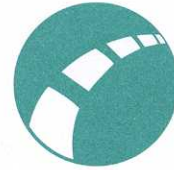




**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Geschäftsbericht 2002
Aufgaben-Organisation-Tätigkeiten

Bundesamt für Güterverkehr

Aufgaben • Organisation • Tätigkeiten

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Werderstr. 34, 50672 Köln

Postfach 19 01 80, 50498 Köln

Stand: Mai 2003

Bilder: BAG, DB AG/Klee, Düsseldorf International

BAG-Dienststellen im Überblick



Vorwort



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

Grenzen fallen, Entfernungen werden immer schneller überwunden, Europa wächst zusammen. Diese Entwicklung, die bei allen noch zu lösenden Problemen auch eine Vielzahl von Chancen bietet, spiegelt sich auch in der Arbeit des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wider. Im Jahr 2002 hat das BAG im Rahmen des Phare-Projekts zusammen mit seiner französischen Partnerbehörde durch die Unterstützung beim Aufbau der polnischen Transportinspektion einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung des polnischen EU-Beitritts geleistet. Detailinformationen zu diesem Projekt können Sie in diesem Geschäftsbericht auf Seite 14 lesen.

Aber nicht nur die internationalen Tätigkeiten standen im Mittelpunkt der Aktivitäten des Bundesamtes. Wie in den Vorjahren wurden auch im Jahr 2002 wieder mehr als 600.000 Lkw auf Einhaltung der Rechtsvorschriften kontrolliert. Eine Zahl, die beweist, dass das Bundesamt einen wichtigen Anteil an der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen hat. Da Kontrollen jedoch nur im Zusammenspiel mit der Ahndung festgestellter Verstöße sinnvoll sind, können Sie im Abschnitt Ordnungswidrigkeitenverfahren nachlesen, dass das Bundesamt für Güterverkehr Bußgeldbescheide in Höhe von fast 9 Mio. Euro verhängt hat.

Daneben erfuhr das Bundesamt auch selbst eine Anpassung an neue Gegebenheiten. Aufgrund der Aufgabenerweiterung durch die zukünftige streckenbezogene Lkw-Maut wurde die Schaffung einer neuen Abteilung erforderlich. Hierfür die personellen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, war sicherlich eine der Herausforderungen für das Bundesamt im vergangenen Jahr. Schließlich galt und gilt auch für die Zukunft, nicht nur auf dem Papier eine neue Abteilung zu schaffen, sondern die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Arbeit des Bundesamtes zu integrieren. Nur dann wird sich die interessante und herausfordernde Aufgabe der Kontrolle der Lkw-Maut zukünftig meistern lassen. Eine aktuelle Übersicht über die Abteilungen und Referate des BAG können Sie dem beigefügten Organisationsplan entnehmen.

Über die zahlreichen weiteren Aktivitäten und Arbeitsergebnisse des Bundesamtes im Jahr 2002 informiert dieser Geschäftsbericht in gewohnt anschaulicher Weise. Daneben sei daraufhin gewiesen, dass sich auch der Internetauftritt des BAG als zusätzliche Informationsquelle anbietet.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse an der Arbeit des Bundesamtes für Güterverkehr und wünsche Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, nun „gute Unterhaltung“ bei der Lektüre unseres Geschäftsberichts 2002.

Ernst Vorrath

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

BAG-Dienststellen im Überblick	2
Vorwort	3
Bundesamt für Güterverkehr	6
Straßenkontrollen	7
Aufgaben	7
Organisation des Kontrolldienstes	8
Bürofahrzeuge	10
Umfang der Kontrolltätigkeit	10
Straßenkontrollen 1998 bis 2002	11
Maßnahmen	12
Kontrollmaßnahmen im Überblick	13
Besonderes Projekt	14
Marktzugangsverfahren	15
Straßengüterverkehr	15
CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen.....	15
Bilaterale Genehmigungen, Ökopunkte und COP-Dokumente sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof.....	15
Beteiligung am Marktzugangsverfahren.....	17
Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG)	17
Straßenpersonenverkehr	18
Ordnungswidrigkeitenverfahren	19
Sanktionen im Jahr 2002 insgesamt.....	20
Maßnahmen im Jahr 2002 gegen gebietsfremde Betroffene	21
Maßnahmen im Jahr 2002 gegen gebietsansässige Betroffene	21
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	22
Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung	22
Praktische Durchführung der Marktbeobachtung.....	22
Marktbeobachtungsberichte.....	23
Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft	24
Ergebnisse der Marktbeobachtung 2002	24
Autobahnbenutzungsgebühr	27
Allgemeine Aufgabenstellung	27
Das Gebührenerhebungssystem	27
Der Zentralrechner.....	28
Die Gebührenbescheinigung	28
Info-Telefon	29
Leistung des Systems.....	30
Gebührenverteilungsrechnung.....	31
Überwachung der Gebührenerhebung.....	31

Verwaltungsverfahren	31
Lkw-Maut	32
Gesetzliche Grundlagen	32
Beauftragung eines Privaten zum Betrieb des Mautsystems	33
Das Mauterhebungssystem	33
Aufgaben der Abteilung 4	33
Grundsatzfragen Lkw-Maut	34
Mautkontrollen	35
Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes	35
Kontrolltätigkeit der Mautkontrolleure im Jahr 2002	35
Durchführung von Mautkontrollen	36
Dienstkraftfahrzeuge	37
Betriebskontrollen	38
Ordnungswidrigkeitenverfahren	38
Betreiberüberwachung / Rechnungswesen	38
Allgemeine Aufgabenstellung	38
Kontrollfunktion	38
Rechnungswesen	39
Aufbau	39
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	40
Transportorganisation des Bundes	40
Die Rolle des Straßengüterverkehrs im Ernstfall	40
Statistiken des Güterkraftverkehrs	41
Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs	41
Unternehmensstatistik	44
Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr	46
Tarifgruppe Luftverkehr	47
Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)	48
Organisation	48
Personal	48
Reisekostenabrechnungen für BAST und BMVBW	49
Einnahmen und Ausgaben	50

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW). Es hat seinen Sitz in Köln und wird von dem Präsidenten geleitet.

Die Behörde gliedert sich in eine Zentrale (Köln) sowie acht Außenstellen und drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben. Die Zentrale besteht aus vier Abteilungen und siebzehn Referaten. In den Referaten werden Aufgaben wahrgenommen, deren einheitliche Bearbeitung für den gesamten Geschäftsbereich des Amtes notwendig und zweckmäßig ist. Es handelt sich um folgende Aufgabenfelder:

- Rechtsentwicklung
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßenkontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung
- Verkehrsfachstatistik
- Erhebung und Verwaltung der Autobahnbenutzungsgebühr sowie der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal,

Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik, Innerer Dienst) sowie Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn / Berlin.

- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen; nicht einheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister.

Die Außenstellen sind für die Aufgaben zuständig, welche eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden der Länder oder Kontakte zu Unternehmen, Verbänden und anderen Stellen sowie Prüfungen und Kontrollen vor Ort erfordern. Sie sind in Sachbereiche gegliedert. Dementsprechend sind die Außenstellen in Dresden, Erfurt, Hannover, Mainz, München, Münster, Schwerin und Stuttgart für die Durchführung von Straßenkontrollen, Ordnungswidrigkeitenverfahren, Marktzugangsverfahren, Betriebskontrollen und für allgemeine dezentrale Verwaltungsaufgaben zuständig.

In den Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben in Bremen, Kiel und Saarbrücken werden ausschließlich ordnungswidrigkeitenrechtliche Verfahren durchgeführt, vorrangig Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen ausländische Betroffene. Für bestimmte Staaten erfolgt dies auch in Erfurt.

Straßenkontrollen

Aufgaben

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



Überprüfung der Begleitpapiere

Kontrolliert werden Lastkraftfahrzeuge auf die Einhaltung der Vorschriften über die

- Lenk - und Ruhezeiten (Lkw und Busse),
- Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
- Beförderung von Abfall,
- zulässigen Abgas- und Geräuschwerte von Lkw,
- zulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Anhängern,
- Benutzung gebührenpflichtiger Straßen,
- erforderlichen Transportgenehmigungen, Erlaubnisse und Lizenzen
- Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel,
- Verwendung von sicheren Containern,
- Umsatzsteuerpflichten,
- Verhinderung illegaler Beschäftigung im Güter- und Personenverkehr,
- Mitführung der Genehmigungsurkunde für Kriegswaffentransporte.

Das Augenmerk der Kontrolleure des Bundesamtes gilt auch

- Verkehrsstraftatbeständen,
- schwerwiegenden Verstößen gegen das Straßenverkehrsgesetz wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, erheblichen technischen Mängeln an Kraftfahrzeugen, ungesicherter Ladung, Fahren ohne gültigen Führerschein oder unter Alkoholeinfluss sowie dem Kennzeichenmissbrauch,
- tierschutzrechtlichen Bestimmungen,
- Verstößen gegen zollrechtliche Bestimmungen.

Zur Durchführung ihrer Überwachungstätigkeit besitzen die Kontrolleure folgende Befugnisse:

- Anhalterecht für Lkw (bei Bussen eingeschränkt),
- Recht zur Erhebung von Sicherheitsleistungen und Erteilung von Verwarnungen,
- Recht zur Untersagung der Weiterfahrt im Binnenland,
- Recht zur Zurückweisung von Fahrzeugen an der Grenze.

Dem Bundesamt wurde durch das am 12. April 2002 in Kraft getretene Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) zudem die Aufgabe übertragen, die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes zu überwachen. Allerdings erfolgten im Berichtsjahr 2002 noch keine Kontrollen nach dem ABMG.

Organisation des Kontrolldienstes

Infolge der Aufgabenerweiterung des Bundesamtes im Hinblick auf die Überwachung der Vorschriften über die streckenbezogene Lkw-Maut hat das Bundesamt seine Organisation geändert und einen separaten Kontrolldienst eingerichtet, der ausschließlich diese Vorschriften überwacht. Damit sind für das Bundesamt zwei Kontrolldienste (Straßenkontrolldienst und Maut-Straßenkontrolldienst) mit unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen tätig. Ein Beitrag zu Maut-Straßenkontrollen befindet sich auf Seite 35 ff.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen strebt mit seinen „Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsstellung des deutschen Güterkraftverkehrs und der Spedition“ mittelfristig eine Verstärkung der Kontrollen auf 800.000 Fahrzeuge an. Zur Erfüllung der vielfältigen Aufgaben verfügte das Bundesamt im Berichtsjahr 2002 im Straßenkontrolldienst über 273 Stellen, davon 261 für Kontrolleure und 12 für Oberkontrolleure.

Einen Schwerpunkt bildet die Kontrolltätigkeit an den EU-Außengrenzen zu Tschechien und Polen. Mit den dort stationierten ca. 60 Kontrolleuren kann an einigen Grenzübergängen ein Kontrolldienst rund um die Uhr eingerichtet werden. Darüber hinaus werden jährlich vier Schwerpunktkontrollen an den Kontrollen in der Grenzzone durchgeführt.

Durch die Liberalisierung innerhalb der EU und dem damit erfolgten Abbau der Grenzkontrollen findet eine Kontrolltätigkeit an den EU - Binnengrenzen nur noch in sehr eingeschränktem Umfang statt.

Im Interesse eines fairen Wettbewerbs und der Verkehrssicherheit ist daher eine enge Zusammenarbeit der benachbarten Staaten geboten; dies gilt für das Transitland Deutschland im besonderen Maße. Darüber hinaus erfordert auch die zunehmende Harmonisierung der bestehenden Rechtsvorschriften eine effektive, aufeinander abgestimmte Kontrollpraxis sowie den Informationsaustausch über bestehende Systeme.

Vor diesem Hintergrund ist Deutschland im Jahr 2001 dem administrativen Abkommen „Euro-Contrôle-Route“ beigetreten, das von den BENELUX-Staaten und Frankreich ins Leben gerufen worden war. In der Folge haben sich Irland, Großbritannien und Spanien ebenfalls dem Abkommen angeschlossen.

Euro-Contrôle-Route beinhaltet die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollerebene. Die Hauptaspekte des Abkommens sind neben dem Informationsaustausch über nationale Rechtsentwicklungen, über Auslegung und Anwendung von EG-Vorschriften und über Kontrolltätigkeiten, auch die Koordinierung von Kontrollaktivitäten und Ausrüstung sowie der Austausch von Kontrollpersonal. Es werden in guter Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden aus den EU-Nachbarstaaten jährlich etwa 10 bis 12 zeitlich abgestimm-

te Kontrollen durchgeführt. Gemeinsame Kontrollen mit den Überwachungsbehörden der Nachbarstaaten sowie der Austausch von Kontrollpersonal mit Frankreich und den Niederlanden dienen dem Erfahrungsaustausch auch im Hinblick auf die gleichartige Auslegung und Anwendung von europäischen Kontrollvorschriften.



