

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 2006

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

BAG-Dienststellen im Überblick



Vorwort



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

das Jahr 2005 war für das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erneut sehr ereignisreich.

Direkt mit Eintritt in das Neue Jahr, am 1. Januar 2005 um 0:00 Uhr, erfolgte der Systemstart der Satelliten gestützten

Mauterhebung seitens der Betreibergesellschaft Toll Collect. Der Systemstart dieses weltweit modernsten und innovativsten Mautsystems verlief reibungslos. Das Bundesamt für Güterverkehr erzielte ca. 2,87 Mrd. Euro an Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut.

Ein weiterer Schwerpunkt der Tätigkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr im Jahr 2005 waren die Vorbereitungen zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes, das seit Mai 2006 bei Neufahrzeugen verpflichtend ist. Des Weiteren hat das BAG mitgewirkt bei der Änderung der Verordnungen über die Lenk- und Ruhezeiten, die erst im Jahr 2007 in Kraft treten werden.

Zum Ende des Jahres 2005 ist die neu strukturierte Homepage des BAG an den Start gegangen. Auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes wurde der Internetauftritt neu gestaltet und strukturiert, um behinderten Menschen einen „barrierefreien“ Zugang zu öffentlich zugänglichen Informationsmedien zu ermöglichen.

Auf der Kontrollebene ist auch im Jahr 2005 die internationale Zusammenarbeit weiter intensiviert worden. So erfolgte im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle eine Zusammenarbeit mit dem Nachbarn Österreich. Mit Polen verständigte man sich auf einen wechselseitigen Kontrollsaustausch zur Vereinheitlichung von Kontrollstandards. Diese Maßnahmen zeigen, dass dem BAG als zentrale Kontrollbehörde hohe Bedeutung beigemessen wird.

Wie auch in den vergangenen Jahren überprüfte das Bundesamt auch 2005 auf Deutschlands Straßen mehr als 600.000 Lastkraftwagen auf die Einhaltung der verschiedenen Rechtsvorschriften. Dabei wurden mehr als 183.000 Verstöße festgestellt. Damit leistete der BAG-Straßenkontrolldienst auch im Jahr 2005 erneut einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf Deutschlands Straßen und blieb damit eines der sichtbarsten Aushängeschilder des Bundesamtes für Güterverkehr.



Ernst Vorrath

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

BAG-Dienststellen im Überblick	2
V o r w o r t	3
Inhaltsverzeichnis	4
Bundesamt für Güterverkehr	7
Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr	8
Straßenkontrollen.....	10
Aufgaben	10
Organisation des Kontrolldienstes	11
Bürofahrzeuge	12
Umfang der Kontrolltätigkeit	13
Maßnahmen.....	15
Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr 17	
Straßengüterverkehr.....	17
Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen.....	17
Ausgabe von bilateralen Genehmigungen sowie Bescheinigungen	18
Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder	18
Unternehmensdatei/ Werkverkehrsdatei.....	19
Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz	19
Betriebskontrollen	19
Straßenpersonenverkehr	20
Ordnungswidrigkeitenverfahren	21
Berichts- und Mitteilungspflichten.....	22
Technische Unterwegskontrollen.....	23
EG-Sozialvorschriften	23
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung.....	26
Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung	26
Praktische Durchführung der Marktbeobachtung	26
Marktbeobachtungsberichte	27
Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft.....	28
Ergebnisse der Marktbeobachtung.....	28
Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr.....	29
Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut.....	30

Einzelberichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	30
Marktbeobachtung Luftverkehr	31
Streckenbezogene Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge	32
Systemstart.....	32
Grundlagen	33
Mauterhebungssystem	34
Lkw-Maut/Abteilung 4	34
Administration/Referat 41	35
Mautkontrollen	36
Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes	36
Technische Ausrüstung des Mautkontrolldienstes	37
Befugnisse der Mautkontrolleure	38
Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2005	39
Betriebskontrollen Maut	39
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut, Nacherhebung.....	40
Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen	40
Allgemeine Aufgabenstellung	40
Aufgaben der Betreiberprüfung	41
Aufgaben der Mautstellenprüfung	41
Einnahmeprüfung	41
Prüfung der Betreibervergütung	42
Mauterstattung	42
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	43
Transportorganisationen.....	43
Sicherung von Verkehrsleistungen	44
Datenschutz im BAG	45
Aufgaben des behördlichen Datenschutzbeauftragten.....	45
Statistiken des Güterkraftverkehrs.....	46
Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs	46
Datengewinnung	46
Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale.....	46
Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik	47
Verkehrsleistungsdaten für das Jahr 2005	48
Veröffentlichung	48
Unternehmensstatistik	49
Datengewinnung	49

Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang	49
Erhebungsmerkmale	49
Akzeptanz der Unternehmensstatistik.....	50
Ablauf der Unternehmensstatistik	50
Veröffentlichungen	50
Zentrale Dienste	51
Personal	51
Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes	52
Einnahmen und Ausgaben	53
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben.....	54
Informationstechnik im Bundesamt.....	55

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). 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, Haus-

halt, Kassen- und Rechnungswesen, 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 und Statistiken des Güterkraftverkehrs aus. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse nimmt es Stellung zu Entwürfen des BMVBS 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 BMVBS und entsendet in dessen Auftrag Vertreter in verschiedene Fachgremien auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Im Jahr 2005 lag der Schwerpunkt der Tätigkeit des BAG unter anderem bei der Rechtsentwicklung und der Änderung des Fahrpersonalrechts. Im Vordergrund stand dabei die Mitwirkung bei der Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 über Lenk- und Ruhezeiten, der nationalen Bestimmungen zu den So-

zialvorschriften im Straßenverkehr sowie der Einführung des digitalen Kontrollgerätes.

Weitere Schwerpunktaufgaben lagen im Bereich der Erarbeitung und Prüfung von Entwürfen zu nationalen Verordnungen zum Güterkraftverkehr aufgrund von Änderungen des Gemeinschafts- und des multilateralen Rechtes (z.B. Verordnungen über den grenzüberschreitenden Güterkraft- und Kabotageverkehr).

Unter anderem konnte auf internationaler Ebene die – auch aufgrund der EU-Osterweiterung – notwendig gewordene Änderung der Nutzungseinschränkung bei der Verwendung der CEMT-Genehmigungen durchgesetzt und die Neustrukturierung des multilateralen CEMT-Kontingentes erfolgreich fortgesetzt werden.

Ein weiteres Aufgabengebiet liegt in der Mitarbeit bei der nationalen und europäischen Rechtsentwicklung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

Darüber hinaus hat das BAG auch im Jahr 2005 bei der Weiterentwicklung der VDI-Richtlinien zur Ladungssicherung sowie an diversen Arbeitskreisen zur Ladungssicherheit mitgewirkt.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Straßenkontrolldienstes und der Sachbereiche zur Durchführung von Ordnungs-

widrigkeitenverfahren werden in der Anwendung der zu überwachenden Rechtsvorschriften intensiv geschult. Dazu fanden im Jahr 2005 zentrale Aus- und Fortbildungsveranstaltungen in den Rechtsbereichen Abfallrecht, Fahrerpersonalrecht, Güterkraftverkehrsrecht, Gefahrgutrecht und Straßenverkehrsrecht einschließlich technischer Unterwegskontrolle statt.

Den Schwerpunkt der fachlichen Fortbildung stellten im Jahr 2005 die Schulungen zum digitalen Kontrollgerät dar. Neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat das Bundesamt in diesem Bereich auch Multiplikatoren der anderen Kontrollbehörden von Bund und Ländern geschult.

Straßenkontrollen

Aufgaben

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



Ausleiten 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 :

- 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 streckenbezogene 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 2005 über 272 Stellen, davon 259 für Kontrolleure und 13 für Oberkontrolleure, wovon insgesamt 241 Stellen mit Kontrolleuren und Oberkontrolleuren besetzt waren. Der Kontrolldienst des Bundesamtes ist durch seine Struktur sehr flexibel. Zwei Kontrolleure bilden eine Kontrollgruppe. Die Kontrollgruppen sind zu Kontrolleinheiten mit jeweils 10 Kontrollgruppen zusammengefasst. 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 entlang vorgegebener Straßen oder in ausgesuchten Verkehrsgebieten oder Grenzabschnitten kontrolliert (mobile Kontrollen). Insbesondere für mobile Kontroll-

len steht den Kontrolleuren zum Anhalten aus dem fließenden Verkehr auch ein Anhaltesignalgeber am Kontrollfahrzeug zur Verfügung.



BAG-Kontrolleur im Bürofahrzeug

Vom Kontrollablauf her werden im Rahmen der sogenannten Standardkontrolle immer mindestens die drei Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht (einschließlich Ladungssicherung und technische Kontrolle) abgedeckt. Darüber hinaus erfolgen eine große Zahl von Kontrollen auf speziellen Rechtsgebieten, insbesondere bei Gefahrgut- und Abfalltransporten. Viele Kontrolleure haben sich hierauf besonders spezialisiert.

Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der EU macht im Interesse eines fairen Wettbewerbs 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 EUNachbarstaaten jährlich diverse zeitlich abgestimmte Kontrollen durchgeführt. Gemeinsame Kontrollen mit den Überwachungsbehörden der Nachbarstaaten sowie Austausche von Kontrollpersonal mit Frankreich, den Niederlanden, Österreich und Polen dienen dem Erfahrungsaustausch auch im Hinblick auf die gleichartige Auslegung und Anwendung von europäischen Kontrollvorschriften und auf eine Angleichung der Kontrollabläufe. Euro-Contrôle-Route gibt dazu auch Empfehlungen an die Kommission, die der Wei-



terentwicklung europäischer Rechtsvorschriften dienen.

Bürofahrzeuge

Dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes stehen etwa 140 besonders ausgestattete Bürofahrzeuge zur Verfügung.



