



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Geschäftsbericht 2004

Aufgaben-Organisation-Tätigkeiten

Bundesamt für Güterverkehr

Aufgaben • Organisation • Tätigkeiten

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Werderstr. 34, 50672 Köln

Postfach 19 01 80, 50498 Köln

Stand: Mai 2005

Bilder: BAG, DB AG/Klee, Polizei Niedersachsen, Berliner Flughäfen,
Tank- und Rast Holding GmbH Bonn

BAG-Dienststellen im Überblick



Vorwort



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

2004 war für das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erneut ein ereignisreiches Jahr.

Es galt Altbewährtes fortzuführen, Neues zu erproben und dabei eine Vielzahl neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

in das Bundesamt zu integrieren. Die Vorbereitung der Lkw-Maut nahm dabei zwar einen Großteil der Kapazitäten in Anspruch, war aber bei weitem nicht das einzige Betätigungsfeld der mehr als 1700 Mitarbeiter des Bundesamtes.

Durch die Neufassung des Güterkraftverkehrsgesetzes wurden sowohl das Aufgabenspektrum des Bundesamtes ab September 2004 als auch die Kompetenzen bei den Kontrollen der Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung erweitert. Mit der Gesetzesänderung hat das Bundesamt unter anderem die Aufgabe erhalten, darüber zu wachen, dass die Vorschriften zur Ladungssicherung eingehalten werden. Zu diesem Thema hat das BAG bereits in der Vergangenheit gemeinsame Informationsveranstaltungen mit der Polizei und anderen Organisationen wie dem TÜV oder den Verbänden des Güterkraftverkehrs durchgeführt.

Aber nicht nur die Aufgaben des Amtes wurden erweitert, auch Europa ist weiter zusammengewachsen. Am 1. Mai traten zehn Staaten der Europäischen Union bei. Grund genug für das Bundesamt, Kraftfahrer aus den Beitrittsstaaten bereits am ersten Tag mit Informationen über den Güterkraftverkehr in der Europäischen Union zu versorgen. Die Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit auf Kontrollebene ist ebenfalls Ausdruck der Bedeutung des Bundesamtes als zentrale Kontrollbehörde des Transitlandes Nr. 1 in Europa. Die Unterstützung, die das Bundesamt gemeinsam mit Kollegen aus Frankreich beim Aufbau der polnischen „Transportinspektion“ geleistet hat, sei hier nur beispielhaft erwähnt.

Auf Deutschlands Straßen überprüfte das Bundesamt im Jahr 2004 nahezu 643 Tausend Lastkraftwagen auf die Einhaltung der verschiedenen Rechtsvorschriften. Dabei wurden mehr als 213.000 Verstöße festgestellt. Damit leistete der BAG-Straßenkontrolldienst auch im Jahr 2004 erneut einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf Deutschlands Straßen und blieb damit das sichtbarste Aushängeschild des Bundesamtes für Güterverkehr.

Ernst Vorrath

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

BAG-Dienststellen im Überblick	3
V o r w o r t	4
Inhaltsverzeichnis	5
Bundesamt für Güterverkehr	7
Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr	8
Straßenkontrollen.....	9
Aufgaben	9
Organisation des Kontrolldienstes	9
Bürofahrzeuge	11
Umfang der Kontrolltätigkeit	11
Maßnahmen.....	13
Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr 15	
Straßengüterverkehr.....	15
Straßenpersonenverkehr	17
Ordnungswidrigkeitenverfahren	18
Maßnahmen im Jahr 2004 gegen gebietsfremde Betroffene	20
Maßnahmen im Jahr 2004 gegen gebietsansässige Betroffene	20
Sanktionen im Jahr 2004	20
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde).....	20
Unfallberichte bei Beförderungen gefährlicher Güter	21
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung.....	22
Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung	22
Praktische Durchführung der Marktbeobachtung	22
Marktbeobachtungsberichte	23
Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft.....	23
Ergebnisse der Marktbeobachtung.....	24
Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe	25
Sonderbericht über Auswirkungen der EU-Osterweiterung.....	25
Einzelberichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	25
Marktbeobachtung Luftverkehr	27
Autobahnbenutzungsgebühr Eurovignette (ABBG)	28
Beendigung des zeitbezogenen Gebührenerhebungssystems in Deutschland	28

Verwaltungsverfahren.....	28
Streckenbezogene Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut)	29
Vorbereitung des Systemstarts.....	29
Grundlagen	29
Mauterhebungssystem	30
Grundsatzaufgaben, Administration Maut	31
Mautkontrollen	32
Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes	32
Durchführung von Mautkontrollen.....	32
Dienstkraftfahrzeuge.....	33
Betriebskontrollen Maut	34
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut, Nacherhebung	34
Betreiberüberwachung Rechnungswesen	37
Allgemeine Aufgabenstellung	37
Aufbau	37
Aufgaben der Betreiberüberwachung	37
Aufgaben des Rechnungswesens	37
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	39
Statistiken des Güterkraftverkehrs.....	40
Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs	40
Datengewinnung	40
Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale	41
Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik	41
Verkehrsleistungseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2004 ¹⁾	42
Veröffentlichung	43
Unternehmensstatistik	43
Datengewinnung	43
Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang.....	43
Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)	45
Einnahmen und Ausgaben	47
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben.....	48

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige 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 vier Abteilungen und siebzehn 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 Rechnungs-

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

- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche 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.

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) 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, europäischen und internationalen Verkehrsrechts.

Daneben beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung verschiedener Bund-Länder-Fachausschüsse, bilateraler Verkehrsverhandlungen des BMVBW und entsendet in dessen Auftrag Vertreter in verschiedene Fachgremien auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Im Jahr 2004 lag der Schwerpunkt der Mitwirkung des BAG unter anderem bei der Rechtsentwicklung und der Änderung des neuen nationalen Güterkraftverkehrsrechtes, das mit der GüKG-Änderung am 2. September 2004 in Kraft getreten ist. Hierbei wurde der güterkraftverkehrsrechtliche Ordnungsrahmen an EU-Recht angepasst (Verordnung über die Fahrerbescheinigung, Richtlinie zur technischen Unterwegskontrolle, Richtlinien zur Änderung des Aufenthalts-

rechts). Das BAG ist nunmehr auch für die Kontrolle der Ladungssicherung und der Fahrzeugsicherheit im Güterverkehr zuständig. Weitere Schwerpunktaufgaben lagen im Bereich der Erarbeitung und Prüfung von Entwürfen zu nationalen Verordnungen aufgrund von Änderungen des Gemeinschaftsrechtes (u.a. Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraft- und Kabotageverkehr). Im Bereich des multilateralen Güterkraftverkehrsrechtes standen Aufgaben im Zusammenhang mit der Erweiterung der EU zum 1. April 2004 und den Folgen für den nationalen und europäischen Verkehrsmarkt. Auf internationaler Ebene konnte die – auch aufgrund der EU-Osterweiterung – notwendig gewordene Neustrukturierung des multilateralen CEMT-Kontingentes erfolgreich verhandelt werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Mitarbeit bei der nationalen und europäischen Rechtsentwicklung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 2005; Anpassung der nationalen Gefahrgutvorschriften an die Änderungen des ADR). Im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßengüterverkehr ist insbesondere die Mitwirkung bei den Vorbereitungen zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes zu nennen.

Darüber hinaus hat das BAG im Jahr 2004 bei der Weiterentwicklung der VDI-Richtlinien zur Ladungssicherung mitgewirkt und ferner ein mit anderen Kontrollbehörden abgestimmtes Praxishandbuch zur Kontrolle der Ladungssicherung eingeführt.

Straßenkontrollen

Aufgaben

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



Herauswinken zur BAG-Kontrolle

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,
- Ladungssicherung,
- technische Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen,
- 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 z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, 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 und Busse (für Busse jedoch nicht in Bayern),
- Recht zur Erhebung von Sicherheitsleistungen und Erteilung von Verwarnungen,
- Recht zur Untersagung der Weiterfahrt im Binnenland,
- Recht zur Zurückweisung von Fahrzeugen an der Grenze,
- Recht zur Anordnung einer Untersuchung entsprechend einer Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Organisation des Kontrolldienstes

Infolge der Aufgabenerweiterung des Bundesamtes im Hinblick auf die Überwachung der Vorschriften über die strecken-

bezogene Lkw-Maut hat das Bundesamt seine Organisation bereits im Jahr 2002 geändert und einen separaten Kontrolldienst eingerichtet, der diese Vorschriften überwachen soll. Somit sind für das Bundesamt grundsätzlich zwei Kontrolldienste (Straßenkontrolldienst und Mautkontrolldienst) tätig. Ein Beitrag über den Mautkontrolldienst befindet sich auf Seite 37 ff. Zur Erfüllung der übertragenen vielfältigen Aufgaben verfügte das Bundesamt im Straßenkontrolldienst Ende des Jahres 2004 über 272 Stellen, davon 259 für Kontrolleure und 13 für Oberkontrolleure, wovon insgesamt 245 Stellen mit Kontrolleuren und Oberkontrolleuren besetzt waren.

Durch den Beitritt Tschechiens und Polens zur EU am 1.05.2004 ist die Kontrolltätigkeit des BAG an den Grenzübergängen zu diesen Staaten weggefallen. Statt dessen werden nun in den grenznahen Gebieten zu Tschechien und Polen wie in



BAG-Kontrolleur im Bürofahrzeug

sämtlichen grenznahen Bereichen der Bundesrepublik intensive Kontrollen durch das Bundesamt durchgeführt.

Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der EU macht im Interesse eines fairen Wettbe-

werbs und der Verkehrssicherheit eine enge Zusammenarbeit der benachbarten Staaten erforderlich; dies gilt für das Transitland Deutschland in besonderem Maße. Darüber hinaus erfordert auch die zunehmende Harmonisierung der bestehenden Rechtsvorschriften eine effektive, aufeinander abgestimmte Kontrollpraxis sowie den Informationsaustausch über bestehende Systeme. Vor diesem Hintergrund ist Deutschland im Jahr 2001 dem administrativen Abkommen „Euro-Contrôle-Route“ beigetreten, das von den Benelux-Staaten und Frankreich ins Leben gerufen worden war. In der Folge haben sich Irland, Großbritannien, Spanien, Polen und Österreich ebenfalls dem Abkommen angeschlossen.



Euro-Contrôle-Route beinhaltet die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollenebene. Die Hauptaspekte des Abkommens sind neben dem Informationsaustausch über nationale Rechtsentwicklungen, über Auslegung und Anwendung von EG-Vorschriften und über Kontrolltätigkeiten, auch die Koordinierung von Kontrollaktivitäten und Ausrüstung sowie der Austausch von Kontrollpersonal. Es werden in guter Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden aus den EU-Nachbarstaaten jährlich diverse zeitlich abgestimmte Kontrollen durchgeführt. Gemeinsame Kontrollen mit den Überwachungsbehörden der Nachbarstaaten sowie Austausche von Kontrollpersonal mit Frankreich und den

Niederlanden dienen dem Erfahrungsaustausch auch im Hinblick auf die gleichartige Auslegung und Anwendung von europäischen Kontrollvorschriften und auf eine Angleichung der Kontrollabläufe. Vom Kontrollablauf her werden im Rahmen der sog. Standardkontrolle immer mindestens die drei Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht abgedeckt. Darüber hinaus erfolgen eine große Zahl von Kontrollen auf spezielleren Rechtsgebieten, insbesondere bei Gefahrgut- und Abfalltransporten. Viele Kontrolleure haben sich hierauf besonders spezialisiert.

Bürofahrzeuge

Dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes stehen etwa 140 besonders ausgerüstete Bürofahrzeuge zur Verfü-



Kontrollfahrzeug des BAG

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

- zwei getrennte Arbeitsplätze
- D-Netz-Telefon
- Anhaltesignalgeber
- Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht)
- Notebook
- Multifunktionsgerät (Drucker, Kopierer, Scanner)
- Digitalkamera
- Mobile Zahlungsterminals für bargeldlose Zahlung
- Achslastwiegegeräte
- Abgasmessgerät, Schallpegelmessgerät
- Fahrzeughöhenmesser, Bandmaß zur Überprüfung der Fahrzeuglängen und -breiten
- Handtester zur Feststellung von Tachomanipulationen
- Betriebsfunk.

Umfang der Kontrolltätigkeit

Für die Kontrolltätigkeit des Bundesamtes stehen nicht mehr so sehr die Zulässigkeits- (Genehmigungs-) Kontrollen im Vordergrund, sondern solche, die vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit aber auch des Umweltschutzes zum Gegenstand haben. Deshalb bestimmen die weit- aus schwierigeren und zeitintensiveren Kontrollen aus den Bereichen des Gefahrgut- und Abfallrechts, der Sozialvorschriften (einschließlich der illegalen Beschäftigung) sowie der Vorschriften über die Ladungssicherung und die technische Sicherheit den Inhalt der Straßenkontrollen. Trotz dieser veränderten Aufgabenstellung

konnte die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge bis zum Jahr 2000 auf insgesamt

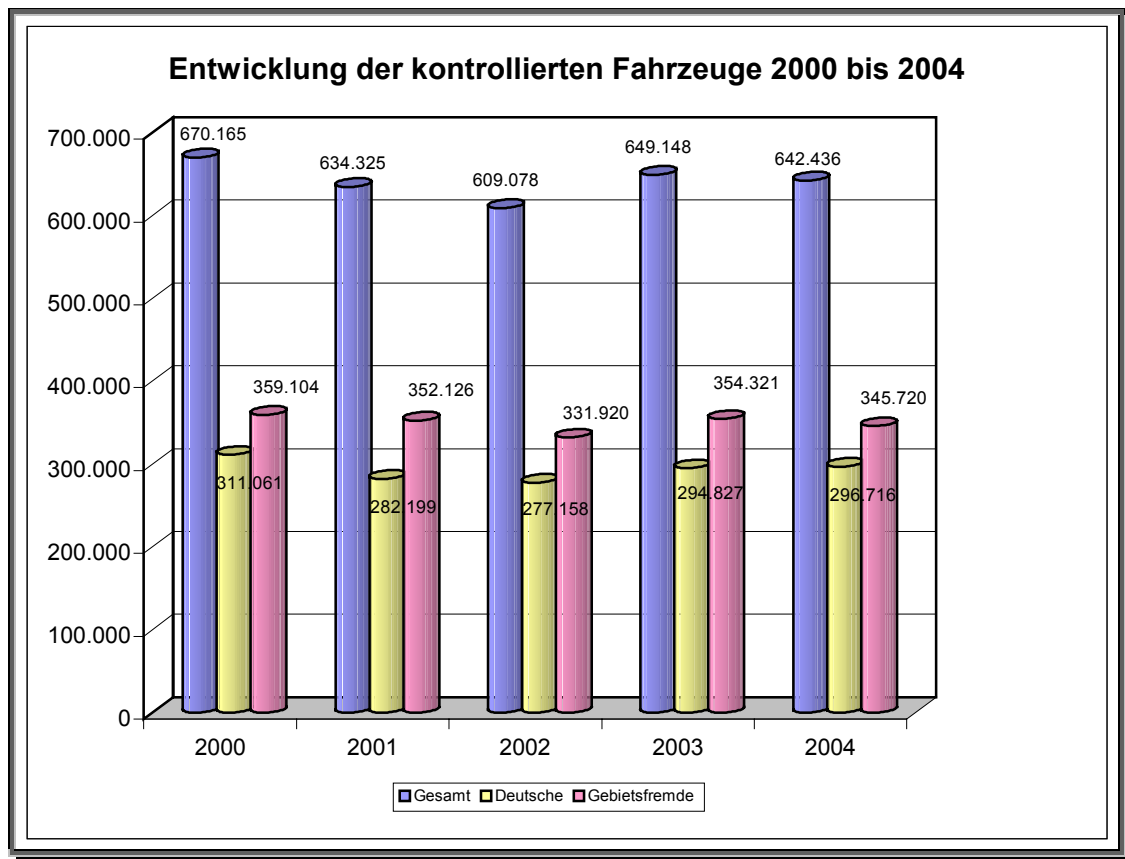


Dienstkraftfahrzeug eines Oberkontrolleurs

670.165 Fahrzeuge gesteigert werden. Im Jahr 2001 und insbesondere im Jahr 2002 ging die Gesamtzahl der kontrollierten

Fahrzeuge erheblich zurück, was im Wesentlichen auf zusätzliche Aufgaben (praktische Einarbeitung der Kollegen des Mautkontrolldienstes, Aufbau einer polnischen Transportinspektion im Rahmen des Phare-Programms) zurückzuführen ist. Durch den Wegfall dieser zusätzlichen Aufgaben konnte die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Jahr 2003 erheblich gesteigert werden. Im Jahr 2004 ist die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge aus dem Vorjahr annähernd erreicht worden und beträgt nunmehr 642.436. Anteilmäßig werden zur Zeit etwa 55 % ausländische und 45 % deutsche Fahrzeuge kontrolliert.

Straßenkontrollen	2000	2001	2002	2003	2004
<u>Gesamt</u>	670.165	634.325	609.078	649.148	642.436
EU-Außengrenzen	111.251	116.292	107.970	107.760	53.545
EU-Binnengrenzen innerhalb 25 km	72.585	66.057	59.870	63.311	74.233
Binnenkontrollen	486.329	451.976	441.238	478.077	514.658
<u>Kontrollarten</u>					
Standkontrollen	375.905	361.825	337.757	327.308	312.478
Mobile Kontrollen	294.260	272.500	271.321	321.840	329.958



Maßnahmen

Im Jahr 2004 mussten 22,3 Prozent aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Im Vorjahr waren es noch 21,5 Prozent.

Bei 143.297 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 213.592 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 146.814 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Dies entspricht einem Anstieg in diesem Rechtsbereich von 66 Prozent in 2003 auf 69 Prozent im Jahre 2004. Auch die Zahl der Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen (insbesondere Einhaltung von

Abmessungen, Achslasten und Gewichte) erhöhte sich in diesem Zeitraum leicht, und zwar von 28.665 (13,9 %) im Jahr 2003 auf 30.864 (14,4 %) im Jahr 2004.

Auch im Gefahrgutrecht wurden im Jahr 2004 mehr Fahrzeuge beanstandet als im Jahr zuvor. Die Beanstandungsquote erhöhte sich in diesem Bereich von 12,9 Prozent im Jahr 2003 auf nunmehr 14,6 Prozent in 2004. Bei den festgestellten Verstößen ist der Anteil fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände von 28,4 Prozent auf 30,0 Prozent gestiegen. Mehr als 21 Prozent der Beanstandungen waren Zuwiderhandlungen gegen die Kennzeichnungsvorschriften. Ebenfalls häufig wurden auch Fahr-

zeuge mit unzureichend gesicherter Ladung angetroffen. Hierauf entfallen 13,4 Prozent der Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften.



