



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



**Organisation
Aufgabenstellung
Tätigkeiten**

**Geschäftsbericht
2001**

Bundesamt für Güterverkehr

Organisation • Aufgaben • Tätigkeiten

Hinweis: Dieser Geschäftsbericht bezieht sich auf das Jahr 2001. Organisatorische Änderungen für das Bundesamt für Güterverkehr, die sich durch das Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen ergeben, spiegeln sich erst bei der Publikation des Geschäftsberichtes 2002 wider.



Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr, Werderstr. 34, 50672 Köln

Juni 2002

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,



mobil sein bedeutet für die meisten Bürger ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Güterverkehr möglichst reibungslos funktioniert. In diesem Gefüge hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einen festen Platz und erfüllt seinen klaren gesetzlichen Auftrag. Mit seinen Straßenkontrollen leistet es einen wertvollen Beitrag dafür, dass Güterkraftverkehr auf der Straße unter Einhaltung der Rechtsvorschriften zu annähernd gleichen Bedingungen stattfindet. So konnte im Jahr 2001 die Anzahl der Kontrollen durch das BAG wieder auf hohem Niveau gehalten werden. Es wurden insgesamt 634.325

Fahrzeuge kontrolliert.

Kontrollen sind nur dann sinnvoll, wenn Verstöße auch entsprechend geahndet werden. Sie können im Abschnitt über Ordnungswidrigkeitenverfahren nachlesen, dass das Bundesamt Bußgeldbescheide in Höhe von 16,6 Mio. DM verhängt hat.

Die Beobachtung des Güterverkehrsmarktes durch das Bundesamt für Güterverkehr zeigt die deutliche Tendenz, dass sich das produzierende Gewerbe einerseits immer stärker auf sein „Kerngeschäft“ - nämlich auf die ständige Erneuerung der Erzeugnispalette - konzentriert und andererseits den Transport erfahrenen Logistikern mit dem Ziel der weiteren Kostenminimierung überträgt. Dabei hat sich die Verzahnung zwischen Produzenten und Logistikern immer weiter vertieft. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien haben unter anderem auch dazu beigetragen, dass die Transportmittel effizienter eingesetzt werden können. So hat sich z. B. das Last / Leerkilometerverhältnis in den vergangenen Jahren ständig verbessert. Die deutschen Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs erreichten beispielsweise beim Einsatz im grenzüberschreitenden Güterverkehr einen Lastkilometeranteil von über 90 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern.

Ich wünsche Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, nun „gute Unterhaltung“ bei der Lektüre unseres Geschäftsberichts 2001.

Ernst Vorrath

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

Straßenkontrollen	6
Organisation des Kontrolldienstes	6
Bürofahrzeuge	8
Umfang der Kontrolltätigkeit	8
Maßnahmen	10
Marktzugangsverfahren.....	11
Straßengüterverkehr	11
Straßenpersonenverkehr	14
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	18
Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung	18
Praktische Durchführung der Marktbeobachtung	18
Marktbeobachtungsberichte.....	19
Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft	20
Ergebnisse der Marktbeobachtung 2001	20
Autobahnbenutzungsgebühr	22
Allgemeine Aufgabenstellung	22
Das Gebührenerhebungssystem	22
Der Zentralrechner.....	24
Die Gebührenbescheinigung	24
Leistung des Systems.....	25
Gebührenverteilungsrechnung.....	26
Gebühreneinnahmen nach Herkunftsländern	26
Überwachung der Gebührenerhebung.....	26
Verwaltungsverfahren	27
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr.....	28
Transportorganisation des Bundes	28
Die Rolle des Straßengüterverkehrs in einem Ernstfall.....	28
Statistiken des Güterkraftverkehrs	29
Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Güterkraftverkehrsstatistik).....	29
Unternehmensstatistik	32
Tarifgruppe Luftverkehr	34
Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr.....	34
Aus- und Fortbildung	36
Einnahmen und Ausgaben	37

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW). Es hat seinen Sitz in Köln und wird von dem Präsidenten geleitet.

Die Behörde gliedert sich in eine Zentrale (Köln) sowie acht Außenstellen und drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben. Die Zentrale besteht aus drei Abteilungen und zwölf Referaten. In den Referaten werden Aufgaben wahrgenommen, deren einheitliche Bearbeitung für den gesamten Geschäftsbereich des Amtes notwendig und zweckmäßig ist. Es handelt sich um folgende Aufgabenfelder:

- Rechtsentwicklung
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßenkontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung
- Verkehrsfachstatistik
- Erhebung und Verwaltung der Autobahnbenutzungsgebühr sowie der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rech-

nungswesen, Informationstechnik, Innerer Dienst) sowie Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn / Berlin.

- Die Aufgaben für die Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut werden mit Ausnahme lokaler Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen zentral wahrgenommen. Die nicht hoheitlichen Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister.

Die Außenstellen sind für die Aufgaben zuständig, welche eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden der Länder oder Kontakte zu Unternehmen, Verbänden und anderen Stellen sowie Prüfungen und Kontrollen vor Ort erfordern. Sie sind in Sachbereiche gegliedert.

Dementsprechend sind die Außenstellen in Dresden, Erfurt, Hannover, Mainz, München, Münster, Schwerin und Stuttgart für die Durchführung von Straßenkontrollen, Ordnungswidrigkeitenverfahren, Marktzugangsverfahren, Betriebskontrollen und für allgemeine dezentrale Verwaltungsaufgaben zuständig.

In den Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben in Bremen, Kiel und Saarbrücken werden ausschließlich ordnungsrechtliche Verfahren durchgeführt, vorrangig Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen ausländische Betroffene. Für bestimmte Staaten erfolgt dies auch in Erfurt.

Straßenkontrollen

Das Bundesamt leistet mit seinen Straßenkontrollen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr.



Lkw-Kontrolle durch das BAG

Kontrolliert werden Lastkraftfahrzeuge auf die Einhaltung der Vorschriften über die

- Lenk- und Ruhezeiten (Lkw und Busse),
- Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
- Beförderung von Abfall,
- zulässigen Abgas- und Geräuschwerte von Lkw,
- zulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Anhängern,
- Benutzung gebührenpflichtiger Straßen,
- erforderlichen Transportgenehmigungen, Erlaubnisse und Lizenzen
- Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel,
- Verwendung von sicheren Containern,
- Umsatzsteuerpflichten,

- Verhinderung illegaler Beschäftigung im Güter- und Personenverkehr,
- Mitführung der Genehmigungsurkunde für Kriegswaffentransporte.

Das Augenmerk der Kontrolleure des Bundesamtes gilt auch

- Verkehrsstraftatbeständen,
- schwerwiegenden Verstößen gegen das Straßenverkehrsgesetz wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, erheblichen technischen Mängeln an Kraftfahrzeugen, ungesicherter Ladung, Fahren ohne gültigen Führerschein oder unter Alkoholeinfluss sowie dem Kennzeichenmissbrauch,
- tierschutzrechtlichen Bestimmungen,
- Verstößen gegen zollrechtliche Bestimmungen.

Zur Durchführung ihrer Überwachungstätigkeit besitzen die Kontrolleure folgende Befugnisse:

- Anhalterecht für Lkw (bei Bussen eingeschränkt),
- Recht zur Erhebung von Sicherheitsleistungen und Erteilung von Verwarnungen,
- Recht zur Untersagung der Weiterfahrt im Binnenland,
- Recht zur Zurückweisung von Fahrzeugen an der Grenze.

Organisation des Kontrolldienstes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen strebt mit den

Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsstellung des deutschen Güterkraftverkehrs und der Spedition“ mittelfristig eine Verstärkung der Kontrollen auf jährlich 800.000 Fahrzeuge an. Zur Erfüllung der übertragenen vielfältigen Aufgaben verfügt das Bundesamt im Straßenkontrolldienst gegenwärtig über 302 Stellen, davon 290 für Kontrolleure und 12 für Oberkontrolleure.

Einen Schwerpunkt bildet die Kontrolltätigkeit an den EU-Außengrenzen zu Tschechien und Polen. Mit den dort stationierten ca. 60 Kontrolleuren kann an einigen Grenzübergängen schon jetzt ein Kontrolldienst rund um die Uhr eingerichtet werden. Darüber hinaus werden jährlich vier Schwerpunktkontrollen an den EU-Außengrenzen sowie regelmäßige Kontrollen in der Grenzzone durchgeführt.

Durch die Liberalisierung innerhalb der EU und dem damit erfolgten Abbau der Grenzkontrollen findet eine Kontrolltätigkeit an den EU-Binnengrenzen nur noch in sehr eingeschränktem Umfang statt. Allerdings werden in guter Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden aus den EU - Nachbarstaaten jährlich etwa 10 bis 12 zeitlich abgestimmte Kontrollen durchgeführt. Gemeinsame Kontrollen mit den Überwachungsbehörden der Nachbarstaaten sowie der Austausch von Kontrollpersonal mit Frankreich und den Niederlanden dienen dem Erfahrungsaustausch auch im Hinblick auf die gleichartige Auslegung und Anwendung von europäischen Kontrollvorschriften.

Der Kontrolldienst des Bundesamtes ist durch seine Struktur sehr flexibel. Zwei Kontrolleure bilden eine Kontrollgruppe. Die Kontrollgruppen sind zu Kontrolleinheiten mit jeweils zehn Kontrollgruppen zusammengefasst.



Heckansicht BAG-Kontrollfahrzeug

Diese Organisation des Kontrolldienstes ermöglicht eine Kontrolltätigkeit durch einzelne Kontrollgruppen oder angepasst an das Verkehrsaufkommen durch mehrere Gruppen. Je nach Verkehrslage wird über längere Zeit an einem Ort (Standkontrollen), in jeweils kurzen Abständen an verschiedenen Orten in einem vorgegebenen Gebiet (mobile Kontrollen) oder in ausgesuchten Verkehrsgebieten oder Grenzabschnitten kontrolliert. Insbesondere für mobile Kontrollen steht den Kontrolleuren zum Anhalten aus dem fließenden Verkehr auch ein Anhaltesignalgeber am Kontrollfahrzeug zur Verfügung. Vom Kontrollablauf her werden im Rahmen der Standkontrolle immer mindestens die vier Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Straßenverkehrsrecht und Autobahnbenutzungsgebührenrecht abgedeckt. Darüber hinaus erfolgen eine

große Anzahl von Kontrollen auf speziellen Rechtsgebieten, insbesondere bei Gefahrgut- und Abfalltransporten. Viele Kontrolleure haben sich hierauf besonders spezialisiert.