Kontrollfahrzeug des BAG

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

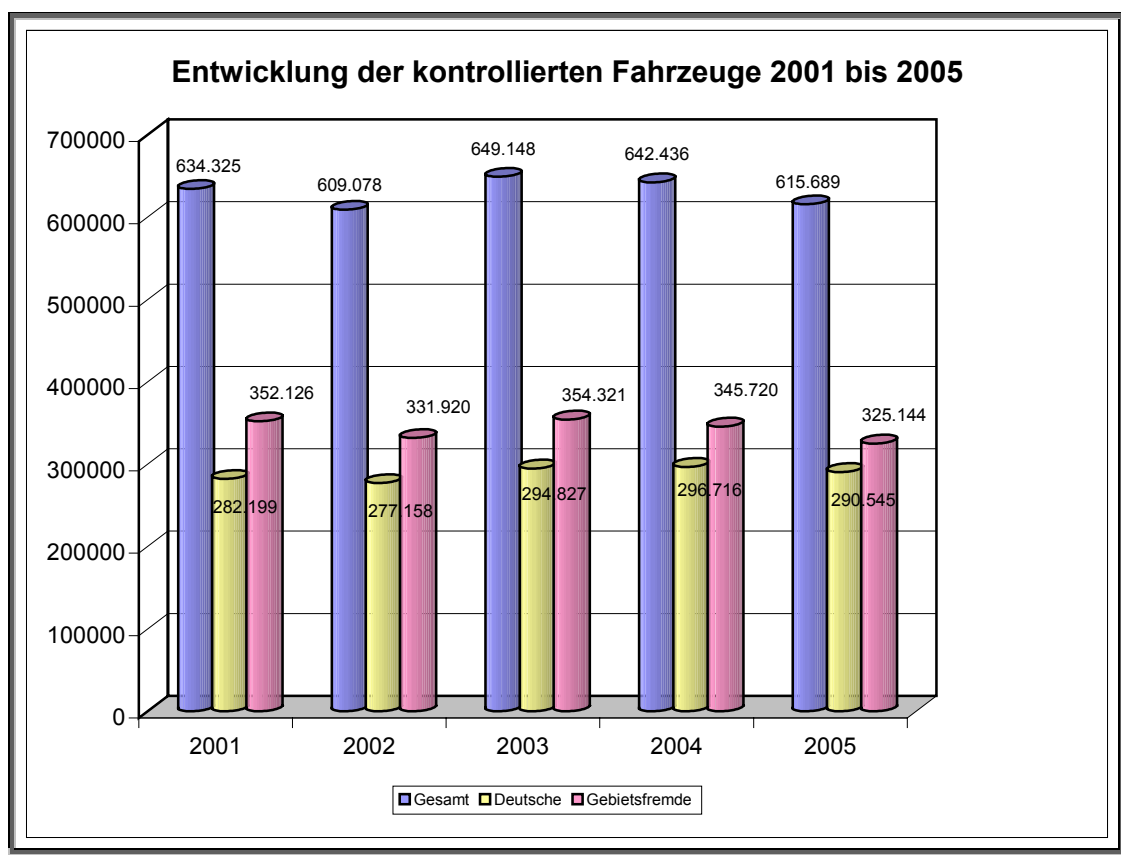
- Abgasmessgerät, Schallpegelmessgerät
- Fahrzeughöhenmesser, Bandmaß zur Überprüfung der Fahrzeuglängen und Fahrzeugbreiten
- Handtester zur Feststellung von Tachomanipulationen
- Betriebsfunk.

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 weitaus 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 wurden innerhalb der vergangenen Jahre stets mehr als 600.000 Fahrzeuge kontrolliert.

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 war. Durch den Wegfall dieser zusätzlichen Aufgaben und den zeitweiligen Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter aus dem Mautkontrolldienst, konnte die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge in den Jahren 2003 und 2004 erheblich gesteigert werden. Danach sank die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Folgejahr 2005 wieder etwas und liegt nunmehr bei 615.689 Fahrzeugen. Der Rückgang im Vergleich zu den Jahren vor 2002 ist insbesondere auf die vom BAG verstärkt durchgeführten zeitintensiveren Kontrollen hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und deren Ladung zurückzuführen. Anteilmäßig werden zur Zeit etwa 53% ausländische und 47% deutsche Fahrzeuge kontrolliert.

Straßenkontrollen	2001	2002	2003	2004	2005
<u>Gesamt</u>	634.325	609.078	649.148	642.436	615.689
EU-Außengrenzen	116.292	107.970	107.760	53.545	18.299
EU-Binnengrenzen innerhalb 25 km	66.057	59.870	63.311	74.233	79.754
Binnenkontrollen	451.976	441.238	478.077	514.658	517.636
<u>Kontrollarten</u>					
Standkontrollen	361.825	337.757	327.308	312.478	325.143
Mobile Kontrollen	272.500	271.321	321.840	329.958	290.546



Maßnahmen

Im Jahr 2005 mussten 20,3 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Im Vorjahr waren es noch 22,3 %.

Bei 125.190 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 183.001 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 118.751 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Damit nehmen die fahrpersonalrechtlichen Verstöße einen Anteil von 65 % ein, wenngleich gegenüber dem Vorjahr 2004 ein Rückgang um 4 Prozentpunkte zu verzeichnen ist. Dagegen ist die Zahl der Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen (insbesondere Einhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichten, der Ladungssicherheit sowie der technischen Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen) im gleichen Zeitraum von 30.864 (14,4 %) im Jahr 2004 auf 32.217 (17,6 %) im Jahr 2005 angestiegen. Dies ist aber sicher nicht auf veränderte Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmer sondern auf die in dieser Hinsicht verstärkte Kontrolltätigkeit zurückzuführen.

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2005 an 31.506 Fahrzeugen durchgeführt. Dies bedeutet zwar einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr 2004, die gefahrgutrechtliche Beanstandungsquote blieb hingegen unverändert bei 14,6 %. Bei den festgestell-

ten Verstößen handelte es sich in der Hauptsache um Verstöße gegen Kennzeichnungsvorschriften (32 %), fehlende oder nicht ordnungsgemäße Ausrüstungsgegenstände (23,2 %) sowie unzureichend gesicherte Ladung (15,2 %).

Etwa 43 % 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 17.270 Fällen (13,8 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt oder bei ausländischen Kraftfahrzeugen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden. Die Steigerung um etwa 70 % gegenüber 2001 ist das Ergebnis der intensiveren Kontrolle der Ladungssicherung und des technischen Zustandes der Fahrzeuge. Die trotz der regelmäßigen Hauptuntersuchungen relativ häufigen Beanstandungen zeigen die Bedeutung dieser Kontrollen als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Maßnahmen	2001	2002	2003	2004	2005
Verwarnungen *	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €	1,6 Mio. €	1,7 Mio. €	1,8 Mio. €
Sicherheitsleistungen *	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €	1,7 Mio. €	1,7 Mio. €	1,3 Mio. €
Kontrollberichte	77.436	81.507	83.398	84.785	74.444
Untersagung der Weiterfahrt	10.691	10.965	13.711	15.861	17.250
Zurückweisungen	459	365	251	90	20

* 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.

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Secretariat
EUROPEAN CONFERENCE
OF MINISTERS OF TRANSPORT
Secretariat

CODE DU PAYS
QUI DÉLIVRE
L'AUTORISATION :
CODE OF THE COUNTRY
ISSUING THE LICENCE :

Désignation de l'autorité ou
de l'organisme compétent
Designation of
the competent Organisation
or Authority

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2004 N°

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres* de la
Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport *

SPECIMEN

est autorisée/this licence entitles :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;

La présente autorisation est valable/This licence is valid

du/from : _____ à/until : _____

Fait à/Issued at : _____ le/On the : _____

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles peuvent fournir à sa ou les instructions insérées dans les pages 1 et 2 à leurs transporteurs.
Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.

2. Adhésion (42) Allemagne (DE), Autriche (AT), Belgique (BE), Danemark (DK), Espagne (ES), Finlande (FI), France (FR), Grèce (GR), Irlande (IE), Italie (IT), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (PT), République tchèque (CZ), Royaume-Uni (GB), Serbie et Monténégro (SCG), Slovaquie (SK), Suède (SE), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

Adhésion (42) Arménie (AM), Autriche (AT), Belgique (BE), Danemark (DK), Espagne (ES), Finlande (FI), France (FR), Grèce (GR), Irlande (IE), Italie (IT), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (PT), République tchèque (CZ), Royaume-Uni (GB), Serbie et Monténégro (SCG), Slovaquie (SK), Suède (SE), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

Le signe distinctif 986 utilisé sur les autorisations de CEMT/ECMT ne sera reconnu que si la reconnaissance de sa validité par la CEMT.

The distinguishing sign 986 on CEMT/ECMT licences does not imply recognition by CEMT of the validity of this sign.

3. Nom et adresse complète du transporteur.
Name and full address of the haulier.

4. Le chauffeur titulaire d'une licence de transporteur.
The driver holding a licence to transport.

5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

CEMT-Genehmigung

Hierzu zählen die Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2005 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.460 Jahres-Genehmigungen und 624 Kurzzeitgenehmigungen. Davon sind 101 Jahresgenehmigungen ausschließlich mit

„EURO3sicheren Fahrzeugen“ zu verwenden.

Im Jahr 2005 hat das Bundesamt für Güterverkehr 1.003 Jahresgenehmigungen erteilt, die fast ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten. Zeitgleich wurden 169 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Diese sind mengenmäßig nicht beschränkt. Im Jahr 2005 hat das Bundesamt insgesamt 128 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 Stadtentwicklung von diesen Staaten zur Verfügung gestellt und von inländischen Behörden an deutsche Transportunternehmer ausgegeben. Für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten stellt das Bundesamt die entsprechenden Genehmigungen aus. Im Jahr 2005 wurden insgesamt rund 10.000 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.



