



Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsbericht 2014



Geschäftsbericht 2014

Aufgaben, Organisation, Tätigkeiten



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
Internet: www.bag.bund.de

Redaktion: Renate Rademacher, Horst Roitsch

Stand: Juni 2015

Bilder: Bundesamt für Güterverkehr
Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
Flughafen Köln/ Bonn GmbH
Heike Fischer, Fotografin, Köln

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur (BMVI)

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes
für Güterverkehr. Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum
Verkauf bestimmt.

Inhalt

Vorwort des Präsidenten	
Bundesamt für Güterverkehr	7
Marktzugang/ Überwachung	8
Ordnungsrecht	9
Straßenkontrollen	10
Marktzugang im nationalen und internationalen	
Straßengüter- und Personenverkehr	15
Ordnungswidrigkeitenverfahren	18
Lkw-Maut	22
Grundsatzfragen Lkw-Maut	24
Straßenkontrollen Lkw-Maut	28
Betriebskontrollen	30
Ordnungswidrigkeitenverfahren/ Nacherhebung	31
Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen	32
Verkehrswirtschaft	34
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	35
Internationaler Luftverkehr	39
Konzessionsabgabe für das Betreiben	
von Autobahnnebenbetrieben	40
Luftverkehr des Bundes	40
Statistiken des Güterkraftverkehrs	41
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	44
BOS-Digitalfunk	46
Dienstleistungszentrum Reisestelle	47
Zuwendungsverfahren	48
Förderprogramm De-minimis	49
Förderprogramm Aus- und Weiterbildung	50
Zentrale Dienste	52
Innerer Dienst	53
Organisation	53
Personalverwaltung	54
Informationstechnik	56
Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen	56
Organisationsplan des BAG	58



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit Ablauf des Jahres 2014 können wir nunmehr auf 10 Jahre Lkw-Maut zurückblicken. Die Lkw-Maut wird seit 2005 auf rund 12.800 Kilometern Bundesautonahmen und seit 2012 zusätzlich auf rund 1.200 Kilometern autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben. Die Fahrleistungen auf dem mautpflichtigen Streckennetz betrugen seit Mautstart rund 262 Milliarden Kilometer. In diesem Zeitraum hat der Bund fast 40 Milliarden Euro an Mautgebühren eingenommen. Die Einnahmen, welche direkt in den Verkehrsetat fließen, leisten einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und Neubau von Autobahnen und Bundesfernstraßen.

Im Jahr 2014 legten die mautpflichtigen schweren Nutzfahrzeuge auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz rund 28 Milliarden Kilometer zurück – so das Jahresergebnis unserer Mautstatistik. Das ist die höchste jährliche Fahrleistung seit Einführung der Lkw-Maut.

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf 4,5 Milliarden Tonnen. Damit wurde der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2008 um 0,4 % übertroffen.

Alle Rechtsgebiete zusammenfassend betrachtet, hat das BAG im Jahr 2014 rund 10 Millionen Fahrzeuge kontrolliert, wovon 506.000 Fahrzeuge bei klassischen Straßenkontrollen und 9,5 Millionen Fahrzeuge im Rahmen von Kontrollen durch den Mautkontrolldienst überprüft wurden.

Im Fokus der Kontrolltätigkeit stand dabei insbesondere das Aufdecken von Manipulationen am digitalen Kontrollgerät. Angesichts der bei Straßenkontrollen festgestellten hohen Zahl von Manipulationen wird das BAG hier weiterhin durch vermehrte Sonderkontrollen gegensteuern.

Erstmalig führte das BAG im Berichtsjahr deutschlandweit eine Befragung von insgesamt 1.800 in- und ausländischen Kraftfahrern zu ihren Arbeitsbedingungen durch. Anlass war die mediale Berichtserstattung, bei der vermehrt über die Arbeitsbedingungen ausländischer Kraftfahrer berichtet wurde. Die Ergebnisse der Befragung finden Sie im folgenden Geschäftsbericht.

Mit seiner Aufgabenwahrnehmung leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherstellung der Abgabengerechtigkeit sowie Wettbewerbsgleichheit.

Mit Blick in die Zukunft werden wir diese Stellung als kompetenter Dienstleister und Bindeglied zwischen Politik und Unternehmen des Personen- und Güterverkehrs weiter ausbauen.

Ihr Andreas Marquardt

A handwritten signature in black ink, reading "Andreas Marquardt". The signature is written in a cursive style with a clear, legible script.

Präsident des
Bundesamtes für Güterverkehr

Köln, im Juni 2015

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 und digitale Infrastruktur (BMVI). 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 fünf Abteilungen mit insgesamt 21 Referaten untergliedert. Sie wird von bundesweit 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
- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister)
- Durchführung der Förderprogramme „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung
- Verkehrsfachstatistiken und -prognosen
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr sowie Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn-Berlin
- Zivile Notfallvorsorge
- Dienstleistungszentrum Reisestelle

- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik und 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 die Außenstellen 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 BAG an der Entwicklung des nationalen, europäischen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr beteiligt. Dabei greift das BAG auf 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 BMVI und anderer Stellen gibt das Bundesamt auch initiativ Anstöße für notwendige Anpassungen des deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsrechts. Parallel dazu beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung von Bund-Länder-Fachausschüssen zu verschiedenen Themen sowie an bilateralen Verkehrsverhandlungen des BMVI und entsendet in dessen Auftrag Vertreter in Arbeitsgruppen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Rechtsentwicklung

Im Bereich des Gefahrgutrechts war das BAG an der Überarbeitung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) beteiligt, die mit Wirkung zum 1. Januar 2015 an die geänderten Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) angepasst wurde. Das BAG wirkte weiter mit an der schrittweisen Angleichung der nationalen Bestimmungen des Fahrpersonalrechts an die Vorgaben der am 4. März 2014 in Kraft getretenen neuen Fahrtenschreiberverordnung (EU) Nr. 165/2014. Auf europäischer Ebene war das BAG eingebunden in die Arbeiten an den von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwurf einer Verordnung zur Einstufung

schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können.

Darüber hinaus hat sich das Bundesamt mit dem BMVI und den zuständigen obersten Landesbehörden über Kernfragen der Auslegung und Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Bestimmungen der Berufskraftfahrerqualifikation abgestimmt, um auf diese Weise eine einheitliche Durchführung der Vorschriften in Deutschland zu gewährleisten. Das BAG war maßgeblich an der Erstellung von Anwendungshinweisen zur Auslegung der Vorschriften des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) beteiligt. Die Anwendungshinweise wurden zwischen den für die Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder abgestimmt. Sie sollen sowohl den betroffenen Fahrerinnen, Fahrern, Unternehmerinnen und Unternehmern als auch den für die Umsetzung des Gesetzes zuständigen Behörden die Anwendung der Vorschriften erleichtern und eine Hilfestellung für die tägliche Arbeit bieten.

Fachliche Schulung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Straßenkontrolldienstes und der Sachbereiche zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren werden kontinuierlich in der Anwendung der zu überwachenden Rechtsvorschriften geschult. Damit soll eine einheitliche Durchführung des gesetzlichen Überwachungsauftrags und der gesetzlich zugewiesenen Aufgaben des BAG als Bußgeldbehörde sichergestellt werden.

Ein Fortbildungsschwerpunkt lag im Jahr 2014 im Bereich der Gefahrgutvorschriften. Dabei wurden insbesondere die zum 1. Januar 2015 in Kraft getretenen Änderungen des Europä-

ischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) berücksichtigt. Außerdem wurden Seminare durchgeführt, die das Allgemeine Verwaltungsrecht, das Abfall-, Güterkraftverkehrs-, Fahrpersonal- und Straßenverkehrsrecht, die Vorschriften des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) sowie die Bestimmungen über die vorschriftsmäßige Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen und über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße betrafen. Insgesamt wurden rund 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult.



Zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorschriftenauslegung und -vermittlung fand auch im Jahr 2014 wieder ein Erfahrungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG und denen der anderen Kontrollbehörden des Bundes und der zuständigen Länderbehörden - insbesondere im Bereich des Gefahrgutrechts - statt.

Sonstige Aktivitäten

Neben der Beteiligung an Rechtsetzungsvorhaben unterstützte das BAG das BMVI bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftersuchen ausländischer Behörden, der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen und der Weiterentwicklung des CEMT-Kontingents.

Auch wirkte das BAG an den Abstimmungsprozessen und fachlichen Diskussionen zwischen Bund und Ländern in den verschiedenen Gremien mit, wie z. B. dem Bund-Länder-Fachausschuss mit Schwerpunkt Güterkraftverkehr, dem Bund-Länder-Arbeitskreis Berufskraftfahrerqualifikation oder der Bund-Länder-Referentenbesprechung „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“.

Darüber hinaus engagierte sich das BAG in Foren zur Ladungssicherung wie dem Verein Deutscher Ingenieure (VDI), dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sowie dem Königsberger Ladungssicherungskreis (KLSK).

Straßenkontrollen

Mit seinen Straßenkontrollen leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Dabei 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 2014 im Bundesamt 236 Stellen besetzt, davon 223 mit Kontrolleuren/innen und 13 mit Leitern von Kontrolleinheiten.

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 2014

Ein Schwerpunkt der Kontrolltätigkeiten lag auch im Jahr 2014 auf dem Bereich rund um das digitale Kontrollgerät und dem Aufdecken von Manipulationen. Hierauf hat sich die mit internationalen Experten der Kontrolldienste aus ECR-Staaten (Euro Contrôle Route) und der Organisation der Polizeien TISPOL besetzten Tacho Web Group (TWG) spezialisiert. Auch das BAG ist in der Arbeitsgruppe vertreten. Dadurch finden entscheidende Erkenntnisse auf diesem Gebiet Eingang in die Verbesserung der Kontrollen und der Ausbildung von Kontrolleurinnen und Kontrolleuren des BAG.

Um Manipulationen rund um das Kontrollgerät im Rahmen besonderer Kontrollen aufzudecken, wurden ausgewählte Experten besonders geschult, die Auswertesoftware weiter spezialisiert und um zusätzliche Funktionen erweitert. Die mit 25 % weiterhin hohe Beanstandungsquote verdeutlicht, dass diese besonderen Kontrollen auch in Zukunft verstärkt durchgeführt werden müssen.

Euro Contrôle Route (ECR)

Insgesamt 14 Mitgliedstaaten sind aktiv in der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route

(ECR) vertreten, um die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene weiter zu entwickeln, zu vertiefen und die Rechtsvorschriften innerhalb der europäischen Union einander anzunähern.

ECR hat im Oktober 2014 das 15-jährige Bestehen der internationalen Kontrollorganisation zum Anlass genommen, eine gemeinsame Kontrolle in der Nähe von Bad Bentheim durchzuführen. Kontrolleure/innen aus 11 Mitgliedstaaten stellten in der Sonderkontrolle Kontrollmethoden, Technik und Ausrüstung vor.

Im Rahmen der Mitarbeit in diesem Verbund fand wie bereits in den Vorjahren ein regelmäßiger internationaler Fortbildungsaustausch mit Kolleginnen und Kollegen aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Tschechien statt. Schwerpunkt des Austausches mit europäischen Partnerbehörden sind die Harmonisierung der Kontrollmethoden und die Verbesserung der Koordination der Kontrolltätigkeiten. Hauptthemen waren dabei die Ausbildung im Bereich des digitalen Kontrollgerätes, die Technische Unterwegskontrolle, die Sicherung der Ladung und die Kabotage. Am multilateralen Austausch nahmen Kontrolleure aus den EU-Staaten Niederlande, Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Ungarn, Rumänien, Litauen, Irland, Polen und Deutschland teil. In der



Nähe von Szeged (HU) fand eine Kontrolle mit den Schwerpunktthemen Technische Unterwegskontrolle und Ladungssicherung statt. Als Gäste nahmen Vertreter der EU-Kommission aus der Direktion „DG Move“ teil.

Neben den Austauschprogrammen konnten mit den angrenzenden Ländern (z. B. Tschechien, Polen) regelmäßig begleitende Kontrollen stattfinden, bei denen der gemeinsame Schwerpunkt auf den Bereich der Technischen Unterwegskontrolle und der Kabotage gelegt wurde.

Kontrollergebnisse für das Jahr 2014

Das Hauptaugenmerk des Straßenkontrolldienstes ist neben den für den Güterverkehr existierenden Zulässigkeits- und Genehmigungskontrollen auf Kontrollen in Rechtsgebieten gerichtet, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz haben. Die weitaus komplexeren und entsprechend zeitintensiveren Kontrollen aus den Bereichen des Fahrpersonal-, Gefahrgut- und Abfallrechts, der Ladungssicherung und der technischen Sicherheit stellen den wesentlichen Anteil der Straßenkontrollen dar. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2014 durch den Straßenkontrolldienst des BAG rund 506.000 Fahrzeuge kontrolliert.

Technische Unterwegskontrolle

Seit Einführung der Technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 2000/30/EG im September 2004 wird jährlich eine große Anzahl an Fahrzeugen einer besonderen Prüfung bezüglich der Bremsanlagen, der Abgasanlagen, Lenkanlagen, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, Räder und Reifen, Federung, Fahrgestell, Fahrtenstreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, des Austritts von Kraftstoff und Öl, aber auch der Abgastrübung und gasförmigen Emissionen sowie des Gesamtwartungszustandes unterzogen. Diese technischen Kontrollen dienen in besonderem Maße dazu, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Im Jahr 2014 wurden durch das BAG insgesamt 60.297 Fahrzeuge hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. Über die Kontrolle von Beleuchtung und Reifenprofiltiefe hinaus wurden 30.445 Fahrzeuge einer weiterführenden technischen Kontrolle unterzogen. Insgesamt wurde bei etwa jedem siebten Fahrzeug mindestens eine Beanstandung registriert, was einer Beanstandungsquote von rund 15 % entspricht.



