

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes

A. Problem und Ziel

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

Bei den Erhebungen dieser Daten gilt es, die auskunftspflichtigen Beförderungsunternehmen so wenig wie möglich zu belasten. Mit dem vorliegenden Entwurf zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes sollen bestimmte Schienenverkehrs- und Omnibusunternehmen von statistischen Auskunftspflichten entlastet werden. Der vorgesehene Wegfall bestimmter Angaben hat einen nur geringfügigen Informationsverlust zur Folge, was sich auch in der geringen Nachfrage nach diesen Daten widerspiegelt.

Hingegen zeigt sich zunehmend der Bedarf einer präziseren regionalen Zuordnung der Güterströme im Eisenbahnverkehr insbesondere als Basis für die Planung der Verkehrsinfrastruktur; die Bezugnahme auf Kreise reicht wegen deren Größe und Struktur nicht mehr aus. Auch die Nachfrage nach differenzierteren Informationen über die Art beförderter Gefahrgüter ist gestiegen. In der Güterkraftverkehrsstatistik werden zudem zur Erhöhung der Stichprobenqualität genauere Angaben zum Nichteinsatz von Fahrzeugen benötigt. Auch diesen Bedarfen soll mit der Gesetzesänderung Rechnung getragen werden.

Durch die Ukraine-Krise und die vor diesem Hintergrund erlassene Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13), ist deutlich geworden, dass es bislang an einer Ermächtigungsgrundlage im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz fehlt, um bei Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vornehmen zu können. Diese wird mit dem vorliegenden Gesetz geschaffen.

B. Lösung

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

Im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wird die Regelungslücke hinsichtlich der bislang fehlenden Möglichkeit, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vornehmen zu können, durch Schaffung einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage geschlossen.

C. Alternativen

Keine.

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

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

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

Ohne die Schaffung der Ermächtigungsgrundlage im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz bestünde keine Möglichkeit, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vorzunehmen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Für die statistischen Ämter der Länder entstehen jährliche Mehrkosten in Höhe von 26 203 Euro und einmalige Umstellungskosten in Höhe von 20 115 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger ergeben sich keine Erfüllungsaufwandsänderungen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund +600 Euro, es handelt sich dabei um Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Bundesverwaltung reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 4 000 Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 11 000 Euro. Dies ist insbesondere auf die Änderung von Merkmalen und Erhebungsbereichen zurückzuführen.

Auf Landesebene ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund +26 000 Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 17 000 Euro. Dies ist insbesondere auf die Änderung von Merkmalen und Erhebungsbereichen zurückzuführen.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

F. Weitere Kosten

Keine.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, 16. Mai 2023

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und
des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 beschlossen, gegen
den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwen-
dungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes

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

1. § 3 Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe c wird das Semikolon durch das Wort „und“ ersetzt.
 - b) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

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

„d) bei der Beförderung gefährlicher Güter die Gefahrklasse gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13), die zuletzt durch die Delegierte Richtlinie (EU) 2022/2407 der Kommission vom 20. September 2022 zur Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 64) geändert worden ist,“.
 - b) In Buchstabe k wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
 - c) Folgender Buchstabe l wird angefügt:

„l) Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs.“
3. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 Nummer 1 werden nach den Wörtern „befördert haben,“ die Wörter „sowie allen Unternehmen mit gewerblichem Schienennahverkehr“ eingefügt.
 - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Ausgenommen von der Erhebung sind Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr gemäß § 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe d der Freistellungs-Verordnung betreiben.“
 - cc) Nach dem neuen Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Unternehmen, die ausschließlich Omnibusverkehr betreiben und die nach einer Erhebung gemäß § 17 Absatz 3 neugegründet werden, wird das Erreichen der Schwellenwerte gemäß Satz 1 Nummer 1 und 2 durch eine Vorbefragung ermittelt.“

- b) In Absatz 4 werden die Wörter „Erhebungen nach § 1 Nr. 10 und 11 werden“ durch die Wörter „Erhebung nach § 1 Nummer 10 wird“ ersetzt.
 - c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Die Erhebung nach § 1 Nummer 11 wird durchgeführt bei Unternehmen, die Schienenstrecken des öffentlichen Verkehrs betreiben, soweit sie vom Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141; L 317 vom 9.12.2019, S. 114), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1530 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2020 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Anwendung von Vorschriften für die Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität in der festen Ärmelkanal-Verbindung (ABl. L 352 vom 22.10.2020, S. 1) geändert worden ist, ausgenommen sind.“
 - d) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.
4. § 17 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Buchstabe b werden die Wörter „und im Gelegenheitsnahverkehr“ gestrichen.
 - b) In Buchstabe e werden die Wörter „Fahrleistung im städtischen Verkehr sowie“ gestrichen.
 - c) In Buchstabe f werden die Wörter „im Fernverkehr mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr“ durch die Wörter „im Verkehr mit Omnibussen nach Linienfernverkehr und Gelegenheitsverkehr“ ersetzt.
 - d) In Buchstabe g wird das Wort „Gelegenheitsfernverkehr“ durch das Wort „Gelegenheitsverkehr“ ersetzt.
5. In § 19 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c wird jeweils das Wort „Kreis“ durch das Wort „Stelle“ ersetzt.
6. In § 21 Satz 1 wird die Angabe „§ 16 Abs. 4“ durch die Angabe „§ 16 Absatz 5“ ersetzt.
7. § 25 Nummer 10 wird aufgehoben.
8. § 26 Absatz 4 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes

§ 27 Absatz 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575), das zuletzt durch Artikel [...] des Gesetzes vom [...] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
2. Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. Ausnahmen von diesem Gesetz oder den auf Grund der Nummern 1 bis 5 erlassenen Rechtsverordnungen, soweit die Ausnahmen zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen erforderlich sind.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Artikel 1 Nummer 1, 4 und 5 tritt am 1. Januar 2024 in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

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

Bei der Erhebung der Daten gilt es, die auskunftspflichtigen Beförderungsunternehmen so wenig wie möglich zu belasten, d. h. abgefragte Merkmale gering und die Fragen so kurz und einfach wie möglich zu halten. Der Entwurf der Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes bezweckt vorrangig, dem Rechnung zu tragen.

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

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

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

Ohne die Schaffung der Ermächtigungsgrundlage im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, bestünde keine Möglichkeit, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vorzunehmen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Es sollen bestimmte Schienenverkehrs- und Omnibusunternehmen von statistischen Auskunftspflichten entlastet werden, die nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden können oder die wegen anderweitig abrufbarer Informationen entbehrlich sind. So ist beispielsweise die Erhebung des Statistischen Bundesamts über Schienenverkehrsunfälle nicht mehr in dem Maße erforderlich wie bislang, da für die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betriebenen Strecken die Angaben mittlerweile über das Eisenbahn-Bundesamt und die European Railway Agency bereitgestellt und von dort entsprechend der EU-Lieferverpflichtung an Eurostat übermittelt werden. Künftig werden daher ausschließlich Angaben für Straßen-, Schmalspur- und Anschlussbahnen benötigt, da diese nicht unter die EBO fallen. Dadurch reduziert sich der Kreis der zu befragenden Unternehmen von etwa 430 auf 190.

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

Im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wird die Regelungslücke hinsichtlich der bislang fehlenden Möglichkeit, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vornehmen zu können, durch Schaffung einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage geschlossen.

III. Alternativen

Keine.

Ohne Anpassung des Gesetzes ist weder die dauerhafte Entlastung von statistischen Auskunftspflichten noch die Qualitätsverbesserung in der Gefahrgut- sowie der Güterkraftverkehrsstatistik zu erreichen.

Ohne die Schaffung der Ermächtigungsgrundlage im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz bestünde keine Möglichkeit, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vorzunehmen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für Artikel 1 aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes, für Artikel 2 aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes kommt dem Bund die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für das Kraftfahrwesen zu, wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht. Dazu zählen auch Anpassungen im nationalen Berufskraftfahrerqualifikationsrecht aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen, für die zunächst eine Ermächtigungsgrundlage zu schaffen ist.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

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

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch das Gesetz entfallen nicht mehr benötigte Passagen im Verkehrstatistikgesetz. Daneben werden mit der Gesetzesänderung punktuelle Qualitätsverbesserungen in der Gefahrgut- und Güterkraftverkehrsstatistik eingeführt.

Durch die Schaffung der Ermächtigungsgrundlage im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wird die Möglichkeit geschaffen, aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen Anpassungen im nationalen Recht vorzunehmen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz ist ein Beitrag zur Erfüllung des Ziels 13.2 der Agenda 2030 (Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen). Ein wesentlicher Ausgangspunkt der Novelle des Verkehrstatistikgesetzes ist der Wunsch nach einer tieferen regionalen Erfassung der Be- und Entladeorte. Diese präzisere Erfassung dient der Planung des Infrastrukturausbaus für den Schienengüterverkehr. Letzterer ist erforderlich, um durch eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene die Ziele der Emissionsreduktion im Verkehr zu erreichen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Für die statistischen Ämter der Länder entstehen jährliche Mehrkosten in Höhe von 26 203 Euro und einmalige Umstellungskosten in Höhe von 20 115 Euro.

4. Erfüllungsaufwand

a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind von der Gesetzesänderung nicht betroffen. Für sie ergeben sich keine Änderungen des Erfüllungsaufwands.

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Vorgabe 1 (Informationspflicht): Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt; § 1 Nummer 1 VerkStatG

Die Angabe der UN-Nummern bei der Erfassung von Gefahrgut in der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (EVAS 46321, id-ip: 200805281235421) erfordert keine zusätzlichen Aufwände, da diese in den Beförderungspapieren enthalten sind.

