

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik – Drucksache 15/1666 –

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nummer 1 [Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 16 Abs. 1 VerkStatG)]

Ein Ziel der Neukonzeption der Statistik des Personenverkehrs auf Straße und Schiene liegt darin, verlässliche Informationen über die Subunternehmertätigkeiten und die Gesamtzahl der Unternehmen zu gewinnen. Einbezogen werden sollen deshalb grundsätzlich 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. Einer Ausweitung der tatsächlichen Berichtspflicht wird durch die Einführung einer Stichprobe bei der jährlichen Erhebung entgegengewirkt.

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates zielt demgegenüber darauf ab, Unternehmen, die ausschließlich als beauftragte Beförderer (Subunternehmen) Personenbeförderung betreiben, aus dem Kreis der Berichtspflichtigen zu entlasten. Gerade im Linienverkehr gewinnt die Tätigkeit der Subunternehmen allerdings immer mehr an Bedeutung. So wurden im Jahr 2002 von Auftraggebern 20 422 Kraftomnibusse als fremde Fahrzeuge gemeldet, die am Stichtag von Subunternehmen bei Fahrten im Auftrag der Auskunftspflichtigen eingesetzt waren. Der Anteil der fremden Kraftomnibusse an allen Bussen lag damit bei 24 %. Die tatsächliche Gesamtzahl der Marktteilnehmer ist jedoch unbekannt, da reine Subunternehmen bislang nicht erfasst werden.

Die Anpassung würde gleichzeitig in der Erhebung nach § 17 Abs. 3 zu einer unvollständigen Erfassung der Zahl der Fahrzeuge nach Nummer 3 und der Zahl der Beschäftigten nach Nummer 4 und damit zu Verzerrungen in der Statistik führen. Diese wären nur durch eine zusätzliche Merkmalsuntergliederung nach Eigenleistung und Auftragsverkehr zu vermeiden. In der Konsequenz käme es also nicht zu einer

nennenswerten Entlastung, sondern zu einer Verlagerung von Berichtspflichten auf die Unternehmen, die als Auftraggeber erfasst sind. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, dass die durch den Änderungsvorschlag des Bundesrates erzielbaren Entlastungseffekte insgesamt gering, die damit einhergehenden Informationsverluste jedoch so erheblich sind, dass die Aussagekraft der Statistik massiv gefährdet wird. Sie kann daher dem Vorschlag des Bundesrates nicht folgen.

Zu Nummer 2 [Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 17 Abs. 1 Nr. 2 VerkStatG)]

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Auffassung, dass die Entlastung der Auskunftspflichtigen ein wichtiges Ziel bei der Ausgestaltung der Statistik ist. Die vertiefte Erfassung des Gelegenheitsverkehrs und des Linienfernverkehrs mit Omnibussen geht auf den durch die Statistiknutzer angemeldeten Informationsbedarf zurück. Einer zusätzlichen Untergliederung einzelner Merkmale, die partiell zu einer Ausweitung der Statistik führt, stehen im Konzept der harmonisierten Personenverkehrsstatistik dabei gezielte Maßnahmen zur Entlastung der Befragten gegenüber:

- Verlängerung der Periodizität einiger Erhebungen,
- Einführung einer Stichprobenerhebung für die Gruppe von Omnibusunternehmen, 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.

Zu a)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Er führt allerdings zu Folgeänderungen. Zur Wahrung einer einheitlichen Formulierung sind folgende weitere Änderungen erforderlich:

In § 18 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a und in § 19 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 2 Nr. 2 sind jeweils die Wörter „des Unternehmens“ durch die Wörter „am Unternehmen“ zu ersetzen.