Nachtkontrolle des BAG

Etwa 47 Prozent 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 15.861 Fällen (11,1 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt oder bei ausländischen Kraftfahrzeugen in 90 Fällen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.

Maßnahmen	2000	2001	2002	2003	2004
Verwarnungen *	1,6 Mio. €	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €	1,6 Mio. €	1,7 Mio. €
Sicherheitsleistungen *	1,6 Mio. €	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €	1,7 Mio. €	1,7 Mio. €
Kontrollberichte	77.426	77.436	81.507	83.398	84.785
Untersagung der Weiterfahrt	11.247	10.691	10.965	13.711	15.861
Zurückweisungen	466	459	365	251	90

* gerundete Werte

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Das BAG erteilt CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr. Ferner ist es zuständig für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungen. Das Bundesamt wirkt mit bei Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemeinschaftslizenzverfahren. Darüber hinaus ist der Bereich Marktzugang im Straßengüterverkehr mit der Durchführung von Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Bestimmungen betraut. Des weiteren erfüllt das Bundesamt Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz kraft besonderen Auftrags.

Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Bereich Marktzugang sind wichtige Ansprechpartner für andere Behörden (Polizei, Zoll u.a.) sowie für Unternehmer und Privatpersonen in Fragen des Marktzugangs im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr.

Straßengüterverkehr

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden

gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählen die Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2004 betrug das Kontingent der CEMT-



Genehmigungen für Deutschland 1.608 Jahres-Genehmigungen und 216 Monats-Genehmigungen. Hiervon hat das Bundesamt 1.400 Jahres-Genehmigungen erteilt, die nur bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten. 96 Jahres-Genehmigungen wurden für die Verwendung „EURO3sicherer“ Fahrzeuge erteilt.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Diese sind mengenmäßig

nicht beschränkt. Im Jahr 2004 hat das Bundesamt insgesamt 207 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof

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



Umschlagbahnhof Köln Eifeltr

Für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten stellt das Bundesamt die entsprechenden Genehmigungen aus. Im Jahr 2004 wurden insgesamt rund 11.600 dieser Genehmigungen an Transportunternehmen erteilt.

Im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr Schiene-Straße sind Beförderungen im Inland zwischen 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 2004 hat das Bundesamt insgesamt 250 Bescheinigungen über den nächstgelegenen Bahnhof an Transportunternehmer ausgegeben.

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

Das Bundesamt für Güterverkehr wird vor Erteilung von Erlaubnissen für den Güterkraftverkehr sowie von Gemeinschaftslizenzen von den zuständigen Verkehrsbehörden der Länder insbesondere zur Zuverlässigkeit der Antragsteller angehört.

Im Jahr 2004 hat das Bundesamt insgesamt ca. 18.600 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 900 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Unternehmensdatei/Werkverkehrsdatei

Das Bundesamt führt eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie eine Datei über alle in Deutschland niedergelassenen Unternehmen des Werkverkehrs. An Hand dieser Unternehmerdatei lässt sich unmittelbar feststellen, über welche Berechtigungen

die jeweiligen Unternehmen verfügen. Die zuständigen Verkehrsbehörden sind verpflichtet, dem Bundesamt die Erteilung oder den Widerruf von Erlaubnissen und Gemeinschaftslizenzen zu melden.

Jeder Unternehmer, der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben betreibt, ist verpflichtet, sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden. Die gewonnenen Daten dienen u.a. zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen durch die zuständigen Stellen und als Auswahlgrundlage für Unternehmensbefragungen im Rahmen der Marktbeobachtung durch das Bundesamt.

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. Auch in diesen Verfahren gibt das Bundesamt eine Stellungnahme ab. Im Jahr 2004 wurden keine entsprechenden Anfragen gestellt.

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des Bundesamtes bei

allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Grundlage für die Durchführung von Betriebskontrollen sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das Bundesamt, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2004 insgesamt 313 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Straßenpersonenverkehr

Dem BAG wurden mit Wirkung ab 1. Januar 1999 Aufgaben des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen übertragen. Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr und wirkt mit bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr.

Im Jahr 2004 hat das Bundesamt bei rund 600 Anträgen ca. 1.100 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Im gleichen Zeitraum wurden rund 80 Anträge deutscher und ausländischer Un-

ternehmen auf Erteilung von Genehmigungen für den Pendelverkehr geprüft und mit der Bitte um Erteilung der Genehmigungen an in- und ausländische Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Bei der Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2004 einen Bestand von rund 2.500 Linien. In rund 6.500 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten bearbeitet sowie der Austausch von Ge-

nehmungen 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 Betroffenen im Wege der Anhörung Gelegenheit, sich zu den Feststellungen zu äußern. Die Äußerungen von Betroffenen führt zur Überprüfung der Sachverhalte. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten spricht das Bundesamt gegen Betroffene 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 von Bußgeldbescheiden durch.

Das Bundesamt ist grundsätzlich Ermittlungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten,

die es im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit feststellt.

Bußgeldbehörde ist das Bundesamt bei Verstößen gegen das

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

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

Weiterhin ist das BAG Bußgeldbehörde bei Verstößen gegen das

- Güterkraftverkehrsgesetz
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz

- Personenbeförderungsgesetz, in den Fällen des genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehrs, wenn die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wurde, das seinen Sitz im Ausland hat, sowie bei

- Verstößen gegen das
 - Autobahnmautgesetz
 - Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr

durch gebietsfremde oder gebietsansässige Betroffene und das

- 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 oder wiederholte Verstöße gebietsansässiger Betroffener können Anlass geben, bei den zuständigen Erlaubnis- oder Lizenzbehörden die Rück-

nahme von Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz anzuregen.

Schwerwiegende Verstöße von Unternehmen aus anderen EU-/EWR-Staaten übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden im Heimatstaat des Betroffenen mit der Anregung, dort Maßnahmen gegen den Unternehmer zu ergreifen. Diese können bis zur Entziehung der Lizenz führen.

Haben die Unternehmen ihren Sitz in einem Drittstaat, teilt das Bundesamt entsprechende Feststellungen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 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. Hält das Bundesamt den Ausschluss eines Unternehmens aus einem Drittstaat für erforderlich, trifft das Bundesministerium hierüber die Entscheidung. Das Bundesamt hat im Jahr 2004 in Ordnungswidrigkeitenverfahren die den folgenden Tabellen dargestellten Maßnahmen getroffen.

Maßnahmen im Jahr 2004 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
GüKG	1.152	188	123	5.097	6.560
PBefG	17	1	1	61	80
GüKBlllBG	123	0	0	29	152
Fahrpersonalgesetz	2.662	376	235	28.316	31.589
Gefahrguttransportrecht	915	270	28	3.764	4.977
ABBG	90	8	10	861	969
Abfalltransportrecht	167	55	3	1.186	1.411
Sichere Container (CSC)	14	2	0	6	22
Insgesamt	5.140	900	400	39.320	45.760

Maßnahmen im Jahr 2004 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwar- nungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeld- bescheide	Abgabe an Länderbehörden bzw. StA	Maßnahmen gesamt
GüKG	2.029	679	1.416	28	12.754	16.906
GüKBlllBG	818	31	6	524	28	1.407
Bundesstatis- tikgesetz	4.328	640	520	4.825	-	10.313
ABBG	411	108	127	2.393	-	3.039
Insgesamt	7.586	1.458	2.069	7.770	12.782	31.665

Sanktionen im Jahr 2004

Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)

	Anzahl	Betrag in EUR
Bußgeldbescheide	47.090	10.188.345,43
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	2.469	63.359,75
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	49.559	10.251.705,18

Unfallberichte bei Beförderungen gefährlicher Güter

Bei einem schweren Unfall oder Zwischenfall im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter muss der Beförderer seit Beginn des Jahres 2003 nach § 9 Abs. 2 Nr. 4 der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) sicherstellen, dass dem Bundesamt ein Ereignis-Bericht vorgelegt wird.



Meldenpflichtiger Unfall

Das Bundesamt erfasst die Berichte, wertet sie vorläufig aus und leitet sie anonymisiert an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiter. In Zusammenarbeit mit anderen Behörden werden geeignete Sachverhalte an Ausschüsse weitergeleitet, die prüfen, ob Änderungen der einschlägigen Regelwerke erforderlich sind.

Um die erforderlichen Informationen zu erhalten, nutzt das Bundesamt die bestehenden Kontakte zu den Verbänden des Verkehrsgewerbes. Außerdem werden regelmäßig die Verbindungen zu Verladern, Beförderern und anderen an Gefahrguttransporten beteiligten Betrieben vertieft und erweitert.

Damit auch gebietsfremde Unternehmen auf ihre Berichtspflicht aufmerksam gemacht werden, unterrichtet das Bundesamt bei Besprechungen auf europäischer Ebene die Vertreter anderer Staaten über diese Verpflichtung. Zudem aktualisiert das Bundesamt seine Ausführungen zu diesem Thema im Internet.

Technische Unterwegskontrollen

Im Rahmen der Aufgaben als Koordinierungsstelle nach der Technischen Kontroll-Verordnung übermittelt das Bundesamt Kontrollberichte über schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gegen Bestimmungen zur Fahrzeugsicherheit durch in anderen EU-/EWR-Staaten zugelassene Fahrzeuge den zuständigen Behörden des Zulassungsstaates. Die zuständigen Behörden können von den Kontrollbehörden ersucht werden, wegen der Feststellungen Maßnahmen zu ergreifen.

Mitteilungen über die Ergebnisse von Maßnahmen leitet das Bundesamt an die ersuchenden Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten.

