



Bundesaamt  
für Güterverkehr



# Geschäftsbericht 2009





Bundesamt  
für Güterverkehr

# Geschäftsbericht 2009

Aufgaben - Organisation - Tätigkeiten

Köln, Mai 2010

## Impressum

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

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

Redaktion: Renate Rademacher, Horst Roitsch

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

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

## Vorwort



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das vergangene Jahr war vor allem geprägt von den Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise, die auch vor dem Verkehrsgewerbe nicht Halt gemacht hat. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise beeinflussten in hohem Maße die Berichterstattung der Marktbeobachtung des Bundesamtes und beherrschten die Themen und Prognosen des Jahres- sowie der zahlreichen Sonderberichte.

2009 wurde das Bundesamt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Betreuung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ beauftragt. Diese beinhaltet detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung in Deutschland sowie zu den Erfüllungsgrößen auf die Verkehrsnachfrage. Sie ist eine vielbeachtete Voraussage, die der Beurteilung der Verkehrskonjunktur im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und als Basisinformation für verschiedene politische Aktivitäten dient. Darüber hinaus ist sie ein wichtiges Hilfsmittel bei der Entscheidung über Investitionen.

Im Bereich der Rechtsentwicklung ist besonders die Beteiligung des Bundesamtes am sogenannten „Road-Package“ (Regelungspaket zum Recht des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs) zu erwähnen, das mit Inkrafttreten der entsprechenden Verordnungen im Berichtsjahr zum Abschluss gebracht werden konnte. In diesen Verordnungen werden die Voraussetzungen für den Markt- und Berufszugang im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr umfassend neu geregelt. Ferner arbeitet das BAG daran, die notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen für ein „Europäisches Einzelstaatliches Register (EER)“, zum gemeinschaftsweiten Informationsaustausch über Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen, zu schaffen.

Wieder hat sich die Notwendigkeit wirksamer Straßenkontrollen bestätigt. Es mussten 2009 ca. 18 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Dabei wurden rund 181.200 Verstöße gegen Vorschriften verschiedener Rechtsbereiche festgestellt. In 8.504 Fällen führte dies zur Untersagung der Weiterfahrt bzw. bei ausländischen Kraftfahrzeugen sogar zur Verweigerung der Einreise in die Bundesrepublik Deutschland. Der regelmäßige Austausch von Kontrollpersonal mit unseren europäischen Nachbarn wurde auch 2009 weiter intensiviert. Höhepunkt war hierbei eine gemeinsame Grenzkontrolle an der deutsch-französischen Grenze anlässlich des 10-jährigen Jubiläums von Euro Contrôle Route (ECR), an der 21 Nationen teilgenommen haben.

Wie zu erwarten war, wirkte sich die Wirtschaftskrise auch gravierend auf die Fahrleistungen der mautpflichtigen schweren Nutzfahrzeuge aus. Die Fahrleistung sank gegenüber dem Vor-

jahr um 3,2 Mrd. km, was einem Rückgang von rund 11,6 % entspricht. Aufgrund der zum 1. Januar 2009 erfolgten Anpassung der Mautsätze stieg jedoch der Mautumsatz um 0,94 Mrd. Euro auf insgesamt 4,41 Mrd. Euro. Die hohe Akzeptanz der Lkw-Maut spiegelt sich in der dauerhaft sehr geringen Beanstandungsquote, die im Jahr 2009 sogar unter 1 % liegt, wider.

Ich wünsche dem Verkehrsgewerbe, dass sich die zwischenzeitlich abzeichnende Wiederbelebung der Wirtschaftskonjunktur auch für das Güterverkehrsgewerbe nachhaltig positiv auswirkt.

Köln, im Mai 2010

A handwritten signature in black ink, reading "Andreas Marquardt". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Andreas Marquardt

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

## Inhalt

### Vorwort des Präsidenten

Bundesamt für Güterverkehr	10
----------------------------	----

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr	11
--	----

- Rechtsentwicklung
- Fachliche Schulung
- Sonstige Aktivitäten

<b>Straßenkontrollen</b>	<b>15</b>
--------------------------	-----------

- Euro Contrôle Route (ECR)
- KOWIKA
- Fahrpersonal / Digitales EG-Kontrollgerät
- Technische Unterwegskontrolle
- Kontrollergebnisse für das Jahr 2009
- Maßnahmen

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr	20
---	----

- Besonderheiten im Jahr 2009
- Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen
- Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden
- Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder
- Unternehmensdatei / Werkverkehrsdatei
- Betriebskontrollen
- Straßenpersonenverkehr