Bürofahrzeuge

Dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes stehen etwa 140 besonders ausgerüstete Bürofahrzeuge mit jeweils 2 Arbeitsplätzen zur Verfügung.



Frontansicht BAG-Kontrollfahrzeuges

Die Ausstattung dieser Fahrzeuge wurde wegen der zunehmenden technischen Kontrollen und der Einführung IT-gestützter Verfahren ständig erweitert. Zur aktuellen Ausstattung gehören im Wesentlichen:

2 getrennten Arbeitsplätzen

- Anhaltesignalgeber
- gelbe Sicherheits-Blinkleuchten
- Fotokopierer, Drucker und z.T. Scanner
- Notebook
- Ausgabeterminal für Autobahnbenutzungsgebührenbescheinigungen
- Achslastwiegegeräte
- Abgasmessgerät, Schallpegelmessgerät

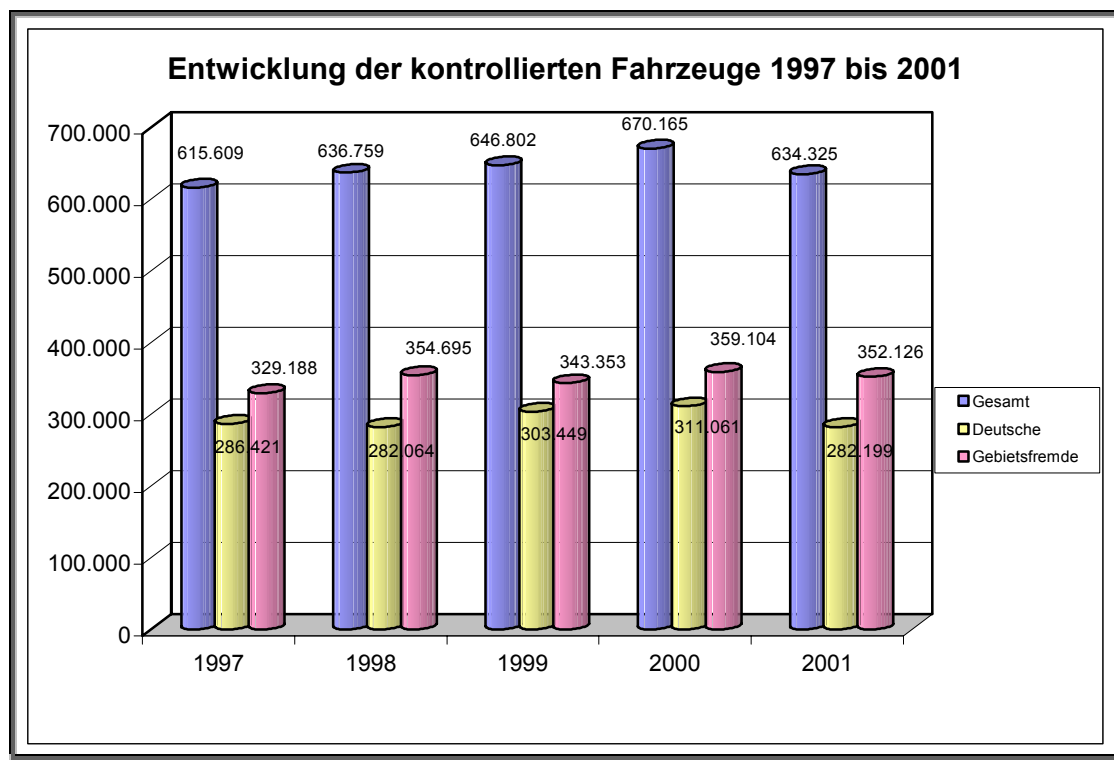
- Fahrzeughöhenmesser, Bandmaß zur Überprüfung der Fahrzeuglängen und –breiten
- Handtester zur Feststellung von Tachomanipulationen
- Betriebsfunk
- Mobiltelefon

Umfang der Kontrolltätigkeit

Die Kontrolltätigkeit des Bundesamtes hat sich in den letzten Jahren grundlegend gewandelt. Standen früher die Zulässigkeits- (Genehmigungs-) Kontrollen im Vordergrund, bestimmen heute zunehmend die weitaus schwierigeren Kontrollen aus den Bereichen des Umweltschutzes, Arbeitsbedingungen (einschließlich der illegalen Beschäftigung) und der Vorschriften über technische Sicherheit den Inhalt der Straßenkontrollen. Grundsätzlich werden deutsche und ausländische Kraftwagen gleichermaßen kontrolliert.

Die Kontrollmaßnahmen richten sich jeweils nach dem Einzelfall. Die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge ist trotz der geänderten Aufgabenstellung von 615.609 im Jahr 1997 kontinuierlich auf 670.165 im Jahr 2000 gestiegen. Im Berichtsjahr 2001 lag die Anzahl mit 634.325 kontrollierten Fahrzeugen erstmals seit Jahren wieder unter dem Niveau des Vorjahres. Anteilmäßig werden zur Zeit etwa 56 % ausländische und 44 % deutsche Fahrzeuge kontrolliert.

Straßenkontrollen	1997	1998	1999	2000	2001
<u>Gesamt</u>	615.609	636.759	646.802	670.165	634.325
EU-Außengrenzen	114.094	146.869	118.802	111.251	116.292
EU-Binnengrenzen innerhalb 25km	73.443	61.769	66.649	72.585	66.057
Binnenkontrollen	428.072	428.121	461.351	486.329	451.976
<u>Kontrollarten</u>					
Standkontrollen	376.155	380.720	378.747	375.905	361.825
Mobile Kontrollen	239.454	256.039	268.055	294.260	272.500



Maßnahmen

Im Jahre 2001 mussten 20,4 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Bei durchgeführten Schwerpunktkontrollen wurde diese Quote noch übertroffen.

Bei 129.283 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 188.252 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 120.440 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Dies entspricht einem geringfügigen prozentualen Anstieg in diesem Rechtsbereich von 63 % im Jahr 2000 auf 64 % im Jahre 2001. Auch die Zahl der Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen (insbeson-



Präsident Vorrath bei der Besichtigung eines Bürofahrzeuges

dere Einhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichte) erhöhte sich in diesem Zeitraum und zwar von 26.336 (13,8 %) im Jahr 2000 auf 26.444 (14,0 %) im Jahr 2001.

Im Autobahnbenutzungsgebührenrecht sowie im Güterkraftverkehrsrecht erreichte die Beanstandungsquote das Niveau des Vorjahres und stagniert bei 2,3 % bzw. 3,4

%. Ein leichter Anstieg der Beanstandungsquote ist im Jahre 2001 gegenüber dem Vorjahr dagegen im Abfallrecht zu verzeichnen.

Im Gefahrgutrecht wurden im Jahr 2001 weniger Fahrzeuge beanstandet als im Jahr zuvor. Bei den festgestellten Verstößen ist der Anteil fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände von ca. 30 % auf knapp 27 % zurückgegangen. Mehr als 23 % der Beanstandungen gegenüber fast 21 % im Vorjahr, waren Zuwiderhandlungen gegen die Kennzeichnungsvorschriften. Häufig wurden auch Fahrzeuge mit unzureichend gesicherter Ladung angetroffen. Hierauf entfallen ca. 14 % der Verstöße gegen das Gefahrgutrecht.

Etwa 40 % der Beanstandungen konnten durch den Kontrolldienst vor Ort mit einer Verwarnung geahndet werden. In den anderen Fällen wurden Kontrollberichte gefertigt und von ausländischen Betroffenen Sicherheitsleistungen auf die zu erwartende Geldbuße erhoben.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 10.691 Fällen (8,3 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt oder bei ausländischen Kraftfahrzeugen in 459 Fällen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.

Kontrollmaßnahmen im Überblick

Maßnahmen	1997	1998	1999	2000	2001
Verwarnungen *	2,5 Mio. DM	3,2 Mio. DM	3,4 Mio. DM	3,1 Mio. DM	3,0 Mio. DM
Sicherheitsleistungen *	2,9 Mio. DM	2,8 Mio. DM	2,7 Mio. DM	3,2 Mio. DM	3,2 Mio. DM
Kontrollberichte	68.301	72.523	76.608	77.426	77.436
Untersagung der Weiterfahrt	9.196	10.475	10.877	11.247	10.691
Zurückweisungen	801	934	977	466	459

* gerundete Werte

Von den Kontrolleuren wurden u.a. 6.084 Kontrollmitteilungen für die Finanzbehörden zur Überprüfung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer erstellt. 1.870

Kontrollmitteilungen wurden an die zuständigen Behörden zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Sozialversicherungsrechtes weitergeleitet.

Marktzugangsverfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr erteilt CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr. Es gibt bilaterale Genehmigungen und Ökopunkte für den grenzüberschreitenden Verkehr aus und bestätigt COP-Dokumente. Das Bundesamt wirkt mit bei bestimmten Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemeinschaftslizenzverfahren. Außerdem erfüllt das Bundesamt weitere Verwaltungsaufgaben kraft besonderen Auftrags nach dem Perso-

nenbeförderungsgesetz. Weiterhin ist der Bereich Marktzugang beratend tätig und beantwortet Anfragen sowohl von Behörden (Polizei, Zoll, etc.), als auch von Unternehmen und Privatpersonen.

