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben, und zwar bei

1. Unternehmen, die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr befördert haben, nach § 17 Abs. 1,
2. höchstens 2 500 Unternehmen, die weniger als 250 000 Fahrgäste im Jahr befördert haben, nach § 17 Abs. 2,
3. allen Unternehmen nach § 17 Abs. 3.

Ob die Schwellenwerte nach Satz 1 Nr. 1 und 2 erreicht sind, beurteilt sich nach den Ergebnissen der Erhebung nach Satz 1 Nr. 3.

(2) Die Erhebung nach § 1 Nr. 8 wird durchgeführt bei Unternehmen, die Schienen-Personenfernverkehr betreiben.

(3) Die Erhebung nach § 1 Nr. 9 wird durchgeführt bei Unternehmen, die Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben, und zwar bei

1. Unternehmen, die im Vorjahr eine Beförderungsleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern insgesamt oder 1 Million Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr erbracht haben, nach § 19 Abs. 1 und 3,
2. Unternehmen, die im Vorjahr eine Beförderungsleistung von weniger als 10 Millionen Tonnenkilometern insgesamt oder 1 Million Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr erbracht haben, nach § 19 Abs. 2 und 3.

(4) Die Erhebungen nach § 1 Nr. 10 und 11 werden durchgeführt bei Unternehmen, die Schienenstrecken des öffentlichen Verkehrs betreiben.

(5) Die Erhebung nach § 1 Nr. 12 wird durchgeführt bei Unternehmen, die Eisenbahnstrecken des öffentlichen Verkehrs betreiben.

#### § 17

##### Personenverkehrsstatistik

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 erfasst folgende Erhebungsmerkmale:

1. vierteljährlich:  
Zahl der Fahrgäste und Beförderungsleistung im Schienennahverkehr nach Art des Verkehrsmittels und im Liniennah- und Linienfernverkehr mit Omnibussen;
2. jährlich:
  - a) Land des Unternehmenssitzes und Eigentumsverhältnisse des Unternehmens,
  - b) Zahl der Fahrgäste, Beförderungsleistung, Fahrleistung und Beförderungsangebot im Schienen- und Liniennahverkehr nach Art des Verkehrsmittels und im Gelegenheitsnahverkehr,
  - c) Zahl der Fahrgäste im Ausbildungsverkehr nach Art des Verkehrsmittels und nach Art des Ausbildungsverkehrs,

d) direkte Beförderungseinnahmen und Einnahmen aus den Beförderungen im Ausbildungsverkehr, die im Schienen- und Liniennahverkehr sowie im freigestellten Omnibusverkehr erfolgen,

e) Fahrleistung im städtischen Verkehr sowie Fahrleistung im Auftragsverkehr im Schienen- und Liniennahverkehr nach Art des Verkehrsmittels,

f) im Fernverkehr mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr die Zahl der Fahrgäste und die Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen, die Fahrleistung und das Beförderungsangebot nach In- und Ausland,

g) Zahl der Fahrgäste nach Art und Dauer der Reisen im Gelegenheitsfernverkehr,

h) Beförderungsleistung im Schienen- und Liniennahverkehr nach Ländern,

i) Fahrleistung im Schienen- und Liniennahverkehr nach Kreisen.

(2) Die Erhebung nach § 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 erfasst jährlich die in Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis g genannten Erhebungsmerkmale.

(3) Die Erhebung nach § 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 erfasst fünfjährlich die in Absatz 1 Nr. 2 genannten Erhebungsmerkmale und zusätzlich folgende Erhebungsmerkmale:

1. Linienlängen des Nahverkehrs nach Art des Verkehrsmittels und nach Ländern,
2. Zahl der Linien des Nahverkehrs nach Art des Verkehrsmittels,
3. Zahl und Platzkapazität der Schienenfahrzeuge nach Art der Fahrzeuge sowie Zahl und Platzkapazität der Omnibusse nach Einsatzarten,
4. Zahl der Beschäftigten nach Art des Verkehrsmittels und nach Einsatzarten.

(4) Die Erhebungsmerkmale nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a und Absatz 3 werden nach dem Stand vom 31. Dezember des Berichtsjahres erfasst. Die Erhebungen nach Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 2 entfallen in den Jahren, in denen die fünfjährliche Erhebung nach Absatz 3 durchgeführt wird.

#### § 18

##### Schienen-Personenfernverkehrsstatistik

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 8 in Verbindung mit § 16 Abs. 2 erfasst folgende Erhebungsmerkmale:

1. vierteljährlich:  
Zahl der Fahrgäste und Beförderungsleistung;
2. jährlich:
  - a) Land des Unternehmenssitzes und Eigentumsverhältnisse des Unternehmens,
  - b) Zahl der Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen, Fahrleistung in Zugkilometern und Beförderungsangebot nach In- und Ausland,

- c) Zahl der Fahrgäste im internationalen Verkehr nach dem Staat des Einstiegs und dem Staat des Ausstiegs;
3. fünfjährlich:
- a) Zahl und Platzkapazität der Schienenfahrzeuge nach Art der Fahrzeuge,
  - b) Zahl der Beschäftigten nach Einsatzart,
  - c) Zahl der Fahrgäste nach Ein- und Aussteigeregion nach der NUTS-2-Regionalgliederung von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. EU Nr. L 154 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.
- (2) Die Erhebungsmerkmale nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a sowie Nr. 3 Buchstabe a und b werden nach dem Stand vom 31. Dezember des Berichtsjahres erfasst.

## § 19

**Schienen-Güterverkehrsstatistik**

(1) Die Erhebung nach § 1 Nr. 9 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Nr. 1 erfasst folgende Erhebungsmerkmale:

1. monatlich:
  - a) beförderte Güter (ohne kombinierten Verkehr) nach Menge, Beförderungsleistung, Güterart und Kreis der Be- und Entladung,
  - b) beförderte Güter im kombinierten Verkehr nach Menge, Beförderungsleistung, Art der Ladeeinheit und Kreis der Be- und Entladung,
  - c) beförderte Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs nach Anzahl, Art, Ladezustand sowie Kreis der Be- und Entladung;
2. jährlich:
  - a) beförderte Güter nach Menge, Beförderungsleistung und Art der Beförderung (Ganzzug, Waggonladung),
  - b) beförderte Gefahrgüter nach Menge, Beförderungsleistung, Gefahrgutklassen und Hauptverkehrsverbindungen,
  - c) Fahrleistung in Zugkilometern,
  - d) Land des Unternehmenssitzes und Eigentumsverhältnisse des Unternehmens.

(2) Die Erhebung nach § 1 Nr. 9 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Nr. 2 erfasst jährlich folgende Erhebungsmerkmale:

1. beförderte Güter ohne kombinierten Verkehr und im kombinierten Verkehr jeweils nach Menge, Beförderungsleistung und Hauptverkehrsverbindungen,
2. Land des Unternehmenssitzes und Eigentumsverhältnisse des Unternehmens.

(3) Die Erhebung nach § 1 Nr. 9 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Nr. 1 und 2 erfasst fünfjährlich folgende Erhebungsmerkmale:

1. Zahl und Ladekapazität der Fahrzeuge nach Art der Fahrzeuge,
2. Zahl der Beschäftigten nach Einsatzart.

(4) Die Erhebungsmerkmale nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe d, Absatz 2 Nr. 2 und Absatz 3 werden nach dem Stand vom 31. Dezember des Berichtsjahres erfasst.

## § 20

**Schieneninfrastrukturstatistik**

Die Erhebung nach § 1 Nr. 10 in Verbindung mit § 16 Abs. 4 erfasst folgende Erhebungsmerkmale:

1. jährlich:
  - Länge der im Berichtsjahr in Betrieb genommenen neugebauten oder reaktivierten Strecken sowie der stillgelegten Strecken nach Art der Betriebsordnung, Gleise oder Spuren und nach Ländern;
2. fünfjährlich:
  - a) Zahl der Streckenübergänge nach Art der Übergänge und Ländern,
  - b) Zahl der Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte des Schienen-Personenverkehrs nach Art der Betriebsordnung der Strecken und Ländern,
  - c) Zahl der Bahnübergänge nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191), in der jeweils geltenden Fassung, nach Art der kreuzenden Straßen und Wege, Art der Sicherung, nach Ortslage und Ländern,
  - d) Länge des Streckenbestandes nach der Spurbreite, Art des Bahnkörpers, zulässiger Geschwindigkeit des Zugverkehrs und Art der verkehrlichen Nutzung,
  - e) Länge des Strecken-, Gleis- und Spurbestandes nach Art der Betriebsordnung, Elektrifizierung, Gleise und Spuren und nach Ländern.

Die Erhebungsmerkmale werden nach dem Stand vom 31. Dezember des Berichtsjahres erfasst.

## § 21

**Schienenverkehrsunfallstatistik**

Die Erhebung nach § 1 Nr. 11 in Verbindung mit § 16 Abs. 4 erfasst jährlich für Verkehrsunfälle auf Schienenstrecken des öffentlichen Verkehrs, an denen mindestens ein bewegtes – beim Zusammenprall auch haltendes – Schienenfahrzeug im Fahrbetrieb beteiligt war, folgende Erhebungsmerkmale:

1. Zahl der Unfälle mit Personen- oder Sachschaden und Zahl der Verunglückten nach Art des Schienenverkehrsmittels und nach der Unfallart; Zahl der Verunglückten auch nach der Verletzungsschwere und mit Todesfolge (Getötete), nach dem Personenkreis und nach der Art der Verkehrsbeteiligung;
2. Zahl der Unfälle beim Transport gefährlicher Güter nach Unfällen mit Personen- oder Sachschaden; Zahl der Unfälle mit Gefahrgutaustritt auch nach der Unfallart.



Zusätzlich wird die Zahl der Unfälle erfasst, die durch Brand ausgelöst wurden (wie z. B. durch Selbstentzündung) und keine Verkehrsunfälle darstellen.

#### § 22

##### **Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz**

Die Erhebung nach § 1 Nr. 12 in Verbindung mit § 16 Abs. 5 erfasst fünfjährlich die Zahl der Züge im Personen- und im Güterverkehr nach Netzabschnitten.

#### § 23

##### **Berichtszeitraum**

(1) Berichtszeitraum für die Erhebungen nach § 1 Nr. 7 bis 12 ist für die

1. monatlichen Erhebungen der dem Zeitpunkt der Erhebungen vorangegangene Kalendermonat,
2. vierteljährlichen Erhebungen das dem Zeitpunkt der Erhebung vorangegangene Kalenderquartal,
3. jährlichen und fünfjährlichen Erhebungen das dem Zeitpunkt der Erhebungen vorangegangene Kalenderjahr oder das vorangegangene Geschäftsjahr.

(2) Die fünfjährlichen Erhebungen werden erstmals für das Jahr 2005 durchgeführt, mit Ausnahme der Erhebung nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 17 Abs. 3, die erstmals für das Jahr 2004 durchgeführt wird.

#### § 24

##### **Anschriftenübermittlung**

(1) Die Genehmigungsbehörden nach § 11 des Personenbeförderungsgesetzes und die für die Eisenbahnen des Bundes und für die übrigen Eisenbahnunternehmen zuständigen Genehmigungsbehörden des Bundes und der Länder übermitteln den statistischen Ämtern der Länder und dem Statistischen Bundesamt jeweils für deren Zuständigkeitsbereich für die Durchführung der Erhebungen nach § 1 Nr. 7 bis 12 Namen und Anschriften der Unternehmen, denen eine Genehmigung zur Personenbeförderung mit Eisenbahnen, Straßenbahnen oder Omnibussen oder zum Schienen-Güterverkehr erteilt oder entzogen oder denen die Betriebsführung übertragen worden ist oder denen eine Genehmigung für den Betrieb einer Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs erteilt oder entzogen worden ist, sowie die Art der Genehmigung und den Termin des Ablaufs einer befristeten Genehmigung.

