Bundesamt
für Güterverkehr

...aktiv für
den Güterverkehr

Geschäftsbericht 2006

Aufgaben – Organisation – Tätigkeiten

Bundesamt für Güterverkehr

Aufgaben • Organisation • Tätigkeiten

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Werderstr. 34, 50672 Köln
Postfach 19 01 80, 50498 Köln
Stand: Juni 2007
Bilder: BAG, DB AG/Klee, Polizei Niedersachsen, Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Tank- und Rast Holding GmbH Bonn, Toll Collect GmbH Berlin, Bundverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e. V. Berlin

BAG-Dienststellen im Überblick

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

auch im vergangenen Jahr hat sich auf dem Güterkraftverkehrssektor wieder viel getan. Der Geschäftsbericht 2006 des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) möchte Ihnen einen Einblick in diese Entwicklungen geben. Einige Punkte seien an dieser Stelle besonders hervorgehoben:

Im Fahrpersonalrecht hat ein neues Zeitalter begonnen. Am 01. Mai 2006 ist das alte analoge Kontrollgerät mit seinen Tachoscheiben durch ein neues digitales Kontrollgerät ersetzt worden. - Verbessert wurde auch die Mauttechnik. Änderungen der OBU-Software können inzwischen unmittelbar über die Luftschnittstelle aufgespielt werden. Werkstattaufenhalte sind hierfür nicht mehr nötig.

Zur Bekämpfung der Schwarzarbeit und der illegalen Beschäftigung im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe wurde ein bundesweites Aktionsbündnis ins Leben gerufen. Im Rahmen dieses Bündnisses hat das BAG begonnen, zusammen mit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) verstärkt Kontrollen auf der Straße und in den Betrieben durchzuführen.

Auch im internationalen Rahmen wurden Fortschritte gemacht. Hier konnte die Zusammenarbeit der Kontrolldienste insbesondere im Rahmen von Euro Contrôle Route weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG in verschiedenen internationalen Arbeitsgruppen tätig, die Empfehlungen für die Europäische Kommission zur Verbesserung und Harmonisierung der Kontrollverfahren erarbeiten.

Die Marktbeobachtung des Bundesamtes konnte die erfreuliche Feststellung machen, dass alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) von dem aktuellen Konjunkturaufschwung profitieren.

Erneut bestätigt hat sich die Notwendigkeit wirksamer Kontrollen. Denn in den klassischen Prüffeldern (insbesondere Güterkraftverkehrs-, Straßenverkehrs- und Fahrpersonalrecht) musste nach wie vor jeder fünfte der insgesamt ca. 600.000 überprüften Lkw beanstandet werden.
Daneben wurden rund 8,5 Millionen Lkw auf Einhaltung der Mautpflicht kontrolliert. Hierbei ist die Beanstandungsquote im inzwischen zweiten Jahr der Lkw-Maut unter 2 % geblieben. Damit ist es dem BAG auch in 2006 gelungen, seinen Beitrag für mehr Sicherheit, mehr Abgabengerechtigkeit und mehr Wettbewerbsgleichheit auf Deutschlands Straßen zu leisten.

Mit freundlichen Grüßen

Ernst Vorrath
Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

BAG-DIENSTSTELLEN IM ÜBERBLICK 2

VORWORT 3

INHALTSVERZEICHNIS 4

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 7

MITWIRKUNG BEI DER RECHTSENTWICKLUNG FÜR DEN STRAßENGÜTER- UND PERSONENVERKEHR SOWIE FACHLICHE SCHULUNG 8

Fahrpersonalrecht 8

Weitere Rechtsgebiete 9

Sonstige Aktivitäten 10

Fachliche Schulung 11

STRAßENKONTROLLEN 12

Technische Unterwegskontrolle 13

Euro Contrôle Route 14

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 15

Umfang der Kontrolltätigkeit 15

Maßnahmen 17

MARKTZUGANG IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN STRAßENGÜTER- UND PERSONENVERKEHR 18

Besonderheiten im Jahr 2006 18

Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung 18

Verbesserung der Fälschungssicherheit der Berechtigungen 18

Informationen Dritter 18

Ständige Tätigkeiten 18

Straßengüterverkehr 19

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen 19

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof 19

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder 20

Unternehmensdatei/Werkverkehrsdatei 20

Betriebskontrollen 21

Straßenpersonenverkehr 21

ORDNUNGSWIDRIGKEITENVERFAHREN 23

VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE MARKTBEOBACHTUNG 25

Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung 25

Praktische Durchführung der Marktbeobachtung 26

Marktbeobachtungsberichte 26

Ergebnisse der Marktbeobachtung 27
Sonderbericht über internetgestützte Frachtvermittlung 27
Sonderbericht über die Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen 27
Sonderbericht: Zwei Jahre EU-Osterweiterung – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe 28
Sonderbericht über die Entwicklungen in der deutschen Binnentankschifffahrt 28
Sonderbericht: Eineinhalb Jahre streckenbezogene Lkw-Maut – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe 29
Einzelberichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 29
Marktbeobachtung Luftverkehr 30

LKW MAUT 31
Weiterentwicklung und erste Anpassungen des Erhebungssystems 31
Aufgaben des Bundesamtes 31
Grundsatzaufgaben/Administration 32
Straßenkontrollen Maut 32
Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2006 34
Betriebskontrollen Maut 34
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut/Nacherhebung 35
Betreiberüberwachung/Rechnungswesen 36
Allgemeine Aufgabenstellung 36
Aufgaben der Betreiberprüfung 36
Aufgaben der Mautstellenprüfung 36
Einnahmeprüfung 37
Prüfung der Betreibervergütung 38
Mauterstattung 38

ZIVILE NOTFALLVORSORGE IM STRAßENGÜTERVERKEHR 39
Transportorganisationen 39
Sicherung von Verkehrsleistungen 40

DATENSCHUTZ IM BAG 41
Aufgaben des behördlichen Datenschutzbeauftragten 41

STATISTIKEN DES GÜTERKRAFTVERKEHRS 42
Rechtsgrundlage 42
Verkehrsleistungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs 42
Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale 42
Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik 42
Veröffentlichung 42
Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs 43
Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang 43

Erhebungsmerkmale 43
Akzeptanz der Unternehmensstatistik 43
Ablauf der Unternehmensstatistik 43
Veröffentlichungen 44
Internetauftritt BAG 44

ZENTRALE DIENSTE 45
Personal 45
Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes 46
Einnahmen und Ausgaben 47

KONZESSIONSABGABE FÜR DAS BETREIBEN VON AUTOBAHNNEBENBETRIEBEN 48

INFORMATIONSTECHNIK IM BAG 49

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 Straßen- und Betriebskontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge,
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung,
- Verkehrsfachstatistik,
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe,
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr,
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, 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 Straßengüter- und Personenverkehr sowie Fachliche Schulung

Aufgrund seines engen Kontaktes zum Straßenverkehrsgewerbe wirkt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) an der Entwicklung des nationalen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr mit. Seine Beiträge leistet es auf Grundlage der Ergebnisse und Erfahrungen des Straßenkontrolldienstes und der Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung. Ferner werden die Statistiken zum Güterkraftverkehr ausgewertet und im Rahmen der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren gesammelte Erfahrungen berücksichtigt. Neben Stellungnahmen zu Rechtsetzungsvorhaben des BMVBS und anderer Stellen gibt das Bundesamt auch initiativ Hinweise auf notwendige Anpassungen des deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsrechts.

Daneben beteiligt sich das BAG an der Vorbereitung und Durchführung von Bund-Länder-Fachausschüssen zu verschiedenen Themen, bilateralen Verkehrsverhandlungen des BMVBS und entsendet in dessen Auftrag Vertreter auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Fahrpersonalrecht

Im Jahr 2006 war das BAG verschiedenen Rechtsetzungsvorhaben in diesem Bereich beteiligt. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten betraf die Umsetzung der EG-Kontrollrichtlinie (Richtlinie 2006/227/EG) vom 15. März 2006 in nationales Recht. Die EU-Regelung schreibt den nationalen Kontrollbehörden u.a. eine bestimmte Mindestzahl an Kontrollen vor, die sich bis zum Jahr 2012 stetig erhöhen soll.

Ein wesentliches Datum stellt aus Sicht des BAG der 1. Mai 2006 dar. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist von diesem Stichtag an für Fahrzeuge, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ein digitales Kontrollgerät vorgeschrieben. Diese einschneidende Neuerung hat das BAG hinsichtlich ihrer rechtlichen Auswirkungen bereits im Vorfeld intensiv beschäftigt. Sie besitzt nach wie vor große Relevanz. Zahlreiche mit den neuen Bestimmungen verbundene Auslegungsfragen bedurften der Klärung und der Abstimmung mit den zuständigen Länderbehörden.

