

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über Statistiken des Personenverkehrs und der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1974

A. Zielsetzung

Durch die vorgesehenen Erhebungen sollen in erster Linie einmalig statistische Unterlagen über die Verkehrsströme im Personenverkehr gewonnen werden. Diese Daten, die in ähnlicher Art für den Güterverkehr laufend erfaßt werden, sind vor allem für die laufenden verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Aufgaben von Bund und Ländern und für die regionale und überregionale Verkehrsplanung unentbehrlich. Sie werden außerdem für Zwecke der Raumordnung benötigt.

B. Lösung

Die Angaben sollen durch eine stichprobenweise schriftliche Befragung der inländischen Halter von Personenkraftwagen und von Omnibussen des Gelegenheitsverkehrs und stichprobenweise persönliche Befragungen in Reisezügen sowie an Grenzübergangsstellen erlangt werden.

C. Alternativen

Ähnliche Ergebnisse könnten allenfalls durch eine Befragung der privaten Haushalte erzielt werden, die jedoch erheblich umständlicher, sachlich weniger vollständig und wegen des dafür notwendigen Aufbaues einer Zählerorganisation bedeutend kostspieliger wäre.

D. Kosten

Die Kosten der Statistiken werden auf 9 124 000 DM beim Bund und 21 384 000 DM bei den Ländern veranschlagt, wovon auf das Haushaltsjahr 1974 beim Bund 5 185 000 DM, bei den Ländern 14 256 000 DM entfallen werden.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 900 07 – Sta 1/73

Bonn, den 17. September 1973

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über Statistiken des Personenverkehrs und der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1974 mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 395. Sitzung am 15. Juni 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über Statistiken des Personenverkehrs und der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1974

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Im Jahre 1974 werden Bundesstatistiken über

1. den Verkehr mit Personenkraftwagen und Kraftomnibussen,
2. den Personenverkehr auf Eisenbahnen und
3. die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge durchgeführt.

§ 2

(1) Der Verkehr der Personenkraftwagen mit Standort im Geltungsbereich dieses Gesetzes wird durch Befragung der Halter von höchstens 12 vom Hundert des Bestandes über die Fahrten im Zeitraum von höchstens sieben Tagen ermittelt.

(2) Erfaßt werden

1. die Fahrleistung im Berichtszeitraum in km, darunter die Fahrleistung außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes;
2. die einzelnen Fahrten im gleichen Zeitraum mit der Angabe von Datum, Hin- oder Rückfahrt, Fahrtantritts- und Fahrtzielort,

zurückgelegter Strecke in km, zahlenmäßiger Besetzung des Fahrzeugs und Fahrtzweck (§ 6), wobei Fahrten ausgenommen bleiben, bei denen Gemeindegrenzen nicht überschritten werden;

3. der Einsatz im Taxi- oder Mietwagenverkehr.

In Berlin können Fahrten über eine Bezirksgrenze erfaßt werden.

(3) Auskunftspflichtig sind die Fahrzeughalter.

§ 3

(1) Im Gelegenheitsverkehr im Sinne des § 46 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Rechtspflegergesetzes, des Beurkundungsgesetzes und zur Umwandlung des Offenbarungseides in eine eidesstattliche Versicherung vom 27. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 911), werden bei Kraftomnibussen mit Standort im Geltungsbereich dieses Gesetzes in höchstens zwei Monaten des Jahres 1974 die einzelnen Fahrten mit Angabe von Datum, Hin- oder Rückfahrt, Fahrtantritts- und Fahrtzielort, Zahl der Reisenden und Fahrtzweck (§ 6) erfaßt, wobei Fahrten ausgenommen bleiben, bei denen Gemeindegrenzen nicht überschritten werden.

(2) Auskunftspflichtig sind die in § 4 des Gesetzes zur Durchführung einer Statistik über die Personenbeförderung im Straßenverkehr vom 28. Dezember 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1472) genannten Personen.

§ 4

(1) Der Verkehr innerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes mit Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die ihren Standort im Ausland haben, wird durch Befragung der Fahrer von höchstens 120 000 der 1974 in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfahrenden Personenkraftwagen und der Fahrer oder der Reisebegleiter von höchstens 70 000 der im Gelegenheitsverkehr einfahrenden Kraftomnibusse ermittelt.