(2) Die Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Inland betreibenden Unternehmen übermitteln den statistischen Ämtern der Länder und dem Statistischen Bundesamt jeweils für deren Zuständigkeitsbereich für die Durchführung der Erhebungen nach § 1 Nr. 7 bis 12 Namen und Anschriften der Unternehmen, die auf dem öffentlichen Schienennetz der Schieneninfrastrukturbetreiber Personenverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen oder Schienen-Güterverkehr durchführen; von den Unternehmen mit Sitz im Ausland übermitteln sie Namen und Anschriften der die Verkehre durchführenden inländischen Betriebe dieser Unternehmen.“

9. Der bisherige 4. Abschnitt wird Abschnitt 6. Die bisherigen §§ 11 bis 17 werden die §§ 25 bis 31.

10. Die Überschrift des Abschnitts 6 wird wie folgt gefasst:

#### „Abschnitt 6

##### Durchführungsbestimmungen“.

11. Der neue § 25 wird wie folgt geändert:

- a) Im Eingangssatz werden die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ ersetzt.
- b) In Nummer 1 werden die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ ersetzt und das Wort „Telekommunikationsanschlussnummern“ durch die Wörter „Rufnummer oder sonstige Kennungen von Telekommunikationsanschlüssen“ ersetzt.
- c) In Nummer 2 werden die Angabe „§ 1 Nr. 1, 3 und 4“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 1, 3 bis 5“ und die Angabe „§ 12 Abs. 2 Nr. 3 Satz 2“ durch die Angabe „§ 26 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 zweiter Halbsatz“ ersetzt.
- d) In Nummer 3 wird die Zahl „12“ durch die Zahl „26“ ersetzt.
- e) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 2 und 6 bis 12“ ersetzt.

12. Der neue § 26 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 26

##### **Auskunftspflicht**

(1) Für die Erhebungen nach § 1 besteht hinsichtlich der Erhebungs- und Hilfsmerkmale nach den §§ 3, 4, 7, 8, 12, 13, 17 bis 22 und 25 Auskunftspflicht. Die Angaben zu § 25 Nr. 1 sind freiwillig.

(2) Auskunftspflichtig sind:

1. für die Erhebung nach § 1 Nr. 1 die Frachtführer, Verfrachter, Schiffsführer, für die Angaben zu § 3 Nr. 3 auch die Absender und Empfänger oder jeweils deren örtlich bevollmächtigter Vertreter;
2. für die Erhebungen nach § 1 Nr. 2, 4 und 6 die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen;
3. für die Erhebung nach § 1 Nr. 3 der Fahrzeughalter oder unmittelbare Fahrzeugbesitzer; der Fahrzeughalter und mittelbare Fahrzeugbesitzer im Sinne des § 868 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind verpflichtet, Namen, Anschrift, Rufnummer, sonstige Kennungen von Telekommunikationsanschlüssen des unmittelbaren Fahrzeugbesitzers anzugeben;
4. für die Erhebung nach § 1 Nr. 5
  - a) die in- und ausländischen Luftverkehrsunternehmen, die auf deutschen Flugplätzen landen oder starten, oder jeweils deren bevollmächtigte örtliche Vertreter;
  - b) die Führer der Luftfahrzeuge, wenn Luftfahrtunternehmen nicht bestehen oder diese auf dem Flugplatz keine ständige Vertretung unterhalten;
5. für die Erhebungen nach § 1 Nr. 7 und 8 die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verant-

wortlichen Personen der Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentliche Personenbeförderung mit Eisenbahnen, Straßenbahnen oder Omnibussen durchführen;

6. für die Erhebung nach § 1 Nr. 9 die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die als Frachtführer oder als ausführendes Schienenverkehrsunternehmen Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs durchführen;
7. für die Erhebung nach § 1 Nr. 10 die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Inland betreiben;
8. für die Erhebung nach § 1 Nr. 11
  - a) die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Inland betreiben,
  - b) für das Erhebungsmerkmal Zahl der Verunglückten mit Todesfolge (Getötete) die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentliche Personenbeförderung mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen beziehungsweise als Frachtführer oder als ausführendes Schienenverkehrsunternehmen Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs durchführen; die Auskunftspflicht ist erfüllt, wenn sie die Angaben an die Unternehmen weitergeleitet haben, die Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Inland betreiben;
9. für die Erhebung nach § 1 Nr. 12 die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die Schieneninfrastruktur der öffentlichen Eisenbahnen im Inland betreiben.

Werden inländische Verkehre von Unternehmen durchgeführt, die ihren Sitz im Ausland haben, so sind für die Erhebungen nach § 1 Nr. 7, 8, 9 und 11 die für die Abwicklung der Verkehre im Inland verantwortlichen Personen auskunftspflichtig.

(3) Die natürlichen Personen und juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, welche die Häfen und Flugplätze verwalten, sowie für den Bereich des Durchgangsverkehrs in der Binnenschifffahrt die Grenzzollstellen und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind verpflichtet,

1. die Auskunftspflichtigen auf die Auskunftspflicht für die Erhebungen nach § 1 Nr. 1 und 5 hinzuweisen,
2. ihnen die Erhebungsunterlagen zur Verfügung zu stellen,

3. ihnen anzubieten, ihre Angaben an die statistischen Ämter der Länder und an das Statistische Bundesamt jeweils für deren Zuständigkeitsbereich zu übermitteln.

Sind die Auskunftspflichtigen für die in Satz 1 genannten Stellen nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand erreichbar, so können die statistischen Ämter der Länder und das Statistische Bundesamt die Betreiber der in den Häfen vorhandenen Umschlagseinrichtungen oder der Einrichtungen zur Personenabfertigung sowie die Betreiber der auf den Flugplätzen vorhandenen Einrichtungen zur Personen- oder Güterabfertigung zu den in Satz 1 genannten Aufgaben verpflichten. Die in den Sätzen 1 und 2 genannten Stellen können von den dort genannten Pflichten entbunden werden, falls das jeweils für die Erhebung zuständige statistische Amt mit den Auskunftspflichtigen eine Sonderregelung über die Datenübermittlung vereinbart hat.

(4) Die Datenübermittlung erfolgt in elektronischer Form, soweit dies für die beteiligte Stelle zumutbar ist.“

13. Der neue § 27 wird wie folgt gefasst:

„§ 27

#### **Durchführung**

(1) Die Erhebungen nach § 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 (Schifffahrtsstatistik, Durchgangsverkehr), nach § 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 4 (Unternehmensstatistik der Binnenschifffahrt), nach § 1 Nr. 5 in Verbindung mit § 12 (Luftverkehrsstatistik), nach § 1 Nr. 6 in Verbindung mit § 13 (Unternehmensstatistik der Luftfahrt), nach § 1 Nr. 8 in Verbindung mit § 18 (Schienen-Personenfernverkehrsstatistik), nach § 1 Nr. 9 in Verbindung mit § 19 (Schienen-Güterverkehrsstatistik), nach § 1 Nr. 10 in Verbindung mit § 20 (Schieneninfrastrukturstatistik), nach § 1 Nr. 11 in Verbindung mit § 21 (Schienenverkehrsunfallstatistik) und nach § 1 Nr. 12 in Verbindung mit § 22 (Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz) werden vom Statistischen Bundesamt durchgeführt.

(2) Die Stichprobenziehung für die Erhebung nach § 1 Nr. 3 wird vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten nach § 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 7 (Güterkraftverkehrsstatistik) obliegt für Fahrten im Werkverkehr dem Kraftfahrt-Bundesamt, im gewerblichen Güterkraftverkehr dem Bundesamt für Güterverkehr.

(3) Die Erhebung nach § 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 8 (Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs) wird vom Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt.

(4) Die Erhebungen nach § 1 Nr. 3 und 4 werden hinsichtlich der methodischen Fragen im Benehmen mit dem Statistischen Bundesamt durchgeführt.

(5) Die Erhebungen nach § 1 Nr. 3 und 4 werden im Kraftfahrt-Bundesamt und im Bundesamt für Güterverkehr in Organisationseinheiten durchgeführt, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Bundesämter getrennt sind.

Die in diesen Organisationseinheiten tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse über Auskunftspflichtige nicht für andere Aufgaben verwenden.

(6) Die Auswahl der Unternehmen zur Erhebung nach § 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 (Personenverkehrstatistik) wird nach einem mathematisch-statistischen Auswahlverfahren vom Statistischen Bundesamt durchgeführt. Die für die Auswahl erforderlichen Einzelangaben übermitteln die statistischen Ämter der Länder dem Statistischen Bundesamt.“

14. Im neuen § 28 wird in Absatz 1 Satz 1 die Angabe „§ 1“ durch die Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 12“ ersetzt.
15. Dem neuen § 29 werden folgende Absätze 3 bis 6 angefügt:

„(3) Die Ergebnisse der Schifffahrtsstatistik nach § 1 Nr. 1 und der Luftverkehrstatistik nach § 1 Nr. 5 dürfen nach Häfen und Flugplätzen gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

(4) Die Ergebnisse der Erhebungen nach § 1 Nr. 7 und 9 bis 11 dürfen nach Kreisen gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

(5) Die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 8 dürfen nach den in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. EU Nr. L 154 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung festgelegten Gebietseinheiten der NUTS-Ebene 2 veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

(6) Die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 12 dürfen nach Netzabschnitten gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.“

16. Im neuen § 30 werden die Angabe „§§ 3 und 11 Nr. 1 bis 3“ durch die Angabe „§§ 3 und 25 Nr. 1 bis 3“, die Angabe „§ 12“ durch die Angabe „§ 26“ sowie die Angabe „§ 14“ durch die Angabe „§ 28“ ersetzt.
17. Im neuen § 31 wird die Angabe „§ 12 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Nr. 2 und 3“ durch die Angabe „§ 26 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3“ ersetzt.

## Artikel 2

### Neufassung des Verkehrstatistikgesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Verkehrstatistikgesetz-

zes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## Artikel 3

### Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

§ 2 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 (BGBl. III, Gliederungsnummer 9230-1), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452), wird wie folgt geändert:

1. In Buchstabe a wird das Wort „und“ gestrichen.
2. Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) auf dem Gebiet des Straßenverkehrs nach den Abschnitten 3 und 6 des Verkehrstatistikgesetzes und auf Grund des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (ABl. EG Nr. L 163 S. 1) sowie des Artikels 2 und des Abschnitts D des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs (ABl. EG 2003 Nr. L 1 S. 45) und“.

3. Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) auf dem Gebiet des Kraftfahrersachverständigenwesens (§ 11 Abs. 2 des Kraftfahrersachverständigengesetzes),“.

## Artikel 4

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

1. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2004 in Kraft.
2. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:
  - a) das Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I S. 1053), zuletzt geändert durch Artikel 1a des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432);
  - b) die Verordnung zum Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I S. 1056), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2177);
  - c) das Gesetz zur Durchführung einer Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr vom 24. Juni 1980 (BGBl. I S. 865), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2555);
  - d) § 24 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist;
  - e) die Verordnung über eine Eisenbahnstatistik vom 8. August 1965 (BGBl. I S. 749), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2555).

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Mit dem Gesetz werden drei Ziele verfolgt:

- Erfüllung der aus zwei EG-Verordnungen über die Statistik im Eisenbahn- und Luftverkehr für die Bundesrepublik Deutschland resultierenden Verpflichtungen zur Datenlieferung,
- Vereinheitlichung der Statistiken über alle Verkehrsträger und ihre Zusammenführung in einer Rechtsgrundlage unter Aufhebung von bisher vier Rechtsvorschriften,
- Entlastung der Befragten – insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen – und der statistischen Ämter durch Straffung der Erhebungen, Differenzierung nach Unternehmensgröße und Einsatz EDV-gestützter Übermittlungsverfahren.

Die Vollendung des gemeinsamen Binnenmarktes im Verkehr 1993, die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr und die Regionalisierung im Personenverkehr auf Schiene und Straße erfordern eine Anpassung und die harmonisierte Erhebung von Verkehrsdaten in allen EU-Mitgliedstaaten. Die EU-Kommission hat durch zwei Verordnungen für den Eisenbahn- und Luftverkehr den neuen Datenanforderungen Rechnung getragen. Diese beiden Verordnungen sehen ab 2004 Datenlieferungen der Mitgliedstaaten an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) vor.

