



Bundesamt  
für Güterverkehr



# Geschäftsbericht 2010

... aktiv für den **Güterverkehr**



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Geschäftsbericht 2010

Aufgaben - Organisation - Tätigkeiten

Köln, Juni 2011

## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr  
Presse- & Öffentlichkeitsarbeit  
Werderstraße 34  
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-1620  
Fax: 0221-5776-1625  
E-Mail: [presse@bag.bund.de](mailto:presse@bag.bund.de)  
Internet: <http://www.bag.bund.de>

Redaktion: Renate Rademacher, Horst Roitsch

Bilder: Atelier für Mediengestaltung, Tobias D. Kern  
Jan Bergrath, Freier Journalist, Köln  
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung  
Toll Collect GmbH

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Erstellt mit dem Open Source Programm Scribus

## Vorwort



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt hat sich im Verlauf des vergangenen Jahres im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung spürbar belebt. Nach den hohen Mengen- und Leistungsrückgängen im Jahr 2009 konnte der gewerbliche Straßengüterverkehr wieder deutliche Zuwächse erzielen. Nach den vorliegenden Daten stieg 2010 die Beförderungsmenge des gewerblichen Straßengüterverkehrs um 12,4 % und die Beförderungsleistung um 8,3 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum an.

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Entwicklung haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen im Verlauf des Jahres 2010 wieder verbessert und zunehmend gefestigt. Die Marktbelebung spiegelte sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte in einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage wider.

Positiv zu vermerken ist auch, dass der Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge auf den deutschen Straßen deutlich zunimmt. So wurden im Jahr 2010 zum ersten Mal über die Hälfte der mautpflichtigen Fahrleistungen mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 5 erbracht. Sowohl bei in- als auch bei ausländischen Fahrzeugen wurde in emissionsärmere Lkw investiert. Bei deutschen Fahrzeugen liegt der Euro 5-Anteil bei rund 63 %, bei den alten EU-Mitgliedstaaten bei mittlerweile gut 53 % und er wächst in beiden Fällen weiter.

Voran ging es auch mit den europäischen Großprojekten wie die Errichtung des „Europäischen Einzelstaatlichen Registers“ und dem Aufbau des „Europäischen Elektronischen Mautdienstes“. Umfassende Informationen zu diesen Themen finden Sie auf der Homepage des BAG.

Zusätzliche Aufgaben für das Bundesamt ergaben sich auch aus der Umsetzung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung.

Ungeachtet dessen wurde die Zahl der durchgeführten Kontrollen noch gesteigert.

Insgesamt 633.541 Fahrzeuge wurden 2010 kontrolliert und dabei rund 180.000 Verstöße festgestellt – dies bestätigt die Notwendigkeit wirksamer Kontrollen. Zudem haben rund 8,6 Mio. Straßenkontrollen des Mautkontrolldienstes zur Sicherstellung des Mautumsatzes in Höhe von ca. 4,48 Mrd. Euro beigetragen.

Die Nachwehen der Wirtschaftskrise sind noch nicht ganz abgeklungen und längst nicht alles ist wieder wie vorher. Dennoch ist nach meinem Eindruck ein wachsender Optimismus im Transportgewerbe auszumachen. Ich denke daher, dass wir – wenn auch nicht euphorisch – so doch positiv in die Zukunft blicken können. Das deutsche Gewerbe hat schon in der Vergangen-

heit gezeigt, dass es sich auf einem dynamischen Markt gut behaupten kann. Dank seiner Flexibilität, seiner qualifizierten Mitarbeiter und nicht zuletzt dank seiner Entwicklungsfreude und seines außerordentlichen Ideenreichtums weiß es seine Chancen zu nutzen und sich am Markt durchzusetzen.

Köln, im Juni 2011

A handwritten signature in black ink, reading "Andreas Marquardt". The signature is written in a cursive style with a slight slant.

Andreas Marquardt

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

# Inhalt

## Vorwort des Präsidenten

Bundesamt für Güterverkehr 9

Ordnungsrecht 11

- Rechtsentwicklung
- Fachliche Schulung
- Sonstige Aktivitäten

Straßenkontrollen 14

- Besonderheiten im Jahr 2010
- Euro Contrôle Route (ECR)
- KOWIKA
- Technische Unterwegskontrolle
- Fahrpersonal / Digitales EG-Kontrollgerät
- Kontrollergebnisse für das Jahr 2010

## Marktzugang im nationalen und internationalen

Straßengüter- und Personenverkehr 19

- Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen
- Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden
- Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder
- Unternehmensdatei/ Werkverkehrsdatei
- Betriebskontrollen
- Straßenpersonenverkehr

Ordnungswidrigkeitenverfahren 22

Lkw-Maut	27
Aktuelles	
Mautsystem	
Grundsatzfragen Lkw-Maut	28
Straßenkontrollen Maut	29
Betriebskontrollen Maut	32
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut / Nacherhebung	33
Betreiberüberwachung / Rechnungswesen	33
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	37
Gesetzliche Grundlagen und Ziele	
Marktbeobachtung Landverkehr	
Marktbeobachtungsberichte	
Themenschwerpunkte 2010	
Marktbeobachtung Luftverkehr	
Internationaler Luftverkehr	40
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	40
Luftverkehr des Bundes	41
Statistiken des Güterkraftverkehrs	41
Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs	
- Unternehmensstatistik	
Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen	
- Mautstatistik	

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	44
Transportorganisationen	
Sicherung von Verkehrsleistungen	
Zuwendungsverfahren	46
Dienstleistungszentrum Reisestelle	47
Zentrale Dienste	49
Allgemeines	
Organisation	49
Personal	49
Ausbildung	
Fortbildung	
Weitere Themenschwerpunkte	
Informationstechnik im Bundesamt	52
Einnahmen und Ausgaben	53
Organisationsplan des BAG	54

Die Zentrale und die Außenstellen des Bundesamtes für Güterverkehr



## Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Unter der Leitung seines Präsidenten nimmt es vielfältige Aufgaben rund um den Güterverkehr wahr.

Sein Sitz - die Zentrale - befindet sich in Köln. Die Zentrale ist in vier Abteilungen mit insgesamt 18 Referaten untergliedert. Sie wird von bundesweit insgesamt elf Außenstellen und einer Dienststelle in Berlin unterstützt.

Kernaufgabe der Zentrale ist es, eine bundesweit einheitliche Verwaltungs- und Kontrollpraxis zu gewährleisten. Zu den Aufgabenfeldern gehören:

- Rechtsentwicklung,
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßen- und Betriebskontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge,
- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister),
- Durchführung der Förderprogramme „Demimis“ und „Aus- und Weiterbildung“,
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung,
- Verkehrsfachstatistiken,
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe,
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr,
- Dienstleistungszentrum Reisestelle,
- Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn-Berlin,
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben

(Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik, Innerer Dienst).

Die Außenstellen sind für die Aufgabenerfüllung vor Ort zuständig. Diese erfolgt in engem Zusammenwirken mit den Verkehrsbehörden und Polizeien der Länder. Zugleich halten sie den Kontakt mit den Unternehmen und Verbänden des Güterverkehrs in ihrer Region.

Die Außenstellen 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 drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben in Bremen, Kiel und Saarbrücken werden ausschließlich ordnungsrechtliche Verfahren durchgeführt, vorrangig Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen ausländische Betroffene.

# Marktzugang Überwachung

---



## Ordnungsrecht

Aufgrund seines engen Kontakts zum Straßenverkehrsgewerbe ist das Bundesamt an der Entwicklung des nationalen, europäischen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr beteiligt. Dabei greift das BAG auf die Ergebnisse und Erfahrungen des Straßenkontrolldienstes und die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung zurück. Zudem werden die Statistiken zum Güterkraftverkehr ausgewertet und die im Rahmen der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren gesammelten Erfahrungen berücksichtigt. Neben Stellungnahmen zu Rechtsetzungsvorhaben des BMVBS und anderer Stellen gibt das Bundesamt auch initiativ Anstöße für notwendige Anpassungen des deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsrechts. Parallel dazu 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 in Arbeitsgruppen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

## Rechtsentwicklung

Am 04. Dezember 2009 ist das sogenannte „Road Package“ in Kraft getreten. Dieses EU-Verordnungspaket regelt den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer umfassend neu und fasst die bislang im Bereich des Personen- und Güterkraftverkehrs geltenden europäischen Rechtsvorschriften in drei EU-Verordnungen zusammen. Sie werden am 04. Dezember 2011 wirksam und damit in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union unmittelbar anwendbar. Abweichend hiervon gelten die Kabotagebestimmungen bereits seit dem 14. Mai 2010. Auch wenn die Verordnungen in den Mitgliedstaaten unmittelbar gelten, sind be-

stehende nationale Rechtsvorschriften an den neuen europarechtlichen Rahmen anzugleichen. Das Bundesamt hat zusammen mit dem BMVBS und den Bundesländern in einer Arbeitsgruppe Änderungsentwürfe des Güterkraftverkehrsgesetzes, der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr sowie der Berufszugangsverordnung erarbeitet. Die nationalen Vorschriften sollen möglichst zeitgleich mit dem Wirksamwerden der europarechtlichen Vorschriften in Kraft treten.

Mit diesen EU-Verordnungen soll insbesondere die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union optimiert und modernisiert und die Wirksamkeit der Überwachung der Unternehmen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, erleichtert werden. Aus diesem Grund ist jeder Mitgliedstaat verpflichtet, ab dem 04. Dezember 2011 ein zentrales elektronisches Register sämtlicher Kraftverkehrsunternehmen zu führen, die im Inland zur Ausübung des Berufs des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers zugelassen sind. In Durchführung des EU-Verordnungspakets wird beim BAG bis Ende 2011 ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen - Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) - eingerichtet, in dem allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert werden, wie etwa Name und Rechtsform des Unternehmens, Anschrift und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend werden gewisse Inhalte der Verkehrsunternehmensdatei über das Internet allgemein zugänglich sein.

Auch schwerwiegende Zuwiderhandlungen, die im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Betätigung des Kraftverkehrsunternehmens begangen worden sind sowie bestimmte



Verwaltungsentscheidungen sollen gemäß europarechtlicher Bestimmungen zentral erfasst werden - jedoch nicht zwingend zusammen mit den allgemeinen Unternehmensinformationen, sondern gegebenenfalls von diesen getrennt in separaten Dateien. In Betracht kommen hierfür die vom Bundesamt für Justiz (BfJ) geführten Zentralregister (Gewerbezentralregister und Bundeszentralregister). Unberührt hiervon bleibt die vom BAG auf Grundlage des § 16 GüKG geführte Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen güterkraftverkehrsrechtliche Bestimmungen. Ab 04. Dezember 2011 wird das BAG in Deutschland zudem die Aufgaben der „nationalen Kontaktstelle“ übernehmen, über die künftig die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten miteinander kommunizieren werden. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass auch Verstöße im EU-Ausland bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers durch die zuständige inländische Behörde Berücksichtigung finden.

Im Bereich des Fahrpersonalrechts ist am 21. September 2010 die 6. Änderung des AETR („Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“) völkerrechtlich in Kraft getreten. Das AETR wurde an die

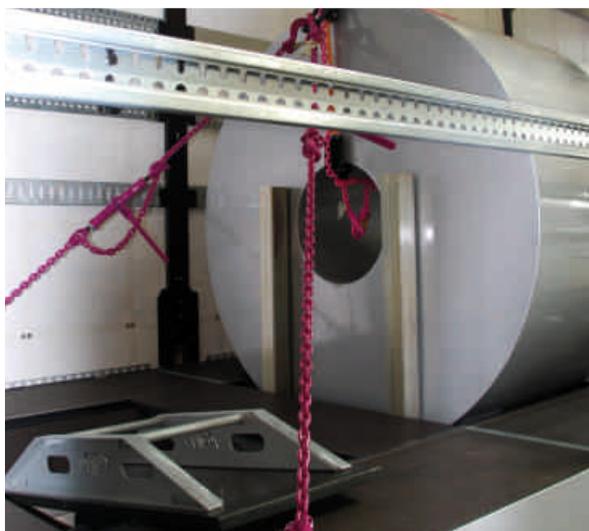
Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu den Lenk- und Ruhezeiten in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 angepasst. Im Zuge dieser Neuerung war das Bundesamt damit betraut, entsprechende Anpassungen der Fahrpersonalverordnung, insbesondere der Bußgeldvorschriften, vorzubereiten. Mit dem Inkrafttreten einer Änderung der Fahrpersonalverordnung ist im Laufe des Jahres 2011 zu rechnen.