Straßengüterverkehr

CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Dies sind die Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie eine Vielzahl der ost- und südost-

europäischen Staaten. Im Jahr 2001 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.361 Jahres-Genehmigungen und 528 Monats-Genehmigungen. Von diesem Kontingent hat das Bundesamt 1.205 Jahres-Genehmigungen erteilt, die nur bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten. CEMT-Umzugsgenehmigungen sind dagegen nicht kontingentiert; sie berechtigen ausschließlich zu Beförderungen von Umzugsgut auf den vorgenannten Verkehrsrelationen. Im Jahr 2001 hat das Bundesamt insgesamt 266 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Bilaterale Genehmigungen, Ökopunkte und COP-Dokumente sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof

Die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlichen Genehmigungen werden von diesen Staaten dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Verfügung gestellt; inländische Behörden geben diese Genehmigungen an deutsche Transportunternehmer aus.

Genehmigungsausgabe für Osteuropa

Das Bundesamt für Güterverkehr gibt in Berlin in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg Genehmigungen für den Straßengüterverkehr mit osteuropäischen Staaten aus. Im Jahr 2001 hat das Bun-

desamt insgesamt rund 31.000 dieser Genehmigungen ausgegeben.

Ausgabe von Ökopunkten

Unternehmer aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums müssen bei Transitfahrten durch Österreich mit Lastkraftwagen über 7,5 t Gesamtgewicht Ökopunkte entrichten. Die Anzahl der erforderlichen Ökopunkte hängt vom Schadstoffausstoß des eingesetzten Fahrzeugs ab.

Das zur Verfügung stehende Kontingent der Ökopunkte verringert sich von Jahr zu Jahr; damit soll der Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge gefördert werden.

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie das Bundesamt mit der Ausgabe von Ökopunkten an deutsche Unternehmer beauftragt.

Seit dem 1. Januar 1998 ist neben der Ausgabe der bis zu diesem Zeitpunkt zu verwendenden Papierökopunkte ein elektronisches Abbuchungssystem eingeführt worden. Dieses System ersetzt weitgehend die Ausgabe und die Entrichtung von Papierökopunkten.

Das elektronische Ökopunktesystem arbeitet u.a. mit einem Zentralrechner in Wien, einem Eingabeterminal in der Ausgabestelle in München, elektronischen Datenträgern in den Fahrzeugen (Ökotags) und automatischen Lesestellen

an den österreichischen Grenzübergängen. Bei der Einfahrt nach Österreich werden automatisch die für das Fahrzeug erforderlichen Ökopunkte vom Kontingent des Beförderers abgebucht.

Das Bundesamt hat für deutsche Beförderer einen automatischen Faxabruf installiert, über den die am elektronischen Ökopunkteverfahren beteiligten Unternehmen den Stand ihres Ökopunkteverbrauchs regelmäßig abfragen können. Dies ermöglicht den Unternehmen eine flexiblere Disposition des Fahrzeugeinsatzes. Für den Transitverkehr durch Österreich hat das Bundesamt im Jahr 2001 rund 3,2 Millionen Ökopunkte ausgegeben.

COP-Dokumente

Außerdem prüft und bestätigt das Bundesamt die von den Lkw-Herstellern oder deren Beauftragten in COP-Dokumenten getroffenen Feststellungen über den Schadstoffausstoß. Die Anzahl der benötigten Ökopunkte richtet sich nach dem bescheinigten Schadstoffausstoß des eingesetzten Kraftfahrzeuges.

Für Kraftfahrzeuge deutscher Beförderer hat das Bundesamt im Jahr 2001 rund 9.600 COP-Dokumente ausgegeben und bestätigt. Der Durchschnittswert des darin bescheinigten Ökopunktebedarfs je Transittfahrt sank in diesem Jahre von 6,8 auf 6,2 Punkte.

Bahnhofsbestimmung im kombinierten Verkehr

Im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr Schiene-Straße sind Beförderungen im Inland zwi-

schen Be- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht befreit.

Das Bundesamt kann auf Antrag des Unternehmens einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Im Jahr 2001 hat das Bundesamt insgesamt 155 Bescheinigungen über den nächstgelegenen Bahnhof an Transportunternehmer ausgegeben.

Beteiligung am Marktzugangsverfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr wird vor Erteilung von Erlaubnissen für den Güterkraftverkehr sowie von Gemeinschaftslizenzen von den zuständigen Verkehrsbehörden der Länder angehört. Im Jahr 2001 hat das Bundesamt insgesamt ca. 7.100 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Neuerteilung / Wiedererteilung und Übertragung von nationalen Berechtigungen sowie in Rücknahme- oder Widerrufsverfahren abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu ca. 11.800 Anfragen wegen Erteilung, Rücknahme oder Widerruf einer Gemeinschaftslizenz Stellung genommen.

Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG)

Für Beförderungen, die unter das KWKG fallen, erteilen Bundeswirtschafts-

und Bundesverteidigungsministerium die erforderlichen besonderen Genehmigungen an Transportunternehmer grundsätzlich nur, wenn diese die güterkraftverkehrsrechtlichen Voraussetzungen nachgewiesen haben und ihre Zuverlässigkeit aktuell festgestellt ist. Hierzu wird das Bundesamt zur Stellungnahme aufgefordert. Im Jahr 2001 hat das Bundesamt in diesem Zusammenhang Stellungnahmen zur Zuverlässigkeit von 28 ausländischen und 56 inländischen Transportunternehmen abgegeben.

Straßenpersonenverkehr

Dem BAG wurden mit Wirkung ab 01.01.1999 Aufgaben des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen übertragen. Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr und wirkt bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit. Im Jahr 2001 hat das Bundesamt bei rund 1.400 Anträgen mehr als 2.700 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Im gleichen Zeitraum wurden rund 200 Anträge deutscher und ausländischer Unternehmen auf Erteilung von Genehmigungen für den Pendelverkehr geprüft und mit der Bitte um Erteilung der Genehmigungen an in- und ausländische Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2001 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In rund 4.500 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten bearbeitet sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst. Die Anträge wurden auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und erforderlichenfalls mit Stellungnahmen an die deutschen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Bundesamt wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten entweder als Ermittlungsbehörde oder als Bußgeldbehörde tätig. Es ermittelt den Sachverhalt und gibt dem Betroffenen im Wege der Anhörung Gelegenheit, sich zu den Fest-

stellungen zu äußern. Die Äußerung des Betroffenen führt zu einer Überprüfung des Sachverhalts. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten spricht das Bundesamt gegen den Betroffenen eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld

aus. Andernfalls teilt es als Ermittlungsbehörde das Ermittlungsergebnis der zuständigen Bußgeldbehörde zur Ahndung mit oder führt es als Bußgeldbehörde das Ordnungswidrigkeitenverfahren in eigener Zuständigkeit bis zum Erlass eines Bußgeldbescheides durch.

Das Bundesamt ist grundsätzlich Ermittlungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten, die es im Rahmen seiner Überwachungsarbeit feststellt.

Bußgeldbehörde ist das Bundesamt bei

- Verstößen gegen das
 - o Fahrpersonalgesetz,
 - o Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter,
 - o Abfallverbringungsgesetz,
 - o Luftverkehrsgesetz
 - o Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container

wenn die Zuwiderhandlung in einem ausländischen Unternehmen und von einem Betroffenen mit Wohnsitz im Ausland begangen wurde. Bei deutschen Betroffenen sind die Behörden der Länder zuständig nach dem

- o Güterkraftverkehrsgesetz
- o Kreislaufwirtschaft- und Abfallgesetz
- o Personenbeförderungsgesetz, in Fällen des genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehrs

wenn die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wurde, das seinen Sitz im Ausland hat.

- Verstößen gegen das

- o Autobahnbenutzungsgebührengesetz
- o Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr

durch gebietsfremde oder gebietsansässige Betroffene

- o Bundesstatistikgesetz (Verkehrsleistungsstatistik und Unternehmensstatistik für den gewerblichen Straßen-güterverkehr und den Werkverkehr) durch Gebietsansässige.

Schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gebietsansässiger Betroffener können Anlass geben, bei der zuständigen Erlaubnis- oder Lizenzbehörde die Rücknahme der Erlaubnis oder der Gemeinschaftslizenz anzuregen.

Schwerwiegende Verstöße von Unternehmern aus anderen EU-/EWR-Staaten übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden im Heimatstaat des Betroffenen.

Im Zusammenhang mit der Unterrichtung kann das Bundesamt bei dem Niederlassungsstaat anregen, Maßnahmen gegen den Unternehmer zu ergreifen. Diese können bis zur Entziehung der Gemeinschaftslizenz führen. Haben die Unternehmer ihren Sitz in einem Drittstaat, teilt das Bundesamt entsprechende Feststellungen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohn-

ungswesen mit, das den jeweiligen Heimatstaat des Betroffenen gemäß bestehender Abkommen informiert. Bei wiederholten Verstößen können gebietsfremde Unternehmen vom grenzüberschreitenden

Güterkraftverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen werden. Das Bundesamt hat im Jahr 2001 in Ordnungswidrigkeitenverfahren die folgenden Maßnahmen getroffen:

Sanktionen im Jahr 2001 insgesamt

	Anzahl	Betrag in DM
Bußgeldbescheide	56.370	16.640.281,--
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	3.630	203.300,--
Gesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde zusammen)	60.000	16.843.581,--

Weitere Einzelheiten sind in den nachstehenden Tabellen dargestellt:

Maßnahmen im Jahr 2001 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	sonstige Maßnahmen ¹⁾
Güterkraftverkehrsgesetz ²⁾	4.917	26	1.436
Fahrpersonalgesetz	24.562	30	3.778
Gefahrguttransportrecht	1.952	6	1.079
Autobahnbenutzungsgebührengesetz	4.410	6	353
Abfalltransportrecht	899	3	255
Sichere Container (CSC)	6	-	8
Insgesamt	36.746	71	6.909

¹⁾ Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, Einstellungen

²⁾ einschließlich Verstöße gegen VO'en (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3138/93

Maßnahmen im Jahr 2001 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	sonstige Maßnahmen ¹⁾
Güterkraftverkehrs- gesetz	29	1.905	1.595
Bundesstatistikgesetz	4.189	686	5.259
Autobahnbenut- zungsgebührengesetz	15.399	968	3.600
Insgesamt	19.617	3.559	10.454

1) Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, keine Weiterverfolgung / Einstellungen



Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Bundesamtes ist die Beobachtung und Begutachtung des Güterverkehrsmarktes. Sowohl durch die fortlaufende und systematische Sammlung und Analyse von Informationen über den Verkehrsmarkt als auch durch die Auswertung von Erkenntnissen aus Gesprächen mit Verantwortlichen der Verkehrswirtschaft untersucht und analysiert das Bundesamt Veränderungen der Marktverhältnisse im Zeitablauf.

Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung

Mit dem neuen Güterkraftverkehrsgesetz, das am 1. Juli 1998 in Kraft getreten ist, wurde der seit Anfang 1994 bestehende gesetzliche Auftrag zur „Marktbeobachtung“ präzisiert.

Seit Mitte 1998 ist das Bundesamt beauftragt, „die Entwicklung des Marktgeschehens im Güterverkehr“ zu beobachten und zu begutachten (§ 14 GüKG). Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Ziel der Marktbeobachtung ist vor allem, Fehlentwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung.

Die Marktbeobachtung soll durch ihre Feststellungen

- zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbes,
- zur Vermeidung ruinöser in- und ausländischer Konkurrenz mit dauerhaften Dumping-Frachten und zum
- rechtzeitigen Erkennen von Ansätzen struktureller Überkapazität beitragen.

Praktische Durchführung der Marktbeobachtung

Im Rahmen der Marktbeobachtung sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmte verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Marktdaten regelmäßig zu erfassen. Wichtige Strukturgrößen sind z. B. das Angebot an Beförderungskapazitäten und die Nachfrage nach Beförderungsleistungen, die Struktur der einzelnen Märkte, die Marktanteile ausländischer Unternehmen, die Anteile an Kabotage- und Gefahrgutbeförderungen sowie die Auslastung der Verkehrsmittel. Zu den wirtschaftlichen Indikatoren gehören u. a. die Entwicklung der Beförderungsentgelte, Angaben über Betriebsgrößen, Marktein- und -austritte, Konzentrationstendenzen sowie die Kosten- und Investitionsentwicklung in den Unternehmen.

Bei der Informationsbeschaffung geht das Bundesamt zunächst von den amtlichen Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie sonstigen Fachveröffentlichungen aus. Neben der Analyse dieser Daten bedarf es zusätzlich der Einholung von aktuellen Informationen, um Ursachen für Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten aufzuzeigen oder Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik zu liefern.

Daher nehmen Mitarbeiter des Marktbeobachtungs-Außendienstes - die dezentral im Bundesgebiet arbeiten - direkten Kontakt auf mit den Verantwortlichen der Verbände und der Unternehmen des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgebietes und der Verlader, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs. Es werden Expertengespräche geführt, um die aktuelle Entwicklung von Güteraufkommen und Beschäftigung, Beförderungsentgelten, Betriebskosten und Investitionsentscheidungen festzustellen und um Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen zu gewinnen, die für das Verhalten der Unternehmen im Wettbewerb bestimmend sind. Alle Gespräche werden auf freiwilliger Basis durchgeführt und vertraulich behandelt.

In die Gespräche mit den Experten der Verkehrswirtschaft werden auch Themen von aktueller verkehrspolitischer Bedeutung einbezogen. Dabei hat der Gesprächspartner Gelegenheit, von sich aus Probleme, Unzulänglichkeiten oder Entwicklungen anzusprechen, die für sein Unternehmen oder für den Verkehrsträger wesentlich sind.

Marktbeobachtungsberichte

Die Ergebnisse der laufenden verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung werden zusammengefasst und in halbjährlich erscheinenden Berichten veröffentlicht. Die Berichte enthalten Aussagen zur

- Gütermengenentwicklung / Güteraufkommensentwicklung,
- Preis- und Kostensituation,
- Kapazitätsausnutzung des vorhandenen Laderaumes sowie zu
- durchgeführten bzw. beabsichtigten Maßnahmen zur Anpassung oder Gegensteuerung im Wettbewerb.

In den Berichten werden ferner die Ergebnisse von Schwerpunktuntersuchungen dargestellt, z.B. die Verkehrsentwicklung in Ostdeutschland oder die Struktur des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den mittel- und osteuropäischen Staaten. Über die periodischen Berichte hinaus erstellt das Bundesamt Sonderberichte zu bestimmten Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft

Um die Aufgabe der Marktbeobachtung zu erfüllen, ist das Bundesamt auf eine enge Zusammenarbeit mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten angewiesen, also mit den Unternehmen der Verkehrswirtschaft, den Speditionen, den Verladern sowie deren Organisationen. Aufgrund dieser Zusammenarbeit können Informationen, Anregungen und Wünsche aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten in die verkehrspolitischen Entscheidungen einfließen.

Ergebnisse der Marktbeobachtung 2001

Die europäische Wirtschaft stand im Jahr 2001 im Zeichen einer Wachstumschwäche. Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung wirkte sich negativ auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Güterverkehr aus.

Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr 3,4 Mrd. t Güter befördert. Dies entspricht einem Mengenrückgang um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr. Demgegenüber kam es bei den Verkehrsleistungen zu einem Wachstum um 0,6 % auf 395,4 Mrd. tkm, dass jedoch ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen wurde.

Im Straßengüterverkehr zeigte sich wiederum eine gespaltene Entwicklung: Einem deutlichen Mengen- und Leistungswachstum in den oberen Entfer-

nungsbereichen des Binnenverkehrs sowie einem überdurchschnittlichen Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr stehen erhebliche Verluste in den unteren Entfernungsbereichen gegenüber. Im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr verringerten sich sowohl die Mengen als auch die Leistungen, nachdem sie im Jahr zuvor noch zugenommen hatten.

Deutliche Unterschiede zeigen sich in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. Die prozentualen Rückgänge in Ostdeutschland lagen – wie bereits auch im Jahr 2000 – um das Dreifache über den Werten Westdeutschlands.

Die aktuelle Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs ist von einem stetig wachsenden in- und ausländischen Wettbewerbs- und Preisdruck geprägt. Im Binnenverkehr wurde die Auftragslage insbesondere durch den anhaltend schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft negativ beeinflusst. Am Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs konnten deutsche Unternehmen vor allem aufgrund der fehlenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa nicht entsprechend teilhaben. Dies ist auch eine Ursache dafür, dass der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur etwa 25 % beträgt und im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten mit sinkender Tendenz bei etwa 10 % liegt.

Durch die zunehmende Trennung von Speditions- und Logistikfunktionen und der eigentlichen Transportdurchführung geraten vor allem die kleinen und mittleren Güterkraftverkehrsunternehmen unter einen zusätzlichen Preisdruck, der durch die Zunahme von Großunternehmen in Europa verstärkt wird. Eine Besserung der Ertragssituation der Unternehmen durch Erhöhungen der Beförderungsentgelte war im vergangenen Jahr nur in Ausnahmefällen möglich. Die angespannte Lage zeigt sich auch am Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen. Neben diesem Entwicklungsverlauf führt die bevorstehende EU-Osterweiterung und die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zu Existenzängsten.

Angesichts der überwiegend schwierigen wirtschaftlichen Lage bei einer großen Anzahl von Transportunternehmen ist die gegenwärtige Situation der deutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrs geprägt von einer weiterhin gespannten Erwartungshaltung im Hinblick auf anstehende verkehrspolitische Entscheidungen.

Die Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Binnen-, grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr werden vor allem auf die schwache konjunkturelle Entwicklung zurückgeführt. Darüber hinaus wird jeweils das hohe Aufkommens- und Leistungsniveau des Jahres 2000 angeführt. Im Ergebnis der Marktgespräche mit Vertretern von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) kann eingeschätzt werden, dass sich das Be-

förderungsaufkommen dieser Bahnen im Vergleich zum Vorjahr erhöht hat.

In der Binnenschifffahrt war eine unterschiedliche Entwicklung zwischen Tank- und Trockengüterschifffahrt zu beobachten. Während in der Tankschifffahrt Mengensteigerungen bei guten Frachtraten erzielt werden konnten, war die Trockengüterschifffahrt entsprechend der allgemeinen Konjunkturschwäche rückläufig.

Im kombinierten Verkehr Schiene – Straße kam es im vergangenen Jahr im Binnenverkehr ebenfalls zu einem Rückgang der beförderten Gütermenge. Demgegenüber zeigte sich im Bereich des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ein Zuwachs.

Der zunehmende Warenaustausch über große Entfernungen im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr führt im Straßenverkehr seit geraumer Zeit zu einem erheblichen Wachstum. Am steigenden Güteraufkommen in diesen wachstumsorientierten Marktsegmenten konnten die Verkehrsträger „Schiene“ und „Wasserstraße“ bisher kaum partizipieren, obwohl beide Verkehrsträger vor allem bei Beförderungen über große Entfernungen Vorteile gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger „Straße“ besitzen.

Die vollständigen Berichte werden regelmäßig im Internet unter der Adresse **<http://www.bag.bund.de>** veröffentlicht.

Autobahnbenutzungsgebühr

Allgemeine Aufgabenstellung

Auf der Grundlage der Richtlinie 93/89/EWG (ersetzt durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.1999) des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie der Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedsstaaten haben die Beneluxstaaten, Dänemark und Deutschland (Verbundstaaten) am 9. Februar 1994 das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen für schwere Nutzfahrzeuge geschlossen.



Ab dem 1. Februar 1998 ist Schweden dem Verbund beigetreten. Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz vom 30. August 1994 (BGBl II, Seite 1765 ff) dient der Umsetzung dieses Übereinkommens. Das Bundesamt ist die für die Verwaltung der Gebühr zuständige Behörde und überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes.