Herauswinken zur BAG Standkontrolle

Der Kontrolldienst des Bundesamtes ist durch seine Struktur sehr flexibel. Zwei Kontrolleure bilden eine Kontrollgruppe. Die Kontrollgruppen sind zu Kontrolleinheiten mit jeweils 10 Kontrollgruppen zusammengefasst.

Diese Organisation des Kontrolldienstes ermöglicht eine Kontrolltätigkeit durch einzelne Kontrollgruppen oder angepasst an das Verkehrsaufkommen durch mehrere Gruppen. Je nach Verkehrslage wird über längere Zeit an einem Ort (Standkontrollen), in jeweils kurzen Abständen an verschiedenen Orten in einem vorgegebenen Gebiet (mobile Kontrollen) oder in ausgesuchten Verkehrsgebieten oder Grenzabschnitten kontrolliert. Insbesondere für mobile Kontrollen steht den Kontrolleuren zum Anhalten aus dem fließenden Verkehr auch ein Anhaltessignalgeber am

Kontrollfahrzeug zur Verfügung. Vom Kontrollablauf her werden im Rahmen einer Standardkontrolle immer mindestens die vier Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Straßenverkehrsrecht und Autobahnbenutzungsgebührenrecht abgedeckt. Darüber hinaus erfolgt eine große Zahl von Kontrollen auf spezielleren Rechtsgebieten, insbesondere bei Gefahrgut- und Abfalltransporten. Viele Kontrolleure haben sich hierauf besonders spezialisiert.



BAG Gefahrgutkontrolle

Bürofahrzeuge

Dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes stehen etwa 140 besonders ausgerüstete Bürofahrzeuge mit jeweils 2 Arbeitsplätzen zur Verfügung.



Gespräch im Bürofahrzeug

Die Ausstattung dieser Fahrzeuge wurde wegen der zunehmenden technischen Kontrollen und der Einführung IT-gestützter Verfahren ständig erweitert. Zur aktuellen Ausstattung gehörten im Berichtsjahr:

- 2 getrennte Arbeitsplätze
- D-Netz-Telefon
- Anhaltesignalgeber
- gelbe Sicherheits-Blinkleuchten
- Kopierer
- Notebook und Drucker
- Ausgabeterminal für Autobahnbenutzungsgebührenbescheinigungen
- Achslastwiegegeräte
- Abgasmessgerät, Schallpegelmessgerät
- Fahrzeughöhenmesser, Bandmaß zur Überprüfung der Fahrzeuglängen und -breiten
- Handtester zur Feststellung von Tachomanipulationen
- Betriebsfunk

Umfang der Kontrolltätigkeit

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

Grundsätzlich werden deutsche und ausländische Kraftwagen gleichermaßen kontrolliert. Die Kontrollmaßnahmen richten sich jeweils nach dem Einzelfall.

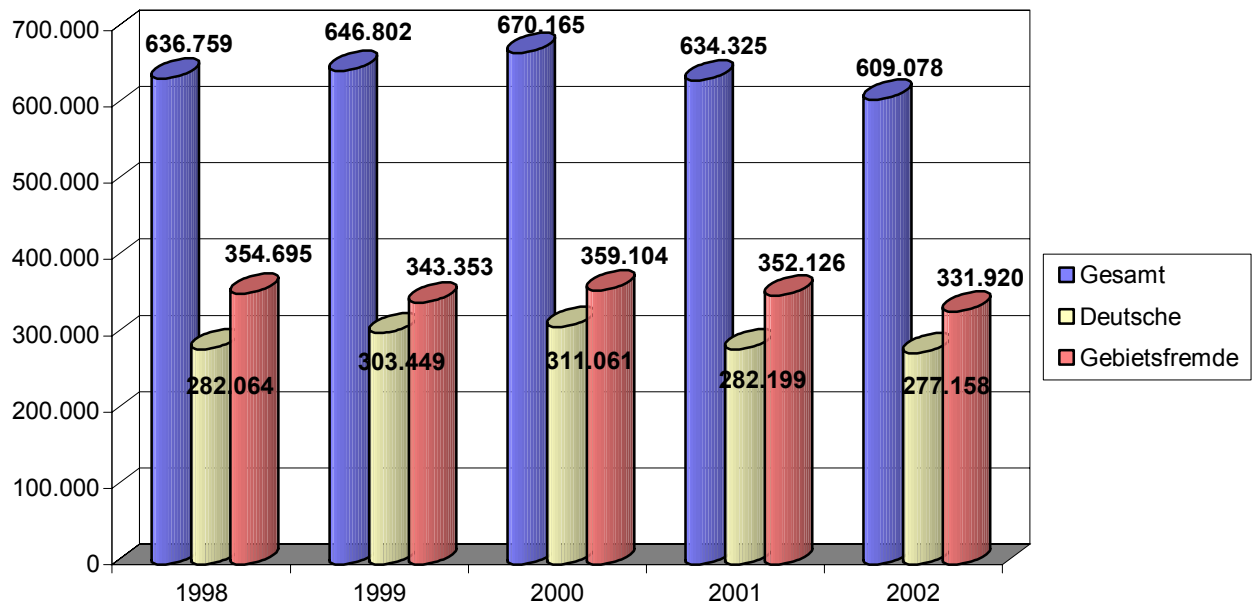
Die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge konnte in den vergangenen Jahren, trotz der geänderten Aufgabenstellung, von 636.759 im Jahr 1998 bis zum Jahr 2000 kontinuierlich auf 670.165 gesteigert werden. Obwohl der Kontrolldienst im Jahr 2002 mit zusätzlichen Aufgaben betraut war, wurden erneut über 600.000 Fahrzeuge kontrolliert.

Anteilmäßig werden zur Zeit etwa 54 % ausländische und 46 % deutsche Fahrzeuge kontrolliert.

Straßenkontrollen 1998 bis 2002

Straßenkontrollen	1998	1999	2000	2001	2002
<u>Gesamt</u>	636.759	646.802	670.165	634.325	609.078
EU-Außengrenzen	146.869	118.802	111.251	116.292	107.970
EU-Binnengrenzen innerhalb 25 km	61.769	66.649	72.585	66.057	59.870
Binnenkontrollen	428.121	461.351	486.329	451.976	441.238
<u>Kontrollarten</u>					
Standkontrollen	380.720	378.747	375.905	361.825	337.757
Mobile Kontrollen	256.039	268.055	294.260	272.500	271.321

Entwicklung der kontrollierten Fahrzeuge 1998 bis 2002



Maßnahmen

Im Jahr 2002 mussten 21,5 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Die Beanstandungsquote hat sich gegenüber dem Vorjahr (20,4 %) um 1,1 % erhöht.

Bei 131.000 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 191.783 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 121.033 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Dies entspricht einem geringfügigen prozentualen Rückgang in diesem Rechtsbereich von 64 % in 2001 auf 63 % im Jahr 2002. Auch die Zahl der Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen (insbesondere Einhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichte) verringerte sich in diesem Zeitraum, und zwar von 26.444 (14,0 %) im Jahr 2001 auf 26.170 (13,6 %) im Jahr 2002.

Im Gefahrgutrecht wurden im Jahr 2002 weniger Fahrzeuge beanstandet als im Jahr zuvor. Die Beanstandungsquote hat sich allerdings um 0,5 Prozentpunkte auf insgesamt 8,5 % erhöht. Bei den festgestellten Verstößen hat sich der Anteil fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände von knapp 27 % auf 29 % erhöht. Mehr als 29 % der Beanstandungen, gegenüber 23 % im Vorjahr, waren Zuwiderhandlungen gegen die Kennzeichnungsvorschriften.

Ebenfalls häufig wurden auch Fahrzeuge mit unzureichend gesicherter Ladung angetroffen. Hierauf entfallen ca. 14 % der Verstöße gegen das Gefahrgutrecht.

Etwa 39 % der Beanstandungen konnten durch den Kontrolldienst vor Ort mit einer Verwarnung geahndet werden. In den anderen Fällen wurden Kontrollberichte gefertigt und von ausländischen Betroffenen Sicherheitsleistungen auf die zu erwartenden Geldbußen und Verfahrenskosten erhoben.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 10.965 Fällen (8,4 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt oder bei ausländischen Kraftfahrzeugen in 365 Fällen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.



Mangelhafte Ladungssicherung

Von den Kontrolleuren wurden u.a. 6.656 Kontrollmitteilungen für die Finanzbehörden zur Überprüfung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer erstellt. 2.386

Kontrollmitteilungen wurden an die zuständigen Behörden zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Sozialversicherungsrechtes weitergeleitet.

Kontrollmaßnahmen im Überblick

Maßnahmen	1998	1999	2000	2001	2002
Verwarnungen *	1,7 Mio. €	1,7 Mio. €	1,6 Mio. €	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €
Sicherheitsleistungen	1,4 Mio. €	1,4 Mio. €	1,6 Mio. €	1,6 Mio. €	1,5 Mio. €
Kontrollberichte	72.523	76.308	77.426	77.436	81.507
Untersagung der Weiterfahrt	10.475	10.877	11.247	10.691	10.965
Zurückweisungen	934	977	466	459	365

* gerundeter Wert

Besonderes Projekt



Im Oktober 2002 konnte nach über zweijähriger Arbeit ein besonderes Projekt abgeschlossen werden: Die Verkehrsverwaltungen von Deutschland und Frankreich waren im Rahmen des Phare-Programms der EU seit dem 12. Juli 2000 in ein sogenanntes „Twinning“ zum Aufbau einer polnischen Transportinspektion eingebunden.



Praktische Ausbildung im Gefahrgutrecht

Für die deutsche Seite waren 24 Mitarbeiter des Bundesamtes als Experten in Polen tätig.



Teilnehmer am Phare-Programm

Neben der Mitarbeit an gesetzlichen Grundlagen und der Planung von Organisation, Steuerung und Ausrüstung der Inspektion war die Ausbildung der Führungskräfte und der Inspektoren für das Bundesamt besonders umfangreich und

arbeitsintensiv. Die Inspektoren wurden umfassend in allen von ihnen zu kontrollierenden Rechtgebieten ausgebildet.



Praktische Ausbildung im Gefahrgutrecht

BAG-Kontrolleure haben insbesondere die praktische Ausbildung im Gefahrgutrecht übernommen und die entsprechenden Kenntnisse sowohl anhand von eigens aufbereiteten Fallstudien als auch im Rahmen praktischer Kontrollen vermittelt.

Die ersten 80 - von Mitarbeitern des Bundesamtes und der französischen Direction des Transports Terrestres ausgebildeten - polnischen Inspektoren sind seit dem 1. Oktober 2002 im Einsatz; damit hat der Wirkbetrieb der GITD (Główny Inspektorat Transportu Drogowego) begonnen.

Über den Inhalt des Twinning-Programms hinaus sind auch wichtige Kontakte zwischen der polnischen, französischen und deutschen Verkehrsverwaltung entstanden. Insbesondere aber stellt der Aufbau der polnischen Transportinspektion einen wichtigen Schritt zur Vorbereitung von Polen auf den Beitritt zur EU dar.

Marktzugangsverfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr erteilt CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr. Es gibt bilaterale Genehmigungen und Ökopunkte für den grenzüberschreitenden Verkehr aus und bestätigt COP-Dokumente. Das Bundesamt wirkt mit bei bestimmten Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemeinschaftslizenzverfahren. Außerdem erfüllt das Bundesamt weitere Verwaltungsaufgaben kraft besonderen Auftrags nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Weiterhin ist der Bereich Marktzugang beratend tätig und beantwortet Anfragen sowohl von Behörden (Polizei, Zoll, etc.), als auch von Unternehmen und Privatpersonen.

Straßengüterverkehr

CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedsstaaten. Dies sind die Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2002 betrug das

Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.428 Jahres-Genehmigungen und 852 Monats-Genehmigungen. Von diesem Kontingent hat das Bundesamt 1.378 Jahres-Genehmigungen erteilt, die nur bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten.

CEMT-Umzugsgenehmigungen sind dagegen nicht kontingentiert; sie berechtigen ausschließlich zu Beförderungen von Umzugsgut auf den vorgenannten Verkehrsrelationen. Im Jahr 2002 hat das Bundesamt insgesamt 255 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Bilaterale Genehmigungen, Ökopunkte und COP-Dokumente sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof

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

Genehmigungsausgabe für Osteuropa

Das Bundesamt für Güterverkehr gibt in Berlin Genehmigungen für den Straßengüterverkehr mit osteuropäischen Staaten aus. Im Jahr 2002 hat das Bundesamt insgesamt rund 29.000 dieser Genehmigungen ausgegeben.