(2) Erfaßt werden

1. die Fahrzeugart, das Datum und die Grenzzollstelle der Ausfahrt;
2. das Fahrtantritts- und das Fahrtzielland und – außer bei Durchfahrten – der Zielort im Geltungsbereich dieses Gesetzes, die zahlenmäßige Besetzung der Personenkraftwagen und die Zahl der mitfahrenden Reisenden in Kraftomnibussen sowie der Fahrtzweck (§ 6).

(3) Auskunftspflichtig sind die Fahrer der Fahrzeuge, bei Omnibussen auch die Reisebegleiter.

(4) Die Auskünfte sind gegenüber den Grenzzollstellen abzugeben.

(5) Die Statistik wird im Rahmen der für die Bundesstatistik geltenden Bestimmungen vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt.

§ 5

(1) Der Personenverkehr auf Eisenbahnen wird durch Befragung von höchstens 2,5 Millionen Reisenden im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn ermittelt.

(2) Erfaßt werden

1. der Reisetag, Hin- oder Rückfahrt, Anzahl der Umsteigevorgänge, Wagenklasse, Fahrtantritts- und Fahrtzielbahnhof;
2. benutztes Verkehrsmittel für den Zugang und den Abgang;
3. der Fahrtzweck (§ 6).

Fahrten, bei denen Gemeindegrenzen nicht überschritten werden, bleiben ausgenommen.

(3) Auskunftspflichtig sind die Eisenbahnreisenden.

(4) Die Auskünfte sind gegenüber der Deutschen Bundesbahn abzugeben.

(5) Die Statistik wird vom Statistischen Bundesamt durchgeführt.

§ 6

Die Auskünfte über den Fahrtzweck (§ 2 Abs. 2 Nr. 2, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 2 Nr. 2, § 5 Abs. 2 Nr. 3) sind in folgender Gliederung zu erteilen:

1. Fahrt zur oder von der Arbeitsstätte;
2. Fahrt zur oder von der Ausbildungsstätte;
3. Fahrt für dienstliche oder geschäftliche Zwecke;
4. Fahrt zum Einkauf, Behördenbesuch oder für ähnliche Zwecke;
5. Ausflugs- oder Urlaubsfahrt einschließlich des Besuchs von Verwandten oder Bekannten, unterteilt nach Tagesfahrten, Fahrten von zwei und drei Tagen Dauer, Fahrten von vier und mehr Tagen.

§ 7

(1) Die Fahrleistungen der im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugelassenen Kraftfahrzeuge und der Fahrräder mit Hilfsmotor im Jahre 1974 werden durch eine Befragung der Halter von höchstens 3 vom Hundert der Fahrzeuge erhoben. Ausgenommen bleiben die Fahrleistungen der Oberleitungsomnibusse und der in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeten Zugmaschinen und ihrer Anhänger. Die Ermittlung der Fahrleistungen der Personenkraftwagen regelt sich nach § 2 dieses Gesetzes.

(2) Erfasst werden

1. das Datum, an dem das Fahrzeug von dem Halter erworben, veräußert oder endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde;

2. die mit dem Fahrzeug im Jahre 1974 zurückgelegten Kilometer, gegliedert nach Fahrleistungen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes;

3. die Zeit, während der das Fahrzeug 1974 vorübergehend abgemeldet war;

4. bei Lastkraftfahrzeugen und Zugmaschinen die überwiegende Verwendung nach den Verkehrsarten gewerblicher Verkehr oder Werkverkehr, Nah- oder Fernverkehr.

(3) Die Beantwortung der Fragen ist freiwillig.

(4) Die Statistik wird vom Statistischen Bundesamt durchgeführt; Erhebung und Aufbereitung obliegen dem Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 8

Bei den Erhebungen nach den §§ 2, 4 und 5 sind Probeerhebungen zur Erprobung von Fragebogen und Erhebungsverfahren bei höchstens 1 vom Hundert der in die Haupterhebung einzubeziehenden Fälle zulässig. Die Beantwortung der probeweise gestellten Fragen ist freiwillig.