Umschlagbahnhof Köln Eifeltor

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 2005 hat das Bundesamt insgesamt 136 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 2005 hat das Bundesamt insgesamt ca. 17.000 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigun-

gen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 600 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 betreibt, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben, 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 2005 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 2005 insgesamt 222 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 2005 hat das Bundesamt für Güterverkehr bei rund 300 Anträgen ca. 400 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden somit rund 700 Genehmigungen weniger ausgegeben. Der Rückgang dürfte vornehmlich auf die EU-Osterweiterung zurückzuführen sein.

Im gleichen Zeitraum wurden rund 30 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 2005 einen Bestand von rund 2.700 Linien, somit ist die Anzahl der Linienverkehre im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 % gestiegen. In rund 6.000 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 Stadtentwicklung zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wird aufgrund der zugewiesenen Überwachungsaufgaben bei der Erforschung und Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen gesetzliche Vorschriften entweder als Ermittlungsbehörde oder als Bußgeldbehörde tätig.

Als Verfolgungsbehörde ermittelt das BAG selbstständig und eigenverantwortlich den Sachverhalt und gibt den Betroffenen im Wege der Anhörung Gelegenheit, sich zu den erhobenen Beschuldigungen zu äußern. Die Äußerungen von Betroffenen führen zur Aufklärung und Überprüfung des Sachverhaltes.

Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kann das BAG gegen Betroffene eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld aussprechen.

Andernfalls

- teilt das BAG als Ermittlungsbehörde das Ermittlungsergebnis der sachlich und örtlich zuständigen Bußgeldbehörde zur möglichen Ahndung mit oder
- führt das BAG selbst als Bußgeldbehörde Ordnungswidrigkeitenverfahren in eigener Zuständigkeit mithin bis zum Erlass eines Bußgeldbescheides durch.

Das BAG ist grundsätzlich Ermittlungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten, die es im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit feststellt.

Das BAG ist hingegen selbst Bußgeldbehörde bei Verstößen gegen das

- Fahrpersonalgesetz (FPersG) und die Fahrpersonalverordnung (FPersV),
- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG),
- Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG),
- Luftverkehrsgesetz (LuftVG),
- Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container (CSCG),

wenn die Zuwiderhandlung von einem gebietsfremden Unternehmen und von einem Betroffenen mit Wohnsitz im Ausland begangen wurde. Liegen die genannten Voraussetzungen nicht vor (gebietsansässiges Unternehmen bzw. Betroffener mit Wohnsitz im Inland), obliegt die Ahndung möglicher Verstöße den zuständigen Bußgeldbehörden der Länder.

Darüber hinaus ist das BAG Bußgeldbehörde bei Verstößen gegen das

- Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG),
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG),
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beim Betreiben von genehmigungspflichtigem Gelegenheitsverkehr,

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

Ferner ist das BAG Bußgeldbehörde bei Zuwiderhandlungen gegen

- das Autobahnmautgesetz (ABMG),

- das Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG), die sowohl von gebietsansässigen als auch von gebietsfremden Betroffenen begangen wurden.

Schließlich ist das BAG auch Bußgeldbehörde bei Verstößen gegen das Bundesstatistikgesetz (BStatG) bei der Verkehrsleistungsstatistik und Unternehmensstatistik für den gewerblichen Straßengüterverkehr und den Werkverkehr) durch gebietsansässige Betroffene.

Berichts- und Mitteilungspflichten

Für den Bereich der Gefahrguttransporte auf der Straße erstellt das BAG einen Bericht aufgrund eigener Kontrollen und Maßnahmen sowie der von den zuständigen Länderbehörden bzw. den von diesen beauftragten Stellen übermittelten Informationen über

- den Umfang der Gefahrguttransporte auf der Straße,
- die Anzahl der jeweils durchgeführten Kontrollen nach den Gefahrgutvorschriften,
- die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,
- die Anzahl der festgestellten Verstöße, aufgeschlüsselt nach der Art der jeweiligen Verstöße und
- die Anzahl und die Art der veranlassenden Sanktionen.

Den erstellten Gesamtbericht übermittelt das BAG anschließend dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwick-

lung (BMVBS) zur Weiterleitung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

Darüber hinaus können bereits bei der Beladung eines Fahrzeuges durch unsachgemäße Handhabung am Versandstück Verpackungen beschädigt werden. Ebenso führen Unachtsamkeiten beim Umgang mit der Ladung, z. B. beim Be- oder Entladen mit dem Gabelstapler, immer wieder zu Schäden an der Verpackung. Dies wirkt sich besonders nachteilig bei der Beförderung gefährlicher Güter aus. Häufige Ursachen von Gefahrgutunfällen sind ferner Unaufmerksamkeiten bei der Beförderung von Gefahrgütern, mangelhafte Ladungssicherung sowie zu hohe Geschwindigkeit.



Gefahrguttransport

Ist es zu einem Unfall oder Zwischenfall im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter gekommen, ist dem BAG sowohl das Ausmaß der Leckage als auch der Schaden am Versandstück oder am Tank des Beförderungsmittels zu melden. Dabei ist u. a. anzuführen, was beschädigt wurde, wo die Verpackung beschädigt

wurde und wie groß das Leck ist. Mittels dieser Angaben können gezielt Schwachstellen in technischen oder baulichen Vorschriften aufgedeckt werden. Es wird nicht untersucht, ob ein Verschulden des Fahrers oder anderer Personen vorlag. Auch werden keine Personen- oder Fahrzeugdaten aus den Berichten an Dritte oder andere Behörden weitergegeben.

Das BAG ist gesetzlich zu absoluter Anonymität bei der Behandlung von Unfall- und Ereignisberichten verpflichtet.

Meldungen sind durch den Beförderer erforderlich, wenn

- gefährliches Gut ausgetreten ist oder die unmittelbare Gefahr des Austretens bestand,
- ein Personen-, Sach- oder Umweltschaden eingetreten ist oder
- Behörden/Hilfs- oder Rettungskräfte beteiligt waren.

Trifft nur einer dieser Sachverhalte zu, ist ein Bericht nach dem Muster des Unterabschnittes 1.8.5.4 ADR zu erstellen. Das BAG wertet die anonymisierten Daten aus und leitet diese an das BMVBS weiter.

Technische Unterwegskontrollen

Weiterhin ist das BAG die zuständige deutsche Stelle für den Erhalt von Informationen hinsichtlich durchgeführter technischer Unterwegskontrollen und Maßnahmen bei Nutzfahrzeugen auf der Straße mit einer Gesamtmasse von mehr als 3, 5 Tonnen und Kraftomnibussen sowie zur Durchführung von Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten bzw. den

den Mitgliedstaaten bzw. den zuständigen Behörden.

Die dabei gewonnenen Erkenntnisse über die kontrollierten und beanstandeten Fahrzeugklassen und die Häufigkeit der Mängelarten werden in einer Statistik erfasst und jährlich zu einer Gesamtübersicht zusammengestellt. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden übermitteln dem BAG Daten über einen Zweijahreszeitraum. Diese enthalten Angaben über die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge aus dem Inland, den Mitgliedsstaaten und den Drittstaaten, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und Anzahl der Mängelarten.

Das BAG erstellt aufgrund der übermittelten Daten eine Gesamtübersicht zur Weiterleitung an das BMVBS, welches seinerseits der Europäischen Kommission alle zwei Jahre über die Anzahl der technischen Unterwegskontrollen und der getroffenen Maßnahmen berichtet.

EG-Sozialvorschriften

Für den Bereich der EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr erstellt das BAG für jeweils einen Zweijahreszeitraum einen Bericht aufgrund der eigenen Kontrollen und Maßnahmen sowie der von den zuständigen Länderbehörden bzw. den von diesen beauftragten Stellen übermittelten Informationen über

- die Zahl der jährlich durchgeführten Straßen- und Betriebskontrollen,
- die überprüften Arbeitstage und
- die gemeldeten Verstöße.

Den erstellten Gesamtbericht übermittelt das BAG anschließend dem BMVBS zur Weiterleitung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

Daneben ist das BAG in Deutschland die zuständige Koordinierungsbehörde und Übermittlungsstelle für Informationen über Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die in einem EU-Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge auf dem Gebiet eines anderen EU-Mitgliedstaates begangen haben und der verhängten Sanktionen. Das BAG reicht einerseits die erhaltenen Mitteilungen der anderen Staaten über Zuwiderhandlungen deutscher Betroffener im Ausland an die für den Unternehmenssitz zuständigen Länderbehörden weiter.

Andererseits informiert das BAG die zuständigen Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten über festgestellte und geahndete Zuwiderhandlungen Gebietsfremder in Deutschland.

Schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gebietsansässiger Betroffener gegen gesetzliche Vorschriften im Überwachungsauftrag des BAG können ferner Anlass dazu geben, an der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen zu zweifeln. In diesen Fällen kann das BAG bei der zuständigen Erlaubnis- oder Lizenzbehörde die Rücknahme einer erteilten Berechtigung (Erlaubnis / Gemeinschaftslizenz) zum Betrei-

ben von gewerblichem (grenzüberschreitenden) Güterkraftverkehr anregen.

Schwerwiegende Verstöße von Unternehmen aus anderen EU-/EWR-Staaten übermittelt das BAG den zuständigen Behörden im Heimatstaat des betroffenen Unternehmens, verbunden mit der Anregung, dort entsprechende Maßnahmen gegen das Unternehmen zu ergreifen. Diese können dann mithin bis zur Entziehung der Lizenz führen.

Bei betroffenen Unternehmen mit Sitz in einem Drittstaat teilt das BAG entweder seine oder die von den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder ermittelten Feststellungen dem BMVBS mit. Dieses wiederum informiert den jeweiligen Heimatstaat des betroffenen Unternehmers gemäß bestehender Abkommen.

Bei wiederholten Verstößen können ausländische Unternehmen vom grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen werden. Hält das BAG den Ausschluss eines Unternehmens aus einem Drittstaat für erforderlich, trifft das BMVBS hierüber die Entscheidung.