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 gestiegen. Ende des Jahres 2014 waren insgesamt 79 % aller Fahrzeuge bei den Kontrollen der Fahrpersonalvorschriften durch das Bundesamt mit digitalen EG-Kontrollgeräten ausgerüstet.

Im Oktober 2012 traten weitere Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 rechtsverbindlich in Kraft, die technische Einrichtungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät vorschreiben. Deren Ziel ist es, bestimmte Formen der Manipulation zu erschweren bzw. zu verhindern. Ab 2013 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge die technischen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen. Für den Kontrolldienst bedeutet dies einen zeitlich erhöhten Kontrollaufwand, da sich die Einhaltung der technischen Anforderungen nur mit Hilfe von detaillierten technischen Auswertungen überprüfen lassen.

Gefahrgutkontrollen

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2014 bei rund 23.000 Fahrzeugen durchgeführt. In ca. 14 % der Fälle wurde eine Beanstandung registriert. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um Verstöße aufgrund fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände, fehlender Begleitpapiere bzw. schriftlicher Weisungen oder falscher Kennzeichnung. Bei ca. 1.900 Fahrzeugen wurde mindestens ein Verstoß der Gefahrenkategorie I ermittelt. Ein Vergehen dieser Kategorie ist mit einer hohen Lebens-, Gesundheits- oder Umweltgefahr

verbunden, so dass in der Regel unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr zu ergreifen sind (z. B. Untersagung der Weiterfahrt, Stilllegung des Fahrzeugs).

Bei mehrtägigen Sonderkontrollen von Gefahrguttransporten konnte die Kontrollpraxis des BAG weiterentwickelt und optimiert werden.

Abfalltransportkontrollen

Insgesamt wurden in 2014 rund 24.000 Fahrzeuge auf die Einhaltung der einschlägigen abfallrechtlichen Vorschriften kontrolliert. Wie im Vorjahr wurde bei ca. 11 % der Fahrzeuge eine Beanstandung registriert.

Hierbei handelte es sich in der Hauptsache um Verstöße aufgrund fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Kennzeichnung der Fahrzeuge, nicht ordnungsgemäßer Versandinformationen gemäß Anhang VII der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und nicht ordnungsgemäßer Notifizierungs- und Begleitformulare. Beanstandungen wegen Nichtbeachtens der Vorschriften über das elektronische Nachweisverfahren und die Führung von Nachweisen im Binnenverkehr fielen deutlich geringer aus. In einem nennenswerten Maße wurden außerdem die Anzeigepflichten nach § 53 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) nicht beachtet.

Im Bereich des Umweltstrafrechts setzte sich die erwartete Entwicklung der Vorjahre fort. Während im Bereich der grenzüberschreitenden Verbringungen 1.600 Ordnungswid-



rigkeiten festgestellt wurden, sah sich der Straßenkontrolldienst in rund 400 Fällen veranlasst, von dem Verdacht einer Straftat und insbesondere davon in mehr als 300 Fällen von dem Verdacht des unerlaubten Umgangs mit Abfällen gemäß § 326 Absatz 2 Strafgesetzbuch, auszugehen.

Wie bereits im Vorjahr fanden auch im Jahr 2014 im Rahmen von IMPEL (Netzwerk für die Implementierung und den Vollzug von Umweltgesetzen) und TFS (Arbeitsgruppe Abfallverbringung) internationale Erfahrungsaustausche der Kontrolleure statt, die der Weiterentwicklung und Optimierung der Abfallkontrollen des BAG dienen.

Maßnahmen und Ausblick

Im Jahr 2014 wurden - differenziert nach Rechtsgebieten - in bis zu 25 % der durchgeführten Kontrollen Beanstandungen festgestellt. Dabei entfielen 73 % aller Verstöße auf Beanstandungen im Bereich der Fahrpersonenvorschriften, gefolgt von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften (insbesondere Nichteinhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichten, Verstöße gegen die Vorschriften der Ladungssicherheit sowie der technischen Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen) mit rund 18 %.



In rund 11.500 Fällen wurden wegen des Verdachts eines bußgeldbewehrten Vergehens durch den Straßenkontrolldienst Sicherheitsleistungen gegen ausländische Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugführer oder -halter) eingezogen. Diese belaufen sich auf insgesamt rund 4,2 Mio. Euro. Bei weniger schweren Vergehen wurden außerdem fast 32.000 Verwarnungen ausgesprochen. Die Höhe dieser Sanktionen betrug insgesamt rund 850.000 Euro.

In über 12.300 Fällen musste Fahrzeugführern aufgrund gravierender Rechtsverstöße oder Sicherheitsmängeln am Fahrzeug die Weiterfahrt durch BAG-Kontrolleure untersagt werden. In deutlich mehr Fällen betrifft dies ausländische Fahrzeuge (Anteile In- und Ausland: 28 zu 72 %), was auf schwerwiegendere Verstöße speziell im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sowie häufigere technische Mängel im und am Fahrzeug zurückgeführt werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass die erwähnten Schwerpunktthemen auch die künftige Kontrolltätigkeit des BAG maßgeblich mitbestimmen werden. Zudem sollen die wichtigen Kontrollen des Fahrpersonalrechts und der Technischen Unterwegskontrolle auf einem möglichst gleichbleibend hohen Niveau beibehalten werden. Aufgrund der zunehmenden Anzahl von Fernbussen werden auch Kontrollen dieser Fahrzeuge weiter an Bedeutung gewinnen.

Umsetzung einer modernen, sicheren Ausleittechnik

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen „Sicheres Ausleiten bei Standkontrollen“, die Anfang des Jahres 2014 veröffentlicht wurden, plant das Bundesamt eine weitestgehend automatisierte Ausleitmethode schrittweise für den praktischen Einsatz zu

realisieren. Damit werden im Bundesamt zwei dringend gebotene Ziele zur Erfüllung des gesetzlichen Kontrollauftrags verfolgt:

- Verbesserung der Sicherheit für die Kontrolleure in Ausübung ihrer dienstlichen Aufgabe des Ausleitens wie auch für den Verkehr auf der Autobahn
- Schaffung effizienter Kontrollbedingungen für die BAG-Kontrolldienste

Die Ausleittechnik ermöglicht, von einem Kontrollplatz aus, ankommende Fahrzeuge rechtzeitig zu erkennen und bei Bedarf mittels Ausleitanzeige zum Ausfahren aufzufordern.

Mit der Ausleitanzeige sollen sowohl über eine gezielte Ansprache ganz bestimmte Fahrzeuge (durch Darstellung des amtlichen Kennzeichens) als auch Fahrzeugpuls (durch Abbildung eines allgemeingültigen Fahrzeugsymbols) ausgelitet werden.

Zunächst ist in einem Pilotbetrieb die Realisierung der Ausleittechnik an bis zu sechs ausgewählten Kontrollplätzen vorgesehen (Stufe I). Die im Pilotbetrieb gesammelten Erfahrungen sollen dann für die anschließende größere, strategisch sinnvolle geplante Ausstattung für das ganze Autobahnnetz genutzt werden (Stufe II). Der Pilotbetrieb wird einer wissenschaftlichen Begleitung und Bewertung (Evaluation)

unterzogen, die bezüglich der praktischen Umsetzung der Stufe II abschließende Empfehlungen geben wird.

Die Arbeiten zur Umsetzung des Pilotbetriebs sollen im Laufe des Jahres 2015 beginnen und voraussichtlich bis Mitte 2016 abgeschlossen werden. Bis zu einer Vergabe eines entsprechenden Auftrags stehen u. a. folgende Arbeiten an: Konkretisierung der Maßnahmenplanung in Abstimmung mit den betreffenden Ländern, Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, datenschutzrechtliche Klärung sowie Konzeptionierung der wissenschaftlichen Evaluation.

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Für den internationalen Straßengüterverkehr erteilt das Bundesamt für Güterverkehr CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen. Es ist ferner zuständig für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden. Das Bundesamt wirkt mit bei Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemein-



schaftslizenzverfahren. Im Bereich des Marktzugangs im Straßengüterverkehr ist das BAG mit der Durchführung von Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Bestimmungen 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. Im Jahr 2014 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.150 Jahresgenehmigungen und 432 Kurzzeitgenehmigungen.

Im Jahr 2014 hat das Bundesamt 671 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen gelten. Daneben wurden 41 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 97 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen

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

Das BAG gibt die entsprechenden Genehmigungsurkunden für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten aus. Im Jahr 2014 wurden 17.640 dieser Genehmigungsurkunden ausgestellt.



Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

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

Im Jahr 2014 hat das Bundesamt rund 3.280 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 120 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Die Verkehrsunternehmensdatei

In Durchführung des EU-Verordnungspakets zum Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmen („Road Package“) wird beim BAG seit Ende 2012 ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen (VUDat) betrieben. In der VUDat werden allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert, wie etwa Name, Rechtsform und Anschrift des Unternehmens und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend sind bestimmte Inhalte der Verkehrsunternehmensdatei seit Oktober 2013 über das Internet allgemein zugänglich.

In der VUDat sind rund 55.000 Güterverkehrsunternehmen sowie 4.200 Personenverkehrsunternehmen erfasst. Darüber hinaus führt das BAG eine Datei über Unternehmer des Werkverkehrs. Vor Beginn der ersten Beförderung im Werkverkehr ist das Unternehmen beim Bundesamt anzumelden. Zurzeit sind rund 56.000 Werkverkehrsunternehmen in der VUDat angemeldet.

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Grundlage hierfür sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das BAG, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2014 insgesamt 254 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Im Jahr 2014 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 53 Bußgeldbescheide. Im Berichtsjahr wurden 50 Bußgeldbescheide des BAG in Höhe von rund 159.480 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 49 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von ca. 323.700 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr. Im Jahr 2014 wurden 203 dieser Genehmigungen erteilt.

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

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2014 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In 4.349 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 BMVI zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.



Gewerblicher grenzüberschreitender Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums

Das Bundesamt für Güterverkehr ist nationale Lizenz-, Kontroll- und Sanktionsbehörde im Bereich des gewerblichen grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums.

Grundlage für die grenzüberschreitende Tätigkeit von Unternehmen, die Euro-Bargeld auf der Straße transportieren, ist eine entsprechende Lizenz, die das Bundesamt für deutsche Transportunternehmer bei Vorliegen

der Lizenzvoraussetzungen auf Antrag erteilt. Diese Lizenz ersetzt für das Unternehmen bei der Durchführung von Euro-Bargeldtransporten auf der Straße die Gemeinschaftslizenz.

Im Jahr 2014 wurden einem Unternehmen mit Sitz in Deutschland Lizenzen erteilt.

Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten des Euroraums, die beabsichtigen, grenzüberschreitend Euro-Bargeld nach oder durch Deutschland zu transportieren, müssen dieses dem Bundesamt mitteilen.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das BAG ist Bußgeldbehörde bei Zuwiderhandlungen gegen zahlreiche Vorschriften wie den Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, dem Güterkraftverkehrs-, Abfall- und Gefahrgutrecht sowie weiterer Rechtsgebiete in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße. Des Weiteren ist das Bundesamt zuständig für die Ahndung von bestimmten Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung zum grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums (VO (EU) Nr. 1214/2011). Diese Ordnungswidrigkeitenverfahren werden dezentral in den elf Außenstellen des Bundesamtes bearbeitet.

Ist das BAG nicht die zuständige Bußgeldbehörde, erfolgt eine Weiterleitung der Feststellungen an die entsprechenden Länderbehörden. Bei eigener Zuständigkeit (in der Regel bei gebietsfremden Betroffenen und bei bestimmten Zuwiderhandlungen gebietsansässiger Betroffener gegen das Güterkraftverkehrsgesetz, gegen bestimmte Auskunftspflichten nach dem Verkehrsstatistikgesetz 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 Abschluss der notwendigen Ermittlungen ergeht ein Bußgeldbescheid. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten wird eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld ausgesprochen oder das Verfahren eingestellt.

Im Jahr 2014 wurden mit mehr als 35.000 Bescheiden rund 10,5 Mio. Euro an Geldbußen und Verwarnungsgeldern festgesetzt.

Dabei stehen jedoch nicht die Einnahmen im Vordergrund. Das BAG verfolgt mit seiner Arbeit das Ziel, den Wettbewerb zu gewährleisten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu verbessern. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrer und Verantwortliche in den Unternehmen zur Beachtung sämtlicher Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße anhalten.

Erneut betrafen im Jahr 2014 mit rund 24.000 Sanktionsmaßnahmen (Verwarnungen bzw. Bußgeldbescheide) die meisten Verstöße die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften).

Für diese Themen besteht ein erhöhter Informationsbedarf. Telefonische und schriftliche Bürgeranfragen haben häufig die Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle zum Inhalt. Auch das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht ist immer wieder Gegenstand von Nachfragen. Zu diesem Themenkreis mehrten sich insbesondere in den letzten Monaten des Jahres 2014 die Anfragen. Eine abschließende Beantwortung von Anfragen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr erfolgt durch das Bundesamt, soweit diese auf die Kontrollpraxis des Bundesamtes gerichtet sind oder das BAG die für den Betroffenen zuständige Bußgeldbehörde ist. Bei Gebietsansässigen, deren Zuwiderhandlungen in den Zuständigkeitsbereich der Länderbehörden fallen, erfolgt eine Weiterleitung an die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder. Im Bereich des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts werden jedoch alle eingehenden Anfragen beantwortet, da das Bundesamt hier auch bei Gebietsansässigen für die Ahndung von Verstößen zuständig sein kann.