Um auf nationaler Ebene eine einheitliche Anwendung des Fahrpersonalrechts sicherzustellen, wurden zwischen Bund und Ländern, unter Beteiligung des BAG, Anwendungs- und Auslegungsfragen erörtert. So konnten - beispielsweise bezüglich der Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage (§ 20 FPersV) - praxiserprobte Lösungen gefunden werden.

Zusätzliche Aufgaben ergaben sich durch die Umsetzung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ des BMVBS. Auf Grundlage des Aktionsplans war das BAG in Maßnahmen zur verstärkten Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr eingebunden. Zu diesem Zweck erfolgten regelmäßige, gezielte Auswertungen der Kontrollergebnisse des BAG und der Länder, deren Ergebnisse zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens und der Verbesserung des Kontrollkonzepts dienen.

Im Bereich des multilateralen Güterkraftverkehrsrechts leistete das Bundesamt Beiträge zur Weiterentwicklung des multilateralen CEMT-Kontingents. Nach Lockerung der Erteilungsvoraussetzungen in der CEMT-Erteilungsrichtlinie im Jahr 2009 konnte die Erteilung von CEMT-Genehmigungen für die deutschen Unternehmen attraktiver gestaltet werden.

Im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation beteiligte sich das BAG vor allem an erforderlichen Abstimmungsprozessen. Nachdem das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) und die zugehörige Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) bereits zum 01. Oktober 2006 in Kraft traten, wirkten sich die Vorschriften aufgrund von Übergangsbestimmungen erst seit dem 10. September 2009 im gewerblichen Güterkraftverkehr aus. Bei Abstimmungsprozessen zwischen Bund und Ländern über Auslegungsfragen hat das Bundesamt zahlreiche Vorschläge in die fachliche Diskussion zwischen den zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Berufskraftfahrerqualifikation eingebracht. Auf europäischer Ebene erfolgte im Auftrag des BMVBS die Teilnahme am „professional drivers training committee“, wo Auslegungsfragen zwischen Vertretern der EU-Kom-



mission und den Mitgliedsstaaten erörtert wurden. Die Ergebnisse flossen direkt in die Weiterentwicklung des Fragen- und Antwortenkatalogs auf der Internetseite des BAG ein.

Auch die Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter bildeten einen Schwerpunkt im Rahmen der Rechtsentwicklung. Bei der Überarbeitung der Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) sowie der zugehörigen Durchführungsrichtlinien (RSEB) hat das BAG über Stellungnahmen seine Praxiserfahrungen aus den Straßenkontrollen sowie den Ordnungswidrigkeitenverfahren einbringen können. Die Änderungen betreffen u.a. die begrenzten Mengen, Unterweisungen sowie den neu eingeführten Begriff des Entladers. Problematische Einzelfälle konnten im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses geklärt werden.

### Fachliche Schulung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Straßenkontrolldienstes und der Sachbereiche zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren werden in der Anwendung der zu überwachenden Rechtsvorschriften kontinuierlich geschult. Damit wird eine recht- und zweckmäßige Wahrnehmung des gesetzlichen Überwachungsauftrags und der gesetzlich zugewiesenen Aufgaben als Bußgeldbehörde sichergestellt.

Besonderer Schulungsbedarf ergab sich zum Jahresende 2010 auf dem Gebiet der Gefahrgutvorschriften aufgrund der Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) zum 01. Januar 2011.

Weitere Fortbildungsschwerpunkte wurden im Bereich der Vorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen sowie im Güterkraftverkehrsrecht gesetzt.

Außerdem wurden Grund- und Aufbau-seminare durchgeführt, die das Abfall-, Fahrpersonal-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht (einschließlich Ladungssicherung und technischer Unterwegskontrolle) betrafen.

Insgesamt wurden im Jahr 2010 über 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult. Der regelmäßige Wissens- und Meinungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG und denen der anderen Kontrollbehörden des Bundes und der zuständigen Länderbehörden ist zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorschriftenauslegung und -vermittlung wichtig. Insbesondere im Bereich des Gefahrgutrechts fand im Jahr 2010 wieder ein reger Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Stellen statt.

### Sonstige Aktivitäten

Neben der Beteiligung an Rechtsetzungsvorhaben unterstützte das Bundesamt das BMVBS bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftersuchen ausländischer Behörden und der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen. Darüber hinaus engagierte sich das

BAG in verschiedenen Gremien zur Ladungssicherung. Es wirkt beim Verein Deutscher Ingenieure (VDI) bei der Erstellung der einschlägigen Richtlinien 2700 ff. sowie beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) in einem Arbeitskreis mit. Dieser war u. a. an der Erstellung von Verladeempfehlungen für Stahlbleche sowie Betonstahlmischladungen beteiligt.

### Straßenkontrollen

Das BAG leistet mit seinen Straßenkontrollen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Bei diesen Kontrollen wird zwischen Standkontrollen und mobilen Kontrollen unterschieden. Im Vordergrund stehen die Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht einschließlich Ladungssicherung und technischer Unterwegskontrolle. Darüber hinaus erfolgt eine große Zahl von Kontrollen in speziellen Rechtsgebieten, insbesondere mit den Schwerpunkten Gefahrgut- und Abfalltransporte.

Zur Durchführung der Straßenkontrollen waren im Jahr 2010 im Bundesamt 250 Stellen besetzt, davon 237 mit Kontrolleuren/innen und 13 mit Oberkontrolleuren/innen.



Durch die Kontrolltätigkeit des Bundesamtes wird der Sicherheitsstandard auf den Fernstraßen und den Bundesautobahnen erhöht, was dazu beiträgt, schwere Unfälle und Schäden zu verhindern.

### Besonderheiten im Jahr 2010

Ein Schwerpunkt lag in der erfolgreichen Vorbereitung des Straßenkontrolldienstes auf die Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens (eANV) zum 01. April 2010. Dies wurde durch eine Beteiligung am Projekt „Abfalltransportkontrolle“ ermöglicht. Dieses Projekt zur Entwicklung und Erprobung des bundesweiten Datenbanksystems „IPA-KON“ wurde durch die Bundesministerien für Bildung und Forschung sowie des Inneren gefördert und startete bereits Anfang 2009 unter der Leitung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV). Die Erprobungsphase unter Einbindung von Datenbanken von drei Bundesländern endete erfolgreich im Herbst 2009. Seither können durch den Straßenkontrolldienst des Bundesamtes die im eANV notwendigen Nachweise dieser Bundesländer kontrolliert werden. Darüber hinaus konnte im Jahr 2010 eine zukunftsweisende Übereinkunft des Bundesamtes mit den zuständigen Abfallbehörden der Bundesländer zur bundesweiten Zusammenarbeit im Rahmen von IPA-KON geschlossen werden.

Mit dem Projekt „Errichtung eines Achslastmessstellensystems auf Bundesautobahnen“ soll schrittweise ein flächendeckendes Netz von Messstationen im gesamten Bundesgebiet aufgebaut werden. Im Rahmen der Mitarbeit des BAG wurde im Jahr 2010 eine neue Softwareversion für eine gezielte und effiziente Auswertung der Messergebnisse entwickelt und im Straßenkontrolldienst eingeführt. Zur Nutzung der jeweiligen Kontrollplätze werden die notwendigen

Arbeiten mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und den Straßenbetriebern der jeweils zuständigen Länder koordiniert. Gleichzeitig werden aber auch ähnlich gelagerte, wissenschaftliche Projekte auf europäischer Ebene unterstützt. So konnte im Mai 2010 der Kontrollplatz des Projektes "ASSET-Road" in der Nähe von Rosenheim an der BAB 8 eröffnet werden. Auf diesem Platz wurde in Kooperation mit den Projektträgern und dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd ein modernes, sensorgestütztes Messsystem installiert und in Betrieb genommen. Hier wurde eine „Langsamüberfahrwaage“, eine Einrichtung zur Profiltiefenmessung und eine infrarotgestützte Brems- und Lagerprüfung eingebaut. Die Einrichtungen wurden mit einer modernen Auswertetechnik in einem Bürocontainer auf dem Kontrollplatz verbunden.



### Euro Contrôle Route (ECR)

Die Kontrolldienste von 14 Mitgliedstaaten arbeiten in der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route (ECR) zusammen, um die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene weiter zu entwickeln. Weitere vier Mitgliedstaaten nehmen im Status eines Beobachters teil.

Im Rahmen der Mitarbeit in diesem Verbund fand im Jahr 2010 wieder ein regelmäßiger internationaler Fortbildungsaustausch mit Kollegen/innen aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Tschechien statt. Schwerpunkt des Austausches mit europäischen Partnerbehörden ist die Harmonisierung und Verbesserung der Koordination der Kontrolltätigkeiten. Hauptthemen sind dabei regelmäßig die Ausbildung im Bereich der Arbeit mit dem digitalen Kontrollgerät (Fahrten-schreiber), die technische Unterwegskontrolle und die Sicherung der Ladung.



ECR hat zudem die Arbeit am Gemeinschaftsprojekt TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement) aufgenommen. Dieses EU-Projekt startete im August 2010 mit dem Ziel, eine Vereinheitlichung im Bereich der Ausbildung für die Kontrolleure/innen bei der Kontrolle der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) im gewerblichen Güterverkehr herbeizuführen. Die Leitung und Koordinierung der Arbeiten hat die britische Verkehrsüberwachungsorganisation VOSA übernommen. Das Projekt ist auf eine Laufzeit von

zwei Jahren ausgelegt und soll zu einem länderübergreifenden, abgestimmten Ausbildungskonzept für die Straßenkontrolleure führen.

### KOWIKA

Zur Optimierung der Aufgabenziele wurde das Projekt „KOWIKA-SKD“ im Jahr 2010 erfolgreich abgeschlossen. Dieses Projekt ist ein Teil des Gesamtprojektes "KOWIKA" im Bundesamt, welches für eine effiziente, qualitätsgesicherte und papierarme Bearbeitung von Kontrollfällen in den Bereichen Kontrolle, Ordnungswidrigkeiten und Kasse steht.

Am Anfang der vorgenannten Prozesskette steht der Straßenkontrolldienst, dessen Mitarbeiter/innen mittels des Programm-Moduls „KOWIKA-SKD Mobile“ Kontrollberichte, Kontrollmitteilungen, Kontrollbescheinigungen (einschließlich Anlagen in elektronischer Form und Papierform), Verwarnungen und Sicherheitsleistungen erstellen. Diese Individualsoftware verwaltet im Büro-Kfz des Kontrolldienstes über ein Netzwerk die beiden Laptops des Kontrollpersonals mit diversen Endgeräten und steuert den Versand der Kontrolldaten mittels UMTS/GPRS. Zu den Endgeräten zählen das Multifunktionsgerät (Drucker, Scanner, Kopierer), das Zahlungsterminal zur Vereinnahmung von Bargeld und bargeldlosen Zahlungen, das PDA bzw. eine Box zur Auswertung des digitalen Kontrollgerätes und die Digitalkamera. Die Mitarbeiter/innen der jeweiligen BAG-Außenstellen greifen über eine zentrale Datenbank auf die Kontrollfallakten zu, um mit Hilfe des Programm-Moduls „KOWIKA-Office“ eine Qualitätskontrolle durchzuführen. Anschließend werden die Kontrollfallakten inklusive der Anlagen an das vom Bundesamt genutzte Ordnungswidrigkeitenprogramm weitergeleitet oder zur Abgabe an externe Ahndungsbehörden ausgedruckt.



### Technische Unterwegskontrolle

Seit Einführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 2000/30/EG im September 2004 wurde eine jährlich steigende Anzahl von Fahrzeugen einer besonderen Prüfung bezüglich der Bremsanlagen, der Abgasanlagen, Lenkanlagen, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, Räder und Reifen, Federung, Fahrgestell, Fahrtenschreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, des Austritts von Kraftstoff und Öl, aber auch der Abgastrübung und gasförmigen Emissionen sowie im Bezug auf den Gesamtwartungszustand unterzogen.