Durch die Regelungen auf EU-Ebene wird insbesondere auch der zunehmenden grenzüberschreitenden Verflechtung Rechnung getragen. Nur durch einen Austausch harmonisierter Statistiken zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten kann eine vollständige Darstellung des Verkehrsgeschehens auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates – unter Einbeziehung in- und ausländischer Unternehmen – ermöglicht werden. Dieses einzelstaatliche Interesse an EU-weit harmonisierten Statistiken steht gleichberechtigt neben dem EU-Interesse an diesen Statistiken als Grundlage für die Formulierung einer EU-Verkehrspolitik.

Die Entlastung der Unternehmen vom Erhebungsaufwand wird erreicht durch eine weitgehend DV-gestützte Datenübermittlung vor allem bei großen Unternehmen des Eisenbahnverkehrs, der Schieneninfrastruktur und der Luftfahrt/Flughäfen. Eine breite Anwendung dieses Verfahrens entlastet auch die statistischen Ämter.

Kleine und mittlere Unternehmen werden entlastet durch:

- Verlängerung der Periodizität der Erhebung für einige Merkmale,
- reduziertes Fragenprogramm,
- Stichprobenerhebung für die Gruppe von Unternehmen im gewerblichen Personennahverkehr, die den Schwellenwert von 250 000 beförderten Fahrgästen pro Jahr nicht überschreiten,
- Zusammenführung der Statistiken über den gewerblichen Personenverkehr auf Schiene und Straße, so dass Unternehmen, die in beiden Bereichen tätig sind, nur noch einmal berichten müssen.

Durch die Integration des Gesetzes über die Luftfahrtstatistik, der Eisenbahnstatistikverordnung und des Gesetzes zur Durchführung einer Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr in das VerkStatG wird nicht nur die Zahl der Gesetze verringert, sondern ihr Inhalt wird für identische Tatbestände übereinstimmend geregelt, so dass eine einheitliche Anwendung des Gesetzes für alle Verkehrsarten gewährleistet ist. Außerdem hat die Harmonisierung der Statistiken sowohl eine Entlastung der befragten Unternehmen als auch eine Verringerung des Erhebungsaufwands bei den statistischen Ämtern zur Folge.

#### 1. Statistik des Luftverkehrs

Anlass für den Gesetzentwurf zur Integration der Luftverkehrsstatistik in das VerkStatG ist die von der EG erlassene Verordnung (EG) Nr. 437/2003 vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr (ABl. EU Nr. L 66 S. 1).

Die Statistiken dienen der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller, sowohl EU- als auch bundesweit vergleichbarer Daten zum Luftverkehrsgeschehen. Sie schaffen damit eine notwendige Datengrundlage für die Verkehrspolitik und dienen der Erfüllung der internationalen Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zur Lieferung von Daten an Eurostat sowie an die Luftfahrtorganisation der Vereinten Nationen (ICAO) und an deren europäische Tochterorganisation ECAC.

Die Luftverkehrsstatistik bildet die Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen auf nationaler, EU- und internationaler Ebene. Beim Abschluss bi- und multilateraler Luftverkehrsabkommen ist es wichtig, dass Angaben über das jeweilige Verkehrsaufkommen zur Verfügung stehen, um Vereinbarungen über Frequenzen und Kapazitäten auf den entsprechenden Flugrelationen treffen zu können. Die statistische Erfassung des Verkehrsaufkommens ist nicht nur für den Abschluss der Luftverkehrsabkommen, sondern auch für deren Durchführung bedeutsam, indem sie eine Grundlage zur Marktbeobachtung zur Verfügung stellt. Dies gilt besonders im Zuge der fortschreitenden Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes.

In wesentlichen Teilen beruht die neue Luftverkehrsstatistik auf einer Fortschreibung der bisherigen Regelungen. Es erfolgen daher nur Anpassungen an die Erfordernisse der in Kraft getretenen EG-Verordnung über die statistische Erfassung des Luftverkehrs sowie Anpassungen an die Erfordernisse, die an deutsche statistische Rechtsvorschriften zu stellen sind.

Wichtigste Änderung gegenüber dem bisherigen Luftfahrtstatistikgesetz ist der Sachverhalt, dass der Kreis der Flugplätze, auf denen eine ausführliche Erhebung des Verkehrsgeschehens stattfindet (siehe § 12 Abs. 1), durch eine quantitative Abschneidegrenze des Verkehrsvolumens bei 150 000 Fluggasteinheiten bestimmt wird und nicht mehr durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).

Die EG-Verordnung über die Statistik der Flughäfen und des Luftverkehrs über die statistische Erfassung des Güter- und Personenluftverkehrs verpflichtet die Mitgliedstaaten, regelmäßig vergleichbare Statistiken zu erstellen, damit die Kommission die ihr im Rahmen der gemeinsamen Luftverkehrspolitik übertragenen Aufgaben erfüllen kann. Nach Ablauf der Übergangszeit sind von den Mitgliedstaaten spätestens vom Jahr 2005 an die in der Verordnung genannten Angaben bereitzustellen.

Die geltende Rechtsvorschrift zur Durchführung der nationalen Luftverkehrsstatistik, das Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967, bildet keine ausreichende Rechtsgrundlage, um alle von der EU geforderten Daten erheben und übermitteln zu können. Der vorliegende Gesetzentwurf dient daher primär dazu, die Anforderungen der EG-Verordnung erfüllen zu können.

Das geltende Gesetz über die Luftfahrtstatistik enthält Regelungen, die dem damaligen Stand von Verwaltungsorganisationen und technischen Möglichkeiten der Gewinnung und Verarbeitung statistischer Grundinformationen entsprechen. Der Gesetzentwurf hat deshalb auch zum Ziel, die Rechtsgrundlage den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und inhaltlich auf die derzeitigen und absehbaren Informationsbedürfnisse der Hauptnutzer der Statistik neu auszurichten. Im Zuge der Neuordnung ist es daher geboten, die Luftfahrtstatistik auf eine neue Rechtsgrundlage zu stellen.

Neben den durch die Änderung von Rechtsvorschriften ausgelösten Veränderungen wurden in den letzten Jahren Verfahrensumstellungen sowohl bei den Fluggesellschaften als auch bei den Flugplätzen in Form von erhebungstechnischen Modernisierungen vorgenommen, durch die Rationalisierungspotentiale innerhalb der bestehenden Luftverkehrsstatistik erschlossen werden konnten. Ein im Auftrag der Flughäfen in Kooperation mit dem Statistischen Bundesamt entwickeltes IuK-gestütztes Datenerfassungs- und -übermittlungsverfahren zur Luftfahrtstatistik konnte sowohl die Belastung der Luftfahrtgesellschaften und der Flughafenunternehmen als auch den Arbeitsaufwand im Statistischen Bundesamt drastisch vermindern. Allein beim Statistischen Bundesamt konnten durch den Wegfall der Verschlüsselungsarbeiten und eines großen Teils der Datenerfassung mehr als 30 Stellen eingespart werden. Bei den Fluggesellschaften und Flughäfen wird die Erhebung mittels der installierten Software zum weitaus überwiegenden Teil vollautomatisch durchgeführt.

## **2. Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs**

Anlass für den Gesetzentwurf zur Integration der Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs in das VerkStatG ist zum einen die im Eisenbahnneuordnungsgesetz vorgesehene Anpassung der bisherigen nationalen Eisenbahnstatistik an den deregulierten und liberalisierten Eisenbahnmarkt, zum anderen die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (ABl. EG 2003 Nr. L 14 S. 1) (nachfolgend abgekürzt „EisenbahnverkehrStatVO“) in das deutsche Recht.

Dabei sollte auch die im Rahmen der Regionalisierung des Schienen-Personennahverkehrs erfolgte Verlagerung der Aufgaben- und Finanzverantwortung vom Bund auf die Länder und die Vereinheitlichung der Verantwortung auf regionaler Ebene für den Personennahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen berücksichtigt werden. Dies erfordert nicht nur eine Novellierung der bestehenden nationalen Eisenbahnstatistikverordnung, sondern auch des Gesetzes zur Durchführung einer Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr und eine Neukonzeption beider Statistiken.

Die vorhandenen Statistiken über den Eisenbahngüterverkehr, Eisenbahnpersonenverkehr und die Eisenbahnverkehrsunfälle sowie die Statistiken über den Straßen-Personenverkehr mit Omnibussen und Straßenbahnen (einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen und Schwebbahnen) entsprechen in wesentlichen Teilen nicht mehr dem heutigen Datenbedarf wichtiger Statistiknutzer, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit. Darüber hinaus beeinträchtigen methodische Unzulänglichkeiten und Erhebungslücken die uneingeschränkte Verwendbarkeit der Daten. Der Gesetzentwurf hat deshalb das Ziel, die bisherigen Rechtsgrundlagen den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und inhaltlich auf die zurzeit existierenden und für die Zukunft absehbaren Informationsbedürfnisse der Statistiknutzer auszurichten.

Die Situation im Eisenbahnbereich nach Deregulierung und Liberalisierung, wie die Trennung von Verkehr und Netz und die Netzöffnung für inländische und ausländische Verkehrsunternehmen, kann mit der derzeitigen Statistik nicht mehr angemessen abgebildet werden. Außerdem wird der kombinierte Verkehr zwischen Straße und Schiene gemessen an seiner verkehrspolitischen Bedeutung in der bisherigen Eisenbahnstatistik nicht detailliert genug erfasst. Der Gesetzentwurf sieht eine Erfassung in der gleichen Tiefengliederung vor wie der nicht kombinierte Güterverkehr. Auch zu den Gefahrguttransportmengen gibt es keine ausreichend detaillierten Informationen. Bisherige Schätzungen weisen starke qualitative Mängel auf, so dass eine Erfassung auch für nationale Belange unumgänglich ist. Anforderungen der EU zu den Gefahrguttransporten werden im Gesetzentwurf berücksichtigt.

Auch wird bisher der Personenverkehr mit Eisenbahnen sachlich und methodisch anders erhoben als der Straßen-Personenverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen. Die Zusammenführung der Aufgaben- und Finanzverantwortung auf regionaler Ebene für den Personennahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen sowie die zunehmend verkehrstechnische Verbindung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetzen und der damit verbundene Einsatz von Zweisystem- und Hybridfahrzeugen erfordern eine Harmonisierung der Erhebungsmethoden und Fragenprogramme.

Im Schienen-Personennahverkehr, aber auch im Straßen-Personennahverkehr, fallen Unternehmenssitz und Ort der Leistungserbringung zunehmend auseinander, so dass die derzeit praktizierte regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen nach dem Unternehmenssitz zu wachsenden – nicht erkennbaren – Verzerrungen der Regionaldaten führt. Deshalb sollen zukünftig Ergebnisse nach der Region der tatsächlichen Leistungserbringung nachgewiesen werden können.

Der im Rahmen der Statistikbereinigung eingeführte Schwellenwert von sechs Omnibussen in der vierteljährlichen Statistik über den öffentlichen Personenverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen ist methodisch ungeeignet, weil seitdem Daten über den gesamten Omnibusverkehr fehlen, die auch nicht aus anderen Quellen gewonnen werden können. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht vor, den gesamten Bereich abzudecken, wobei eine Stichprobe einer Ausweitung der Berichtspflicht entgegenwirken soll.

Bei zunehmender Konkurrenz zwischen den Verkehrsunternehmen brechen die früher bestehenden starren Tarifsysteme auf, so dass eine Verkehrsleistungstatistik im Personenverkehr zukünftig nicht mehr auf den Fahrausweisarten beruhen kann und auch von daher neu konzipiert werden muss.

Durch die Zusammenführung der Statistiken über den gewerblichen Personenverkehr auf Schiene und Straße müssen Unternehmen, die in beiden Bereichen tätig sind, nur noch einmal berichten.