Sanktionen im Jahr 2014 (gesamt)

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	33.331	10.447.913
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	2.176	69.745
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	35.507	10.517.658

Ein durchgehender Einsatz modernster IT-Technik vom Kontrollplatz über die zuständige BAG-Außenstelle bis hin zur Verbuchung der Zahlung ermöglicht eine hocheffiziente Durchführung der seitens des Bundesamtes durchgeführten Ordnungswidrigkeitenverfahren unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen. Die Regelung, Steuerung und Betreuung der IT-gestützten Abläufe in Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt im Verfahrensbetrieb in der Zentrale des BAG.

Zur Unterstützung des BMVI übermittelt das BAG Jahresberichte über Kontrollergebnisse auf den Gebieten der EG-Sozialvorschriften, der Gefahrgutvorschriften und der Durchführung der Technischen Unterwegskontrolle in Deutschland. Dafür werden die eigenen Kontrollzahlen und die Kontrollzahlen der Länder

zusammengestellt und die bundesweiten Ergebnisse an das BMVI zur Weiterleitung an die Europäische Kommission übermittelt.

Bei einem schweren Gefahrgutunfall besteht für die an dem Schadensereignis beteiligten Personen die gesetzliche Verpflichtung, dem BAG innerhalb eines Monats einen Gefahrgutunfallbericht vorzulegen. Hier werden die Berichte erfasst, vorläufig ausgewertet und anonymisiert an das BMVI weitergegeben. Dieses veranlasst die sicherheitstechnische Bewertung der Vorfälle und leitet die Berichte erforderlichenfalls an das Sekretariat der ECE (Economic Commission for Europe) weiter.

Maßnahmen im Jahr 2014 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Bußgeld- bescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	40	84	1.861	1.985
Personenbeförderungsgesetz		1	45	46
Fahrpersonalgesetz	376	728	22.961	24.065
Gefahrguttransportrecht	87	57	4.232	4.376
Abfalltransportrecht	54	49	1.657	1.760
Sichere Container (CSC)			2	2
Insgesamt	557	919	30.758	32.234

Maßnahmen im Jahr 2014 gegen gebietsansässige Betroffene (durch das BAG erledigte Verfahren)

Rechtsgebiete	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwar- nungsgeld	Verwarnungen mit Verwar- nungsgeld	Bußgeld- bescheide	Abgabe an Länder- behörden	Maßnahmen gesamt
GüKG	5	125	88	2.399	2.617
Bundes- statistikgesetz	15	1.132	2.327		3.474
Insgesamt	20	1.257	2.415	2.399	6.091

Für interne Zwecke des BAG wird eine Vorschriftensammlung mit ca. 180 Einzelgesetzen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsrichtlinien sowie EU- und supranationalen Vorschriften aus dem Bereich des Personen- und 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.

Nationale Kontaktstelle

Das BAG nimmt in Deutschland zudem die Aufgaben der „Nationalen Kontaktstelle“ (NK) gem. Art. 18 VO (EG) Nr. 1071/2009 i. V. m. § 17 GüKG (Güterkraftverkehrsgesetz) wahr, über welche die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union miteinander kommunizieren. Verstößt beispielsweise ein in Deutschland ansässiger Verkehrsleiter oder ein deutsches Verkehrsunternehmen im EU-Ausland gegen bestimmte Gemeinschaftsvorschriften, so teilt die zuständige ausländische Behörde diesen Verstoß dem BAG als NK zur Weiterleitung an die zuständige Landesbehörde mit.

Umgekehrt übermittelt das BAG entsprechende Informationen über in Deutschland geahndete Verstöße von im EU-Ausland ansässigen Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen an die zuständigen Behörden im Niederlassungsmitgliedstaat der betroffenen Person/ des betroffenen Unternehmens.

Auch Informationen über die Anforderungen an den Verkehrsleiter, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, werden zukünftig über die NK weitergeleitet.

Lkw-Maut



Lkw-Maut

Mit Ablauf des Jahres 2014 kann nunmehr auf 10 Jahre Erhebungspraxis der streckenbezogenen Lkw-Maut zurückgeblickt werden. In diesem Zeitraum haben sich einige bemerkenswerte Zahlen ergeben:

Seit 2005 hat der Bund fast 40 Milliarden Euro an Mautgebühren eingenommen. Die Lkw-Maut sichert damit zuverlässig wichtige Einnahmen zur Modernisierung unserer Straßen. Die Fahrleistungen auf dem mautpflichtigen Streckennetz betrugen seit Mautstart rund 263 Mrd. km. Davon wurden rund 169 Mrd. km von Gebietsansässigen und rund 94 Mrd. km von Gebietsfremden zurückgelegt.

Bemerkenswert sind auch die Leistungen aus den Straßenkontrollen Lkw-Maut: Es wurden - ohne Betriebskontrollen - rund 195 Mio. Kfz kontrolliert. Davon ergaben sich bei rund 1,5 Mio. Kfz Beanstandungen hinsichtlich der Entrichtung der Lkw-Maut. Allerdings ist die Beanstandungsquote seit Mautstart um fast 70 Prozent gesunken und liegt seit 2008 deutlich unter einem Prozent. Dies belegt die hohe Akzeptanz des Mautsystems auf Nutzerseite.

Im Jahr 2014 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 28 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 0,8 Mrd. km an. Dies bedeutet einen Zuwachs von ca. 2,9 %. Es handelt sich damit um die höchste jährliche Fahrleistung seit der Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005, was allerdings auch auf die Einbeziehung bestimmter autobahnähnlich ausgebauter Bundesstraßen seit dem 1. August 2012 zurückzuführen ist.

Auf in die Mautpflicht einbezogene Abschnitte autobahnähnlich ausgebauter Bundesstraßen entfiel im Jahr 2014 eine Fahrleistung von rund 715 Mio. km.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte stieg bis Ende 2014 auf rund 819.200 Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 93 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Dieses verdeutlicht die beständig hohe Akzeptanz des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des äußerst zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt.

Es wurde ein Mautumsatz in Höhe von rd. 4,457 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz um rd. 68 Mio. Euro (rd. 1,55 %) gestiegen. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag bei ca. 40 %.

Mautsystem

Das BAG 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. 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 BASt unter 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 erfolgt, 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 veröffentlicht oder als Broschüre erhältlich. Ende 2014 waren rund 3.400 Mautstellen im In- und Ausland verfügbar, die sich insbesondere in der Nähe von Auf- und Abfahrten des mautpflichtigen Streckennetzes 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

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Aufgaben des Bundesamtes 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 Verwaltungsstreitverfahren. In technischer Hinsicht liegen die Schwerpunkte auf der Entwicklung, dem Fehlermanagement und der Qualitätssicherung von IT-Komponenten und IT-Verfahren zur Steuerung des Systembetriebs. Im Aufgabengebiet Systemsteuerung wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet.

Außerdem wurde bei folgenden Aufgaben mitgewirkt:



- Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung des BMVI

Das BAG wirkt laufend an der Weiterentwicklung der Rechtsgrundlagen der Mauterhebung, insbesondere dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sowie den hierauf beruhenden Rechtsverordnungen, mit und berät das BMVI. So wurden u. a. Vorschläge zur Weiterentwicklung des Bundesfernstraßenmautgesetzes sowie hinsichtlich des Zweiten und Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes unterbreitet. Ersteres ist zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten, letzteres wird im 2. Quartal 2015 in Kraft treten. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes wurden die Mautsätze an die Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2014 angepasst. Gegenstand des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist die Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen zum 1. Juli 2015 sowie die Absenkung der für die Mautpflicht maßgeblichen Tonnagegrenze von 12 t auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015.

- Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Betreibervertrages

Das BMVI wurde im Zusammenhang mit der Verlängerung des Betreibervertrages bis zum 31. August 2018 beraten. Zusätzlich war das Bundesamt an den Vereinbarungen mit der Betreibergesellschaft über die Ausdehnung der Mautpflicht zum 1. Juli 2015 sowie 1. Oktober 2015 beteiligt. Alle in diesem Zusammenhang sowie auch mit der Änderung der Mautsätze zum 1. Januar 2015 stehenden Kommunikationsmaßnahmen der Betreibergesellschaft wurden und werden ebenfalls abgestimmt.

- Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Mautsystems

Die Weiterentwicklung des Mautsystems wurde im Jahr 2014 weiterhin koordinierend und organisatorisch begleitet. Die Änderungen bzw. Weiterentwicklungen betrafen im Wesentlichen Upgrades von System- und systemnaher Software, u.a. im Kontroll- und Bußgeldbereich sowie Ablösung und Erweiterung von Service-Tools, Veränderungen der TC-Internet-Präsenz und webbasierter Dienstleistungen sowie der Erweiterung der mobilen Kontrolle um eine Mikrowellenkomponente nach EEMD-Standard.



- EEMD

Die im BAG eingerichtete Projektgruppe EEMD (Europäischer Elektronischer Mautdienst) wurde unterstützt bei Vertragsverhandlungen mit dem nationalen Mautbetreiber, u.a. hinsichtlich der Vorbereitung und Umsetzung von Anpassungen am bestehenden Mautsystem, den vorbereitenden Arbeiten zur künftigen Registrierung von EEMD-Anbietern und bei Detailregelungen des Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes.

- Mitarbeiterschulungen

Im Rahmen der Einarbeitung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden im Jahr 2014 weitere zielgruppenspezifische Lehrveranstaltungen durchgeführt, die eine fundierte Vermittlung mautspezifischen Fachwissens im Bereich der Grundsatzfragen zur Lkw-Maut (rechtliche Grundlagen, Erhebung der Lkw-Maut, Mautpflicht und Ausnahmetatbestände etc.) zum Ziel hatten.



- Spezifische Aufgaben

Das BMVI wurde zu Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 83 Berichten aktuell informiert. Seit Mautstart wurden bis Ende 2014 zwischenzeitlich über 500 verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu den

Benutzungsgebühren geführt. 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 eigenständig unter Fachaufsicht des BAG durchführte. Rund 400 schriftliche Bürgeranfragen wurden im Jahr 2014 beantwortet. Täglich standen Mitarbeiter/innen zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen zur Verfügung.

- ZIS/ GIS

Neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS), erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der Abteilung Lkw-Maut. Im Jahr 2014 lag der Schwerpunkt der ZIS-Erweiterung auf der Anbindung der Fahrtendaten des EEMD an das ZIS. Hier wurde in einer ersten Stufe die Schnittstelle zum Quellsystem realisiert und in den Wirkbetrieb übernommen. In einer zweiten Stufe werden im Jahr 2015 die funktionalen Erweiterungen der Auswertemöglichkeiten umgesetzt. In 2015 sind absehbar weitere Anpassungen des ZIS aufgrund technischer Veränderungen des Mautsystems und der Mautausweitung erforderlich.

Projektgruppe Lkw-Maut

Die Projektgruppe Lkw-Maut des BAG arbeitet seit Anfang 2013, zusammen mit dem BMVI, den Fachreferaten des BAG sowie mit externen Beratern, an der Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems.

Aus Sicht des Bundes bestand in den Jahren 2013 und 2014 aus nachfolgenden Gründen Handlungsbedarf:

- Zum einen hätte die Laufzeit des Betreibervertrags mit dem jetzigen Betreiber des Lkw-Mautsystems, der Toll Collect, grundsätzlich am 31. August 2015 geendet.

- Zum anderen sollen durch Ausweitungen der Lkw-Maut zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur generiert werden.

Im Hinblick auf das Ende des Betreibervertrags mit der Toll Collect standen dem Bund grundsätzlich folgende Handlungsalternativen zur Verfügung: Die Vertragsverlängerung, die Neuausschreibung des Lkw-Mautsystems und die sog. Call Option (Gesellschaftsübernahme). Auch im Hinblick auf die Mautausweitungen wurden verschiedene mögliche Szenarien betrachtet. Ende 2014 wurden, sowohl in Bezug auf das Ende des Betreibervertrags als auch hinsichtlich der Mautausweitungen, nachstehende Maßnahmen umgesetzt bzw. die Voraussetzungen hierfür geschaffen:

- Der Betreibervertrag wurde um drei Jahre verlängert.
- Mit der Toll Collect wurden Vereinbarungen über die Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere rund 1.100 km Bundesstraßen ab dem 1. Juli 2015 und die Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einem zGG ab 7,5 t sowie die Erweiterung auf zwei zusätzliche Achsklassen zum 1. Oktober 2015 geschlossen.

Nach der abgeschlossenen Verlängerungsvereinbarung läuft der Betreibervertrag bis zum 31. August 2018. Es bedarf daher der Prüfung

und Vorbereitung der Handlungsoptionen für die Zeit danach, um den Mautbetrieb und die Mauteinnahmen über diesen Zeitpunkt hinaus zu sichern.

Für eine zuverlässige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist ferner beabsichtigt, die Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Bundesstraßen auszuweiten. Dies ist für das Jahr 2018 geplant.

Projektgruppe EEMD

Es bestehen rechtliche Vorgaben der Europäischen Union (EU), die Voraussetzungen für einen übergreifenden Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD) zu schaffen. Dieser soll es den Mautpflichtigen ermöglichen, in allen elektronischen Mautsystemen der EU ihre Mautzahlung auf der Basis eines einzigen Vertrages mit nur einem Anbieter sowie mittels eines einzigen Fahrzeuggerätes abzuwickeln. Die Mitgliedsstaaten der EU sowie die Mauterheber haben die Voraussetzungen für die Einführung des EEMD in ihren Gebieten zu schaffen. Das Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes ist am 13. Dezember 2014 in Kraft getreten und bestimmt das Bundesamt als zuständige Verwaltungsbehörde für den EEMD in Deutschland. Die Projektgruppe arbeitet gemeinsam mit den Fachreferaten an



den organisatorischen und technischen Voraussetzungen. In technischer Hinsicht ist es erforderlich, das bestehende Mautsystem um die Mikrowellenkontrolltechnik zu ergänzen. Außerdem wurden die zentralen Systeme im BAG so erweitert, dass die Kommunikation mit einem EEMD-Anbieter über ISO-Schnittstellen abgewickelt werden kann (ISO 12813 und 12855). Hierzu wurden alle zentralen BAG-Systeme für die Maut vollständig überarbeitet. Die Erweiterung der technischen Systeme um spezielle EEMD-Systeme erfolgte in Gestalt des Systems zur Gebrauchstauglichkeitsprüfung (Kopie des Wirksystems nebst Prüfsystem zur Schnittstellenprüfung). Dieses wird auch im Rahmen des Zulassungsverfahrens für potenzielle EEMD-Anbieter und der Fertigstellung von Teilbereichen des Wirksystems zur Anbindung der Systeme von EEMD-Anbietern zum Einsatz kommen. Ferner unterstützt die Projektgruppe das BMVI in der Ausgestaltung der rechtlichen Voraussetzungen in Form des Gesetzes zum EEMD und darauf basierender Rechtsverordnungen.