Im Jahr 2010 wurden 57.075 Fahrzeuge (36.849 Kraftfahrzeuge und 20.226 Anhänger) durch Technikexperten/innen bzw. Kontrolleure/innen hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. An 38.011 Fahrzeugen wurde der vollständige Umfang der technischen Unterwegskontrolle und an 19.064 Fahrzeugen die Beleuchtung begutachtet. Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Bereich technische Unterwegskontrolle annähernd dreimal so viele Fahrzeuge kontrolliert wie im Jahr 2009 (22.747 Fahrzeuge). Insgesamt wurde im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle rund jede 5. Kontrolle mit einer Beanstandung abgeschlossen.

### Fahrpersonal/

#### Digitales EG-Kontrollgerät

Im Jahr 2006 trat die Verpflichtung zur Ausrüstung aller neu zugelassenen Fahrzeuge, die dem Personen- oder Güterverkehr dienen und mehr als neun Sitzplätze bieten und/oder eine zulässige Gesamtmasse größer als 3,5 t aufweisen, mit einem digitalen EG-Kontrollgerät in Kraft. Der Anteil der Fahrzeuge mit einem solchen digitalen EG-Kontrollgerät ist seither stetig angestiegen. Ende des Jahres 2010 waren über die Hälfte aller Fahrzeuge in den Kontrollen des Bundesamtes mit digitalen EG-Kontrollgeräten ausgerüstet. Mit dieser Entwicklung ging auch ein Anstieg des Anteils der Kraftfahrer mit einer entsprechenden Fahrerkarte einher.



### Kontrollergebnisse für das Jahr 2010

Der Fokus des Straßenkontrolldienstes ist neben den Zulässigkeits- und Genehmigungskontrollen vor allem auf Kontrollen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes gerichtet. Deshalb bestimmen die weitaus komplexeren und entsprechend zeitintensiveren Kontrollen aus den Bereichen des Fahrpersonal-, Gefahrgut- und Abfallrechts, der Ladungssicherung und der technischen Sicherheit den wesentlichen Inhalt der Straßenkontrollen. Durch die auf 28 Tage verlängerte Mitführungspflicht von Arbeitszeitnachweisen wurden zudem die Kontrollen des Rechtsgebietes Fahrpersonalrecht im Hinblick auf ihre Kontrolltiefe ausgeweitet.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 633.541 Fahrzeuge kontrolliert.

### Maßnahmen

Im Jahr 2010 wurden in rund 18 % der durchgeführten Kontrollen Beanstandungen festgestellt. Hierbei wurden rund 180.000 Verstöße gegen Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche aufgenommen. Davon entfallen allein 132.000 Verstöße auf Beanstandungen im Bereich der

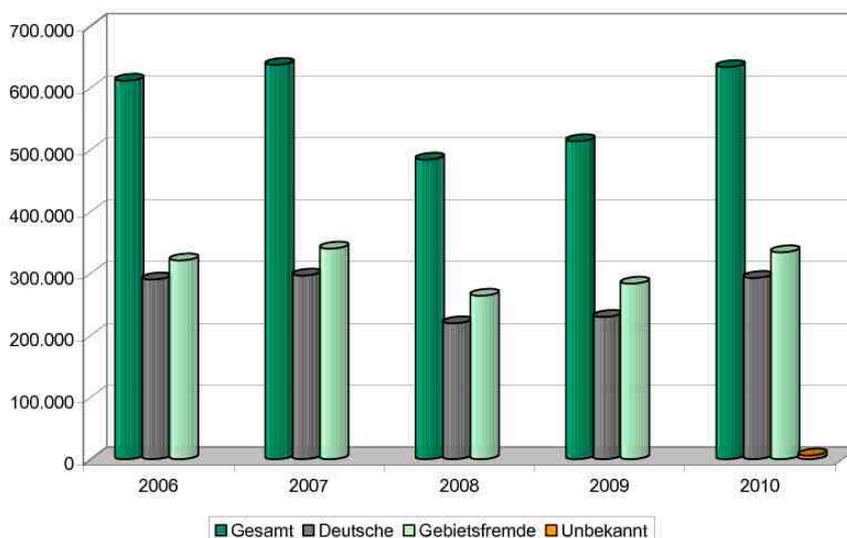
Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Damit nehmen die fahrpersonalrechtlichen Verstöße einen Anteil von 73 % ein.

Rund 30.000 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 rund 17 % aller Verstöße.

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2010 bei 30.138 Fahrzeugen durchgeführt. Dabei wurden beinahe bei jeder elften Kontrolle Beanstandungen festgestellt. Hierbei handelte es sich in der Hauptsache um Verstöße gegen Vorschriften über die Kennzeichnung (20,2 %), fehlende oder nicht ordnungsgemäße Ausrüstungsgegenstände (18,9 %) und Begleitpapiere (13,5 %).

Insgesamt konnte bei etwa 60 % der Kontrollen mit Beanstandungen die Ahndung durch den Kontrolldienst vor Ort in Form einer Verwarnung erfolgen. In den anderen Fällen wurden Kontrollberichte gefertigt und von ausländischen Betrof-

Anzahl der Kontrollen in den Jahren 2006 bis 2010



## Sanktionen im Jahr 2010

Maßnahmen	2006	2007	2008	2009	2010
Kontrollierte Fahrzeuge	611.656	637.178	484.107	513.812	633.541
Verwarnungen *	1,3 Mio. €	1,3 Mio. €	1,3 Mio. €	1,2 Mio. €	1,3 Mio. €
Sicherheitsleistungen *	2,6 Mio. €	2,9 Mio. €	4,5 Mio. €	4,6 Mio. €	5,1 Mio. €
Kontrollberichte	67.840	62.718	55.556	48.124	39.701
Untersagung der Weiterfahrt	17.366	17.192	11.361	8.504	8.312
Zurückweisungen	32	18	7	1	0

\* gerundete Werte

fenen Sicherheitsleistungen auf die zu erwartende Geldbuße erhoben. Die Sicherheitsleistungen in Höhe von rund 5,1 Mio. Euro sind gegenüber dem Vorjahresniveau (4,6 Mio. Euro) um 11 % gestiegen.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 8.312 Fällen (bei 9,6 % der Kontrollen mit Beanstandungen) die Weiterfahrt untersagt werden.

## Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Das Bundesamt erteilt Genehmigungen aus dem multilateralen Kontingent der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT-Genehmigungen) für den internationalen Straßengüterverkehr und ist für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden zuständig. 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 Bestimmun-

gen betraut. Des Weiteren erfüllt das BAG Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Die Mitarbeiter im Bereich Marktzugang sind wichtige Ansprechpartner für andere Behörden (z. B. Polizeien der Länder, Bundespolizei, Zoll) sowie für Unternehmer und Privatpersonen in Fragen des Marktzugangs im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr.

### 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.

Deutschland konnte im Berichtsjahr auf ein Kontingent von 1.595 Jahres- und 480 Kurzzeitgenehmigungen zugreifen.

Im Jahr 2010 hat das BAG ca. 420 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen gel-

ten. Zeitgleich wurden 203 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahresverlauf wurden 109 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.



### Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden

Die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlichen Genehmigungen werden dem Verkehrsministerium von diesen Staaten zur Verfügung gestellt und von inländischen Behörden an deutsche Transportunternehmer ausgegeben.

Für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten hat das BAG im Jahre 2010 ca. 11.800 der bilateralen Genehmigungsurkunden an Transportunternehmen ausgestellt.

### Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

Das Bundesamt wird vor Erteilung von Erlaubnissen für den Güterkraftverkehr und von Gemeinschaftslizenzen durch die zuständigen Verkehrsbehörden der Länder, insbesondere zur Zuverlässigkeit der Antragsteller, angehört.

Im Jahr 2010 hat das BAG über 13.100 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 470 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

### Unternehmensdatei / Werkverkehrsdatei

Das BAG führt aufgrund gesetzlichen Auftrags jeweils eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Anhand der Unternehmensdatei 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. Bei Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 t erreichen, besteht für die Unternehmer die Verpflichtung sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden.





Die vorliegenden Daten dienen 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 Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das Bundesamt, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das BAG führte im Jahresverlauf insgesamt 235 Betriebskontrollen durch. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Im Jahr 2010 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 129 Bußgeldbescheide. 90 Bußgeldbescheide des BAG in Höhe von rund 248.160 Euro wurden bestandskräftig und drei Bescheide nach Gerichtsverfahren rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 34 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von rund 231.096 Euro bestandskräftig und ein Bescheid nach Gerichtsurteil rechtskräftig.

### Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden, genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr.

Im Jahresverlauf wurden 270 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Daneben wirkt das BAG bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit. Im Berichtszeitraum wurden 8 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 2010 einen Bestand von rund 2.600 Linien. In rund 4.000 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten geprüft sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst. Danach wurden die Anträge erforderlichenfalls mit entsprechenden Stellungnahmen an die deutschen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Das Bundesamt berichtet dem BMVBS zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.

## Maßnahmen im Jahr 2010 gegen Gebietsansässige

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Abgabe an Länderbehörden	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	15	366	191	4.055	4.627
Bundesstatistikgesetz	136	957	2.902		3.995
<b>Insgesamt</b>	<b>151</b>	<b>1.323</b>	<b>3.093</b>	<b>4.055</b>	<b>8.622</b>

## Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das BAG ist Bußgeldbehörde bei bestimmten Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, des Güterkraftverkehrs-, Abfall- und Gefahrgutrechtes sowie weiterer Rechtsgebiete in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße. Die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt in den Sachbereichen 2 der elf Außenstellen des Bundesamtes; Steuerungs- und Grundsatzaufgaben werden in der Zentrale in Köln wahrgenommen.

Ist das BAG nicht die zuständige Bußgeldbehörde, werden die Feststellungen an die entsprechenden Länderbehörden weitergeleitet. Bei eigener Zuständigkeit (in der Regel bei gebietsfremden Betroffenen und bei bestimmten Zuwiderhandlungen gebietsansässiger Betroffener gegen das Güterkraftverkehrsgesetz, gegen bestimmte Auskunftspflichten nach dem Verkehrstatistikgesetz und gegen das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz) bearbeitet das BAG Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes und der Polizei sowie Mitteilungen anderer Behörden abschließend. Sofern erforderlich werden ergänzende Ermittlungen durchgeführt. Die Betroffenen erhalten Gelegenheit, sich zu den Beschuldigungen zu äußern. Nach dem Ab-

schluss der notwendigen Ermittlungen wird der Vorgang entweder durch Bußgeldbescheid, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten auch durch Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld oder durch Einstellung abgeschlossen.

Im Jahr 2010 wurden ca. 31.000 Verstöße geahndet und rund 10,2 Mio. Euro Geldbußen und Verwarnungsgelder festgesetzt. Dabei stehen jedoch nicht die Einnahmen im Vordergrund. Ziel des BAG ist es, einen Beitrag zur Gewährleistung des Wettbewerbs, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu leisten. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrer und Verantwortliche in den Unternehmen dazu anhalten, sämtliche Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße zu beachten.

Hierzu zählen schwerpunktmäßig die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere über die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften). Zu den Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle besteht stets ein erhöhter Informationsbedarf, was sich auch in zahlreichen Anfragen widerspiegelt. Allein im Jahr 2010 wurden mehr als 1.600 Anfragen mit unterschiedlichen Fragestellungen per E-Mail an das BAG gerichtet. Hinzu kamen noch eine Vielzahl telefonischer und brieflicher Fragen.

## Maßnahmen im Jahr 2010 gegen Gebietsfremde

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	56	64	1.904	2.024
Personenbeförderungsgesetz			18	18
Fahrpersonalgesetz	84	488	20.626	21.198
Gefahrguttransportrecht	51	53	2.812	2.916
Abfalltransportrecht	16	26	872	914
Sichere Container (CSC)			5	5
andere			17	17
<b>Insgesamt</b>	<b>207</b>	<b>631</b>	<b>26.254</b>	<b>27.092</b>

Aus Kapazitätsgründen können nicht alle Anfragen durch das BAG selbst beantwortet werden, Anfragen von Gebietsansässigen werden daher grundsätzlich an die zuständigen Behörden der Länder weitergeleitet.