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 strukturellen Überkapazitäten 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 zum Beispiel 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 unter anderem 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 be-

darf 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 mit den Verantwortlichen der Verbände, und der Unternehmen des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgewerbes und der Verlader, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs auf.

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 halbjähr-

lich erscheinenden Berichten veröffentlicht.

Die Berichte enthalten Aussagen zur

- Gütermengenentwicklung,
- Preis- und Kostenentwicklung, Kapazitätsausnutzung des vorhandenen Laderaums sowie zu
- Unternehmensentscheidungen im Wettbewerb.

In den Berichten werden ferner die Ergebnisse von Schwerpunktuntersuchungen dargestellt wie zum Beispiel zur 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.

Die Berichte sind im Internet kostenlos unter der Adresse „www.bag.bund.de“ in den Rubriken „Publikationen“ und „Downloadcenter“ abrufbar.

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 und Anregungen aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten in die verkehrspolitischen Entscheidungen einfließen.

Ergebnisse der Marktbeobachtung

Zu Beginn des Jahres 2004 veröffentlichte das Bundesamt die Erkenntnisse aus der laufenden Marktbeobachtung für das Gesamtjahr 2003. Im Mittelpunkt standen Aussagen über aktuelle Entwicklungen im Güterverkehr in Deutschland sowie im grenzüberschreitenden Verkehr. Es zeigte sich, dass die verkehrswirtschaftliche Entwicklung sich im Jahr 2003 insgesamt verbessert hatte. Den Mengen- und Leistungszuwächsen im Straßen- und Eisenbahngüterverkehr standen jedoch deutliche Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber. Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte dennoch nicht zu einer Entspannung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen.

Der Eisenbahngüterverkehr verbuchte in bezug auf Beförderungsmenge und -leistung im Jahr 2003 prozentual die größten Zuwächse. Erstmals seit dem Jahr 1997 war wieder auf allen Hauptverkehrsverbindungen ein Wachstum des Güteraufkommens zu verzeichnen. Bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen hat sich der Aufkommenszuwachs im Berichtsjahr ebenso weiter fortgesetzt wie das Wachstum beim kombinierten Verkehr Schiene-Straße.

Der Binnenschiffsgüterverkehr hatte im Jahr 2003 auf allen Hauptverkehrsverbindungen deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge zu verzeichnen. Hauptursache für diese Entwicklung waren die niedrigen

Wasserstände durch Trockenheit im Sommer.

Im Herbstbericht 2004 fasste das Bundesamt die Erkenntnisse aus der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung zusammen und berichtete zudem über erste Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Verkehrsgewerbe.

Im Betrachtungszeitraum des ersten Halbjahres 2004 führte die konjunkturelle Erholung in Deutschland zu einer Belebung der Verkehrsnachfrage, von der insbesondere der Straßen- und der Eisenbahngüterverkehr profitieren konnten. Getragen wurde diese Entwicklung durch den Anstieg des grenzüberschreitenden Warenaustausches.

Im Güterkraftverkehrsmarkt hielt der Preis- und Leistungswettbewerb trotz der positiven Nachfrageentwicklung weiter an. Hierunter litt insbesondere die Vielzahl kleinerer Transportunternehmen. Für die großen, europaweit tätigen Unternehmen, die sich auf das Angebot logistischer Dienstleistungen konzentrierten, stellte sich die Ertragslage vergleichsweise besser dar.

Gut zehn Jahre nach Beginn der Bahnreform zeichnet sich heute der Eisenbahngüterverkehrsmarkt durch einen zunehmenden Wettbewerbsdruck aus. Vor allem Hafen- und Werksbahnen haben ihr Leistungsangebot auf den öffentlichen Verkehr ausgeweitet und so in verschiedenen Marktsegmenten für Alternativen gesorgt. Während kleine und mittlere Eisenbahnen ihre Aktivitäten auf den natio-

nen Markt beschränken, ist insbesondere das Bemühen europäischer Staatsbahnen erkennbar, sich auf dem EU-Binnenmarkt zu positionieren.

Die Binnenschifffahrt konnte im ersten Halbjahr 2004 nur bedingt von der konjunkturellen Erholung profitieren. Während sich die Containerverkehre einmal mehr positiv entwickelten, verschlechterte sich die Beschäftigungs- und Ertragslage der deutschen Tankgüterschifffahrt.

Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe

Ende 2004 legte das Bundesamt eine Analyse vor, in deren Mittelpunkt die Strukturen und Entwicklungstendenzen auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt stehen. Als Ergebnis dieser im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellten Untersuchung stellte das Bundesamt fest, dass viele deutsche Transportunternehmen mit Erfolg eine Entwicklung vom reinen Anbieter von Transportleistungen zum Logistikdienstleister vollzogen haben. Allerdings steht dieser Strukturwandel nicht allen Marktteilnehmern in gleicher Weise offen.

Sonderbericht über Auswirkungen der EU-Osterweiterung

Mit Berichtsmonat Dezember 2004 veröffentlichte das Bundesamt die Erkenntnisse über die ersten Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Verkehrsgewerbe. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren ein wachsender Warenaustausch zwischen den neuen und alten EU-Mitgliedstaaten zu verzeichnen

war, hat der Gütertausch aufgrund der Erleichterungen für Industrie und Handel sowie für die Transportdurchführung in den ersten Monaten nach der EU-Erweiterung überdurchschnittlich zugenommen.

Lediglich die Straße konnte vom wachsenden Warenaustausch profitieren. So stieg die Anzahl der Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-tschechischen Grenze in den ersten Monaten um etwa 40 % und an der deutsch-polnischen Grenze um etwa 30 % an.

Im Eisenbahngüterverkehr sahen sich die Eisenbahnunternehmen bei der internationalen Ausweitung ihrer Geschäfte in der Regel zahlreichen Markteintrittsbarrieren gegenüber, die die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs hemmten.

Im Binnenschiffsgüterverkehr waren mittel- und osteuropäische Binnenschiffahrtsunternehmen schon seit längerem auf deutschen Wasserstraßen aktiv. Bezogen auf die Gesamtleistung nimmt sich der Anteil der mittel- und osteuropäischen Flaggen jedoch bescheiden aus.

Einzelberichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Neben den periodischen und den Sonderberichten erstellte das Bundesamt auf Anforderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Reihe von Einzelberichten, die dort direkt in die Vorbereitung von verkehrspolitischen Entscheidungen und Maßnahmen eingehen. Die Ergebnisse werden zum

Teil in den periodischen Berichten veröffentlicht, zum Teil den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Besonders hervorzuheben ist die im Frühjahr 2004 durchgeführte Sonderuntersuchung über das Tankverhalten deutscher Transportunternehmen. Es wurde festgestellt, dass sich das Tankverhalten deutscher Transportunternehmen aufgrund der vergleichsweise günstigeren Dieselpreise im Ausland deutlich verändert hat. Sowohl die im Binnenverkehr, als auch die im grenzüberschreitenden Güter-

verkehr tätigen Unternehmen tankten seit etwa Anfang des Jahres 2003 ihren Dieselmotorkraftstoff verstärkt im Ausland und nahmen so Preisvorteile wahr. Die Unternehmen wirkten damit der Erhöhung der Kraftstoffkosten in Deutschland entgegen.

Darüber hinaus berichtete das Bundesamt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Auswirkungen des Ökopunktesystem in Österreich sowie über der Fahrverbote auf der Inntalautobahn in Tirol auf den deutschen Verkehrsmarkt.



Marktbeobachtung Luftverkehr

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

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung des Marktzugangs im Luftverkehr am 1. September 2002 wurde die gebührenpflichtige Genehmigungspflicht von Tarifen im internationalen Fluglinienverkehr von und nach Orten außerhalb der EU ersetzt durch eine gebührenfreie Hinterlegungspflicht. Als Bußgeldbehörde kann das BAG die Anwendung von Tarifen untersagen, wenn die Tarife öffentliche Interessen beeinträchtigen. Diese nachträgliche Eingriffsbefugnis erfordert es, dass das BAG die Luftverkehrsmärkte ständig beobachtet.

Wichtige Aufgabenschwerpunkte bilden seit 1998 die Vorbereitung von Luftverkehrsverhandlungen des BMVBW sowie die Berichterstattung über aktuelle Marktentwicklungen im nationalen und internationalen Fluglinienverkehr von und nach Deutschland. Dabei steht die Analy-

se und Bewertung der Entwicklung der Flugpreise und -tarife, der Verkehrsnachfrage, d.h. der Passagierströme und des



Bild: Landeanflug auf Berlin-SXF

Verkehrsangebots, d.h. der Fluglinienverbindungen im Vordergrund. Zum Einsatz kommen spezielle Softwareprogramme wie z.B. das Computerreservierungssystem Amadeus, dass als elektronisches Verkaufs- und Buchungssystem in Deutschland vorherrschend ist. Des weiteren werden auch Statistikprogramme und US-amerikanische Filing-Systeme wie ATPCO angewendet. Neu an der Aufgabe ist, dass seit 2003/ 2004 verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund treten. So ist das BAG vom BMVBW beauftragt worden, auf interne Informationsinstrumente und -methoden der EU-Kommission zurückzugreifen, um die Verhandlungsposition Deutschlands im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten analysieren zu können.

Autobahnbenutzungsgebühr Eurovignette (ABBG)

Beendigung des zeitbezogenen Gebührenerhebungssystems in Deutschland

Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG) ist mit Ablauf des 30. August 2003 außer Kraft getreten. Zu diesem Zeitpunkt endete das zeitbezogene Gebührenerhebungssystem und die aktive Zugehörigkeit Deutschlands zum Gebührenverbund mit Belgien, Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden und Schweden.