Straßenkontrollen Lkw-Maut

Das BAG kontrolliert mit ca. 460 Beschäftigten im Straßenkontrolldienst Maut, abhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen in unter-

schiedlicher Intensität, mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten die Einhaltung der Mautpflicht.

Regelmäßig bilden zwei Kontrolleure/innen eine Kontrollgruppe innerhalb einer Kontrolleinheit. Die bundesweit 21 Kontrolleinheiten sind jeweils einem/r Leiter/in der Kontrolleinheit Maut unterstellt. Die aktuell für Mautkontrollen eingesetzten ca. 280 Dienstfahrzeuge sind mit spezieller Informationstechnik ausgestattet und jederzeit mit den technischen Einrichtungen des Dienstleisters Toll Collect und erforderlichen externen Datenquellen (z. B. Kraftfahrt-Bundesamt) verbunden. Die interne Kommunikation sowie die Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden aus Bund und Ländern erfolgt u. a. im Wege des Digitalfunks BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben).

Die Kontrolleure/innen des Bundesamtes für Güterverkehr verfügen auf Grundlage des gesetzlichen Kontrollauftrages über weitgehende Befugnisse der Eingriffsverwaltung. Sie verrichten ihren Dienst

- in Form mobiler Kontrollen im fließenden Verkehr beim Überholen der zu kontrollierenden Fahrzeuge,
- in Form stationärer Kontrollen (Standkontrollen) ggf. gemeinsam mit dem



Straßenkontrolldienst des BAG sowie anderen Kontroll- und Ordnungsbehörden, insbesondere der Bundespolizei, dem Zoll sowie den Polizeibehörden der Länder,

- mithilfe portabler Kontrolltechnik. Hierbei kommt die bewährte Technik der automatischen Kontrollbrücken in einer kompakten Gerätschaft zur Anwendung, die sich in den Kontrollfahrzeugen verstauen lässt und somit den Einsatz des Straßenkontrolldienstes Maut, insbesondere entlang der Hauptverkehrsadern sowie zu Stoßzeiten, flexibel und bedarfsgerecht unterstützt.

Bei mobilen Kontrollen werden schwere Nutzfahrzeuge auf der Bundesfernstraße bei der Vorbeifahrt kontrolliert. Hierbei werden mithilfe 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 schweren Nutzfahrzeugen ohne eingebautes Fahrzeuggerät wird durch eine computergestützte Abfrage in der Kontrollzentrale ermittelt. Dabei wird das Kraftfahrzeugkennzeichen mit zentral vorgehaltenen Buchungsdaten abgeglichen. Noch während des Überholvorgangs stellt der/die Kontrolleur/in somit fest, ob und in welcher Weise für den kontrollierten Lkw Maut entrichtet worden ist.

Da nicht auf sämtlichen Abschnitten der mautpflichtigen Bundesstraßen im Rahmen des Überholvorgangs kontrolliert werden kann, kommen hier zusätzliche Kontrollen vom Fahrbahnrand aus zur Anwendung, für die eine erweiterte technische Ausrüstung der Kontrollfahrzeuge zur Verfügung steht.

Bei stationären Kontrollen stehen die Kontrolleure/innen auf Autobahnrastplätzen mit vorgelagerten Kontrollbrücken in Datenverbindung. Die Kontrollbrücken liefern Fotos der erfassten Lkw mit Fahrzeug- und Nationalitätenkennzeichen. Sie ermöglichen die

Ermittlung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs und der angegebenen Emissionsklasse. Diese Informationen werden dem/der Kontrolleur/in mit weiteren Daten über die Mautentrichtung des jeweiligen Fahrzeugs auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Rechner angezeigt. Die identifizierten Lkw, für welche die Maut nicht oder falsch entrichtet wurde, werden unmittelbar und zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer genaueren Überprüfung unterzogen.

Die portablen Kontrollen erfolgen von Brückenbauwerken über Bundesfernstraßen aus. Sie ermöglichen die abschließende und beweissichere Kontrollfeststellung und im Verstoßfalle nachgelagerte Kontrollmaßnahmen durch mobile Kontrollgruppen.

Im Beanstandungsfall eröffnen die ermittelnden Kontrolleure/innen durch Anzeigenaufnahme vor Ort das Ordnungswidrigkeitenverfahren und führen ggf. das verwaltungsrechtliche Nacherhebungsverfahren durch. Die Kontrolleure/innen sind nach Maßgabe des Einzelfalles befugt, die Weiterfahrt der beanstandeten Fahrzeuge zu untersagen, bis die geschuldete Maut entrichtet und die Durchführung des nachfolgenden Ordnungswidrigkeitenverfahrens durch Vereinnahmung einer entsprechenden Sicherheitsleistung gewährleistet ist. Im Rahmen der Überprüfung eines schweren Nutzfahrzeuges auf Einhaltung der Mautpflicht, sind die Kontrolleure/innen darüber hinaus befugt, bestimmte Sachverhalte aus den Bereichen anderer Rechtsgebiete zu überwachen und bei festgestellten Zuwiderhandlungen zu verfolgen.

- Steuerung und Koordinierung

Die Steuerung der Kontrollen entlang der mautpflichtigen Bundesfernstraßen und die Koordinierung des hiermit verbundenen Personaleinsatzes, erfolgen zentral von Köln aus.

In systematischer Auswertung der anonymisierten Gesamtheit streckenbezogener Befahungsdaten unterstützen IT-Verfahren mit entsprechenden Prognoseberechnungen das Referat bei der Planung seiner bedarfsgerechten Kontrollen (integriertes Planungs- und Kontrollkonzept - IPKS).

Die Ausübung der Dienst- und Fachaufsicht über die Beschäftigten im Kontrolldienst sowie ihre fachliche Anleitung erfolgen durch die Leiterinnen und Leiter der Kontrolleinheiten in den Einheiten und zentralseitig durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter Einsatzplanung.

- Gesamtkontrollkonzeption und Qualitätssicherung

Das Bundesamt verantwortet im Rahmen der Gesamtkontrollkonzeption die Einhaltung von Zielvorgaben durch die Mautbetreibergesellschaft Toll Collect, d. h. die Steuerung der automatischen Kontrollen unter Verwendung der Kontrollbrücken.

Die Fortschreibung der Qualitätssicherung, unter Anwendung statistischer Methoden, ermöglicht eine systematische Auswertung der Kontrollleistungen unter Berücksichtigung der regionalen Infrastrukturen und Verkehre und trägt wesentlich zu einem effektiven Personaleinsatz und zur Kontrolleffizienz bei.

- Kontrollsysteme und Logistik

Das BAG ist an der Weiterentwicklung der Kontrolltechnik, von der Planungsphase bis hin zur Umsetzung in die Kontrollpraxis, maßgeblich beteiligt und führt umfangreiche Test- und Pilotverfahren durch. Hierdurch ist die ununterbrochene Einsatzfähigkeit sämtlicher kontrollspezifischer Verfahren, bei fortschreitendem Stand der Technik sowie unter sich verändernden rechtlichen wie tatsächlichen Rahmenbedingungen, gewährleistet.

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2014

Im Jahr 2014 wurden von den Mautkontrollleuten/innen des BAG insgesamt 9.568.403 Lkw überprüft. Damit stieg die Anzahl der Kontrollen gegenüber dem Vorjahr um rd. 141.400. Hierbei wurden 21.062 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet.

Im Rahmen der im Jahr 2014 insgesamt durchgeführten Kontrollen (Mautkontrollen des BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) wurden 22.938.619 Fahrzeuge kontrolliert.

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 2014 dauerhaft unter 1 %. Die geringe Zahl an Beanstandungen bestätigt die Erkenntnisse der vergangenen Jahre, wonach die Lkw-Maut ein hohes Maß an Akzeptanz erfährt. Gleichermaßen wird durch die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und seiner öffentlichen Wahrnehmung eine nachhaltige Abkehr von Mautverstößen bewirkt.

Betriebskontrollen

Das BAG ist im Rahmen der Maut auch für die Durchführung von Betriebskontrollen zuständig. Die Kontrollen beziehen sich ausschließlich auf die Einhaltung der mautrechtlichen Vorschriften des Bundesfernstraßen-mautgesetzes sowie der darauf beruhenden Verordnungen. Allerdings können auch Vorgänge und Sachverhalte, die zeitlich noch im Geltungsbereich des Autobahn-mautgesetzes erfolgten, weiter verfolgt werden.

Im Unterschied zum Mautkontrolldienst des BAG und zu den Kontrollbrücken des Betreibers, bietet die Betriebskontrolle 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 von Betriebskontrollen die Möglichkeit, mautwidrige Verhaltensweisen durch den gezielten Abgleich mit betrieblichen Abläufen aufzudecken, um insbesondere systematischen Mautverstößen möglichst schnell und umfassend entgegen zu wirken. Zudem kann der Einsatz flexibel gesteuert werden. Dadurch können Regionen, die aufgrund entsprechend unterdurchschnittlicher Verkehrsdichte weniger überwacht würden, hinreichend abgedeckt werden oder thematische Sonderprüfungen erfolgen. Insgesamt erfüllen 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 neun Prüfgebiete eingerichtet, in denen 2014 insgesamt 24 Betriebskontrolleure/innen tätig waren. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bilden gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders

häufig auffällig geworden waren. Darüber hinaus wurden Initiativkontrollen durchgeführt, Hinweisen Dritter nachgegangen sowie verstärkt Schadstoffklassendifferenzen überprüft.

Im Jahr 2014 hat der Betriebskontrolldienst 497 Betriebskontrollen abgeschlossen, davon 429 mit Beanstandungen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden ca. 1,5 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von rund 923.000 Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt rund 284.000 Euro verhängt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren/ 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 2014 wurden wegen Verstößen gegen das Bundesfernstraßenmautgesetz insgesamt

- 23.428 Bußgeldbescheide erlassen
- 22.730 Verwarnungen (mit und ohne Verwarngeld) erteilt und



- 29.265 Nacherhebungsbescheide (Straßenkontrolle und automatische Kontrolle) erlassen.

Im Jahr 2014 wurden dem zuständigen Amtsgericht Köln knapp 550 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG. In etwa 87 % 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 12,5 % aller Fälle wurde das Verfahren zugunsten des Betroffenen eingestellt bzw. in lediglich 0,5 % aller Fälle erfolgte ein Freispruch, da u. a. entlastende Sachverhalte erst im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wurden.

Ordnungswidrigkeiten wegen Nichtentrichtung von Maut verjähren nicht bereits nach drei Monaten, sondern erst nach zwei oder drei Jahren, abhängig davon, ob eine fahrlässige oder vorsätzliche Begehungsweise vorliegt. Nach dem im Jahre 2013 in Kraft getretenen Bundesgebührengesetz verjähren Forderungen aus Nacherhebungen vier Jahre nach Ablauf des Jahres, in dem die mautpflichtige Straße benutzt wurde.

Nacherhebungsverfahren nach dem BFStrMG können auch von Toll Collect als beliebiger Unternehmer durchgeführt werden, wenn die Kontrollfeststellung im Rahmen einer automatischen Kontrolle (Mautbrücke) getroffen wurde. In diesen Fällen ist das Bundesamt Widerspruchsbehörde.

Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen

Das Bundesamt stellt den ordnungsgemäßen Betrieb des Mauterhebungssystems durch die Betreibergesellschaft sicher und führt Erstat-

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

Aufgaben der Betreiberprüfung

Der Bereich 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 ist, entweder für eine eventuell erreichte Bonuszahlung oder im Falle der Minderleistung für einen Malus. 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 2014 erfolgten für sämtliche rund 3.400 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 konti-

nuierlich auf geforderte Netzabdeckung und nachfrageorientierte Standortwahl der Mautstellen untersucht und bei Bedarf angepasst.

Einnahmeprüfung

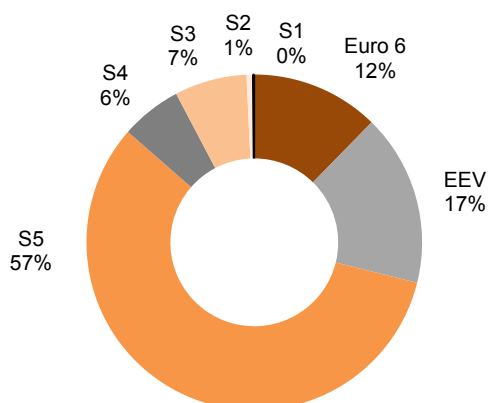
Die Einnahmeprüfung dient der Sicherstellung der korrekten und vollständigen Erhebung der Maut sowie der vollständigen und rechtzeitigen Abführung der Mauteinnahmen an den Bund. Der Mautumsatz im Jahr 2014 belief sich auf rund 4,457 Mrd. Euro; hieran hatten Gebietsfremde einen Anteil von rund 1,767 Mrd. Euro und Gebietsansässige von rund 2,690 Mrd. Euro.