Auch die statistische Erfassung der Unfallentwicklung auf der Schiene weist gravierende Lücken auf. Eine statistische Erfassung der Gefahrgutunfälle, die bisher nicht in die Unfallstatistik eingegangen sind, geht auf Anforderungen der EU zurück. Auch fehlen bisher Angaben über Schienenverkehrsunfälle mit Straßenbahnen, die dringend für verkehrszweigübergreifende Unfallrisikovergleiche benötigt werden. Diese Unfallrisikovergleiche machen ferner eine weitgehende Harmonisierung mit der Straßenverkehrsunfallstatistik notwendig.

Die geltenden Rechtsvorschriften zur Durchführung einer Eisenbahnstatistik, die Verordnung über eine Eisenbahnstatistik vom 8. August 1965 (BGBl. I S. 749) in Verbindung mit § 24 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), bilden keine ausreichenden Rechtsgrundlagen, um alle von der EU geforderten Daten erheben und übermitteln zu können. Der vorliegende Gesetzentwurf dient daher primär dazu, die Anforderungen der „EisenbahnverkehrStatVO“ erfüllen zu können.

Neben der vor allem methodisch bedingten Neukonzeption der Verkehrsstatistik auf Schienen und Straßen sind Anpassungen an die heutigen Erfordernisse statistischer Rechtsvorschriften notwendig.

## B. Kosten

### 1. Kosten der öffentlichen Haushalte

#### 1.1 Kosten ohne Vollzugaufwand

Keine

#### 1.2 Vollzugaufwand

Nach einer mit den statistischen Ämtern der Länder abgestimmten Kostenkalkulation entstehen beim Bund keine Mehrkosten. Bei den Ländern stehen den einmaligen Umstellungskosten von ca. 160 000 Euro durchschnittliche jährliche Einsparungen von ca. 259 000 Euro gegenüber.

### 2. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## C. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

Zur Aufnahme der zusätzlichen Regelungsbereiche in das VerkStatG werden die Überschrift und die Inhaltsübersicht neu gefasst. In den Abschnittsüberschriften wird aus Gründen der Rechtsförmlichkeit die Reihenfolge von Art- und Zählbezeichnung umgestellt.

### Zu § 1

Mit diesem Gesetzentwurf wird das VerkStatG um die Luftverkehrsstatistik, die Unternehmensstatistik der Luftfahrt, die Personenverkehrsstatistik, die Schienen-Personenverkehrsstatistik, die Schienen-Güterverkehrsstatistik, die Schieneninfrastrukturstatistik, die Schienenverkehrsunfallstatistik sowie um die Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz erweitert.

Diese Statistiken dienen der Gewinnung zuverlässiger, aktueller und sowohl bundesweit als auch verkehrsträgerübergreifend vergleichbarer Daten. Sie schaffen eine notwendige Grundlage für die staatliche Verkehrspolitik – nicht zuletzt auf dem Gebiet der Infrastruktur- und Verkehrssicherheitspolitik – und dienen der Erfüllung der internationalen Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zur Lieferung von Daten an die Europäische Union.

### Zu § 5

Durch die Neufassung werden auch die natürlichen Personen und Personengesellschaften, denen die Verwaltung der Häfen obliegt, der Vollständigkeit halber in die Übermittlungsregelung, in der bislang nur juristische Personen genannt waren, einbezogen.

### Zu § 11

§ 11 regelt die Abgrenzung der Erhebungsbereiche für die Statistik des Luftverkehrs.

### Zu Absatz 1

Absatz 1 beschreibt den Erhebungsbereich der Luftverkehrsstatistik. Die Statistik basiert auf der Erfassung der Starts und Landungen von Luftfahrzeugen auf deutschen Flughäfen.

### Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 sind alle in Deutschland ansässigen Unternehmen, die gewerbsmäßig Luftfahrt zur Güter- und Personenbeförderung betreiben, in die Unternehmensstatistik einzubeziehen, unabhängig vom Schwerpunkt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit. Hierzu zählen somit auch Unternehmen, die Luftfahrt in Nebentätigkeit ausüben. Damit ist eine vollständige Abbildung der gewerbsmäßigen Luftfahrt gewährleistet.

### Zu § 12

Die Erhebungsmerkmale der Luftverkehrsstatistik werden spezifiziert. Sie entsprechen den durch die Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der

Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post vorgegebenen Erhebungskatalogen.

Im gewerblichen Luftverkehr haben die Erfahrungen der Praxis gezeigt, dass es nicht notwendig ist, die Erfassung im Rahmen der Luftverkehrsstatistik auf allen Flugplätzen einheitlich durchzuführen. Deshalb wird bei der Erfassung der Luftfahrzeugbewegungen des gewerblichen Verkehrs (§ 12 Abs. 1 und 2) nach von der Beförderungsleistung bestimmten Abschneidegrenzen für das Passagiervolumen auf den Flugplätzen unterschieden; in der EU wurde als einheitliche Abschneidegrenze ein Verkehrsaufkommen von 150 000 Fluggasteinheiten je Flugplatz im Jahr festgelegt. Die Fluggasteinheit wird von der EU vorgegeben und ist derzeit definiert als ein ein- oder aussteigender Passagier oder 90 kg ein- bzw. ausgeladene Fracht bzw. Post p. a.

Sofern bei einem Flugplatz die genannte Abschneidegrenze von 150 000 Fluggasteinheiten (§ 12 Abs. 1) im Jahr überschritten wird, gehen die zu erhebenden Tatbestände wesentlich weiter als auf den kleineren Flugplätzen der zweiten Gruppe (§ 12 Abs. 2).

#### **Zu Absatz 1**

Bei der vertieften Luftfahrtstatistik (Abschneidegrenze 150 000 Fluggasteinheiten p. a.) werden für Luftfahrzeug, Flug, Fluggäste sowie für Fracht und Post differenziert, jeweils weiter unterteilte Merkmale erhoben. Wegen der organisatorischen und technischen Gegebenheiten der Luftfahrt müssen diese zeitnah zu jedem Start und jeder Landung erhoben werden. Für die deutsche Luftfahrtstatistik gilt, dass das bisherige Erhebungskonzept bereits weitgehend dem künftig geforderten EU-Standard entspricht. Lediglich die Zahl der in die Erhebung einzubeziehenden Flugplätze wird sich auf Grund der genannten Abschneidegrenze erhöhen (voraussichtlich sieben Flugplätze mehr).

Mit dieser Erhebung werden bereits mehr als 98 % aller Luftfahrtpassagiere erfasst.

#### **Zu Absatz 2**

Für die Flughäfen, die die Abschneidegrenze von 150 000 Fluggasteinheiten p. a. nicht überschreiten, ist ein stark reduzierter Katalog an Erhebungsmerkmalen festgelegt worden.

#### **Zu Absatz 3**

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und Umweltaspekten, z. B. Lärmschutz, ist es notwendig, über den gewerblichen Luftverkehr hinaus auch alle nichtgewerblichen Flüge zu erfassen. Dazu gehören die Flugbewegungen von Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern, Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, Luftschiffen und bemannten Ballonen. Die Angaben über diese Flüge werden gleichermaßen vom Bund und von den Landesverkehrsbehörden benötigt. Der nichtgewerbliche Luftverkehr erreicht auf rd. 1 000 Flugplätzen in Deutschland ein Volumen von rd. 3 Millionen Starts pro Jahr.

#### **Zu § 13**

##### **Zu Absatz 1**

Hier wird der Merkmalskatalog zur Unternehmensstatistik festgelegt.

Die einzelnen Erhebungsmerkmale des Absatzes 1 liefern Informationen über die in der Luftfahrt tätigen Unternehmen, ihre verfügbaren Luftfahrzeuge, die Beschäftigten und die Umsätze. Die Statistik hierzu wird in § 1 Nr. 6 angeordnet. Verkehrspolitische Planungen und Maßnahmen sowie wirtschaftliche und rechtliche Regelungen der Luftfahrt sind auf die Kenntnis der Struktur und der Aktivität der Unternehmen angewiesen.

##### **Zu Nummer 1**

Hier wird die wirtschaftliche Tätigkeit sowie der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit des Luftfahrt betreibenden Unternehmens festgestellt. Damit werden differenzierte Auswertungen nach der hauptsächlich ausgeübten Tätigkeit sowie nach den in der Luftfahrt ausgeübten Tätigkeiten ermöglicht.

##### **Zu Nummer 2**

Hier werden Informationen über die für den Luftverkehr verfügbaren Luftfahrzeuge erhoben, die als Produktionsgrundlage die unverzichtbare Basis für die Durchführung von Luftverkehr darstellen.

##### **Zu Nummer 3**

Hier werden Angaben zu den Beschäftigten in der Luftfahrt erfragt. Die Untergliederung nach Stellung im Beruf zeigt die Struktur zwischen den einzelnen Beschäftigtengruppen (z. B. Arbeiter, Angestellte, tätige Inhaber). Die Untergliederung nach der ausgeübten Tätigkeit stellt dagegen auf die tatsächlich ausgeübten Tätigkeiten der Beschäftigten in der Luftfahrt ab.

##### **Zu Nummer 4**

Mit der Aufgliederung des Umsatzes nach Arten wird die Beobachtung der Anteile und der Entwicklung im Zeitverlauf der einzelnen Luftverkehrszweige ermöglicht.

##### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 regelt die Bezugszeitpunkte und/oder -zeiträume, auf die die Erhebung abstellt.

##### **Zu § 15**

§ 15 ermöglicht es dem Statistischen Bundesamt, von den aufgeführten Institutionen die zur Vorbereitung und Durchführung der Erhebung zwingend erforderlichen Angaben anzufordern. Dem Statistischen Bundesamt stehen diese Informationen aus anderen Quellen nicht oder nur unzureichend zur Verfügung. Die Einbeziehung verschiedener Institutionen ist erforderlich, da keine der genannten Quellen für sich alleine die Vollständigkeit des Adressmaterials, das unverzichtbare Grundlage für die Befragung der Unternehmen ist, gewährleisten kann.

##### **Zu § 16**

§ 16 regelt die Abgrenzung der Erhebungsbereiche für die Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs. Wie in den Verkehrsstatistiken anderer Verkehrsträger sind alle Unternehmen, die den in den einzelnen Absätzen genannten Verkehr betreiben, in die Sta-

tistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs einbezogen, auch wenn sie den jeweiligen Verkehr nicht als Haupttätigkeit betreiben. Der Statistik liegt somit eine funktionale Betrachtung zugrunde. Damit ist eine vollständige Abbildung des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs möglich. Methodisch sind die einzelnen Erhebungen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar. Unterschiede in Art und Durchführung machen jedoch getrennte Erhebungen notwendig.

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 beschreibt den Erhebungsbereich der Personenverkehrsstatistik zum Nahverkehr und zum Omnibusfernverkehr. Einbezogen werden Unternehmen, die Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnliche Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibusse und Obusse) betreiben. Die Erhebungen erstrecken sich damit unter anderem auf diejenigen Unternehmen, die Personenverkehr nach den §§ 42, 43, 48 und 49 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betreiben sowie auf die von diesen Unternehmen durchgeführte Personenbeförderung nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung). Wie im noch geltenden Gesetz zur Durchführung einer Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr kann, abgesehen von wenigen, durch die Neuregelung bei der Beschreibung der Erhebungsmerkmale neu eingeführten Begriffe, auch weiterhin auf die Begriffsdefinitionen des Personenbeförderungsrechts zurückgegriffen werden. Dies erleichtert den Unternehmen die Erfüllung ihrer Auskunftspflichten. Nicht einbezogen werden Verkehre mit Taxen oder mit Mietwagen nach den §§ 47 und 49 Abs. 4 PBefG. Einbezogen werden nicht nur die Unternehmen, die eine Konzession für die Personenbeförderung haben, sondern auch die Subunternehmen, die im Auftrag eines anderen Unternehmens, das über eine Konzession verfügt, Personenbeförderungen durchführen. Nur so kann eine vollständige Erfassung des Personenverkehrs gewährleistet werden. Da viele Verkehrsunternehmen, die im Omnibusverkehr tätig sind, sowohl Nah- als auch Fernverkehr betreiben, wird die Personenbeförderung im Nahverkehr und im Omnibusfernverkehr in einer Statistik erfragt. Getrennte Ergebnisse für den Personennahverkehr können jedoch nachgewiesen werden. Dies ist in der bisherigen Statistik des Straßen-Personenverkehrs nicht möglich. Die Personenbeförderung im Schienenfernverkehr wird getrennt erfasst, um der besonderen Unternehmensstruktur des Schienenfernverkehrs Rechnung zu tragen.