Ausgabe von Ökopunkten

Unternehmer aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums müssen bei Transitfahrten durch Österreich mit Lastkraftwagen über 7,5 t Gesamtgewicht Ökopunkte entrichten. Die Anzahl der erforderlichen Ökopunkte hängt vom Schadstoffausstoß des eingesetzten Fahrzeugs ab.

Das zur Verfügung stehende Kontingent der Ökopunkte verringert sich von Jahr zu Jahr; damit soll der Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge gefördert werden.

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie das Bundesamt mit der Ausgabe von Ökopunkten an deutsche Unternehmer beauftragt.

Seit dem 1. Januar 1998 ist neben der Ausgabe der bis zu diesem Zeitpunkt zu verwendenden Papierökopunkte ein elektronisches Abbuchungssystem eingeführt worden. Dieses System ersetzt weitgehend die Ausgabe und die Entrichtung von Papierökopunkten.

Das elektronische Ökopunktesystem arbeitet u.a. mit einem Zentralrechner in Wien, einem Eingabeterminal in der Ausgabestelle in München, elektronischen Datenträgern in den Fahrzeugen (Ökotags) und automatischen Lesestellen an den österreichischen Grenzübergängen. Bei der Einfahrt nach Österreich werden automatisch die für das Fahrzeug erforderlichen Ökopunkte vom Kontingent des Beförderers abgebucht.

Das Bundesamt hat für deutsche Beförderer einen automatischen Faxabruf installiert, über den die am elektronischen Ökopunkteverfahren beteiligten Unternehmen den Stand ihres Ökopunkteverbrauchs regelmäßig abfragen können. Dies ermöglicht den Unternehmen eine flexiblere Disposition des Fahrzeugeinsatzes.

Für den Transitverkehr durch Österreich hat das Bundesamt im Jahr 2002 rund 3,2 Millionen Ökopunkte ausgegeben.

COP-Dokumente

Außerdem prüft und bestätigt das Bundesamt die von den Lkw-Herstellern oder deren Beauftragten in COP-Dokumenten getroffenen Feststellungen über den Schadstoffausstoß. Die Anzahl der benötigten Ökopunkte richtet sich nach dem bescheinigten Schadstoffausstoß des eingesetzten Kraftfahrzeuges.

Für Kraftfahrzeuge deutscher Beförderer hat das Bundesamt im Jahr 2002 rund 8.800 COP-Dokumente ausgegeben und bestätigt.

Der Durchschnittswert des darin bescheinigten Ökopunktebedarfs je Transithfahrt sank im Jahr 2002 auf 5,3 Punkte, nachdem er im Jahr 2001 noch 5,7 Punkten betragen hatte.

Bahnbestimmung im kombinierten Verkehr

Im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr Schiene-Straße sind Beförderungen im Inland zwischen Be- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht befreit.

Das Bundesamt kann auf Antrag des Unternehmens einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dieses der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Im Jahr 2002 hat das Bundesamt insgesamt 127 Bescheinigungen über den nächstgelegenen Bahnhof an Transportunternehmer ausgegeben.



Umschlagbahnhof Köln Eifelort

Beteiligung am Marktzugangsverfahren

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

Im Jahr 2002 hat das Bundesamt insgesamt ca. 16.000 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 600 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG)

Für Beförderungen, die unter das KWKG fallen, erteilen Bundeswirtschafts- und Bundesverteidigungsministerium die erforderlichen besonderen Genehmigungen an Transportunternehmer grundsätzlich nur, wenn diese die güterverkehrsrechtlichen Voraussetzungen nachgewiesen haben und ihre Zuverlässigkeit aktuell festgestellt ist. Hierzu wird das Bundesamt zur Stellungnahme aufgefordert. Im Jahr 2002 hat das Bundesamt in diesem Zusammenhang Stellungnahmen zur Zuverlässigkeit von 38 ausländischen und 59 inländischen Transportunternehmern abgegeben.

Straßenpersonenverkehr

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

Im Jahr 2002 hat das Bundesamt bei rund 1.500 Anträgen mehr als 2.800 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Im gleichen Zeitraum wurden rund 270 Anträge deutscher und ausländischer Unternehmen auf Erteilung von Genehmigungen für den Pendelverkehr geprüft und mit der Bitte um Erteilung der Genehmigungen an in- und ausländische Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2002 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In rund 5.300 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten bearbeitet sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst.

Die Anträge wurden auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und erforderlichenfalls mit Stellungnahmen an die deut-

schen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten zu Problemen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Bundesamt wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten entweder als Ermittlungsbehörde oder als Bußgeldbehörde tätig. Es ermittelt den Sachverhalt und gibt dem Betroffenen im Wege der Anhörung Gelegenheit, sich zu den Feststellungen zu äußern. Die Äußerung des Betroffenen führt zu einer Überprüfung des Sachverhalts. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten spricht das Bundesamt gegen den Betroffenen eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld aus.

Andernfalls

- teilt es als Ermittlungsbehörde das Ermittlungsergebnis der zuständigen Bußgeldbehörde zur Ahndung mit oder
- führt es als Bußgeldbehörde das Ordnungswidrigkeiten-Verfahren in eigener Zuständigkeit bis zum Erlass eines Bußgeldbescheides durch.

Das Bundesamt ist grundsätzlich Ermittlungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten, die es im Rahmen seiner Überwachungsarbeit feststellt.

Bußgeldbehörde ist das Bundesamt bei

- Verstößen gegen das
 - Fahrpersonalgesetz
 - Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
 - Abfallverbringungsgesetz
 - Luftverkehrsgesetz
 - Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container

wenn die Zuwiderhandlung von einem ausländischen Unternehmen und von einem Betroffenen mit Wohnsitz im Ausland

begangen wurde. Bei deutschen Betroffenen sind die Behörden der Länder zuständig nach dem

- Güterkraftverkehrsgesetz
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
- Personenbeförderungsgesetz, in den Fällen des genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehrs,

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

- Verstößen gegen das
 - Autobahnbenutzungsgebührengesetz
 - Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr
- durch gebietsfremde oder gebietsansässige Betroffene und das
- Bundesstatistikgesetz (Verkehrsleistungsstatistik und Unternehmensstatistik für den gewerblichen Straßengüterverkehr und den Werkverkehr) durch Gebietsansässige.

Schwerwiegende Verstöße von Unternehmen aus anderen EU-/EWR-Staaten übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden im Heimatstaat des Betroffenen.

Im Zusammenhang mit der Unterrichtung kann das Bundesamt bei dem Niederlassungsstaat anregen, Maßnahmen gegen den Unternehmer zu ergreifen. Diese können bis zur Entziehung der Gemeinschaftslizenz führen. Haben die Unternehmer ihren Sitz in einem Drittstaat, teilt das Bundesamt entsprechende Feststellungen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit, das den jeweiligen Heimatstaat des Betroffenen gemäß beste-

hender Abkommen informiert. Bei wiederholten Verstößen können gebietsfremde Unternehmen vom grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen werden. Hält das Bundesamt den Ausschluss eines Unternehmens aus einem Drittstaat für erforderlich, trifft das Bundesministerium hierüber die Entscheidung.

Das Bundesamt hat im Jahr 2002 in Ordnungswidrigkeitenverfahren die folgenden Maßnahmen getroffen:

Sanktionen im Jahr 2002 insgesamt

	Anzahl	Betrag in EUR
Bußgeldbescheide	62.651	8.831.395
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	3.961	73.831
Gesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde zusammen)	66.612	8.905.226

Weitere Einzelheiten sind in den Tabellen auf der folgenden Seite dargestellt.

Maßnahmen im Jahr 2002 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen ¹⁾
Güterkraftverkehrsgesetz ²⁾	5.022	22	1.266
Personenbeförderungsgesetz	75	keine	71
GüBillBG	420	keine	296
Fahrpersonalgesetz	22.923	13	2.799
Gefahrguttransportrecht	1.679	5	633
Autobahnbenutzungsgebührengesetz	4.465	2	368
Abfalltransportrecht	781	keine	217
Sichere Container (CSC)	6	keine	6
Insgesamt	35.371	42	5.656

¹⁾ Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, Einstellungen

²⁾ einschließlich Verstöße gegen VO'en (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3138/93

Maßnahmen im Jahr 2002 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen ¹⁾
Güterkraftverkehrsgesetz	206	1.664	2.486
GüBillBG	60	3	1.044
Bundesstatistikgesetz	6.024	1.068	7.937
Autobahnbenutzungsgebührengesetz	20.990	1.184	5.383
Insgesamt	27.280	3.919	16.850

¹⁾ Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, keine Weiterverfolgung / Einstellungen

Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Bundesamtes ist die Beobachtung und Begutachtung des Güterverkehrsmarktes. Sowohl durch die fortlaufende und systematische Sammlung und Analyse von Informationen über den Verkehrsmarkt als auch durch die Auswertung von Erkenntnissen aus Gesprächen mit Verantwortlichen der Verkehrswirtschaft untersucht und analysiert das Bundesamt Veränderungen der Marktverhältnisse im Zeitablauf.

Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung

Mit dem neuen Güterkraftverkehrsgesetz, das am 1. Juli 1998 in Kraft getreten ist, wurde der seit Anfang 1994 bestehende gesetzliche Auftrag zur „Marktbeobachtung“ präzisiert.

Seit Mitte 1998 ist das Bundesamt beauftragt, „die Entwicklung des Marktgeschehens im Güterverkehr“ zu beobachten und zu begutachten (§ 14 GüKG). Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Ziel der Marktbeobachtung ist vor allem, Fehlentwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung.

Die Marktbeobachtung soll durch ihre Feststellungen

- zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbes,
- zur Vermeidung ruinöser in- und ausländischer Konkurrenz mit dauerhaften Dumping-Frachten und zum
- rechtzeitigen Erkennen von Ansätzen struktureller Überkapazität

beitragen.

Praktische Durchführung der Marktbeobachtung

Im Rahmen der Marktbeobachtung sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmte verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Marktdaten regelmäßig zu erfassen. Wichtige Strukturgrößen sind z. B. das Angebot an Beförderungskapazitäten und die Nachfrage nach Beförderungsleistungen, die Struktur der einzelnen Märkte, die Marktanteile ausländischer Unternehmen, die Anteile an Kabotage- und Gefahrgutbeförderungen sowie die Auslastung der Verkehrsmittel. Zu den wirtschaftlichen Indikatoren gehören u. a. die Entwicklung der Beförderungsentgelte, Angaben über Betriebsgrößen, Marktein- und -austritte, Konzentrationstendenzen sowie die Kosten- und Investitionsentwicklung in den Unternehmen.

Bei der Informationsbeschaffung geht das Bundesamt zunächst von den amtlichen Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie sonstigen Fachveröffentlichungen aus. Neben der Analyse dieser Daten bedarf es zusätzlich der Einholung von aktuellen Informationen, um Ursachen für Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten aufzuzeigen oder Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik zu liefern.

Daher nehmen Mitarbeiter des Marktbeobachtungs-Außendienstes - die dezentral im Bundesgebiet arbeiten - direkten Kontakt auf mit den Verantwortlichen der Verbände und der Unternehmen des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgebietes und der Verlager, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs. Es werden Expertengespräche geführt, um die aktuelle Entwicklung von Güteraufkommen und Beschäftigung, Beförderungsentgelten, Betriebskosten und Investitionsentscheidungen festzustellen und um Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen zu gewinnen, die für das Verhalten der Unternehmen im Wettbewerb bestimmend sind. Alle Gespräche werden auf freiwilliger Basis durchgeführt und vertraulich behandelt.

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

ternehmen oder für den Verkehrsträger wesentlich sind.

Marktbeobachtungsberichte

Die Ergebnisse der laufenden verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung werden zusammengefasst und in halbjährlich erscheinenden Berichten veröffentlicht. Die Berichte enthalten Aussagen zur

- Gütermengenentwicklung / Güteraufkommensentwicklung,
- Preis- und Kostensituation,
- Kapazitätsausnutzung des vorhandenen Laderaumes sowie zu
- durchgeführten bzw. beabsichtigten Maßnahmen zur Anpassung oder Gegensteuerung im Wettbewerb.