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2014 nach In- und Ausländern



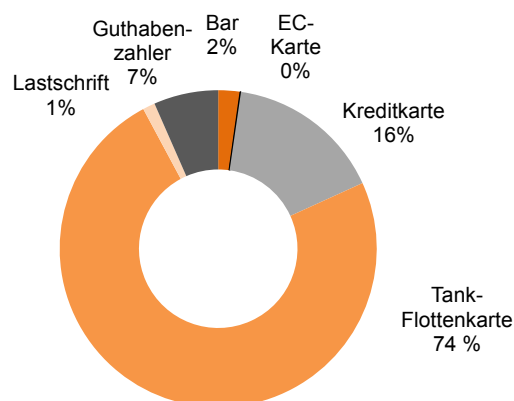
Die Verteilung des Gesamtmautumsatzes auf die aktuell gültigen Schadstoffklassen kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2014 nach Schadstoffklassen



Die genaue Verteilung nach Zahlungsmitteln gestaltete sich im Jahr 2014 folgendermaßen:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2014 nach Zahlungsmitteln



Prüfung der Betreibervergütung

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

Mauterstattung

Im Bereich Mauterstattungsverfahren wurden im Jahr 2014 rund 2.300 Anträge bearbeitet. Maut wird vom BAG auf Verlangen erstattet, wenn diese zu Unrecht entrichtet wurde oder 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.

Verkehrs- wirtschaft



Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Das Bundesamt erstellt auf Grundlage des § 14 GüKG regelmäßig Berichte über aktuelle und zukünftige Entwicklungen auf dem Güterverkehrsmarkt für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ein Großteil dieser Berichte wird der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung umfasst den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr, den Luftverkehr sowie die Logistik. Die Berichte der Marktbeobachtung dienen dem BMVI vor allem als Informationsgrundlage und zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen.

Als Informationsquellen nutzt die Marktbeobachtung zum einen fachbezogene Statistiken und Publikationen, z.B. vom Kraftfahrt-Bundesamt, dem Statistischen Bundesamt oder der Bundesagentur für Arbeit. Zum anderen erheben Außendienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter der Marktbeobachtung, die dezentral im gesamten Bundesgebiet arbeiten, Informationen über das aktuelle Marktgeschehen. Dafür führen sie vertrauliche Fachgespräche mit Vertretern der Verkehrsbranche und der verladenden Wirtschaft. Darin geht es u. a. um die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen aber auch um verkehrspolitische Themen, die eine aktuelle Bedeutung für die Gesprächspartner haben. Die Außendienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter sind dabei auf die freiwillige Mitarbeit der Unternehmen angewiesen.

Marktbeobachtungsberichte

Die Marktbeobachtung erstellt regelmäßige Berichte – sogenannte Turnusberichte, die periodisch erscheinen. Regelmäßig werden der Jahresbericht, der Herbstbericht und die Berichte im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik veröffentlicht. Die letztgenannten Berichte analysieren die Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik anhand von insgesamt 9 ausgewählten Berufsbildern. Es erscheint ein jährlicher Bericht, der die Berufsbilder Binnenschiffer, Kraftfahrer und Lokführer analysiert. Die Analyse der kaufmännischen Berufe (Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Speditionskaufleute, Schifffahrtskaufleute) bzw. der Berufe der Lagerwirtschaft (Fachlageristen, Fachkräfte für Lagerlogistik und Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen) erfolgt in separaten Berichten. Die Berichte zu den kaufmännischen Berufen und den Berufen der Lagerwirtschaft werden abwechselnd im Zweijahresrhythmus veröffentlicht.

Darüber hinaus erstellt die Marktbeobachtung Sonderberichte. Diese werden in der Regel aus Aktualitätsgründen kurzfristig von Seiten des Verkehrsministeriums angefordert. Ein Großteil der Berichte kann auf der Internetseite des Bundesamtes (www.bag.bund.de) kostenlos heruntergeladen werden. Begleitet wird die Veröffentlichung neuer Marktbeobachtungsberichte von entsprechenden Presseinformationen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der Marktbeobachtung regelmäßig Gegenstand von Fachvorträgen, die von Vertretern des Bundesamtes gehalten werden.

Themenschwerpunkte im Jahr 2014

- Turnusberichte

Die Herbst- und Jahresberichte der Marktbeobachtung analysieren aktuelle Entwicklungen in Bezug auf den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Für alle Verkehrsträger werden die verkehrswirtschaftlichen und die betriebswirtschaftlichen Entwicklungen analysiert. Im Bereich des Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs wird ergänzend der Fokus auf den kombinierten Verkehr gelegt.

Der aktuelle Herbstbericht der Marktbeobachtung beschrieb einen Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2014, der durch die deutsche Konjunkturentwicklung getragen wurde. Impulsgeber war vor allem der Baubereich, der von einer sehr milden Witterung zu Jahresbeginn profitierte. Die Schiene und die Straße gewannen Anteile am Modal Split zu Lasten der Binnenschifffahrt, die als einzige Verkehrsleistungsrückgänge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 aufwies. Zuwächse für den deutschen Güterkraftverkehr beschränkten sich dabei auf den deutschen Binnenverkehr – im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen setzten sich die Rückgänge fort.

Gleichzeitig konnte eine Zunahme der Kabotageverkehre in Deutschland festgestellt werden. Im Gegensatz zum Güterkraftverkehr verzeichnete der Schienengüterverkehr vor allem auf den grenzüberschreitenden Relationen einen hohen Mengen- und Leistungszuwachs, auch durch eine positive Entwicklung im Kombinierten Verkehr. Im Bereich der Binnenschifffahrt konnten Nachfragesteigerungen u. a. aus dem Bau- und Containerbereich die rückläufigen Transitbeförderungen nicht ausgleichen, so dass die Verkehrsleistung ins Minus gedrückt wurde. Das Kapazitätsangebot der deutschen Binnenschiffsflotte war zuletzt rückläufig. Allerdings steht die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen nach wie vor stark unter dem Einfluss anhaltender Laderaumüberhänge im Rheinstromgebiet.

Die Evaluation der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik, die auf Grundlage des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik erstellt wird, umfasste im Jahr 2014 die folgenden Berufsbilder: Binnenschiffer, Kraftfahrzeugführer, Lokführer und die kaufmännischen Berufsbilder (Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Speditionskaufleute, Schifffahrtskaufleute). Die Analyse hat ergeben, dass eine geringe Verfügbarkeit von gut qualifiziertem Personal zu einem intensiven Wettbewerb um Personal führt.



Dies drückt sich zum einen durch steigende Löhne und zum anderen durch vermehrte Anstrengungen der Unternehmen, ihre Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden, aus. Bei der Ausbildung berichten Unternehmen von zunehmenden Schwierigkeiten, geeignete Auszubildende zu finden und diese erfolgreich zum Ausbildungsabschluss zu begleiten. Ein eher negatives Image der Branche reduziert das in Teilen eher geringe Ausbildungsengagement zusätzlich. Demzufolge ist das Durchschnittsalter der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Teilen der Branche relativ hoch.

- Sonderberichte

Aufgrund der Zunahme ausländischer Lastkraftfahrzeuge und der damit verbundenen Präsenz ausländischer Kraftfahrer in Deutschland treten zunehmend die Arbeitsbedingungen dieser Kraftfahrer in den Fokus des medialen Interesses. Um Erkenntnisse zu diesem Thema zu gewinnen, hat der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes in- und ausländische Kraftfahrer zu ihren Arbeitsbedingungen befragt. Die Marktbeobachtung hat die Ergebnisse in einem Sonderbericht mit dem Titel „Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern – Ergebnisse einer internationalen Fahrerbefragung“ zusammengefasst. Die Befragung ergab, dass Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten häufiger ihre Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug verbringen als Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten oder Deutschland. Ebenso verbringen sie ihre Wochenenden seltener zu Hause als ihre Kollegen aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Insbesondere die sanitären Einrichtungen von deutschen Rast- bzw. Autohöfen werden regelmäßig von den befragten Kraftfahrern – unabhängig von ihrer Nationalität – genutzt. Das gesamte Angebot der Rast- bzw. Autohöfe wird mehrheitlich als gut oder akzeptabel bewertet. Verbesserungsbedarf sehen die befragten Kraftfahrer vor allem bei der zur Verfügung stehenden Parkplatzzahl. Ebenso würden sie eine bes-

sere Entlohnung und mehr Freizeit begrüßen. Gleichwohl würde gut die Hälfte der befragten Kraftfahrer ihren Beruf erneut ergreifen.

Verbunden mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wurde die Marktbeobachtung beauftragt, die aktuellen und erwarteten zukünftigen Entwicklungen im Markt zu analysieren. Ein Sonderbericht zu diesem Thema erschien unter dem Titel „Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014“. Dabei wurde deutlich, dass der Markt sich weitgehend auf wenige Betreiber konzentriert. Diese liefern sich mit niedrigen Preisen und einem großen Streckenangebot einen starken Wettbewerb um Marktanteile. Auf der einen Seite führt der starke Wettbewerb zu einem schnellen Ausbau der Streckennetze. Zum anderen führt der Preiswettbewerb der Betreibergesellschaften zu sehr geringen Preisen, die nicht immer kostendeckend für die Unternehmen sind. Entsprechend fanden bereits erste Marktkonsolidierungen statt. Diese „Marktbereinigungsphase“ ist nach Einschätzung von Experten noch nicht abgeschlossen – es werden weitere Konsolidierungen erwartet. Im Anschluss an diese Phase rechnen Experten mit steigenden Fahrpreisen für die Kunden. Aufgrund der geringen Reisekosten sprechen Fernbusse vor allem preissensible Kunden an.

In einem weiteren Sonderbericht hat die Marktbeobachtung den Modal Split im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt analysiert. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Verteilung der Beförderungsmenge auf die verschiedenen Verkehrsträger im Rheinkorridor im Zeitraum von 2005 bis 2011 relativ konstant war. Gut drei Viertel der Beförderungsmenge entfielen auf den Straßengüterverkehr, zwischen 16 und 18 % auf die Binnenschifffahrt und rund 7 % auf den Schienengüterverkehr. Das Binnenschiff spielt vor allem für den Seehafenhinterlandverkehr eine besondere Rolle. Vornehmlich zeichneten Binnenschiffe im Untersuchungszeitraum für die Wechselver-

kehre zwischen Belgien bzw. den Niederlanden und den Regierungsbezirken Düsseldorf bzw. Köln verantwortlich. In fast allen Güterabteilungen war das Beförderungsaufkommen, das durch Binnenschiffe transportiert wurde, höher als jenes, das durch die Eisenbahn transportiert wurde.

Im Bereich des Straßengüterverkehrs wurden seitens des Bundesamtes die zunehmend organisierten Diebstähle von Ladung aus Lkw, kompletten Ladungsträgern und von Treibstoff aus Lkw eingehend untersucht (Titel des Berichts: „Diebstähle im Transportbereich“). Es stellte sich heraus, dass zwischen 2007 und 2013 sowohl die jährlichen Fallzahlen von Ladungs- als auch vom Treibstoffdiebstählen angestiegen sind, während die Zahl gestohlener Lkw leicht sank. Ladung von Lkw wird häufig in der Woche und bei stehenden Lkw entwendet. Diebstähle kompletter Lkw erfolgen in der Regel vom Betriebsgelände und ereignen sich am Wochenende. Die Transportunternehmen versuchen den Diebstählen entgegen zu wirken, indem sie Maßnahmen ergreifen, um die Attraktivität der Fracht für potentielle Diebe zu reduzieren oder die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen.

Weitere Aufgaben

Zusätzlich betreut die Marktbeobachtung die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ im Auftrag des BMVI. Die Mittelfristprognose beinhaltet detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung aller Verkehrsträger. Ferner beinhalten die halbjährlich erscheinenden Prognoseberichte Aussagen zu den Einflussgrößen der Verkehrsnachfrage. Die Prognose des Luftverkehrs wird vom Bundesamt erstellt. Die Mittelfristprognose wird auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlicht und dient zur Beurteilung der Verkehrskonjunktur und zur Fundierung von Investitionsentscheidungen.



Internationaler Luftverkehr

Im Jahr 1996 wurden erstmals Aufgaben auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs vom BMVI 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.

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. Allein im Jahr 2014 hinterlegten die Luftfahrtunternehmen rund 19.000 Einzelvorgänge über Flugpreise beim BAG.

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.

Weitere Aufgabenschwerpunkte bilden die Vorbereitung von Luftverkehrsverhandlungen des BMVI 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.

Seit dem Jahr 2011 erstellt das BAG auf der Grundlage dieser Erkenntnisse eigenständig Prognosen über die Entwicklung des nationalen und internationalen Passage- und Luftfrachtverkehrs Deutschlands. Diese Beiträge werden in der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ regelmäßig veröffentlicht.

Zum Einsatz kommen spezielle Softwareprogramme wie z. B. das Computerreservierungssystem Amadeus, das als elektronisches Verkaufs- und Buchungssystem in Deutschland vorherrschend ist. Des Weiteren werden Statistikprogramme über Einsteiger und Flugzeugauslastungen in Deutschland sowie das US-amerikanische System ATPCO für Flugpreishinterlegungen genutzt.

Seit den Jahren 2003/2004 sind verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund der Datenaufbereitung und Berichterstattung getreten. So ist das BAG vom BMVI 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 vollständige Verfahren zur Abgabentrachtung regelt die Verordnung über Höhe und Erhebung der Konzessionsabgabe für das Betreiben eines Nebenbetriebs an der Bundesautobahn (BAB-KAbgV).

Zurzeit sind insgesamt zehn Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG mit ihrer Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH allein über 787 Betriebe verfügt.