Zu b)

Die Bundesregierung kann sich dem Vorschlag nicht anschließen. Die Differenzierung nach Gelegenheitsfern- und Gelegenheitsnahverkehr ermöglicht in der zukünftigen Statistik einerseits die Aggregation sowohl des gesamten Nahverkehrs als auch des gesamten Fernverkehrs, was in der bisherigen Statistik nicht möglich ist und andererseits die Aggregation des gesamten Linienverkehrs und des gesamten Gelegenheitsverkehrs (wie in der bisherigen Statistik). Ziel der gegenüber der bisherigen Statistik neuen Unterscheidung (Nah- und Fernverkehr) ist es dabei auch, Vergleiche zum Eisenbahnfernverkehr zu ermöglichen, die gerade nach der Liberalisierung besonders wichtig erscheinen. Zudem setzt insbesondere die Bildung von aussagekräftigen Kennziffern zum Unfallrisiko eine differenzierte Erfassung voraus, da sich Aufkommen und Beförderungsleistung im Nah- und Fernverkehr strukturell unterscheiden. Die Differenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr erfolgt dabei auf Basis von § 8 PBefG, in dem der Liniennahverkehr explizit definiert wird. Diese Definition wird analog für den Gelegenheitsnahverkehr verwendet.

Zu c)

Die Bundesregierung hält an ihrer Auffassung fest, dass auch im Omnibusverkehr eine Unterscheidung zwischen In- und Ausland erforderlich ist. Es ist in der amtlichen Verkehrsstatistik üblich und wichtig, zwischen Inländerverkehren und Inlandsverkehren zu differenzieren. Das Inländerkonzept hat dabei das Ziel, Informationen über Verkehrsleistungen inländischer Unternehmen im In- und Ausland nachzuweisen, dagegen verfolgt das Inlandskonzept die Zielsetzung, die gesamten Verkehrsleistungen im Inland darzustellen. Beide Fragestellungen haben dabei ihre eigenständige Berechtigung. Um den Übergang zu realisieren, ist im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen, 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 differenziert zu erheben. Damit wird der getrennte Nachweis von Angaben für das Inland ermöglicht. Dies soll u. a. verkehrsmittelübergreifende Vergleiche mit dem Eisenbahnverkehr ermöglichen, dessen differenzierte Befragung nach Hauptverkehrsverbindungen unter anderem auf Anforderungen der EU zurückgeht. Ohne die vorgesehene Unterscheidung lägen Angaben nur nach dem Inländerkonzept vor. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Differenzierung des Gelegenheitsverkehrs ist daher notwendig.

Zu d)

Die Bundesregierung kann der Streichung des Buchstaben g nicht zustimmen. Die Erfassung der Zahl der Fahrgäste nach der Art der Reise ist kein zusätzlich erhobenes Merkmal, sondern entspricht der bisherigen Statistik des Straßenpersonenverkehrs und erhebt die im Personenbeförderungsgesetz in den §§ 48 und 49 explizit aufgeführten Genehmigungsarten Ausflugsfahrten, Ferienziel-Reisen sowie Verkehr mit Mietomnibussen. Die Angaben sind daher nicht entbehrlich. Der Aufwand für die Befragten ist gering.

Durch einen Verzicht auf die eher tourismus- als verkehrsrelevante Untergliederung nach der Reisedauer könnte jedoch eine spürbare Entlastung der Auskunftspflichtigen erreicht werden. Die Bundesregierung schlägt daher vor, in Artikel 1 § 17 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe g die Wörter „und Dauer“ zu streichen.

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

Die Bundesregierung hält eine zusätzliche Regelung nicht für erforderlich. Die Zuständigkeit der statistischen Ämter der Länder ergibt sich bereits aus Artikel 83 GG. Die bisherige Regelung in § 13 Abs. 2 VerkStatG wurde in dem neuen § 27 zur Verschlinkung von Vorschriften im Sinne der Klarheit und Eindeutigkeit der Regelungen gestrichen, um eine Doppelregelung zu vermeiden. Sie bezweckte seinerzeit eine klarstellende, ausdrückliche Entlastung des Statistischen Bundesamtes von Aufgaben im Bereich der Schifffahrtsstatistik, die es nach der Wiedervereinigung übergangsweise für einzelne, erst im Aufbau befindliche statistische Landesämter wahrgenommen hatte.

Eine zusätzliche Vorschrift ist also entbehrlich. Durch eine abweichende Handhabung könnte hingegen ein einheitliches Verständnis des Statistikrechts beeinträchtigt werden.