Nicht zuletzt wurden die Einführung des digitalen Kontrollgerätes und die sonstigen

Änderungen, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergeben, mit den betroffenen Kreisen auf zahlreichen Veranstaltungen diskutiert.

Über die Einführung des digitalen Kontrollgerätes hinaus war das BAG auch mit den Neuregelungen der Lenk- und Ruhezeiten befasst, die sich ebenfalls aus der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergeben. Einen Schwerpunkt bildete dabei der Änderungsbedarf hinsichtlich des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) und der Fahrpersonalverordnung (FPersV).
In diesem Zusammenhang ist ferner das am 1. September 2006 in Kraft getretene Arbeitszeitgesetz (ArbZG) zu nennen. Die darin neu aufgenommene Vorschrift zur Beschäftigung im Straßentransport (§ 21 a ArbZG) war Gegenstand zahlreicher an das BAG gerichteter Anfragen.

Schließlich betraf das Inkrafttreten des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) und der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) am 1. Oktober 2006 das Aufgabengebiet des BAG. Zwar werden die Vorschriften für das Gewerbe und das betroffene Fahrpersonal erst 2008 (Personenkraftverkehr) bzw. 2009 (Güterkraftverkehr) praktisch wirksam. Da viele Unternehmen sich jedoch – nicht zuletzt aufgrund des in 2006 verschärft aufgetretenen Fahrermangels – frühzeitig mit der Thematik auseinandersetzen, musste das BAG diesem Informationsbedarf gerecht werden.

Neben der nationalen Umsetzung europäischen Rechts war das BAG im Jahr 2006 durch das BMVBS auch in Rechtsetzungsprojekte des EU-Gesetzgebers eingebunden. Zu den Konsultationsverfahren, mit denen die EU-Kommission die nationalen Fachressorts bei Gesetzgebungsvorhaben beteiligt, wurden verschiedene Beiträge geleistet. So hat das BAG beispielsweise eine Stellungnahme zur besseren Durchsetzung der Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union erarbeitet und einen Bericht erstellt, der die Überarbeitung der EU-Regelungen über den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt und über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers betrifft.

Weitere Rechtsgebiete

Unter den im Jahr 2006 in Kraft getretenen Gesetzen, die nicht unmittelbar den Bereichen des Fahrpersonal- und Straßenverkehrsrechts zuzuordnen sind, besaß u.a. das Informationsfreiheitsgesetz (IFG) für das Bundesamt Relevanz. Seit dem 1. Januar vergangenen Jahres gewährt es Bürgern einen Anspruch auf Zugang zu amtlichen Informationen, ohne dass besondere Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Für bereit gestellte Daten können Gebühren und Auslagen erhoben werden. Im vergangenen Jahr hat das IFG zu insgesamt 24 Anfragen geführt, die sich u.a. auf den Bußgeldkatalog zum Fahrpersonal- bzw. Güterkraftverkehrsrecht bezogen oder Auskünfte zur Güterschadenshaftpflichtversicherung betrafen. Darüber hinaus er-

gibt sich für das BAG die Pflicht, die Umsetzung des IFG zu evaluieren und darüber Bericht zu erstatten.

Ein weiterer Teil des im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) geregelten gesetzlichen Auftrages des BAG betrifft Rechtsvorschriften zur Beförderung von Abfällen auf der Straße. Seinen Verpflichtungen in diesem Bereich kommt das BAG beispielsweise durch die Mitarbeit in europaweiten Netzwerken (z.B. IMPEL-TFS) zur Umsetzung der Vorschriften der EU-Abfallverbringungsverordnung (Verordnung (EWG) Nr. 259/93) nach. In 2006 kam diesem Engagement nicht zuletzt aufgrund vermehrt aufgetretener illegaler Abfallverbringungen in die neuen osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten besondere Bedeutung zu.
Auf nationaler Ebene wurde bei den Vorbereitungen von Bund und Ländern zur Novellierung des Abfallverbringungsgesetzes mitgewirkt. Änderungsbedarf ergab sich aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006.

Eine wichtige Rolle spielte im Jahr 2006 darüber hinaus, wie eine nationale Regelung der Zeitweiligkeit von Kabotagetransporten europarechtskonform ausgestaltet werden kann. Regelungsbedarf besteht, weil EU/EWR-Staaten mittels der Gemeinschaftslizenz einerseits zur Durchführung von Kabotageverkehren grundsätzlich zwar berechtigt, diese Transporte aber andererseits nur zeitweilig zulässig sind. Zu Konzepten, wie etwa mittels Fahrtenbüchern sichergestellt werden kann, dass EU/EWR-Unternehmer keinen zeitlich unbegrenzten Kabotageverkehr betreiben, hat das BAG Beiträge geliefert.

Sonstige Aktivitäten

Schließlich hat das BAG das BMVBS bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftsersuchen ausländischer Behörden und der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen unterstützt. Mit seinen engen Kontakten zum Straßenverkehrsgewerbe konnte es auch im Rahmen des Projektes „Bürokratiekosten“, das von der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) durchgeführt wurde, an der Erarbeitung von Vorschlägen zum Bürokratieabbau mitwirken.

Jenseits des Bereichs gesetzlicher Regelungen war das BAG an der Weiterentwicklung von Richtlinien des Verbandes Deutscher Ingenieure (VDI) zur Ladungssicherung beteiligt. Die VDI-Richtlinien haben in 2006 dadurch eine Aufwertung erfahren, dass bei den in
§ 22 der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelten Pflichten nunmehr ausdrücklich auf die „anerkannten Regeln der Technik“ verwiesen wird, zu denen auch die VDI-Richtlinien gehören.

Ferner engagiert sich das BAG in Gremien wie den Arbeitskreisen zur Ladungssicherung, die der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) organisiert. Mit Vertretern der Transportunternehmen, der Kontrollorgane, der verladenden Wirtschaft und Wissenschaftlern

wurde dabei in 2006 Band 3 des Praxishandbuchs „Laden und Sichern“ erarbeitet, der die Sicherung von Papierrollen behandelt.

Fachliche Schulung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Straßenkontrolldienstes und der Sachbereiche zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren werden kontinuierlich und intensiv in der Anwendung der zu überwachenden Rechtsvorschriften geschult.

(Abb.: Mitarbeiter des Bundesamtes mit Schulungsausrüstung zum digitalen Kontrollgerät)

Besonderer Schulungsbedarf ergab sich in 2006 aus dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 am 1. Mai letzten Jahres und der Verpflichtung zum Einbau eines digitalen Kontrollgerätes in erstmalig zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge. Sowohl für die Straßenkontrolleure des BAG als auch die Mitarbeiter im Innendienst waren umfassende Einweisungen u.a. in die Überprüfung der fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen anhand des digitalen Kontrollgerätes erforderlich.

Des weiteren wurden zahlreiche ein- und zweiwöchige Seminare sowie Fortbildungsveranstaltungen abgehalten, die das Abfall-, Fahrpersonal-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht betrafen. Zudem fanden in den Bereichen Ladungssicherung und technische Unterwegskontrolle, die dem BAG erst seit September 2004 übertragen sind, weitere Ausbildungsseminare statt.
Insgesamt sind in 2006 über 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult worden.

Eng verzahnt mit der inhaltlichen Gestaltung der Fortbildungsveranstaltungen ist der regelmäßige Erfahrungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG und den Verantwortlichen anderer Behörden. Die Gewährleistung einheitlicher Ausbildungsstandards bei den Mitarbeitern der zuständigen Länderbehörden und den Kontrolleuren des BAG hat einen hohen Stellenwert und ist zur Vermeidung von Abweichungen bei der Kontrollpraxis unerlässlich. In 2006 war in diesem Zusammenhang vor allem die Entwicklung eines gemeinsamen Rahmenlehrplans von Bedeutung, der von den Fortbildungseinrichtungen der zuständigen Behörden bei Schulungen zur Kontrolle von Gefahrgutbeförderungen eingesetzt wird.

Straßenkontrollen

Aufgaben und Organisation

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

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 BAG 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 des BAG folgende Befugnisse:

- Anhalterecht für LKW und Busse (für Busse jedoch nicht in Bayern),
- Recht zur Erhebung von Sicherheitsleistungen und Erteilung von Verwarnungen,
- Recht zur Untersagung der Weiterfahrt im Binnenland,
- Recht zur Zurückweisung von Fahrzeugen an der Grenze,

- Recht zur Anordnung einer Untersuchung entsprechend einer Hauptuntersuchung.