Ordnungswidrigkeitenverfahren	23
-------------------------------	----

<b>Lkw-Maut</b>	27
Aktuelles	
Mautsystem	
Grundsatzfragen Lkw-Maut	
Straßenkontrollen Maut	
Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2009	
Betriebskontrollen Maut	
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut / Nacherhebung	
Betreiberüberwachung / Rechnungswesen	
Aufgaben der Betreiberprüfung	
Aufgaben der Mautstellenprüfung	
Einnahmeprüfung	
Prüfung der Betreibervergütung	
Mauterstattung	
<b>Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung</b>	37
Gesetzliche Grundlagen und Ziele	
Marktbeobachtung Landverkehr	
Marktbeobachtungsberichte	
Themenschwerpunkte 2009	
Neue Aufgaben	
<b>Internationaler Luftverkehr</b>	40
<b>Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben</b>	41
<b>Luftverkehr des Bundes</b>	42
<b>Statistiken des Güterkraftverkehrs</b>	42
Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs	
- Unternehmensstatistik	
Erhebungsmerkmale, Akzeptanz und Ablauf	
Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen	
-Mautstatistik	

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	45
Transportorganisationen	
Sicherung von Verkehrsleistungen	
Zuwendungsverfahren	47
Dienstleistungszentrum Reisestelle	48
Zentrale Dienste	50
Allgemeines	
Personal	
Ausbildung	
Fortbildung	
Informationstechnik (IT) im Bundesamt	
Einnahmen und Ausgaben	53
Organisationsplan des BAG	54







## Bundesamt für Güterverkehr

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

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

- Rechtsentwicklung,
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßen- und Betriebskontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge,
- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister),
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung,
- Verkehrsfachstatistiken,
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe,
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr,
- Zuwendungsverfahren,
- Dienstleistungszentrum Reisestelle,
- Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn-Berlin,
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik, Innerer Dienst).

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

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

Das BAG und seine Außenstellen





## Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr

Aufgrund seines engen Kontakts zum Straßenverkehrsgewerbe ist das Bundesamt für Güterverkehr an der Entwicklung des nationalen, europäischen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr beteiligt. Dabei greift das BAG auf die Ergebnisse und Erfahrungen des Straßenkontrolldienstes und die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung zurück. Zudem werden die Statistiken zum Güterkraftverkehr ausgewertet und die im Rahmen der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren gesammelten Erfahrungen berücksichtigt. Neben Stellungnahmen zu Rechtsetzungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und anderer Stellen gibt das Bundesamt auch initiativ Anstöße für notwendige Anpassungen des deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsrechts. Parallel dazu beteiligt sich das BAG an der Vorbereitung und Durchführung von Bund-Länder-Fachauschüssen zu verschiedenen Themen, bilateralen Verkehrsverhandlungen des BMVBS und entsendet in dessen Auftrag Vertreter auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

### Rechtsentwicklung

Mit Inkrafttreten der Verordnungen zum sogenannten „Road Package“ (Regelungspaket zum Recht des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs) am 04.12.2009 wurde auf europäischer Ebene ein zentrales Rechtssetzungsprojekt zum Abschluss gebracht, an dem sich das BAG über das BMVBS mehrfach durch Stellungnahmen beteiligt hat. Die Verordnungen regeln den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer umfassend neu und fassen

die bislang auf dem Gebiet des Personen- und Güterkraftverkehrs geltenden europäischen Rechtsgrundlagen in den drei Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009 zusammen. Die Verordnungen werden überwiegend zwei Jahre nach Inkrafttreten wirksam. Abweichend hiervon gelten die Kabotagebestimmungen bereits ab dem 14.05.2010. Erstmals werden damit gemeinschaftsweit gültige Regelungen zum zulässigen Umfang von Kabotagebeförderungen aufgestellt.

Die Verordnungen gelten zwar direkt ohne Umsetzung in das nationale Recht, dennoch sind in unterschiedlichen Bereichen Gesetzesänderungen erforderlich. Zur Umsetzung des „Road Package“ wurden daher Arbeits- und Projektgruppen eingerichtet, in denen das BAG im Jahr 2009 u.a. an dem „Gesetz zur Änderung des GüKG und des FPersG“ mitarbeitete, mit dessen Verkündung im Jahr 2010 zu rechnen ist.