Die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt im BAG IT-gestützt. Ein durchgehender Einsatz modernster IT-Technik vom Kontrollplatz über die zuständige BAG-Außenstelle bis hin zur Verbuchung der Zahlung ermöglicht eine hocheffiziente Durchführung der Ordnungswidrigkeitenverfahren. Dabei werden die Bestimmungen des Datenschutzes beachtet. Die Regelung, Steuerung und Betreuung der IT-gestützten Abläufe in Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt in der Servicestelle in der Zentrale des BAG in Köln.

Das Bundesamt unterstützt das BMVBS mit Jahresberichten über Kontrollergebnisse auf den Gebieten der EG-Sozialvorschriften, der Gefahrgutvorschriften und der Durchführung der Techni-

schen Unterwegskontrolle in Deutschland. Dafür werden die eigenen Kontrollzahlen und die Kontrollzahlen der Länder sowie Informationen über Gefahrgutunfälle zusammengestellt und die bundesweiten Ergebnisse an das BMVBS zur Weiterleitung an die Europäische Kommission übermittelt.

Auch zwischenstaatlich erfüllt das BAG eine wichtige Aufgabe als Koordinierungs- und Übermittlungsstelle. Verstößt beispielsweise ein Angehöriger eines in Deutschland ansässigen Unternehmens gegen Fahrpersonal- oder Gefahrgutvorschriften in einem anderen EU/EWR-Staat, so übermittelt die dort zuständige Behörde den Verstoß dem BAG zur Weiterleitung an die zuständige Länderbehörde. Umgekehrt teilt das BAG Informationen, von Angehörigen eines in einem anderen EU/EWR Staat ansässigen Unternehmens, über in Deutschland begangene Verstöße den zuständigen Behörden im Staat des Unternehmenssitzes mit.

Für interne Zwecke des BAG wird eine Vorschriftensammlung mit 170 Einzelgesetzen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsrichtlinien sowie EU- und supranationalen Vorschriften aus dem Bereich des Güterkraftverkehrsrechtes vorgehalten und ständig gepflegt. Damit ist gewährleistet, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG bei Kontroll- und Ahndungsmaßnahmen stets auf den aktuellen Stand der Gesetzgebung zurückgreifen können.

Das BAG steht im fachlichen Austausch mit anderen Bußgeldbehörden in Deutschland. Vom 28. bis 30. September 2010 wurde in der Zentrale in Köln die 12. Tagung der Leiterinnen und Leiter Zentraler Bußgeldstellen durchgeführt. Mehr als 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden diskutierten dort über aktuelle Entwicklungen im Ordnungswidrigkeitenrecht.

#### Sanktionen im Jahr 2010

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	29.347	10.181.527
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	1.954	62.182
<b>Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)</b>	<b>31.301</b>	<b>10.243.709</b>

# Lkw-Maut

---



## Lkw-Maut

### Aktuelles

Im Jahr 2010 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 25,7 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 1,3 Mrd. km (ca. 5,3 %) an und erreichte in etwa wieder den Stand des Jahres 2006 (zweites Jahr des Wirkbetriebes der Lkw-Maut), konnte jedoch bislang noch nicht wieder an die bisherigen Höchstwerte aus den Jahren 2007 und 2008 (27,4 Mrd. km bzw. 27,6 Mrd. km) anknüpfen.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte (OBU) stieg bis Ende 2010 auf rund 665.000 Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten, wie auch im Vorjahr, rund 89 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Dies verdeutlicht die beständige hohe Akzeptanz des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des unverändert zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt.

Es wurde ein Mautumsatz in Höhe von rund 4,48 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz um fast 74 Mio. Euro (rd. 1,7 %) gestiegen. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag mit 37 % über dem Niveau des Vorjahres (35 %).

### Mautsystem

Das Bundesamt nimmt die hoheitlichen Aufgaben beim Vollzug der Lkw-Maut wahr. Die Errichtung und der Betrieb des Mauterhebungssystems wurde einem Privaten als Verwaltungshelfer (Betreiber), der Toll Collect GmbH (nachfolgend: Toll Collect), übertragen.

Mit der Erhebung der Lkw-Maut wird entsprechend den EU-rechtlichen Vorgaben eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten realisiert und der Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt. Dies ist der Systemwechsel von der alleinigen Finanzierung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr („Maut“). Die tatsächliche Nutzung bestimmt den Umfang der Benutzungsgebühr.

Der Mautpflicht unterliegen Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind (1. Alternative) oder eingesetzt werden (2. Alternative) und deren zulässiges Gesamtgewicht - einschließlich Anhänger - mindestens 12 t beträgt.

Das mautpflichtige Streckennetz wird - stets aktuell und für alle Nutzer transparent - von der Bundesanstalt für Straßenwesen unter [www.mauttabelle.de](http://www.mauttabelle.de) veröffentlicht.

Auswirkungen auf die Mauthöhe haben die auf dem mautpflichtigen Streckennetz zurückgelegte Strecke, die Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination sowie die Emissionsklasse des Motorfahrzeugs.

Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Da die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt ermöglicht ist, sind keine Mautstationen notwendig. Der Nutzer kann das automatische System mithilfe eines im Fahrzeug installierten Geräts wählen oder 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.

Das Fahrzeuggerät wird nach einer Benutzerregistrierung von Toll Collect zur Verfügung gestellt. Bei Fahrtantritt wird das Gerät



eingeschaltet und ggf. die Achszahl eingegeben. Mittels Satellitennavigation wird dann automatisch jede Autobahnbenutzung erkannt und über GSM-Mobilfunk an Toll Collect übermittelt. Die Abrechnung der Gebühren erfolgt durch die Betreibergesellschaft, wobei unterschiedliche Zahlungsweisen angeboten werden.

Die Einbuchung über das Internet setzt die vorherige Registrierung bei Toll Collect voraus. Mautstellenterminals können ohne vorherige Registrierung genutzt werden. Die Standorte der Mautstellenterminals sind im Internet unter [www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de) veröffentlicht oder als Broschüre erhältlich.

Rund 3.350 Mautstellen sind im In- und Ausland verfügbar, die sich insbesondere in der Nähe von Autobahnauf- und -abfahrten befinden. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten, wie die gewünschte Fahrtroute, den Zeitpunkt des Fahrtantritts und das Kennzeichen, in das Mautstellenterminal ein.

### Grundsatzfragen Lkw-Maut

Konzeptionelle Aufgaben, grundsätzliche Rechtsfragen und administrative Funktionen für die Steuerung des gesamten Mautsystems werden durch das Referat Grundsatzaufgaben / Administration erledigt. Einen wesentlichen Schwerpunkt im Bereich der Grundsatzaufgaben bildet die Zusammenarbeit mit der Betreibergesellschaft, insbesondere die Auslegung und Weiterentwicklung des Betreibervertrages sowie die juristische Kontrolle und Durchsetzung der Einhaltung aller vertraglichen Verpflichtungen des Betreibers. Weitere Aufgaben sind die Weiterentwicklung des Mautsystems, die Klärung mautrechtlicher Grundsatzfragen, die Bewahrung der Einheitlichkeit der Rechtsanwendung in der Abteilung Lkw-Maut und durch den Betreiber sowie die Führung von Verwal-



tungsstreitverfahren. In technischer Hinsicht liegen die Schwerpunkte auf der Entwicklung von IT-Komponenten und IT-Verfahren zur Steuerung des Systembetreibers sowie dem Führen des zentralen Mautinformationssystems.

Zur Weiterentwicklung des Mautsystems stand im Jahr 2010 der Aufbau eines Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS) im Fokus. Dieser soll es den Mautpflichtigen ermöglichen, mit einem einzigen Fahrzeuggerät auf der Grundlage eines einzigen Vertrages mit einem Provider EU-weit seiner Zahlungsverpflichtung nachkommen zu können. Hierzu wurden Anpassungen am bestehenden Mautsystem auf den Weg gebracht. Interessierte Anbieter können nunmehr an das BAG herantreten.

Die seit Mautstart verwendeten Fahrzeuggeräte verfügen bereits über bestimmte interoperable Funktionen. Um die Nutzer kurzfristig mit diesen Funktionen vertraut zu machen und die Akzeptanz grenzüberschreitender Mautbuchungen mit nur einem Fahrzeuggerät zu fördern, wurde in 2010 intensiv an dem Pilotprojekt einer grenzüberschreitenden Zweivertrags-Interoperabilität (ZVIO) gearbeitet.

Auf nationaler Ebene standen in 2010 Vorarbeiten für die beabsichtigte Einführung der Maut auf Bundesstraßen im Vordergrund. Es ist beabsichtigt, die Maut auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen (mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn auszudehnen.

Das BMVBS wurde zu vorgenannten wie weiteren Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 83 Berichten aktuell informiert.

Seit Mautstart wurden bis Ende 2010 mehr als 400 verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu Autobahnbenutzungsgebühren abgeschlossen.

Hierbei handelte es sich sowohl um Verfahren, die das BAG unmittelbar bearbeitete als auch um Verfahren, die Toll Collect als Beliehene in Fällen der Nacherhebung aus der automatischen Kontrolle durchführte.

Rund 500 schriftliche Bürgeranfragen wurden im Jahr 2010 beantwortet. Täglich standen die Mitarbeiter/innen zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen zur Verfügung.

Im Aufgabengebiet Systemsteuerung 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 Lkw-Maut. Die OWI-Statistik und die Auswertemöglichkeiten der Fahrtendaten werden weiter ausgebaut. Die Anbindung eines Geographischen Informationssystems (GIS) zur räumlichen Analyse der Mautdaten ist in Vorbereitung.

## Straßenkontrollen Maut

Das Bundesamt kontrolliert mit ca. 480 Mautkontrolleure/innen und Mautoberkontrolleure/innen - abhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen in unterschiedlicher Intensität - mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten die Einhaltung der Mautpflicht. Damit alle der Maut-



pflicht unterliegenden Streckenabschnitte gleichermaßen gut erreicht werden können, sind die dienstlichen Wohnsitze dieser Mitarbeiter/innen entlang des deutschen Autobahnnetzes verteilt.

In der Regel bilden jeweils zwei Mautkontrolleure/innen mit einem Kontrollfahrzeug eine sogenannte Kontrollgruppe. In wenigen Fällen besteht eine Mautkontrollgruppe auch aus Einzelfahrern mit abweichendem Kontrollauftrag. Diese Kontrollgruppen sind bis zu einer Anzahl von max. 13 pro Einheit in insgesamt 21 Mautkontrolleinheiten organisatorisch zusammengefasst und jeweils einem/einer Oberkontrolleur/in unterstellt.

Die aktuell für Mautkontrollen eingesetzten 250 Dienstfahrzeuge sind mit einer speziellen Informationstechnik ausgestattet. Die Kontrollgruppen stehen mit Hilfe diverser Kommunikationseinrichtungen jederzeit mit den technischen Einrichtungen des Dienstleisters Toll Collect, externen Datenquellen (z.B. Kraftfahrt-



Bundesamt) und den übrigen Mautkontrolleinheiten des BAG in Verbindung.

Die Mautkontrolleure/innen des Bundesamtes verfügen durch ihren Kontrollauftrag weitgehend über dieselben Befugnisse wie die Kontrol-

leure des Straßenkontrolldienstes. Sie verrichten ihren Dienst

- zum überwiegenden Teil in Form mobiler Kontrollen im fließenden Verkehr beim Überholen der zu kontrollierenden Fahrzeuge, aber auch
- durch stationäre Kontrollen (Standkontrollen) ggf. gemeinsam mit anderen Mautkontrollgruppen, mit Kontrollgruppen des Straßenkontrolldienstes des BAG, der Polizei oder des Zolls.

Bei mobilen Kontrollen werden Lastkraftfahrzeuge auf der Autobahn im Vorbeifahren kontrolliert. Hierbei werden mit Hilfe einer im Kontrollfahrzeug installierten Leseeinrichtung die für eine ordnungsgemäße Mautzahlung relevanten Fahrzeugdaten aus dem im Lkw eingebauten Fahrzeuggerät mittels einer speziellen Übertragungstechnik (Infrarot) ausgelesen. Die Mautzahlung von Lastkraftfahrzeugen ohne eingebautes Fahrzeuggerät wird durch eine Abfrage in der Kontrollzentrale ermittelt. Dabei wird das Kraftfahrzeugkennzeichen in ein Kontroll- und Rechnersystem der Dienstfahrzeuge eingegeben und auf einen zentralen Rechner übertragen. Noch während des Überholvorgangs zeigt die elektronische Rechneranzeige des Kontrollfahrzeuges an, ob und in welcher Weise für den kontrollierten Lastkraftwagen Maut entrichtet worden ist.