In den Berichten werden ferner die Ergebnisse von Schwerpunktuntersuchungen dargestellt, z.B. die Verkehrsentwicklung in Ostdeutschland oder die Struktur des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den mittel- und osteuropäischen Staaten. Über die periodischen Berichte hinaus erstellt das Bundesamt Sonderberichte zu bestimmten Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft

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

Ergebnisse der Marktbeobachtung 2002

Der anhaltend schwache Konjunkturverlauf in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr erneut negativ auf die Verkehrsnachfrage ausgewirkt. Nach dem seit zwei Jahren – insgesamt – zurückgehenden Güteraufkommen erreichte nun auch die Beförderungsleistung im Gesamtjahr 2002 nicht die Höhe des vorangegangenen Jahres. Im Jahr 2002 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 5,0 % auf etwa 3,2 Mrd. t, nach einem Rückgang um 3,8 % im Jahr 2001.

Die von den drei Verkehrsträgern insgesamt im Jahr 2002 gegenüber 2001 erbrachte Beförderungsleistung verringerte sich mit 388 Mrd. tkm um 1,8 % (2001 gegenüber 2000: + 0,6 %).

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den ein-

zelnen Verkehrsträgern stellte sich 2002 gegenüber 2001 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** (Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,7 % auf 2,7 Mrd. t. Entgegen dem langjährigen Wachstum bei den Beförderungsleistungen (in Tonnenkilometer) zeigte sich im Jahr 2002 auch in diesem Bereich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,7 %.
- Im **Eisenbahngüterverkehr** sank die beförderte Gütermenge 2002 gegenüber dem Vorjahr um 1,0 % auf 285,4 Mio. t. Damit setzt sich der Rückgang bei den Beförderungsmengen der Eisenbahnen weiter fort. Im gleichen Zeitraum kam es – wie bereits im Vorjahr – zu einem deutlichen Rückgang der Gütertransportleistung um 3,0 % auf 72,0 Mrd. tkm.
- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden 2002 231,7 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung sank um 1,0 % auf 64,2 Mrd. tkm.

Im Straßengüterverkehr kam es aufgrund des moderaten Verlaufs der deutschen Ausfuhr- und Einfuhrentwicklung, insbesondere innerhalb der Europäischen Wirtschaftsunion (EWU), im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 zu einer Abschwächung der Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen.

Während sich die Beförderungsmenge erstmals seit Jahren im grenzüberschreitenden Verkehr verringerte, konnte bei der Beförderungsleistung noch ein leichter Zuwachs erreicht werden.

Der zunehmende Warenaustausch führte in den zurückliegenden Jahren zu einem deutlichen Leistungs- u. Mengenanstieg über weite Strecken. Aufgrund des abgeschwächten Wirtschaftswachstums liegen die Zuwachsraten im Jahr 2002, in diesem bedeutenden Marktsegment des Straßengüterverkehrs, nur noch leicht über dem Niveau des vorangegangenen Jahres.

Die anhaltend schlechte konjunkturelle Entwicklung in der Bauwirtschaft führte dazu, dass sich der enorme Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre in den Entfernungsbereichen des Nah- und Regionalverkehrs weiter fortsetzte.

Die wirtschaftlichen Probleme der Unternehmen des Straßengüterverkehrs haben sich verschärft. Die überwiegende Anzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen befindet sich in einer äußerst angespannten wirtschaftlichen Situation. Immer mehr Unternehmen geraten in eine existentielle Krise und müssen aus dem Markt

ausscheiden. Neben dem stetig wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch in- und ausländische Verkehrsunternehmen wirkt sich die konjunkturelle Schwäche negativ auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen aus. Eine Verbesserung der Ertragssituation durch eine Erhöhung der Beförderungsentgelte ist aufgrund des Aufkommensrückgangs und des daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampfes kaum möglich. Die angespannte Lage ist am deutlichen Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen zu erkennen.

Darüber hinaus führt die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut bei einem Teil der Unternehmen zu Existenzängsten. Es besteht am Markt Unsicherheit hinsichtlich der Weitergabe der Maut. Probleme sehen die Unternehmen insbesondere im Hinblick auf eine Vorfinanzierung der Maut sowie auf die Weitergabe der Maut bei Leerfahrten.

Aufgrund der bevorstehenden EU-Osterweiterung nimmt die Forderung der deutschen Unternehmen, entsprechende Maßnahmen zur Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas durchzuführen, ständig zu. Viele Unternehmen befürchten aufgrund der günstigeren Kostensituation der Unternehmen in den Beitrittsstaaten weiter sinkende Beförderungsentgelte und sehen sich durch den bereits heute geringen Anteil der deutschen Beförderer im Wachs-

tumsmarkt des grenzüberschreitenden Verkehrs in ihrer Forderung bestätigt.

Sowohl beim Eisenbahnverkehr als auch in der Binnenschifffahrt waren die Beförderungen von Steinen und Erden / Baustoffen, Eisen- und NE-Metallen sowie Erzen und Metallabfällen im Jahr 2002 aufgrund der konjunkturellen Entwicklung rückläufig. Gestiegen sind hingegen bei beiden Verkehrsträgern die Beförderungen von chemischen Produkten und Besonderen Transportgütern.

Unterschiedliche Entwicklungen gab es bei landwirtschaftlichen Produkten, Nahrungsmitteln, festen mineralischen Brennstoffen. Hier wurden in der Binnenschifffahrt mehr Güter befördert, während die Beförderungsmengen bei den Eisenbahnen gesunken sind. Hingegen verzeichneten die Eisenbahnen bei Mineralölerzeugnissen und Düngemitteln Zuwächse, während die Mengen in der Binnenschifffahrt bei diesen Gütergruppen rückläufig waren.

Der Rückgang bei den Transportleistungen ist bei den Eisenbahnen auf die rückläufigen Leistungen im Binnenverkehr und Empfang zurückzuführen, während bei der Binnenschifffahrt alle Hauptverkehrsrelationen mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs Leistungsrückgänge verzeichneten.

Im kombinierten Verkehr Schiene – Straße war die beförderte Gütermenge im Binnenverkehr – wie schon im Vorjahr – rückläufig, während im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ein Zuwachs verzeichnet wurde. Dieser Zuwachs ergab

sich ausschließlich bei Beförderungen von Containern und Wechselbrücken, während bei der Beförderung von Straßengüterfahrzeugen mit der „Rollenden Landstraße“ gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen war.

Autobahnbenutzungsgebühr

Allgemeine Aufgabenstellung

Auf Grundlage der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge haben die Beneluxstaaten, Dänemark und Deutschland (Verbundstaaten) am 9. Februar 1994 das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen für schwere Nutzfahrzeuge geschlossen. Ab dem 1. Februar 1998 ist Schweden dem Verbund beigetreten. Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz vom 30. August 1994 (BGBl II, Seite 1765 ff) dient der Umsetzung dieses Übereinkommens. Das Bundesamt für Güterverkehr ist die für die Verwaltung der Gebühr zuständige Behörde und überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes.



Das Gebührenerhebungssystem

Das Bundesamt hat aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ein privates Dienstleistungsunternehmen - eine Arbeitsgemeinschaft Gebührentrichtungssystem GmbH & Co.OHG (AGES) - mit dem Aufbau und dem Betrieb des Systems zur Erhebung der Gebühren beauftragt. Es handelt sich um ein zeitbezogenes Gebührenerhebungssystem, bei dem der Gebührenerheber zwischen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresbescheinigungen (auch „Eurovignette“ genannt) entscheiden kann. Das elektronische Gebührenerhebungssystem besteht aus verschiedenen

Elementen:

- Geräte zur Speicherung und Weiterleitung von Daten über Verkaufsgeschäfte von Gebührenbescheinigungen (sog. Terminals)
- Zentralrechner bei AGES
- Datenbank beim Bundesamt

Ein flächendeckendes Netz von 4.962 Verkaufsstellen (Gebührenbegleichungsstellen - GBS), das auch sämtliche Autobahnauffahrten abdeckt, ermöglicht den Kauf der Gebührenbescheinigungen.

Die überwiegende Anzahl der Terminals befindet sich auf deutschem Gebiet. Zur Erleichterung des Kaufs von Gebührenbescheinigungen für ausländische Transportunternehmer hat das Bundesamt im

Auftrag der Verbundstaaten auch Verkaufsstellen im Vorfeld um das Gebiet der Verbundstaaten - im sog. Gürtel - verkehrsgünstig eingerichtet. So stehen mehr als 100 stationäre Terminals an der EU-Außengrenze zu Polen, Tschechien und der Schweiz auf deutschem Gebiet zur Verfügung. Weitere Terminals sind im Ausland stationiert.

Der Zentralrechner

Von den 4.962 Terminals werden die Daten über den Verkauf von Gebührenbescheinigungen regelmäßig über Nacht an den Zentralrechner übermittelt. Mit diesem Zentralrechner ist die Datenbank des Bundesamtes verbunden.

Die Gebührenbescheinigung

Die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr wird durch die Vorlage einer fahrzeugbezogenen Gebührenbescheinigung nachgewiesen.

Seit 1. April 2001 wird bei der Berechnung der Gebühr auch der Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge berücksichtigt.

Die Gebührenbescheinigung trägt in Mikroschrift die aufgedruckte Bezeichnung: "Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen" in den Sprachen der Verbundstaaten. Mit Sicherheitsfaden und weiteren Sicherheitselementen entspricht die Gebührenbescheinigung hohen Sicherheitsanforderungen und ist weitgehend fälschungssicher.

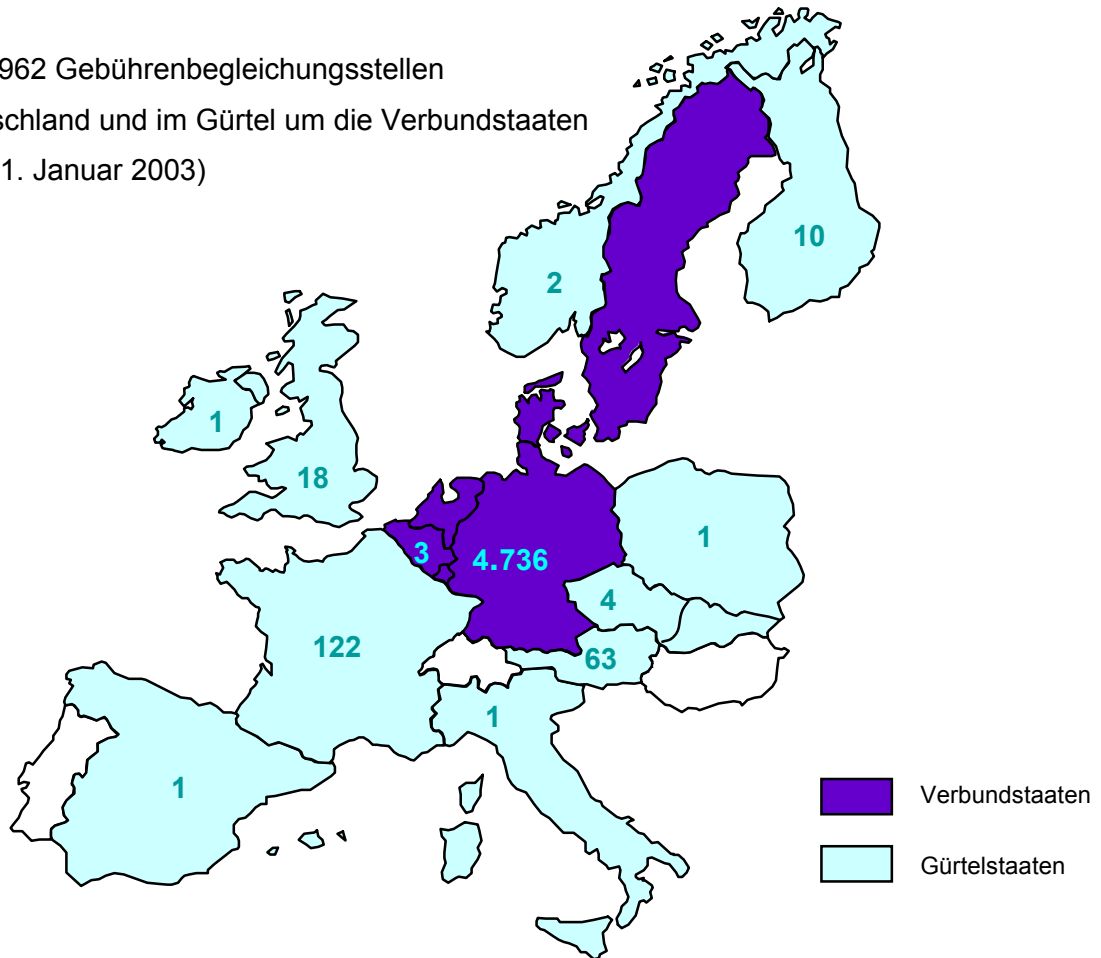


Info-Telefon

Zur Information und Beantwortung dringlicher Fragen hat das Bundesamt seit Einführung der Autobahnbenutzungsgebühr ein Info-Telefon eingerichtet.