Ein wesentliches Ziel des Verordnungspaketes stellt die Optimierung des gemeinschaftsweiten Informationsaustausches dar. Nach Beauftragung durch das BMVBS arbeitete das BAG daher seit Juli 2009 daran, die notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen für ein „Europäisches Einzelstaatliches Register“ (EER) zum gemeinschaftsweiten Informationsaustausch über Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen zu schaffen. Bis zum 31.12.2012 sind die Register der Mitgliedsstaaten so einzurichten und miteinander zu vernetzen, dass die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedsstaates das EER aller Mitgliedsstaaten abfragen kann.

Gleichzeitig wurde dem Bundesamt die Aufgabe einer „Einzelstaatlichen Kontaktstelle“ übertragen, über die allein die Kommunikation mit

den Mitgliedsstaaten über vorgegebene Mindestdaten erfolgen soll.

Im Bereich des Fahrpersonalrechts wurden unter Beteiligung des BAG Leitfäden zu den „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ entwickelt, die sich insbesondere an betroffene Fahrer und Verkehrsunternehmer richten. Die Leitfäden wurden durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Bundes und der Länder erarbeitet und sodann im Rahmen der Bund-Länder-Referentenbesprechung „Sozialvorschriften“ abgestimmt und beschlossen. Durch die Leitfäden werden die Verkehrsblattverlautbarungen zu Ausnahmeregelungen im Bereich der Sozialvorschriften und zur Ausstellung von Kontrollgerätekarten ersetzt.

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

Im Themengebiet des multilateralen Güterkraftverkehrsrechts leistete das Bundesamt Beiträge für die angestrebte Neustrukturierung des multilateralen CEMT-Kontingents. Ferner wurde die CEMT-Erteilungsrichtlinie für das Jahr 2010 überarbeitet. Die Änderungen waren von dem Gedanken getragen, das Genehmigungsverfahren für CEMT-Genehmigungen für deutsche Unternehmen attraktiver zu gestalten und somit eine größere Ausnutzung des deutschen Kontingents zu erreichen. Deshalb wurden die Voraussetzun-

gen und Verfahren zur Erteilung der Genehmigungen gelockert.

Im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation beteiligte sich das BAG vor allem an erforderlichen Abstimmungsprozessen. Obwohl das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) und die zugehörige Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) bereits zum 01.10.2006 in Kraft traten, wirkten sich die Vorschriften aufgrund von Übergangsbestimmungen erst seit dem 10.09.2009 im gewerblichen Güterkraftverkehr aus. Bei den Abstimmungsprozessen zwischen Bund und Ländern, z.B. darüber, welche Gruppen von Fahrern dem neuen Gesetz unterliegen, hat das Bundesamt zahlreiche Vorschläge in die fachliche Diskussion zwischen den zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder eingebracht.

Im Auftrag des BMVBS erfolgte im Bereich des Fahrerlaubnisrechts zudem die Teilnahme am sog. „Driving License Comitee“, in dem Auslegungsfragen zwischen Vertretern der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten erörtert wurden. Schließlich wurde auf Grundlage der zahlreichen durch das Bundesamt beantworteten Anfragen von Spitzenorganisationen des Transportgewerbes, Industrie- und Handelskammern, aber auch einzelner Unternehmer und Fahrer, eine Sammlung der häufigsten Fragen nebst zugehörigen Antworten erarbeitet und im Internet bereitgestellt.

Auch die Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter bildeten einen Schwerpunkt im Rahmen der Rechtsentwicklung des BAG. Bei der Neufassung des Gefahrgutbeförderungs-Gesetzes (GGBefG), der Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt

(GGVSEB) sowie der zugehörigen Durchführungsrichtlinien (RSEB) hat das BAG über Stellungnahmen seine Praxiserfahrungen aus den Straßenkontrollen sowie den Ordnungswidrigkeitenverfahren einbringen können. Die Änderungen beinhalteten u.a. die Ausdehnung des Beförderungsbegriffs. Problematische Einzelfälle konnten im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses geklärt werden.

### Fachliche Schulung

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

Besonderer Schulungsbedarf ergab sich im Jahr 2009 auf dem Gebiet der Vorschriften zur Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr unter Berücksichtigung der zeitlichen Vorgaben zu den Besitzstandsvorschriften in § 3 des BKrFQG.

Weitere Fortbildungsschwerpunkte wurden im Bereich der Vorschriften zur Ladungssicherung und bei den Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter der Klasse 7 des ADR (radioaktive Stoffe) gesetzt. Die Schulungen zur Klasse 7 erfolgten in Zusammenarbeit mit dem Fortbildungszentrum für Technik und Umwelt (FTU) in Karlsruhe. Außerdem wurden Seminare und Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt, die das Abfall-, Fahrpersonal-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht (einschließlich Ladungssicherung und technischer Unterwegs-

kontrolle) betrafen.