Bei den Kontrollen wird zwischen Standkontrollen und mobilen Kontrollen unterschieden.

Zur Durchführung der Straßenkontrollen waren im Jahr 2006 insgesamt 236 Kontrolleure und Oberkontrolleure im Einsatz.

Durch die intensive Kontrolltätigkeit konnte das Bundesamt im Jahr 2006 mehrfach größere Unfälle und Schäden verhindern. Eine Auswahl an außergewöhnlichen Fällen können unter www.bag.bund.de in der Rubrik Presse im Bereich Pressemitteilungen eingesehen werden.

Technische Unterwegskontrolle

Durch eine Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) wurde dem BAG bereits im September 2004 die Durchführung von technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen i. S. der Richtlinie 2000/30/EG übertragen, die mit der Technikkontrollverordnung in deutsches Recht umgesetzt wurde. Neben Zielen des Umweltschutzes verfolgt diese Richtlinie ebenfalls die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und die Schaffung eines fairen Wettbewerbs.

Auf Grund dieser Ziele überwacht das BAG die Bremsanlagen, Auspuffanlagen, Lenkanlagen, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, Räder und Reifen, Federungen, Fahrgestelle, Fahrtschreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, den Austritt von Kraftstoff und Öl, aber auch die Abgastrübung und gasförmige Emission.

Seit der Übernahme dieser Aufgabe ist das BAG bemüht, deren Umsetzung stetig zu verbessern. Daher wurde im Jahr 2006 - im Rahmen eines grenzüberschreitenden Austauschprogramms zur Fortbildung des Kontrollpersonals in der EU - mehrmals ein Kontrolleursaustausch mit der österreichischen Bundesanstalt für Verkehr durchgeführt. Ziel dieses Austausches ist die Kontrollpraxis anderer Länder kennen zu lernen und sich über gewonnene Erfahrungen regelmäßig auszutauschen. Zu diesem Zweck nahmen Kontrolleure des BAG bei technischen Unterwegskontrollen in Österreich teil. Außerdem kontrollierte das BAG mit österreichischen Kollegen in Sachsen. Dort wurde ein mobiler Prüfzug erprobt, wie er im österreichischen Straßenkontrolldienst eingesetzt wird. Auf diese Weise konnten die Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG in Deutschland und Österreich verglichen sowie Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Vorgehensweisen bewertet werden.

(Abb.: Einsatz eines österreichischen Prüfzugs in Sachsen)

Euro Contrôle Route

Im Jahr 2006 fanden wiederum eine Vielzahl von Aktivitäten im Rahmen des administrativen Abkommens „Euro Contrôle Route“ (ECR) statt.

ECR beinhaltet die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene, die durch die zunehmende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der EU und durch die Harmonisierung der bestehenden Rechtsvorschriften immer mehr in den Vordergrund rückt. Die zunehmende Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit zeigte sich auch am Beitritt neuer Mitgliedstaaten in 2006.

Die praktische Tätigkeit erfolgt in Form von Arbeitsgruppen und beinhaltet folgende Schwerpunkte:

- Gegenseitige Informationen über nationale Rechtsentwicklungen und aktuelles zum Thema Kontrollen.
- Austausch über Fragen der Auslegung und Anwendung von EG-Vorschriften.
- Übermittlung von festgestellten Zuwiderhandlungen und Sanktionen gegen Gebietsfremde.
- Durchführung von Austauschprogrammen für Kontrollpersonal.
- Durchführung koordinierter Kontrollen.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit werden Empfehlungen an die Kommission erarbeitet, die der Weiterentwicklung europäischer Rechtsvorschriften dienen.

So wurden im Jahr 2006 unter Mitwirkung des BAG zwei wesentliche Vorschläge entwickelt.

Nach der EG-Kontrollrichtlinie hat die Kommission ein einheitliches Formblattblatt zu erstellen, das verwendet wird, wenn ein Fahrer sich in der nachweispflichtigen Zeit im Krankheits- oder Erholungsurlaub befunden hat. Im Rahmen von ECR wurde ein Entwurf für dieses Formblatt erarbeitet und der Kommission vorgeschlagen.

Weiterhin wurde ein Vorschlag für das nach der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG einzurichtende Risikoeinstufungssystem ausgearbeitet. Ziel ist es, die Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung strenger und häufiger zu prüfen.

Auch in 2006 beteiligte sich das BAG an verschiedenen Austauschprogrammen für Kontrolleure. Neben dem bereits erwähnten Austausch mit Österreich mit dem Schwerpunkt der technischen Unterwegskontrolle fanden weitere Treffen von Kontrolleuren und abgestimmte Kontrollen mit Polen, Frankreich und den Niederlanden statt.

(Abb.: Polnische und deutsche Kontrolleure auf einem Kontrollplatz in Rheinland-Pfalz)

Hervorzuheben ist der erste Austausch im Oktober 2006 mit Kontrolleuren der polnischen Kontrollbehörde Glowny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD): Erstaunen bei den polnischen Fahrern, als sie auf deutschen Kontrollplätzen in ihrer Landessprache angesprochen wurden.

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

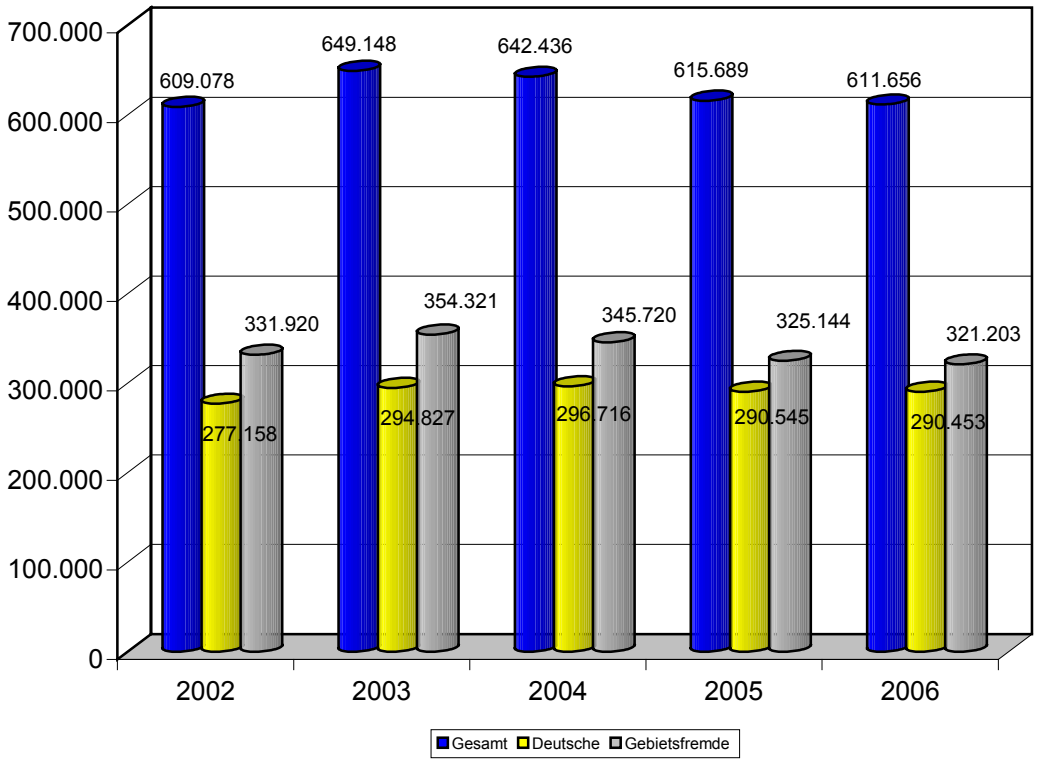
Die Kontrolltätigkeit des BAG wurde in der zweiten Jahreshälfte 2006 durch die Teile der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beeinflusst, die bereits am 01.05.2006 in Kraft getreten sind. Seit Einführung dieser Verordnung müssen alle Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 9 Sitzplätzen, die erstmals zum Verkehr zugelassen wurden, mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet werden. Das BAG hatte bereits im Jahr 2005 begonnen, seine Kontrolleure im Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät zu schulen, so dass alle Kontrolleure rechtzeitig über das in der Praxis notwendige Wissen verfügten. Gleich zu Beginn des Jahres 2006 wurden sämtliche Kontrolleure des BAG mit Kontrollkarten ausgerüstet. Die Auswertung der Lenk- und Ruhezeiten bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät verlief somit ohne größere Schwierigkeiten. Prozentuale Schätzungen aufgrund der bei Kontrollen zum Jahresende 2006 angetroffenen Fahrzeuge gehen von einem ca. 5-prozentigen Anteil der digitalen Kontrollgeräte aus, wobei die Tendenz stark steigend ist. Dabei wurde festgestellt, dass Fahrzeuge aus den neuen EU-Mitgliedstaaten häufiger als jene aus alten EU-Staaten mit digitalen Kontrollgeräten anzutreffen sind.