Der Erhebungsbereich wird im Sinne einer Entlastung kleiner und mittlerer Unternehmen unterschiedlich abgegrenzt. Dies ermöglicht die größenabhängige Differenzierung von Fragenprogramm und Periodizität, ohne dass die Aussagekraft der Statistik beeinträchtigt wird.

Als Kriterium für die größenabhängige Unterscheidung wird die Zahl der Fahrgäste herangezogen und auf 250 000 Fahrgäste festgesetzt. Satz 2 präzisiert dazu, dass die Erreichung des Schwellenwertes für die Meldepflichten anhand

der Totalerhebung nach Satz 1 Nr. 3 ermittelt wird. Bis zum Vorliegen von entsprechenden Angaben wird die Zahl der Fahrgäste für den Schwellenwert aus bisherigen Statistiken für das Jahr 2003 ermittelt.

#### **Zu Nummer 1**

Die Erhebung erfasst die großen Unternehmen, die mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben. Damit werden nur rund 15 % aller Unternehmen befragt, die jedoch über 95 % der Fahrgäste befördern, so dass für eine Konjunkturbeobachtung qualitativ ausreichende Ergebnisse vorliegen. Gleichzeitig werden die auskunftspflichtigen Unternehmen stark entlastet, da rund 1 500 Unternehmen der bisher meldenden 2 400 Unternehmen von vierteljährlichen Berichtspflichten befreit werden.

#### **Zu Nummer 2**

Für die Erhebung wird eine Stichprobe durchgeführt. Diese erstreckt sich auf die Unternehmen, die nach Nummer 1 auskunftspflichtig sind, als Totalschicht sowie auf eine repräsentative Auswahl an kleineren Unternehmen; bei diesen zusätzlich mit einem stark gekürzten Fragenprogramm. Damit wird die Belastung der Unternehmen stark reduziert, da nach gegenwärtigen Berechnungen zum Stichprobenplan 60 bis 70 % der bisher auskunftspflichtigen Unternehmen von der jährlichen Berichtspflicht befreit werden. Der endgültige Stichprobenplan wird nach erstmaliger Durchführung der Totalerhebung nach Nummer 3 erstellt.

#### **Zu Nummer 3**

Die Erhebung wird bei allen Unternehmen durchgeführt. Damit wird ein vollständiger Überblick über den Bereich gegeben. Zudem dient diese Erhebung, die nach § 17 Abs. 3 fünfjährlich durchgeführt wird, als Auswahl- und Hochrechnungsgrundlage für die in den Jahren zwischen diesen Erhebungen durchzuführende Stichprobe und erhöht damit die Qualität der Stichprobenergebnisse, so dass auch in den übrigen Jahren valide Ergebnisse für die Gesamtheit der Unternehmen zur Verfügung stehen.

#### **Zu Absatz 2**

In Absatz 2 wird der Erhebungsbereich im Schienenfernverkehr geregelt. Danach werden alle Unternehmen erfasst, die Schienen-Personenfernverkehr im Inland betreiben.

#### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 begrenzt den Erhebungsbereich für die Schienen-Güterverkehrsstatistik auf Unternehmen, die Güterverkehr auf dem inländischen Schienennetz des öffentlichen Verkehrs betreiben. Damit werden Hafen- und Werkseisenbahnen ausgenommen.

Die großen Unternehmen, die im Vorjahr eine Beförderungsleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern insgesamt oder 1 Million Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr erbracht haben, werden zu einem in sich abgestimmten Fragenkatalog befragt, während die übrigen Unternehmen nur mit einem verkürzten Fragenprogramm erfasst werden. Damit sollen die kleineren Unternehmen entlastet werden.



**Zu Absatz 4**

Infrastrukturdaten wurden bisher bei allen Eisenbahnunternehmen erfragt. Nach der mit der Eisenbahnneuordnung vorgenommenen Trennung von Verkehr und Netz ist es sinnvoll, die Infrastrukturerhebung auf die wenigen Unternehmen zu beschränken, die Schienenstrecken des öffentlichen Verkehrs im Inland betreiben (Infrastrukturunternehmen). Damit wird die Belastung der Eisenbahnunternehmen beachtlich reduziert.

Die Schienenverkehrsunfallstatistik soll – wie die Infrastrukturstatistik – auf die Unternehmen beschränkt werden, die Schienenstrecken des öffentlichen Verkehrs im Inland betreiben (Infrastrukturunternehmen). Diese sind über den Unfallhergang informiert. Damit wird die Belastung der Eisenbahnunternehmen beachtlich reduziert. Da jedoch nur die am Unfall beteiligten Verkehrsunternehmen nach der Unfallaufnahme über die Zahl der innerhalb von 30 Tagen verstorbenen Verunglückten informiert werden, wird eine Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen zu diesem Tatbestand implementiert. Dabei gilt die Auskunftspflicht als erfüllt, wenn diese Angaben an die Infrastrukturunternehmen weitergegeben wurden.

**Zu Absatz 5**

Die hier angeordnete Erhebung geht auf Datenanforderungen nach der „EisenbahnverkehrsStatVO“ zurück.

**Zu § 17**

Die Erhebungsmerkmale der Personenverkehrsstatistik werden spezifiziert. Die mit der Regionalisierung des Schienen-Personennahverkehrs verbundene Verlagerung der Aufgaben- und Finanzverantwortung auf die Länder und die Vereinheitlichung der Verantwortung auf regionaler Ebene für den Personennahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen machen eine Vereinheitlichung der bisher getrennt durchgeführten Erhebungen im Straßen-Personenverkehr und im Eisenbahnverkehr notwendig. Auch die zunehmende verkehrstechnische Verbindung von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken sowie der Einsatz von Hybridfahrzeugen erfordern eine Harmonisierung der bisherigen Fragenprogramme.

**Zu Absatz 1****Zu Nummer 1**

Die vierteljährliche Erhebung entspricht den Anforderungen der „EisenbahnverkehrsStatVO“. Es werden die von der EU für den Eisenbahnpersonenverkehr geforderten Merkmale Fahrgäste und Beförderungsleistung gemessen in Personenkilometern für den gesamten Liniennahverkehr sowie den Linienfernverkehr mit Omnibussen, untergliedert nach den eingesetzten Verkehrsmitteln, erfragt. Dabei werden die Fahrgäste nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept nachgewiesen, das getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel ermöglicht. Das bisher der Statistik des Straßen-Personenverkehrs ausschließlich zugrunde liegende Unternehmensfahrtkonzept liefert dagegen keine nach Verkehrsmitteln differenzierten Angaben zu den Fahrgästen, sondern Angaben für das Unternehmen insgesamt. In den Fällen, in denen das Unternehmen in der Personenbeförderung verschiedene Verkehrsmittel einsetzt, ist die Gesamtzahl der Fahrgäste

nach den zwei genannten Fahrtkonzepten unterschiedlich. Denn ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmensfahrtkonzept hingegen nur einmal. Das Unternehmensfahrtkonzept könnte deshalb bei einer einheitlichen Personennahverkehrsstatistik die Anforderungen der EU nicht erfüllen.

Die vierteljährlich erfragten Merkmale dienen außerdem der nationalen Konjunkturbeobachtung im gewerblichen Straßen-Personenverkehr.

**Zu Nummer 2****Zu Buchstabe a**

In Nummer 2 wird der Merkmalskatalog für die Total-schicht der jährlichen Erhebung im Personennah- und im Omnibusfernverkehr festgelegt. Neben den Angaben zum Bundesland des Unternehmenssitzes und zu den Eigentumsverhältnissen des Unternehmens (öffentlich, gemischt, privat), die sich auf den Stichtag 31. Dezember beziehen, werden ausschließlich Leistungsgrößen angeordnet. Diese wurden in der bisherigen Erhebung im Straßen-Personenverkehr vierteljährlich und in der bisherigen Eisenbahnstatistik monatlich erhoben. Mit Ausnahme der in Nummer 1 angeordneten Merkmale wurde somit für alle Leistungsgrößen die Periodizität verlängert.

**Zu Buchstabe b**

Hier werden die vier Größen Fahrgäste, Beförderungsleistung, Fahrleistung, gemessen in Zug- bzw. Buskilometern, und Beförderungsangebot, gemessen in Platzkilometern, die zusammen die Leistung des Unternehmens abbilden sollen, angeordnet. Im Schienen- und im Liniennahverkehr werden alle Merkmale nach Verkehrsmitteln untergliedert erfragt, um getrennte Angaben für die mit den Verkehrsmitteln Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen erzielten Leistungen nachweisen zu können. Der Gelegenheitsnahverkehr, zu dem z. B. Stadtrundfahrten und vergleichbare Ausflugsfahrten im Nahbereich bis zu in der Regel 50 km zählen, wird definitionsgemäß nur mit Omnibussen durchgeführt.

**Zu Buchstabe c**

Der Ausbildungsverkehr soll in den neuen Erhebungen angemessen abgebildet werden. Deshalb wird die Zahl der Fahrgäste, die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zur Schule, Universität oder Ausbildung fahren, erfasst. Es handelt sich um Fahrten, für die nach Maßgabe des § 45a Abs. 1 PBefG Ausgleichszahlungen beansprucht werden können, wenn die in § 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßen-Personenverkehr (PBefGAusglV) aufgeführten Auszubildenden mit besonderen Zeitfahrausweisen befördert werden. Außerdem sollen Fahrten im freigestellten Schülerverkehr nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d der Freistellungs-Verordnung erfasst werden.

**Zu Buchstabe d**

Die mit der Personenbeförderung direkt erzielten Beförderungseinnahmen der Verkehrsunternehmen sowie die mit

den Beförderungen im Ausbildungsverkehr erzielten Einnahmen werden als Gesamtgrößen erfragt. Diese Größen sollen Ausgleichszahlungen nicht enthalten. Bei Verbundunternehmen entsprechen sie den Werten nach der Einnahmenaufteilung zwischen den Verbundunternehmen.

#### **Zu Buchstabe e**

Für einen Nachweis des Auftragsverkehrs, der nicht nur im Omnibus-, sondern in verstärktem Maße auch im Eisenbahnnahverkehr stattfindet, wird die Fahrleistung in diesem Bereich zusätzlich erfasst. Auftragsverkehre sind dabei Verkehre, die von einem Unternehmen im Auftrag eines anderen Unternehmens des gewerblichen Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen durchgeführt werden, wobei nur der Auftraggeber zwingend über eine Konzession verfügen muss. Dabei muss der Auftragsverkehr sowohl bei den Auftraggebern als auch bei den Subunternehmern erfragt werden, um den Auftragsverkehr insbesondere in detaillierteren Nachweisungen, die z. B. nach Auftraggebern und Subunternehmern unterscheiden, jeweils korrekt abbilden zu können. Die Detailgrößen werden dabei insbesondere für die Bildung von Kennziffern, wie z. B. „Einnahmen je gefahrenem Kilometer“ oder „Fahrleistungen je Omnibus“ benötigt.

Der städtische Verkehr soll ebenfalls mit Hilfe der Fahrleistung abgebildet werden. Die Fahrleistung kann ohne große Belastung von den Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze errechnet werden.