Das Gebührenerhebungssystem

Das Bundesamt hat aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ein privates Dienstleistungsunternehmen - eine Arbeitsgemeinschaft (AGES) - mit dem Aufbau und dem Betrieb des Systems zur Erhebung der Gebühren beauftragt. Das elektronische Gebührenerhebungssystem besteht aus verschiedenen Elementen:

- Geräte zur Speicherung und Weiterleitung von Daten über Verkaufsgeschäfte von Gebührenbescheinigungen (sog. Terminals)
- Zentralrechner bei AGES
- Datenbank beim Bundesamt

Jedes Terminal besteht aus Eingabegerät mit Drucker. Beim Kauf einer Gebührenbescheinigung werden die vorgeschriebenen Daten (amtl. Kennzeichen, Nationalität, gewünschte Gültigkeitsdauer, Achsenzahl und Schadstoffklasse) vom Drucker auf einen Bescheinigungsvordruck übertragen. Der Rechner ermittelt durch Optimierung die jeweils günstigste Gebühr für die gewünschte Kombination von Tages-, Wochen- oder Monatsbescheinigungen. Ein flächendeckendes Netz von rund 5.022 Verkaufsstellen (sog. Gebührenbegleichungsstellen - GBS), das auch sämtliche Autobahnauffahrten abdeckt, ermöglicht den Kauf der Gebührenbescheinigungen. Die überwiegende Anzahl der Terminals befindet sich auf deutschem Gebiet. Zur Erleichterung des Kaufs von Gebührenbescheinigungen für

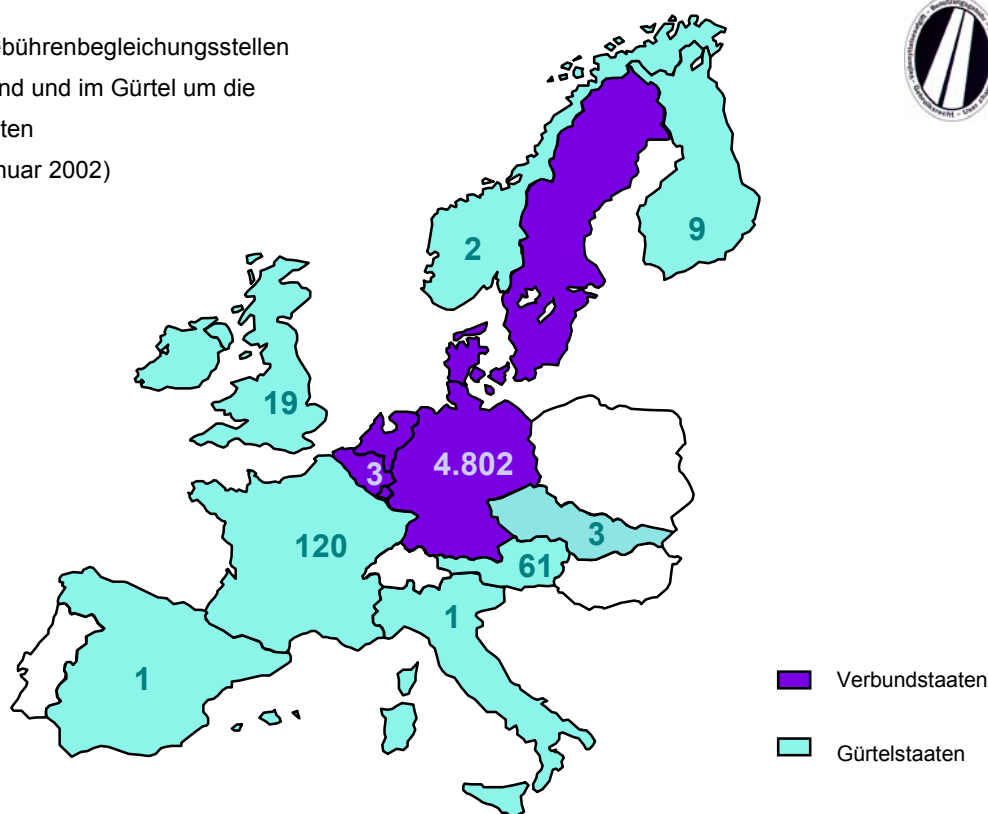
ausländische Transportunternehmer hat das Bundesamt im Auftrag der Verbundstaaten auch Verkaufsstellen im Vorfeld um das Gebiet der Verbundstaaten - im sog. Gürtel - verkehrsgünstig eingerichtet.

So stehen mehr als 100 stationäre Terminals an der EU-Außengrenze zu Polen, Tschechien und der Schweiz auf deutschem Gebiet zur Verfügung. Weitere Terminals sind im Ausland stationiert:

Kvittering for betaling af afgift for tunge erhvervs-køretøjs benyttelse af visse veje Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen Attestation de l'acquiescement du droit d'usage pour les véhicules utilitaires lourds sur certaines routes Bewijs van betaling van het gemeenschappelijk gebruiksrecht voor het gebruik van bepaalde wegen door zware motorrijtuigen Certificate of payment of the charge for the use of certain roads by heavy commercial vehicles		K 87863215-7	
motorkøretøjs nummerplade/registreringsnummer Amtliches Kennzeichen des Motorfahrzeuges numéro d'immatriculation du véhicule à moteur kenteken/nummerplaat van het motorrijtuig motor vehicle registration number		nationalitet Nationalität nationalité nationaliteit nationality	
ESK-D 961		D	
afgiftsklasse Gebührenklasse catégorie de tarif tariefklasse category of charge	Euro 0 min 4 IHI	beløbsstørrelse Höhe der Gebühr montant bedrag van het gebruiksrecht amount	80.19 DM 41.00 EUR
gyldighedsperiode Gültigkeitszeitraum vom période de validité du geldigheidsduur van period of validity from		01/03/02	til bis au tot en met to
udstedelsesdato Ausstellungsdatum date de délivrance afgiftedatum date of issue		26/02/02	tidspunkt Uhrzeit heure tijdstip time
26/02/02		15:19	
**** 00878632157 004675 07 0100004067 014518004201			

Bescheinigung über die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr

ca. 5.022 Gebührenbegleichungsstellen
In Deutschland und im Gürtel um die
Verbundstaaten
(Stand: 1. Januar 2002)



Der Zentralrechner

Von den rund 5.022 Terminals werden die Daten über den Verkauf von Gebührenbescheinigungen regelmäßig über Nacht an den Zentralrechner übermittelt. Mit diesem Zentralrechner ist die Datenbank des Bundesamtes verbunden.

Die Gebührenbescheinigung

Die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr wird durch die Vorlage einer fahrzeugbezogenen Gebührenbescheinigung nachgewiesen.

Seit 1. April 2001 wird bei der Berechnung der Gebühr auch der Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge berücksichtigt.

Die ab 1. Januar 2002 geltenden Gebührensätze bleiben in Deutschland und den übrigen am EURO teilnehmenden Mitgliedstaaten gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das ergibt sich aufgrund der

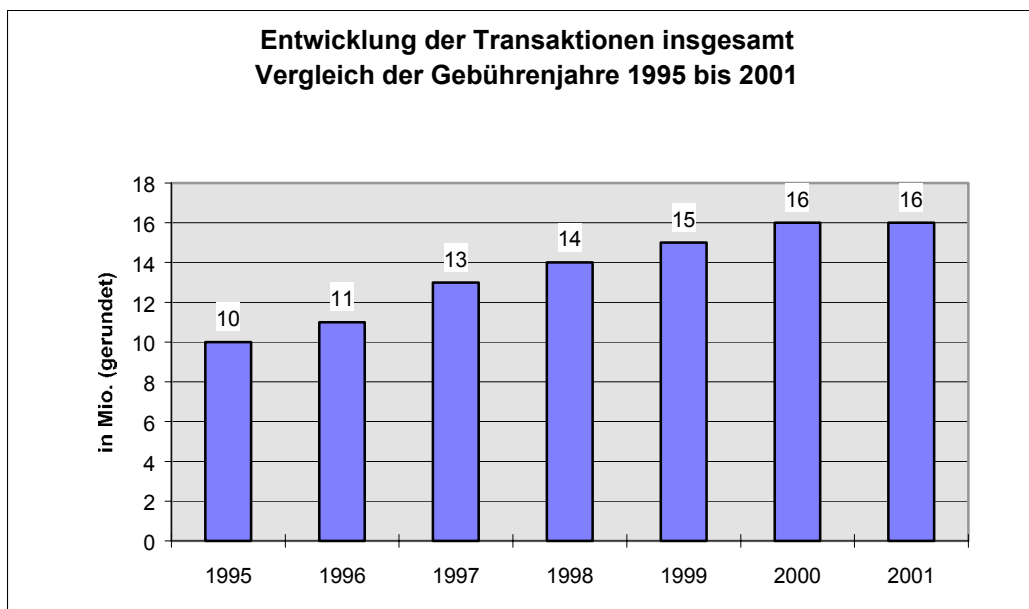
anzuwendenden unwiderruflich festgesetzten EURO-Umrechnungskurse vom 1. Januar 1999. Die ab 2001 geltenden Gebührensätze haben lediglich eine Änderung hinsichtlich der Tagesgebühr und durch die zusätzliche Differenzierung nach Schadstoffklassen erfahren.

Die Gebührenbescheinigung trägt in Mikroschrift die aufgedruckte Bezeichnung: "Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen" in allen Sprachen der Verbundstaaten. Mit Sicherheitsfaden und weiteren Sicherheitselementen entspricht die Gebührenbescheinigung hohen Sicherheitsanforderungen und ist weitgehend fälschungssicher.