Weiteren Einfluss auf die Kontrolltätigkeit hatten die geänderten Mitführungspflichten für Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke. Diese sind seit 1. Mai 2006 für die laufende Woche und die dieser Woche vorausgehenden 15 Tage mitzuführen. Ab 1. Januar 2008 sind die genannten Unterlagen des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Tage mitzuführen.

Umfang der Kontrolltätigkeit

Für die Kontrolltätigkeit des BAG rücken immer mehr Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch des Umweltschutzes in den Vordergrund. Deshalb bestimmen die weitaus schwierigeren und zeitintensiven Kontrollen aus den Bereichen des Gefahrgut- und Abfallrechts, der Sozialvorschriften, der illegalen Beschäftigung, der Vorschriften über die Ladungssicherung und die technische Sicherheit den Inhalt der Straßenkontrollen. Trotz dieser veränderten Aufgabenstellung wurden auch im Jahr 2006 mit 611.656 Fahrzeugen nahezu gleich viele Fahrzeuge wie im Vorjahr kontrolliert.

Entwicklung der kontrollierten Fahrzeuge 2002 bis 2006



Maßnahmen

Im Jahre 2006 mussten 20,5 Prozent aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Im Vorjahr waren es noch 20,3 Prozent.

Bei 125.186 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 183.508 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 124.752 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Damit nehmen die fahrpersonalrechtlichen Verstöße einen Anteil von 68 Prozent ein. Insgesamt 31.194 festgestellte straßenverkehrsrechtliche Verstöße (insbesondere Nichteinhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichten, Verstöße gegen die Vorschriften der Ladungssicherheit sowie der technischen Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen) entsprechen einem Anteil von 17 Prozent aller Verstöße.

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2006 an 27.170 Fahrzeugen durchgeführt. Dabei musste jedes 7. Fahrzeug beanstandet werden. Bei den festgestellten Verstößen handelte es sich in der Hauptsache um fehlende oder nicht ordnungsgemäße Ausrüstungsgegenstände (26,7 Prozent) und Begleitpapiere (20,3 Prozent) sowie Verstöße gegen Kennzeichnungsvorschriften (19,6 Prozent).

Maßnahmen	2002	2003	2004	2005	2006
Verwarnungen*	1,5 Mio €	1,6 Mio €	1,7 Mio €	1,3 Mio €	1,3 Mio €
Sicherheitsleistungen	1,5 Mio €	1,7 Mio €	1,7 Mio €	1,8 Mio €	2,6 Mio €
Kontrollberichte	81.507	83.398	84.785	74.444	67.840
Untersagung der Weiterfahrt	10.965	13.711	15.861	17.250	17.366
Zurückweisungen	365	251	90	20	32

Entwicklung der Maßnahmen (*gerundete Werte)

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 17.398 Fällen (13,9 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt bzw. bei ausländischen Kraftfahrzeugen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.

Hervorzuheben ist, dass 2006 von Gebietsfremden Sicherheitsleistungen in Höhe von insgesamt 2,6 Mio € (Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 44,4 %) auf die zu erwartenden Bußgelder erhoben werden mussten.

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Besonderheiten im Jahr 2006

Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung

Am 07. April 2006 haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium der Finanzen zusammen mit den Tarifvertragsparteien des Speditions- Transport- und Logistikgewerbes (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Bundesverband Möbelspedition (AMÖ) e.V., Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLV), Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) ein bundesweites, branchenbezogenes Aktionsbündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung im Speditions- Transport- und Logistikgewerbe geschlossen. Ausführende Organe im Hinblick auf Straßen- und Betriebskontrollen sind die Abteilung Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Im Rahmen des Bündnisses werden nicht nur Erfahrungen und Informationen ausgetauscht, sondern vor allem die bereits bestehende Zusammenarbeit in Form von gemeinsamen Kontrollen u.ä. intensiviert.

Verbesserung der Fälschungssicherheit der Berechtigungen

Im Jahr 2006 hat sich das BAG verstärkt für die Einheitlichkeit und Fälschungssicherheit der verschiedenen Berechtigungen im Güterkraftverkehr eingesetzt. Jedem Verdacht von Fälschungen wird nachgegangen und die entsprechenden Informationen werden ggf. an die Strafverfolgungsbehörden weitergegeben.

Informationen Dritter

Das BAG erhält zunehmend Informationen Dritter über Gesetzesverstöße und illegale Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Personenverkehr. Im Rahmen seiner Zuständigkeit geht das BAG diesen Hinweisen nach oder gibt die Informationen an die zuständigen Behörden weiter.

Ständige Tätigkeiten

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 BAG 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 BAG Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz kraft besonderen Auftrags.

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

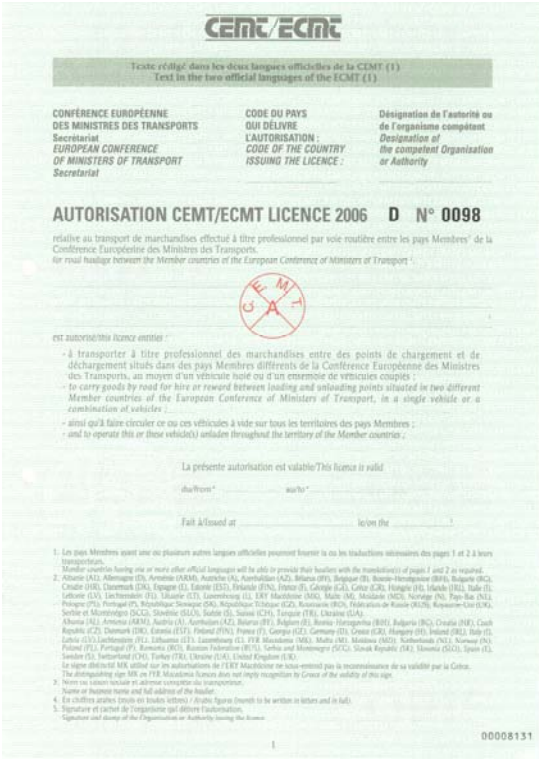
Straßengüterverkehr

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählen neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2006 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.159 Jahres-Genehmigungen und 624 Kurzzeitgenehmigungen. Davon sind 101 Jahresgenehmigungen ausschließlich mit „EURO3-sicheren Fahrzeugen“ zu verwenden.

Im Jahr 2006 hat das BAG über 800 Jahresgenehmigungen erteilt, die fast ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten. Zeitgleich wurden 271 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2006 wurden insgesamt 200 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.



CEMT/ECMT

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
Secrétariat
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 Organization or Authority

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2006 D N° 0098

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 *.

est autorisé/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* au/to*

Fait à/Issued at le/on the

00008131

(Abb.: CEMT-Genehmigung 2006)

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 BAG die entsprechenden Genehmigungen aus. Im Jahr 2006 wurden über 14.100 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.

(Abb.: Umschlagbahnhof Köln Eifeltor)

Das BAG kann auf Antrag des Unternehmens einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Im Jahr 2006 hat das BAG insgesamt 67 Bescheinigungen über den nächstgelegenen Bahnhof an Transportunternehmer ausgegeben.

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

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

Im Jahr 2006 hat das BAG insgesamt über 13.000 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen 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 BAG führt aufgrund gesetzlichen Auftrags 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 BAG die Erteilung oder den Widerruf von Erlaubnissen und Gemeinschaftslizenzen zu melden.

Jeder Unternehmer, der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben, betreibt, ist verpflichtet, sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim BAG anzumelden. Die gewonnen Daten dienen u. a. zur

Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen durch die zuständigen Stellen und als Auswahlgrundlage für Unternehmensbefragungen im Rahmen der Marktbeobachtung durch das BAG.

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Grundlage für die Durchführung von Betriebskontrollen sind im wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des BAG und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das Bundesamt, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2006 insgesamt 239 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

Das BAG ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr.

Im Jahr 2006 wurden bei rund 90 Anträgen ca. 100 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich dadurch so gut wie keine Veränderungen.

Daneben wirkt das BAG bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit. 2006 wurden rund 50 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.