Auf den Abschnitten der mautpflichtigen Bundesstraßen werden die Mautkontrollen nicht beim Überholvorgang, sondern vom Fahrbahnrand aus in analoger Anwendung durchgeführt. Hierfür steht zusätzlich eine besondere technische Ausrüstung in den Kontrollfahrzeugen zur Verfügung.

Bei stationären Kontrollen stehen die teilnehmenden Kontrollgruppen auf besonders einge-



richteten Autobahnrastplätzen mit den vor den Rastplätzen auf der Autobahn installierten Kontrollbrücken in Datenverbindung. Diese Kontrollbrücken werden für die automatische Mautüberwachung des Dienstleisters Toll Collect genutzt. Im Falle einer stationären Kontrolle liefern sie Fotos der erfassten Lkw mit Fahrzeug- und Nationalitätenkennzeichen, die Darstellung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs und die angegebene Emissionsklasse. Diese Informationen werden dem/der Mautkontrolleur/in mit weiteren Daten über die Mautentrichtung des jeweiligen Fahrzeugs auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Rechner angezeigt. Lkw, die als nicht oder falsch zur Maut eingebucht identifiziert werden, können dann zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer genaueren Überprüfung unterzogen werden.

### Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2010

Im Jahr 2010 wurden von den Mautkontrolleuren/innen des BAG insgesamt 8.576.635 Lastkraftfahrzeuge überprüft. Hierbei sind 35.110 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet worden. Im Vergleich zu 2009 hat der Mautkontrolldienst des Bundesamtes aufgrund der angestiegenen Verkehrsleistung im Jahre 2010 ca. 550.000 Fahrzeuge mehr kontrolliert.

Die Gesamtsumme der im Jahr 2010 durchgeführten Kontrollen (Mautkontrollen des BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) ergab 18.944.433 kontrollierte Lkw.

Aus der Zahl der durchgeführten Kontrollen und der Summe der aufgedeckten Mautverstöße errechnet sich eine durchschnittliche, auf das Jahr bezogene Beanstandungsquote. Diese Quote liegt auch für das Jahr 2010 dauerhaft unter 1%.

Die geringe Zahl an Beanstandungen zeigt weiterhin einen erfreulichen Trend auf, der ein ho-

hes Maß an Akzeptanz für die Maut belegt. gleichermaßen wird hierdurch bestätigt, dass die Effizienz des Mautkontrolldienstes des Bundesamtes und dessen öffentliche Wahrnehmung bewirken, dass ganz überwiegend von Mautverstößen Abstand genommen wird.

### 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 Vorschriften des Autobahnmautgesetzes (ABMG).

Im Unterschied zum Mautkontrolldienst des BAG und zu den Kontrollbrücken des Betreibers bietet die Betriebskontrolle, also die Überprüfung von Sachverhalten im Betrieb, den Vorteil, gezielt solche Nutzer überprüfen zu können, die in besonderem Maße gegen ihre mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen. Dabei gehen die dort gewonnenen Erkenntnisse weit über die bloße, zum Zwecke der Nacherhebung oder der Ahndung erfolgende Aufnahme nicht ordnungsgemäßer Entrichtungen hinaus. Vielmehr besteht im Rahmen solcher Betriebskontrollen die Möglichkeit, mautwidrige Verhaltensweisen

durch den Abgleich mit betrieblichen Abläufen aufzudecken. Zudem kann der Einsatz flexibel gesteuert werden. Dadurch können Regionen, wie z.B. regionale Verkehre in Gebieten, die entsprechend unterdurchschnittlicher Verkehrsdichte weniger überwacht würden, hinreichend abgedeckt werden oder thematische Sonderprüfungen erfolgen. Insgesamt erfüllen somit die Betriebskontrollen - über die Nacherhebung hinaus - weitergehende Aufgaben und sind wichtiger Bestandteil des Gesamtkontrollkonzeptes zur Überwachung der Einhaltung der mautrechtlichen Bestimmungen.

Für den Betriebskontrolldienst wurden 7 Prüfgebiete eingerichtet, in denen 29 Betriebskontrolleure/innen tätig sind. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bildeten gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders häufig auffällig geworden waren. Darüber hinaus wurden Initiativkontrollen durchgeführt, Hinweisen Dritter nachgegangen sowie - seit 2010 verstärkt - Schadstoffklassendifferenzen überprüft.

Im Jahr 2010 hat der Betriebskontrolldienst 738 Betriebskontrollen abgeschlossen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden



ca. 2,27 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von ca. 1.678.300 Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt ca. 294.400 Euro verhängt.

## Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut / Nacherhebung

Bei festgestellten Verstößen wird grundsätzlich die nicht bzw. nicht in voller Höhe gezahlte Maut in einem Verwaltungsverfahren nachträglich erhoben und zudem ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den verantwortlichen Betroffenen durchgeführt.

Im Jahr 2010 wurden wegen Verstößen gegen das ABMG von Bundesamt und Toll Collect insgesamt rund

- 27.500 Bußgeldbescheide erlassen,
- 14.800 Verwarnungen (mit und ohne Verwarngeld) erteilt und
- 27.700 Nacherhebungsbescheide (Straßenkontrolle und automatische Kontrolle) erlassen.

In 2010 wurden dem zuständigen Amtsgericht Köln über 1.000 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG. In etwa 82 % aller Fälle hatten die Einsprüche keinen Erfolg infolge Einspruchsrücknahme, Verwerfung des Rechtsbehelfs wegen Unzulässigkeit, Bestätigung der Rechtsauffassung des BAG oder lediglich Reduzierung der Geldbuße. In etwa 18 % aller Fälle wurde zugunsten des Betroffenen eingestellt, da u.a. entlastende Sachverhalte erst im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wurden.

Ordnungswidrigkeiten wegen Nichtentrichtung von Maut verjähren nicht bereits nach drei Monaten, sondern - abhängig davon, ob eine fahrlässige oder vorsätzliche Begehungsweise vorliegt - erst nach zwei oder drei Jahren.

ABMG-Nacherhebungsverfahren können auch von Toll Collect in Berlin als beliehenes Unternehmen durchgeführt werden, wenn die Kontrollfeststellung im Rahmen einer automatischen Kontrolle (Mautbrücke) getroffen wurde. In diesen Fällen ist das Bundesamt Widerspruchsbehörde.



## Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen

Das Referat Betreiberüberwachung/Rechnungswesen stellt den ordnungsgemäßen Betrieb des Mauterhebungssystems durch die Betreibergesellschaft sicher und führt Erstattungsverfahren im manuellen Mauterhebungsverfahren durch. Die Kernaufgaben lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Überwachung von Toll Collect in sämtlichen Geschäftsbereichen auf Basis des Betreibervertrages und der entsprechenden gesetzlichen Regelungen
- Regelmäßige Prüfung des Mautstellennetzes

- 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 durch regelmäßige Prüfungen sowie Sonderprüfungen den auftragskonformen Betrieb des Mautsystems durch Toll Collect sicher. 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 2010 erfolgten für sämtliche rd. 3.350 Mautstellen regelmäßige Prüfungen auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag (z.B. Öffnungszeiten, ausreichendes Parkplatzangebot). Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten und die ordnungsgemäße Verarbeitung der Einbuchungsdatensätze konnten 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.

Der Mautumsatz im Jahr 2010 belief sich auf rund 4,484 Mrd. Euro. Die Verteilung über die einzelnen Monate des Jahres, differenziert nach In- und Ausländern, kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Mautumsatz im Jahr 2010

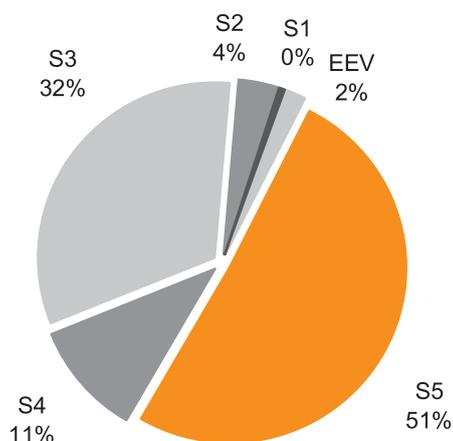
Monat	Inländer in Mio. €	Ausländer in Mio. €	Gesamt in Mio. €
Januar	199	121	320
Februar	208	128	336
März	260	153	413
April	238	138	376
Mai	230	136	366
Juni	250	145	395
Juli	249	137	386
August	238	126	364
September	254	145	399
Oktober	249	145	394
November	250	146	396
Dezember	213	126	339
<b>Gesamt</b>	<b>2.838</b>	<b>1.646</b>	<b>4.484</b>

Die prozentuale Verteilung des Mautumsatzes nach In- und Ausländern im Jahr 2010 stellt sich wie folgt dar:

Verteilung des Mautumsatzes im Jahr 2010 nach Nationalität



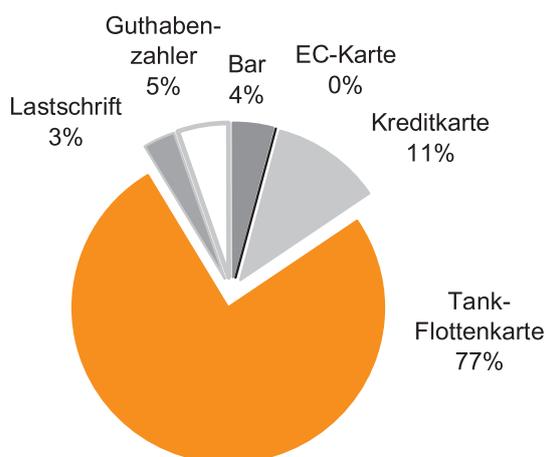
Verteilung des Mautumsatzes im Jahr 2010 nach Schadstoffklassen



Die Verteilung des Gesamtmautaufkommens auf die aktuell gültigen Schadstoffklassen kann der obigen Grafik entnommen werden.

Die genaue Verteilung nach Zahlungsmitteln gestaltete sich im Jahr 2010 folgendermaßen:

Mautumsatz im Jahr 2010 nach Zahlungsmittel



## Prüfung der Betreibervergütung

Der Bereich Betreibervergütung ermittelt auf Basis eines sog. Cost-Plus-Modells die an Toll Collect zu zahlende jährliche Vergütung. Eventuelle Anpassungen der Vergütung, die Überwachung von Vertragsstrafen sowie die Überprüfung der ordnungsgemäßen Kosten- und Leistungsrechnung der Betreibergesellschaft sind ebenfalls Bestandteil des Aufgabenspektrums.

## Mauterstattung

Im Bereich Mauterstattungsverfahren wurden im Jahr 2010 rund 4.600 Anträge bearbeitet. Maut wird vom Bundesamt 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. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim BAG unter Nutzung des auf der Homepage abrufbaren Erstattungsformulars.

# Verkehrswirtschaft

---



## Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

### Gesetzliche Grundlagen und Ziele

Gemäß § 14 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist das Bundesamt beauftragt, die Entwicklung des Marktgeschehens im Verkehr zu beobachten und zu begutachten. Gegenstand der Marktbeobachtung ist der Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie der Luftverkehr. Sie dient dem Ziel, Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen. Das Bundesamt unterrichtet das BMVBS daher regelmäßig über die aktuelle Marktsituation und die absehbare künftige Entwicklung. Die Marktbeobachtung soll dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit des mittelständisch geprägten Verkehrsgewerbes zu erhalten, ruinösen Wettbewerb zu vermeiden und Tendenzen struktureller Überkapazitäten rechtzeitig zu erkennen.