Leistung des Systems

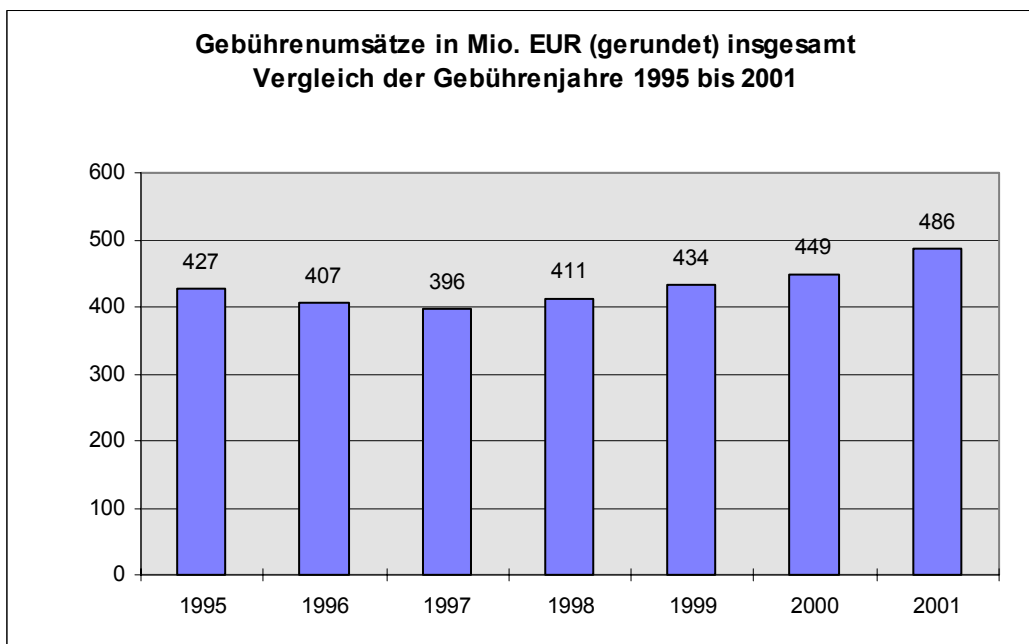
Über das Vertriebssystem der Autobahnbenutzungsgebühr sind im Jahre

2001 16 Millionen Transaktionen erzielt, d. h. Gebührenbescheinigungen ausgegeben worden.



Die Umsätze resultieren überwiegend aus dem Verkauf von Jahresbescheinigungen. Insgesamt wurde im Haushaltsjahr 2001

ein Gebührenaufkommen von rund 486 Mio. EUR erzielt.

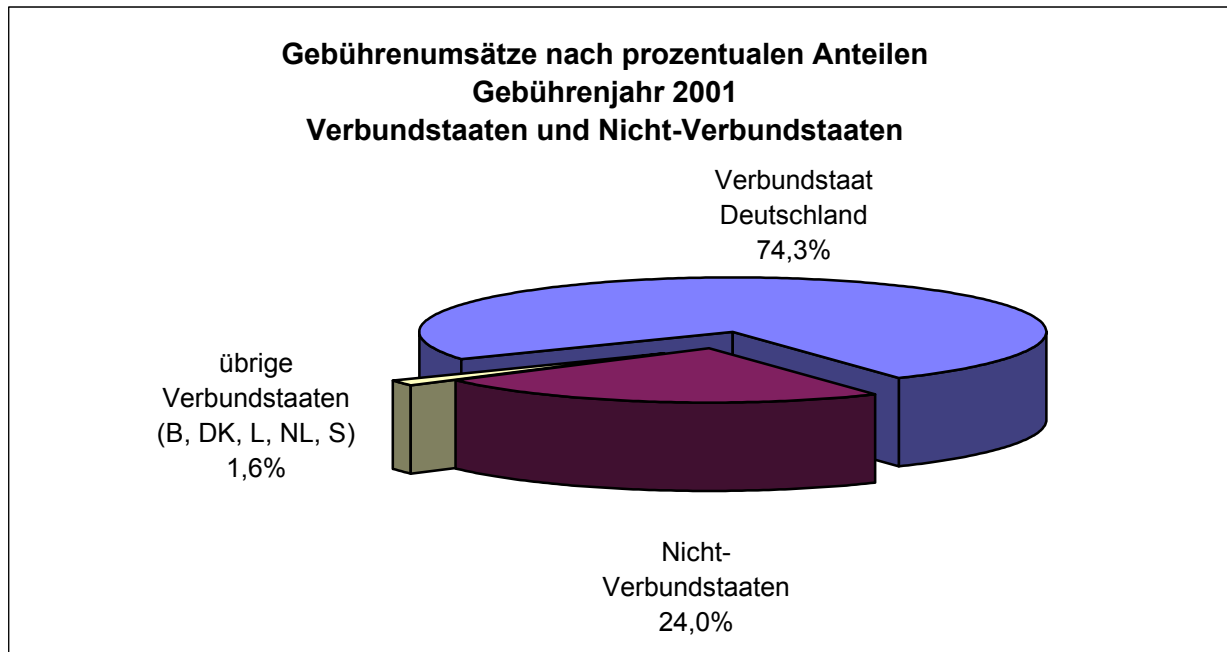


Gebührenverteilungsrechnung

Das Bundesamt ist beauftragt, die Verteilung der Gebühreneinnahmen von Nicht-Verbundstaaten mit Ablauf des Kalenderjahres festzustellen und nach einem bestimmten Schlüssel zwischen den Verbundstaaten zu verteilen.

Gebühreneinnahmen nach Herkunftsländern

Die von Gebietsansässigen und Gebietsfremden erzielten Gebühreneinnahmen sind nachfolgend dargestellt:



Überwachung der Gebührenerhebung

Zur Kontrolle des Gebührenerhebungssystems und des ordnungsgemäßen Geschäftsablaufs hat das Bundesamt ein Sachgebiet Prüfungsdienst mit 13 Mitarbeitern für die Überprüfung der Terminals im In- und Ausland eingerichtet. Die Prüfer stellen die Verbindung zwischen Bundesamt und AGES dar. Die wichtigste Aufgabe ist dabei die durchgängige Prüfung der Gebühreneinnahmen von der Verkaufsstelle bis zum Eingang auf dem Konto bei der Bundeskasse. Im Geschäftsjahr 2001 sind insgesamt 6.625 Prüfungen auf ord-

nungsgemäße buchhalterische Erfassung und technische Funktionsfähigkeit des Systems durchgeführt worden.

Neben der regelmäßigen Überprüfung der monatlich von der AGES in Rechnung gestellten betriebsbereiten Terminals ist im Jahr 2001 die Bearbeitung von rund 6.900 fehlerhaft ausgestellten Gebührenbescheinigungen überwacht worden.

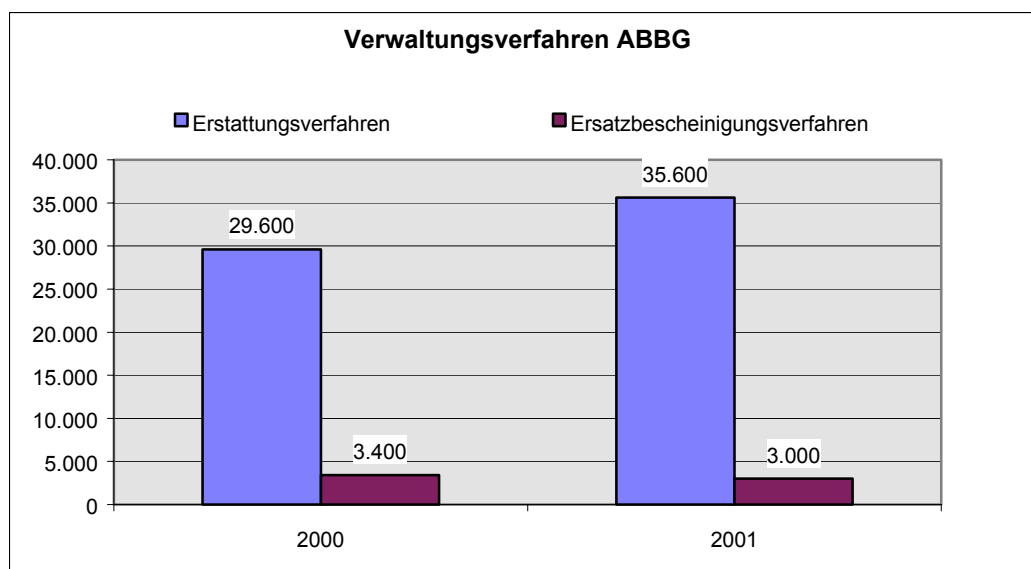
Verwaltungsverfahren

Das Bundesamt hat als zuständige Verwaltungsbehörde im Geschäftsjahr 2001 rund 35.600 Erstattungsverfahren durchgeführt und dabei etwa 17,8 Mio. EUR an Antragsteller ausgezahlt. Erstattungen werden durchgeführt, wenn nicht mehr benötigte Jahresgebührenbescheinigungen vor Ablauf der Gültigkeit an das Bundesamt zurückgegeben werden.

Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 2001 rd. 3.000 Ersatzbescheinigungen

ausgestellt. Ersatzbescheinigungen werden insbesondere im Falle des Verlustes der Gebührenbescheinigung sowie beim Kennzeichenwechsel aufgrund eines Standortwechsels des Fahrzeuges vom Bundesamt ausgestellt. Im Rahmen dieser Verwaltungsverfahren wurden im Geschäftsjahr 2001 etwa 260 Widersprüche bearbeitet.

Für die Durchführung der Verwaltungsverfahren wurden Verwaltungsgebühren in Höhe von rd. 0,86 Mio. EUR vereinnahmt.



Info-Telefon

Das Bundesamt hat überdies rund 140 schriftliche Auskünfte zur Rechtsanwendung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes erteilt. Zur laufenden unmittelbaren Information und Beantwortung dringlicher Fragen hat das Bundesamt seit Einführung der Autobahnbenutzungsgebühr zudem eine Sondertelefonverbindung (Info-Telefon) eingerichtet.

Das Info-Telefon gibt Auskünfte unter der Rufnummer 02 21 / 57 76-199.



Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisation des Bundes

Das Bundesamt für Güterverkehr nimmt nach dem Verkehrssicherungsgesetz Aufgaben auf dem Gebiet der zivilen Notfallvorsorge (ZN) im Straßengüterverkehr wahr. Die Planung und Vorsorgemaßnahmen in diesem Aufgabenbereich werden unter der Bezeichnung „Transportorganisation des Bundes“ durchgeführt.

Die Rolle des Straßengüterverkehrs in einem Ernstfall

In einer Krise sowie in einem Spannungs- und Verteidigungsfall sind in erheblichem Umfang lebens- und verteidigungswichtige Güter zur Versorgung der Zivilbevölkerung zu befördern. Eine wesentliche Aufgabe des Staates ist es, in solchen Notsituationen eine ausreichende und geeignete Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleistungen sicherzustellen. Auch die Streitkräfte sind im Rahmen ihrer Verteidigungsaufgaben durch die zivile Seite logistisch zu unterstützen.