Diese Hotline ist unter der Rufnummer 02 21 / 57 76 – 45 95 zu erreichen.

Circa 4.962 Gebührenbegleichungsstellen
in Deutschland und im Gürtel um die Verbundstaaten
(Stand: 1. Januar 2003)



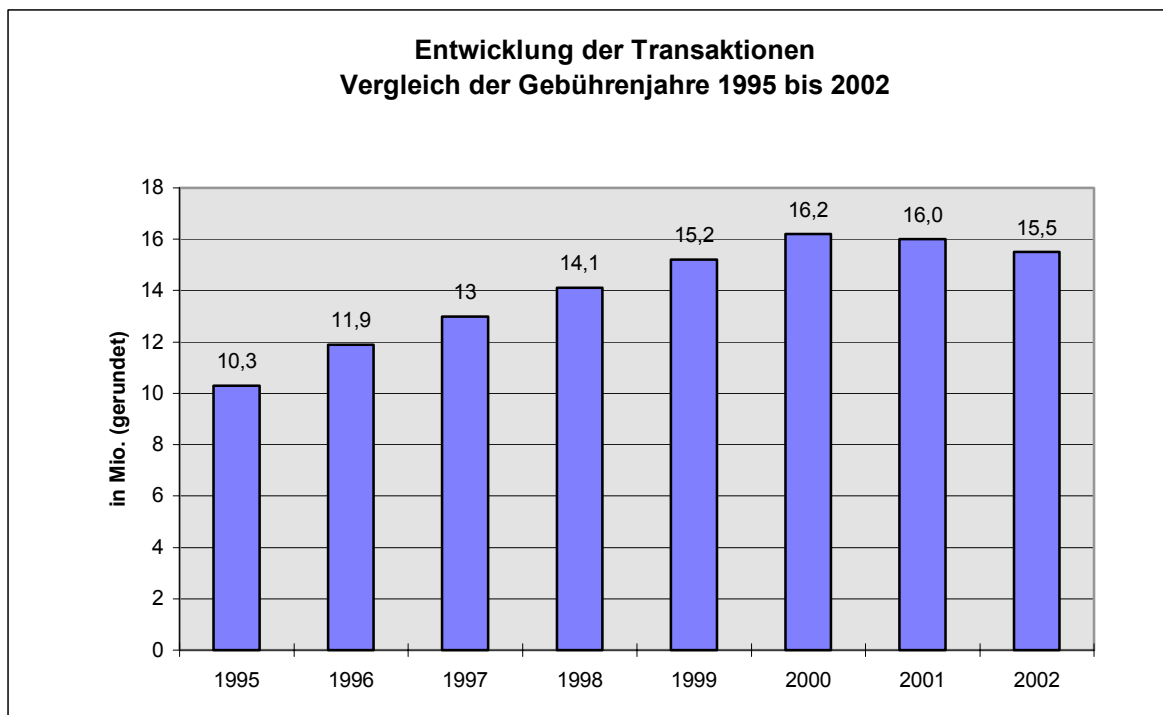
Sämtliche Gebührenbegleichungsstellen sind mit dem abgebildeten Symbol gekennzeichnet:



Leistung des Systems

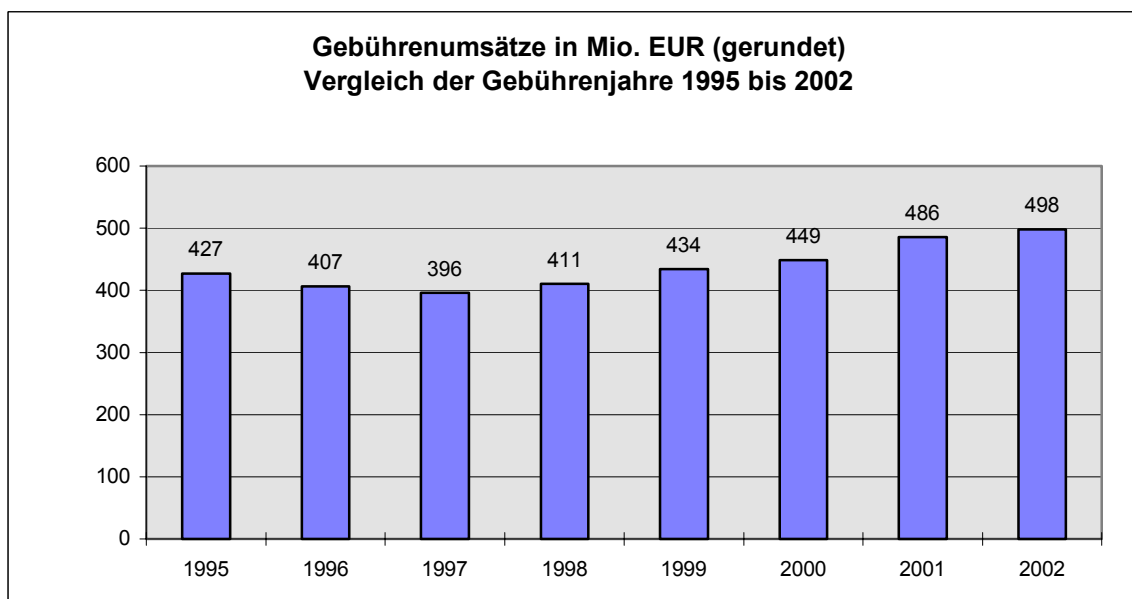
Über das Vertriebssystem der Autobahnbenutzungsgebühr wurden im Jahr 2002

15,5 Millionen Transaktionen erzielt, d. h. Gebührenbescheinigungen ausgegeben.



Die Gebührensätze resultieren überwiegend aus dem Verkauf von Jahresbescheinigungen. Insgesamt wurde im

Haushaltsjahr 2002 ein Gebührenaufkommen von rund 498 Mio. EUR erzielt.



Gebührenverteilungsrechnung

Das Bundesamt ist beauftragt, die Verteilung der Gebühreneinnahmen von Nicht-Verbundstaaten mit Ablauf des Kalenderjahres festzustellen und nach einem bestimmten Schlüssel zwischen den Verbundstaaten zu verteilen.

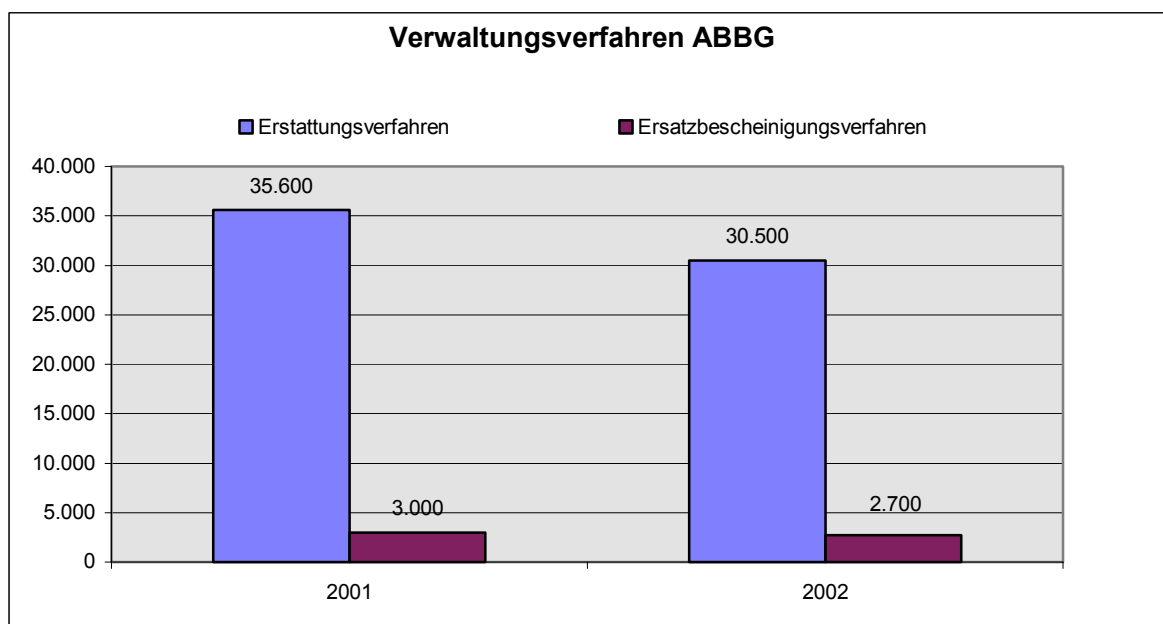
Überwachung

der Gebührenerhebung

Das Bundesamt hat einen Prüfungsdienst für die Überprüfung der Terminals im In- und Ausland eingerichtet. Die wichtigste Aufgabe ist dabei die durchgängige Prüfung der Gebühreneinnahmen von der Verkaufsstelle bis zum Eingang auf dem Konto bei der Bundeskasse. Im Geschäftsjahr 2002 wurden 5.863 Prüfungen auf ordnungsgemäße buchhalterische Erfassung und technische Funktionsfähigkeit des Systems durchgeführt.

Verwaltungsverfahren

Das Bundesamt hat als zuständige Verwaltungsbehörde im Geschäftsjahr 2002 rd. 30.500 Erstattungsverfahren durchgeführt und dabei 15,9 Mio. EUR an Antragsteller ausgezahlt. Erstattungen werden durchgeführt, wenn nicht mehr benötigte Jahresgebührenbescheinigungen vor Ablauf der Gültigkeit an das Bundesamt zurückgegeben werden. Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 2002 rd. 2.700 Ersatzbescheinigungen ausgestellt. Ersatzbescheinigungen werden insbesondere im Falle des Verlustes der Gebührenbescheinigung sowie beim Kennzeichenwechsel auf Grund eines Standortwechsels des Fahrzeuges vom Bundesamt ausgestellt.



Lkw-Maut

Gesetzliche Grundlagen

Rechtliche Grundlage für die Einführung der streckenbezogenen Gebühr ist das Autobahnmautgesetz vom 5. April 2002 (Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen - ABMG, BGBl. I Seite 1234). Nach dem ABMG werden die Kosten für den Bau und den Erhalt der Bundesautobahnen durch die Erhebung der Lkw-Maut stärker verursachergerecht angelastet. Nunmehr bestimmt die tatsächliche Nutzung den Umfang der Benutzungsgebühr.

Nach dem ABMG sind Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mautpflichtig, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 12 t erreichen und die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind. Im wesentlichen sind Fahrten mit Fahrzeugen mautpflichtig, für die bisher eine Autobahnbenutzungsgebührenbescheinigung erforderlich war.

Die Maut wird auf den schon bisher gebührenpflichtigen Autobahnen erhoben. Aus Sicherheitsgründen kann die Mautpflicht auf Abschnitte von Bundesstraßen erweitert werden. Es wird eine Differenzierung nach Achsen und Schadstoffklassen geben.

Das Autobahnmautgesetz sieht vor, dass die näheren Bestimmungen über die Höhe der Mautsätze, die Mitwirkungs- und Nachweispflichten des Mautschuldners, die Mauterstattung und den Beginn der

Mauterhebung durch Rechtsverordnungen geregelt werden. Diese Rechtsverordnungen werden im Frühjahr 2003 erlassen werden.

EU-rechtliche Grundlage bleibt die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Abl. EG Nr. L 187 S. 42), die die Europäischen Staaten dazu auffordert, die Abgabensysteme zu harmonisieren und gerechte Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen einzuführen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Beauftragung eines Privaten zum Betrieb des Mautsystems

Nach § 4 Absatz 2 ABMG kann das Bundesamt für Güterverkehr die Errichtung und den Betrieb des Mauterhebungssystems einem Privaten übertragen. Hierzu ist ein Ausschreibungsverfahren im Wege einer funktionalen Leistungsbeschreibung durchgeführt worden.

Aus den Bewerbern wurde Toll Collect (ein Konsortium, bestehend aus DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute S A) ausgewählt.

Im September 2002 wurde der Betreibervertrag geschlossen, der die wesentlichen Pflichten der Betreibergesellschaft regelt.

Die Aufgaben des Bundesamtes liegen überwiegend in der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht durch die Nutzer des Mautsystems. Zudem wird auch die private Betreibergesellschaft auf die Einhaltung ihrer Pflichten überwacht. Die Aufgaben des Bundesamtes beschränken sich somit auf den Kernbereich hoheitlichen Handelns.