§ 9

Die Weiterleitung von Einzelangaben an die zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder oder die von ihnen bestimmten Stellen nach § 12 Abs. 2 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke vom 3. September 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1314), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503) ist zulässig.

§ 10

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Lande Berlin.

§ 11

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Struktur des Verkehrs in der Bundesrepublik hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten erheblich gewandelt. Die Leistungen im Güterverkehr haben sich in diesem Zeitraum verdreifacht, die im Personenverkehr versachsfacht. Rechnet man vereinfachend 1 Personenkilometer = 1 Tonnenkilometer (was sich aus der Kostenlage etwa begründen läßt), dann ist der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr von einer Hälfte im Jahre 1950 auf ein Drittel im Jahre 1970 gefallen, der Anteil des Personenverkehrs auf zwei Drittel gestiegen. Durch diese Entwicklung sind die Probleme des Personenverkehrs in der Verkehrspolitik und in der Verkehrswegeplanung, aber auch auf anderen Gebieten, vor allem in den Planungen für die Raumordnung und den Umweltschutz, immer mehr in den Vordergrund gerückt.

Die Verkehrsstatistik hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Während für den Güterverkehr verhältnismäßig gute Unterlagen verfügbar sind, klaffen im statistischen Bild über den Personenverkehr große Lücken, die sich zunehmend unangenehm bemerkbar machen. Am schwerwiegendsten ist das Fehlen einer Verflechtungsstatistik im Personenverkehr (im Güterverkehr gibt es sie teilweise bereits seit Ende des vorigen Jahrhunderts), die Stärke, Herkunft und Ziel der Reiseverkehrsströme bei den einzelnen Verkehrszweigen und insgesamt erfaßt.

Der hauptsächlich wegen des zunehmenden Personenverkehrs erforderliche Ausbau der Verkehrswege muß schon wegen der enormen Höhe der benötigten Mittel in Zukunft noch sorgfältiger und stärker koordiniert geplant werden als bisher. Hierfür sind bessere Statistiken vor allem über die regionalen Verflechtungen im Personenverkehr notwendig.

Die Verkehrsbelastung der bestehenden Netze ist aus Verkehrsmengenzählungen bekannt.

Bei diesen Zählungen werden z. B. im Straßenverkehr in Stichprobenerhebungen die an den Zählpunkten vorbeifahrenden Fahrzeuge gezählt und auf das Jahr sowie auf gewisse Spitzenwerte hochgerechnet. Ausgangs- und Zielorte der einzelnen Fahrten sowie Fahrtzwecke können auf diese Weise nicht erfaßt werden.

Für Überlegungen über den Ausbau oder den Neubau von Verkehrswegen genügen die Zahlen über die Verkehrsbelastung vorhandener Verkehrswege allein jedoch nicht.

Diese zeigen im allgemeinen nur an, daß die Verkehrsverbindung in ihrem jetzigen Ausbauzustand dem Bedarf von einem gewissen Zeitpunkt an nicht mehr gewachsen sein wird. Um zuverlässige Anhalte

über die optimale Kapazitätserweiterung im Raum zu erhalten (z. B. Ausbau der überlasteten Strecke, Aus- oder Neubau mehr oder weniger entfernter Parallelverbindungen, Ausbau bei anderen Verkehrszweigen), muß man Vorstellungen über Art, Stärke, Herkunft und Ziel des künftigen Verkehrsbedarfs haben.

Man kann dabei nicht nur von den vorhandenen Netzen ausgehen. Der Verkehr benutzt natürlich die vorhandenen Wege, aber diese müssen nicht unbedingt die bestmögliche Verbindung vom Standpunkt der Verkehrsnutzer aus sein und über längere Zeit bleiben.

Auf Zahlen über die Verkehrsverflechtung zwischen Ausgangs- und Zielregionen kann daher nicht verzichtet werden. Soweit zuverlässig ermittelte Werte nicht vorliegen, wie z. B. gegenwärtig für den Personenverkehr, muß man sich mit Schätzungen begnügen, bei denen zur Zeit mangels ausreichender Grundlagen so hohe Fehlergrenzen möglich sind, daß eine Überprüfung und Berichtigung der Planungsunterlagen dringend erforderlich ist, um die Gefahr kostspieliger Fehlplanungen für die Zukunft zu verringern.