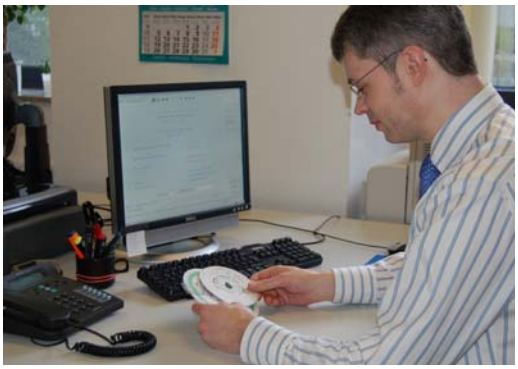
Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das BAG im Jahr 2006 einen Bestand von rund 2.700 Linien. In rund 6.000 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten 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 BAG 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

Im Innendienst des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) werden die Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes ausgewertet. Ist das BAG nicht zuständige Bußgeldbehörde, so leitet es die Vorgänge an die entsprechenden Landesbehörden weiter. Bei eigener Zuständigkeit bearbeitet es die Kontrollberichte aber auch solche der Polizei und anderer Behörden abschließend.

Diese Bußgeldverfahren werden im BAG in 11 Außenstellen bearbeitet. Sofern erforderlich werden ergänzende Ermittlungen durchgeführt. Die Betroffenen erhalten



Gelegenheit, sich zu den Beschuldigungen zu äußern.

Nach einer abschließenden Bewertung wird der Vorgang dann entweder durch Bußgeldbescheid, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten durch Verwarnung oder durch Einstellung abgeschlossen. 2006 hat das BAG ca. 61.000 Verfahren bearbeitet und ca. 11 Mio. € Geldbußen festgesetzt. Dabei stehen für das BAG aber nicht die Einnahmen im Vordergrund, sondern die Erhaltung des Wettbewerbs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrer und Verantwortliche in den Unternehmen dazu anhalten, die Vorschriften für den Güterkraftverkehr zu beachten. Aus diesem Grunde beantwortet das BAG auch immer wieder Anfragen insbesondere zu Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle (Sozialvorschriften). So haben z.B. die Einführung des digitalen Kontrollgerätes im Mai 2006 und die Änderungen bei den Sozialvorschriften seit April 2007 zu zahlreichen Anfragen geführt.

Daneben unterstützt das BAG das Bundesministerium für Verkehr Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Jahresberichten über Kontrollergebnisse auf den Gebieten EG-Sozialvorschriften, Gefahrgutvorschriften und Durchführung der technischen Unterwegskontrolle in Deutschland. Das BAG stellt die eigenen Kontrollzahlen und die der Polizeien der Länder und Informationen über Gefahrgutunfälle zusammen und übermittelt die bundesweiten Ergebnisse an das BMVBS zur Weiterleitung an die Europäischen Gemeinschaft.

Auch zwischenstaatlich erfüllt das BAG eine wichtige Aufgabe als Koordinierungs- und Übermittlungsstelle. Verstößt ein Angehöriger eines in Deutschland ansässigen Unternehmens gegen Sozialvorschriften in einem anderen EU/EWR-Staat, so teilt dieser den Verstoß dem BAG zur Weiterleitung an die zuständige Landesbehörde mit. Umgekehrt übermittelt das BAG Informationen über Verstöße von Angehörigen eines in einem anderen EU/EWR-

Staat ansässigen Unternehmens in Deutschland gegen die Sozialvorschriften den zuständigen Behörden im Staat des Unternehmenssitzes.

Maßnahmen im Jahr 2006 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
GüKG/GüKBillBG	1.144	133	168	4.561	6.006
PBefG	39	1	2	94	136
Fahrpersonalgesetz	2.323	194	380	26.690	29.587
Gefahrguttransportrecht	769	163	69	3.500	4.501
Abfalltransportrecht	224	47	7	881	1.159
Sichere Container (CSC)	6	1	/	11	18
andere	28	1	1	16	46
Insgesamt	**4.533**	**540**	**627**	**35.753**	**41.453**

Maßnahmen 2006 gegen gebietsansässige Betroffene durch das BAG erledigte Verfahren

Rechtsgebiete	Einstellungen	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Abgabe an Länderbehörden	Maßnahmen gesamt
GüKG/ GüKBillBG	1.460	43	1.213	299	9.391	12.406
BStatG	3.235	287	604	3.405	/	7.531
Insgesamt	**4.695**	**330**	**1.817**	**3.707**	**9.391**	**19.937**

Sanktionen im Jahr 2006 Gesamt (Gba u. Gbf)

	Anzahl	Betrag in EUR
Bußgeldbescheide	39.457	11.070.152,00
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	2.444	69.642,00
Gesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde)	**41.901**	**11.139.794,00**

Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) 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.

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

Die Marktbeobachtungsberichte werden, sofern sie nicht ausschließlich zur internen Verwendung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestimmt sind, den beteiligten Unternehmen in Papierform zugesandt und der breiten Öffentlichkeit im Internet zur Verfügung gestellt. Vor allem diejenigen Unternehmen, mit denen das Bundesamt die Gespräche geführt hat, erhalten dadurch äußerst wichtige Informationen über die Ergebnisse der jeweiligen Marktuntersuchungen.

Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung

Mit Wirkung ab 1. Juli 1998 ist das BAG gesetzlich 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 BAG 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 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 BAG 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, der Unternehmen des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgewerbes und der Verlader, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs auf.

Es werden Expertengespräche geführt, um die aktuelle Entwicklung von Güteraufkommen und Beschäftigung, Beförderungsentgelten, Betriebskosten und Investitionsentscheidungen festzustellen und um Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen zu gewinnen, die für das Verhalten der Unternehmen im Wettbewerb bestimmend sind. Alle Gespräche werden auf freiwilliger Basis durchgeführt und vertraulich behandelt.

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

Marktbeobachtungsberichte

Die Ergebnisse der laufenden verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung werden zusammengefasst und in 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 die Struktur des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den mittel- und osteuropäischen Staaten.

Über die periodischen Berichte hinaus erstellt das BAG Sonderberichte zu bestimmten Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Berichte sind im Internet unter der Adresse „www.bag.bund.de“ in den Rubriken „Verkehrsthemen“ oder „Bestellungen & Downloads“ kostenlos abrufbar.

Ergebnisse der Marktbeobachtung

Mitte des Jahres 2006 veröffentlichte das BAG die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung für das Gesamtjahr 2005. Demnach kam es auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Verlauf des Jahres 2005 zu einer spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage. Ausdruck dessen war nicht zuletzt die zunehmende Investitionsbereitschaft der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen. Aufgrund der schwachen Entwicklung in den ersten Monaten wiesen allerdings der Straßen- und Eisenbahngüterverkehr im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt Aufkommensrückgänge auf; in der Binnenschifffahrt zeigten sich hingegen Zuwächse. Bei der Verkehrsleistung konnten im Jahr 2005 alle Verkehrsträger im Vergleich zum Vorjahr zulegen.

Ende 2006 wurde der Herbstbericht 2006 veröffentlicht, in dessen Mittelpunkt die Entwicklungen des nationalen und internationalen Güterverkehrs im ersten Halbjahr 2006 standen. Der konjunkturelle Aufschwung führte in Deutschland zu einer weiteren Steigerung der Verkehrsnachfrage. Sowohl der Straßen- als auch der Schienengüterverkehr verzeichneten im 1. Halbjahr 2006 deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005. Aufgrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen wies die Binnenschifffahrt hingegen Rückgänge auf. Insgesamt konnte die von den drei Verkehrsträgern erbrachte Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2006 um 4,5 Prozent und die Verkehrsleistung um 4,7 Prozent im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 gesteigert werden.

Sonderbericht über internetgestützte Frachtvermittlung

Im Mittelpunkt standen die Auswirkungen der vermehrten Frachtvermittlung über das Internet auf deutsche Transportunternehmen. Außerdem wurden die Einflüsse der EU-Osterweiterung und der Mauteinführung auf die Frachtvermittlung über das Internet thematisiert.

Sonderbericht über die Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen

Die Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen belief sich in den ersten drei Quartalen 2005 auf rund 2,2 Mrd. tkm. Sie

machte damit rund 4,4 Prozent der gesamten Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen bzw. 24,3 Prozent des gesamten innerstaatlichen Verkehrs aus.