Das Mauterhebungssystem

Das Mauterhebungssystem ist als duales Erhebungssystem ausgestaltet, d.h. eine Einbuchung kann sowohl automatisch als auch manuell erfolgen. Für die automatische Einbuchung ist der Einbau eines Fahrzeuggerätes (sogenannte On Board Unit) erforderlich. Die manuelle Einbuchung erfolgt über Terminals oder über das Internet.

Bei der automatischen Einbuchung wird mittels Satellitennavigation automatisch jede Autobahnbenutzung registriert und diese über GSM-Mobilfunk an die Betreibergesellschaft übermittelt. Die Abrechnung der Gebühren erfolgt durch die Betreibergesellschaft.

Bei der manuellen Einbuchung müssen vom Nutzer – anders als bisher – vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten, insbesondere die gewünschte Fahrtstrecke, in das System eingegeben werden. Registrierte Kunden verkürzen die Eingabe der notwendigen Daten mit einer Fahrzeugkarte, auf der Informationen wie etwa das Zulassungsland, Kennzeichen und die Schadstoffklasse gespeichert sind. Die Bezahlung erfolgt über gängige Tank- und Kreditkarten, eine von Toll Collect ausgegebene Fahrzeugkarte (Wahlmöglichkeit zwischen Lastschriftverfahren und Guthabenkonto) oder in bar.

Aufgaben der Abteilung 4

Im Bundesamt für Güterverkehr wurde die Abteilung 4 gegründet, zuständig für die Lkw-Maut.

Das Referat 41 ist für den Bereich der Administration und allgemeine Rechtsangelegenheiten sowie für die Entwicklung und Betreuung von IT-Verfahren zuständig. Im Referat 42 werden die Aufgaben, die mit den Straßenkontrollen verbunden sind, gebündelt. Betriebskontrollen erfolgen durch Mitarbeiter des Referates 43. Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren werden im Referat 44 bearbeitet. Das Referat 45 ist schließlich zu-

ständig für die Überwachung und Vergütung der Betreibergesellschaft. Hierzu gehört die Prüfung der Mautstellen und der Gebührenvereinnahmung durch die Betreibergesellschaft.

Neben der Arbeit in den Teilprojekten stand der personelle Aufbau der Abteilung 4 im Jahr 2002 im Vordergrund. Die Personalgewinnung läuft sukzessive und war zum Ende des Jahres 2002 noch nicht abgeschlossen.

Grundsatzfragen Lkw-Maut

Das Referat 41 ist zuständig für Grundsatzfragen zur Lkw-Maut sowie die Entwicklung und Anwendung von IT-Verfahren für die Lkw-Maut.

Im Sachgebiet 411 werden konzeptionelle Aufgaben, grundsätzliche Angelegenheiten und administrative Funktionen gebündelt und die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen durch den Betreiber überwacht. Das Sachgebiet bearbeitet insbesondere rechtliche Fragen im Verhältnis zur Betreibergesellschaft, Fragen der Rechtsanwendung und Rechtsentwicklung, berichtet dem BMVBW und erstellt mautspezifische Analysen und Statistiken.

Im Sachgebiet 412 werden bestimmte IT-Funktionen wahrgenommen. Hierzu gehören die Entwicklung von technologischen Konzepten und die Entwicklung der ABMG-spezifische Hard- und Software. Zugleich wird eine ABMG-Datenbank geführt, die Datenverarbeitung für das Zentrale Informationssystem und die fachliche Betreuung der Anwender im Rahmen eines User Help Desk übernommen.

Schwerpunkt der Aufgaben im Jahr 2002 bis zum Abschluss des Betreibervertrages war die Begleitung des Vergabeverfahrens. Hierbei wurden rechtliche Fra-

gestellungen gemeinsam mit dem BMVBW bearbeitet. Zudem wurde ein erster Entwurf der Lkw-Mautverordnung erarbeitet. Weiterer Schwerpunkt der Tätigkeit war die Abstimmung mit der Betreibergesellschaft über den weiteren Aufbau des Mautsystems und die Klärung damit einhergehender Rechtsfragen. Gleichzeitig waren Hard- und Software zu planen und weitere Ausschreibungsverfahren für IT-Funktionen vorzubereiten.

Mautkontrollen

Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes

Das BAG hat für die Überwachung der Lkw-Maut auf der Straße insgesamt Stellen für 535 Mautkontrolleure (einschließlich 21 Oberkontrolleuren Maut) vorgesehen. Dieser Mautkontrolldienst wird ausschließlich die Einhaltung der Vorschriften des ABMG überwachen. Die Mautkontrolleure haben ihre Wohnsitze entlang des ca. 12.000 km langen Bundesautobahnnetzes, so dass grundsätzlich auf allen Streckenabschnitten Mautkontrollen durchgeführt werden können. Zur Durchführung ihrer Überwachungsaufgaben besitzen die Mautkontrolleure die Befugnis Lkw anzuhalten, die Maut nach zu erheben, Sicherheitsleistungen zu erheben und in bestimmten Fällen die Weiterfahrt zu untersagen.

Kontrolltätigkeit der Mautkontrolleure im Jahr 2002

Das BAG hat bereits im Jahr 2002 mit der Einstellung und Ausbildung der ersten Mautkontrolleure begonnen, damit zum Systemstart auch ausreichend Kontrollen durchgeführt werden können. Im Jahr 2002 haben rund 300 Mautkontrolleure ihre Einarbeitung beendet und seit Oktober 2002 auch bereits Kontrollen durchgeführt. Diese Kontrollen bezogen sich ausschließlich auf die Einhaltung der Vorschriften nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz. Dabei haben die Mautkontrolleure die nachfolgenden Kontrollergebnisse erzielt:

Kontrollierte Fahrzeuge im Jahr 2002	
Kontrollen gesamt	85.503
Verstöße gesamt	5.476
Verstöße gesamt in %	6,4

Durchführung von Mautkontrollen

Die Einhaltung der Vorschriften des Autobahnumsetzungsgesetzes wird zum Systemstart am 31. August 2003 durch den Mautkontrolldienst sowohl durch Standkontrollen als auch durch mobile Kontrollen überwacht werden: Daneben gibt es automatische Vorkontrollen des Betreibers.

Bei den automatischen Vorkontrollen handelt es sich um Kontrollen durch stationäre Einrichtungen des Betreibers (Kontrollgerätebrücken).



Kontrollgerätebrücke

Sie bestehen aus einem Klassifizierungs- und einem Kennzeichenerkennungssystem. Das System erkennt automatisch, ob ein Fahrzeug mautpflichtig ist oder nicht. Durch die automatische Kennzeichenerkennung ist ein Abgleich mit der Datenbank des Betreibers möglich. Die Kontrollgerätebrücke erzeugt Bilder von den Fahrzeugen, die als Mautpreller erkannt werden. Diese Bilder dienen als Beweismittel im Ordnungswidrigkeitenverfahren und bei der Nacherhebung der Maut.

Die Standkontrollen werden durch die Mautkontrolleure des BAG durchgeführt. Hierbei werden mittels eines Anhaltepostens Fahrzeuge aus dem fließenden Ver-

kehr auf einen Park- oder Rastplatz ausgeleitet werden. Diese Kontrollen werden – wie bereits im bisherigen Straßenkontrolldienst des BAG und durch die Polizei praktiziert – durch eine stationäre Beschilderung angekündigt, so dass alle Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten darauf einstellen können. Die Besonderheit bei stationären Mautkontrollen besteht nun darin, dass einige hundert Meter vor dieser stationären Kontrollstelle durch Toll Collect eine Kontrollgerätebrücke installiert wird, die Mautpreller erkennen kann. Es ist dieselbe Technik wie bei den automatischen Vorkontrollen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass den Mautkontrolleuren auf dem Parkplatz signalisiert wird, welches Fahrzeug von der Kontrollgerätebrücke nicht als Gutzahler erkannt worden ist. Diese Information erhalten die Mautkontrolleure auf einer Ausleithilfe angezeigt. Unter der Ausleithilfe kann man sich einen Bildschirm wie bei einem Notebook – allerdings ohne Tastatur – vorstellen. Dieses Gerät wird dem BAG vom Betreiber zur Verfügung gestellt. Dem Mautkontrolleur wird auf der Ausleithilfe das Kraftfahrzeug-Kennzeichen und ein Foto des Fahrzeugs angezeigt, das nicht als Gutzahler erkannt worden ist. Da die Kontrollgerätebrücken noch gebaut werden müssen – eine erste steht auf der BAB A3 bei Idstein, Fahrtrichtung Süden – werden noch Erfahrungen mit dieser Anhaltmethode durch ausreichende Tests gesammelt.

Die eigentliche Mautkontrolle auf dem Parkplatz läuft dann wie bisher ab. Allerdings besteht die Besonderheit, dass eingebaute Fahrzeuggeräte (OBU = On Bord Unit) ausgelesen werden können. Auch hierfür stellt der Betreiber die entsprechenden Geräte zur Verfügung.

Die Mobile Kontrolle besteht darin, dass sich zwei Mautkontrolleure in einem Dienstkraftfahrzeug im normalen Verkehr auf der Autobahn bewegen und der beifahrende Mautkontrolleur die Kraftfahrzeugkennzeichen von offensichtlich mautpflichtigen Fahrzeugen mittels eines speziellen Gerätes über Satellit an das Rechenzentrum des Betreibers übermittelt. Innerhalb weniger Sekunden wird vom Betreiber an das BAG Fahrzeug gemeldet, ob Maut bezahlt wurde, für wie viele Achsen und für welche Emissionsklasse. Hat der Mautpflichtige ein Fahrzeuggerät eingebaut, so können die Mautkontrolleure während der Fahrt dieses Gerät auslesen und ihre Kontrolle durchführen.

Für die Mautpflichtigen, die ihre Maut ordnungsgemäß entrichtet haben, haben die geschilderten Verfahren den Vorteil, dass sie ihre Fahrt nicht unterbrechen müssen und in vielen Fällen nicht einmal merken, dass sie kontrolliert wurden. Wird jedoch vom Betreiber gemeldet, dass keine Maut gezahlt wurde, so werden die Mautkontrolleure das entsprechende Fahrzeug mit der „Bitte-Folgen-Technik“ auf den nächsten Parkplatz ziehen und dort eingehender kontrollieren.

Dienstkraftfahrzeuge

Zur Durchführung der Mautkontrollen hat das BAG insgesamt 278 Kraftfahrzeuge der Marke Mercedes Vito beschafft. In jedem Fahrzeug werden jeweils 2 Mautkontrolleure gemeinsam Dienst verrichten. Diese Fahrzeuge sind vom BAG mit einem kleinen Büromodul versehen. Zusätzlich verfügen sie über einen Anhaltesignalgeber und ein Mobiltelefon.



BAG Kontrolldienst im Einsatz

Daneben sind die Fahrzeuge bis zum Systemstart durch den Betreiber mit besonderer Informationstechnik auszustatten. So erhalten die Fahrzeuge unter anderem jeweils zwei Notebooks, ein Multifunktionsgerät (Drucker, Kopierer, Scanner), ein Kreditkartenlesegerät, eine Ausleihhilfe, Vorrichtungen zur Datenfernübertragung per Satellit sowie ein Gerät, das es ermöglicht das Fahrzeuggerät (OBU) auszulesen.

Betriebskontrollen

Das Referat 43 ist für die Durchführung von Betriebskontrollen bei in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Unternehmen zuständig.

Diese Kontrollen beziehen sich ausschließlich auf die Einhaltung der Vorschriften des ABMG.

Das Referat 43 wird derzeit beim BAG fachlich und personell aufgebaut. Insgesamt sind 47 Dienstposten vorgesehen, davon 40 für Betriebskontrolleure. Die Betriebskontrolleure werden dezentral organisiert sein und vor Ort in den Unternehmen die Überprüfungen vornehmen.

Zur Durchführung der Betriebskontrollen wurde das Gebiet der Bundesrepublik in 40 wirtschaftlich gleichstarke Prüfbezirke aufgeteilt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Referat 44 ist zuständig für die Bearbeitung aller Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren, die sich aus Zuwiderhandlungen gegen die Mautpflicht ergeben.

Die Organisationseinheit befindet sich seit Oktober 2002 im Aufbau. Nach dem Start des Mautsystems werden dort rund 200 Mitarbeiter beschäftigt sein.

Bis zum Systemstart gehört es zu den Aufgaben des Referates, neben den Aufbauarbeiten und der Personalgewinnung, die Sachbereiche 2 der Außenstellen durch die zentrale Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren bei Verstößen Gebietsansässiger gegen das Autobahnbenutzungsgebührengesetz zu entlasten.