### Marktbeobachtung Landverkehr

Im Rahmen der Marktbeobachtung analysiert das Bundesamt regelmäßig verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Informationen und Marktdaten. Hierzu werden zum einen amtliche Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie zahlreiche Fachveröffentlichungen ausgewertet. Zum anderen stehen dezentral im Bundesgebiet tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Marktbeobachtung im direkten Kontakt mit Vertretern der am Verkehrsgeschehen beteiligten Wirtschaftszweige. Dazu zählen insbesondere Verantwortliche von Unternehmen der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft sowie von Verbänden. Expertengespräche bieten die Möglichkeit, ein ausgewogenes und differenziertes Bild der Marktlage zu gewinnen. Die Einbeziehung der verschiedenen Marktakteure trägt dazu bei, die unterschiedlichen Einflüsse auf das Verhalten der Unterneh-

men im Wettbewerb zu erkennen und gleichzeitig alle wesentlichen Informationen in die verkehrspolitische Entscheidungsfindung mit einzubinden. Ferner können die Marktgespräche genutzt werden, um das Bundesamt auf etwaige Probleme sowie aus Sicht der Gesprächspartner bedeutsame verkehrsträger- oder branchenspezifische Entwicklungen hinzuweisen. Alle Gespräche werden auf freiwilliger Basis durchgeführt und vertraulich behandelt.

### Marktbeobachtungsberichte

Über die Ergebnisse der Marktbeobachtung unterrichtet das Bundesamt das BMVBS in Form turnusmäßiger Berichte und so genannter Sonderberichte. Bei den erstgenannten handelt es sich insbesondere um die Jahres- und Halbjahresberichte der Marktbeobachtung, die Aussagen zu den Entwicklungen auf den Märkten des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs sowie zu verkehrsträgerübergreifenden Tendenzen enthalten. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik werden zudem die aktuelle Arbeitsmarktsituation und die Arbeitsbedingungen regelmäßig untersucht. In den Sonderberichten werden spezielle Sachverhalte sowie aktuelle verkehrswirtschaftliche Fragestellungen analysiert.

Auf Anforderung des BMVBS erstellt das Bundesamt darüber hinaus zahlreiche Einzelberichte, die der Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungsfindungen und Maßnahmenplanungen dienen. Eine Vielzahl der Berichte wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und kann von der Internetseite des Bundesamtes kostenlos heruntergeladen werden.

### Themenschwerpunkte 2010

Im Mittelpunkt der halbjährlichen Turnusberichte des Bundesamtes an das BMVBS standen im Jahr 2010 die verkehrswirtschaftlichen Aus- und Nachwirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise sowie die anschließende Erholung auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt. Nachfolgend werden die wesentlichen Aussagen des Herbstberichts 2010 der Marktbeobachtung zusammengefasst: Nach den krisenbedingten Rückgängen im Jahr 2009 hat sich die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung im Jahr 2010 belebt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 0,6 %, die Verkehrsleistung um 5,6 %. Dabei wiesen die Schiene und Wasserstraße überproportionale Mengen- und Leistungszuwächse auf. Sie konnten damit leichte Anteilsgewinne am Modal Split zu Lasten des Straßengüterverkehrs generieren. Bei letztgenanntem setzten die Auf- und Nachholeffekte erst mit zeitlicher Verzögerung ein. Zur spürbaren Belebung trug vor allem der Anstieg des deutschen Außenhandels bei, der sich bei allen Verkehrsträgern in einer Zunah-

me des grenzüberschreitenden Verkehrs niederschlug. Während sich der Binnenverkehr im Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr unterdurchschnittlich entwickelte, verzeichnete der Schienengüterverkehr auf allen Hauptverkehrsrelationen vergleichsweise hohe Zuwächse.

Auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Jahresverlauf 2010 insgesamt verbessert. Zwar führte die positive konjunkturelle Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2010 im Bereich des Straßengüterverkehrs noch nicht zu Entgelterhöhungen auf breiter Front. Im weiteren Jahresverlauf zeichnete sich jedoch ab, dass sich die wirtschaftliche Situation einer zunehmenden Anzahl an Unternehmen angesichts steigender Beförderungsmengen und in Teilen auftretender Kapazitätsengpässe verbesserte. Ebenfalls aufgehellert hat sich das Investitionsklima. Dieses beschränkte sich jedoch zunächst noch vorwiegend auf Ersatzinvestitionen, während der Kapazitätsaufbau seitens der Transportunternehmen nur zögerlich betrieben wurde.



Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung an das BMVBS lag im Jahr 2010 auf dem Arbeitsmarkt im Verkehrsgewerbe. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik standen dabei die Berufsfelder Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung, Schienenfahrzeugführer, Kraftfahrzeugführer und Binnenschiffer im Mittelpunkt. Durch die regelmäßige Betrachtung der Berufsfelder sollen den Sozialpartnern Ansatzpunkte aufgezeigt werden, die Arbeitsbedingungen im Bereich Güterverkehr und Logistik weiter zu verbessern. Eine zentrale Herausforderung für das Verkehrsgewerbe liegt dabei in der Nachwuchsgewinnung und Generierung qualifizierten Personals. Der Umsetzung der Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes wurde ein eigener Bericht gewidmet.

Der Aktionsplan bildete ferner die Grundlage für einen weiteren Bericht der Marktbeobachtung. Angesichts des darin festgelegten Ziels der Bundesregierung, durch eine Optimierung der Abläufe an Laderampen den Verkehrsfluss zu verbessern, untersuchte das BAG die derzeitige Situation. Dabei wurde eine Datenlage zu den Wartezeiten, deren Ursachen und entsprechenden Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Die Untersuchung dient als Grundlage, um zusätzliche Verbesserungspotenziale auszuloten.

Die fortschreitende Internationalisierung der Absatz- und Beschaffungsmärkte und die hiermit verbundene Intensivierung des Güterausstausches zwischen den Volkswirtschaften hat in den zurückliegenden Jahren zu einer steigenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Transportdienstleistungen geführt und das Verkehrsgewerbe gleichzeitig einem zunehmenden internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund wurde untersucht, welche Entwicklung die internationalen Marktanteile und Kapitalverflechtungen deutscher Güterkraftver-



kehrsunternehmen in den letzten Jahren genommen haben. Weitere Berichte der Marktbeobachtung beschäftigten sich in diesem Zusammenhang zum einen mit der Frage, welche Auswirkungen sich ein Jahr nach der Freigabe der Kabotage für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen, Tschechien, Slowenien, der Slowakei, Ungarn und den baltischen Staaten auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt gezeigt haben. Zum anderen wurde im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs die Entwicklung auf den Ost-West-Relationen analysiert.

### Weitere Aufgaben

Das Bundesamt ist vom BMVBS beauftragt, die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, die durch einen externen Auftragnehmer erstellt wird, zu betreuen. Die Prognose erstreckt sich auf sämtliche in Deutschland aktiven Verkehrsträger. Ihr Ziel ist es, den kurz- bis mittelfristigen Verlauf der Verkehrsnachfrage in Deutschland darzustellen. Neben der Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung werden die grundlegenden Einflussgrößen auf die Verkehrskonjunktur dargelegt. Die „Gleitende Mittelfristprognose“ dient als Informationsbasis für politische Entscheidungsprozesse und Investitionsbeschlüsse. Sie wird auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlicht.

## Internationaler Luftverkehr

Im Jahr 1996 wurden erstmals Aufgaben auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs vom BMVBS auf das BAG übertragen. Es wurde Genehmigungsbehörde für Beförderungsentgelte/Tarife in der Passage nach dem Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den Tarifartikeln der jeweiligen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Zusätzlich wurde das Bundesamt Hinterlegungsstelle für Flugpreise der Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union. Diese Aufgabe entfiel mit der vollständigen Liberalisierung der EU-Luftverkehrsmärkte durch die neue EU-Verordnung 1008/ 2008 vom 24. September 2008.

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 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 und des Verkehrsangebots 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. 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.

## Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Private Unternehmen können 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 zehn Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank u. Rast GmbH & Co KG mit ihrer Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH allein über 720 Nebenbetriebe verfügt.

Hinzu kommen 29 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 „ge-

stattet“. 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 2010 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von rund 16 Mio. Euro.

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 vorzulegen.

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

## Luftverkehr des Bundes

Das BAG ist im Auftrag des BMVBS zuständig für die Organisation des Luftverkehrs des Bundes. Es beauftragt für die Bundesverwaltung Luftverkehrsunternehmen mit der Erbringung von Beförderungsleistungen zwischen den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn bzw. Düsseldorf. Der Sitzplatzbedarf auf diesen Strecken ist besonders groß, so dass diese Leistung regelmäßig ausgeschrieben wird.

Mit dem Winterflugplan 2008/2009 hat die Luftfahrtgesellschaft AirBerlin im Rahmen einer Neuausschreibung den Auftrag erhalten, Berechtigte des Bundes auf den genannten Strecken zu befördern. Die vereinbarten Kontingente werden innerhalb eines Kontingentverwaltungssystems durch das BAG verwaltet und täglich mit dem Luftfahrtunternehmen disponiert.

Den Luftverkehr des Bundes nutzen derzeit etwa 100 Behörden als Web-Anwendung im Internet. Die Belastung der einzelnen Behörden erfolgt über die im System hinterlegte Kreditkarten.



Die Kommunikation zwischen dem Luftverkehrsunternehmen und dem Buchungssystem erfolgt bidirektional über festgelegte Schnittstellen. Nach Rückübertragung der Daten über die tatsächlich geflogenen Reisenden erfolgt automatisiert die Belastung der hinterlegten Kreditkarten über den entsprechenden Vertragspartner.

## Statistiken des Güterkraftverkehrs

Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs führt das BAG bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen von Angaben zu Unternehmen (Unternehmensstatistik) durch. Die Erhebung erfolgt auf Grundlage des Verkehrstatistikgesetzes (VerkStatG).

Für verkehrstatistische Zwecke erstellt das BAG unter Nutzung der im Mautsystem anfallenden Daten eine monatliche Mautstatistik. Die Daten werden elektronisch aufbereitet, ausgewertet und in Übersichten dargestellt.



## Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

### - Unternehmensstatistik

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2010 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 10 % 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 2010 wurden aus diesen Dateien 10.545 Unternehmen gezogen, von denen 5.682 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 4.863 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

## Erhebungsmerkmale, Akzeptanz und Ablauf

Anlässlich der Unternehmensstrukturerhebung für das Jahr 2010 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. Hierbei handelt es sich um Auskünfte über 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.

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2009 in die Erhebung gelangten 10.671 Unternehmen sind 8.015 Unternehmen für die statistische Auswertung genutzt worden. Die Differenz waren Ausfälle von Unternehmen, die z.B. zum Stichtag ruhten, nicht mehr bestanden oder keine Lkw mehr einsetzen.

Nahezu sämtliche Tätigkeiten für die Erstellung der Statistik 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 Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes wird noch zusätzlich durchgeführt. Durch Plausibilitätsprüfungen wird eine hohe Qualität dieser Statistik erreicht.

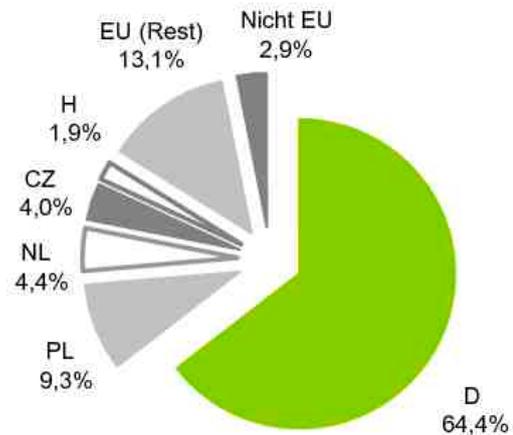
Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik für das Jahr 2009 wurden vom BAG im Bericht „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2009 – USTAT 16“ im Februar 2011 veröffentlicht. Der Bericht „USTAT 17“, auf Grundlage der Erhebung aus 2010, wird Anfang des Jahres 2012 erscheinen. Die Berichte können - ebenso wie die bisher erschienenen Veröffentlichungen - beim BAG bezogen werden.

### Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen - Mautstatistik

Im Rahmen der Mautstatistik werden Daten über die Fahrleistungen und Fahrten von mautpflichtigen Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen, die über das automatische oder manuelle System erfasst werden, nach verschiedenen Kriterien statistisch ausgewertet. Die Statistiken werden seit Anfang 2008 in einer monatlichen und jährlichen Erscheinungsfolge auf der BAG-Homepage publiziert und enthalten jeweils einen Vergleich zu dem vorherigen Zeitraum.