Insgesamt wurden im Jahr 2009 über 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult. Der regelmäßige Wissens- und Meinungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG und den Verantwortlichen der zuständigen Länderbehörden ist zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorschriftenauslegung und -vermittlung wichtig. Insbesondere im Bereich des Gefahrgutrechts fand im Jahr 2009 wieder ein reger Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Stellen statt.



Kennzeichnung eines Gefahrguttransportes

### Sonstige Aktivitäten

Neben der Beteiligung an Rechtssetzungsvorhaben unterstützte das BAG das BMVBS bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftersuchen ausländischer Behörden und der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen. Darüber hinaus engagierte sich das Bundesamt in verschiedenen Gremien zur Ladungssicherung. Dazu gehören Gremien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sowie des Wirtschaftsverbandes der deutschen Kautschukindustrie (WDK). Mit dem WDK arbeitete das BAG an Leitlinien für den sicheren Transport von Reifen.





## Straßenkontrollen

Das Bundesamt leistet mit seinen Straßenkontrollen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Im Vordergrund stehen die Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht einschließlich Ladungssicherung und technischer Unterwegskontrolle. Darüber hinaus erfolgt eine große Zahl von Kontrollen auf speziellen Rechtsgebieten, insbesondere mit den Schwerpunkten Gefahrgut- und Abfalltransportrecht.

Zur Durchführung der Straßenkontrollen waren im Jahr 2009 im Bundesamt 244 Stellen besetzt, davon 231 mit Kontrolleuren/innen und 13 mit Oberkontrolleuren/innen.

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

### Euro Contrôle Route (ECR)

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

Im Jahr 2009 hat ECR gemeinsam mit TISPOL (European Traffic Police Network) die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung und Erkennung von Manipulationen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät fortgesetzt, um die EU-Kommission zu diesem Thema zu unterstützen. Die gemeinsamen Schulungsveranstaltungen für Führungskräfte (Master Class) von ECR und TISPOL fanden reges Interesse.

Aus Anlass des zehnjährigen Bestehens organisierte Euro Contrôle Route im Oktober 2009 an der deutsch-französischen Grenze bei Saarbrücken eine gemeinsame Kontrolle, bei der sich das Kontrollpersonal aus den ECR-Mitgliedstaaten mit verschiedenen Kontrolltechniken vertraut machen konnte. Besondere Aufmerksamkeit erzielten die mobilen Prüfzüge zur technischen Unterwegskontrolle, die aus drei Mitgliedstaaten (Luxemburg, Österreich, Ungarn) ihre Kontrolltechnik zeigten.



Mobile Lkw-Hebebühne bei einer gemeinsamen Kontrolle

Der regelmäßige Austausch von Kontrollpersonal mit Nachbarländern fand wieder mit Frankreich, Österreich, den Niederlanden und Polen statt.

Kontrollpersonal des Bundesamtes hat auch an multilateralen Kontrollen teilgenommen, in denen Kontrollgruppen aus Vertretern nahezu aller ECR-Mitgliedstaaten gebildet werden.

Die abgestimmten Abfalltransportkontrollen im Rahmen des europäischen Projektes IMPELTFS (European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law) wurden fortgesetzt.

Mit der tschechischen Kontrollorganisation Centrum Sluzeb wurden gemeinsame grenzüberschreitende Kontrollen in Bayern und Sachsen intensiviert.



## KOWIKA

Zur Optimierung der Aufgabenziele hat das BAG im Jahr 2009 das Projekt „KOWIKA-SKD“ erfolgreich in fast allen Außenstellen eingeführt. Das Projekt „KOWIKA-SKD“ ist ein Teil des Gesamtprojektes „KOWIKA“ im Bundesamt, welches für eine effiziente, qualitätsgesicherte und papierarme Bearbeitung von Kontrollfällen in den Bereichen **K**ontrolle, **O**rdnungswidrigkeiten und **K**asse steht.