Vorgabe 2 (Informationspflicht): Güterkraftverkehrsstatistik; §1 Nummer 3 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
25 935	2	52,30		45 213	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				45 213	

In die Statistik des Kraftfahrtbundesamts wird ein neues Merkmal „Begründung zum Nichteinsatz des Fahrzeugs“ aufgenommen (§ 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i VerkStatG) und verursacht einen geringfügigen Mehraufwand. Von den Befragten (id-ip: 200609271405435) machen etwa 21 Prozent Angaben zur Nichtnutzung und davon begründen bereits jetzt 35 Prozent die Nichtnutzung auf freiwilliger Basis. Etwa 25 935 Fahrzeugbesitzer müssten zusätzlich zu dem neuen Merkmal Auskunft geben. Es wird angenommen, dass die Erhebung eines zusätzlichen Merkmals einen Zeitaufwand von zwei Minuten verursacht und der Stundenlohn in Anlehnung an die Vorgabe in OnDEA bei 52,30 Euro liegt. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand beträgt 45 213 Euro.

Vorgabe 3 (Informationspflicht): Vierteljährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs; §1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
55	10	28,5	-	261	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				261	

Bei neugegründeten Unternehmen, die Omnibusverkehr betreiben, wird zur Bestimmung der Anzahl der beförderten Fahrgäste für die Statistik (EVAS 46181) zunächst eine Vorbefragung durchgeführt (§ 16 Nummer 3 VerkStatG). Liegt die Fahrgastzahl über 250 000, dürfen die Unternehmen nach der neuen Regelung zur Vierteljahreserhebung herangezogen werden (id-ip: 2006092714054315). Es wird angenommen, dass pro Jahr 55 neue Unternehmen hinzukommen und die Vorbefragung zehn Minuten in Anspruch nimmt. Der Stundenlohn liegt bei 28,50 Euro (Wirtschaftsabschnitt H Verkehr und Lagerei, mittleres Qualifikationsniveau). Es entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 261 Euro.

Vorgabe 4 (Informationspflicht): 5-jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs; §1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
-34	180	54,3		-5 539	
260	-11	54,3		-2 588	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				-8 127	

Bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben, wird in Zukunft auf eine Erhebung (EVAS 46182; id-ip: 2006092714054317) verzichtet. In Jahren mit einer Totalerhebung (alle fünf Jahre) werden laut Fachbereich im Statistischen Bundesamt circa 170 Unternehmen entlastet. Jährlich werden durchschnittlich also 34 Unternehmen entlastet. Die Befragung dauert 180 Minuten.

Außerdem entfallen die getrennten Angaben nach Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr (§ 17 Absatz 1 Nummer 2). Laut Fachbereich handelt es sich dabei um 6 Prozent der Merkmale. Bisher hat die Beantwortung des gesamten Fragebogens 180 Minuten gedauert, es entfallen also elf Minuten. Bei den befragten Unternehmen reduziert sich dadurch der Zeitaufwand in Jahren mit einer Totalerhebung für circa 1 300 Unternehmen. Jährlich werden durchschnittlich also 260 Unternehmen entlastet. Der Stundenlohn liegt laut OnDEA bei 54,30 Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Vorgabe reduziert sich um 8 127 Euro.

Vorgabe 5 (Informationspflicht): Jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs; §1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
-104	203	54,3		-19 106	
560	-22	54,3		-11 150	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				-30 256	

Bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben, wird in Zukunft auf eine Erhebung (EVAS 46182) verzichtet. In Jahren mit einer Stichprobenerhebung (jährlich außer im fünften Jahr) werden circa 130 Unternehmen von der statistischen Auskunftspflicht entlastet. Jährlich werden durchschnittlich also 104 (= (4* 130) /5) Unternehmen entlastet (id-ip: 2006092714054316). Die Befragung dauert 203 Minuten.

Außerdem entfallen die getrennten Angaben nach Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr (§ 17 Absatz 1 Nummer 2). Laut Fachbereich handelt es sich dabei um 11 Prozent der Merkmale. Bisher hat die Beantwortung des gesamten Fragebogens 203 Minuten gedauert, es entfallen also 22 Minuten. Bei den befragten Unternehmen reduziert sich dadurch der Zeitaufwand in Jahren mit einer Stichprobenerhebung für ca. 700 Unternehmen (560 pro Jahr). Der Stundenlohn liegt analog zur letzten Vorgabe bei 54,30 Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Vorgabe reduziert sich insgesamt um 30 256 Euro.

Vorgabe 6 (Informationspflicht): Schienenverkehrsunfallstatistik; §1 Nummer 11 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
-240	30	54,30		-6 516	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				-6 516	

In der Schienenverkehrsunfallstatistik (EVAS 46171) werden die nach europäischen Vorgaben erfassten Unternehmen von der Auskunftspflicht befreit (§16 Absatz 5). Es wird angenommen, dass sich der Kreis der zu befragenden Unternehmen laut Fachbereich im Statistischen Bundesamt von etwa 430 auf 190 reduziert, die Fallzahl also um 240 Einheiten sinkt. Bei einem Stundenlohnsatz von 54,3 Euro (Vergleiche OnDEA) und einem Zeitaufwand von 30 Minuten reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Vorgabe (id-ip: 2006092714054320) um 6 516 Euro.