Das Bundesamt hat im Jahr 2005 im Bereich der Ordnungswidrigkeitenverfahren die nachfolgend in tabellarischer Form dargestellten Maßnahmen getroffen:

Maßnahmen im Jahr 2005 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwarnungs- geld	Verwarnungen <u>mit</u> Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeld- bescheide		Maßnahmen insgesamt
GüKG	850	144	84	3.268		4.346
PBefG	10	1		47		58
GüKBillBG	42	6	3	225		276
Fahrpersonalgesetz	2.312	229	269	27.055		29.865
Gefahrguttransportrecht	738	172	42	3.600		4.552
Abfalltransportrecht	164	51	3	1.097		1.315
Sichere Container (CSC)	18			17		35
Insgesamt	4.134	603	401	35.309		40.447

Maßnahmen im Jahr 2005 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwarnungs- geld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeld- bescheide	Abgabe an Länder- behörden bzw. Staats- anwaltsch.	Maßnahmen insgesamt
GüKG	1.345	84	1.410	47	11.223	14.109
GüKBillBG	716	32	3	553	17	1.321
Bundesstatistikgesetz	3.542	231	639	3.711		8.123
Insgesamt	5.603	347	2.052	4.311	11.240	23.553

Sanktionen im Jahr 2005**Insgesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde)**

	Anzahl	Betrag in EUR
Bußgeldbescheide	39.620	9.515.945,75
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	2.453	67.119,00
Insgesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde)	42.073	9.583.064,75

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 Stadtentwicklung über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung.

Die Marktbeobachtung soll durch ihre Feststellungen beitragen:

- 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.

Praktische Durchführung der Marktbeobachtung

Im Rahmen der Marktbeobachtung sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) 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 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 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 Un-

ternehmen 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,
- 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 Stadtentwicklung (BMVBS).

Die Berichte sind im Internet kostenlos unter der Adresse „www.bag.bund.de“ in den Rubriken „Verkehrsthemen“ oder „Bestellungen und Downloads“ kostenlos 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 2005 veröffentlichte das Bundesamt die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung für das Gesamtjahr 2004. Demnach verzeichneten im Jahr 2004 sowohl der Straßengüterverkehr als auch der Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Positive Impulse gingen dabei vor allem vom wachsenden grenzüberschreitenden Warenaustausch aus.

Im Straßengüterverkehr konnten insbesondere die großen Speditions- und Logistikunternehmen von der positiven Entwicklung der Verkehrsnachfrage profitieren; die zahlreichen kleinen Unternehmen erzielten hingegen regelmäßig keine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage. Infolge der EU-Osterweiterung erhöhte sich in verschiedenen Marktsegmenten der Preis- und Wettbewerbsdruck. Am Wachstum des

Gütertransports auf der Straße zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten waren deutsche Lkw kaum beteiligt.

Im Eisenbahngüterverkehr hat sich der Mengen- und Leistungsanstieg bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen im Jahr 2004 weiter fortgesetzt. Stark ausgeprägt war der Wettbewerb unter den Eisenbahngesellschaften und Kombi-Operateuren entlang der Nord-Süd-Achse sowie im Hinterland der großen Seehäfen.

In der Binnenschifffahrt setzte sich das Wachstum der Containerverkehre im Jahr 2004 ebenso fort wie die anhaltende Investitionsschwäche in der deutschen Trockengüterschifffahrt. In der Tankschifffahrt gerieten die Frachten zunehmend unter Druck. Dennoch wurde das Jahr 2004 von den meisten befragten Unternehmen insgesamt als noch zufriedenstellend bezeichnet.

In der zweiten Jahreshälfte wurde der Herbstbericht 2005 veröffentlicht, in dessen Mittelpunkt die Entwicklungen des nationalen und internationalen Güterverkehrs im ersten Halbjahr 2005 standen. Demnach entwickelte sich die Verkehrsnachfrage im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr im 1. Halbjahr 2005 uneinheitlich. Während alle Verkehrsträger bei der Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 zulegen konnten, zeigten sich Aufkommenszuwächse lediglich im Binnenschiffsgüterverkehr.

Der nationale und internationale Güterverkehrsmarkt war auch im 1. Halbjahr 2005 durch eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität gekennzeichnet. Die erste Jahreshälfte stand ferner unter dem Einfluss der Maut-Einführung sowie deutlich gestiegener Energiepreise, insbesondere Kraftstoffpreise, die die Verkehrsunternehmen mit zusätzlichen Kosten belastet haben.

Im Straßengüterverkehr forcierten die finanzstarken, großen Speditions- und Logistikunternehmen den Ausbau ihrer internationalen Netzwerke. Zu deren Auslastung dringen sie zunehmend in Geschäftsfelder ein, die bislang vorrangig von regional tätigen Transportunternehmen besetzt wurden.

Ähnlich wie im Straßengüterverkehr bauten auch die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre europäischen Netzwerke aus und nahmen hierbei verstärkt die mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkte ins Blickfeld. Mittelständische Privatbahnen stoßen hingegen zunehmend an die Grenzen ihrer wirtschaftlichen Belastbarkeit.

Positiv entwickelten sich einmal mehr die Seehafen-Hinterlandverkehre, von denen auch die Binnenschifffahrt profitieren konnte, die im 1. Halbjahr 2005 eine deutliche Belebung der Verkehrsnachfrage erfuhr. Der Anteil der deutschen Binnenschiffsflotte am Gesamtgüteraufkommen ging indes weiter zurück. Zugenommen haben u.a. die Kabotagebeförderungen

von osteuropäischen Unternehmen auf der Elbe sowie im west- und ostdeutschen Kanalgebiet.

Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte das Bundesamt im Jahr 2005 eine Analyse, in deren Mittelpunkt die Strukturen des landseitigen Verkehrs im Hinterland der ARA-Häfen sowie der deutschen Nord- und Ostseehäfen standen.

Demnach weist der Lkw im Nah- und Regionalbereich deutliche ökonomische Vorteile im Vergleich zu Eisenbahn und Binnenschiff auf. Über längere Distanzen wird der Lkw hauptsächlich bei zeitkritischen Beförderungen eingesetzt; entsprechend steigt hier der Anteil der übrigen Verkehrsträger. Aufgrund der bestehenden Wasserstraßeninfrastruktur erzielt das Binnenschiff im Hinterland der Westhäfen einen vergleichsweise hohen Anteil am Modal Split. Die großen Universalhäfen an der deutschen Nordseeküste zeichnen sich hingegen durch einen beachtlichen Anteil der Schiene aus. Im Hinterland der deutschen Fährhäfen an der Ostsee dominiert aufgrund des hohen Anteils der Ro-Ro-Verkehre regelmäßig der Lkw.

Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Bundesamt im 2. Halbjahr 2005 einen Bericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut erstellt.

Demnach kann die weit überwiegende Anzahl der Transportunternehmen Mautkosten für Lastkilometer an ihre Auftraggeber weiterbelasten. Hingegen sind Mautkosten für Leerkilometer sowie administrative Kosten von den Transportunternehmen in den meisten Fällen selber zu tragen. Die Transportunternehmen reagierten hierauf mit Effizienzsteigerungen. Nach ersten statistischen Ergebnissen hatte die Einführung der Maut positive Effekte auf die Reduzierung von Leerfahrten.

Sogenannte Mautausweichverkehre erreichten insgesamt lediglich einen geringen Umfang und konzentrierten sich auf wenige Streckenabschnitte.

Einzelberichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Neben periodischen Veröffentlichungen und Sonderberichten erstellte das Bundesamt auf Anforderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Reihe von Einzelberichten, die dort direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen eingehen. Die Ergebnisse werden zum Teil in den periodischen Berichten veröffentlicht, zum Teil den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Hervorzuheben ist beispielsweise die im Herbst 2005 durchgeführte Untersuchung zur Entwicklung des Binnenschiffsgüterverkehrs auf der Mosel. Erläutert wurden u.a. die Gründe für die bislang untergeordnete Bedeutung der Containerverkehre auf dieser Wasserstraße.

Darüber hinaus berichtete das Bundesamt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung u.a. über die Entwicklung der Verkehrsströme im Ostseeraum, die seit der EU-Osterweiterung veränderte Strukturen aufweisen.

Marktbeobachtung Luftverkehr

Mit Wirkung vom 1. Januar 1996 wurden Aufgaben auf dem Gebiet des Fluglinienverkehrs vom BMVBS 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 BMVBS sowie die Berichterstattung über aktuelle Marktentwicklungen im nationalen und internationalen Fluglinienverkehr von und nach

Deutschland. Dabei steht die Analyse und Bewertung der Entwicklung der Flugpreise und -tarife, der Verkehrsnachfrage, d.h. der Passagierströme und des Verkehrs-



Landeanflug auf Berlin-SXF

angebots, d.h. der Fluglinienverbindungen im Vordergrund. Zum Einsatz kommen spezielle Softwareprogramme wie z.B. das Computerreservierungssystem Amadeus, das 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 BMVBS 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.

Streckenbezogene Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge

Systemstart

Entsprechend der am 15. Dezember 2004 durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erteilten Besonderen Vorläufigen Betriebserlaubnis für den Wirkbetrieb mit OBU 1 (Fahrzeuggeräte mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität) erfolgte der Systemstart der Lkw-Maut seitens der Betreibergesellschaft Toll Collect (TC) plangemäß zum 1. Januar 2005 0:00 Uhr. Der Systemstart des weltweit modernsten und innovativsten Mautsystems verlief reibungslos.