Zeitgleich verloren alle Gebührenbescheinigungen (Eurovignetten) auf deutschen Autobahnen ihre Gültigkeit. Gebühren nach dem ABBG, die für einen Zeitraum nach dem Außerkrafttreten dieses Gesetzes entrichtet wurden, hat das Bundesamt für Güterverkehr bei fristgerechter Antragstellung taggenau erstattet.

Die im Auftrag des Bundesamtes von dem privaten Dienstleister am 30. August 2003 betriebenen 4.370 Gebührenerminals zum Kauf der Vignetten wurden am 31. August 2003 außer Betrieb genommen. Mit dem Ausscheiden der Bundesrepublik aus dem Verbund ging die Gürtelverwaltung und damit auch die Berichtspflicht auf die Niederlande über.

In 2004 erfolgte der Abbau sämtlicher Gebührenerminals, die unter der Verwaltung des Bundesamtes standen. Die Geschäftsbeziehung mit dem privaten Dienstleister wurde beendet.

Verwaltungsverfahren

Das Bundesamt hat als zuständige Verwaltungsbehörde die im Geschäftsjahr 2003 eingereichten Erstattungsverfahren vollständig abgearbeitet. Von ca. 153.000 erstattungsfähigen Vignetten wurden etwa ca. 124.000 Gebührenbescheinigungen (19.263 Anträge) mit einem Volumen von

etwa 55 Mio. Euro erstattet.

Zu den 19.263 erstellten Erstattungsbescheiden gingen insgesamt 382 Widersprüche ein, welche in 2004 ebenfalls abschließend bearbeitet und beschieden worden sind.



Streckenbezogene Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut)

Vorbereitung des Systemstarts

Im Jahr 2004 wurden die Grundlagen zum Start des Lkw-Mautsystems am 1. Januar 2005 gelegt, nachdem der Wirkbetrieb nicht gleichzeitig mit der Beendigung des bisherigen Systems der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Eurovignette) am 31. August 2003 aufgenommen werden konnte. Der Bund hat sich mit der privaten Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH (TC) Ende Februar 2004 darauf geeinigt, den Wirkbetrieb in einem mehrstufigen Prozess aufzunehmen. Daraufhin wurde das Projekt konsequent fortgeführt und das technische System bis Jahresende im Probebetrieb unter



Mautkontrollfahrzeug im Einsatz

simulierten realen Bedingungen ausgiebig getestet. Für die Nutzer bestand Gelegenheit, sich mit dem System und seinen Einrichtungen im Rahmen einer gebührenfreien Einführungsphase vertraut zu machen.

Nachdem gegen die Funktionstauglichkeit des Systems keine Bedenken mehr bestanden, hat das Bundesamt für Güter-

verkehr (BAG) am 15. Dezember 2004 der Betreibergesellschaft die Besondere Vorläufige Betriebserlaubnis für den Wirkbetrieb mit OBU 1 (Fahrzeuggeräte mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität) ab dem 1. Januar 2005 erteilt. Der Wirkbetrieb mit OBU 2 ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

Grundlagen

Die mit Einführung und Vollzug der Lkw-Maut verbundenen hoheitlichen Aufgaben werden vom BAG wahrgenommen. Mit der Einführung der Lkw-Maut zielt der Gesetzgeber unter anderem, darauf ab, im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten zu realisieren und den Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen. Es soll ein Systemwechsel vollzogen werden, welcher von der alleinigen Finanzierung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr ("Maut") führt. Nunmehr soll die tatsächliche Nutzung den Umfang der Benutzungsgebühr bestimmen.

Geregelt ist die Einführung der Lkw-Maut in dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 5. April 2002 (Autobahnmautgesetz – ABMG; neugefasst durch Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004, BGBl. I 2004, S. 3122 ff.) sowie in zwei Rechtsverordnungen.

Es handelt sich dabei um die Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge vom 24. Juni 2003 (Mauthöheverordnung – MautHV; BGBl. I 2003, S. 1001 f.) sowie die Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und zur Erstattung der Maut vom 24. Juni 2003 (Lkw-Maut-Verordnung – Lkw-MautV; BGBl. I 2003, S. 1003 ff.). Die europarechtliche Grundlage der Mauterhebung bildet die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Amtsblatt der EG Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42).

Hiernach unterliegen der Mautpflicht Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. Der Mautpflicht nach dem ABMG unterfallen im wesentlichen die Fahrzeuge, welche auch schon nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz (Eurovignette) gebührenpflichtig waren. Genaue Informationen zum mautpflichtigen Streckennetz werden im Internet von der Bundesanstalt für Straßenwesen unter dem Link <http://www.mauttabelle.de> bereitgestellt.

Die Höhe der Maut hängt ab von der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecke, der Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination sowie der Emissionsklasse des Fahrzeugs.

Mauterhebungssystem

Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Das Mauterhebungssystem ist ein duales System, welches die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt ermöglicht. Entweder entscheidet sich der Nutzer für das automatische System mithilfe eines im Fahrzeug zu installierenden Geräts (OBU) oder er bucht sich vor Fahrtantritt manuell an einer Mautstelle (z.B. an einer Tankstelle) oder über das Internet ein. Eine zwingende Verpflichtung zur Nutzung des automatischen besteht nicht.

Zur Teilnahme am automatischen System muss das Fahrzeug mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet werden, welches nach einer Benutzerregistrierung von TC zur Verfügung gestellt wird. Bei Fahrtantritt wird das Gerät eingeschaltet und ggf. die Achszahl eingegeben. Mittels Satellitennavigation wird dann automatisch jede Autobahnbenutzung erkannt und per SMS über GSM-Mobilfunk an TC übermittelt. Es erfolgt anschließend eine automatische Abrechnung der Gebühren durch die Betreibergesellschaft, wobei unterschiedliche Zahlungsweisen angeboten werden.

Neben dem automatischen System gibt es alternative Einbuchungsmöglichkeiten über das Internet und Mautstellenterminals. Zur Nutzung der Internet-Buchungsmöglichkeit ist eine vorherige Registrierung bei TC erforderlich. Mautstellenterminals können ohne vorherige Registrierung genutzt werden. Die Standorte der Mautstellenterminals sind im

Internet auf der Homepage von TC (<http://www.toll-collect.de>) veröffentlicht.

Es sind rund 3500 Terminals im In- und Ausland verfügbar, die sich hauptsächlich in der Nähe von Autobahnauf- und -abfahrten befinden. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer selber vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten, insbesondere die gewünschte Fahrtroute, in das Mautstellenterminal ein. Registrierte Kunden verkürzen die Eingabe der notwendigen Daten mit der Fahrzeugkarte, auf welcher bereits wesentliche Informationen wie etwa das Zulassungsland, Kennzeichen und die Schadstoffklasse gespeichert sind. Die Bezahlung erfolgt entweder direkt über die Fahrzeugkarte (Wahlmöglichkeit zwischen Lastschrift- und Guthabenverfahren), gängige Tank- und Kreditkarten oder in bar.

Für den Aufbau des Mautsystems sowie die künftige Kontrolle des Wirkbetriebes, die Betreiberprüfung sowie die originär dem Bundesamt für Güterverkehr obliegenden hoheitlichen Vollzugsaufgaben wurde im BAG die Abteilung Lkw-Maut geschaffen. Der Aufbau der Abteilung 4 mit fünf Fachreferaten wurde in 2004 weitgehend abgeschlossen.

Referat 41: Grundsatzfragen,
Administration

Referat 42: Straßenkontrollen (Maut)

Referat 43: Betriebskontrollen (Maut)

Referat 44: Ordnungswidrigkeiten-
Verfahren (Maut)

Referat 45: Überwachung des Betreibers,
Rechnungswesen

Grundsatzaufgaben, Administration Maut

Der Tätigkeitsschwerpunkt im Jahre 2004 war die enge rechtliche und IT-technische Begleitung des Aufbaus des Mautsystems bis zum erfolgreichen Systemstart am 1. Januar 2005 durch ein besonderes Controlling zur Einhaltung der Vorschriften des Betreibervertrages. Dadurch wurde sichergestellt, dass der Prozess des Aufbaus des Mautsystems in größtmöglicher Transparenz für den Auftraggeber erfolgte und notwendige Korrekturen zeitnah durch Toll Collect umgesetzt wurden. Das BMVBW wurde in 167 Berichten über den aktuellen Projektstatus und weitere Fragestellungen informiert. Da das technische System die Anforderungen erfüllte und sich im Probetrieb auch als belastungsfähig erwies, konnte das Bundesamt am 15. Dezember 2004 die Besondere vorläufige Betriebserlaubnis erteilen.

Eine ständige Aufgabe liegt in der Klärung von Rechtsfragen aus den Bereichen ABMG, Betreibervertrag und Verwaltungsverfahren Maut sowie die Führung von verwaltungsgerichtlichen Streitigkeiten. Zugleich wurden etwa 400 schriftliche Bürgeranfragen beantwortet und ein Informationstelefon als BAG-Hotline für telefonische Bürgeranfragen eingerichtet.

Um die Aufgaben hinsichtlich der Kontrolle der Gebührenschuldner sowie der Überwachung des Betreibers IT-technisch zu unterstützen, ist ein Data-Warehouse unter dem Arbeitstitel "Zentrales Informationssystem" entwickelt worden.