Das mobile Büro

Am Anfang der vorgenannten Prozesskette steht der Straßenkontrolldienst mit der Erstellung von Kontrollberichten, Kontrollmitteilungen, Kontrollbescheinigungen (einschl. Anlagen in elektronischer Form und Papierform), Verwarungen und Sicherheitsleistungen mittels dem Programm-Modul „KOWIKA-SKD Mobile“. Diese Individualsoftware verwaltet im Büro-Kfz des Kontrolldienstes über ein Netzwerk die beiden Laptops mit Multifunktionsgerät (Drucker, Scanner, Kopierer), Zahlungsterminal zur Vereinnahmung von Bargeld und bargeldlosen Zahlungen, PDA zur Auswertung des digitalen Kontrollgerätes und Digitalkamera und steuert den Versand der Kontrolldaten mittels UMTS/GPRS. Die Kontrollfallakten werden über eine zentrale Datenbank an die jeweilige Außenstelle des Bundesamtes gesandt. In den Außenstellen werden die eingehenden elektronischen Kontrollfallakten unterstützt durch das Programm-Mo-

dul „KOWIKA-Office“ qualitätsgesichert und anschließend inklusive der Anlagen teilautomatisiert an das vom BAG genutzte Ordnungswidrigkeitenprogramm weitergeleitet oder zur Abgabe an externe Ahndungsbehörden ausgedruckt.

## Fahrpersonal / Digitales EG-Kontrollgerät

Im Jahr 2006 trat die Verpflichtung zur Ausrüstung aller neu zugelassenen Fahrzeuge, die dem Personen- oder Güterverkehr dienen, mehr als neun Sitzplätze bieten und/oder eine zulässige Gesamtmasse größer als 3,5 Tonnen aufweisen, mit einem digitalen EG-Kontrollgerät in Kraft. Der Anteil der Fahrzeuge mit einem solchen digitalen EG-Kontrollgerät ist seither stetig angestiegen. Ende des Jahres 2009 waren fast die Hälfte aller Fahrzeuge in den Kontrollen des Bundesamtes mit digitalen EG-Kontrollgeräten ausgerüstet. Mit dieser Entwicklung ging auch ein Anstieg des Anteils der Kraftfahrer mit einer entsprechenden Fahrerkarte einher.

Den Änderungen in der Ausstattung der Fahrzeuge entsprechend, wurden die Kontrolleure des BAG mit der Kontrollausrüstung nach dem Anhang II der Richtlinie (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet. Um dem gestiegenen Aufkommen an Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät und den



Digitales Kontrollgerät

damit verbundenen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Ausrüstung der Kontrolleure im Jahr 2009 nochmals um weitere technische Hilfsmittel erweitert. Durch diese Maßnahmen betrug die Anzahl der durchschnittlich pro Fahrzeug und Fahrer kontrollierten Arbeitstage rund 21 Tage.

### Technische Unterwegskontrolle

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

Um die Ziele der Richtlinie 2000/30/EG und deren Umsetzung in der TechKontrollIV effizient zu verfolgen, wurde in den Monaten April, Juli, September und Oktober des Jahres 2009 die zwischen Österreich und Deutschland bewährte



Technische Unterwegskontrolle

Zusammenarbeit durch wechselseitigen Austausch von Kontrollpersonal fortgesetzt. Die Bundesanstalt für Verkehr in Österreich verfügt bereits über langjährige Erfahrung in der Anwendung von technischen Kontrollen, vor allem im Hinblick auf mobile Prüfzüge. Im Rahmen des Projektes Euro Contrôle Route (ECR) konnten die deutschen Kontrolleure in Österreich/Vorarlberg aktiv an dem praktischen Einsatz des österreichischen Prüfzugs teilnehmen. Die



durch den Austausch gewonnenen Erfahrungen erweisen sich für die Weiterentwicklung und die Verbesserung des Kontrollprozesses als besonders wertvoll.

Im Jahr 2009 wurden 22.747 Fahrzeuge durch Technikexperten hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in diesem Teilbereich sogar 25 % Fahrzeuge mehr kontrolliert (2008: 18.170 Fahrzeuge). Insgesamt wurde wegen technischer Verstöße rund jedes 5. Fahrzeug beanstandet.

### Kontrollergebnisse für das Jahr 2009

Der Fokus der Kontrolltätigkeit des Straßenkontrolldienstes ist neben den Zulässigkeits- und Genehmigungskontrollen vor allem auf Kontrollen bezüglich der Verkehrssicherheit, aber auch des Umweltschutzes gerichtet. Deshalb bestimmen die weitaus schwierigeren und zeitintensiveren Kontrollen aus den Bereichen des Fahrpersonal-, Gefahrgut- und Abfallrechts sowie der Ladungssicherung und der technischen Sicherheit den wesentlichen Inhalt der Straßenkontrollen. Durch die auf 28 Tage verlängerte Mitführungspflicht von Arbeitszeitznachweisen wurden die Kontrollen des Rechtsgebietes Fahrpersonalrecht im Hinblick auf ihre Kontrolltiefe ausgeweitet. Die Anzahl der überprüften Arbeitstage hat sich so innerhalb weniger Jahre mehr als verdoppelt.