Zum Start waren bereits deutlich über 300.000 Lkw mit Fahrzeuggeräten ausgestattet, so dass schon im Monat Januar ca. 75% aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden konnten. Staus und Wartezeiten durch manuelle Einbuchungen an Mautstellenterminals, die an Tankstellen, Raststätten und Grenzübergängen aufgestellt sind, sind daher weitestgehend vermieden worden. Durch Mauthelfer an den Terminals konnten sich die Nutzer des manuellen Systems gegen Jahresanfang auf Wunsch bei der Einbuchung beraten lassen. Zudem standen die von BAG und TC eingerichteten Telefon-Hotlines bei Fragen und Problemen den Nutzern über das

ganze Jahr zur Verfügung. Im Jahresverlauf stieg die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte kontinuierlich an. Gegen Mitte Dezember 2005 waren ca. 480.000 Lkw mit Fahrzeuggeräten ausgestattet. Im letzten Monat des Jahres 2005 konnten so rund 86% aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden.

Insgesamt ist ein Mautumsatz in Höhe von rund 2,87 Mrd. € bei einer Gesamtfahrleistung auf dem mautpflichtigen Bundesautobahnnetz von rund 24 Mrd. km realisiert worden. Damit wurde das erwartete Niveau an Mautumsatz erreicht. Entsprechend dem Anteil am Verkehrsaufkommen entfielen 33 % am Mautumsatz auf ausländische Kraftfahrzeuge.

Parallel zum Wirkbetrieb mit OBU 1 wurde in 2005 die OBU 2 (Fahrzeuggerät entsprechend dem technischen Konzept des Betreibervertrages) im Probebetrieb unter simulierten realen Bedingungen ausgiebig getestet. Nachdem gegen die Funktionalität keine Bedenken mehr bestanden, konnte der Betreibergesellschaft im Dezember die Vorläufige Betriebserlaubnis für den Wirkbetrieb mit OBU 2 ab dem 1. Januar 2006 erteilt werden.

Grundlagen

Die mit Einführung und Vollzug der Lkw-Maut verbundenen hoheitlichen Aufgaben werden vom BAG wahrgenommen. Hierbei kann die Errichtung und der Betrieb des Mauterhebungssystems einem Privaten als Verwaltungshelfer (Betreiber) übertragen werden. Entsprechend wurde in 2002 TC nach dem Ergebnis einer europäischen Ausschreibung beauftragt.

Mit der Einführung der Lkw-Maut zielt der Gesetzgeber u. a. darauf ab, im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik eine verursachergerechtere Anlastung der Wegekosten zu realisieren und den Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen. Es wird ein Systemwechsel vollzogen, welcher von der alleinigen Finanzierung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr ("Maut") führt. Nunmehr bestimmt die tatsächliche Nutzung den Umfang der Benutzungsgebühr.

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; neu gefasst 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. L187 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. Zur Mauterhebung gibt es ein duales System, welches die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt ermöglicht. Es sind somit keine Mautstationen wie in einigen Nachbarländern notwendig. 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 Einbuchungssystems 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. Bei TC sind hierzu auch gedruckte Broschüren erhältlich.

Es sind rund 3500 Terminals im In- und Ausland verfügbar, die sich u.a. 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, amtliches 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.

Lkw-Maut/Abteilung 4

Für den Aufbau des Mautsystems sowie die Kontrolle des Wirkbetriebes, die Betreiberprüfung sowie die originär dem Bundesamt für Güterverkehr obliegenden hoheitlichen Vollzugsaufgaben wurde im BAG die Abteilung Lkw-Maut geschaffen. Die Abteilung gliedert sich organisatorisch in fünf Fachreferate, die spezifische Funktionen wahrnehmen:

- Referat 41: Grundsatzfragen, Administration

- Referat 42: Straßenkontrollen (Maut)
- Referat 43: Betriebskontrollen (Maut)
- Referat 44: Ordnungswidrigkeitenverfahren (Maut), Nacherhebung
- Referat 45: Überwachung des Betreibers, Rechnungswesen

Administration/Referat 41

Die konzeptionellen Aufgaben, Rechtsfragen, grundsätzlichen Angelegenheiten und administrativen Funktionen für die Steuerung des gesamten Gebührenerhebungssystems werden in Referat 41 (Grundsatzaufgaben, Administration) erledigt. Das Referat 41 ist in zwei Sachgebiete aufgeteilt. Während Sachgebiet 411 die grundsätzlichen allgemeinen Aufgaben für die Abteilung 4 wahrnimmt, ist Sachgebiet 412 für die Systemsteuerung und den spezifisch mit der Mauterhebung verbundenen IT-Betrieb sowie den Aufbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) zuständig.

Insbesondere ergeben sich folgende Aufgaben im Sachgebiet 411:

- Rechtsentwicklung ABMG und Rechtsverordnungen, Beratung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
- Grundsatzfragen des Einsatzes und der Zusammenarbeit mit dem Systembetreiber, Fortentwicklung des mit dem Betreiber geschlossenen Vertrages
- Rechtsanwendung, Grundsatzfragen zur Anwendung des ABMG sowie der hierauf beruhenden Rechtsverordnungen.

Dem Sachgebiet 412 obliegen die grundlegenden Aufgaben im Zusammenhang mit dem mautspezifischen IT-Einsatz. Die gesamten Funktionen des Gebührenerhebungssystems sind von IT-gestützten Prozessen geprägt. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit mit der Betreibergesellschaft. Es sind deshalb komplexe technologische Strukturen zu betreiben und weiter zu entwickeln. Alle Erkenntnisse, die bei Straßen- und Betriebskontrollen und bei der Überwachung des Betreibers gewonnen werden sowie die Leistungsdaten des Mautsystems werden in einem Zentralen Informationssystem (ZIS) gesammelt.

Insbesondere ergeben sich folgende Aufgaben im Sachgebiet 412:

- Fachliche Konzeption und Weiterentwicklung von IT-Verfahren der Mauterhebung/-kontrolle
- Nach Rohdatenverarbeitung Import- und Datenbestandsprüfungen
- Steuerung des mautspezifischen IT-Betriebes
- Entwicklung und Betreuung des Zentralen Informationssystems (ZIS)

In 2005 war Referat 41 u.a. mit dem Startmanagement sowie der rechtlichen und IT-technischen Begleitung des Wirkbetriebes der Lkw-Maut in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Betreibergesellschaft befasst. Zur Sicherstellung größtmöglicher Transparenz für den Auftraggeber wurde das BMVBS in 235 Berichten bezüglich der

Einhaltung der Vorschriften des Betreibervertrages, erforderlichen Korrekturen sowie zu weiteren Fragestellungen stets aktuell informiert. Ferner gehörte zu den wichtigen Aufgaben die Vorbereitung des Systemstarts mit OBU 2, der weitere Aufbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) sowie die Unterstützung des Ministeriums bezüglich Grundsatzfragen des Mauterhebungssystems im Zusammenhang mit dem privatfinanzierten Ausbau von Bundesautobahnen (A-Modell).

Eine ständige Aufgabe liegt in der Klärung von Rechtsfragen aus den Bereichen ABMG, Betreibervertrag und Verwaltungsverfahren Maut sowie der Führung von verwaltungsgerichtlichen Streitigkeiten. Zugleich wurden etwa 1500 Bürgeranfragen schriftlich beantwortet und die BAG-Hotline für telefonische Bürgeranfragen betrieben.

Mautkontrollen

Organisation und Aufgaben des

Mautkontrolldienstes

Der Mautkontrolldienst auf den Autobahnen ist Teil eines umfassenden vernetzten Überwachungssystems, zu dem vor allem auch die rund 300 auf den Autobahnen fest installierten Kontrollbrücken zählen.

Nahezu 500 Mautkontrolleure und Mautkontrolleurinnen sowie darüber hinaus weitere 21 Mautoberkontrolleure wachen auf dem gesamten deutschen Autobahnnetz darüber, dass die Fahrer aller der Mautpflicht unterliegenden Lastkraftfahrzeuge die Vorschriften des Autobahnmautgesetzes (ABMG) korrekt einhalten.

Damit wirklich alle mautpflichtigen Streckenabschnitte gleichermaßen gut erreicht werden können, sind die dienstlichen Wohnsitze der Kontrolleure unabhängig von den Dienststellen des BAG entlang des ca. 12.000 km langen Autobahnnetzes gleichmäßig über die ganze Bundesrepublik verteilt.

Im Jahr 2005 verfügte der Mautkontrolldienst über ca. 275 Dienstkraftfahrzeuge des Typs Mercedes-Benz Vito, die alle mit einer aufwändigen elektronischen Kontrolltechnik ausgestattet sind. Zwei Kontrolleure mit einem Kontrollfahrzeug bilden in der Regel eine sogenannte Kontrollgruppe.



Kontrollfahrzeug

Mittels umfangreicher Kommunikationsmöglichkeiten stehen die Mautkontrolleure und die Mautoberkontrolleure jederzeit mit den technischen Einrichtungen von TC in Verbindung.

Technische Ausrüstung des Mautkontrolldienstes und Durchführung von Mautkontrollen

Die Mautkontrollen erfolgen im Wesentlichen:

- in der Form mobiler Kontrollen gleichsam „im Vorbeifahren“ (d.h. im fließenden Verkehr);
- als Standkontrollen, ggf. gemeinsam mit anderen Maut-Kontrollgruppen oder in Verbindung mit Einheiten des sonstigen Straßenkontrolldienstes des BAG, der Polizei oder des Zolls.

Bei mobiler Kontrolle werden beim Überholen eines zu kontrollierenden Lastkraftfahrzeugs alle bezüglich einer ordnungsgemäßen Mautzahlung relevanten Daten aus der im Lastkraftfahrzeug eingebauten OBU ausgelesen. Das Auslesen erfolgt mittels einer digitalen Übertragungstechnik automatisch. Die ausgelesenen Daten werden sofort durch die Mautkontrolleure auf ihre Richtigkeit geprüft; beispielsweise Fahrzeugklasse, Achszahl und die aktuell eingebuchte Mautstrecke.