Sonderbericht: Zwei Jahre EU-Osterweiterung – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe

Das BAG hatte seinen Bericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Verkehrsgewerbe vom Dezember 2004 aktualisiert. Demnach hatte sich das Laderaumangebot auf dem internationalen Transportmarkt spürbar erhöht. Nach dem deutlichen Rückgang der Beförderungsentgelte im Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten unmittelbar nach der Marktöffnung hatten sich diese im Laufe des vergangenen Jahres auf niedrigem Niveau stabilisiert. Um im Wettbewerb mit osteuropäischen Anbietern bestehen zu können, verstärkten vor allem mittelständisch geprägte Transport- und Speditionsunternehmen ihr Engagement auf den mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkten.

Sonderbericht über die Entwicklungen in der deutschen Binnentankschifffahrt

Unfälle in der Seeschifffahrt mit der Folge erheblicher Umweltschäden haben auch die Diskussion um die Sicherheit von Binnenschiffen neu belebt. Angesichts wachsender Sicherheits- und Umweltbedürfnisse wird der öffentliche Druck zur Einführung von Doppelhüllenschiffen größer. Vor diesem Hintergrund hatte das BAG die verkehrswirtschaftlichen Entwicklungen in der Binnentankschifffahrt näher untersucht.

Sonderbericht: Eineinhalb Jahre streckenbezogene Lkw-Maut – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe

Das BAG hatte seinen Bericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut auf das deutsche Verkehrsgewerbe vom September 2005 aktualisiert. Dabei wurden erstmals Statistiken aus dem Mauterhebungssystem mit einbezogen.

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.

Marktbeobachtung Luftverkehr

Mit Wirkung vom 1. Januar 1996 wurden Aufgaben auf dem Gebiet des Fluglinienverkehrs vom Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) auf das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) übertragen. Das BAG wurde Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Fluglinienteilgenehmigungen 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

Verkehrsangebots, d.h. der Fluglinienverbindungen im Vordergrund. Zum Einsatz kommen spezielle Softwareprogramme wie z.B. das Computerreservierungssystem Amadeus, dass als elektronisches Verkaufs- und Buchungssystem in Deutschland vorherrschend ist. Des weiteren werden auch Statistikprogramme und US-amerikanische Filing-Systeme wie ATPCO angewendet. Seit 2003/ 2004 sind verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund getreten. 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.

Lkw Maut

Weiterentwicklung und erste Anpassungen des Erhebungssystems

Nachdem im Vorjahr ein erfolgreicher Start der Lkw-Maut gelungen war, wurde mit der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuggerätesoftware OBU 2.0 Anfang 2006 ein weiterer wichtiger Meilenstein für das Gesamtsystem erreicht. Die neue Software erlaubt eine flexible Anpassung der im Fahrzeuggerät (OBU – On Board Unit) hinterlegten Parameter über die Luftschnittstelle. Dadurch können u.a. neue Anschlussstellen, zusätzliche mautpflichtige Strecken oder veränderte Mautsätze per Mobilfunk-Update und damit ohne Werkstattaufenthalte eingespielt werden. Das Fahrzeuggerät entspricht damit dem technisch anspruchsvollen Konzept des Betreibervertrages. Die neue Software ist problemlos gestartet. Zum Jahresbeginn waren bereits 420.000 von insgesamt 480.000 Fahrzeuggeräten upgedatet.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte ist bis zum Jahresende 2006 auf rund 551.000 Stück angestiegen, so dass im Jahresdurchschnitt ca. 86% aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden konnten. Dies zeigt eine hohe Akzeptanz für das automatische Erhebungssystem, durch das Wartezeiten an manuellen Einbuchungseinrichtungen vermieden werden können.

Insgesamt ist ein Mautumsatz in Höhe von rund 3,08 Mrd. € bei einer Gesamtfahrleistung auf dem mautpflichtigen Streckennetz von rund 25,8 Mrd. km realisiert worden. Damit wurde das erwartete Niveau an Mautumsatz erreicht. Entsprechend dem Anteil am Verkehrsaufkommen entfielen 33% am Mautumsatz auf ausländische Kraftfahrzeuge.

Zur Unterstützung der Nutzer standen von BAG und Toll Collect eingerichtete Telefon-Hotlines bei Fragen und Problemen das ganze Jahr zur Verfügung.

Zum 1. Oktober 2006 erfolgte die nach der Mauthöheverordnung (MautHV) vorgesehene planmäßige Anpassung der Mautsätze, zum Jahresende die Einbeziehung von Abschnitten dreier Bundesstraßen in das mautpflichtige Streckennetz. Beides verlief reibungslos.

Aufgaben des Bundesamtes

Die mit dem Vollzug der Lkw-Maut verbundenen hoheitlichen Aufgaben werden vom BAG und dort in der Abteilung 4 wahrgenommen.

Insbesondere sind das

- Grundsatzaufgaben, Administration
- Straßenkontrollen
- Betriebskontrollen
- Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung der Maut
- Betreiberüberwachung, Rechnungswesen

Grundsatzaufgaben/Administration

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. Sachgebiet 411 nimmt die grundsätzlichen allgemeinen Aufgaben für die Abteilung 4 wahr und Sachgebiet 412 ist für die Systemsteuerung und den spezifisch mit der Mauterhebung verbundenen IT-Betrieb sowie den Aufbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) zuständig.

In 2006 war Referat 41 u.a. mit den Vorbereitungen zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen sowie der Begleitung des Wirkbetriebes der Lkw-Maut mit OBU 2.0 in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Betreibergesellschaft befasst. Daneben ergaben sich im Verhältnis zur Betreibergesellschaft weitere Rechtsfragen zur Auslegung und Anwendung des Betreibervertrages. Zur Sicherstellung größtmöglicher Transparenz wurde das BMVBS in 167 Berichten bezüglich der Einhaltung der Vorschriften des Betreibervertrages, Rechtsänderungen und der Weiterentwicklung des Mautsystems sowie zu weiteren Fragestellungen aktuell informiert. Ferner gehörte zu den wichtigen Aufgaben 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 und Verwaltungsverfahren Maut sowie der Führung von verwaltungsgerichtlichen Streitigkeiten. Zugleich wurden rund 1200 schriftliche Bürgeranfragen beantwortet und die BAG-Hotline für telefonische Bürgeranfragen betrieben. Im Sachgebiet 412 wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet. Daneben erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der übrigen Fachreferate der Abteilung 4.

Straßenkontrollen Maut

Die mehr als 500 Mautkontrolleure und Mautoberkontrolleure sind - abhängig von der Verkehrsdichte - in unterschiedlich großer Zahl ständig unterwegs. Damit alle der Mautpflicht unterliegenden Streckenabschnitte gleichermaßen gut erreicht werden können, wurden die dienstlichen Wohnsitze aller Mautkontrolleure mit Einführung der Maut gleichmäßig verteilt entlang des ca. 12.000 km langen deutschen Autobahnnetzes eingerichtet. Zwei Kontrolleure mit einem Kontrollfahrzeug bilden in der Regel eine sog. Kontrollgruppe.

Alle etwa 275 Dienstfahrzeuge sind mit einer sehr aufwändigen elektronischen Kontrolltechnik ausgestattet. Mit ihren umfangreichen Kommunikationseinrichtungen stehen diese Mautkontrollfahrzeuge und

deren Besatzungen jederzeit mit den technischen Einrichtungen von TC und untereinander in Verbindung.

(Abb.: Neues Kontrollfahrzeug Volkswagen T5)

Die Mautkontrolleure verfügen weitgehend über dieselben Befugnisse wie die Kontrolleure des Straßenkontrolldienstes. Sie verrichten ihren Dienst entweder:

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

In mobiler Kontrolle werden Lastkraftfahrzeuge auf der Autobahn überholt und während der Fahrt die relevanten Daten zur ordnungsgemäßen Mautzahlung aus den in Lastkraftfahrzeuge eingebauten On-Board-Units (OBUs) automatisch ausgelesen. Lastkraftfahrzeuge ohne eingebaute OBU werden ebenfalls mobil, „fahrend“ kontrolliert. Bei diesen werden die Zulassungskennzeichen (mit Nationalität) durch den mitfahrenden Mautkontrolleur 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.

(Abb.: Fahrzeugausstattung)

Bei stationären Kontrollen (Standkontrollen) an besonders eingerichteten Autobahnrastplätzen stehen die teilnehmenden Mautkontrollgruppen in Funk-Daten-Kontakt mit vor dem Rastplatz fest installierten automatischen Kontrollbrücken. Diese Kontrollbrücken, die auch für sich allein der Mautüberwachung dienen, liefern während der Standkontrolle ihre Bilder, die Fahrzeug- und Nationalitätskennzeichen der erfassten Lastkraftfahrzeuge sowie ihre Informationen über die Mautentrichtung an die Mautkontrolleure.