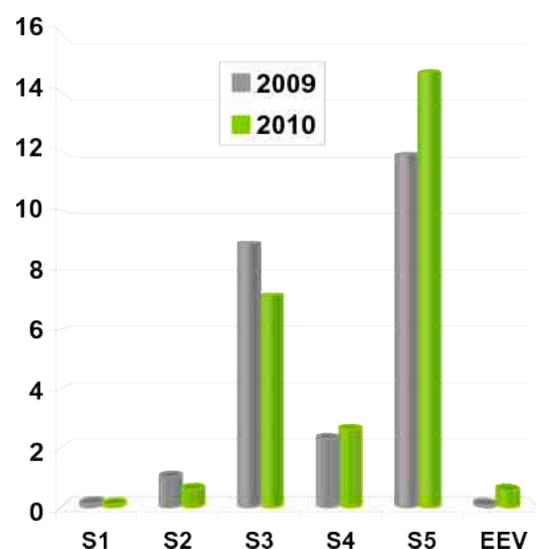
In Übersichten der Mautstatistik werden Fahrleistungen und Mautfahrten untergliedert nach dem Zulassungsstaat des Mautfahrzeuges dargestellt. Zusätzlich erfolgt eine Untergliederung nach Inland / Ausland und hierbei wiederum nach EU- und Nicht-EU-Staaten.

Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2010



Weitere Übersichten stellen die Anzahl der Befahrungen an den Grenzübergängen im mautpflichtigen Straßennetz dar. Die Berücksichtigung des Merkmals Emissionsklassen lassen insbesondere durch den Vergleich mit Vorjahreswerten erkennen, dass kontinuierlich immer „sauberere“ Fahrzeuge eingesetzt werden.

Fahrleistungen in Mrd. Kilometern nach Schadstoffklassen



Der Bereich der Mautstatistik wird kontinuierlich ausgebaut, um weitere Informationen für Verkehrspolitik, -planung und -forschung liefern zu können.

In den ebenfalls auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlichten „Methodischen Erläuterungen“ erfolgt eine ausführliche Beschreibung der Datengrundlage und weitere Erklärungen.

## Zivile Notfallvorsorge im Straßen-güterverkehr

### Transportorganisationen

Das BAG nimmt nach dem Verkehrssicherungsgesetz (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 lebenswichtige Güter zur Versorgung der Bevölkerung und verteidigungswichtige Güter zu befördern. Eine wesentliche Aufgabe des Staates ist es, in solchen Notsituationen eine ausreichende und geeignete Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleis-

tungen sicherzustellen. Auch die Streitkräfte sind im Rahmen ihrer Verteidigungsaufgaben durch die zivile Seite logistisch zu unterstützen.

Das Bundesamt hat im Auftrag des 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 Verkehrssicherungsbereit 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 Verkehrsministerium 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 Durchführung notwendigen Ausführungsbestimmungen sind in der Verwaltungsvorschrift zum VerkLG vom 04. Juli 2006 enthalten, die zurzeit noviliert wird.

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 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 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 BAG regelmäßig an länderübergreifenden Krisenmanagementübungen (Lükex) teil und führt eigene Übungen durch.



## Zuwendungsverfahren

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut verständigten sich der Deutsche Bundestag, der Bundesrat und die Bundesregierung, zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen des europäischen Güterverkehrs Zuwendungen in Höhe von 600 Mio. Euro pro Jahr für Unternehmen des Güterkraftverkehrs bereitzustellen.

Neben der bereits durchgeführten Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge und dem „Innovationsprogramm“ zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Lkw wird mit Beginn des Jahres 2009 mit den neu und unbefristet geschaffenen Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit und der Umwelt (Förderprogramm „De-minimis“) sowie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung (Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“) die volle Harmonisierung erreicht.

Das BAG führt diese Förderprogramme im Auftrag des BMVBS durch und ist damit die für die Bearbeitung der Förderanträge zuständige Bewilligungsbehörde.

Rechtsgrundlagen für die staatliche Förderung von Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes sind neben den einschlägigen EU-Rechts-

vorschriften die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung in Verbindung mit den Förderrichtlinien „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“.

Gefördert werden Maßnahmen der Sicherheit und der Umwelt sowie Maßnahmen der Aus- und Weiterbildung bzw. der Qualifizierung und Beschäftigung.

Förderberechtigt sind Unternehmen, die gewerblichen Güterkraftverkehr oder Werkverkehr betreiben und Eigentümer oder Halter von in der Bundesrepublik zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen schweren Nutzfahrzeugen sind.

Der jährliche Zuwendungshöchstbetrag im Rahmen des „De-minimis“- Förderprogramms ist abhängig von der Zahl der schweren Nutzfahrzeuge, die auf das antragstellende Unternehmen verkehrsrechtlich zugelassen sind. Innerhalb dieses Höchstbetrages können Unternehmen des Güterverkehrs unter anderem für den Erwerb von Partikelminderungssystemen oder Fahrerassistenzsystemen pro Jahr Zuschüsse in Höhe von zurzeit bis zu 33.000 Euro erhalten.

Bilden Unternehmen des Güterverkehrs Berufskraftfahrer aus, sind im Rahmen des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ Zuschüsse von 60 bzw. 70 % der Ausbildungskosten mög-

lich. Für die berufliche Weiterbildung der Beschäftigten in Form von Lehrgängen, Seminaren oder Schulungen können ebenfalls Zuschüsse bis zu 70 % gewährt werden.

Nach dem Ende der Antragsfrist für die zweite Förderperiode 2010 traten für die Förderperiode 2011 die Förderrichtlinien für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen mit einigen wesentlichen Änderungen nach ihrer Verkündung am 01. November 2010 in Kraft.

Das BAG stellt auf seinen Internetseiten ein Portal zur elektronischen Antragsstellung sowie Antragsvordrucke, Merkblätter, Ausfüllanleitungen und Rechtsvorschriften bereit. Den antragsberechtigten Unternehmen stehen zudem eine Servicenummer und ein E-Mail-Postfach für die Beantwortung von Fachfragen zur Verfügung.

## Dienstleistungszentrum

### Reisestelle

Das Dienstleistungszentrum Reisestelle (DLZ) nimmt seit dem 1. Mai 2009 als besondere Organisationseinheit im Bundesamt ressortweit Serviceaufgaben wahr. Hierunter fallen insbesondere die Vorbereitungen und Abrechnungen von Dienstreisen aller ca. 28.000 Be-

schäftigten der Bundesverkehrs- und Bauverwaltung (BVBS). Ein elektronisches Verfahren, mit dem diese Reisen beantragt und genehmigt werden, stellt die zeitnahe Erfassung und Erstattung von Kosten sicher.

Darüber hinaus erbringt das DLZ Serviceleistungen im Rahmen von Umsetzungen, Abordnungen oder Versetzungen.

Im Jahr 2010 leistete das DLZ auf Grund von Erstattungsanträgen rund 91.000 Zahlungen an die Beschäftigten des BMVBS und folgenden Behörden im Geschäftsbereich: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst, Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrtbundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Eisenbahnbundesamt, Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Mitte und Süd.

Die Anbindung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nordwest, West, Südwest und Ost wird im zweiten Halbjahr 2011 abgeschlossen.



# Zentrale Dienste

---



## Zentrale Dienste

### Allgemeines

Zur Aufgabenerfüllung des Bundesamtes besteht ein erheblicher Bedarf an Sach- und Serviceleistungen, der sowohl für die Beschäftigten des BAG als auch für die externen Kunden der Behörde (z.B. Fahr- und Fernsprehdienst, Post- und Botendienst) gedeckt werden muss.

Hervorzuheben sind insbesondere

- die Verwaltung und Bewirtschaftung der Diensträume in 13 Liegenschaften mit Grundstücksflächen von insgesamt ca. 60.000 qm, wovon ca. 29.300 qm auf Büro- und Nutzflächen entfallen,
- die Beschaffung und Verwaltung des BAG-Fuhrparks mit ca. 500 Dienstfahrzeugen, von denen ca. 430 Fahrzeuge als Büro-Kfz entwickelt und im Kontrolldienst eingesetzt werden. Die Dienstfahrzeuge erreichen eine jährliche Laufleistung von insgesamt ca. 25 Mio. Kilometer,
- die Ausstattung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kontrolldienstes mit Dienst- und Schutzkleidung.

Zur Deckung dieses Sachbedarfs standen in 2010 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 18 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

Auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes wurde ein „Handbuch Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagement des Bundesamtes für Güterverkehr“ erarbeitet, das am 01. Januar 2011 in Kraft getreten ist. Dieses Managementsystem stellt einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess auf der Grundlage neuester Erkenntnisse und rechtlicher Vorschriften sicher und trägt dazu bei, dass alle Beschäftigten sichere Arbeitsbedingungen vorfinden und ihre Gesundheit gefördert wird.

## Organisation

Zentrales Anliegen der organisatorischen Betreuung ist es, Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Aufgabenerledigung im Bundesamt zu schaffen. Dies beinhaltet nicht nur eine auf Sparsamkeit ausgerichtete effektive und effiziente Aufgabenerledigung, sondern auch das Gestalten mitarbeiterbezogener Arbeitsbedingungen, die die Bedürfnisse nach Anerkennung und Leistung gleichermaßen berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund werden fortwährend organisatorische Untersuchungen in Organisationseinheiten durchgeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse führen vielfach zu Anpassungen, z.B. der Organisationsstrukturen.

Neue Aufgaben, die dem Bundesamt übertragen werden, gilt es gemeinsam zu konzipieren und in die Organisationsstrukturen einzubinden. Dies erfolgt vermehrt mittels Projektorganisationen, wie z.B. beim Aufbau des Europäischen Einzelstaatlichen Registers.

## Personal

Ein Arbeitsschwerpunkt im Bereich der Personalverwaltung lag während des Berichtszeitraumes in der Umsetzung der Tarifeinigung vom 27. Februar 2010, in deren Zuge unter anderem TVöD sowie TVÜ-Bund rückwirkend zum 01. Januar 2010 geändert wurden. Neben der linearen Tarifierhöhung waren unter anderem die Anhebung der Garantiebeträge bei Höhergruppierung sowie mehrere antragsabhängige Ansprüche für die Beschäftigten und Auszubildenden umzusetzen.

Durch das am 24. November 2010 veröffentlichte Bundesbesoldungs- und Versorgungsanpassungsgesetz 2010/2011 (BBVanpG 2010/2011) wurden die Tarifvereinbarungen im Bezug auf

die Erhöhung der Tabellenentgelte zu großen Teilen auf die Besoldung der Beamtinnen und Beamten des Bundes übertragen. Mithin waren auch im Besoldungsbereich Anpassungen durch die Personalverwaltung vorzunehmen.

Die Einleitung der aufgrund der Änderungen im Beamten- und Laufbahnrecht durch das Dienstrechtsneuordnungsgesetz möglichen Verbeamtungen der Tarifbeschäftigten in den Kontrolldiensten des BAG wurde vorbereitet.

Im letzten Quartal des Berichtszeitraumes waren zudem die Vorbereitungen für die Beurteilungsrunde 2011 zu treffen. Diese wurden wesentlich durch die Neuregelungen des Dienstrechtsneuordnungsgesetzes und der damit einhergehenden Neufassung der Richtlinie für die Beurteilung der Beamtinnen und Beamten in der BVBS beeinflusst, deren Inhalte BAG-bezogen umzusetzen waren.

Im Jahr 2010 lag der Fokus der Personalgewinnung erneut auf der Deckung des Personalbedarfs der im Auf- bzw. Ausbau befindlichen



Bereiche „Zuwendungsverfahren“ und „Dienstleistungszentrum Reisesstelle“.

Im Bereich Zuwendungsverfahren konnte ein Großteil des zunächst befristet eingeworbenen Personals im Laufe des Jahres 2010 erfolgreich dauerhaft in den Personalbestand des Bundesamtes integriert werden. Darüber bestand nach den Erfahrungen der bisherigen Förderperioden ein zusätzlicher Personalbedarf für die Sicherstellung einer sach- und zeitgerechten Bearbeitung der Förderanträge. Hierzu wurde weiteres befristetes Personal eingestellt. Zur Vermeidung fortgesetzter Personalfluktuations wurden darüber hinaus unter Berücksichtigung der besonderen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen die Voraussetzungen für die Gewinnung von Überhangpersonal aus dem Geschäftsbereich des Bundesministerium der Verteidigung am Standort Dresden sowie die Einrichtung eines Dienstleistungsstandorts in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG in Saarbücken geschaffen.