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die entsprechenden Vorsorgemaßnahmen zur Sicherstellung

des überregionalen Straßengüterverkehrs einschließlich der hierzu erforderlichen Nebenleistungen, wie z.B. des Güterumschlags, zu treffen. Ziel dieser Maßnahmen ist, Transportmittel im staatlichen Interesse prioritär zu einem bestimmten Zeitpunkt, an einem bestimmten Ort und im erforderlichen Umfang bereitstellen zu können. Hiermit sollen leistungsfähige Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs befasst werden, die sich zur Mitwirkung bei den Aufgaben der Verkehrssicherung bereit erklärt haben.

Für die Sicherstellung lebenswichtiger regionaler Gütertransporte zur Versorgung der Bevölkerung sowie von Sammel- und Verteilerverkehren im Zusammenhang mit der Produktion von Gütern und für regionale Transporte für die Streitkräfte haben die Länder entsprechende Vorbereitungen zu treffen (Transportorganisationen der Länder). Auf Antrag eines Landes beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann das Bundesamt - in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt - die Vorbereitungen ganz oder teilweise für die Transportorganisationen der Länder treffen. 15 Länder haben bisher von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Statistiken des Güterkraftverkehrs

Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs führt das Bundesamt bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen von Angaben zu Unternehmen (Unternehmensstatistik) und zu Verkehrsleistungen (Güterkraftverkehrsstatistik) als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durch. Die Durchführung der Güterkraftverkehrsstatistik erfolgt gemeinsam mit dem Kraftfahrt-Bundesamt, wobei das Bundesamt für Güterverkehr zuständig ist für die Erhebung von Daten für Fahrten im gewerblichen Güterkraftverkehr, während die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes in gleicher Weise für den Bereich des Werkverkehrs gegeben ist.

Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Güterkraftverkehrsstatistik)

Datengewinnung

Auf der Basis der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs vom 30. März 1994 sind in der Zeit von Mai 1994 bis Dezember 1999 Verkehrsleistungsdaten im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Werkverkehr wie in fast allen EU-Staaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch erhoben worden.

Die Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs ist am 1. Januar 2000 außer Kraft getreten. Gleichzeitig ist das Gesetz über die Verkehrsstatistik der See - und Binnenschifffahrt sowie des Gü-

terkraftverkehrs - Verkehrsstatistikgesetz - VerkStatG - (Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs vom 17. Dezember 1999) als neue Rechtsgrundlage für die Güterkraftverkehrsstatistik in Kraft getreten.

Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale

Die Güterkraftverkehrsstatistik erfasst Verkehrsleistungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Sie erstreckt sich auf im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes nach § 33 Abs. 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) enthaltene Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen sowie die von ihnen gezogenen Anhänger. Aus dem Kreis der Erhebungseinheiten ausgenommen werden Fahrzeuge, mit denen Beförderungen durchgeführt werden, die nicht der ab 1. Januar 1999 zur Anwendung kommenden Verordnung (EG) Nr. 1172/98 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs unterliegen.

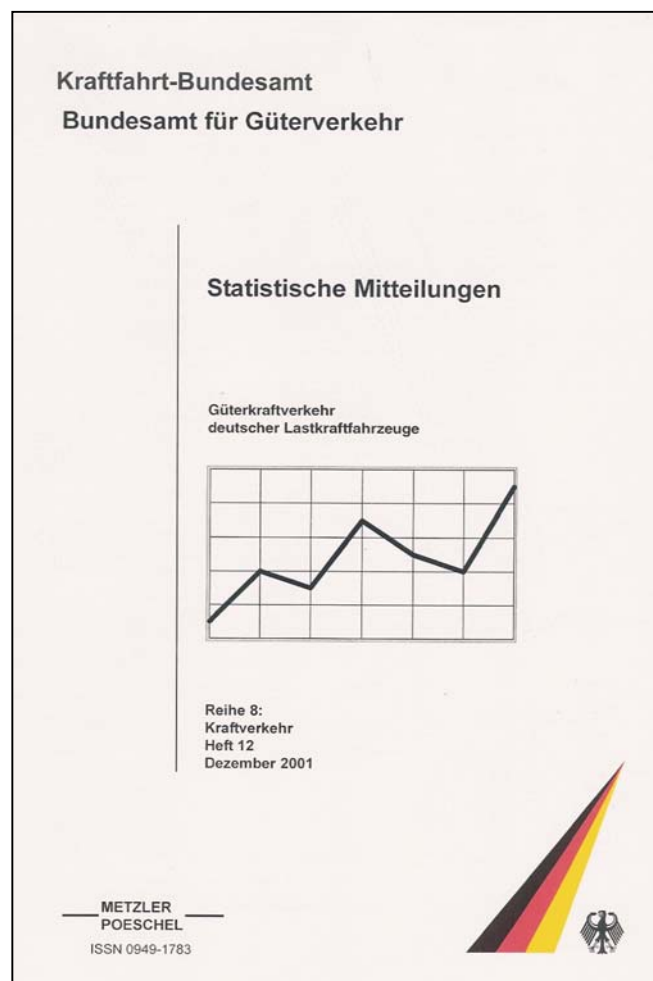
Die Erhebung wird laufend durchgeführt. Berichtszeitraum ist die Halbwoche von Sonntag 22.00 Uhr bis Mittwoch 24.00 Uhr oder von Donnerstag 0.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr. In die Erhebung einbezogen wird je Berichtszeitraum eine

repräsentative Auswahl von maximal 5 Promille der vorstehend genannten Fahrzeuge. Die Erhebung umfasst fahrzeugbezogene Merkmale (zum Beispiel zulässiges Gesamtgewicht und Nutzlast, Motorleistung, Fahrzeug- und Aufbauart) sowie fahrtenbezogene Merkmale (zum Beispiel Verkehrsart, Art und Gewicht der beförderten Güter, Angaben zu Leerfahrten und zur Auslastung der Ladekapazität).

Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht. Im Jahr 2001 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 65.160 Fahrzeuge in

halter bzw. der Fahrzeugnutzer haben geantwortet. In die Auswertung gingen rund 385.700 Last- und Leerfahrten ein. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.



die Erhebung. Rund 95 % der Fahrzeug-

Eckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr
deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2001 ¹⁾
(untergliedert nach der zurückgelegten Entfernung je Fahrt)

Verkehrsart	Zurückgelegte Entfernung		beförderte Gütermenge		Beförderungsleistung	
	Mio. km	% ²⁾	Mio. t	% ²⁾	Mio. tkm	% ²⁾
Nahbereich (bis 50 km)	880,0	5,9	765,2	51,5	12.647,7	6,0
Binnenverkehr	871,5	5,9	760,8	51,2	12.485,3	5,9
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	8,5	0,0	4,4	0,3	162,4	0,1
Regionalbereich (51 - 150 km)	1.997,5	13,4	301,4	20,3	27.932,1	13,2
Binnenverkehr	1.940,0	13,0	292,7	19,7	27.043,2	12,8
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	57,5	0,4	8,7	0,6	888,9	0,4
Fernbereich (151 km u. mehr)	12.022,4	80,7	419,1	28,2	170.987,3	80,8
Binnenverkehr	8.808,8	59,1	341,7	23,0	119.784,9	56,6
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.213,6	21,6	77,4	5,2	51.202,4	24,2
Insgesamt	14.899,9	100,0	1.485,7	100,0	211.567,1	100,0
Binnenverkehr	11.620,3	78,0	1.395,2	93,9	159.313,4	75,3
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.279,6	22,0	90,5	6,1	52.253,7	24,7

1) Die Angaben beinhalten die Fahrten mit Ladung ohne Kabotage der deutschen Unternehmer im Ausland

2) Basis: Gesamtverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr)

3) Gesamtentfernung (Inlands- und Auslandsstrecke)

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Güterkraftverkehrsstatistik werden in gemeinsamen Monats- bzw. Jahresberichten des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht und können bis einschließlich Beförderungsmonat Dezember 2001 beim

Verlag Metzler-Poeschel, Stuttgart

SFG Servicecenter Fachverlage GmbH

Postfach 11 52, 72125 Kusterdingen

anschließend beim

Kraftfahrt-Bundesamt

24932 Flensburg

bezogen werden

Unternehmensstatistik

Datengewinnung

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs Ende März 1994, bzw. in Nachfolge des Verkehrsstatistikgesetzes - VerKStatG - zum 01.01.2000, ist nicht nur die Möglichkeit geschaffen worden, Verkehrsleistungsdaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch zu erheben, vielmehr ist in gleicher Weise auch die Erhebung von Unternehmensdaten vorgesehen.

Das Bundesamt führt einmal jährlich nach dem Stand des letzten Werktages im Oktober bei den Unternehmen, die Beförderungen im Güterkraftverkehr durchführen, eine stichprobenweise Befragung durch, in der unternehmens- und fahrzeugbezogene Daten erhoben werden, die Auskunft über die Struktur der Unternehmen geben.

Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2001 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 15 vom Hundert der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

Die Auswahl der Unternehmen erfolgte unter Berücksichtigung der vom Statistischen Bundesamt erstellten stichprobenmethodischen Vorgaben aus den beim Bundesamt geführten Unternehmensdateien für den gewerblichen Güterkraftverkehr nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Für die Unternehmensstatistik 2001 wurden aus den Dateien des Bundesamtes 16.083 Unternehmen gezogen, von denen 9.405 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 6.678 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstrukturerhebung für das Jahr 2001 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewicht einsetzen, Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und den Beschäftigten erhoben; insbesondere handelt es sich dabei um Auskünfte über die Rechtsform des Unternehmens, die wirtschaftlichen

Tätigkeiten, die Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, die Anzahl, die Nutzlast und das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßengüterverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Akzeptanz der Unternehmensstatistik

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2001 in die Erhebung gelangten 16.083 Unternehmen haben ca. 95 % geantwortet. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt wirkt an der Entwicklung des nationalen und multilateralen Rechts für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr mit. Hierzu wertet es die Ergebnisse und Erfahrungen aus den Arbeitsbereichen Straßenkontrolldienst, Marktzugangsverfahren, Ordnungswidrigkeitenverfahren, verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung, Autobahnbenutzungsgebühren und Statistiken des Güterkraftverkehrs aus. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse nimmt es Stellung zu Entwürfen des BMVBW sowie anderer Stellen und gibt initiativ Hinweise auf notwendige Anpassungen des deutschen und europäischen Verkehrsrechts.