Trotz dieser Vorgaben konnte die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr auf 513.812 Fahrzeuge leicht gesteigert werden.



BAG-Kontrolleur bei der Arbeit

### Maßnahmen

Im Jahr 2009 mussten rund 18 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden.

Bei 91.380 beanstandeten Fahrzeugen wurden rund 181.200 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 138.400 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Damit nehmen die fahrpersonalrechtlichen Verstöße einen Anteil von über 75 % ein. Rund 25.300 festgestellte straßenverkehrsrechtliche Verstöße (insbesondere Nichteinhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichten, Verstöße gegen die Vorschriften der Ladungssicherung sowie der technischen Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen) entsprechen einem Anteil von rund 14 % aller Verstöße.

Maßnahmen von 2005 bis 2009

Maßnahmen	2005	2006	2007	2008	2009
Kontrollen	615689	611656	637178	484107	513812
Verwarnungen *	1,3 Mio. €	1,3 Mio. €	1,3 Mio. €	1,3 Mio. €	1,2 Mio. €
Sicherheitsleistungen *	1,8 Mio. €	2,6 Mio. €	2,9 Mio. €	4,5 Mio. €	4,6 Mio. €
Kontrollberichte	74444	67840	62718	55556	48124
Untersagung der Weiterfahrt	17250	17366	17192	11361	8504
Zurückweisungen	20	32	18	7	1

\* gerundete Werte

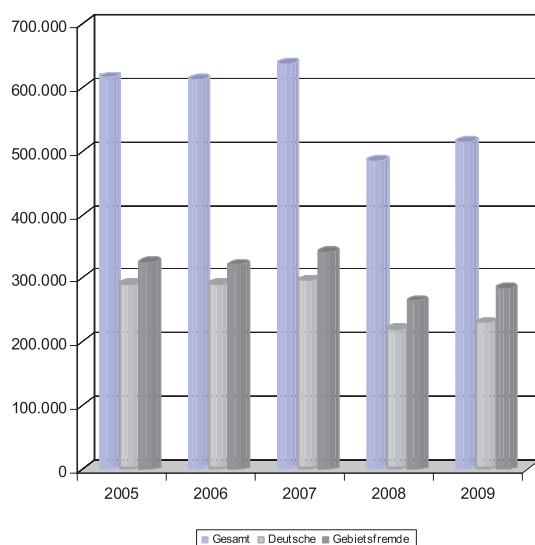
Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2009 an 25.976 Fahrzeugen durchgeführt. Dabei musste beinahe jedes 10. Fahrzeug beanstandet werden. Bei den festgestellten Verstößen handelte es sich in der Hauptsache um fehlende oder nicht ordnungsgemäße Ausrüstungsgegenstände (22,3 %) sowie Verstöße gegen Vorschriften über Kennzeichnung (19,8 %) und Begleitpapiere (14,7 %).

Etwa 50 % der Beanstandungen konnten durch den Kontrolldienst vor Ort mit einer Verwarnung geahndet werden. In den anderen Fällen wurden Kontrollberichte gefertigt und von ausländi-

schen Betroffenen Sicherheitsleistungen auf die zu erwartende Geldbuße erhoben. Die Sicherheitsleistungen in Höhe von rund 4,6 Mio. Euro sind gegenüber dem Vorjahresniveau (4,5 Mio. Euro) leicht gestiegen.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 8.504 Fällen (9,3 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt bzw. bei ausländischen Kraftfahrzeugen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.

Anzahl der Kontrollen in den Jahren 2005 bis 2009





## Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr erteilt CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr. Ferner ist es 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 Gemeinschaftslizenzverfahren. Darüber hinaus ist der Bereich Marktzugang im Straßengüterverkehr mit der Durchführung von Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Bestimmungen betraut. Des Weiteren erfüllt das BAG Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz.

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.

### Besonderheiten im Jahr 2009

Im März 2009 bat das BMVBS darum, gezielte Kontrollen von Kabotagetransporten durchzuführen und in Form von Sonderberichten die Auswirkungen der Kabotagefreigabe für Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zum 1. Mai 2009 im Verkehrsmarkt zu beleuchten.

Dem Betriebskontrolldienst des Bundesamtes sind Hinweise auf Verstöße gegen die Kabotagevorschriften durch den Straßenkontrolldienst des Bundesamtes und durch Anzeigen Dritter zugegangen.

In 239 Fällen verdichteten sich die Hinweise. Im Rahmen der bereits durchgeführten Betriebskontrollen wurden Bußgeldbescheide bis zu 15.000 Euro erlassen.