Lastkraftfahrzeuge, die als nicht oder falsch zur Maut eingebucht identifiziert wurden, werden zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und dort genauer inspiziert.

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2006

Im Jahr 2006, dem zweiten Jahr mit dem neuartigen Maut- und Mautüberwachungssystem, wurden von den Mautkontrolleurinnen und Mautkontrolleuren des BAG insgesamt 8.513.110 Lastkraftfahrzeuge überprüft. Im Jahre 2005 waren durch das BAG 7.113.712 Lastkraftfahrzeuge kontrolliert worden.
Alle Mautkontrollen 2006 insgesamt, d.h. Mautkontrollen des Kontrolldienstes des BAG und automatische Mautkontrollen durch Toll Collect ergaben 18.168.172 kontrollierte Lastkraftfahrzeuge.

Aus der Zahl der durchgeführten Kontrollen und der Zahl der aufgedeckten Mautverstöße errechnet sich eine durchschnittliche (auf das Jahr bezogene) Beanstandungsquote. Diese liegt für das Jahr 2006 dauerhaft unter 2 v. H.

Dies und die Tatsache, dass die Beanstandungsquote noch unter dem Wert für das Jahr 2005 liegt, zeigt ein hohes Maß an Akzeptanz für die Maut.

Die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und dessen öffentliche Wahrnehmung haben sicherlich bewirkt, dass zunehmend viele Fahrer und Betreiber von Lastkraftfahrzeugen von vorsätzlichen Mautverstößen bzw. entsprechenden Versuchen Abstand nehmen.

Betriebskontrollen Maut

Das BAG ist im Rahmen der Maut 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. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bildeten gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders häufig auffällig geworden waren. Darüber hinaus wurden Initiativkontrollen durchgeführt und Hinweisen Dritter nachgegangen.

Im Jahre 2006 hat der Betriebskontrolldienst 389 Betriebskontrollen abgeschlossen. Nur in einem einzigen Fall mussten bei einer Prüfung Verwaltungszwangsmittel angewandt werden. In allen anderen Fällen wirkten die Überprüften ordnungsgemäß mit.

Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden ca. 925.700 Fahrten überprüft, Maut in Höhe von 601.274,18 € nacherhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt 444.038,03 € verhängt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut/Nacherhebung

Bei festgestellten Verstößen wird grundsätzlich die nicht- bzw. die nicht rechtzeitig oder nicht in voller Höhe gezahlte Maut in einem Verwaltungsverfahren nachträglich erhoben (bis auf Kleinbeträge) und zudem ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den verantwortlichen Betroffenen durchgeführt. In der zuständigen Organisationseinheit waren rund 140 Mitarbeiter beschäftigt.

Im Jahr 2006 wurden wegen Verstößen gegen das ABMG rund

- 78.000 Bußgeldbescheide erlassen,
- 16.000 Verwarnungen erteilt und
- 55.000 Nacherhebungsbescheide versandt.

Seit dem Start der Lkw-Maut im Januar 2005 sind dem zuständigen Amtsgericht Köln etwa 3.250 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt worden. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG.

Das Amtsgericht Köln hat inzwischen in 1.760 Verfahren eine Entscheidung getroffen:

- In etwa 1.500 Fällen hatten die Einsprüche keinen Erfolg. Entweder wurden sie zurückgenommen oder vom Gericht als unzulässig verworfen oder das AG Köln hat die Rechtsauffassung des BAG bestätigt.
- Lediglich etwa 200 Verfahren wurden zu Gunsten des Betroffenen eingestellt. Dies geschah überwiegend deshalb, weil entlastende Sachverhalte erst im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wurden.

Das Amtsgericht Köln hat insbesondere folgende Entscheidungen des BAG bestätigt:

- Mautverstoß bei Verletzung des Zeitfensters:
  Bucht sich der Mautpflichtige an einem Terminal manuell ein, so gilt sein Mautticket nur innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens.
- Mautverstoß bei Berücksichtigung von Tandemachsen als eine Achse:
  So genannte Tandemachsen gelten mautrechtlich als zwei Achsen.
- die Höhe der nicht entrichtenden Maut ist nicht bestimmend für Bußgeldhöhe.

In formeller Hinsicht sei darauf hingewiesen, dass Ordnungswidrigkeiten wegen Nichtentrichtung von Maut nicht bereits

nach drei Monaten, sondern - abhängig davon ob eine fahrlässige oder vorsätzliche Begehungsweise vorliegt - erst nach zwei bzw. drei Jahren verjähren.

ABMG-Nacherhebungsverfahren können auch von der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH (TC) in Berlin als beliehener Unternehmer durchgeführt werden, wenn die Kontrollfeststellung im Rahmen einer automatischen Kontrollstelle („Mautbrücke“) getroffen wurde. In diesen Fällen ist das Bundesamt Widerspruchsbehörde.

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.

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 2006 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.

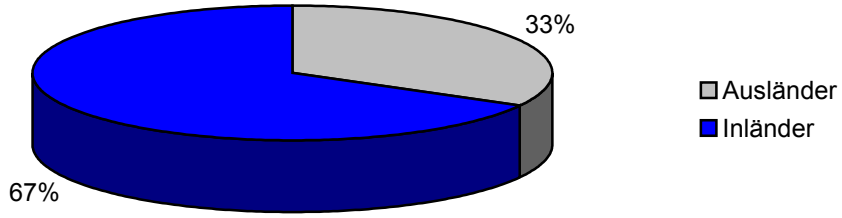
Einnahmeprüfung

Die Einnahmeprüfung dient der Sicherstellung der korrekten und vollständigen Erhebung der Maut sowie der vollständigen und rechtzeitigen Abführung der Mauteinnahmen an den Bund.

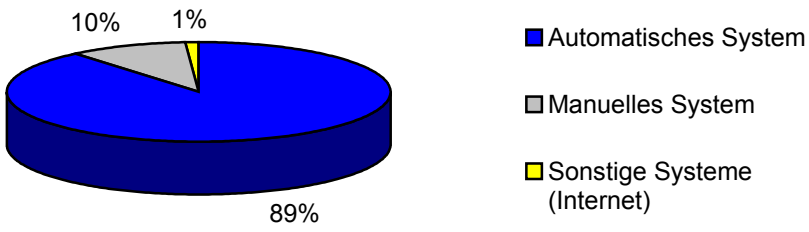
Das Mautaufkommen im Jahr 2006 belief sich auf rund 3,08 Mrd. €.

Mauteinnahmen in € (gerundet)			
Jahr	**Gebiets-ansässige**	**Gebiets-fremde**	**Summe**
2005	1.920.995.268	944.895.844	**2.865.891.112**
2006	2.047.666.759	1.030.167.171	**3.077.833.930**
Summe	**3.968.662.027**	**1.975.063.015**	**5.943.725.042**

Einnahmen nach In- und Ausländern



Einnahmen nach System



Prüfung der Betreibervergütung

Der Bereich Betreibervergütung ermittelt auf Basis eines Cost-Plus-Modells 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 2006 rund 6.000 Anträge bearbeitet. Maut wird vom Bundesamt für Güterverkehr auf Verlangen erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs unmöglich gemacht haben.

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisationen

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nimmt nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG) 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.

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

Da das VSG nur die Grundlage für staatliche Eingriffe zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs im Spannungs- und Verteidigungsfall bildet, hat der Gesetzgeber im Jahr 2004 zur Schließung der bestehenden Lücke in der staatlichen Notfallvorsorge für sonstige Großschadenslagen das Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) verabschiedet. Die zur Ausführung notwendigen Ausführungsbestimmungen sind in der Verwaltungsvorschrift zum VerkLG vom 04. Juli 2006 enthalten.

Zweck des VerkLG ist die Sicherstellung von ausreichenden Verkehrsleistungen in allgemeinen Notlagen, bei denen 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 Kommunikationssyteme.

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 dieses als nach dem VerkLG zuständige Behörde bestrebt, durch angemessene Vorsorgeplanungen – u.a. Aufbau und Pflege von Unternehmens- und Fahrzeugdateien - einem Ernstfall wirkungsvoll zu begegnen. Die dazu erforderlichen Auskünfte werden zum Teil direkt bei den Unternehmen, die zur

Leistung nach dem VerkLG verpflichtet werden können, eingeholt.

Zur Überprüfung der Praxistauglichkeit der vorgenommenen Planungen nimmt das Bundesamt regelmäßig an länderübergreifenden Krisenmanagementübungen teil und führt eigene Übungen durch.