Betreiberüberwachung / Rechnungswesen

Allgemeine Aufgabenstellung

Durch das ABMG wird Ende August 2003 das bis dahin noch gültige zeitbezogene Gebührenerhebungssystem (ABBG) durch ein streckenabhängiges Gebührenerhebungssystem ersetzt. Im Rahmen der Bestimmungen des ABMG überwacht das Referat 45 den durch das Bundesamt für Güterverkehr beauftragten externen Dienstleister, die Toll Collect GmbH, als Betreiber des neuen Maut-(gebühren-)systems und zeichnet verantwortlich für dessen vertragskonforme Betreibervergütung.

Die Prüfung der Einnahmen und Ausgaben und deren interne Bearbeitung wird in den Sachgebieten „Betreiberüberwachung“ und „Rechnungswesen“ erfolgen.

Kontrollfunktion

Durch das Sachgebiet Betreiberüberwachung ist das Funktionieren eines flächendeckenden Systems von Mautstellen

(ca. 3500 Automaten zur manuellen Einbuchung) zu gewährleisten und das automatische Wirksystem (automatische Einbuchungsmöglichkeit) auf ordnungsgemäße Funktionalität zu überprüfen. Ergänzend wird die Geschäftstätigkeit des beauftragten Dienstleisters untersucht und bewertet.

Zur Bewältigung dieser Aufgabe wird ein Prüfungsdienst zur Überwachung der Mautstellen im In- und Ausland installiert und es sind Vor-Ort-Prüfungen an den Standorten und in den Einrichtungen des Dienstleisters vorgesehen.

Rechnungswesen

Das Sachgebiet Rechnungswesen stellt die vollständige und korrekte Erhebung der Mautgebühren mittels spezieller Prüfroutinen in den automatischen und manuellen Erhebungsbereichen sowie im Internet sicher. Die vom Dienstleister Toll Collect GmbH dem Bund in Rechnung gestellten Vergütungsansprüche werden vor Auszahlung auf Vertragskonformität kontrolliert.

Erstattungen von Mautzahlungen sind zu leisten, falls Maut ordnungsgemäß entrichtet, der Gültigkeitszeitraum des Belegs abgelaufen und ausreichende Gründe für die Nichtinanspruchnahme der Fahrt vorliegen.

Aufbau

Das Referat hat im Jahr 2002 mit dem organisatorischen Aufbau begonnen. Für die beiden Sachgebiete wurden erste Geschäftsabläufe und Verfahrensweisen – zum Teil unterstützt durch datentechnische Lösungen – entwickelt sowie qualifiziertes Personal rekrutiert.

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisation des Bundes

Das Bundesamt für Güterverkehr nimmt nach dem Verkehrssicherungsgesetz Aufgaben auf dem Gebiet der zivilen Notfallvorsorge (ZN) im Straßengüterverkehr wahr. Die Planung und Vorsorgemaßnahmen in diesem Aufgabenbereich werden unter der Bezeichnung „Transportorganisation des Bundes“ durchgeführt.



Lkw-Konvoi bei einer Flussüberquerung

Die Rolle des Straßengüterverkehrs im Ernstfall

In einer Krise sowie in einem Spannungs- und Verteidigungsfall sind in erheblichem Umfang lebens- und verteidigungswichtige Güter zur Versorgung der Zivilbevölkerung 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 Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 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 Verkehrssicherung bereit erklärt haben.

Für die Sicherstellung lebenswichtiger regionaler Gütertransporte zur Versorgung der Bevölkerung sowie von Sammel- und Verteilerverkehren im Zusammenhang mit der Produktion von Gütern und für regionale Transporte für die Streitkräfte haben die Länder entsprechende Vorbereitungen zu treffen (Transportorganisationen der Länder). Auf Antrag eines Landes beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann das Bundesamt - in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt - die Vorbereitungen ganz oder teilweise für die Transportorganisationen der Länder treffen. 15 Länder haben bisher von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Statistiken des Güterkraftverkehrs

Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs führt das Bundesamt bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen von Angaben zu Unternehmen (Unternehmensstatistik) und zu Verkehrsleistungen (Güterkraftverkehrsstatistik) als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durch. Die Durchführung der Güterkraftverkehrsstatistik erfolgt gemeinsam mit dem Kraftfahrt-Bundesamt, wobei das Bundesamt zuständig ist für die Erhebung von Daten für Fahrten im gewerblichen Güterkraftverkehr, während die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes in gleicher Weise für den Bereich des Werkverkehrs gegeben ist.

Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Güterkraftverkehrsstatistik)

Datengewinnung

Auf der Basis der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs vom 30. März 1994 sind in der Zeit von Mai 1994 bis Dezember 1999 Verkehrsleistungsdaten im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Werkverkehr wie in fast allen EU – Staaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch erhoben worden.

Die Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs ist am 1. Januar 2000 außer Kraft getreten. Gleichzeitig ist das Gesetz über die Verkehrsstatistik der

See - und Binnenschifffahrt sowie des Güterkraftverkehrs - Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG – (Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs vom 17. Dezember 1999, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. 12. 2000) als neue Rechtsgrundlage für die Güterkraftverkehrsstatistik in Kraft getreten.

Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale

Die Güterkraftverkehrsstatistik erfasst Verkehrsleistungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Sie erstreckt sich auf im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes nach § 33 Abs.1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) enthaltene Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen sowie die von ihnen gezogenen Anhänger. Aus dem Kreis der Erhebungseinheiten ausgenommen werden Fahrzeuge, mit denen Beförderungen durchgeführt werden, die nicht der ab 1. Januar 1999 zur Anwendung kommenden Verordnung (EG) Nr. 1172/98 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs unterliegen.

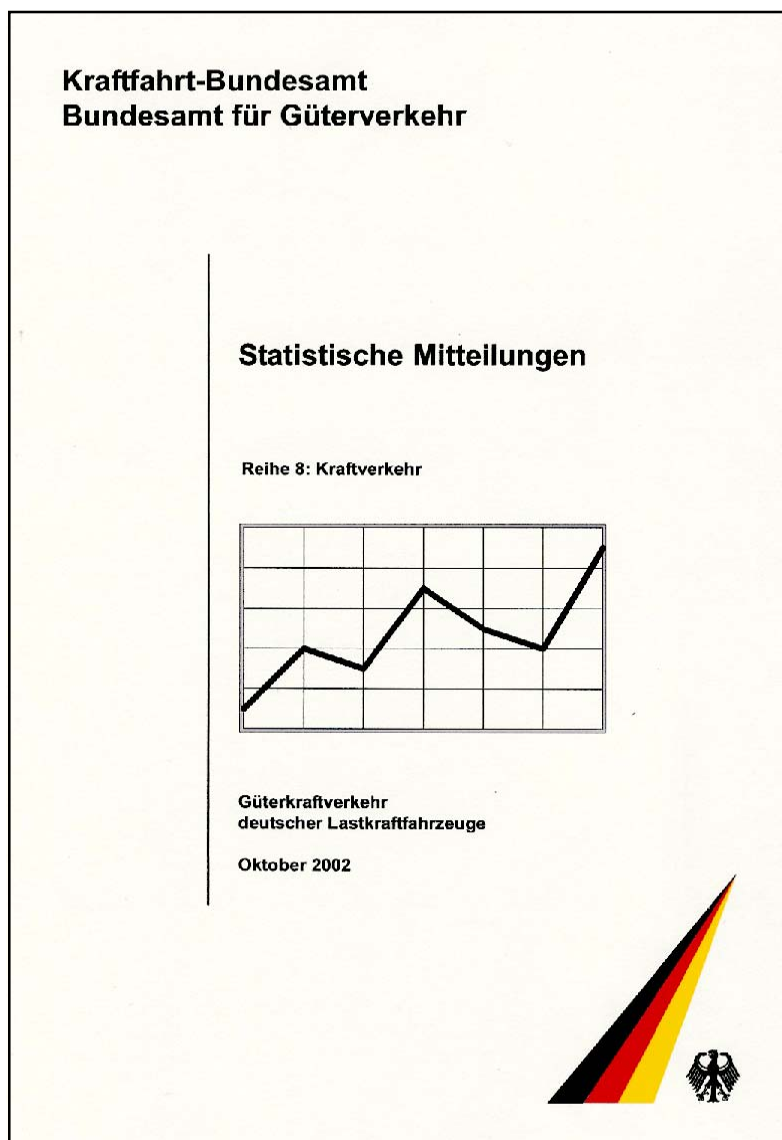
Die Erhebung wird laufend durchgeführt. Berichtszeitraum ist die Halbwoche von Sonntag 22.00 Uhr bis Mittwoch 24.00 Uhr bzw. von Donnerstag 0.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr. In die Erhebung ein-

bezogen wird je Berichtszeitraum eine repräsentative Auswahl von höchstens 5 Promille der vorstehend genannten Fahrzeuge. Die Erhebung umfasst fahrzeugbezogene Merkmale (zum Beispiel zulässiges Gesamtgewicht und Nutzlast, Motorleistung, Fahrzeug- und Aufbauart) sowie fahrtenbezogene Merkmale (zum Beispiel Verkehrsart, Art und Gewicht der beförderten Güter, Angaben zu Leerfahrten und zur Auslastung der Ladekapazität).

Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht.

Im Jahr 2002 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 64.373 Fahrzeuge in die Erhebung. Rund 86% der Fahrzeughalter bzw. der Fahrzeugnutzer (= 55.774) haben geantwortet. In die Auswertung gingen 334.959 Last- und Leerfahrten ein.



Verkehrsleistungseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr**deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2002¹⁾**

(untergliedert nach der zurückgelegten Entfernung je Fahrt)

Verkehrsart	zurückgelegte Entfernung		beförderte Gütermenge		Beförderungsleistung	
	Mio. km	% ²⁾	Mio. t	% ²⁾	Mio. tkm	% ²⁾
Nahbereich (bis 50 km)	835,6	5,6	744,5	51,0	12.356,9	5,8
Binnenverkehr	830,3	5,5	741,9	50,8	12.277,2	5,7
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	5,3	0,1	2,6	0,2	79,6	0,1
Regionalbereich (51-150 km)	1.925,8	12,8	287,3	19,7	26.676,7	12,5
Binnenverkehr	1.870,2	12,5	278,9	19,1	25.836,8	12,1
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	55,6	0,4	8,4	0,6	839,9	0,4
Fernbereich (151 km u. mehr)	12.233,7	82,3	428,2	29,3	175.204,1	81,8
Binnenverkehr	8.906,6	59,4	348,1	23,8	122.112,9	57,0
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.327,1	22,2	80,1	5,5	53.091,2	24,8
Insgesamt	14.995,1	100,0	1.460,0	100,0	214.237,7	100,0
Binnenverkehr	11.607,1	77,4	1.368,8	93,8	160.226,9	74,8
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.388,0	22,6	91,2	6,2	54.010,8	25,2

- 1) Die Angaben beinhalten die Fahrten mit Ladung ohne Kabotage der deutschen Unternehmer im Ausland
- 2) Basis: Gesamtverkehr (Binnen – und grenzüberschreitender Verkehr)
- 3) Gesamtentfernung (Inlands – und Auslandsstrecke)

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Güterkraftverkehrsstatistik werden in gemeinsamen Monats- und Jahresberichten des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht und können bis einschließlich Beförderungsmonat Dezember 2001 beim

Verlag Metzler – Poeschel, Stuttgart
SFG Servicecenter Fachverlage GmbH
Postfach 11 52, 72125 Kusterdingen
anschließend beim

Kraftfahrt-Bundesamt
24 932 Flensburg

bezogen werden.

Mit dem Ausbau seines Internetangebots bietet das Bundesamt ab April 2003 zusätzlich die Möglichkeit, die jeweils aktuellsten Daten der Güterkraftverkehrsstatistik in kompletter Version aus dem Internet herunterzuladen. Derzeit stehen die Jahresdaten 2001 sowie die Beförderungsdaten der Monate März bis Oktober 2002 zum kostenlosen Download unter der Adresse **www.bag.bund.de** in der Rubrik „Statistik“ als PDF – Dateien zur Verfügung.

Unternehmensstatistik

Datengewinnung

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs Ende März 1994 bzw. in Nachfolge des Verkehrsstatistikgesetzes – VerkStatG – zum 1. Januar 2000 ist nicht nur die Möglichkeit geschaffen worden, Verkehrsleistungsdaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch zu

erheben, vielmehr ist in gleicher Weise auch die Erhebung von Unternehmensdaten vorgesehen.

Das Bundesamt führt einmal jährlich nach dem Stand des letzten Werktages im Oktober bei den Unternehmen, die Beförderungen im Güterkraftverkehr durchführen, eine stichprobenweise Befragung durch, in der unternehmens- und fahrzeugbezogene Daten erhoben werden, die Auskunft über die Struktur der Unternehmen geben.

Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2002 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 15 vom Hundert der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

Die Auswahl der Unternehmen erfolgt unter Berücksichtigung der vom Statistischen Bundesamt erstellten stichprobenmethodischen Vorgaben aus den beim Bundesamt geführten Unternehmensdateien für den gewerblichen Güterkraftverkehr nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Für die Unternehmensstatistik 2002 wurden aus den Dateien des Bundesamtes 16.492 Unternehmen gezogen, von denen 9.392 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 7.100 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstrukturerhebung für das Jahr 2002 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und den Beschäftigten erhoben; insbesondere handelt es sich dabei um Auskünfte über die Rechtsform des Unternehmens, die wirtschaftlichen Tätigkeiten, die Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, die Anzahl, die Nutzlast und das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßengüterverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Akzeptanz der Unternehmensstatistik

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2002 in die Erhebung gelangten 16.492 Unternehmen haben ca. 95 % Auskunft erteilt. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.

Ablauf der Unternehmensstatistik

Bis auf den Versand der Erhebungunterlagen und die Datenerfassung, die extern durch vom Bundesamt beauftragte Privatfirmen vorgenommen werden, sowie die Ergänzung der Kfz-Kennzeichen durch technische Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes, werden sämtliche anderen Tätigkeiten von der Stichprobenziehung

bis zur Veröffentlichung durch das Bundesamt durchgeführt.

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik für das Jahr 2002 werden vom Bundesamt in dem Bericht „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2002 – USTAT 8“ veröffentlicht.

Der Bericht kann nach Erscheinen – ebenso wie die bisher erschienenen Berichte – beim

Bundesamt für Güterverkehr

Referat 22

Werderstraße 34

50672 Köln

bezogen werden.

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt wirkt an der Entwicklung des nationalen und multilateralen Rechts für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr mit. Hierzu wertet es die Ergebnisse und Erfahrungen aus den Arbeitsbereichen Straßenkontrolldienst, Marktzugangsverfahren, Ordnungswidrigkeitenverfahren, verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung, Autobahnbenutzungsgebühren und Statistiken des Güterkraftverkehrs aus. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse nimmt es Stellung zu Entwürfen des BMVBW sowie anderer Stellen und gibt initiativ Hinweise auf notwendige Anpassungen des deutschen und europäischen Verkehrsrechts.

Daneben beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung verschiedener Bund-Länder-Fachausschüsse, bilateraler Verkehrsverhandlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und entsendet im Auftrag des BMVBW Vertreter in verschiedene Fachgremien auf nationaler und europäischer Ebene.

Im Jahr 2002 lag der Schwerpunkt der Mitwirkung des Bundesamtes bei der Rechtsentwicklung für den nationalen Güterkraftverkehr in der Erarbeitung und Prüfung von Entwürfen für eine Anpassung des Güterkraftverkehrsgesetzes und der zugehörigen Verordnungen an Änderungen des Gemeinschaftsrechtes (Einführung der Fahrerbescheinigung; Regelun-

gen des Landverkehrsabkommens EU-Schweiz). Im Bereich des multilateralen Güterkraftverkehrsrechtes standen Aufgaben im Zusammenhang mit der Entwicklung von Regelungen für den alpenquerenden Verkehr (Ökopunktsystem für den Verkehr im Transit durch Österreich; besondere Regelungen für den Schweizverkehr) sowie die Entwicklung von Modellen zur Neustrukturierung des Multilateralen CEMT-Kontingentes im Mittelpunkt der Arbeit.

Einen dritten Schwerpunkt bildete die Mitarbeit bei der nationalen und europäischen Rechtsentwicklung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 2003; Anpassung der nationalen Gefahrgutvorschriften an die Änderungen des ADR; Einführung des neuen Gefahrgutunfallberichtes in Deutschland). Im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßengüterverkehr ist insbesondere die Mitwirkung bei den Vorbereitungen zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes zu nennen.

Tarifgruppe Luftverkehr

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

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung des Marktzugangs im Luftverkehr zum 1. September 2002 wurden die Aufgabenschwerpunkte der Tarifgruppe Luftverkehr (TGL) neu gesetzt. So wurde z.B. die Genehmigungspflicht von Tarifen im internationalen Luftlinienverkehr von/nach Orten außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der EU ersetzt durch die Möglichkeit des behördlichen Eingriffs im Falle gravierender Fehlentwicklungen auf einzelnen Märkten. Für die betroffenen Luftfahrtunternehmen bedeutet dies, dass sie ihre Flugpreise/ Tarife nicht mehr für eine gebührenpflichtige Genehmigung vorzulegen, sondern nur noch gebührenfrei zu hinterlegen haben.

Der Ersatz des vorbeugenden Genehmigungssystems durch eine nachträgliche Eingriffsbefugnis brachte für die TGL eine Verlagerung ihrer Aufgabenschwerpunkte. Nunmehr hat sie die Luftverkehrsmärkte

permanent zu beobachten, um gegebenenfalls notwendige Maßnahmen einleiten zu können.

Nach wie vor hat die TGL das Verbot einer Preisführerschaft im 5. und 6. Freiheitsverkehr ex Deutschland zu überwachen. Das heißt, dass Umsteigeverbindungen ex Deutschland über London, Amsterdam, Paris, Wien usw. nicht preisgünstiger sein dürfen als Direktverbindungen ex Deutschland. Dadurch wird sichergestellt, dass der Preiswettbewerb im direkten Nachbarschaftsverkehr nicht unterhöhlt wird.

Seit 1998 bereitet die TGL auch Luftverkehrsverhandlungen des BMVBW vor. Sie informiert das BMVBW über aktuelle Erkenntnisse aus der Beobachtung und Überwachung der Luftverkehrsmärkte sowie über Entwicklungen der Preise, der Verkehrsnachfrage (Passagierströme) und des Verkehrsangebots (Fluglinienverbindungen).

Im Jahr 2002 hat die TGL rd. 9.000 Hinterlegungen mit ca. 360.000 Flugpreisen/ Tarifen einschließlich Anwendungsbestimmungen entgegengenommen und stichprobenweise überprüft. Zusätzlich wurden bis zum 1. September 2002 ca. 400 Tarifanträge mit 1.600 Normal- und Sondertarifen einschließlich Anwendungsbestimmungen geprüft und gebührenpflichtig genehmigt. Außerdem führte sie 126 Überwachungsmaßnahmen gegenüber Luftfahrtunternehmen durch.

Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)

Organisation

Die Umsetzung des Organisationskonzeptes für die Aufgaben nach dem Autobahnmautgesetz in aufbau- und ablauforganisatorische Regelungen sowie die Anpassung organisatorischer Strukturen im gesamten Bundesamt an veränderte Rahmenbedingungen haben die Organisationsarbeit im Jahr 2002 bestimmt.

Der Aufbau der neuen Abteilung „Lkw-Maut“ mit fünf Referaten und über 800 zusätzlichen Dienstposten wurde kontinuierlich unter Berücksichtigung der sich konkretisierenden Anforderungen fortgesetzt. Die Regelungen bezogen sich auf die organisatorische Integration der dezentral tätigen, mit Mautaufgaben betrauten Beschäftigten sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den neuen und den etablierten Aufgabenbereichen.

Aufgabenkritische Betrachtungen und Analysen zum Dienstpostenbedarf waren auch im vergangenen Jahr unerlässlich, um die infolge des Stellenmangels erforderlich werdenden Prioritäten bestimmen und die Aufgabenerfüllung steuern zu können.

Personal

Im Personalbereich ist das Jahr 2002 durch die Gewinnung des für die Maut benötigten Personals gekennzeichnet. Dabei waren die haushaltsgesetzlichen Vorgaben zu beachten, Personal vorrangig aus dem Personalüberhang anderer Bundesbehörden, insbesondere der Bundeswehr-

verwaltung, sowie aus den Bereichen Deutsche Bahn, Deutsche Post und Deutsche Telekom zu übernehmen.

Der Schwerpunkt der Personalgewinnung lag bei den Mautkontrolleuren sowie in der Besetzung von Führungs- und Schlüsselpositionen der neu geschaffenen Abteilung 4.

Bis Jahresende wurden 312 Mautkontrolleure/innen eingestellt bzw. zum Bundesamt abgeordnet. Durch die in Autobahnnähe dislozierten Dienstorte der Mautkontrolleure wurde es möglich, eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in den neuen Ländern zu schaffen.

Die Mautkontrolleure wurden im Berichtsjahr in sechs Schulungsdurchgängen im Verlauf von sechs Monaten theoretisch und praktisch ausgebildet. Die einmonatige theoretische Ausbildung erfolgte jeweils im Schulungszentrum der Deutschen Telekom AG in Neuss. Ergänzt wurden diese Veranstaltungen durch die fünf Monate dauernde praktische Ausbildung im Außendienst.

In fachlicher Hinsicht wurden u.a. die rechtlichen und – soweit zu diesem Zeitpunkt bekannt – die technischen Grundlagen der Tätigkeit, Kontrolltechnik und Maßnahmen im Kontrolldienst sowie relevante Grundzüge des Haushalts- und Kassenwesens vermittelt. Zudem besuchte jeder Mautkontrolleur eine IT-Schulung und ein Kompetenztraining. Bestandteil der Schulungen ist darüber hinaus auch ein Fahrsicherheitstraining, das seit De-

zember 2002 von der TÜV Akademie durchgeführt wird.

Des Weiteren wurden die ersten Büro-sachbearbeiter für Ordnungswidrigkeitenverfahren eingestellt und fachlich ausgebildet, die seitdem die praktische Ausbildung ihrer neuen Kollegen als Multiplikatoren unterstützen.



Fortbildungsseminar für Mitarbeiter

Neben den Schulungen für die Mitarbeiter der Abteilung 4 wurden für die Aus- und Fortbildung der Sachbereiche für den Straßenkontrolldienst und die Durchführung von Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren im Bereich der klassischen Überwachungsaufgaben des Bundesamtes Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt, an denen etwa 180 Mitarbeiter teilnahmen.

Fachlich umfassten die Veranstaltungen insbesondere Fragen aus den durch das Bundesamt zu überwachenden Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht. Ergänzend zur theoretischen Ausbildung wird die praktische Ausbildung im Außendienst in die Veranstaltung mit einbezogen. Im

Jahr 2002 lagen die Veranstaltungsschwerpunkte hierbei im Bereich Gefahrgutvorschriften.

12 Auszubildende wurden auf ihren Beruf als „Verwaltungsfachangestellte/r“ vorbereitet.

Reisekostenabrechnungen für BAST und BMVBW

Im Bereich der Reisekostenabrechnung übernahm das Bundesamt im Berichtsjahr die Abrechnung für die Bundesanstalt für Straßenwesen, nachdem bereits im Vorjahr das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die entsprechenden Aufgaben auf das Bundesamt übertragen hatte.

Einnahmen und Ausgaben

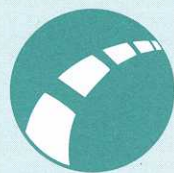
Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes für Güterverkehr sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans

veranschlagt. Nachfolgende Tabelle stellt den jeweiligen Abschluss der Haushaltsjahre 2001 und 2002 dar.

Einzelplan 12	EUR (Tsd.)	EUR (Tsd.)
Kapitel 1205	2001	2002
Einnahmen	11.975	11.905
Ausgaben		
Personalkosten	38.604	43.390
Sachkosten¹ (einschließlich Investitionen)	53.449	64.502
Kapitel 1210		
Einnahmen <u>durch</u> das BAG		
Autobahnbenutzungsgebühren	457.824	450.248
Autobahnkonzessionsabgaben²	16.526	16.400
Kap. 1205 und Kap. 1210		
Gesamteinnahmen	486.325	478.553
Gesamtausgaben	92.053	107.892

¹ Von den Sachkosten entfallen jahresdurchschnittlich ca. 46,2 Mio. € auf die Erhebung der **Autobahnbenutzungsgebühr** durch das Privatunternehmen AGES. Diesbezügliche Verwaltungsausgaben des Bundesamtes belaufen sich auf ca. 8,4 Mio. €. Demnach stehen Ausgaben i.H.v. 54,6 Mio. € Einnahmen aus Autobahnbenutzungsgebühren i.H.v. etwa 454 Mio. € (jahresdurchschnittlich) gegenüber.

² Seit dem 1. Juli 1997 ist für das **Betreiben eines Autobahnnebenbetriebes** eine **Konzessionsabgabe** (Verwaltungsgebühr) zu entrichten. Sie ist Gegenleistung für das Recht, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben und die öffentliche Verkehrsanlage mitbenutzen zu dürfen. An den Bundesautobahnen befinden sich derzeit 807 Nebenbetriebe.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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