### 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 2009 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.615 Jahresgenehmigungen und 240 Kurzzeitgenehmigungen.



CEMT-Genehmigung

Im Jahr 2009 hat das Bundesamt ca. 440 Jahresgenehmigungen erteilt, die fast ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen gelten. Zeitgleich wurden 148 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2009 wurden insgesamt 127 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

### Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden

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

Für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten gibt das Bundesamt die entsprechenden Genehmigungsurkunden aus. Im Jahr 2009 wurden ca. 8.300 dieser Genehmigungsurkunden an Transportunternehmen ausgestellt.

### Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

Das BAG wird vor Erteilung einer Erlaubnis für den Güterkraftverkehr sowie einer Gemeinschaftslizenz von den zuständigen Verkehrsbehörden der Länder insbesondere zur Zuverlässigkeit der Antragsteller angehört.

Im Jahr 2009 hat das Bundesamt insgesamt über 13.160 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 500 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

### Unternehmensdatei / Werkverkehrsdatei

Das BAG führt aufgrund gesetzlichen Auftrags eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie eine Datei über alle in Deutschland niedergelassenen Unternehmen des Werkverkehrs. An Hand dieser Unternehmensdatei lässt sich unmittelbar feststellen, über welche Berechtigungen die jeweiligen Unternehmen verfügen. Die zuständigen Verkehrsbehörden sind verpflichtet, dem Bundesamt die Erteilung oder den Widerruf von Erlaubnissen und Gemeinschaftslizenzen zu melden.

Jeder Unternehmer, der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben, betreibt, ist verpflichtet, sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden. Die gewonnenen Daten dienen u.a. zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen durch die zuständigen Stellen und als Auswahlgrundlage für Unternehmensbefragungen im Rahmen der Marktbeobachtung durch das Bundesamt.

### Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Grundlagen für die Durchführung von Betriebskontrollen sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das Bundesamt, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das BAG hat im Jahr 2009 insgesamt 304 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswer-

tung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Im Jahr 2009 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 89 Bußgeldbescheide. 78 Bußgeldbescheide des Bundesamtes in Höhe von 267.383 Euro wurden bestandskräftig und 11 Bescheide nach Gerichtsverfahren rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 34 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von rund 370.500 Euro bestandskräftig.

### Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr.

Im Jahr 2009 wurden 180 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Daneben wirkt das BAG bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit. 2009 wurden rund 28 Anträge deutscher und ausländi-

scher 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 2009 einen Bestand von rund 2.600 Linien. In rund 4.000 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten geprüft sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst. Danach wurden die Anträge erforderlichenfalls mit entsprechenden Stellungnahmen an die deutschen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

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



Bus im Linienverkehr

## Ordnungswidrigkeitenverfahren

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

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



Kontrolle der mitzuführenden Papiere

Betroffenen erhalten Gelegenheit, sich zu den Beschuldigungen zu äußern. Nach dem Abschluss der notwendigen Ermittlungen wird der Vorgang entweder durch Bußgeldbescheid, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten auch durch Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld oder durch Einstellung abgeschlossen.

Im Jahr 2009 wurden ca. 33.700 Verstöße geahndet und rund 12,5 Mio. Euro Geldbußen und Verwarnungsgelder festgesetzt. Dabei stehen jedoch nicht die Einnahmen im Vordergrund. Ziel des BAG ist es vielmehr, durch spürbare Pflichtenmahnungen einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Gewährleistung des Wettbewerbs und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu leisten. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrer und Verantwortliche in den Unterneh-

Sanktionen im Jahr 2009

	Anzahl	Betrag in €
Bußgeldbescheide	31.383	12.409.062
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	1.790	52.383
<b>Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)</b>	<b>33.173</b>	<b>12.461.445</b>



men dazu anhalten, die Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße zu beachten.

Hierzu zählen schwerpunktmäßig die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere diejenigen über die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften). Zu den Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle besteht stets ein erhöhter Informationsbedarf, was sich auch in zahlreichen Anfragen widerspiegelt. Allein im Jahr 2009 sind mehr als 2.100 Anfragen mit unterschiedlichen Fragestellungen per E-Mail an das BAG gerichtet worden, hinzu kommt noch eine Vielzahl telefonischer und brieflicher Anfragen. Aus Kapazitätsgründen können nicht alle Anfragen durch das BAG selbst beantwortet werden, teilweise wurden Anfragen daher an die zuständigen Behörden der Länder weitergeleitet.