Mautkontrollen

Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes

Für die Überwachung der Lkw-Maut auf der Straße sind insgesamt rund 500 Dienstposten für Mautkontrolleure - zuzüglich 21 Dienstposten für Mautoberkontrolleure - eingerichtet. Der Mautkontrolldienst wird ausschließlich die Einhaltung der Vorschriften des ABMG überwachen. Zur Durchführung dieser Überwachungsaufgaben besitzen die Mautkontrolleure die Befugnis, Lkw anzuhalten, die Maut nach zu erheben, Sicherheitsleistungen zu erheben und in bestimmten Fällen die Weiterfahrt zu untersagen. Die Mautkontrollen werden dabei stichprobenweise aber flächendeckend auf allen Streckenabschnitten des ca. 12.000 km langen Bundesautobahnnetzes durchgeführt.

Tätigkeit der Mautkontrolleure im Jahre 2004

Um eine ausreichende Kontrolltätigkeit zum Systemstart gewährleisten zu können, hatte das BAG bereits im Jahre 2002 mit der Einstellung und Ausbildung der ersten Mautkontrolleure begonnen. Nach erfolgreicher Beendigung der sechsmonatigen Ausbildung führten die Mautkontrolleure insbesondere Kontrollen nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG) durch. Im Jahre 2004 wurden nach Außerkrafttreten des ABBG 45 % der Mautkontrolleure zum Straßenkontrolldienst abgeordnet, 17 % wurden dem Innendienst zugeteilt und 38 % arbeiteten im Maut-Testbetrieb. Von September 2004

bis zum Mautstart nahmen wieder alle Mautkontrolleure am Testbetrieb teil.

Durchführung von Mautkontrollen

Die Einhaltung der Vorschriften des Autobahnmautgesetzes wird ab dem Systemstart am 1. Januar 2005 durch den Mautkontrolldienst sowohl durch Standkontrollen als auch durch mobile Kontrollen überwacht. Darüber hinaus wird es automatische Vorkontrollen des Betreibers geben.

Bei den **automatischen Vorkontrollen** handelt es sich um Kontrollen durch stationäre Einrichtungen des Betreibers (Kontrollgerätebrücken). Sie bestehen aus einem Klassifizierungs- und einem Kennzeichenerkennungssystem. Das System erkennt automatisch, ob ein Fahrzeug mautpflichtig ist oder nicht. Durch die automatische Kennzeichenerkennung ist ein Abgleich mit der Datenbank des Betreibers möglich. Die Kontrollgerätebrücke erzeugt Bilder von den Fahrzeugen, die als Mautpreller erkannt werden. Diese Bilder dienen als Beweismittel im Ordnungswidrigkeitenverfahren und bei der Nacherhebung der Maut. Der Betreiber hat bis zum Systemstart insgesamt 283 Kontrollgerätebrücken entlang des Autobahnnetzes errichtet. Weitere 17 Brücken werden im Jahr 2005 installiert.

Die **Standkontrollen** werden durch die Mautkontrolleure des BAG durchgeführt. Hierbei werden mittels eines Anhaltepostens Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr auf einen Park- oder Rastplatz ausgeleitet werden. Diese Kontrollen werden – wie bereits im bisherigen

Straßenkontrolldienst des BAG und durch die Polizei praktiziert - durch eine stationäre Beschilderung angekündigt, so dass alle Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten darauf einstellen können. Die Besonderheit bei stationären Mautkontrollen besteht darin, dass in einiger Entfernung vor dieser stationären Kontrollstelle durch Toll Collect eine Kontrollgerätebrücke betrieben wird, die sogenannte Mautpreller erkennen kann. Insgesamt 150 der Kontrollgerätebrücken sind hierfür vorgesehen. Es ist dieselbe Technik wie bei den automatischen Vorkontrollen. Den Mautkontrolleuren auf dem Parkplatz wird dabei signalisiert, welches Fahrzeug von der Kontrollgerätebrücke nicht als Gutzahler erkannt worden ist. Diese Information erhalten die Mautkontrolleure unter Anwendung der sogenannten Ausleithilfe. Auf dieser Ausleithilfe wird dem Mautkontrolleur das Kraftfahrzeugkennzeichen und ein Foto des Kraftfahrzeugs angezeigt, das nicht als Gutzahler erkannt worden ist. Erfahrungen mit dieser Anhaltmethode hat das BAG durch ausreichende Tests im Jahr 2004 gesammelt. Die eigentliche Mautkontrolle auf dem Parkplatz entspricht dem bisherigen Verfahren. Zusätzlich kann der Mautkontrolleur durch eine besondere technische Ausrüstung auch eingebaute Fahrzeuggeräte (OBU= On Bord Unit) vor Ort auslesen.

Bei der **Mobilen Kontrolle** übermittelt der beifahrende Mautkontrolleur durch einen Bordcomputer die Kraftfahrzeugkennzeichen von offensichtlich mautpflichtigen Fahrzeugen über Satellit an das Rechen-

zentrum des Betreibers. Innerhalb weniger Sekunden wird vom Betreiber an das entsprechende Dienstkraftfahrzeug des BAG gemeldet, ob Maut bezahlt wurde, wie viele Achsen und welche Emissionsklasse angegeben wurde. Hat der Mautpflichtige ein Fahrzeuggerät eingebaut, so können die Mautkontrolleure auch während der Fahrt dieses Gerät auslesen und ihre Kontrolle durchführen. Für die Mautpflichtigen, die ihre Maut ordnungsgemäß entrichtet haben, haben die geschilderten Verfahren den Vorteil, dass sie ihre Fahrt nicht unterbrechen müssen und in vielen Fällen nicht einmal die eigentliche Kontrolle bemerken. Wird jedoch vom Betreiber gemeldet, dass keine Maut gezahlt wurde, so werden die Mautkontrolleure das entsprechende Fahrzeug mittels Anhaltesignalgeber („Bitte-Folgen“) auf den nächsten Parkplatz ausleiten und dort eingehender kontrollieren.

Dienstkraftfahrzeuge

Zur Durchführung der Mautkontrollen



Innenansicht eines Mautkontrollfahrzeuges

hat das BAG insgesamt 278 Kraftfahrzeuge der Marke Mercedes Vito beschafft. In jedem Fahrzeug verrichten jeweils 2 Maut-

kontrollenure gemeinsam ihren Dienst. Diese Fahrzeuge sind vom BAG mit einem kleinen Büromodul versehen. Zusätzlich verfügen sie über einen Anhaltesignalgeber und ein Mobiltelefon. Daneben sind die Fahrzeuge durch den Betreiber mit besonderer Informationstechnik ausgestattet worden. So sind die Fahrzeuge unter anderem ausgestattet mit jeweils zwei Notebooks, einem Multifunktionsgerät (Drucker, Kopierer, Scanner), einem Kreditkartenlesegerät, einer Ausleihhilfe, Vorrichtungen zur Datenfernübertragung per Satellit sowie dem Gerät, das die Auslesung des Fahrzeuggerätes (OBU) ermöglicht.

Betriebskontrollen Maut

Das Bundesamt für Güterverkehr ist auch für die Durchführung von Betriebskontrollen zuständig. Die Kontrollen beziehen sich nur auf die Einhaltung der Maßgaben des ABMG.

Der Betriebskontrolldienst hat im Jahre 2004 seine fachlichen und personellen Ressourcen abschließend aufbauen können. Es wurden 34 Prüfbezirke eingerichtet, die als Kontrollbezirke wirtschaftlich gleichstarke Gebiete innerhalb der Bundesrepublik Deutschland darstellen.

Zusammen mit dem Betreiber des Mautsystems - wurde die Realisierung der für die Betriebskontrollen notwendigen Software entwickelt

Durch die Verschiebung des Mautstartes auf den 1. Januar 2005 haben die Betriebskontrollenure im Jahre 2004 den Betriebsprüfungsdienst bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben nach den Bestimmungen des GüKG und ABBG unterstützt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Maut, Nacherhebung

Die Organisationseinheit befindet sich seit Oktober 2002 im Aufbau. Nach dem Start des Mautsystems werden dort rund 120 Mitarbeiter beschäftigt sein. Die Zuständigkeit liegt in der Bearbeitung aller Ordnungswidrigkeitenverfahren, die allein auf Zuwiderhandlungen gegen das ABMG beruhen. Darüber hinaus werden alle Nacherhebungsverfahren bearbeitet, sofern diese nicht von Toll Collect abgeschlossen werden. Neben den Aufbauarbeiten wurde im Jahre 2004 die zentrale Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren durchgeführt, die Zuwiderhandlungen Gebietsansässiger gegen das ABBG betrafen. Das Gesetz endete zum 31.08.2003. Der Schwerpunkt lag in der Bearbeitung noch anhängiger Einsprüche und Widersprüche.