Die im Entwurf des Gesetzes vorgesehenen Befragungen stellen unter bewußter starker Beschränkung des sachlichen Umfangs der Statistiken auf die Erfassung der wesentlichen Tatbestände ab. Um den finanziellen Aufwand für die Durchführung der Erhebungen und die Belastung der Befragten so gering wie möglich zu halten, sind daneben folgende Einschränkungen des Erhebungsumfangs vorgesehen:

Im Hinblick auf die hauptsächlich mit dieser Statistik verfolgten Ziele sollen sich die Befragungen auf den überörtlichen Verkehr beschränken.

Es wird weitgehend auf Stichprobenerhebungen zurückgegriffen. Soweit wie möglich werden die Stichproben Einschränkungen des Erhebungsumfangs in zweierlei Hinsicht bringen: eine repräsentative Auswahl bei der Zahl der Befragten und eine erhebliche Begrenzung des Erhebungszeitraums innerhalb des Jahres.

Die vorgesehene Aufgliederung nach Fahrtzwecken soll in erster Linie Anhalte für Vorausschätzungen liefern, da bei den einzelnen Verkehrsarten, wie Berufsverkehr, Urlaubsverkehr usw. mit unterschiedlichen Entwicklungen zu rechnen ist.

Die Befragungen zur Ermittlung der Reiseverkehrsströme können mit einem geringen Mehraufwand auch Angaben über die Fahrleistungen der Personenkraftwagen liefern. Aus praktischen Gründen soll daher mit dem Vorhaben die notwendige und fällige Wiederholung der Fahrleistungsstatistik von 1966

(ohne die aufwendige Ermittlung der Fahrleistungen der Lastkraftfahrzeuge nach Achslasten) verbunden werden.

Wollte man die benötigten Daten durch eine repräsentative Haushaltsbefragung statt durch die vorgesehenen gegliederten Erhebungen gewinnen, würden erhebliche Mehrkosten und größere organisatorische Schwierigkeiten entstehen. Es müßte eine besondere Zählerorganisation aufgebaut werden. Die Auskunftsbereitschaft dürfte im Durchschnitt gerin-

ger sein als bei direkter Befragung der unmittelbar betroffenen Verkehrsteilnehmer. Im Verkehr mit Personenkraftwagen und Omnibussen müßte jede Reise einer Person gesondert erfragt werden, während sonst die Erfassung jeder Fahrt eines Kraftfahrzeugs mit Angabe der zahlenmäßigen Besetzung genügt.

Die Kosten der Statistiken werden wie folgt veranschlagt:

Kosten in 1000 DM

Erhebung	Pers.	sächl.	insges.	1974	1975	1976
Personenkraftwagen	15 653	6 825	22 478	14 412	7 728	338
Statistisches Bundesamt	548	1 257	1 805	630	837	338
Statistische Landesämter	15 105	5 568	20 673	13 782	6 891	–
Omnibusgelegenheitsverkehr	611	302	913	557	330	26
Statistisches Bundesamt	61	141	202	83	93	26
Statistische Landesämter	550	161	711	474	237	–
Eisenbahn						
Statistisches Bundesamt	2 070	4 323	6 393	4 287	1 570	536
darunter Erstattung an DB	–	3 000	3 000	3 000	–	–
Fahrleistungen						
Kraftfahrt-Bundesamt	422	216	638	99	539	–
Grenzüberschreitender Verkehr						
Kraftfahrt-Bundesamt	46	40	86	86	–	–
Erhebungen insgesamt	18 802	11 706	30 508	19 441	10 167	900
Bund	3 147	5 977	9 124	5 185	3 039	900
Länder	15 655	5 729	21 384	14 256	7 128	–

Das allgemeine Preisniveau wird von diesen Aufwendungen nicht beeinflußt.

Die Kosten des Bundes sind im Finanzplan bei Kapitel 0608 und 1212 berücksichtigt.