Für die Wirtschaft ergibt sich somit insgesamt eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund +600 Euro, es handelt sich dabei um Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

c. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

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

a) Bundesverwaltung

Vorgabe 1: Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (Statistisches Bundesamt); § 1 Nummer 1 VerkStatG

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
(hD)	960	70,50		1 128	
(gD)	2 400	46,50		1 860	
(mD)					
Erfüllungsaufwand (in Euro)				2 988	

In die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (EVAS 46321) wird zukünftig bei Gefahrgütern die UN-Nummer oder Stoffnummer zusätzlich erhoben (§ 3 Nummer 3 VerkStatG). Beim Statistischen Bundesamt fällt durch die Aufnahme des neuen Merkmals in die Statistik Umstellungsaufwand an. Der zuständige Fachbereich im Statistischen Bundesamt schätzt einen einmaligen Mehraufwand von zwei Arbeitstagen im höheren Dienst und fünf Arbeitstagen im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 70,50 Euro im höheren Dienst und von 46,50 Euro im gehobenen Dienst (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) entsteht dem Statistischen Bundesamt durch die Vorgabe insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 2 988 Euro.

Vorgabe 2: Vierteljährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (Statistisches Bundesamt); § 1 Nummer 7 VerkStatG

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
(hD)					
(gD)	480	46,50		372	
(mD)					
Erfüllungsaufwand (in Euro)				372	

Im Bereich der vierteljährlichen Personenverkehrsstatistik (EVAS: 46181) erweitert sich der Erhebungskreis um Unternehmen mit gewerblichem Schienennahverkehr (§ 16 Absatz 1 Nummer 1 VerkStatG). Für das Statistische Bundesamt fällt für die Anpassung des Erhebungsbereichs Umstellungsaufwand an. Der zuständige Fachbereich im Statistischen Bundesamt schätzt einen einmaligen Mehraufwand von einem Arbeitstag im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 46,50 Euro im gehobenen Dienst (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) entsteht dem Statistischen Bundesamt durch die Vorgabe insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 372 Euro.

Vorgabe 3: Jährliche/5-jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (Statistisches Bundesamt); § 1 Nummer 7 VerkStatG

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
(hD)					
(gD)	1 920	46,50		1 488	
(mD)					
Erfüllungsaufwand (in Euro)				1 488	

Bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben, wird in Zukunft auf eine Erhebung (EVAS 46182) verzichtet. Außerdem entfallen die getrennten Angaben nach Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr (§ 17 Absatz 1 Nummer 2). Für das Statistische Bundesamt fällt für die Anpassung des Erhebungsbereichs Umstellungsaufwand an. Der zuständige Fachbereich im Statistischen Bundesamt schätzt einen einmaligen Mehraufwand von vier Arbeitstagen im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 46,50 Euro im gehobenen Dienst (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) entsteht dem Statistischen Bundesamt durch die Vorgabe insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 1 488 Euro.

Vorgabe 4: Monatliche Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn (Statistisches Bundesamt); § 1 Nummer 9 VerkStatG

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
(hD)					
(gD)	4 800	46,50		3 720	
(mD)					
Erfüllungsaufwand (in Euro)				3 720	

In der monatlichen Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn (EVAS 46131) soll zukünftig nicht mehr der Kreis, sondern die Be- bzw. Entladestelle gemeldet werden (§ 19 Absatz 1 Nummer 1 VerkStatG). Beim Statistischen Bundesamt fällt für die Umstrukturierung Umstellungsaufwand an. Der zuständige Fachbereich im Statistischen Bundesamt schätzt einen einmaligen Mehraufwand von zehn Arbeitstagen im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 46,50 Euro im gehobenen Dienst (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) entsteht dem Statistischen Bundesamt durch die Vorgabe insgesamt einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 3 720 Euro.

Vorgabe 5: Schienenverkehrsunfallstatistik (Statistisches Bundesamt); § 1 Nummer 11 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
(hD)					
(gD)	-4 800	46,50		-3 720	
(mD)					
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				-3 720	

In der Schienenverkehrsunfallstatistik (EVAS 46171) werden Unternehmen, die Eisenbahnverkehr nach der EBO betreiben, von der Auskunftspflicht befreit (§ 16 Absatz 5 VerkStatG). Der zuständige Fachbereich im Statistischen Bundesamt schätzt einen jährlichen Minderaufwand von zehn Arbeitstagen im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 46,50 Euro im gehobenen Dienst (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) entsteht dem Statistischen Bundesamt durch die Vorgabe insgesamt jährlicher Minderaufwand in Höhe von 3 720 Euro.