#### **Zu Buchstabe f**

Im Fernverkehr mit Omnibussen wird die Zahl der Fahrgäste und die Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen (Inlandsverkehr einerseits, grenzüberschreitender Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr andererseits) sowie die Fahrleistung und das Beförderungsangebot nach inländischem und ausländischem Gebiet untergliedert, um getrennte Angaben für das Inland zu erhalten. Dies soll u. a. verkehrsmittelübergreifende Vergleiche mit dem Eisenbahnverkehr ermöglichen, dessen differenzierte Befragung nach Hauptverkehrsverbindungen unter anderem auf Anforderungen der EU zurückgeht.

#### **Zu Buchstabe g**

Mit der Untergliederung der Fahrgäste nach Art und Dauer der Reisen im Reiseverkehr soll ein Informationsbedarf über den Omnibustourismus abgedeckt werden, der über die im PBefG enthaltene Differenzierung nach den Genehmigungsarten „Ausflugsfahrten“, „Verkehr mit Mietomnibussen“ und „Ferienzielreisen“ hinausgeht. Diese Differenzierung nach den Genehmigungsarten, die auch in der bisherigen Statistik des Straßen-Personenverkehrs abgebildet wurde, entspricht allein nicht mehr den Gegebenheiten im Reiseverkehr. Durch die weitergehende Differenzierung nach der Reisedauer sollen diese tourismusrelevanten Informationsdefizite beseitigt und eine realitätsnahe Datenbasis für den zunehmend an Bedeutung gewinnenden Bereich des Omnibustourismus geschaffen werden. Insbesondere zu den Ausflugsfahrten, zu denen vielfältige Veranstaltungsarten wie Tages-, Kurz-, Städte-, Rund- und Studienreisen gerechnet werden, können durch eine Untergliederung in die drei Kategorien eintägige, zwei- bis viertägige und fünf-

und mehrtägige Reisen wesentliche zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden.

#### **Zu Buchstabe h**

Im Personenverkehr – vor allem im Eisenbahnverkehr und im regionalen Omnibusverkehr – fallen zunehmend Unternehmenssitz und Ort der Leistungserbringung auseinander, so dass eine regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen entsprechend dem Unternehmenssitz zu Verzerrungen der Regionaldaten führt oder insbesondere bei großen länderübergreifend oder bundesweit tätigen Unternehmen nur unvollständig vorgenommen werden kann. Deshalb müssen die großen Unternehmen zusätzlich die Beförderungsleistung nach dem Land der Leistungserbringung untergliedern.

#### **Zu Buchstabe i**

Die Länder haben darüber hinaus einen Bedarf an Kreisdaten, der am aussagefähigsten und mit dem geringsten Aufwand anhand der Fahrleistung erfüllt werden kann. Nur die total erfassten großen Unternehmen müssen ihre Fahrleistung nach Kreisen untergliedert nachweisen.

#### **Zu Absatz 2**

In Absatz 2 wird der Merkmalskatalog für den Repräsentativbereich der jährlichen Erhebung im Personennah- und im Omnibusfernverkehr geregelt. Zur Entlastung der kleinen und mittleren Unternehmen von Berichtspflichten werden hierbei höchstens 2 500 Unternehmen mit weniger als 250 000 Fahrgästen in die Erhebung einbezogen. Zudem wird aus dem gleichen Grunde gegenüber der umfassend zu erhebenden Totalschicht auf die jährliche Erfassung der Merkmale nach Absatz 1 Buchstabe h und i verzichtet.

#### **Zu Absatz 3**

Der fünfjährige Abstand für die Erfassung einiger weniger Strukturdaten, die bisher jährlich erfragt worden sind, soll zur Entlastung der auskunftspflichtigen Unternehmen beitragen.

#### **Zu den Nummern 1 und 2**

Analog zu den Strecken im Eisenbahnverkehr, zu denen im Rahmen der Infrastrukturerhebung Angaben erfragt werden, sollen zur Beschreibung des Liniennahverkehrs fünfjährlich Informationen zu den Linien an Hand der Linienlänge und der Zahl der Linien gewonnen werden.

#### **Zu Nummer 3**

Zahl und Platzkapazität der Schienenfahrzeuge sowie der Omnibusse stellen wichtige Voraussetzungen der Leistungserbringung im Personenverkehr dar. In Verbindung z. B. mit den Angaben zu Linien oder Beschäftigten ermöglichen sie zudem die Ermittlung wichtiger Kennziffern.

#### **Zu Nummer 4**

Angaben zu den Beschäftigten nach Art des Verkehrsmittels (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Omnibusse) und nach Einsatzart (Fahrdienst, technischer Dienst, Verwaltung) liefern die erforderlichen Informationen zur Struktur und Entwicklung der Erwerbstätigen im gewerblichen Personenverkehr.

Diese Angaben werden dabei nur für diejenigen Beschäftigten erfragt, die ausschließlich oder überwiegend in der Personenbeförderung eingesetzt sind. Die Gesamtzahl der Beschäftigten eines Unternehmens und ihre Stellung im Beruf wird dagegen in Zukunft nicht mehr erfragt, da entsprechende Informationen aus anderen Quellen vorliegen.

### **Zu § 18**

#### **Zu Absatz 1**

Die Erhebungsmerkmale der Schienen-Personenfernverkehrsstatistik werden spezifiziert. Die Fragen nach der Zahl der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr als Quelle-Ziel-Matrix nach Staaten sowie nach der Zahl der Fahrgäste nach Ein- und Aussteigeregion wurden zur Erfüllung der EisenbahnverkehrsStatVO in das VerkStatG aufgenommen.

#### **Zu Nummer 1**

Die Erhebungsmerkmale entsprechen den vierteljährlichen Anforderungen der EisenbahnverkehrsStatVO und den für den Omnibuslinienfernverkehr angeordneten Merkmalen.

#### **Zu Nummer 2**

Die hier spezifizierten jährlich zu erfassenden Tatbestände entsprechen den für den Omnibuslinienfernverkehr angeordneten Merkmalen und dienen dem Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln.

#### **Zu Nummer 3**

Da Bedarf an Informationen zu allen im Personenverkehr eingesetzten Fahrzeugen besteht, wird die Zahl der Schienenfahrzeuge und ihre Platzkapazität im Rahmen der Verkehrsstatistik fünfjährlich erfragt. Beschäftigte, die in der Personenbeförderung eingesetzt sind, sollen in allen Verkehren erfasst werden. Derartige Angaben fallen wegen ihres funktionalen Charakters nur in der Verkehrsstatistik an. Strukturelle Unternehmenserhebungen erfragen hingegen die Gesamtzahl der Beschäftigten des Unternehmens nach ihrer Stellung im Beruf. Auf diese Fragestellungen kann deshalb im Rahmen der Verkehrsstatistiken verzichtet werden.

### **Zu § 19**

#### **Zu Absatz 1**

#### **Zu Nummer 1**

Die Erhebungsmerkmale der monatlichen Schienen-Güterverkehrsstatistik werden spezifiziert. Die beförderten Güter werden wie bisher nach Menge, Beförderungsleistung, Güterart und Kreis der Be- und Entladung untergliedert. Der kombinierte Schienen-Güterverkehr wird jedoch gegenüber der bisherigen Güterverkehrsstatistik differenzierter erfasst, und zwar wird er in derselben Untergliederung erfragt wie der nichtkombinierte Verkehr. In Anlehnung an die neuen Erhebungen in den Schifffahrtsstatistiken und in der Straßengüterverkehrsstatistik, wird auch im Schienen-Güterverkehr die Ladungsart nach einem von den Bahnen verwandten Schlüssel erfragt, d. h. sowohl die beförderten Güter als auch die Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs werden

nach Art der Ladeeinheit und nach deren Ladezustand differenziert.

#### **Zu Nummer 2**

Zur Ergänzung der monatlich erfragten Tatbestände werden die beförderten Güter jährlich nach Art der Beförderung (Ganzzug/Waggonladung) untergliedert. Außerdem werden Gefahrgutbeförderungen differenziert nach Gefahrgutklassen und nach Hauptverkehrsverbindungen, jedoch nicht in der regionalen Untergliederung, erfragt. Als weiteres Merkmal zur Abbildung des Schienen-Güterverkehrs wird die Fahrleistung benötigt, die Informationen zu dem im Zusammenhang mit der Güterbeförderung gefahrenen Zugkilometern liefert.

#### **Zu Absatz 2**

#### **Zu Nummer 1**

Kleine Unternehmen werden nicht monatlich mit dem vollen Fragenprogramm belastet, sondern nur jährlich zu einem verkürzten Programm befragt. Erfasst werden lediglich die beförderten Güter, auch im kombinierten Verkehr in Tonnen und Tonnenkilometern nach Hauptverkehrsverbindungen, so dass für diese Fragestellung vollständige Ergebnisse über den Güterverkehr aller Unternehmen vorliegen.

#### **Zu Nummer 2**

Für eine Zuordnung der Unternehmen zu Unternehmensgruppen werden alle Unternehmen nach ihren Eigentumsverhältnissen gefragt.

#### **Zu Absatz 3**

Im fünfjährigen Abstand werden bei allen Unternehmen einige zusätzliche Strukturdaten erfragt, die sich im Zeitablauf wenig ändern. Die fünfjährige Periodizität soll ebenfalls zur Entlastung der auskunftspflichtigen Unternehmen beitragen.

Da Bedarf an Informationen zu den im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeugen besteht, wird die Zahl der Schienenfahrzeuge und ihre Ladekapazität im Rahmen der Verkehrsstatistik erfasst. Ebenfalls in fünfjährigen Abständen sollen sowohl alle Beschäftigten, die in der Güterbeförderung als auch die Beschäftigten, die im Fahrdienst eingesetzt sind, erfasst werden. Derartige Angaben fallen wegen ihres funktionalen Charakters nur in der Verkehrsstatistik an. Die Gesamtzahl der Beschäftigten des Unternehmens nach ihrer Stellung im Beruf wird nicht mehr im Rahmen der Verkehrsstatistik erfragt, sondern den strukturellen Unternehmenserhebungen überlassen.

### **Zu § 20**

Die jährlich erfragten Tatbestände informieren über die verkehrspolitisch bedeutsamen Streckenneubauten und -stilllegungen und ermöglichen die jährliche Fortschreibung des Streckenbestandes.

Daneben gibt es im Infrastrukturbereich weitere Daten, die sich im Zeitablauf nicht stark ändern. Diese – bisher jährlich erfassten – Tatbestände werden zukünftig in fünfjährigem Abstand erhoben. Für einen Nachweis der gesamten Schieneninfrastruktur sind zukünftig die Angaben nicht nur für

Eisenbahn-, sondern auch für Straßenbahnstrecken zu erfragen.

Gegenüber der bisherigen Erhebung wird die Schieneninfrastruktur stärker regionalisiert, d. h. die meisten Angaben werden nach Ländern untergliedert erfragt, um einen entsprechenden Bedarf der Länder abzudecken und differenzierter hinsichtlich ihrer Netzstruktur erfasst.

Die fünfjährlich erfragten Tatbestände liefern Informationen zur aktuell betriebenen Streckenlänge, wobei zwischen Normalspur- und Schmalspurstrecken untergliedert werden soll. Dabei unterscheidet sich die Betriebsstreckenlänge von der Eigentumsstreckenlänge durch die zusätzlich vom Unternehmen betriebenen, aber nicht im Eigentum des Unternehmens stehenden Strecken. Nicht berücksichtigt werden hingegen die Strecken, die sich im Eigentum des Unternehmens befinden, jedoch zum aktuellen Zeitpunkt nicht in Betrieb sind. Als Ergänzung zur Linienlänge im öffentlichen Straßen-Personenverkehr ist hier die Länge der Straßenbahnstrecken, die auf unabhängigem Bahnkörper verlaufen und nicht den Verkehrsraum öffentlicher Straßen nutzen, anzugeben. Außerdem sind – als besonderes Qualitätsmerkmal – die für Hochgeschwindigkeitsverkehre geeigneten Eisenbahnstrecken nachzuweisen.