Die Zahl der mit einer OBU ausgerüsteten Fahrzeuge ist im Jahr 2005 ständig angewachsen. Der neue OBU 2-Standard verbessert die Geräte und erlaubt eine Online-Anpassung von Mautsätzen und von mautpflichtigen Streckenabschnitten über die sog. „Luft-Schnittstelle“, d.h. per Funk. Ende 2005 waren mehr als 480.000 OBUs eingebaut; davon in deutschen Lastkraftfahrzeugen mehr als 310.000 und ca. 170.000 in ausländischen Lastkraftfahr-

zeugen. Die bezüglich der Ausstattung mit OBUs wichtigsten Länder neben Deutschland sind: Niederlande (ca. 34.800 Fahrzeuge), Polen (ca. 24.400 Fahrzeuge), Tschechien (ca. 15.000 Fahrzeuge), Österreich (ca. 13.600 Fahrzeuge), Belgien (ca. 9.200 Fahrzeuge), Ungarn (ca. 4.500 Fahrzeuge), Italien (ca. 4.300 Fahrzeuge), Frankreich (ca. 4.100 Fahrzeuge), Spanien (ca. 3.800 Fahrzeuge), Slowakei (ca. 3.700 Fahrzeuge), Dänemark (ca. 3.300 Fahrzeuge) und Luxemburg (ca. 3.100 Fahrzeuge).

Lastkraftfahrzeuge ohne eingebaute OBU können ebenfalls mobil, „fahrend“ kontrolliert werden. Bei solchen Fahrzeugen werden die Zulassungskennzeichen (mit Nationalität) in das Kontroll- und Rechnersystem der Dienstkraftfahrzeuge eingegeben und per GSM-Übertragungstechnik auf einen zentralen Mautrechner übertragen. Noch vor Ende des Überholvorganges zeigt die Elektronik des Kontrollfahrzeugs an, ob und in welcher Weise für das kontrollierte Lastkraftfahrzeug Autobahnmaut entrichtet wurde.

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 merken, dass sie kontrolliert wurden.

Werden im Verlauf der „fahrenden“ Kontrolle während des Überholvorganges Unregelmäßigkeiten bezüglich der Mautentrichtung festgestellt, m.a.W. bei Verdacht

auf Verstoß gegen das Autobahnmautgesetz, werden die betreffenden Lastkraftfahrzeuge zur weitergehenden Kontrolle auf den nächstgelegenen Autobahnparkplatz bzw. auf die nächstgelegene Autobahnabfahrt ausgeleitet. Das Ausleiten geschieht, ähnlich wie auch von Polizeifahrzeugen bekannt, mittels einer Leuchtschrift „BITTE FOLGEN“.

Bei stationären Kontrollen (Standkontrollen) an besonders eingerichteten Autobahnrastplätzen stehen die teilnehmenden Mautkontrollgruppen in Funk-Datenkontakt mit voraus gelagerten automatischen Kontrollbrücken. Von diesen Brücken werden den Kontrolleuren Bilder, Fahrzeug- und Nationalitätskennzeichen und bezüglich korrekter Mautentrichtung relevante Merkmale der Lastkraftfahrzeuge überspielt, in Verbindung mit Hinweisen auf Falsch- oder Nichtzahlung der Autobahnmaut oder Hinweisen auf eventuelle Manipulationen.



Lkw unter Kontrollbrücke

Solcherart identifizierte Lastkraftfahrzeuge können dann zielsicher auf die Autobahn-

rastplätze ausgeleitet und dort dann überprüft werden.

Ergänzend können Standkontrollen auf Rast- und Parkplätzen mit kleinen Handlesegeräten bei dort stehenden Lastkraftfahrzeugen durchgeführt werden. Mit diesen Geräten werden die Mautdaten vorhandener OBU's ausgelesen und aktuelle Mauteinbuchungen überprüft. Die betroffenen Kraftfahrer müssen sich hierdurch nicht belästigt fühlen und bemerken es oft gar nicht; zumindest, soweit sich kein Hinweis oder Verdacht auf einen Mautverstoß ergibt und deshalb nicht weiterkontrolliert werden muss.

Ergänzend wird auf die eingangs erwähnten ca. 300 Kontrollgerätebrücken des Mautbetreibers TC hingewiesen. Sie sind mit einem Klassifizierungs- und einem Kennzeichenerkennungssystem ausgerüstet und führen automatische Kontrollen durch. Die Kontrollgerätebrücken erzeugen von den Fahrzeugen, die als Mautpreller erkannt werden, Bilder, die als Beweismittel in Ordnungswidrigkeitenverfahren und bei der Nacherhebung der Maut dienen.

Befugnisse der Mautkontrolleure

Der Mautkontrolldienst ist mit weit reichenden Befugnissen ausgestattet: Die Kontrolleure dürfen Lastkraftfahrzeuge aus dem Verkehr ausleiten und anhalten. Sie dürfen die Lastkraftfahrzeuge inspizieren und dabei Fahrzeug-, Frachtpapiere und persönliche Ausweispapiere des bei der

Kontrolle angetroffenen Fahrpersonals sowie alle sonstigen für die richtige Mautzahlung relevanten Dokumente einsehen und ggf. Kopien anfertigen. Bei Zuwiderhandlungen gegen das Autobahnmautgesetz, d.h. bei Nicht- oder Falschzahlung können die fälligen Mautbeträge von den Kontrolleuren an Ort und Stelle erhoben werden. Bei Mautverstößen werden überdies Kontrollberichte angefertigt und damit Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Bei Feststellungen gegen gebietsfremde Kraftfahrer bzw. gebietsfremde Kraftfahrzeughalter werden sog. Sicherheitsleistungen in Höhe des zu erwartenden Bußgeldes und der nachzuzahlenden Maut erhoben. Bei Nichtentrichtung einer Sicherheitsleistung werden die Fahrzeuge unter Einbehaltung der Fahrzeugpapiere festgehalten (Untersagung der Weiterfahrt).

Die Zahlung von Sicherheitsleistungen (bei Ausländern) und die Nachzahlung fälliger Maut ist bar oder bargeldlos möglich. Für die bargeldlose Zahlung sind an das in alle Kontrollfahrzeuge eingebaute elektronische System Kreditkarten-Terminals angeschlossen. Mittels derer können die fälligen Beträge zu Lasten verschiedener Kreditkarten (beispielsweise Mastercard, Visa oder Amex), sowie EC-Karten bzw. Maestro-Karten vereinnahmt werden.

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2005

Im Jahr 2005, dem ersten Jahr mit dem neuartigen Maut- und Mautüberwachungs-

system, wurden von den Mautkontrolleuren/Mautkontrolleurinnen des BAG insgesamt 7.113.712 Lastkraftfahrzeuge überprüft. Dabei wurden 78.620 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet. Hieraus errechnet sich eine durchschnittliche (auf das Jahr bezogene) Beanstandungsquote von 1,1%. Im Monatsvergleich von Januar 2005 bis Dezember 2005 nahm die Beanstandungsquote kontinuierlich von 1,7 % auf 0,8 % ab.

Alle Mautkontrollen 2005 insgesamt, d.h. Mautkontrollen des Kontrolldienstes des BAG und automatische Mautkontrollen durch TC ergaben 17.558.599 kontrollierte Lastkraftfahrzeuge und dabei 282.171 beanstandete Fahrzeuge (Quote: 1,6%, im Jahresverlauf ebenfalls abnehmend).

Die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und dessen öffentliche Wahrnehmung dürften zunehmend viele Fahrer und Betreiber von Lastkraftfahrzeugen von vorsätzlichen Mautverstößen bzw. Versuchen der Mautprellerei abhalten.

Betriebskontrollen Maut

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

Für den Betriebskontrolldienst wurden 34 Prüfbezirke eingerichtet, die als Kontrollbezirke wirtschaftlich gleichstarke Gebiete

innerhalb der Bundesrepublik Deutschland darstellen.

Nach Abschluss der Entwicklung der für die Betriebskontrollen notwendigen Software in Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Mautsystems hat der Betriebskontrolldienst 3 Monate nach Mautstart im April 2005 den Wirkbetrieb aufgenommen. Von April bis einschließlich Dezember 2005 hat der Betriebskontrolldienst 223 Betriebskontrollen abgeschlossen. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bildeten gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders häufig auffällig geworden waren. Darüber hinaus wurden Initiativkontrollen durchgeführt.

Im Jahr 2005 wurden bei Betriebskontrollen rund 275.920 Fahrten überprüft, Maut in Höhe von 299.971,06 € nacherhoben und Bußgelder in Höhe von insgesamt 149.264,35 € verhängt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut, Nacherhebung

In der Organisationseinheit waren im Jahr 2005 rund 120 Mitarbeiter beschäftigt. Die Zuständigkeit des Referates liegt in der Bearbeitung aller Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen gebietsansässige und gegen gebietsfremde Betroffene, die allein auf Zuwiderhandlungen gegen das Autobahnmautgesetz beruhen. Erfahrungsgemäß werden mehr Ordnungswidrigkeiten durch das „falsche“ Entrichten der erforderlichen Maut (falsche Achszahl, falsche Emissionsklasse, Überschreitung des Gül-

tigkeitszeitraums, Nichtbeachtung der gebuchten Strecke im manuellen Erhebungssystem) als durch Nichtentrichten der Maut begangen.

Darüber hinaus werden im Referat alle Nacherhebungsverfahren bearbeitet, sofern diese nicht von TC abschließend bearbeitet wurden.

Im Rahmen der Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren werden ebenfalls Einsprüche bearbeitet, die von den Betroffenen gegen die erlassenen Bußgeldbescheide eingelegt wurden. Die Einspruchsquote im Jahr 2005 lag bei durchschnittlich 8,84%.

Darüber hinaus ist Referat 44 grundsätzlich für die Widerspruchsbearbeitung im Nacherhebungsverfahren zuständig. Die Widerspruchsquote im Jahr 2005 lag bei 12,92%.

Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen

Allgemeine Aufgabenstellung

Das Referat Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen stellt den ordnungsgemäßen Betrieb des Mauterhebungssystems durch die Betreibergesellschaft (Toll Collect GmbH) sicher. Daraus lassen sich folgende, über die gesamte Vertragslaufzeit relevante Kernaufgaben ableiten:

- Überwachung der Toll Collect GmbH in sämtlichen Geschäftsbereichen auf Basis des Betreibervertrages und den entsprechenden gesetzlichen Regelungen.