Vorgabe 6: Güterkraftverkehrsstatistik (Kraftfahrtbundesamt); § 1 Nummer 3 VerkStatG

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
1	2 040	70,5		2 397	
Erfüllungsaufwand (in Euro)				2 397	

In die Statistik des Kraftfahrtbundesamts wird ein neues Merkmal „Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs“ aufgenommen (§ 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe 1 VerkStatG) und das Merkmal „besonderes Gefahrgut“ entfällt. Dadurch entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand (ca. 2 Personenstunden) für die Anpassung des Fragebogens bei Aufnahme des Merkmals „Begründung zum Nichteinsatz des Fahrzeugs“ sowie für den Wegfall des Merkmals „besonderes Gefahrgut“ (ca. 12 Std. Softwareanpassung, 4 Stunden Aktualisierung der Fragebogen-vorlage sowie jeweils acht Stunden Verfahrensbetreuung und IT-Entwicklung). Insgesamt beträgt der Zeitaufwand also 34 Stunden (= 2 040 Minuten). Nach dem Leitfaden Erfüllungsaufwand wird ein Stundenlohnsatz von 70,50 Euro (höherer Dienst Bund) angesetzt. Der einmalige Erfüllungsaufwand liegt bei 2 397 Euro.

Für die Bundesverwaltung ergibt sich somit insgesamt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 11 000 Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund -4 000 Euro.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

b) Länderverwaltungen

Vorgabe 7: Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (Statistische Landesämter); § 1 Nummer 1 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	34 560	33,70		19	
(gD)	3 840	43,90		3	
					0,050
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				23	

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	1 920	33,70		1	
(gD)	13 440	43,90		10	
(hD)	960	65,20		1	
					1
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				13	

In der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (EVAS 46321) wird zukünftig bei Gefahrgütern die UN-Nummer oder Stoffnummer zusätzlich erhoben (§ 3 Nummer 3 VerkStatG). Bei den Statistischen Landesämtern fällt durch die Aufnahme des neuen Merkmals in die Statistik eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und einmaliger Erfüllungsaufwand an. Die Länder schätzen einen Mehraufwand von 0,36 MAK (0,36 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 34 560 Minuten) im mittleren Dienst und 0,04 MAK (0,04 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 3 840 Minuten) im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 33,70 Euro/h im mittleren Dienst der Länder und 43,90 Euro/h im gehobenen Dienst der Länder (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) und zuzüglichen 50 Euro Sachkosten für Erhebungspapiere und Begleitschreiben ändert sich der Erfüllungsaufwand der Länder um rund 23 000 Euro.

Zudem geben die statistischen Landesämter einen einmaligen Mehraufwand von 0,02 MAK (0,02 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 1 920 Minuten) im mittleren, 0,14 MAK (0,14 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 13 440 Minuten) im gehobenen und 0,01 MAK (0,01 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 960 Minuten) im höheren Dienst an. von 33,70 Euro/h im mittleren Dienst der Länder, 43,90 Euro/h im gehobenen Dienst der Länder und 65,20 Euro/h im höheren Dienst der Länder (Lohnkostentabelle aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung) und zuzüglich 1 452,29 Euro einmalige Sachkosten für Informationsmaterial, Erhebungspapiere, Begleitschreiben und Porto entsteht den Ländern ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 13 000 Euro.

Vorgabe 8: Vierteljährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (Statistische Landesämter); § 1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	4 800	33,70		3	
(mD)	-2 880	33,70		-2	
(gD)	2 880	43,90		2	
(gD)	-960	43,90		-1	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				2	

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	960	33,70		1	
(gD)	960	43,90		1	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				2	

Im Bereich der vierteljährlichen Personenverkehrsstatistik (EVAS: 46181) erweitert sich der Erhebungskreis um Unternehmen mit gewerblichem Schienennahverkehr (§ 16 Absatz 1 Nummer 1 VerkStatG).

Bei den Statistischen Landesämtern entsteht dadurch eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und einmaliger Erfüllungsaufwand. Die Länder schätzen einen Mehraufwand von 0,05 MAK (0,05 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 4 800 Minuten) im mittleren Dienst und 0,03 MAK (0,03 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 2 880 Minuten) im gehobenen Dienst. Gleichzeitig entsteht jedoch auch Minderaufwand von 0,03 MAK (0,03 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 2 880 Minuten) im mittleren Dienst und 0,01 MAK (0,04 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 960 Minuten) im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz (vgl. Vorgabe 6) ändert sich der Erfüllungsaufwand der Länder um rund 2 000 Euro.

Zudem geben die statistischen Landesämter einen einmaligen Mehraufwand von 0,01 MAK (0,01 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 960 Minuten) sowohl im mittleren als auch im gehobenen Dienst an. Damit entsteht den Ländern ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 2 000 Euro.