B. Begründung im einzelnen

Zu § 1

Die Vorschriften geben den Rahmen der Erhebungen an. Es sollen nur die Verkehrsströme in den wichtigsten Zweigen des überörtlichen Personenverkehrs erfaßt werden. Auf den Straßenbahn- und den Omnibuslinienverkehr wird ganz verzichtet, weil er zum weit überwiegenden Teil Nahverkehr ist und sein Anteil am weiträumigeren Verkehr nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand ausgegliedert werden könnte. Ein großer Teil dieses Verkehrs ist zudem in tiefer regionaler Gliederung in der Pendlerstatistik im Rahmen der Volkszählung 1970 erfaßt worden. Der Luftverkehr wird nicht einbezogen, weil die Luftfahrtstatistik bereits ausreichende Angaben über die Verkehrsströme erbringt.

Das Jahr 1974 wurde gewählt, weil einerseits die Erhebungen gründlich vorbereitet werden müssen, ihre Ergebnisse aber andererseits so schnell wie

möglich benötigt werden und zudem die Arbeitsbelastung der statistischen Ämter durch Großzählungen in diesem und dem folgenden Jahr etwas geringer als im Zeitraum zuvor und danach sein dürfte.

Zu § 2

Mit der Beschränkung auf 12 vom Hundert der Fahrzeuge und auf eine Berichtswoche werden schätzungsweise 2,5 vom Tausend der Fahrten mit Personen- und Kombinationskraftwagen, soweit sie die Gemeindegrenzen überschreiten, in die Statistik einbezogen.

Die Erhebungstatbestände nach Abs. 2 Ziffer 1 dienen der Feststellung der Fahrleistungen (s. Begründung zu § 7), die nach Ziffer 2 der Ermittlung der Verkehrsströme und der Reisegründe. Durch die Erfragung des Einsatzes im Taxi- oder Mietwagenverkehr nach Ziffer 3 sollen erstmals Zahlen über die Verkehrsleistungen dieser Verkehrszweige gewonnen werden.

Zu § 3

Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist ebenfalls eine repräsentative Befragung ausreichend, doch muß die Stichprobe wegen der weit geringeren

Zahl von Fahrten (schätzungsweise etwa 1 vom Tausend der Zahl der Fahrten von Personenkraftwagen im überörtlichen Verkehr) erheblich größer gewählt werden. Die Abgrenzung des Gelegenheitsverkehrs entspricht der der laufenden Statistik im öffentlichen Personenverkehr auf Straßen, mit der diese zusätzliche Befragung verbunden werden soll.

Zu § 4

Während der Verkehr der Personenkraftwagen und der Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen mit Standort der Fahrzeuge im Inland durch Befragung der Fahrzeughalter bzw. Unternehmer an ihrem Wohn- oder Geschäftsort erfaßt werden soll, muß für die Einbeziehung des grenzüberschreitenden Verkehrs von Fahrzeugen mit Standort im Ausland ein anderer Weg gewählt werden.

Es bietet sich eine Erfassung an der Grenze an, bei der – abgesehen von den dadurch bedingten Besonderheiten – ein ähnliches Verfahren wie bei der Erfassung der inländischen Fahrzeuge angewendet und entsprechende Ergebnisse angestrebt werden. Auch für diesen Verkehr ist eine stichprobenweise Erfassung vorgesehen.

Obwohl eine prinzipielle Zuständigkeit des Statistischen Bundesamtes für Bundesstatistiken anzuerkennen ist, erscheint im vorliegenden Fall die Beauftragung des Kraftfahrt-Bundesamtes wegen der Koordinierung dieser Erhebung mit der laufenden, vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten Statistik des grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehrs zweckmäßig.

Zu § 5

Die Verkehrsströme im Eisenbahnverkehr sollen durch Befragung der Reisenden in den Zügen der Deutschen Bundesbahn ermittelt werden. Es ist daran gedacht, dabei etwa 1 v.H. der Reisenden in Fernzügen und etwa 1 v.T. der Reisenden in Bezirks- und Nahverkehrszügen zu erfassen. Auf die Einbeziehung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen soll verzichtet werden, weil diese keine nennenswerte Bedeutung für den Fernverkehr haben und für regionale Planungen ergänzend die Gesamtverkehrszahlen der einzelnen Unternehmen herangezogen werden können.