Um Informationen über die Belastung des Eisenbahnnetzes zu gewinnen, müssen die Eisenbahnunternehmen angeben, wie viele Kilometer der gesamten Streckenlänge nur für den Personenverkehr, wie viele Kilometer nur für den Güterverkehr und wie viele Kilometer für beide Verkehre genutzt werden.

Für eine Beurteilung der Qualität des Netzes und seiner regionalen Struktur werden die Streckenübergänge – sachlich differenziert – sowie die Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte, regional untergliedert, erhoben. Auch Bahnübergänge im Verlauf von Eisenbahnstrecken sollen in sachlicher Tiefengliederung für jedes Land getrennt angegeben werden.

#### **Zu § 21**

Die bisherige statistische Erfassung der Unfallentwicklung auf der Schiene weist gravierende Mängel auf, die zukünftig behoben werden sollen. Insbesondere Unfälle von Straßenbahnen, zu denen auch Stadt-, U-Bahnen, Hoch- und Schwebbahnen gehören, werden zukünftig in der selben Untergliederung erfasst wie die Unfälle auf Eisenbahnstrecken, sofern sich die Unfälle auf Schienenstrecken mit eigenem, von der Straße unabhängigem Bahnkörper ereignet haben. Unfälle von Straßenbahnen, die den Verkehrsraum der Straße benutzen, werden weiterhin im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik durch die Polizei erhoben und jährlich ausgewertet. Deshalb ist eine Harmonisierung mit der Straßenverkehrsunfallstatistik, insbesondere für verkehrszweigübergreifende Unfallrisikovergleiche, unverzichtbar. Zu diesem Zweck werden auch Gefahrgutunfälle zukünftig erhoben, wobei die Unfälle mit Gefahrgutaustritt nach den aus der Straßenverkehrsunfallstatistik bekannten Unfallarten untergliedert werden. Die Datenanforderungen der EU zur Verkehrssicherheit wurden berücksichtigt.

#### **Zu § 22**

Die hier angeordneten Merkmale entsprechen der EisenbahnverkehrsstatVO.

Ein Netzabschnitt ist eine Schienenstrecke, die von zwei für den Eisenbahnverkehr betriebstechnisch relevanten Netzknoten abgegrenzt wird.

#### **Zu § 23**

Hier wird der Berichtszeitraum für die einzelnen Erhebungen der Verkehrsstatistik auf Schienen und Straßen spezifiziert. Für einige der fünfjährigen Erhebungen schreibt die EU einen ersten Berichtszeitraum für das Jahr 2005 vor. Für die Erhebung nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 müssen die Angaben für das letzte abgelaufene Kalenderjahr bei allen Unternehmen erfragt werden, um eine Auswahl- und Hochrechnungsgrundlage für die folgenden Jahre zu erhalten.

#### **Zu § 24**

Für eine laufende Aktualisierung des Berichtskreises sollen die Genehmigungsbehörden den statistischen Ämtern Informationen zu den Unternehmen geben, denen entweder eine Genehmigung erteilt oder entzogen worden ist.

#### **Zu Absatz 2**

Zusätzlich sollen die Infrastrukturunternehmen den statistischen Ämtern Informationen zu den auf ihrer Infrastruktur tätigen Verkehrsunternehmen geben. Ziel ist es, auch alle im Inland tätigen ausländischen Unternehmen zu erkennen, damit sie von den statistischen Ämtern erfasst werden können.

#### **Zu § 25**

Die Hilfsmerkmale werden für die technische Durchführung der Erhebungen benötigt. Sie dienen vor allem der Kontrolle der Vollständigkeit und der schnellen Klärung von Unplausibilitäten. Sie entsprechen weitgehend den bisherigen Regelungen.

#### **Zu § 26**

##### **Zu Absatz 1**

Die nach EG-Recht im Bereich der Verkehrsleistungsstatistiken geforderte vollständige und differenzierte Abbildung des Verkehrsgeschehens ist nur durch Erhebungen mit Auskunftspflicht zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Unternehmensstatistiken.

Ziel der für die Luftverkehrsstatistik getroffenen Auskunftspflicht und Weitergaberegulierung ist die im Wesentlichen unveränderte Fortführung der seit vielen Jahren bewährten Erhebungs- und Veröffentlichungspraxis in der Luftverkehrsstatistik unter Berücksichtigung der gegenüber den 60er-Jahren grundlegend veränderten rechtlichen und technologischen Rahmenbedingungen.

Die in der Unternehmensstatistik der Luftfahrt ebenfalls erforderliche Auskunftspflicht ergibt sich daraus, dass trotz der relativ kleinen Anzahl an Auskunftspflichtigen zuverlässige Ergebnisse gewährleistet sein müssen. Bereits geringe Antwortausfälle würden dagegen zu deutlichen und unkontrollierbaren Verzerrungen führen, insbesondere für tiefer gegliederte Ergebnisse.

Auch für die Statistiken des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs ist eine Auskunftspflicht unverzichtbar, da auch hier der Berichtskreis relativ klein ist. Zuverlässige Ergebnisse in der geforderten Tiefengliederung können nur gewonnen werden, wenn durch eine Auskunftspflicht ein umfassender Rücklauf der Erhebungsvordrucke gewährleistet ist. Die bisherigen Erhebungen im Eisenbahnverkehr sowie im öffentlichen Straßen-Personenverkehr, die durch die neuen Statistiken abgelöst werden, unterlagen ebenfalls einer Auskunftspflicht, so dass auch im Bereich des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs die geltende Praxis fortgeführt wird.

Da die Verkehrsstatistiken nach dem Inlandskonzept durchzuführen sind und deshalb der gesamte Inlandsverkehr abgebildet werden soll, müssen ausländische Unternehmen, die im Inland Verkehre betreiben, ebenfalls in die Erhebungen einbezogen werden. Auskunftspflichtig für diese, von ausländischen Unternehmen im Inland durchgeführten Verkehre, sind die für die Abwicklung der Verkehre im Inland verantwortlichen Personen.

#### **Zu Absatz 2**

##### **Zu Nummer 2**

Parallel zu anderen Unternehmensstatistiken werden auch in der Unternehmensstatistik der Luftfahrt die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen befragt.

##### **Zu Nummer 4**

Die Aufzählung der Auskunftspflicht ist hierarchisch aufzufassen. Demnach sind zunächst die Luftverkehrsgesellschaften als Auskunftspflichtige einzustufen. Nur wenn diese nicht über alle geforderten Angaben verfügen oder nicht oder nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand erreichbar sind, können zusätzlich die Luftfahrzeugführer (Piloten) oder auch die in den Flughäfen tätigen Vertretungen (Stationen) der Luftverkehrsgesellschaften befragt werden. Falls in den Flughäfen bevollmächtigte Vertreter der Auskunftspflichtigen (Handlingspartner) eingesetzt sind, sind in der Regel diese zu befragen.

#### **Zu den Nummern 5 bis 7 und 9**

Parallel zu den übrigen Unternehmensstatistiken sind auch zu den Statistiken in der gewerblichen Personenbeförderung, zum Schienen-Güterverkehr, zur Schieneninfrastruktur und zur Erhebung über die Verkehrsströme im Eisenbahnnetz die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen auskunftspflichtig.

##### **Zu Nummer 8**

Zur Unfallstatistik werden die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung beziehungsweise die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen befragt, auf deren Infrastruktur sich der Unfall ereignet hat. Da die Infrastrukturunternehmen nur bei der eigentlichen Unfallaufnahme beteiligt sind, jedoch nicht automatisch über die innerhalb von 30 Tagen Verstorbenen informiert

werden, müssen zum Erhebungsmerkmal Verunglückte mit Todesfolge (Getötete) die Verantwortlichen der Verkehrsunternehmen befragt werden, deren Fahrzeuge in den Unfall verwickelt waren. Denn nur die Verkehrsunternehmen sind in die weitere Unfallabwicklung eingebunden. Dabei genügt es, wenn diese Informationen an die Verantwortlichen der Infrastrukturunternehmen weitergeleitet werden, damit diese ihrer Auskunftspflicht gegenüber dem Statistischen Bundesamt nachkommen können. Eine Befragung der Schienenverkehrsunternehmen anstelle der Infrastrukturunternehmen würde wegen der weitaus größeren Zahl der Auskunftspflichtigen die Belastung der Unternehmen erhöhen. Außerdem wären Mehrfachzählungen unvermeidbar in den Fällen, in denen mehr als ein Unternehmen in den Unfall verwickelt war. Diese Mehrfachzählungen lassen sich durch Befragung der Infrastrukturunternehmen zum Unfallgeschehen vermeiden.

#### **Zu Absatz 3**

Die juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, die die Flughäfen verwalten (Flughafenverwaltungen), sind diejenigen Stellen, die sämtliche für die Verkehrstatistik relevanten Beförderungsvorgänge registrieren und für ihre eigenen Zwecke im direkten Kontakt mit den Auskunftspflichtigen stehen. Ihnen wird daher die Aufgabe übertragen, den Auskunftspflichtigen die Erhebungsunterlagen zur Verfügung zu stellen und sie auf ihre Auskunftspflicht hinzuweisen. Um den Aufwand für die Durchführung der Statistik im Statistischen Bundesamt auf einen vertretbaren Umfang zu beschränken und um die Auskunftspflichtigen zu entlasten, besteht für sie die Möglichkeit, die o. g. Stellen mit der Weitergabe ihrer Daten an das Statistische Bundesamt zu beauftragen. Diese Einbindung der Flughäfen wird bereits heute praktiziert, führt also gegenüber dem Status quo zu keiner zusätzlichen Belastung der zuständigen Stellen in den Flughäfen.

Die Bereitstellung der Erhebungsunterlagen sollte, wenn immer möglich, unter Einsatz moderner Telekommunikationstechniken, ersatzweise in Form eines inhaltlich mit dem Erhebungsvordruck übereinstimmenden Datensatzformates erfolgen. Dieses für alle Beteiligten arbeitssparende Prozedere wird von allen größeren Flughäfen bereits seit mehr als einem Jahrzehnt mit großem Erfolg praktiziert. Die meisten Flughäfen haben den auskunftspflichtigen Fluggesellschaften IuK-gestützte Erhebungsinstrumente zur Verfügung gestellt, die den Fluggesellschaften eine annähernd vollautomatische Auskunftserteilung ermöglichen. Die Flughäfen sammeln die Daten online und übermitteln sie elektronisch bzw. auf Datenträger dem Statistischen Bundesamt zur weiteren Verarbeitung.

#### **Zu § 27**

##### **Zu Absatz 1**

Es ist zweckmäßig, dass das Statistische Bundesamt die Luftverkehrsstatistik und die Unternehmensstatistik der Luftfahrt – wie bisher – zentral erhebt und aufbereitet, da eine Auswertung nur auf Bundesebene sachlich sinnvoll ist. Im Hinblick auf die geringe Zahl der Flughäfen (Erhebungsstellen) wäre eine dezentrale Regelung unzweckmäßig. Sie stünde insbesondere den bereits installierten und gut funk-

tionierenden EDV-gestützten Verfahren der Datenerhebung und Datenverarbeitung im Wege.

Ebenso zweckmäßig ist es, die Schienen-Personenfernverkehrsstatistik, die Schienen-Güterverkehrsstatistik, die Schieneninfrastrukturstatistik, die Schienenverkehrsunfallstatistik und die Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz wegen der geringen Zahl der Auskunftspflichtigen zentral durch das Statistische Bundesamt durchführen zu lassen. Damit wird die bisherige Erhebungspraxis fortgeführt. Für die Schienen-Personenfernverkehrsstatistik ist auch nur eine Auswertung auf Bundesebene sachlich sinnvoll. Den Bedürfnissen nach einer länderspezifischen Auswertung der Infrastrukturdaten wird durch eine entsprechende Fragestellung und Aufbereitung Rechnung getragen. Auch die Schienen-Güterverkehrsstatistik sieht regional gegliederte Ergebnisse vor.