Vorgabe 9: Jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (Statistische Landesämter); § 1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	1 920	33,70		1	
(mD)	-4 800	33,70		-3	
(gD)	5 760	43,90		4	
(gD)	-1 920	43,90		-1	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1	

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	960	33,70		1	
(gD)	1 920	43,90		1	
(hD)	125	65,20		0,1	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				2	

Bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben wird in Zukunft auf eine Erhebung (EVAS 46182) verzichtet. Außerdem entfallen die getrennten Angaben nach Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr (§ 17 Absatz 1 Nummer 2).

Bei den Statistischen Landesämtern entsteht dadurch eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und einmaliger Erfüllungsaufwand. Die Länder schätzen einen Mehraufwand von 0,02 MAK (0,02 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 1 920 Minuten) im mittleren Dienst und 0,06 MAK (0,06 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 5 760 Minuten) im gehobenen Dienst. Gleichzeitig entsteht jedoch auch Minderaufwand von 0,05 MAK (0,05 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 4 800 Minuten) im mittleren Dienst und 0,02 MAK (0,02 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 1 920 Minuten) im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz (vgl. Vorgabe 6) ändert sich der Erfüllungsaufwand der Länder um rund 1 000 Euro.

Zudem geben die statistischen Landesämter einen einmaligen Mehraufwand von 0,01 MAK (0,01 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 960 Minuten) im mittleren, 0,02 MAK (0,02 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 1 920 Minuten) im gehobenen und 0,0013 MAK (0,0013 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 125 Minuten) im höheren Dienst an. Damit entsteht den Ländern ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 2 000 Euro.

Vorgabe 10: 5-jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs (Statistische Landesämter); § 1 Nummer 7 VerkStatG

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
(mD)	288	33,70		0,2	
(mD)	-480	33,70		-0,3	
(gD)	-288	43,90		-0,2	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-0,3	

Bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben wird in Zukunft auf eine Erhebung (EVAS 46182) verzichtet. Außerdem entfallen die getrennten Angaben nach Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr (§ 17 Absatz 1 Nummer 2).

Bei den Statistischen Landesämtern entsteht dadurch eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands an. Die Länder schätzen einen Mehraufwand von 0,003 MAK (0,003 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 288 Minuten) im mittleren Dienst. Gleichzeitig entsteht jedoch auch Minderaufwand von 0,01 MAK (0,01 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 480 Minuten) im mittleren Dienst und 0,02 MAK (0,02 MAK * 200 Arbeitstage * 8 Stunden * 60 Minuten = 288 Minuten) im gehobenen Dienst. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz (vgl. Vorgabe 6) ändert sich der Erfüllungsaufwand der Länder um rund -300 Euro.

Für die Landesverwaltungen ergibt sich somit insgesamt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 17 000 Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 26 000 Euro.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

5. Weitere Kosten

Über den oben genannten Erfüllungsaufwand hinaus sind keine Kosten zu erwarten.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Regelungen haben keine unmittelbaren Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher. Gleichstellungspolitische oder demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Für die sozialen Sicherungssysteme entstehen keine Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau sind nicht zu erwarten. Aspekte der nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sind nicht berührt.

Durch die Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes entsteht kein Erfüllungsaufwand. Dieser entsteht erst, wenn von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht wird.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes)

Zu Nummer 1

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

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

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die europäische Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. L 319 vom 12.12.1994) wurde aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13) ersetzt (Artikel 12 der Richtlinie 2008/68/EG). Weiterhin Bestand hat das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR-Abkommen)², auf das die Gliederung der Gefahrgutklassen (ADR-Klassen) zurückgeht. Die Erhebung der Gefahrgutklasse ist weiterhin erforderlich (Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1; ABl. L 191 vom 17.7.2015, S. 9), Artikel 3 Absatz 2 i. V. m. Anhang I, Teil I A3, Nr. 3 sowie Anhang V).

Auf die zusätzliche Angabe, ob die Güter der nationalen Regelung zum Gefahrguttransport auf der Straße unterliegen, kann künftig verzichtet werden. Der insoweit bisher in Bezug genommene § 7 der Gefahrgutverordnung Straße ist aufgegangen in § 35 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). Die Liste der seinerzeit in der Anlage 1 zu § 7 der Gefahrgutverordnung Straße namentlich genannten gefährlichen Güter wurde mit der am 30. April 2017 bekannt gemachten Fassung der GGVSEB gestrichen. § 35b GGVSEB enthält stattdessen eine tabellarische Auflistung von Stoffen und Gegenständen mit Bezug zu UN-Nummern und Versandmengen, die als besonderes Gefahrgut gelten, wobei Ausnahmen möglich sind. Da Gefahrgutbeförderung in der Stichprobe zum Güterkraftverkehr zudem zu den eher seltenen Transporten zählt (weniger als 5 Prozent der Stichprobenfahrzeuge haben generell Angaben zu Gefahrguttransporten, zu etwa 1 Prozent der Stichprobenfahrzeuge ist der Transport besonderer Gefahrgüter angegeben), ist die Aussagekraft der hochgerechneten Stichprobenergebnisse zweifelhaft. Auf die zusätzliche Angabe, ob die Güter dem § 35b der GGVSEB unterliegen, kann daher verzichtet werden.