Maßnahmen im Jahr 2004 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiet	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen
Autobahnbenutzungs- gebührengesetz	1.042	248	849

Summe der Gesamtgeldbußen = 85.410,00 Euro

Summe der Verwarnungsgelder = 7.185,45 Euro

Nacherhebungen

Rechtsgebiet	Leistungsbescheide zur Nacherhebung	Gesamtbetrag für nacherhobene Autobahngebühr	Gebühren	Gesamt- einnahmen
Autobahnbenutzungs- gebührengesetz	212	4.366,99 €	1.060 €	5.526,99 €

Einspruchsverfahren (auch aus 2003)

	Anzahl	Erlassene Bußgeldbescheide	Einspruchsquote
	850	12.567	6,7 %
davon Vorlagen zur Entscheidung durch Amtsgericht	173		1,4 %

Widerspruchsverfahren

	Anzahl	Erlassene Nacherhebungsbescheide	Widerspruchsquote
	149	5.624	2,7 %
davon Vorlagen zur Entscheidung durch Verwaltungsgericht	5		0,1 %

Betreiberüberwachung Rechnungswesen

Allgemeine Aufgabenstellung

Im Rahmen der Bestimmungen des ABMG wird der durch das Bundesamt für Güterverkehr beauftragte Dienstleister, die Toll Collect GmbH, als Betreiber des Mautsystems überwacht. Die Betreiberüberwachung erfolgt mittels Regel- und Sonderprüfungen der relevanten Verfahren und Prozesse des Betreibers sowie im Bereich Mautstellenprüfungen hinsichtlich der Funktionsfähigkeit des manuellen Einbuchungsverfahrens. Das Rechnungswesen umfasst die Bereiche Einnahmeprüfung, Betreibervergütung, Mauterstattungsverfahren und Haushalt. Unter anderem werden hier die Zahlungsflüsse von und zu Toll Collect auf Vollständigkeit und Ordnungsmäßigkeit überprüft sowie Erstattungsverlangen von manuell einbuchenden Unternehmen abgearbeitet.

Aufbau

Der organisatorische Aufbau der Betreiberüberwachung und des Rechnungswesens sind weitestgehend abgeschlossen. System- und Vor-Ort-Prüfungen trugen zur Verbesserung des Mautstellennetzes, zur Optimierung von Prozessen und zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit des Netzes bei.

Aufgaben der Betreiberüberwachung

Die Betreiberüberwachung stellt das Funktionieren eines flächendeckenden manuellen Mauterhebungssystems (ca. 3600 Mautstellenterminals und Internet)

sicher und kontrolliert das automatische Mauterhebungssystem (Fahrzeuggeräte) auf ordnungsgemäßen Betrieb. Ferner wird die Geschäftstätigkeit des beauftragten Dienstleisters geprüft und bewertet. Dazu ist ein Prüfdienst zur Überwachung der Einrichtungen und Prozesse (Mautstellen- und Betreiberprüfung) im In- und Ausland installiert.

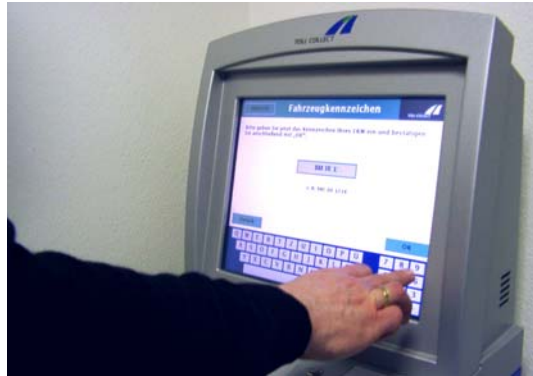
Im Jahr 2004 wirkte der Bereich Mautstellenprüfung an der Optimierung des Mautstellennetzes mit. Für sämtliche Mautstellen erfolgte eine Prüfung auf formale Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag und auf die ständige Betriebsbereitschaft der installierten Mautterminals. Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten konnte nachgewiesen werden.

Im Rahmen einer systematischen Prüfung beurteilte die Betreiberprüfung die Prozesse zur Fahrzeugregistrierung und zum Einbau von Fahrzeuggeräten (OBU-Einbau). Dabei wurden alle Verfahrensabläufe bei der Betreibergesellschaft, die mit dem OBU Einbau, im Bereich Customer Service in Potsdam, im OBU-webshop und in der OBU-factory Simmern installiert sind bzw. waren, betrachtet.

Aufgaben des Rechnungswesens

Die Einnahmeprüfung dient der Sicherstellung der korrekten und vollständigen Erhebung der Maut sowie der vollständigen und rechtzeitigen Abführung der Mauteinnahmen an den Bund. Sie überwacht die gesamte Datenverarbeitungskette von den

Erhebungs- und Einbuchungsdaten über die Verarbeitung im SAP bis zur Auskehr der Maut. Die Überprüfung der Einnahmen wird aufgrund des sehr hohen Datenum-



Einbuchung am Mautterminal

fangs in Stichproben durchgeführt. Um die Stichprobe in einen angemessenen Umfang durchführen zu können, wurde im Geschäftsjahr 2004 die Entwicklung von EDV-gestützten Prüfroutinen in die Wege geleitet. Neben den automatisierten Prüfungen wurden Prüfungsstandards definiert, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt, die inhaltliche und rechnerische Korrektheit der Mautauskehr auf Einzelfahrtenebene sicherstellt.

Der Bereich Betreibervergütung ermittelt auf Basis eines Business Plans die an Toll Collect monatlich zu zahlenden Abschlagszahlungen und die jährliche Endzahlung. Eventuelle Anpassungen der Vergütung, die Überwachung von Vertragsstrafen sowie die Überprüfung der korrekten und vollständigen Kosten- und Leistungsrechnung der Betreibergesellschaft sind ebenfalls Bestandteil des Aufgabenspektrums.

Im Bereich Maut-Erstattungsverfahren wurde im Jahr 2004 ein Belegleseverfahren sowie die EDV-gestützte Bearbeitung von Erstattungsfällen installiert. Maut wird vom Bundesamt für Güterverkehr auf Verlangen ganz oder teilweise erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, vollständig oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs, unmöglich gemacht haben. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim Bundesamt unter Nutzung des strukturierten Erstattungsformulars.

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisationen

Das BAG nimmt nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz Aufgaben auf dem Gebiet der zivilen Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr wahr. Die Planungen und Vorsorgemaßnahmen in diesem Aufgabenbereich werden unter der Bezeichnung „Transportorganisation des Bundes“ durchgeführt.



Lkw-Konvoi bei einer Flussüberquerung

In einer Krise sowie in einem Spannungs- und Verteidigungsfall sind in erheblichem Umfang lebens- und verteidigungswichtige Güter zur Versorgung der Bevölkerung 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 BAG hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die entsprechenden Vorsor-

gemeßnahmen 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 Verkehrssicherstellung 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 BAG - in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt - die Vorbereitungen ganz oder teilweise für die Transportorganisationen der Länder treffen. Alle Länder haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Sicherung von Verkehrsleistungen

Am 29. Juli 2004 ist das Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen (Verkehrs

leistungsgesetz) in Kraft getreten. Mit dem Verkehrsleistungsgesetz erweitert sich der Aufgabenbereich des BAG.

Das Verkehrsleistungsgesetz schließt eine Lücke in der staatlichen Notfallvorsorge. Während das Verkehrssicherstellungsgesetz die Grundlage für staatliche Eingriffe zur Sicherstellung u.a. des Straßengüterverkehrs in einem Spannungs- und Verteidigungsfall bildet, ist Zweck des Verkehrsleistungsgesetzes, die Versorgung mit Verkehrsleistungen aller Art bei Naturkatastrophen und bei Unglücksfällen einschließlich terroristischer Anschläge,

bei wirtschaftlichen Krisenlagen, zur Einsatzunterstützung der Bundeswehr im Rahmen von Einsätzen auf Grund internationaler Vereinbarungen oder im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen sowie zur Notfallbewältigung auf Grund internationaler Vereinbarungen sicherzustellen.

Das BAG ist nach diesem Gesetz im Anwendungsfall berechtigt, Verkehrsunternehmen und Nutzfahrzeughalter zu Güter- und Personentransporten und zu sonstigen Leistungen im Bereich des Straßenverkehrs zu verpflichten.

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 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 01. Januar 2000 außer Kraft getreten.

Gleichzeitig ist das Gesetz über die Verkehrsstatistik der See - und Binnenschifffahrt sowie des Güterkraftverkehrs - Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG – (Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Statistiken der

Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs vom 17. Dezember 1999, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12.12. 2003) 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

bzw. von Donnerstag 0.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr. In die Erhebung einbezogen wird je Berichtszeitraum eine repräsentative Auswahl von höchstens 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)

Kraftfahrt-Bundesamt
Bundesamt für Güterverkehr

Statistische Mitteilungen

Reihe 8: Kraftverkehr



Güterkraftverkehr
deutscher Lastkraftfahrzeuge
Dezember 2004



Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht. Im Jahr 2004 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 65.950 Fahrzeuge in die Erhebung. Rund 96% der Fahrzeughalter bzw. der Fahrzeugnutzer (= 63.312) haben geantwortet. In die Auswertung gingen 454.887 Last- und Leerfahrten ein.

Verkehrsleistungseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2004¹⁾

(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)	899,4	5,5	772,6	49,0	13.035,5	5,5
Binnenverkehr	889,6	5,4	767,6	48,7	12.882,3	5,4
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	9,8	0,1	5,0	0,3	153,2	0,1
Regionalbereich (51-150 km)	2.230,4	13,5	326,6	20,7	30.270,3	12,8
Binnenverkehr	2.153,3	13,0	315,0	20,0	29.093,2	12,3
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	77,1	0,5	11,6	0,7	1.177,1	0,5
Fernbereich (151 km u. mehr)	13.371,0	81,0	477,5	30,3	193.742,5	81,7
Binnenverkehr	9.382,5	56,9	378,9	24,0	129.753,0	54,7
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.988,5	24,1	98,6	6,3	63.989,5	27,0
Insgesamt	16.500,8	100,0	1576,6	100,0	237.048,3	100,0
Binnenverkehr	12.425,4	75,3	1461,5	92,7	171.728,5	72,4
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	4.075,4	24,7	115,1	7,3	65.319,8	27,6

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- und Jahresberichten des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht und können bis einschließlich Beförderungsmonat Dezember 2004 beim **Kraftfahrt-Bundesamt 24932 Flensburg** bezogen werden. Mit dem Ausbau seines Internetangebots bietet das Bundesamt seit April 2003 zusätzlich die Möglichkeit, die jeweils aktuellsten Daten der Güterkraftverkehrsstatistik in kompletter Version aus dem Internet herunterzuladen. Derzeit stehen die Jahresdaten 2004 zum kostenlosen Download unter der Adresse www.bag.bund.de in der Rubrik „Statistik“ als PDF- Datei zur Verfügung

Unternehmensstatistik

Datengewinnung

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs Ende März 1994 bzw. in Nachfolge des Verkehrstatistikgesetzes – 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 2004 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 15 vom Hundert der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

Die Auswahl der Unternehmen erfolgt 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 2004 wurden aus den Dateien des Bundesamtes 16.697 Unternehmen gezogen, von denen 9.416 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 7.280 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstruktur-erhebung für das Jahr 2004 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem 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 2004 in die Erhebung gelangten 16.697 Unternehmen haben ca. 85 % Auskunft erteilt. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.