- Sicherstellen der vollständigen und ordnungsgemäßen Vereinnahmung von Mautzahlungen und damit verbundenen Gebühren.
- Feststellung der Betreibervergütung.
- Durchführung von Erstattungsverfahren für nicht oder nur teilweise in Anspruch genommene Fahrstrecken nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums.

Zusätzlich hat das Referat in 2005 folgende Aufgaben wahrgenommen:

- Begleitung von Gutachterttests und Funktionsprüfungen der verbesserten On Board Unit (OBU 2)
- Optimierung des Mautstellennetzes.

Der organisatorische Aufbau des Referates ist weitestgehend abgeschlossen.

Aufgaben der Betreiberprüfung

Die Gruppe Betreiberprüfung stellt mittels Sonder- und den im Jahresprüfplan festgelegten Prüfungen den auftragskonformen Betrieb des Mautsystems durch die Toll Collect GmbH sicher. Weitere Messungen in Kernbereichen des Mautsystems stellen die qualitätsbezogene Leistungsfähigkeit fest, die dann Grundlage entweder für eine eventuell erreichte Bonuszahlung oder im Falle der Minderleistung für einen Malus ist. Diese Messungen sichern das Verbleiben des Mautsystems auf hohem Niveau und lassen Aussagen über die Güte und Vollständigkeit der Mauterhebung zu.

Aufgaben der Mautstellenprüfung

Im Jahr 2005 erfolgten für sämtliche Mautstellen regelmäßige Prüfungen auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag (z.B. Öffnungszeiten rund um die Uhr, ausreichendes Parkplatzangebot). Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten und die ordnungsgemäße Verarbeitung der Einbuchungsdatensätze konnte nachgewiesen werden.

Des Weiteren wurde das Mautstellennetz kontinuierlich auf geforderte Netzabdeckung und nachfrageorientierte Standortwahl der Mautstellen untersucht und bei Bedarf angepasst.

Einnahmeprüfung

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 Prüfung der Einnahmen wird aufgrund des sehr hohen Datenumfangs zum Teil automatisiert mit Hilfe eines Prüfprogramms durchgeführt.

Das Mautaufkommen im Jahr 2005 belief sich auf rund 2,87 Mrd. Euro.

Prüfung der Betreibervergütung

Der Bereich Betreibervergütung ermittelt auf Basis eines Plan-Ist-Vergleichs die an Toll Collect zu zahlende jährliche Vergütung. 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.

Mauterstattung

Im Bereich Maut-Erstattungsverfahren wurden im Jahr 2005 rund 10.000 Anträge bearbeitet. Maut wird vom Bundesamt für Güterverkehr auf Verlangen 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 im Internet abrufbaren 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 Stadtentwicklung die entsprechenden Vorsorge-

maßnahmen 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 Stadtentwicklung (BMVBS) 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 (Verkehrsleistungsgesetz - VerkLG) in Kraft getreten. Das VerkLG schließt eine Lücke in der staatlichen Notfallvorsorge.

Während das VSG die Grundlage für staatliche Eingriffe zur Sicherstellung u.a. des Straßengüterverkehrs in einem Spannungs- und Verteidigungsfall bildet, ist Zweck des VerkLG die Sicherstellung von ausreichenden Verkehrsleistungen in allgemeinen Notlagen. Maßnahmen zur Sicherstellung von Verkehrsleistungen sind durchzuführen, wenn ein Bedarf nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln gedeckt werden kann. Die Leistungen nach dem VerkLG dürfen jedoch nur angefordert werden, wenn durch Beschluss der Bundesregierung festgestellt wurde, dass die Sicherung ausreichender Verkehrsleistungen

- im Rahmen der Amtshilfe des Bundes bei einer Naturkatastrophe oder einem besonders schweren Unglücksfall, einschließlich eines terroristischen Anschlages
- bei einer wirtschaftlichen Krisenlage, durch die die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern gestört ist,
- zur Unterstützung der Streitkräfte bei Einsätzen aufgrund internationaler Vereinbarungen oder im Rahmen der Vereinten Nationen
- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen erforderlich ist.

Wird das VerkLG von der Bundesregierung für anwendbar erklärt, können die anforderungsberechtigten Behörden Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs beim BAG anfordern.

Das VerkLG unterscheidet drei Leistungsarten:

- die einmalige oder wiederkehrende Beförderung von Personen und Gütern
- die Überlassung von Verkehrsmitteln und -anlagen zum Gebrauch, Mitgebrauch oder zur Nutzung
- die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Ausrüstung, der Informations- und Kommunikationssysteme.

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

Angesichts des Umfangs und der Vielfältigkeit der möglichen Anforderungen, die von den anforderungsberechtigten Behörden an das BAG herangetragen werden können, ist diese als zuständige Behörde bestrebt, durch angemessene Vorsorgeplanungen – u.a. Aufbau und Pflege von Unternehmens- und Fahrzeugdateien - einem Ernstfall wirkungsvoll zu begegnen. Zur Überprüfung der Praxistauglichkeit der vorgenommenen Planungen nimmt das Bundesamt regelmäßig an länderübergreifenden Krisenmanagementübungen, zuletzt an LÜKEX 2005, teil.

Datenschutz im BAG

Aufgaben des behördlichen Datenschutzbeauftragten

Das BAG hat gemäß § 4 f Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) einen behördlichen Datenschutzbeauftragten (bDSB) bestellt. Der bDSB ist der Behördenleitung direkt unterstellt und in Ausübung seiner Fachkunde auf dem Gebiet des Datenschutzes weisungsfrei.

Aufgabe des bDSB ist es, auf die Einhaltung des BDSG und anderer Vorschriften über den Datenschutz hinzuwirken. Zur Erfüllung dieser Aufgabe berät er die Behördenleitung, die Fachreferate und den Personalrat über die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorschriften, führt stichprobenartig Kontrollen durch und ist Ansprechpartner bei datenschutzrechtlichen Fragen und Angelegenheiten für

Bürgerinnen und Bürger sowie für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG.

In dem Geschäftsjahr 2005 war der behördliche Datenschutzbeauftragte bei einer Vielzahl von fachspezifischen Fällen eingebunden.

Er wirkte u.a. mit

- bei Fragen der Nutzung und Übermittlung von personenbezogenen Daten
- bei der Nutzung personenbezogener Daten bei der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung im BAG
- bei der Einrichtung von Telearbeitsplätzen

Des Weiteren führte der bDSB Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorgaben im Umgang mit Telekommunikationsanlagen durch.

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

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 Güterkraftverkehrstatistik 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).

Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht. Im Jahr 2005 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 65.998 Fahrzeuge in die Erhebung. Rund 96% der Fahrzeughalter bzw. der Fahrzeugnutzer (= 63.258) haben geantwortet. In die Auswertung gingen 407.152 Last- und Leerfahrten ein.

Kraffahrt-Bundesamt Bundesamt für Güterverkehr

Statistische Mitteilungen

Reihe 8: Kraftverkehr



Güterkraftverkehr
deutscher Lastkraftfahrzeuge

Dezember 2004



Verkehrsleistungseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2005¹⁾

(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)	942,2	5,5	805,3	48,7	13.628,1	5,5
Binnenverkehr	934,8	5,4	801,5	48,5	13.520,6	5,4
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	7,4	0,1	3,8	0,2	107,5	0,1
Regionalbereich (51-150 km)	2.382,0	14,0	346,4	21,0	32.247,7	13,1
Binnenverkehr	2.297,9	13,5	334,0	20,2	30.964,1	12,6
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	84,1	0,5	12,4	0,8	1.283,6	0,5
Fernbereich (151 km u. mehr)	13.758,0	80,5	501,1	30,3	200.631,7	81,4
Binnenverkehr	9.721,7	56,9	398,6	24,1	136.009,9	55,2
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	4.036,3	23,6	102,5	6,2	64.621,8	26,2
Insgesamt	17.082,2	100,0	1652,8	100,0	246.507,5	100,0
Binnenverkehr	12.954,4	75,8	1534,1	92,8	180.494,6	73,2
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	4.127,8	24,2	118,7	7,2	66.012,9	26,8

- 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 ein-

schließlich Beförderungsmonat November 2005 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 2005 zum kostenlosen Download unter der Adresse www.bag.bund.de in der Rubrik „Verkehrsthemen“ – „Statistik“ als PDF- Datei zur Verfügung.

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 2005 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 16.622 Unternehmen gezogen, von denen 9.265 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 7.357 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstrukturhebung für das Jahr 2005 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, 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 Straßenverkehr Be-

schäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Akzeptanz der Unternehmensstatistik

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2005 in die Erhebung gelangten 16.622 Unternehmen haben ca. 91 % Auskunft erteilt. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.

Ablauf der Unternehmensstatistik

Nahezu sämtliche Tätigkeiten werden vom Bundesamt durchgeführt. Dazu gehören die Stichprobenziehung und der Versand der Fragebögen aber auch die Datenerfassung und –auswertung. Lediglich eine Ergänzung der Kfz-Kennzeichen durch technische Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes wird noch zusätzlich durchgeführt. Dadurch lässt sich die hohe Qualität dieser Statistik gewährleisten.

Veröffentlichungen

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik werden seit der Veröffentlichung für das Erhebungsjahr 2003 in einem neuen Erscheinungsbild präsentiert. Die vorher exis-

tierenden tabellarischen Auswertungen wurden um graphische Auswertungen ergänzt, die auch Informationen über das Verhältnis der Bundesländer zueinander vermitteln.

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistiken für die Jahre 2004 und 2005 werden vom Bundesamt in den Berichten „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2004 – USTAT 11 „ bzw. „November 2005 – USTAT 12 “ veröffentlicht.