Zu den Buchstaben b und c

Zur Bewertung der Qualität der statistischen Stichprobe zum Güterkraftverkehr sind Angaben gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1; L 191 vom 17.7.2015, S. 9) zu

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

² ADR: Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

erheben und gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 642/2004 der Kommission vom 6. April 2004 über Genauigkeitsanforderungen für die nach der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhobenen Daten (ABl. L 102 vom 7.4.2004, S. 26), vierteljährlich bereitzustellen. Aus den Rückmeldungen der Befragten ist hierzu die Größe der im Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 642/2004 genannten Gruppen zu ermitteln. Diese Rückmeldungen werden gegenwärtig auf rein freiwilliger Basis erhoben. Das führt dazu, dass die Begründung bei Nichteinsatz des Fahrzeugs meist nicht gemeldet wird. Aufgrund dieser fehlenden Angaben kann die Aufgliederung der Gruppen bislang nicht trennscharf erfolgen.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Die bisherige Regelung macht die Einbeziehung von Unternehmen in die Vierteljahreserhebung davon abhängig, ob sie im Jahr der letzten Totalerhebung, die nur alle fünf Jahre stattfindet, mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben. Unternehmen, die nach einer Totalerhebung nach § 17 Absatz 3 – neu – gegründet wurden oder den Schwellenwert der Fahrgäste überschritten hatten, konnten nicht in die Vierteljahreserhebung einbezogen werden. In einem dynamischen Markt konnte es damit zu substanziellen Untererfassungen kommen, wenn Unternehmen z. B. im Rahmen von Ausschreibungen von Verkehrsnetzen neu in den Markt eintreten – ggf. in Form einer Ausgründung aus einem bereits bestehenden und in der Statistik erfassten Unternehmen – und bedeutende Verkehre übernehmen.

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

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

Der Verzicht auf eine Erhebung bei Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr betreiben, führt zu einem geringfügigen Informationsverlust für die amtliche Statistik: Unternehmen mit ausschließlich freigestelltem Schülerverkehr beförderten im Jahr 2019 rund 8,6 Millionen Fahrgäste im freigestellten Schülerverkehr, das war ein Anteil von 7,7 Prozent am gesamten freigestellten Schülerverkehr und von 0,2 Prozent am gesamten Ausbildungsverkehr. Durch den Wegfall dieser Erhebung werden in Jahren mit einer Totalerhebung circa 170 Unternehmen, in Jahren mit einer Stichprobenerhebung ca. 130 Unternehmen von der statistischen Auskunftspflicht entlastet.

Zu Buchstabe b und Buchstabe c

Mit der Neufassung der europäischen Statistik des Eisenbahnverkehrs, wie sie durch die Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 1) vorgenommen wurde, ist die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, statistische Angaben zu Eisenbahnverkehrsunfällen an das Statistische Amt der EU (Eurostat) zu liefern, entfallen. Stattdessen werden Eurostat entsprechende Angaben der European Railway Agency (ERA) zur Verfügung gestellt, die diese jeweils von der nationalen Aufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen in Deutschland ist dies das Eisenbahnbundesamt – erhält. In der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41 L 110 vom 30.4.2018, S. 141; L 317 vom 9.12.2019, S. 114)-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2016/798 vom 11. Mai 2016 ist die Untersuchung von Eisenbahnunfällen geregelt sowie der jährliche Bericht der nationalen Sicherheitsbehörden über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren geregelt. In Deutschland sind davon Eisenbahnstrecken betroffen, die gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsord-

nung (EBO) betrieben werden. Nicht erfasst werden dagegen Straßen-, Schmalspur- und Anschlussbahnen. Hinsichtlich der Vollständigkeit der Erhebung von schweren Verkehrsunfällen insbesondere mit getöteten und schwer verletzten Personen wird die nationale Erhebung von Unfalldaten daher außerhalb der europäischen Eisenbahnstatistik zunächst unverändert aufrechterhalten.

Damit soll sichergestellt werden, dass jährlich Daten über schwere Unfälle vorliegen. Die zuständigen Stellen können dann nötigenfalls vertiefte Sicherheitsanalysen durchführen. Ein Rückgriff auf die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik ist dafür nicht ausreichend, denn für die Bewertung der Schienenverkehrssicherheit von Bahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz wie U-Bahnen sind insbesondere Unfälle bedeutsam, die nicht aufgrund von Fehlverhalten von Straßenverkehrsteilnehmern etwa an Bahnübergängen erfolgen, sondern in Bereichen des Schienennetzes, die vom Straßenverkehr getrennt sind (z. B. im Bereich unterirdischer Streckenführung).