Im Zuge der fortschreitenden Implementierung des Dienstleistungszentrums Reisesstelle wurde der weitere Aufbau durch die Einwerbung von zusätzlichem, befristetem Personal flankiert.

Dass es trotz der angespannten Stellensituation gelungen ist, sechs ehemalige Auszubildende des Bundesamtes in unbefristete

Arbeitsverhältnisse zu übernehmen, ist besonders erfreulich.

### Ausbildung

Die Ausbildungsinitiative wurde auch im Jahre 2010 fortgesetzt. In deren Rahmen wurden insgesamt neun Ausbildungsverhältnisse begründet. Die Auszubildenden befinden sich in der Ausbildung zum / zur Verwaltungsfachangestellten.

In 2010 absolvierten neun Auszubildende erfolgreich die Abschlussprüfung. Mit allen Auszubildenden wurde im Anschluss ein Arbeitsverhältnis (in den meisten Fällen zunächst ein befristetes Arbeitsverhältnis) beim BAG begründet.

### Fortbildung

Im Berichtszeitraum wurden zahlreiche externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten des BAG organisiert.

Dazu gehörten die turnusmäßigen fachspezifischen Fortbildungsveranstaltungen, unter anderem in den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht für Straßenkontrollleute, an denen über 300 Beschäftigte teilnahmen.

Hausinterne Seminare, beispielsweise zum Thema „Mitarbeiter(führung) entwickeln“, Zeiterfassung mit der Software „ZEUS“, „Nach dem Wählen sich nicht quälen - Telefon- und Konflikttraining für das DLZ RSt.“, „Prüfung von Verwendungsnachweisen“, „Neuerungen TVöD Februar 2010“, und „Reisevorbereitung und -abrechnung im Workflowsystem“, konnten für 325 Mitarbeiter/innen des Hauses durchgeführt werden.

Darüber hinaus wurden über externe Veranstaltungen im Jahr 2010 ca. 1.160 Schulungsmaßnahmen durchgeführt.



Die in 2009 begonnenen und von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommenen Schulungen zum Thema „Deeskalation und Konfliktbewältigung“ für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes wurden mit sechs weiteren Schulungsterminen fortgesetzt. Insgesamt haben weitere 95 Beschäftigte aus den Kontrolldiensten an den Schulungen teilgenommen.

### Weitere Themenschwerpunkte

Das Arbeitsschutz- und Gesundheitsmanagement für die Mitarbeiter/innen des BAG hat sich in 2010 weiter etabliert. Die Dienstvereinbarung über die Hilfe für suchtkranke oder -gefährdete Beschäftigte wurde erarbeitet und zwischenzeitlich abgeschlossen. Parallel wurde ein Interessenbekundungsverfahren für die in der DV vorgesehenen Suchthelfer/innen eingeleitet.

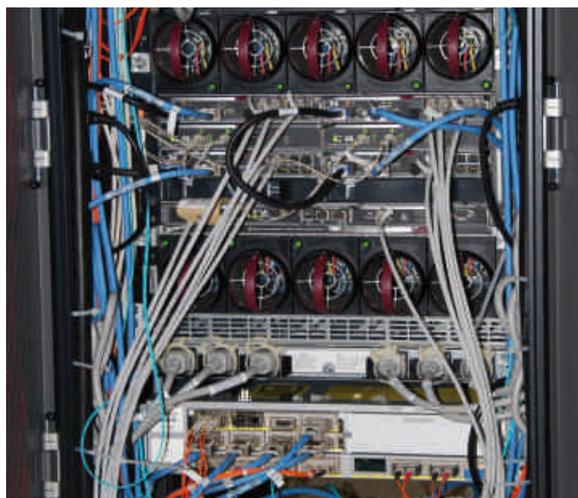
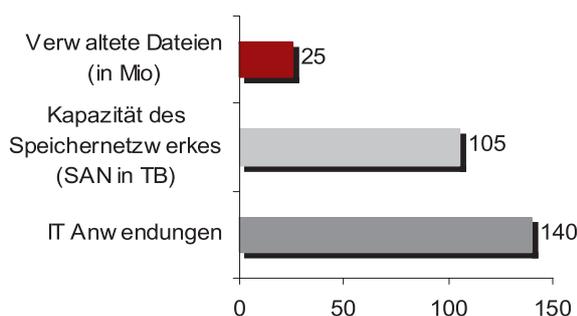
Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Umsetzung des zum 01. Januar 2010 in Kraft getretenen Vertrags über die soziale Betreuung der Beschäftigten in der BVBS. Hierzu wurde erstmalig einen Rahmenvertrag vergeben. Gegen-

stand des Vertrags ist die Betreuung der Beschäftigten sowie die Beratung der Behörde in Fragen von Wiedereingliederung, Suchtproblemen, und z.B. soziale oder psychische Probleme am Arbeitsplatz.

Gemäß der Vorgaben des LeistungsTV-Bund in Verbindung mit den entsprechenden Rahmenvereinbarungen wird seit 01. April 2008 jährlich die leistungsorientierte Bezahlung von Tarifbeschäftigten durchgeführt. Rückwirkend zum Jahresende werden die Leistungen der Beschäftigten für den Leistungszeitraum 01. Januar bis 31. Dezember bewertet. Die Tarifbeschäftigten erhalten eine verbindliche Rückmeldung über die Bewertung ihrer Arbeit. Gute Leistungen werden anerkannt und auch finanziell honoriert.

### Informationstechnik im Bundesamt

Das Referat Informationstechnik, ausgerichtet nach dem ITIL-Standard (Information Technology Infrastructure Library), betreut mit einem zentralen User Help Desk rund 1.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Innen- und Außendienst, die mit Hard- und Software ausgestattet sind. Alle Arbeitsbereiche in der Zentrale, den Außenstellen und auch der mobile Straßenkontrolldienst verfügen über eine Anbindung an das Rechenzentrum in Köln. Über Art und Umfang der IT-Anwendungen gibt folgende Abbildung einen Überblick:



Die Entwicklung und Bereitstellung von neuen IT-Vorhaben sowie die Weiterentwicklung von bestehenden IT-Verfahren zur Geschäftsprozessunterstützung des Bundesamtes erfolgen ebenfalls durch das Referat Informationstechnik. Die IT-Verfahren werden in einem hochverfügbaren Rechenzentrum betrieben. Für jeden Bedarf steht die entsprechende Plattform (als Plattform wird hier eine Kombination von Betriebssystem und Hardware bezeichnet, auf der IT-Anwendungen ausgeführt werden) zur Verfügung.

Zur Sicherheits- und Hochverfügbarkeitsinfrastruktur gehören redundant ausgelegte zentrale Systeme für alle wichtigen IT-Anwendungen (mission critical applications) sowie Systeme zum Schutz gegen unerlaubten Zugriff durch Externe (Firewall, Virenschutz etc.). Für die zentrale und plattformübergreifende Speicherung von Daten ist ein Speichernetzwerk (Storage Area Network -SAN) im Einsatz.

Für die Netzkommunikation mit unseren Liegenschaften wird die vom Deutschen Wetterdienst betriebene Weitverkehrsinfrastruktur des BMVBS genutzt.

## Einnahmen und Ausgaben

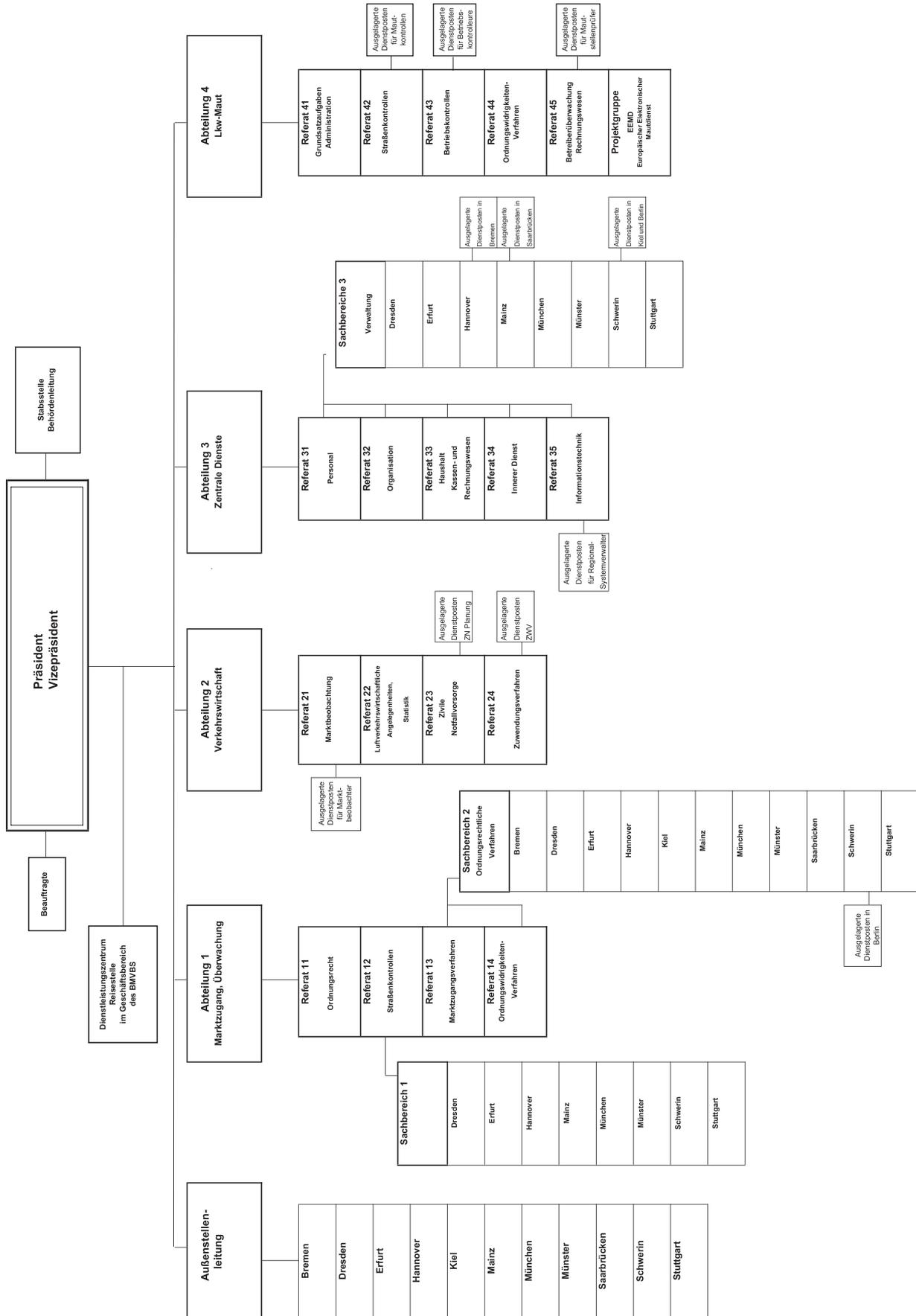
Auf die Konten des Bundesamtes -Zahlstelle- werden ca. 78.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabebereichen getätigt. 487.000 Buchungen werden abgewickelt und 142.200 Auszahlungen geleistet.

Die Einnahmen und Ausgaben des BAG sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt. Nachfolgend ist der Abschluss des Haushaltsjahres 2010 dargestellt.

### Einnahmen und Ausgaben im Jahr 2010

<b>Lkw-Maut (Kapitel 1202)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut	4.511,26
Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw durch Private	490,72
<b>Zuwendungsverfahren (Kapitel 1202)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Zuschüsse zum <b>De-Minimis-Programm</b>	118,8
Zuschüsse zum <b>Aus- und Weiterbildungs-Programm</b>	19,7
<b>Einnahmen (Kapitel 1205 und 1210)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	15,99
Sonstige Einnahmen (u. a. Geldbußen, Gebühren)	19,8
<b>Gesamteinnahmen</b>	<b>35,79</b>
<b>Ausgaben (Kapitel 1205)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Personalausgaben	73,44
Sächliche Verwaltungsausgaben ( u. Investitionen)	26,17
<b>Gesamtausgaben</b>	<b>99,61</b>

# Organisationsplan des BAG





**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**

**Werderstraße 34  
50672 Köln**

**Telefon: 0221/5776-0  
Telefax: 0221/5776-1777**

**Postfach: 19 01 80  
50498 Köln**

**Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)**