Daneben beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung verschiedener Bund- Länder-Fachausschüsse, bilateraler Verkehrsverhandlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und entsendet im Auftrag des BMVBW Vertreter in verschiedene Fachgremien auf europäischer Ebene. Im Jahr 2001 lag der Schwerpunkt der Mitarbeit des Bundesamtes bei der Rechtsentwicklung in den Bereichen nationales Güterkraftverkehrsrecht

(GüKBillBG), europäisches und nationales Gefahrgutrecht (Umstrukturierung ADR, RSE), europäische Regelungen für den alpenquerenden Verkehr (Ökopunktesystem, Schweizverkehr) sowie CEMT-Genehmigungskontingente (Modelle für die Neustrukturierung der Kontingente).

Tarifgruppe Luftverkehr

Mit Wirkung vom 1. Januar 1996 wurden Aufgaben auf dem Gebiet des Fluglinienverkehrs vom BMVBW auf das BAG übertragen. Das BAG wurde zur Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Fluglinien-Teilgenehmigungen für die Beförderungsentgelte nach §§ 21, 21a Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den Tarifartikeln der jeweiligen Luftverkehrsabkommen und zur Hinterlegungsstelle für Flugpreise der Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union (EU) für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland nach der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 bestimmt.

Diese Aufgaben werden von der Tarifgruppe Luftverkehr (TGL) wahrgenommen. Es bestehen folgende Aufgabenbereiche:

- Prüfung und Genehmigung/Ablehnung von Tarifen und Tarifiermäßigungen im Fluglinienverkehr (Passage) von und nach Deutschland. Die TGL genehmigte 2001 rund 700 Tarifanträge mit etwa 28.000 Normal- und Sondertarifen einschließlich Anwendungsbestimmungen.
- Entgegennahme von Flugpreishinterlegungen im innerdeutschen und im EU-Verkehr mit Deutschland. Zunehmend werden aufgrund von bilateralen Luftverkehrsabkommen Tarifklauseln mit Free Pricing-Vereinbarungen zwischen Deutschland und Vertragsstaaten vereinbart, z.B. mit den Vereinigten Staaten. Die Entgelte für Flüge mit den Ver-

tragsstaaten unterliegen - vergleichbar dem EU-Verfahren - der Hinterlegungspflicht bei der TGL.

- Bei der TGL gehen jährlich rund 8.000 Hinterlegungen mit ca. 320.000 Einzelтарifen ein.
- Eng im Zusammenhang mit der Genehmigung von Tarifen und der Prüfung der Hinterlegungen von Flugpreisen steht die Überwachung der Einhaltung der Beförderungsentgelte und Anwendungsbestimmungen.

Im Jahr 2001 wurden 133 Maßnahmen insbesondere wegen nicht genehmigter Tarife und nicht hinterlegter Flugpreise eingeleitet. Dabei spielten vor allem Umsteigeverbindungen ex Deutschland via London, Amsterdam, Paris, Zürich und Wien eine Rolle. Es wird sichergestellt, dass der Preiswettbewerb mit Direktflughverbindungen nicht unterhöhlt wird.

Seit 1998 nimmt die TGL auch Vorbereitungsarbeiten für Wettbewerbsentscheidungen und Luftverkehrsverhandlungen des BMVBW wahr. Dabei werden neben der Preisentwicklung vor allem die Passagierströme sowie das Angebot an Flugverbindungen untersucht.

Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)

Nach der Neuorganisation des Bundesamtes haben sich im Jahr 2001 durch die vorgesehenen Lkw-Maut neue organisatorische Akzente ergeben. Für die Übertragung und Wahrnehmung von Aufgaben nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) sind die aufbauorganisatorischen Strukturen geschaffen worden. Sie betreffen über 900 zusätzliche Dienstposten. Auf diese neue Dimension sind Regelungen zur Organisation und Steuerung der komplexer werdenden Verwaltung auszurichten. Mit der Einrichtung einer neuen Abteilung sollen Leitungs-, Koordinations- und Querschnittsfunktionen angepasst sowie Strukturen für den dezentralen Personaleinsatz weiterentwickelt werden.

Die Geschäftsprozessoptimierung als ständige Aufgabe wurde fortgesetzt. Nach der vorgenommenen Konzentration auf Kernaufgaben zwingen weiterhin knapper werdende Haushaltsmittel dazu, Einschränkungen bei der Aufgabenerfüllung fachlich verträglich zu gestalten und insbesondere bei Massenverfahren die Qualität zu sichern. Mit organisatorischen Anpassungen werden dafür Rahmenbedingungen geschaffen. Dies gilt vor allem für die Bereiche Straßenkontrollen, Ordnungswidrigkeitenverfahren und Kassenverfahren sowie für die in den Außenstellen auszuübenden allgemeinen Verwaltungsfunktionen.

Die IT-Infrastruktur ist zur Unterstützung der effizienten Aufgabenerfüllung weiter ausgebaut worden. Neben der Weiterent-

wicklung der zahlreichen IT-Verfahren wurde in der Zentrale ein umfassendes Technologie-Update auf aktuelle Büro-kommunikationssoftware, Server und Endgeräte durchgeführt. Anlässlich des Vollzugs der dritten Stufe der Währungsunion konnten alle betroffenen Systeme reibungslos auf die neue Währung umgestellt werden.

Im Flugdienst Bonn-Berlin obliegt dem Bundesamt die Organisation, Disposition mit den Fluggesellschaften und den Resorts. Die mit dem Regierungsumzug nach Berlin angelaufenen Verkehre wurden im gesamten Berichtsjahr durchgeführt. Im Herbst erfolgte eine Umstellung der Flugbuchungen von telefonischer via Call-Center auf Direktbuchung über das Internet. Die Umstellung verlief reibungslos und führte zu einer erheblichen Effizienzsteigerung.

Im Bereich der Reisekostenrechnung übernahm die Reisestelle des Bundesamtes auch die Abrechnung der Reisekosten der Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Aus- und Fortbildung

Ende 2001 waren beim Bundesamt in der Zentrale, den acht Außenstellen und drei Schwerpunktaußenstellen 965 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 67 Personen Beamte, 872 Angestellte und 14 Arbeiter. 12 Auszubildende wurden auf ihren Beruf „Verwaltungsfachangestellter“ vorbereitet.

Die gegenüber den Vorjahren (2000: 976, 1999: 981) geringere Personalausstattung (965) ergab sich durch die restriktive Haushaltssituation. Nach dem Haushaltsgesetz mussten (wie in den Jahren 1999 und 2000) 1,5 v.H. aller Planstel-



Fortbildungsseminar für Mitarbeiter

len/Stellen eingespart werden.

Die Notwendigkeit, die Beschäftigten für Ihre Aufgaben zu schulen, sie zu qualifizieren oder sie auf die Wahrnehmung anderer Funktionen vorzubereiten, hat dazu geführt, dass fast 700 Beschäftigte an 200 internen und externen Schulungsveranstaltungen teilgenommen haben. Dazu gehören auch - auf der Grundlage spezifischer Schulungspläne - eine Vielzahl von mehrmonatigem Einarbeitungsverfahren vor allem für neue

vor allem für neue Mitarbeiter im Straßenkontrolldienst.

Allein für die Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter der Sachbereiche für den Straßenkontrolldienst und die Durchführung von Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden regelmäßig ein- bis zweiwöchige Ausbildungsseminare und mehrtägige Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt, an denen im Berichtsjahr etwa 250 Mitarbeiter des Bundesamtes teilnahmen.

Fachlich umfassen die Veranstaltungen Fragen insbesondere aus den durch das Bundesamt zu überwachenden Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht. Ergänzend zur theoretischen Ausbildung wird die praktische Ausbildung im Außendienst in die Lehrveranstaltungen mit einbezogen. Im Jahr 2001 lagen Ausbildungsschwerpunkte in den Bereichen der Ladungssicherung im Straßengüterverkehr und der Vorbereitung auf die Überwachung des umstrukturierten ADR.

Einnahmen und Ausgaben

Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes für Güterverkehr sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veran-

schlagt. Nachfolgende Tabelle stellt den jeweiligen Abschluss der Haushaltsjahre 2000 und 2001 dar.

Einzelplan 12	TDM	TDM
Kapitel 1205	2000	2001
Einnahmen	23.011	23.421
Ausgaben		
Personalkosten	74.242	75.502
Sachkosten¹ (einschl. Investitionen)	107.080	104.538
Kapitel 1210		
Einnahmen durch das BAG		
Autobahnbenutzungsgebühren	836.000	895.425
Autobahnkonzessionsabgaben²	31.936	32.323
Kap. 1205 und Kap. 1210		
Gesamteinnahmen	890.947	951.169
Gesamtausgaben	181.322	180.040

¹ Von den Sachkosten entfallen jahresdurchschnittlich ca. 88,3 Mio. DM auf die Erhebung der **Autobahnbenutzungsgebühr** durch das Privatunternehmen AGES. Diesbezügliche Verwaltungsausgaben des Bundesamtes belaufen sich auf ca. 16,1 Mio. DM. Demnach stehen Ausgaben i.H.v. 104,4 Mio. DM Einnahmen aus Autobahnbenutzungsgebühren i.H.v. etwa 865 Mio. DM (jahresdurchschnittlich) gegenüber.

² Seit dem 1. Juli 1997 ist für das Betreiben eines Autobahnnebenbetriebes eine Konzessionsabgabe (Verwaltungsgebühr) zu entrichten. Sie ist Gegenleistung für das Recht, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben und die öffentliche Verkehrsanlage mitbenutzen zu dürfen. An den Bundesautobahnen befinden sich derzeit 807 Nebenbetriebe.