Ablauf der Unternehmensstatistik

Bis auf den Versand der Erhebungsunterlagen und die Datenerfassung, die extern durch vom Bundesamt beauftragte Privatfirmen vorgenommen werden, sowie die Ergänzung der Kfz – Kennzeichen durch technische Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraft-

fahrt-Bundesamtes, werden sämtliche anderen Tätigkeiten von der Stichprobenziehung bis zur Veröffentlichung durch das Bundesamt durchgeführt.

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistiken für die Jahre 2003 und 2004 werden vom Bundesamt in den Berichten „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2003 – USTAT 10 „ bzw. „November 2004 – USTAT 11 “ veröffentlicht.

Die Berichte können nach Erscheinen – ebenso wie die bisher erschienenen Berichte – beim

Bundesamt für Güterverkehr

Referat 22

Werderstraße 34

50672 Köln

bezogen werden.

Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)

Personal

Das Jahr 2004 brachte für den Bereich Personal erneut große Herausforderungen.

Aufgrund der Verschiebung des Maut-Systemstarts stellte auch in diesem Jahr der anderweitige Einsatz des bereits gewonnenen Mautpersonals einen wichtigen Schwerpunkt dar. Wie bereits im Jahr 2003 wurden Mautkontrolleure dem Straßenkontrolldienst des BAG zugewiesen, andere Mautkontrolleure und Bürosachbearbeiter für Ordnungswidrigkeiten-Verfahren leisteten Dienst im Innendienst der Zentrale und der Außenstellen des BAG und führten Testfahrten im Zusammenhang mit dem Probetrieb weiter.

Gleichzeitig wurde die Personalgewinnung des noch benötigten Personals zum weiteren Aufbau der Abteilung 4 wieder aufgenommen.

Die Ausbildungsoffensive stellte den Bereich Aus- und Fortbildung vor umfangreiche Aufgaben. So wurden beim BAG im Jahr 2004 insgesamt 24 neue Ausbildungsverhältnisse begründet, davon 6 in der Zentrale und 18 in den Außenstellen. Erstmals werden in der Zentrale auch zwei Auszubildende für den Beruf des Fachinformatikers – Systemintegration ausgebildet.

Insgesamt sieben Auszubildende haben im Jahr 2004 die Ausbildung zum Verwaltungsfachangestellten erfolgreich beendet und wurden auf der Basis von

Zeitarbeitsverträgen beim BAG übernommen.

Einen großen Stellenwert nahm im Berichtszeitraum erneut die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter/innen des Bundesamtes ein. So wurden über 290 externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt, an denen etwa 750 Beschäftigte des BAG teilnahmen.

Darüber hinaus fanden zahlreiche Fortbildungsveranstaltungen zu den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht sowie Kompetenztrainings und Gesprächsführungsseminare für Straßenkontrolleure und Marktbeobachter statt, an denen etwa 220 Mitarbeiter teilnahmen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Durchführung von 20 Schulungsmaßnahmen für etwa 600 Maut- und Betriebskontrolleure sowie Mautstellenprüfer und Bürosachbearbeiter für Ordnungswidrigkeitenverfahren. Diese beinhalteten Grundseminare, Anwenderschulungen im IT-Bereich und Kompetenztrainings.

Die Fahrsicherheitstrainings wurden fortgesetzt. An den im Berichtszeitraum stattgefundenen sieben Fahrsicherheitstrainings nahmen über 150 Straßen-, Maut- und Betriebskontrolleure sowie Mautstellenprüfer teil.

Im Zuge der Neuwahlen des Gesamtpersonalrates und der Örtlichen Personalräte wurden 36 neugewählten Personalrä

ten in 2 Inhouse-Schulungen Kenntnisse im Personalvertretungsrecht vermittelt.

Im Bereich der Personalverwaltung waren im Jahr 2004 vor allem organisatorische Veränderungen im Geschäftsbereich des BMVBW und neue Regelungen zur Besoldung und Arbeitszeit der Beamten umzusetzen sowie die Vorbereitung des Wirkbetriebes der Lkw-Maut zum 01.01.2005 zu begleiten.

Besonderer Aufwand war mit der Zentralisierung der Familienkasse für den Geschäftsbereich des BMVBW verbunden. So waren zum Ende Juni 2004 etwa 1.100 Kindergeldvorgänge für die Übergabe an das Kraftfahrt-Bundesamt als nunmehr zuständige Behörde für die Festsetzung des Kindergeldes vorzubereiten.



Bonn-Berlin Shuttle

Weiterhin machten die Änderungen im Beamtenrecht – Einführung des Bundessonderzahlungsgesetzes sowie die Neuregelung der wöchentlichen Arbeitszeit für die Beamten – umfangreiche Arbeiten zur Neubemessung der jährlichen Sonderzahlung sowie der Anpassung des Zeiterfassungssystems erforderlich. Darüber hinaus war die geltende Dienstvereinbarung über die gleitende Arbeitszeit im Hinblick auf die Neuregelung zu ändern.

Auch die ab Dezember 2004 eingerichtete Hotline zur Vorbereitung des Mautstarts wurde intensiv mitbetreut. Hier waren insbesondere die personalrechtlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf Arbeitszeiten, die Festsetzung und Auszahlung entsprechender Zeitzuschläge sowie durch die Beteiligung des Personalrats der Zentrale zu schaffen.

Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes

Der für Dienstreisende und Familienheimreisende des Bundes gemeinsame Reisedienst auf der Strecke Köln/Bonn und Düsseldorf – Berlin hat sich auch im Jahre 2004 unter Federführung des Bundesamtes für Güterverkehr bewährt. Gemeinsam mit den Fluggesellschaften HLX und dba wurde das bisherige Verfahren weiter optimiert. Per Internetbuchung können Flüge auch kurzfristig gebucht werden.

Im Zeitraum vom 1. November 2003 bis 31. Oktober 2004 wurden weit über 100.000 Reisen kostengünstig durchgeführt, vom Bundesamt betreut und mit den Airlines sowie den am Verkehr beteiligten Ressorts abgerechnet.

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 des Haushaltsjahres 2004 dar.

Einnahmen	In Mio. Euro
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	15,47
Sonstige Einnahmen (z.B. Geldbußen, Gebühren)	13,62
Gesamteinnahmen	29,09

Ausgaben	In Mio. Euro
Personalkosten	63,91
Sachkosten (einschl. Investitionen)	20,99
Gesamtausgaben	84,90

Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Seit 1994 können private Unternehmen Nebenbetriebe (z. B. Tankstellen, Rast-



Raststätte Dammer Berge

stätten, Motels, Kioske) an Bundesautobahnen errichten und betreiben.

Als Gegenleistung für das Betriebsrecht haben sie seit dem 1. Juli 1997 eine Abgabe an den Bund zu zahlen. Deren Höhe ist am wirtschaftlichen Vorteil der Nebenbetriebe ausgerichtet.

Das Verfahren zur Festsetzung und Erhebung der Abgabe regelt die BAB-Konzessionsabgabenverordnung.

Zur Zeit sind insgesamt zwölf Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank u. Rast GmbH & Co KG mit ihrer Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft (OATG) mbH allein über mehr als 700 Nebenbetriebe verfügt.

Hinzu kommen 32 Gestattungsbetriebe. Sie liegen an ehemaligen Bundesstraßen, die nach Ausbau durch Aufstufung (Widmung) zu Bundesautobahnen wurden. Durch Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wurde diesen Tankstellen der

Betrieb an den Autobahnen „gestattet“. Sie zahlen eine um 25% ermäßigte Konzessionsabgabe, solange dem Bund keine Kosten für das Errichten und Unterhalten einer Verkehrsanlage an diesem Nebenbetrieb entstehen.

Der Bund erhielt im Jahr 2004 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von 15.468.928€.

Das Bundesamt ist für das Festsetzungs- und Erhebungsverfahren der Konzessionsabgabe zuständig. Es prüft, ob die ausschließlich im Wege der Selbstveranlagung gemeldete und entrichtete Abgabe zutreffend ermittelt wurde. Rechts-



Innenansicht der Raststätte Augsburg Ost

grundlage hierfür ist § 3 der Verordnung. Konzessionsinhaber (Abgabepflichtige) und Dritte (i.d.R. Pächter) sind verpflichtet, auf Verlangen ihre Geschäftsunterlagen, d.h. Bücher und Aufzeichnungen, vorzulegen.

Bei Abweichungen von den Meldungen wird die Konzessionsabgabe durch Bescheid festgesetzt und nacherhoben bzw. erstattet.