Hinzu kommen 29 Gestattungsbetriebe. Hierbei handelt es sich um Tankstellen an Straßen, die nach Ausbau durch Aufstufung (Widmung) zu Bundesautobahnen wurden. Durch Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wurde diesen Tankstellen der Betrieb an den Autobahnen gestattet. Die Betreiber 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 2014 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von 15,3 Mio. Euro.

Das BAG ist für das Festsetzungs- und Erhebungsverfahren der Konzessionsabgabe zuständig. Es prüft, ob die ausschließlich im Wege der Selbstveranlagung gemeldete und entrichtete Abgabe zutreffend ermittelt wurde. Rechtsgrundlage hierfür ist § 3 der Verordnung. Konzessionsinhaber und Dritte sind verpflichtet, auf Verlangen ihre Unterlagen

dem BAG vorzulegen. Bei Abweichungen von den Meldungen wird die Konzessionsabgabe vom BAG durch Bescheid festgesetzt und nacherhoben bzw. rückerstattet.

Luftverkehr des Bundes

Das BAG ist im Auftrag des BMVI zuständig für die Organisation des Luftverkehrs des Bundes. Es beauftragt für die Bundesverwaltung Luftfahrtunternehmen 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 im Rahmen von europaweiten Ausschreibungen vergeben wird. Derzeit befördert das Luftfahrtunternehmen AirBerlin Berechnigte des Bundes auf den genannten Strecken.

Das BAG ist hierbei Dienstleister für etwa 130 angeschlossene Behörden (Ministerien, deren nachgeordnete Behörden und Zuwendungsempfänger).

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 diesen Unternehmen (Unternehmensstatistik) durch. Die Erhebung erfolgt auf Grundlage des Verkehrstatistikgesetzes (VerkStatG).

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

Unternehmensstatistik: Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben erfolgt die Erhebung zur Unternehmensstatistik ab dem Jahr 2010 in einem fünfjährlichen Rhythmus. Sie erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von bis zu 10 % der Unternehmen aus

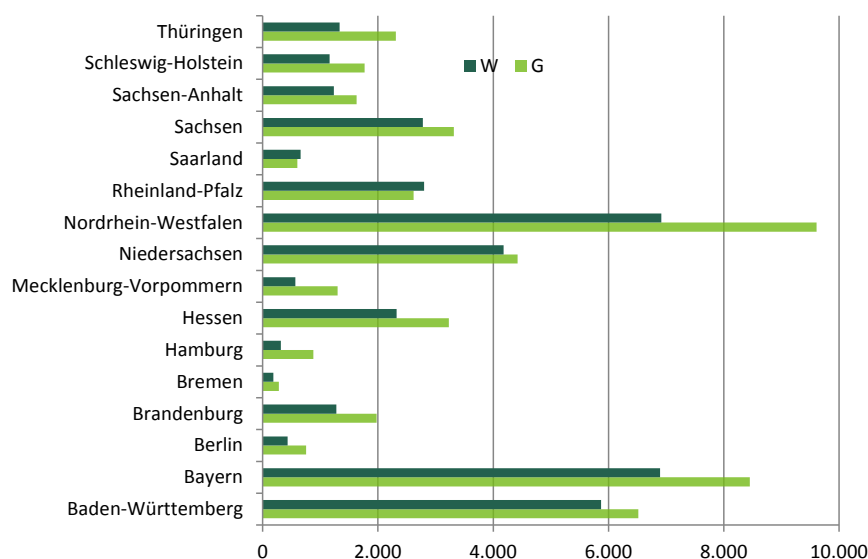
den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

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 GüKG sowie
- für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Die Unternehmensstrukturerhebung wird zum letzten Arbeitstag im Oktober eines Berichtsjahres bei den Unternehmen durchgeführt, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen. Sie enthält Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und zu den Beschäftigten. 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

Anzahl der Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr (G) und im Werkverkehr (W)
(Stand Oktober 2010)



im Beruf. Für die betroffenen Unternehmen besteht Auskunftspflicht.

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik werden als Berichte „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs“ veröffentlicht. Die Berichte können - ebenso wie die bisher erschienenen Veröffentlichungen - über die Homepage des BAG abgerufen werden.

Mautstatistik: Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen

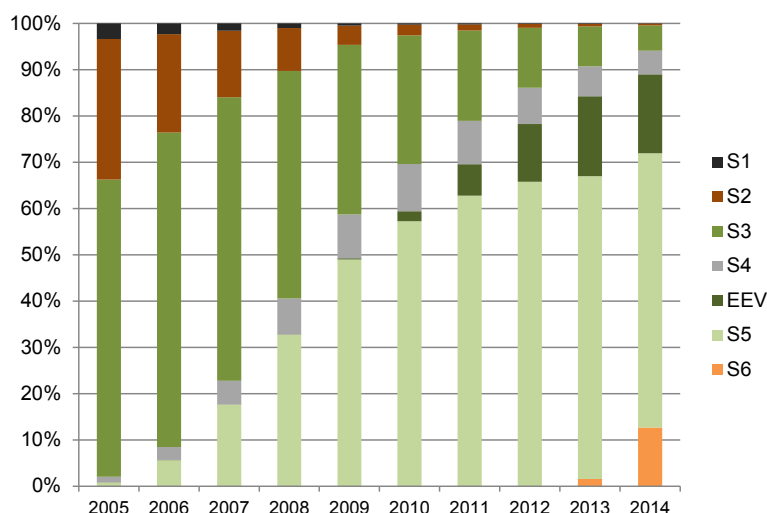
Im Rahmen der Mautstatistik werden Daten über die Fahrleistungen und Fahrten von mautpflichtigen Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen, die über das automatische oder manuelle System erfasst werden, nach verschiedenen Kriterien statistisch ausgewertet. Die Statistiken werden seit Anfang 2008 in einer monatlichen und einer - um Erläuterungen und grafische Darstellungen ergänzten - 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.

Weitere Übersichten unterscheiden nach Anzahl der Befahrungen an den Grenzübergängen im mautpflichtigen Straßennetz, nach Fahrleistungen und nach Schadstoff- und Achsklassen. Die Entwicklungen unterschiedlichster Aspekte zwischen den Jahren 2005 und 2014 zeigen die beiden nachfolgenden Darstellungen.

Anteile an der jeweiligen Gesamtfahrleistung nach In- und Ausland



Entwicklung der Anteile der Fahrleistungen nach Schadstoffklassen von 2005 bis 2014



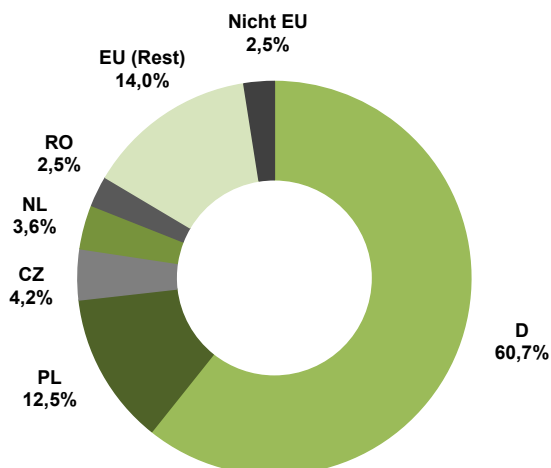
Die Lkw auf dem mautpflichtigen Straßennetz werden immer umweltfreundlicher. Das zeigt die obige Darstellung. Während die Fahrleistungen mit Lkw der Schadstoffklassen S 1 bis S 4 im Jahr 2014 kaum noch eine Rolle spielten, legte der Anteil der Schadstoffklasse 6, die seit dem 1. Januar 2015 einen eigenen (den niedrigsten) Mautsatz erhalten hat, erheblich zu.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die prozentuale Verteilung der Fahrleistung unterteilt nach den fünf zahlenmäßig stärksten Zulassungsstaaten sowie den restlichen EU-Staaten und Staaten außerhalb der EU.

Der Bereich der Mautstatistik wird laufend ausgebaut, um weitere Informationen für Verkehrspolitik, -planung und -forschung im Auftrag des BMVI liefern zu können.

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

Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2014



Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisationen

Das Bundesamt nimmt nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG) Aufgaben auf dem Gebiet der Zivilen Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr wahr. Die Planungen und Vorsorgemaßnahmen in diesem Aufgabenbereich werden unter der Bezeichnung „Transportorganisation des Bundes“ (TOB) 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 Verkehrsleistungen sicherzustellen. Auch die Streitkräfte sind im Rahmen ihrer Verteidigungsaufgaben durch die zivile Seite logistisch zu unterstützen.

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

Für die Sicherstellung lebenswichtiger regionaler Gütertransporte zur Versorgung der Bevölkerung sowie von Sammel- und Verteilerverkehren im Zusammenhang mit der Produktion von Gütern und für regionale Trans-

porte für die Streitkräfte haben die Länder entsprechende Vorbereitungen zu treffen (Transportorganisationen der Länder- TOL). Auf Antrag eines Landes beim Verkehrsministerium kann das BAG - in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) - 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 Anwendung notwendigen Ausführungsbestimmungen sind in der Verwaltungsvorschrift zum VerkLG vom 4. Juli 2006 (VerkLGVV) enthalten .

Zweck des VerkLG ist die Sicherstellung von ausreichenden Verkehrsleistungen in allgemeinen Notlagen, bei denen ein Bedarf nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln gedeckt werden kann.

Die Leistungen nach dem VerkLG dürfen jedoch nur angefordert werden, wenn festgestellt wurde, dass die Sicherung ausreichender Verkehrsleistungen erforderlich ist

- 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 oder

- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

Die Feststellung, wann das VerKLG zur Anwendung kommt, wird bei der ersten Anwendungsvariante durch das BMVI getroffen. Die Voraussetzungen für die Anwendung des VerKLG bei den weiteren Anwendungsmöglichkeiten werden durch Beschluss der Bundesregierung festgestellt.

Wird das VerKLG vom BMVI oder von der Bundesregierung für anwendbar erklärt, können die anforderungsberechtigten Behörden über die koordinierende Behörde Verkehrsleistungen 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 und
- die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Ausrüstung und der Informations- und Kommunikationssysteme.

Das Bundesamt ist auf dem Gebiet des Straßenverkehrs zuständige Behörde und in einem 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 an das Bundesamt als zuständige Behörde hergetragen werden können, ist es bestrebt, durch angemessene Vorsorgeplanungen - u. a. Aufbau und Pflege von Unternehmens- und Fahrzeugdateien - einem Einsatzfall wirkungsvoll zu begegnen. Die dazu erforderlichen Auskünfte werden zum Teil direkt bei den Unternehmen eingeholt, die zur Leistung nach dem VerKLG verpflichtet werden können.

Über seine Funktion als zuständige Behörde hinaus, ist das Bundesamt mit Inkrafttreten der Novellierung des VerKLG seit dem 13. August 2013 nunmehr auch koordinierende Behörde. Durch die Einrichtung einer derartigen Behörde soll das Anforderungsverfahren an zentraler Stelle gebündelt und nicht zuletzt dadurch effektiver gestaltet werden. Durch die Aufgabenbündelung wird zugleich ein Ansprechpartner für alle Fragestellungen zu Leistungsanforderungen geschaffen.

Wesentliche Aufgabe der koordinierenden Behörde ist es, die von den einzelnen anforderungsberechtigten Behörden an sie zu richtenden Anforderungen

- auf potenzielle Doppelungen hin zu prüfen (Identifizierung und Ausschluss von sog. Doppelanforderungen),
- nach Vordringlichkeit ihrer Erfüllung zu bewerten (Priorisierung),



- den für die Leistungserbringung effizientesten Verkehrsträger zu bestimmen
- und der jeweils zuständigen Behörde zur weiteren Bearbeitung zuzuweisen.

Dabei obliegt dem Bundesamt die Koordination der Leistungserfüllung. Soweit für die Leistungserfüllung die Beteiligung unterschiedlicher Verkehrsträger (Organisation von sog. Kettentransporten) notwendig wird, liegt hierfür die Federführung in der Hand des Bundesamtes. Gleiches gilt auch für die Abwicklung des Entschädigungsverfahrens.

Um den vorgenannten Aufgaben gerecht zu werden, erarbeitet das Bundesamt - in Kooperation sowohl mit den anforderungsberechtigten als auch mit den zuständigen Behörden fortlaufend - Grundlagen und Regelungen für eine effektive Zusammenarbeit. Ziel ist es, Reibungs- sowie damit verbundene Zeitverluste in einem Anwendungsfall des VerKLG weitgehend auszuschließen.

Zur Überprüfung der Praxistauglichkeit der vorgenommenen Planungen nimmt das BAG regelmäßig an länderübergreifenden Krisenmanagementübungen (LÜKEX) teil und führt eigene Übungen durch.

BOS-Digitalfunk

Das Bundesamt nutzt seit vielen Jahrzehnten Sprechfunk als Kommunikationsmittel zur Steuerung der Kontrollen des Straßengüterverkehrs und der Maut. Mit der europaweiten Digitalisierung der Notruf- und Behörden-sprechfunksysteme wurden im Bundesamt 2013 die Kontrolldienste in den Digitalfunk der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) eingebunden. Mit dem Digitalfunk BOS werden in Deutschland alle Rettungs- und Sicherheitskräfte ausgestattet und können dadurch erstmalig behördenübergreifend und reichweitenunabhängig über Funk unmittelbar vom Einsatzort aus kommunizieren. Hierfür ist auch im Bundesamt der Aufbau einer Verbindungs- oder Betriebsstelle notwendig geworden, welche zukünftig alle funkbetriebstechnischen Aufgaben absichern wird. Mit dem fortschreitenden Netzausbau wird die Betriebsstelle schrittweise vom derzeitigen Pilot- in den Wirkbetrieb überführt. Die notwendigen baulichen Voraussetzungen sind geplant und vorbereitet.