Zum fortzuführenden Teil der Schienenverkehrsunfallstatistik ist zeitnah eine wissenschaftliche Evaluierung vorgesehen mit dem Ziel einer nutzergerechten fachlichen Aktualisierung der Erhebungsmethodik, einer verbesserten Kohärenz digital verfügbarer Daten mit verschiedenen anderen Erhebungen und dem Abbau von Redundanzen. Auf Basis der Evaluierung kommt eine weitere gesetzliche Anpassung der Schienenverkehrsunfallstatistik in Betracht (§ 21).

Durch den Wegfall der Schienenverkehrsunfallstatistik für die nach europäischen Vorgaben erfassten Netze in § 16 Absatz 4 zweiter Halbsatz erfolgt eine wesentliche Bereinigung der statistischen Auskunftspflicht.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung aufgrund von Buchstabe c

Zu Nummer 4

Bisher wurden bei den Omnibusunternehmen getrennte Angaben für den Gelegenheitsnahverkehr und den Gelegenheitsfernverkehr erfragt. Eine solche Unterscheidung ist im Personenbeförderungsgesetz nicht vorgesehen. Dort ist nur der Gelegenheitsverkehr geregelt. Demzufolge ist die Nachfrage nach Daten differenziert nach Gelegenheitsnahverkehr und Gelegenheitsfernverkehr gering. Außerdem liegt auch bei den zu befragenden Unternehmen eine solche Untergliederung des Gelegenheitsverkehrs nicht vor. Somit mussten von den Unternehmen die Fahrten nach Nah- und Fern mit einem beträchtlichen Mehraufwand ermittelt werden. Durch die Neuregelung werden die Fahrten nicht mehr differenziert, sondern nur noch der Gelegenheitsverkehr insgesamt erhoben. Demzufolge wird der Arbeitsaufwand in Jahren mit einer Totalerhebung für circa 1 300 Unternehmen, in Jahren mit einer Stichprobenerhebung für ca. 700 Unternehmen erheblich reduziert, ohne dass für die amtliche Statistik ein substanzieller Informationsverlust entsteht.

Auf die Erhebung der Angaben zu dem Merkmal „Fahrleistung im städtischen Verkehr“ kann verzichtet werden, da die Nachfrage nach diesen Daten gering ist und der Nutzen damit außer Verhältnis zum Erhebungsaufwand bei den betroffenen Unternehmen steht. Durch die Streichung dieses Merkmals werden die auskunftspflichtigen Unternehmen entsprechend entlastet.

Zu Nummer 5

Bislang werden die Be- und Entladestellen im Eisenbahngüterverkehr lediglich auf Kreisebene erhoben. Dies hat sich aufgrund der heterogenen Größe und Struktur der Kreise als zu unscharf für die Zwecke der Verkehrsplanung erwiesen. Durch Kommunalreformen wurden diese Unschärfen noch verstärkt. Es wird daher mittelfristig angestrebt, diese Verkehrsströme punktgenau und geocodiert zu ermitteln. Dadurch sollen jedoch keine zusätzlichen Belastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehen. Stattdessen wird die Erhebung auf eine punktgenaue Meldung der Be- und Entladestellen umgestellt, sobald anstehende Änderungen im EU-Recht Gesetzeskraft erlangen, nach denen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese Daten in einer vorgegebenen Struktur ohnehin vorhalten müssen und sie in der Kommunikation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtend zu verwenden sind. Bis dahin erfolgt die Erfassung weiterhin auf Kreisebene.

Die Veröffentlichung der Statistik soll auch künftig auf Kreisebene erfolgen.

Zu Nummer 6

Nummer 6 ist eine Folgeänderung aufgrund von Nummer 3c.

Zu Nummer 7

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

Zu Nummer 8

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

Zu Artikel 2 (Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes)

Mit der Regelung wird die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen, um die Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrendokumente (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13) bezogen auf die Regelungen zur Berufskraftfahrerqualifikation in nationales Recht umsetzen zu können. Artikel 4 der Verordnung (EU) 2022/1280 ermöglicht es den Mitgliedstaaten, von den allgemeinen Anforderungen abweichende Anforderungen an die Erteilung von Fahrerqualifizierungsnachweise und Fahrerbescheinigungen zu regeln. Die Rechtsgrundlage für Ausnahmebestimmungen soll so gestaltet werden, dass auch zukünftig bei Rechtsakten der Europäischen Union zur Bewältigung krisenhafter Situationen, die Anpassungen im nationalen Recht ermöglichen oder erforderlich machen, diese vorgenommen werden können.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Artikels 1 Nummer 1, 4 und 5 zum 1. Januar 2024. Damit wird sichergestellt, dass die Änderungen im Erhebungsprogramm der betroffenen Statistiken zum Jahreswechsel wirksam werden. Dies erleichtert die notwendige technische Anpassung der Erhebungsabläufe. Die übrigen Nummern treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.