Es mußte davon abgesehen werden, die Statistik als Auszählung der Unterlagen über verkaufte Fahrkarten durchzuführen, weil dabei wichtige Angaben, insbesondere der Fahrtzweck, nicht erhoben werden könnten.

Die Erfragung des Verkehrsmittels für den Zu- und Abgang wird erstmalig mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand Zahlen über den Übergang zwischen Eisenbahn- und Straßennahverkehr liefern.

Zu § 6

Wie bereits erwähnt, muß damit gerechnet werden, daß sich einzelne Verkehrsarten auch in Zukunft sehr

unterschiedlich entwickeln werden. Die vorgesehene Aufgliederung weist die für Verkehrsanalysen und Prognosen im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung wichtigsten Teilverkehre dementsprechend gesondert aus. Die Abgrenzungen sind so gewählt, daß ein Vergleich mit anderen statistischen Unterlagen erleichtert wird.

Zu § 7

Die Fahrleistungsstatistik entspricht in ihrer Zielsetzung und – abgesehen von den Besonderheiten für die Personenkraftwagen (s. § 2 des Gesetzes) – auch in ihrer Anlage der Grunderhebung der Fahrleistungsstatistik von 1966. Die Wiederholung dieser Statistik ist erforderlich, um neue Grundlagen zur Schätzung von umfangreichen Angaben über die Nutzung der Straßen zu gewinnen, die nach der Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 130 vom 15. Juni 1970) der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für Zwecke der Wegekostenrechnungen zu liefern sind.

Die Zahlen für 1966 sind bei der stürmischen Entwicklung des Kraftverkehrs inzwischen so veraltet, daß sie keine geeignete Grundlage mehr für Berechnungen des Verkehrs und seiner Aufgliederung nach Fahrzeugarten und Größenklassen im Jahre 1975 zu bieten vermögen.

Daneben wird die Statistik – wie in der Vergangenheit – vor allem eine wesentliche Grundlage für die Unfallforschung bilden, da zutreffende Erkenntnisse über Unfallhäufigkeiten nur aus dem Vergleich von Unfallzahlen mit Angaben über den Umfang des Verkehrs gewonnen werden können.

Zu § 8

Die Erhebungen zu §§ 2, 4 und 5 wenden sich an eine große Zahl von Befragten. Gleichartige oder ähnliche Stichprobenerhebungen sind im Rahmen der Bundesstatistik bisher bei dem hier einbezogenen Personenkreis nicht durchgeführt worden. Der Erfolg ist in hohem Maße von der zweckmäßigen Gestaltung der Fragebogen und des Erhebungsverfahrens abhängig. Da ausreichende Erfahrungen nicht vorliegen, ist es zweckmäßig, sowohl Fragebogen als auch Erhebungsverfahren vor Durchführung der Haupterhebung zu erproben, damit Mißerfolge vermieden werden.

Zu § 9

Die Weiterleitung von Einzelangaben an zuständige Stellen wird erforderlich werden, um im Bedarfsfall mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung mit dem erhobenen Zahlenmaterial zusätzliche Berechnungen im Rahmen von Vorausschätzungen für verkehrsplanerische Zwecke anstellen zu können.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 395. Sitzung am 15. Juni 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, den Gesetzentwurf mit folgender Begründung abzulehnen:

Es bestehen erhebliche Bedenken gegen die Erhebungsmethode der vom Gesetzentwurf vorgesehenen Statistik:

- a) Von den inländischen Pkw-Haltern sind keine vollständigen Angaben über alle Fahrten, die innerhalb der Berichtswoche über die Gemeindegrenze hinausgehen, zu erwarten.
- b) Bei der Konzentration der Pkw-Fahrten auf den Verkehr in den Ortschaften und im Nahbereich der Gemeinden sind die Erhebungsergebnisse über Kfz-Fahrleistungen im Fernverkehr nicht ausreichend repräsentativ.

Die vorhandenen Arbeitskapazitäten erlauben es nicht, eine Zählung dieses Umfanges im Jahre 1974 mit der gebotenen Sorgfalt innerhalb einer vernünftigen Zeitspanne durchzuführen. Die Durchführung der Zählung würde darüber hinaus zusätzliches Personal sowie zusätzliche Haushaltsmittel erfordern.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung hält an dem Gesetzentwurf fest. Die geplanten Statistiken werden dringend benötigt, was im übrigen auch der Bundesrat nicht bestritten hat.