Für den Bereich „Zivile Notfallvorsorge“ ist der Digitalfunk BOS aufgrund seiner weitreichenden systemtechnischen Möglichkeiten und seiner Ausfallsicherheit für die Einsatzkoordination in Großschadenslagen als Rückfallebene unverzichtbar. Die Betriebsstelle wird für diese Fälle als Lagezentrum vorbereitet.



Dienstleistungszentrum Reissestelle

Das Dienstleistungszentrum Reissestelle (DLZ) nimmt seit dem 1. Mai 2009 als besondere Organisationseinheit im Bundesamt ressortweit Serviceaufgaben zur Vorbereitung und Abrechnung von Dienstreisen sowie Abrechnung von Trennungsgeld und Umzugskostenvergütung aller ca. 25.000 Beschäftigten des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wahr. Darüber hinaus werden seit Anfang 2015 entsprechende Dienstleistungen auch für Teilbereiche des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, darunter das gesamte Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, erbracht.

Ein elektronisches Verfahren, mit dem Dienstreisen ohne großen Zeitaufwand beantragt und genehmigt werden, stellt die zeitnahe Erfassung und Erstattung der Reisekosten sicher.

Zudem erbringt das DLZ Serviceleistungen im Rahmen der Ausbildung von Verwaltungsfachangestellten im Rechtsbereich der Reisekosten. Für diese Ausbildung wurde ein elektronisches Lernprogramm entwickelt und seit 2011 erfolgreich eingesetzt. Tutoren aus den Behörden des Geschäftsbereichs unterstützen das DLZ bei dieser Aufgabe.

Im Jahr 2014 rechnete das DLZ rund 155.000 Erstattungsanträge der Beschäftigten des BMVI und folgender Behörden im Geschäftsbereich ab: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesamt für Güterverkehr, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst, Havariekommando, Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung,

Eisenbahnbundesamt, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitsamt Außenstellen und für Teilbereiche des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, darunter das gesamte Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.



Zuwendungs- verfahren



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 bis zu 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 wurde 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 Bundesamt für Güterverkehr führt diese Förderprogramme im Auftrag des BMVI 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-Rechtsvorschriften die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung in Verbindung mit den Förderrichtlinien „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“.

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. Auch in der Förderperiode 2014 erfolgte die Auszahlung der Fördergelder nach dem sogenannten Windhundprinzip.

Förderprogramm De-minimis

Der jährliche Zuwendungshöchstbetrag im Rahmen des „De-minimis“- Förderprogramms errechnet sich aus der Zahl schwerer Nutzfahrzeuge, die auf das antragstellende Unternehmen verkehrsrechtlich zugelassen sind. Innerhalb dieses Höchstbetrages konnten im Förderjahr 2014 Unternehmen des Güterkraftverkehrs unter anderem für den Erwerb von Fahrerassistenzsystemen oder für den Ersatz von Ladungssicherungseinrichtungen Zuschüsse in Höhe bis zu 25.500 Euro erhalten. Der Fördersatz je Fahrzeug betrug 1.000 Euro.

Förderprogramm Ausbildung

Bilden Unternehmen des Güterkraftverkehrs Berufskraftfahrer aus, können sie im Rahmen des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ je Ausbildungsverhältnis das im Jahr 2014 begonnenen wurde, einen Zuschuss von 43 bzw. 50 % der Kostenpauschale von 50.000 Euro erhalten.

Förderprogramm Weiterbildung

Auch für Weiterbildungsmaßnahmen von Beschäftigten können Unternehmen des Güterkraftverkehrs Fördergelder beantragen. Der Förderhöchstbetrag je Unternehmen errechnet sich aus der Anzahl der schweren Nutzfahrzeuge, die zum 30. September des dem Bewilligungszeitraum vorausgehenden Jahres auf das zuwendungsberechtigte Unternehmen zugelassenen waren, multipliziert mit 420 Euro bei KMU (kleinen und mittleren Unternehmen) und 360 Euro bei anderen Antragstellern. In diesem Rahmen werden Zuschüsse in Höhe von bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt.

Tätigkeiten

Die Förderprogramme haben im Jahre 2009 begonnen. Seitdem hat das Bundesamt mehr als 185.000 Zuwendungsbescheide erlassen, davon 31.700 im Jahre 2014. Die Auszahlung an Fördergeldern in diesem Jahr betrugen rund 182 Mio. Euro. Im Jahr 2013 wurde der Gesamtbetrag von einer Milliarde Euro ausgezahlter Fördergelder überschritten.

Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich ist die regelmäßige Abstimmung mit dem BMVI bei Anwendungsfragen. Zudem erarbeitete das Bundesamt Entwürfe der nationalen Richtlinien 2015.

Das BAG veröffentlicht auf seiner Internetseite Antragsvordrucke, Merkblätter, Ausfüllanleitungen, Rechtsvorschriften und weitere umfangreiche Informationen zu den Förderprogrammen. Für die elektronische Antragstellung kann ein eService-Portal genutzt werden.

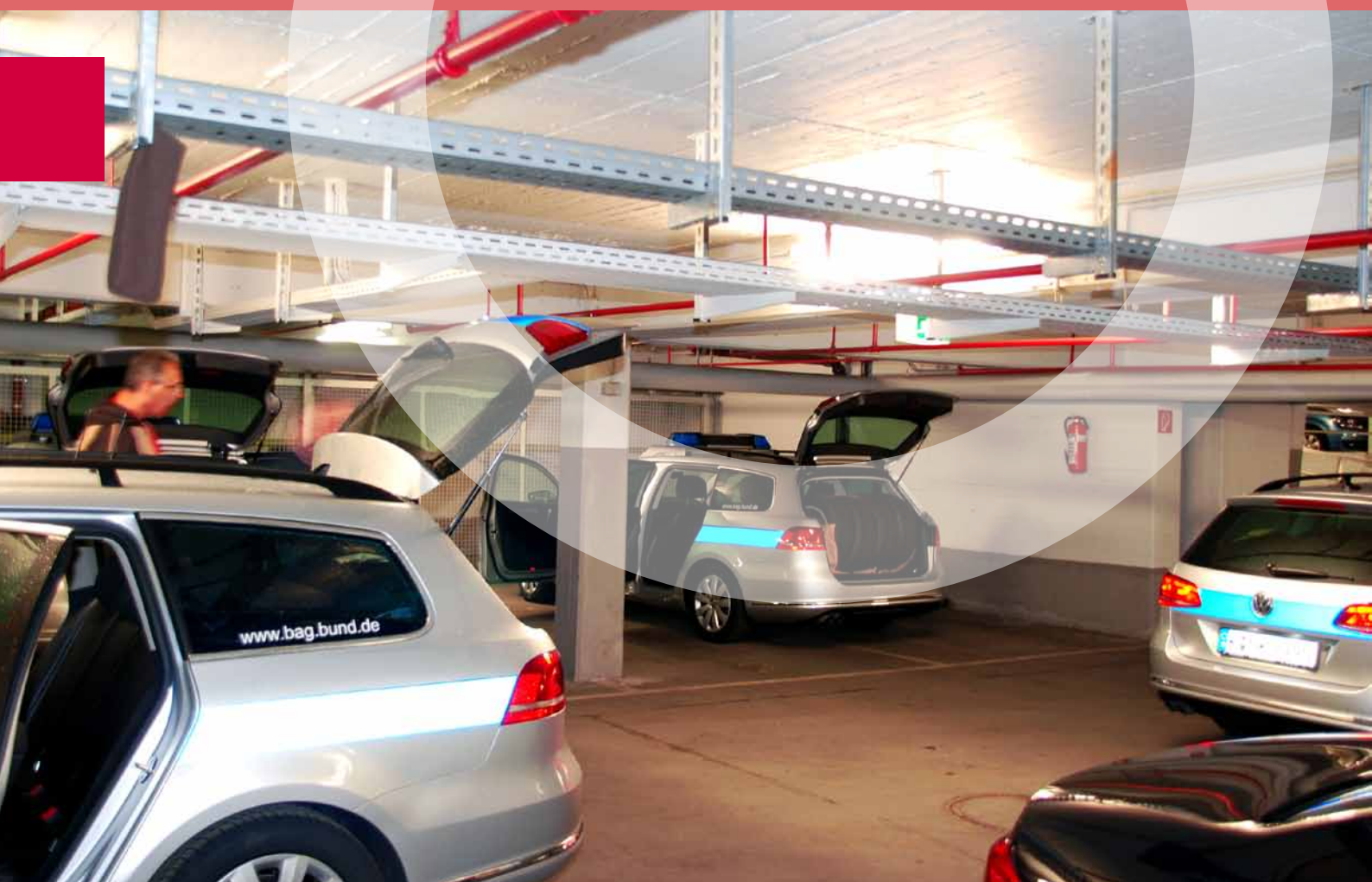


Die antragsberechtigten Unternehmen und andere Interessierte können zudem eine Servicenummer und ein E-Mail-Postfach für die Beantwortung von Fachfragen nutzen. Ferner referiert das Bundesamt über die aktuellen Förderprogramme und künftige Änderungen bei öffentlichen Veranstaltungen des Güterkraftverkehrsgewerbes.

Sehr problematisch sind die Verdachtsfälle auf Subventionsbetrug. Diese gibt das Bundesamt an die zuständigen Staatsanwaltschaften ab. Den Betroffenen drohen Haft und Geldstrafen, Rückforderungen zu Unrecht erhaltener Fördergelder sowie der zeitweilige Ausschluss von den genannten Förderprogrammen.



Zentrale Dienste



Innerer Dienst

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

- die Verwaltung und Bewirtschaftung der Diensträume in 14 Liegenschaften mit Grundstücksflächen von insgesamt ca. 60.000 qm, wovon ca. 33.000 qm auf Büro- und Nutzflächen entfallen
- die Beschaffung und Verwaltung des BAG-Fuhrparks mit ca. 525 Dienstfahrzeugen, von denen ca. 450 Fahrzeuge als Büro-Kfz entwickelt und in den Kontrolldiensten eingesetzt werden; die Dienstfahrzeuge erreichen eine jährliche Laufleistung von insgesamt ca. 25 Mio. Kilometern
- die Ausstattung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kontrolldienstes mit Spezialausrüstung sowie Dienst- und Schutzkleidung.

Für den Straßenkontrolldienst wurden in 2014 27 neue Kontrollfahrzeuge (VW Crafter) in Dienst gestellt.

Zur Deckung des gesamten Sachbedarfs standen Haushaltsmittel in Höhe von ca. 20 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

Auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes lag ein Schwerpunkt auf der Betrachtung neuer Tätigkeitsfelder (mobile Mautkontrollen sowie Mautkontrolle an Bundesstraßen) im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. In den Dienstgebäuden des BAG wurden neue Brandschutzordnungen eingeführt.

Organisation

Im Aufgabenbereich Organisation werden zentrale und für das gesamte Bundesamt maßgebende Organisationsangelegenheiten bearbeitet. Die daraus resultierenden Aufgabenfelder sind unter anderem Geschäftsprozessoptimierung, Ermittlung und Überwachung des Dienstpostenbedarfs, Einrichtung und Beschreibung von Dienstposten, Mitwirkung bei der Dienstpostenbewertung, Organisationsentwicklung, Projektmanagement und Ideenmanagement.

Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an einer beteiligungsorientierten Verwaltungskultur mit einzubeziehen besteht im Bundesamt das Ideenmanagement. Hierdurch können Anregungen für Verbesserungen mitgestaltet und verändert werden. Als Anreiz werden die Beschäftigten, sofern die Idee anerkannt wird, mittels Geld- oder Sachprämien honoriert. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 48 Ideen eingereicht, 10 Vorschläge wurden mit Geld- und Sachprämien ausgezeichnet.

Personalwirtschaft

Der Bereich Personalwirtschaft ist für die Personalgewinnung sowie Personalplanung und Personalentwicklung zuständig. In den Bereich der Personalplanung und Personalentwicklung fallen unter anderem die Erfassung der Personalstruktur und die Ermittlung des Personalbedarfs sowie die Entwicklung von Personalstrategien. Die Personalgewinnung umfasst die Veröffentlichung von Stellenausschreibungen und die Durchführung der Personalauswahl sowie Personalmaßnahmen im Zusammenhang mit Einstellungen, Umsetzungen, Abordnungen und Versetzungen.

Ein Schwerpunkt der Tätigkeit der Personalwirtschaft war neben der fluktuationsbedingten Nachsteuerung von Personal der erhöhte personelle Nachsteuerungsbedarf aufgrund der Inanspruchnahme der im Jahr

2014 eingeführten abschlagsfreien Rente mit 63. Versicherte, die mindestens 45 Jahre in der gesetzlichen Rentenversicherung versichert sind, können seit dem 1. Juli 2014 schon mit 63 Jahren ohne Abschläge in Rente gehen.

Eine besondere Herausforderung bei der Gewinnung von Personal und der Verlängerung der Arbeitsverträge befristet Beschäftigter stellte die mit dem sehr spät verkündeten Haushaltsgesetz im zweiten Halbjahr 2014 verbundene vorläufige Haushaltsführung dar.

Mit dem zum 1. Januar 2014 in Kraft getretenen Tarifvertrag über die Entgeltordnung des Bundes (TV EntgO Bund) war ein weiterer Aufgabenschwerpunkt verbunden.

Personalverwaltung

Neben dem Regelgeschäft, der Bearbeitung aller im Zusammenhang mit dem Dienst- bzw. Arbeitsverhältnis anfallenden Angelegenheiten der ca. 1.750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundesamtes einschließlich der Personalaktenführung, war die Personalverwaltung im Berichtszeitraum mit vielfältigen Sonderaufgaben betraut.