Die Personenverkehrsstatistik wird – wie bisher die Statistiken im Straßen-Personenverkehr – dezentral durch die statistischen Ämter der Länder durchgeführt. Erstmals werden damit auch Eisenbahnunternehmen, die im Nahverkehr tätig sind, durch die statistischen Ämter der Länder erfasst. Einer regionalen Untergliederung der Ergebnisse wird dabei auch durch die Erhebung der Beförderungsleistung und der Fahrleistung nach der Region der Leistungserbringung Rechnung getragen. Das ist insbesondere bei den Unternehmen von Bedeutung, die länderübergreifend oder sogar bundesweit tätig sind. Hier würde eine Aggregation der Ergebnisse nach dem Unternehmenssitz zu beachtlichen Verzerrungen der Länderergebnisse führen. Den Ländern werden vom Statistischen Bundesamt nach dem Land der Leistungserbringung aggregierte und auf die Grundgesamtheit hochgerechnete Ergebnisse übermittelt.

#### **Zu Absatz 6**

Für die Stichprobenziehung erhält das Statistische Bundesamt von den statistischen Ämtern der Länder Einzeldaten.

Da der absolute Berichtskreis sehr klein ist, soll nach der ersten Stichprobenziehung geprüft werden, wie viele Unternehmen tatsächlich in die Erhebung einbezogen werden müssen, um repräsentative Ergebnisse zu erhalten.

#### **Zu § 28**

Die bereits geltende Übermittlungsregelung soll unverändert auch auf die Erhebungen nach § 1 Nr. 5 bis 12 angewendet werden. Dies wird durch die Einfügung im neuen § 28 präzisiert.

#### **Zu § 29**

##### **Zu Absatz 3**

In der Luftverkehrsstatistik ist es weltweit üblich, das Verkehrsaufkommen auf den Flugplätzen und die Verkehrsströme von Flughafen zu Flughafen (ohne Nennung der Fluggesellschaften) zu veröffentlichen. Die Fluggesellschaften haben diesem System bei jeder Umfrage bisher zugestimmt, da sie für eigene Zwecke diese Angaben in tiefer Gliederung benötigen.

##### **Zu Absatz 4**

Nach bisheriger Rechtslage dürfen Daten, die einem Unternehmen zugeordnet werden können, von den statistischen

Ämtern nur veröffentlicht werden, wenn hierzu die betroffenen Unternehmen ihre Erlaubnis erteilen. Seit der Eisenbahnneuordnung und der Intensivierung des Wettbewerbs im öffentlichen Personenverkehr verfahren einige in bestimmten Regionen oder Verkehrsbereichen marktdominante Unternehmen zunehmend restriktiver bei ihrer Zustimmung zur Veröffentlichung ihrer Daten. Diese Entwicklung gefährdet Sinn und Zweck der funktionalen Verkehrsstatistiken. Deshalb soll hier die Befugnis der statistischen Ämter zur Veröffentlichung der Daten bis zu einer regionalen Gliederungstiefe ohne Zustimmungserfordernis der Unternehmen gesetzlich geregelt werden.

#### **Zu § 30**

Bei den in § 30 vorgenommenen Anpassungen handelt es sich um redaktionelle Änderungen. Sie sind notwendig, da sich durch die eingefügten Abschnitte 4 und 5 die Nummerierung der Paragraphen ändert, auf die bei der inhaltlich unverändert fortgeschriebenen Verordnungsermächtigung Bezug genommen wird.

#### **Zu § 31**

§ 31 regelt die Zuständigkeiten für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Soweit das Statistische Bundesamt die Erhebung zentral durchführt, gilt die Regelung des § 24 Bundesstatistikgesetzes, nach der das Statistische Bundesamt die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in eigener Zuständigkeit betreibt. In den Fällen, in denen die Länder die Statistiken durchführen, sind diese selbst für die Ahndung der Verletzung der Auskunftspflicht zuständig.

#### **Zu Artikel 2**

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes werden zwei neue Abschnitte in das VerkStatG eingefügt, die sich auf bislang an anderer Stelle geregelte Statistiken beziehen. Dadurch werden auch einige formale Änderungen des bisherigen Gesetztextes des VerkStatG erforderlich. Materiell sollen die Regelungen des aus dem Jahr 1999 stammenden VerkStatG jedoch weitestgehend unverändert fortbestehen. Um diese Kontinuität in der Rechtslage zu dokumentieren, wird von der Möglichkeit eines Ablösungsgesetzes kein Gebrauch gemacht. Angesichts eines mit Inkrafttreten dieses Gesetzes deutlich erweiterten Textumfangs soll aber das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Bekanntmachung des VerkStatG in der dann geltenden Fassung ermächtigt werden. Insbesondere im neuen Abschnitt 6 dient dies der Klarheit und Verständlichkeit.

#### **Zu Artikel 3**

Die Vorschriften dieses Artikels vollziehen lediglich rechtliche Entwicklungen nach und weisen dem Kraftfahrt-Bundesamt keine zusätzlich wahrzunehmenden Aufgaben zu.

Zunächst sind die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in Bezug genommenen Vorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs dem durch Artikel 1 geänderten VerkStatG anzupassen.

Darüber hinaus sind die Verordnungen der EG zu nennen, aufgrund derer das Kraftfahrt-Bundesamt bereits jetzt Aufgaben als nationale Behörde für die Bundesrepublik

Deutschland wahrnimmt (VO (EG) Nr. 1172/98) oder wahrnehmen wird (VO (EG) Nr. 6/2003). Mit der letztgenannten Verordnung werden die Statistiken über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auf eine neue konzeptionelle Grundlage gestellt. Das aus verkehrspolitischen Überlegungen heraus seit langem für erforderlich gehaltene Inlandskonzept kann nunmehr realisiert werden, indem auch die von ausländischen Fahrzeugen in Deutschland erbrachten Verkehrsleistungen ausgewiesen werden können.

Die Auswertung der Zählkarten der Statistik über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr wird nach der anstehenden EU-Erweiterung an Bedeutung verlieren und braucht daher nicht mehr gesondert aufgeführt zu werden. Sie bleibt als eine der in Absatz 2 angesprochenen sonstigen Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes bestehen und wird weitgehend ersetzt durch die Auswertung der von Eurostat auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommis-

sion vom 30. Dezember 2002 zur Verfügung gestellten Angaben über den Verkehr von in anderen EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Lastkraftwagen im Verkehr mit und durch Deutschland.

Mit dem anzufügenden Buchstaben c wird die Rechtslage gleichfalls nicht geändert. Es handelt sich um eine redaktionelle Maßnahme, um die Verständlichkeit des bisherigen Buchstaben b – der die Aufgabenzuweisung für das Kraftfahrtsachverständigenwesen bereits enthält – durch Ausgliederung zu verbessern.

#### **Zu Artikel 4**

In Nummer 2 Buchstabe a bis e werden Vorschriften außer Kraft gesetzt, da die dort geregelten Erhebungsmerkmale in das VerkStatG aufgenommen werden.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 8** (§ 16 Abs. 1 Satz 1 VerkStatG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 16 Abs. 1 Satz 1 die Wörter „, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer“ durch die Wörter „und Betriebsführern, die“ zu ersetzen.

**Begründung**

Beauftragte Beförderer (Auftragsunternehmer oder Subunternehmer) betreiben im Gegensatz zu Unternehmern und Betriebsführern keinen originären Verkehr, sondern führen Verkehr für Omnibus- oder Schienenunternehmer durch nach deren Genehmigungsrecht. Ein beauftragter Unternehmer hat keine Gestaltungsmöglichkeit bei der Verkehrsdurchführung, sondern ist an den dem Unternehmer oder Betriebsführer genehmigten Verkehr gebunden.

Die von den Unternehmen und Betriebsführern erhobenen Daten umfassen auch die der beauftragten Beförderer.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 8** (§ 17 Abs. 1 Nr. 2 VerkStatG)

In Artikel 1 Nr. 8 ist § 17 Abs. 1 Nr. 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a sind die Wörter „des Unternehmens“ durch die Wörter „am Unternehmen“ zu ersetzen.
- b) In Buchstabe b ist das Wort „Gelegenheitsnahverkehr“ durch das Wort „Gelegenheitsverkehr“ zu ersetzen.
- c) In Buchstabe f sind die Wörter „nach Linien- und Gelegenheitsverkehr“, die Wörter „nach Hauptverkehrsverbindungen“ und die Wörter „nach In- und Ausland“ jeweils zu streichen und das Wort „Fernverkehr“ durch das Wort „Linienfernverkehr“ zu ersetzen.

d) Buchstabe g ist zu streichen.

**Begründung**

Eine Ausweitung der Personenbeförderungsstatistik ist aufgrund der EU-rechtlichen Regelungen nicht erforderlich. Durch die Differenzierung in Gelegenheitsverkehre bis 50 km und über 50 km Länge sowie der Reisedauer wird der Aufwand für die Befragten größer, ohne dass dem ein erkennbarer Nutzen gegenüber steht. Dies läuft dem Anliegen, Unternehmer von Statistiken zu entlasten, zuwider. Ziel einer Statistik ist es, staatliche Aufgaben zu unterstützen, nicht aber, ein breites Spektrum an Daten zu erheben und für sonstige Zwecke vorzuhalten.

Zu Buchstabe a

Es soll erhoben werden, in wessen Eigentum das Unternehmen steht (öffentlich, gemischt, privat).

Zu Buchstabe b

Das Personenbeförderungsrecht kennt im Gelegenheitsverkehr keine Unterscheidung in Nah- und Fernverkehr. Das deutsche wie das EU-Recht stellt auf andere Beförderungsmerkmale ab. Es ist nicht erkennbar, für welche verkehrliche Beurteilung eine Differenzierung des Gelegenheitsverkehrs nach Kilometerlänge von Bedeutung wäre.

Zu Buchstabe c

Im Linienfernverkehr mit Omnibussen werden keine Hauptverkehrsverbindungen wie im Schienenverkehr betrieben, die Genehmigung wird für eine regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen Ausgangs- und Endpunkt erteilt. Ein verkehrsmittelübergreifender Vergleich mit dem Eisenbahnverkehr erübrigt sich, weil durch die Verordnung (EWG) 684/92 der Linienverkehr weitgehend liberalisiert ist und derzeit weitere Liberalisierungen beraten werden.

Zu Buchstabe d

Die Zahl der Fahrgäste wird bereits durch den geänderten § 17 Abs. 1 Nr. 2b erfasst. Die Dauer der Reisen im Gelegenheitsverkehr ist für verkehrsrechtliche Belange nicht von Bedeutung. Der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen ist in der Europäischen Union und im Europäischen Wirtschaftsraum liberalisiert. Der Gelegenheitsverkehr in die mittel- und osteuropäischen Staaten sowie die nichteuropäischen Mittelmeerländer ist durch bilaterale Abkommen weitgehend liberalisiert.

Die Relevanz der Untergliederung in 1-tägige, 2 bis 4tägige und 5 und mehr Tage umfassende Reisen für den Tourismus ist nicht erkennbar, zumal die Beherbergungsstatistik nicht nach Anreiseart differenziert.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 13** (§ 27 Abs. 1a – neu – VerkStatG)

In Artikel 1 Nr. 13 ist in § 27 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

„(1a) Die Statistik nach § 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 sowie die Statistik nach § 1 Nr. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 werden von den Statistischen Ämtern der Länder durchgeführt.“

**Begründung**

Der Gesetzentwurf stellt die Zusammenführung der verschiedenen Verkehrsstatistiken in einem Gesetz her. Der neue § 27 regelt die Zuständigkeiten für die Durchführung der einzelnen Statistiken. Es fehlen Angaben, die die Zuständigkeit der Statistischen Ämter der Länder festlegen. Der neue Absatz 2 dient der klarstellenden Regelung für diese Zuständigkeit und greift den § 13 Absatz 2 des Verkehrsstatistikgesetzes vom 17. Dezember 1999 wieder auf.