Zu den Bedenken des Bundesrates gegen die vorgesehene Befragung der Pkw-Halter wird bemerkt:

- a) Die Erhebungsmethoden und die spontane Bereitwilligkeit des zu befragenden Personenkreises sind bereits eingehend im Rahmen einer vorbereitenden Probeerhebung getestet worden, die im Herbst 1970 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durch das Institut „Infratest“ durchgeführt wurde. Bei der damaligen Erhebung, die unter erheblich schwierigeren Umständen abgewickelt wurde, haben sich aus einer Befragung von rund 80 000 Pkw-Haltern für einen Stichtag immerhin 340 000 Einzelfahrten erfassen und analytisch auswerten lassen. Es hat sich hierbei erwiesen, daß die Pkw-Halter bei entsprechender Aufklärung durchaus bereit und in der Lage sind, vollständige Auskünfte über ihre Fahrten für einen begrenzten Zeitraum zu geben. Diese Erfahrungen haben umso mehr Gewicht, als die damalige Probeerhebung lediglich auf der Grundlage einer freiwilligen Auskunfterteilung durchgeführt werden konnte. Ähnlich gute Erfahrungen sind auch vom Statistischen Bundesamt bei den schon mehrmals durchgeführten Stichproben-erhebungen im Straßengüterverkehr gemacht worden, bei denen die betroffenen Fahrzeughalter für die Dauer einer Woche noch sehr viel detailliertere Auskünfte für alle Fahrten zu geben hatten. Bei der vorgesehenen Befragung der Pkw-Halter werden indessen nicht alle Fahrten, sondern nur die gemeindeüberschreitenden Fahrten einzeln anzugeben sein. Dies beinhaltet nicht nur eine wesentliche Verminderung der Belastung der Auskunftspflichtigen, sondern auch eine sinnvolle Beschränkung auf diejenigen Fahrten, bei denen nach aller Erfahrung der Anfang-

und Endpunkt einer Fahrt ohne Schwierigkeiten bestimmt werden können.

- b) Die bei der Probeerhebung gewonnenen Erkenntnisse über die Verteilung der Fahrten nach Entfernungsstufen ermöglichten es in Verbindung mit anderen Unterlagen, den erforderlichen Stichprobenumfang so zu berechnen, daß für die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung interessierenden Haupt-Verkehrsbeziehungen zwischen den 78 Verkehrsregionen des Bundesgebietes ausreichend gesicherte Ergebnisse erwartet werden können. Bei dieser Berechnung wurde nach den anerkannten Methoden der Stichprobenstatistik vorgegangen, die sich schon seit zwei Jahrzehnten in der Bundesstatistik bewährt haben.

Zu den in der Stellungnahme des Bundesrates aufgeführten Bedenken zum Zeitpunkt der Erhebungen ist die Bundesregierung der Auffassung, daß nach dem gegenwärtigen Stand der statistischen Planungen weiterhin 1974 als Erhebungsjahr am ehesten einer gleichmäßigen Auslastung der statistischen Ämter dienen würde. In diesem Jahr ist bei den statistischen Ämtern durch das Auslaufen der Arbeiten am Volkszählungswerk 1970 eine Entlastung zu erwarten. Demgegenüber sind ab 1975 weitere größere Erhebungen in anderen Bereichen beabsichtigt, die bei gleichzeitiger Durchführung dieses Gesetzes zu einer unzuträglichen Belastung der statistischen Dienste führen würden.

Der Bedarf an zusätzlichen Haushaltsmitteln und näherungsweise der zusätzliche Kräftebedarf ergeben sich aus der Kostenschätzung in der Begründung zum Gesetzentwurf. Diese Kosten stehen in einem vertretbaren Verhältnis zu den Aufwendungen von Bund und Ländern für Verkehrsinvestitionen, für deren Planung die Statistiken in erster Linie Verwendung finden sollen. Im einzelnen wird hierzu ebenfalls auf die Begründung verwiesen.