So sind der Tarifvertrag über die Entgeltordnung des Bundes (TV EntgO Bund) und die damit einhergehenden Änderungstarifverträge zum TVöD und TVÜ-Bund zum 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Die Eingruppierungsvorschriften des Bundes-Angestelltentarifvertrages (BAT/BAT-O) und des Manteltarifvertrages für Arbeiterinnen und Arbeiter des Bundes (MTArb/MTArb-O) wurden den veränderten Anforderungen an Berufsbilder im Öffentlichen Dienst angepasst und modernisiert. In der Entgeltordnung sind entsprechend neue Tätigkeitsmerkmale vereinbart worden, nach der sich nunmehr seit dem 1. Januar 2014 die Eingruppierung richtet. In der Folge waren in der Personalverwaltung unter anderem rund 400 Auskunftersuchen zu beantworten

und Anträge auf Anwendung der neuen Entgeltordnung - einhergehend mit Höhergruppierungen - zu bearbeiten.

Des Weiteren wurde im Jahr 2014 die durch die Personalverwaltung koordinierte Beurteilungsrunde durchgeführt, in deren Zuge über 500 Beamtinnen und Beamte des Bundesamtes beurteilt wurden.

Ferner wurde auf der Grundlage der neugefassten Personalaktenrichtlinie des BMVI die Revision der Personalakten fortgesetzt. Diese hat zum Ziel, die bestehende Personalaktenführung im Sinne der neuen Richtlinie zu überprüfen und weiter zu optimieren.

Aus- und Fortbildung, Gesundheitsmanagement, Personalentwicklung

Die Ausbildungsoffensive wurde im Jahr 2014 fortgesetzt. In deren Rahmen wurden zehn Ausbildungsverhältnisse begründet. Insgesamt befanden sich 55 Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis zum Bundesamt, 50 davon als Auszubildende zur/zum Verwaltungsfachangestellten, fünf als Auszubildende zum Fachinformatiker/Systemintegration. Nach erfolgreichem Bestehen der Abschlussprüfung konnte im Abschlussjahrgang 2014 zehn Auszubildenden eine Anschlussbeschäftigung angeboten werden.

Im März 2014 wurde der Girls' & Boys' Day in der Zentrale des Bundesamtes mit insgesamt 15 Schülerinnen und Schülern durchgeführt. Im Zuge dieser Veranstaltung konnten Beschäftigte des Bundesamtes interessierten Schülerinnen und Schülern die Ausbildungsberufe „Verwaltungsfachangestellte/r“ und „Fachinformatiker/in für Systemintegration“ vorstellen.

Es wurden zahlreiche externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten des BAG durchgeführt. Insgesamt wurden ca. 1.400 Schulungsmaßnahmen umgesetzt. Dazu gehörten sowohl fachspe-

zifische Fortbildungsveranstaltungen im Straßenkontrolldienst, in denen mehr als 400 Beschäftigte z.B. in den Rechtsgebieten Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht oder Abfallrecht geschult wurden, als auch die Teilnahme an Seminaren der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAköV), der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und weiterer Fortbildungsträgern zu den unterschiedlichsten Rechtsgebieten und Fachthemen.

Zudem wurden im Bundesamt diverse Inhouse-Schulungen z.B. zum Thema „neue Entgeltordnung/Eingruppierung“ und auf dem Gebiet des Reisekostenrechts angeboten.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement im BAG wurde 2014 mit verschiedenen Maßnahmen fortgesetzt. So fanden insbesondere in nahezu allen Außenstellen Gesundheitstage statt. Dabei wurde eine breite Vielfalt gesundheitsrelevanter Themen wie z.B. Rückengesundheit, Bewegung und gesunde Ernährung behandelt. Neben der betrieblichen Sozialberaterin beteiligten sich in vielen Außenstellen auch die betrieblichen Suchthelfer/-innen an dem Gesundheitstag.

Des Weiteren wurden in der Zentrale insbesondere die Bemühungen zur Etablierung eines Betriebssportangebotes im BAG fortgeführt. Nach erfolgter Anmietung und Reno-

vierung des Betriebssportraums im Untergeschoss der Zentrale konnte im Dezember mit der Ausstattung des Raumes mit Sportgeräten begonnen werden. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2015 erfolgen.

Die betriebliche Sozialberatung stellte auch in 2014 ein wichtiges Element des betrieblichen Gesundheitsmanagements dar. Neben den Sprechstunden der Sozialberaterin in der BAG-Zentrale konnten in diesem Jahr auch Sprechstunden in einigen Außenstellen angeboten werden. Daneben wurden die durch die betriebliche Sozialberaterin angebotenen Stressbewältigungsseminare für die Beschäftigten fortgeführt.

Die in Kooperation mit der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung durchgeführten Schulungen zum Thema „Deeskalation und Eigensicherung“ für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes wurden ebenfalls erfolgreich fortgesetzt. Durch die Ausweitung der Seminartermine konnten im insgesamt ca. 140 Kontrolleurinnen und Kontrolleure an der Schulung teilnehmen.

Zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf im BAG nimmt die Dienststelle seit 2014 am Audit Beruf und Familie der berufundfamilie gGmbH teil. Das Audit



zeichnet Arbeitgeber für Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf mit einem Zertifikat aus. Im Rahmen des Auditierungsverfahrens wurden neben der Erarbeitung von Fragebögen zu insgesamt acht Handlungsfeldern auch Workshops mit Beschäftigten in drei Außenstellen durchgeführt. Der Auditierungsprozess setzt sich im Jahr 2015 fort.

Gemäß der Vorgaben des LeistungsTV-Bund in Verbindung mit den entsprechenden Rahmendienstvereinbarungen wird seit 1. April 2008 jährlich die leistungsorientierte Bezahlung von Tarifbeschäftigten durchgeführt. Dabei wird die erbrachte individuelle Leistung in der Rückschau auf das vergangene Kalenderjahr systematisch bewertet und im Anschluss ein speziell hierfür zur Verfügung stehendes Budget entsprechend der gezeigten Leistung ausbezahlt. Durch die leistungsorientierte Bezahlung soll zum einen die Motivation und die Eigenverantwortung der Tarifbeschäftigten gefördert werden, indem Leistungen mehr Anerkennung finden. Zum anderen soll die Führungskultur im öffentlichen Dienst gestärkt werden.

Daneben wurde auch im Bereich der Beamtinnen und Beamten ein ähnliches, leistungsorientiertes Verfahren gemäß der Bundesleistungsbesoldungsverordnung umgesetzt, bei dem gute Leistungen in Form einer Prämie, Zulage oder Stufe entsprechende Anerkennung finden.



Informationstechnik

Das Referat Informationstechnik betreut mit einem zentralen User Help Desk alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Innen- und Außendienst, die mit Hard- und Software ausgestattet sind. Die Erbringung der hierzu notwendigen IT-Services erfolgt nach den Best Practices der ITIL Foundation (Information Technology Infrastructure Library).

Alle Arbeitsbereiche in der Zentrale, den Außenstellen und auch der mobile Straßenkontrolldienst verfügen über eine Anbindung an das Rechenzentrum in Köln.

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 Kombination von Betriebssystem und Hardware, auf der IT-Anwendungen ausgeführt werden, zur Verfügung.

Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen

Ziel des Haushaltsreferats ist es, die für die Aufgaben des Bundesamtes im Bundeshaushalt veranschlagten Haushaltsmittel sachgerecht und wirtschaftlich einzusetzen. In diesem Zusammenhang wird besonderer Wert auf eine ganzheitliche Finanzplanung von der Aufstellung des Haushalts über die Bewirtschaftung der Haushaltsmittel bis zur Rechnungserstellung gelegt.

Auf die Konten des Bundesamtes wurden im Haushaltsjahr 2014 ca. 60.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabenbereichen getätigt, etwa 350.000 Buchungen abgewickelt und rund 190.000 Auszahlungen geleistet.

Das Gesamtvolumen der dem Bundesamt zur Bewirtschaftung übertragenen Haushaltsmittel beträgt jährlich über eine Milliarde Euro. Demgegenüber stehen Einnahmen in Höhe von fast 4,5 Milliarden Euro pro Jahr. Die vom Bundesamt verwalteten Haushaltsmittel sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt:

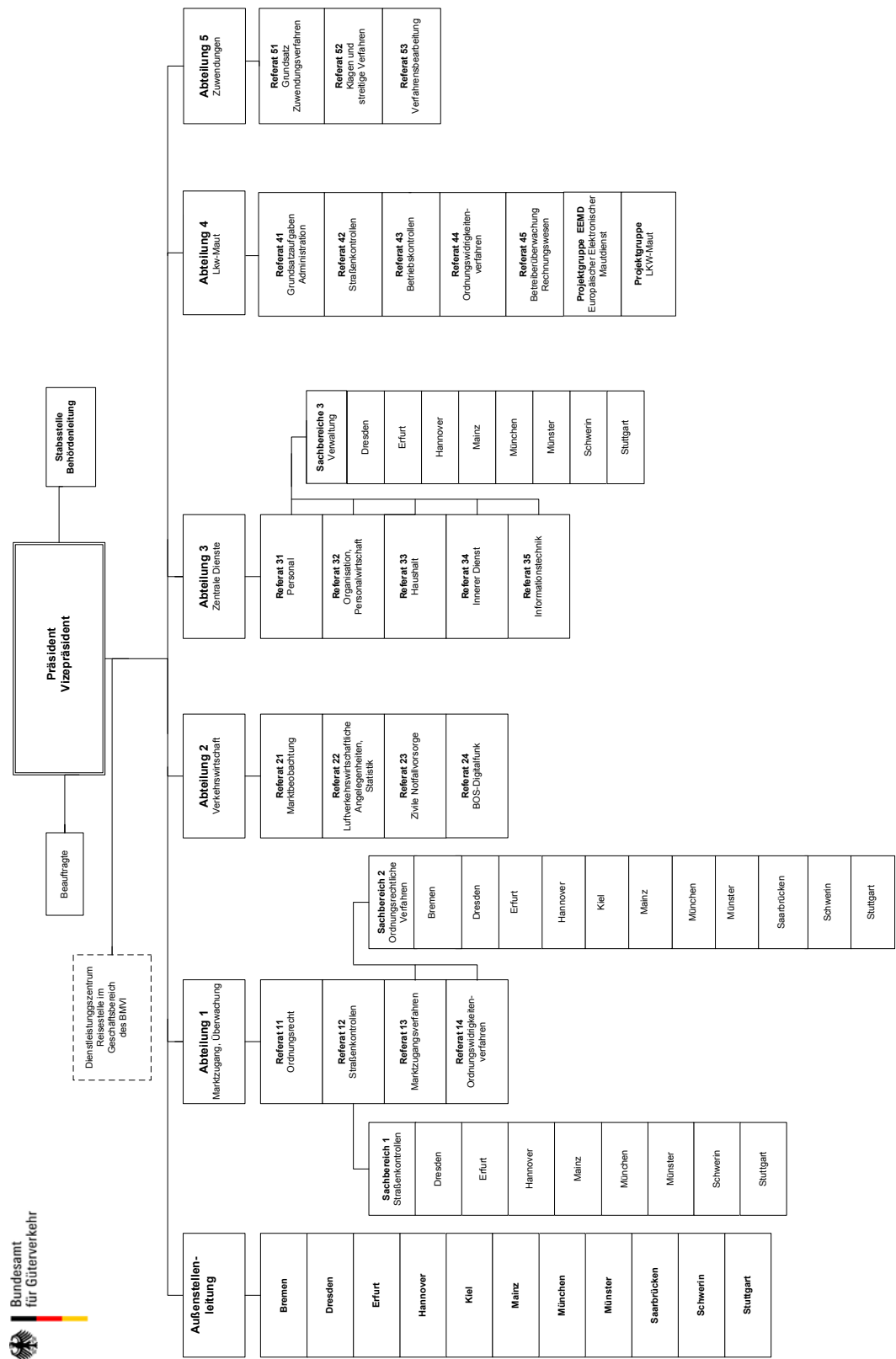
Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes in den Jahren 2014 und 2015

Kapitel 1205	Soll 2015	Soll 2014	Ist 2014
Bundesamt für Güterverkehr	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	16 229	17 162	15 732
Verwaltungseinnahmen	16 226	17 159	15 728
Übrige Einnahmen	3	3	4
Ausgaben	91 803	54 309	50 226
Personalausgaben	41 175	36 675	36 839
Sächliche Verwaltungsausgaben	30 186	11 948	10 142
Zuweisungen und Zuschüsse	823	743	558
Investitionen	19 619	4 943	2 687

Kapitel 1209	Soll 2015	Soll 2014	Ist 2014
Erhebung und Verwendung der Lkw-Maut, anteilig	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	4 342 212	4 400 320	4 468 317
Verwaltungseinnahmen	4 342 212	4 400 320	4 467 967
davon Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut	(4 340 000)	(4 400 000)	(4 464 307)
Übrige Einnahmen	-	-	350
Ausgaben	1 027 966	965 949	828 550
Personalausgaben	50 942	45 888	42 782
Sächliche Verwaltungsausgaben	557 143	580 332	534 367
davon Betreibervergütung	(536 903)	(560 946)	(521 056)
Zuweisungen und Zuschüsse	385 159	381 518	180 890
davon Zuschüsse zum De-Minimis-Programm	(265 483)	(254 878)	(141 484)
davon Zuschüsse zum Aus- u. Weiterbildungs-Programm	(118 036)	(125 000)	(38 542)
Investitionen	34 722	31 661	27 729

Kapitel 1210	Soll 2015	Soll 2014	Ist 2014
Bundesfernstraßen (ohne Lkw-Maut), anteilig	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	16 105	16 105	15 264
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen (Tankstellen, Raststätten, etc.)	16 105	16 105	15 264

Organisationsplan des BAG



Notizen:

... aktiv für den Güterverkehr