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

**Bundesamt für Güterverkehr
Referat 22
Werderstraße 34
50672 Köln**

Zentrale Dienste

Personal

Der erfolgreiche Mautsystemstart am 1. Januar 2005 wurde bereits im Vorfeld durch personelle Maßnahmen begleitet. Das aufgrund der Systemverschiebung zunächst anderweitig eingesetzte Mautpersonal wurde in die entsprechenden Referate zurückgeführt, so dass zum Systemstart sowohl die Mautkontrolleure als auch die Bürosachbearbeiter für Ordnungswidrigkeiten-Verfahren planmäßig ihre Arbeit aufnehmen konnten. Gleichzeitig wurde die Personalgewinnung für das noch benötigte Mautpersonal insbesondere für das Referat 44 "Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren" fortgeführt.

Die Ausbildungsoffensive wurde auch im Jahre 2005 fortgesetzt. In deren Rahmen wurden insgesamt 14 neue Ausbildungsverhältnisse begründet, davon 4 in der Zentrale und 10 in den Außenstellen.

In 2005 fanden grundsätzlich keine Abschlussprüfungen statt. Allerdings konnte die Ausbildungszeit für eine Auszubildende wegen besonders guter Leistungen verkürzt werden. Diese Auszubildende hat ihre Ausbildung in 2005 erfolgreich beendet und wurde auf der Basis eines Zeitarbeitsvertrages beim BAG übernommen.

Im Bereich der Personalverwaltung waren im Jahr 2005 insbesondere tarifvertragliche Änderungen, wie die Einführung des

hausinternen Tarifvertrages über die Eingruppierung der im Kontrolldienst und Prüfdienst beschäftigten Angestellten des Bundesamtes für Güterverkehr (TV BAG) und die des Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst (TVöD) sowie die damit zusammenhängende Arbeitszeitanpassung und Überleitung der Tarifbeschäftigten in die neuen Entgeltgruppen zu begleiten.

Das erste Jahresdrittel war geprägt von der Umsetzung des TV BAG, der am 1. Januar 2005 in Kraft trat. Die Maut- und Straßenkontrolleure mussten nach den tarifvertraglichen Vorgaben und unter Beteiligung des Personalrates neu eingruppiert werden. Insbesondere die Anrechnung von Vordienstzeiten beim Bundesamt auf die Bewährungszeiten und das Nachzeichnen von Bewährungsaufstiegen der Straßenkontrolleure erforderte einen erhöhten Arbeitseinsatz.

Besonderer Aufwand war mit der Einführung des TVöD zum 1. Oktober 2005 verbunden. Die Überleitung der Tarifbeschäftigten aus den ursprünglichen Lohn- und Gehaltsgruppen in die neue Entgeltordnung des TVöD machte umfangreiche Arbeiten erforderlich.

Im Berichtszeitraum wurden über 130 externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt, an denen

etwa 550 Beschäftigte des BAG teilnahmen.

Darüber hinaus fanden zahlreiche Fortbildungsveranstaltungen zu den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht für Straßenkontrollleute statt, an denen etwa 125 Mitarbeiter teilnahmen.

Die Fahrsicherheitstrainings wurden fortgesetzt. An den im Berichtszeitraum stattgefundenen zwei Fahrsicherheitstrainings nahmen über 40 Straßen- und Mautkontrollleute teil.

Im Zuge der umfangreichen Neuerungen durch den neuen TVöD und des novellierten Bundesreisekostengesetzes wurden im Jahr 2005 diverse Inhouse-Schulungen durchgeführt, an denen über 120 Mitarbeiter/innen teilnahmen. Darüber hinaus fanden verhaltensorientierte Seminare, beispielsweise zum Thema „Beurteilungen erstellen“ für über 20 Führungskräfte des Hauses statt.

Im Hinblick auf eine berufliche Weiterentwicklung wurde zum 1. August 2005 zehn Mautkontrollleuten die Möglichkeit gegeben, sich im Rahmen einer 18-monatigen BAG-internen Ausbildung für den Straßenkontrolldienst qualifizieren zu lassen.

Im Sachgebiet Personalwirtschaft wurde die Personalgewinnung und -entwicklung unter Berücksichtigung des Einsparkonzeptes und der damit verbundenen haus-

haltsrechtlichen Vorgaben weiter vorangetrieben. Hierbei stellten die durch die Arbeitszeiterhöhung der Beamten im Oktober 2004 sowie der Angestellten im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des TVöD zusätzlich zu erbringenden Einsparungen im Personalkostenbereich eine große Herausforderung dar. Im Zuge anstehender weitergehender Sparmaßnahmen besteht die Notwendigkeit, diesen Prozess auch zukünftig fortzuführen.

Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes

Der nunmehr seit Jahren reibungslos verlaufende gemeinsame Reisedienst für Dienstreisende und Familienheimreisende des Bundes auf der Strecke Köln/Bonn - Berlin wird auch weiterhin mit den Fluggesellschaften HLX und dba abgewickelt.

Modernisierungen, wie zum Beispiel ein Self-Service-Check-in und die Möglichkeit der Online-Sitzplatzreservierung, wurden eingeplant und baldmöglichst realisiert. Im Zeitraum vom 1. November 2004 bis 31. Oktober 2005 wurden einschließlich der Nebenstrecke Düsseldorf – Berlin rund 133.000 Reisen kostengünstig unter Federführung des Bundesamtes abgewickelt. Versuchsweise wurde für die Durchführung von dba-Flügen der Flughafen Berlin-Tempelhof in den flexiblen Flugplan mit aufgenommen.

Trotz genereller Kostensteigerungen im Luftverkehr konnte der Einzelpreis je Reise bislang gehalten werden.

Einnahmen und Ausgaben

Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes für Güterverkehr sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt. Nachfolgend ist der Abschluss des Haushaltsjahres 2005 dargestellt.

Einnahmen (Kapitel 1205 und 1210)	In Mio. Euro
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	15,21
Sonstige Einnahmen (z.B. Geldbußen, Gebühren)	12,43
Gesamteinnahmen	27,64

Ausgaben (Kapitel 1205)	In Mio. Euro
Personalkosten	66,61
Sachkosten (einschl. Investitionen)	22,83
Gesamtausgaben	89,44

LKW-Maut (Kapitel 1202)	In Mio. Euro
Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Maut*	2.592,85*
Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für LKW durch Private	554,56

* Aufgrund von Wertstellungsfristen ist nicht das gesamte Monatsaufkommen 2005 in den Einnahmen enthalten.

Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Seit 1994 können private Unternehmen Nebenbetriebe (z. B. Tankstellen, Raststätten, 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 erzielte im Jahr 2005 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von rund 15,2 Mio. Euro.



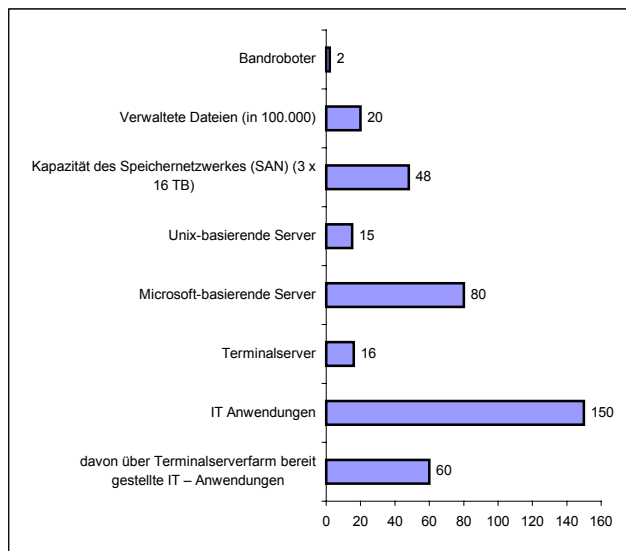
Raststätte Dammer Berge

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. Rechtsgrundlage 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.

Informationstechnik im Bundesamt

Das Referat 35 (IT) ist für rund 1.700 Personen, die mit einem PC, Thin Client oder Notebook (Außendienst, wie z. B. Straßen- und Mautkontrolleure) arbeiten, zuständig. Alle Arbeitsbereiche in der Zentrale und den Außenstellen verfügen über eine Anbindung an das Rechenzentrum (RZ) in Köln. Über Art und Umfang der Gesamtausstattung gibt folgende Tabelle einen Überblick:



In dem hochverfügbaren RZ werden ca. 150 IT – Anwendungen betrieben. Für jeden Bedarf steht die entsprechende Plattform¹ zur Verfügung. Zum Einsatz kommen sowohl moderne Unix- und Windows-Systeme auf aktuellen Server-Plattformen als auch eine Terminal-Serverfarm (Citrix), über die ca. 60 IT – Anwendungen bereit gestellt werden.

¹ Als Plattform wird hier eine Kombination von Betriebssystem und Hardware bezeichnet, auf der IT-Anwendungen ausgeführt werden.

Zur Sicherheits- und Hochverfügbarkeitsinfrastruktur gehören Server-Cluster² für alle wichtigen IT – Anwendungen (mission critical applications) sowie Firewall- und Virenschutzsysteme. Für die zentrale und Plattform übergreifende Speicherung von Daten wird ein Speichernetzwerk (Storage Area Network (SAN)) eingesetzt mit einem Speichervolumen, das dem Umfang von ca. 68.000 handelsüblicher CD's entspricht.

Gegen Stromausfall und Brandgefahr ist das RZ mit einer zentralen unterbrechungsfreien Stromversorgung (USV), einer Brandmelde- und Löschanlage sowie redundant ausgelegter Klimatisierung geschützt.

Für die Netzkommunikation mit unseren Liegenschaften wird die vom Deutschen Wetterdienst betriebene Weitverkehrsinfrastruktur der Bundesverwaltung für Verkehr-, Bau und Stadtentwicklung genutzt.



² Cluster=Traube, Bündel; Ein Computercluster ist ein Verband von Computern zur Steigerung der Rechenleistung