Datenschutz im BAG

Aufgaben des behördlichen Datenschutzbeauftragten

Das Bundesamt für Güterverkehr (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 2006 war der DSB in einer Vielzahl von fachspezifischen Fällen eingebunden.

Er wirkte u.a. mit

- bei Fragen der Erhebung, Speicherung, Übermittlung oder Löschung personenbezogener Daten,
- bei datenschutzrechtlichen Fragen im Rahmen des Informationsfreiheitsgesetzes,
- bei Fragen zu Zugangs- und Zugriffsberechtigungen.

Statistiken des Güterkraftverkehrs

Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs führt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) 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 BAG 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.

Rechtsgrundlage

Die Erhebungen für die beiden Statistiken erfolgen auf Grundlage des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG)

Verkehrsleistungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs

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 oder mehr als 6,0 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Sattelzugmaschinen sowie die von ihnen gezogenen Anhänger. 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 sowie fahrtenbezogene Merkmale.

Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht. Im Jahr 2006 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 67.505 Fahrzeuge in die Erhebung, wobei 62.380 Fahrzeuge in die Auswertung gekommen sind. Die Differenz von 5.125 Fahrzeugen waren Ausfälle, d.h. Fahrzeuge standen oder waren in Reparatur. In die Auswertung gingen 423.136 Last- und Leerfahrten ein.

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Güterkraftverkehrsstatistik werden in Monats- und Jahresberichten des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht. Die Monatsberichte stehen als Download unter www.kba.bund.de zur Verfü-

gung. Die gedruckte Version des Jahresberichtes kann beim Kraftfahrt-Bundesamt, 24932 Flensburg bezogen werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit die aktuellen Daten der Güterkraftverkehrsstatistik aus dem Internet unter www.bag.bund.de in der Rubrik „Verkehrsthemen“ – „Statistik“ als PDF- Datei herunterzuladen.

Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2006 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 BAG geführten Unternehmensdateien für den gewerblichen Güterkraftverkehr nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Für die Unternehmensstatistik 2006 wurden aus den Dateien des BAG 16.780 Unternehmen gezogen, von denen 9.446 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 7.334 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstrukturerhebung für das Jahr 2006 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 Beschäftigten 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 sind 11.988 Unternehmen für die statistische Auswertung genutzt worden. Die Differenz von 4.634 Unternehmen waren Ausfälle von Unternehmen, die z.B. zum Stichtag ruhten oder nicht mehr bestanden oder die keine Lkw’s mehr einsetzten.

Ablauf der Unternehmensstatistik

Nahezu sämtliche Tätigkeiten werden vom BAG 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 Fahrzeug-

register des Kraftfahrt-Bundesamtes wird noch zusätzlich durchgeführt. Durch Plausibilitätsprüfungen wird eine hohe Qualität dieser Statistik erreicht.

Veröffentlichungen

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik für das Jahr 2005 wurden vom BAG in den Berichten „ Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: „November 2004 – USTAT 11 “ im März 2006 bzw. „November 2005 – USTAT 12“ im November 2006 veröffentlicht. Der Bericht „USTAT 13“ wird nach Abschluss der Arbeiten in 2007 veröffentlicht.

Die Berichte können nach Erscheinen – ebenso wie die bisher erschienenen Berichte - beim BAG bezogen werden.

Internetauftritt BAG

Das Ziel des Internetauftritts des BAG besteht darin, aktuelle Verkehrsthemen und Gesetzesänderungen sowie deren Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe aufzuzeigen.

Zum Endes des Jahres 2005 ist eine neu strukturierte Homepage des BAG an den Start gegangen, um neben den herkömmlichen Zielsetzungen auch den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden. Der Internetauftritt wurde neu gestaltet und strukturiert, um behinderten Menschen einen „barrierefreien“ Zugang zu öffentlich zugänglichen Informationsmedien zu ermöglichen.

Unter der Internetadresse www.bag.bund.de werden wichtige Informationen für Unternehmer und Kraftfahrer, ferner Anträge, Formulare oder Gesetze und Merkblätter bereit gestellt. Auch können alle durch das BAG erstellte Berichte, nach ihrem Erscheinen, unter der Rubrik „Bestellungen & Downloads“ als PDF-Datei heruntergeladen werden.

Zentrale Dienste

Personal

Die Ausbildungsoffensive wurde auch im Jahr 2006 fortgesetzt. In deren Rahmen wurden insgesamt 12 neue Ausbildungsverhältnisse begründet, davon 4 in der Zentrale und 8 in den Außenstellen. Im Ergebnis waren somit 50 Auszubildende zu betreuen, für die mit Pilotierung des Einstellungsjahrganges 2006 ein optimiertes Konzept zur erfolgreichen Durchführung der Ausbildung gestellt wurde.

In 2006 absolvierten 4 Auszubildende erfolgreich die Abschlussprüfung, von denen eine Auszubildende die Ausbildungszeit wegen besonders guter Leistungen verkürzen konnte.

Alle Auszubildenden wurden auf Basis eines Zeitvertrages beim BAG übernommen.

(Abb.: Auszubildende des Bundesamtes für Güterverkehr mit Ausbildungsleiter Joachim Rösner)

Im Berichtszeitraum wurden über 140 externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt, an denen etwa 450 Beschäftigte teilnahmen.

Darüber hinaus fanden zahlreiche Fortbildungsveranstaltungen zu den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht für Straßenkontrolleure statt, an denen etwa 190 Mitarbeiter teilnahmen.

Bewährte Fahrsicherheitstrainings wurden fortgesetzt. An den im Berichtszeitraum stattgefundenen drei Fahrsicherheitstrainings nahmen über 45 Straßen- und Mautkontrolleure teil.

Im Zuge der umfangreichen Neuerungen durch den TVöD wurden im Jahr 2006 diverse Inhouse-Schulungen durchgeführt, an denen über 80 Mitarbeiter/innen teilnahmen.
Spezielle Informationsveranstaltungen mit über 370 Teilnehmer/innen wurden zum Thema „Leistungsorientierte Bezahlung„ durchgeführt.

Darüber hinaus fanden sieben Veranstaltungen zur Umsetzung der Korruptionsprävention der Bundesregierung für über 130 Führungskräfte statt.
Weitere Seminare, beispielsweise zum Thema „Mitarbeitergespräche führen“, konnten für 25 Führungskräfte des Hauses eingerichtet werden.

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.

Im Zeitraum vom 1. November 2005 bis 31. Oktober 2006 wurden einschließlich der Nebenstrecke Düsseldorf – Berlin rund 139.000 Reisen kostengünstig unter Federführung des Bundesamtes abgewickelt.

Einnahmen und Ausgaben

Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) 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	15,43
Sonstige Einnahmen (z.B. Geldbußen, Gebühren)	22,39
Gesamteinnahmen	**37,82**

Ausgaben (Kapitel 1205)	In Mio. Euro
Personalkosten	68,65
Sachkosten (einschl. Investitionen)	29,63
Gesamtausgaben	**98,28**

LKW-Maut (Kapitel 1202)	In Mio. Euro
Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Maut	3.046,69
Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für LKW durch Private	563,48

Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Seit 1994 können gemäß § 15 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) 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 2006 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von rund 15,4 Mio. Euro.

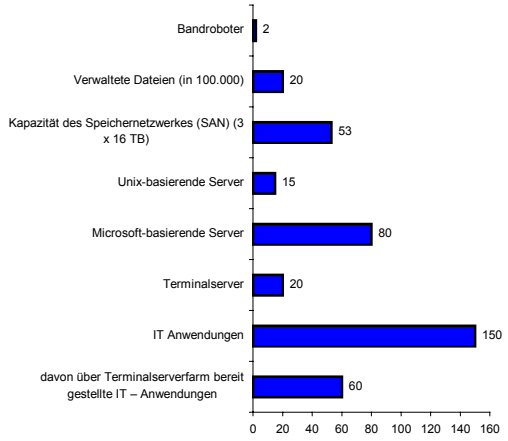
(Abb.: Tank und Rast in Brohltal-Ost)

Das BAG 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 über Höhe und Erhebung der Konzessionsabgabe für das Betreiben eines Nebenbetriebes an der Bundesautobahn (BAB - Konzessionsabgabenverordnung – BAB-KAbgV) 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 BAG

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 Plattform[1] 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.

Zur Sicherheits- und Hochverfügbarkeitsinfrastruktur gehören Server-Cluster[2] 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. 11.000 handelsüblicher DVD'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.

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

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

Werderstraße 34
50672 Köln
Telefon: 02 21 / 57 76-0
Telefax: 02 21 / 57 76-17 77

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de