Das Bundesamt unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Jahresberichten über Kontrollergebnisse auf den Gebieten der EG-Sozialvorschriften, Gefahrgutvorschriften und der Durchführung der Techni-

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

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

Für interne Zwecke des BAG wird eine Vorschriftensammlung mit 170 Einzelgesetzen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsrichtlinien

Maßnahmen im Jahr im Jahr 2009 gegen Gebietsfremde

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide
GüKG/GükBillBG	77	85	2.201
PBefG		3	68
Fahrpersonalgesetz	183	476	22.089
Gefahrguttransportrecht	116	54	2.746
Abfalltransportrecht			693
Sichere Container (CSC)			3
andere			6
<b>Insgesamt</b>	<b>376</b>	<b>618</b>	<b>27.806</b>

Maßnahmen im Jahr im Jahr 2009 gegen Gebietsansässige

Rechtsgebiete	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwar- nungsgeld	Verwarnungen mit Verwar- nungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeld- bescheide	Gesamtzahl der Ahndungen	Abgabe an Länder- behörden
GüKG/ GükBillBG	9	500	162	671	3.694
Bundes- statistikgesetz	166	672	3.415	4.253	-
<b>Insgesamt</b>	<b>175</b>	<b>1.172</b>	<b>3.577</b>	<b>4.924</b>	<b>3.694</b>

sowie EU- und supranationalen Vorschriften aus dem Bereich des Güterkraftverkehrsrechtes vorgehalten und ständig gepflegt. Damit ist gewährleistet, dass die Mitarbeiter des BAG bei Kontroll- und Ahndungsmaßnahmen stets auf den aktuellen Stand der Gesetzgebung zurückgreifen können.

Rückwirkend zum 17. September 2009 ist die neue Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) in Kraft getreten (BGBl. I S. 1389). Sie ist die nationale Vorschrift für den Gefahrguttransport auf Straße, Schiene und Binnengewässern und ersetzt die bisherige GGVSE. Neben der Umsetzung der EG-Gefahrgutrichtlinie werden unter anderem Regelungen zu Zuständigkeiten, Pflichten und Ordnungswidrigkeiten sowie zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf andere Verkehrsträger und zur Fahrwegbestimmung getroffen. Das Bundesamt hat im Auftrag des BMVBS den neuen Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Gefahrguttransportrecht (Anlage 7 der Richtlinien zur Durchführung der GGVSEB) erstellt.

Mit dem Inkrafttreten des vierten Gesetzes zur Änderung des Sprengstoffgesetzes vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2062) ist die Ahndungszuständigkeit des BAG zum 1. Oktober 2009 erweitert worden. Nunmehr werden auch Ordnungswidrig-

keitenverfahren nach dem Sprengstoffgesetz wegen Zuwiderhandlungen gegen die Rechtsvorschriften über das Mitführen einer Erlaubnis, eines Befähigungsscheines oder einer Verbringungs-genehmigung durchgeführt. Voraussetzung ist, dass die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wurde, das in Deutschland weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung und auch der Betroffene in Deutschland keinen Wohnsitz hat.



## Lkw-Maut

### Aktuelles

Im Jahr 2009 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 24,4 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit sank die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 3,2 Mrd. km (ca. 11,6 %) und lag nur noch leicht über dem Stand bei Aufnahme des Wirkbetriebes der Lkw-Maut in 2005.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte (OBU) ist bis Ende 2009 ebenfalls leicht auf rund 641.000 Stück gesunken. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 89 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Dies verdeutlicht die hohe Akzeptanz des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt.

2009 wurde ein Mautumsatz in Höhe von rund 4,41 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz infolge der zum 1. Januar 2009 erfolgten Anpassung der Mautsätze um rund 0,94 Mrd. Euro (ca. 27,2 %) gestiegen.

### Mautsystem

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

Mit der Erhebung der Lkw-Maut wird entsprechend den EU-rechtlichen Vorgaben eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten realisiert und der Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt. Dies ist der Systemwechsel von der alleinigen Finanzie-

rung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr ("Maut"). Die tatsächliche Nutzung bestimmt den Umfang der Benutzungsgebühr.

Mit Rechtskraft des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I 2008, S. 2967) erfolgte zum Jahresbeginn eine Änderung der Definition des mautpflichtigen Fahrzeugs. Es wurde in § 1 Abs. 1 ABMG der neue Fahrzeugbegriff eingeführt, der zwei voneinander unabhängige Alternativen umfasst. Dieser wurde durch die geänderte europarechtliche Rechtsgrundlage (Änderung der Fahrzeugdefinition in Artikel 2 lit. d der Richtlinie 1999/ 62/EG durch Artikel 1 Nr. 1 lit. e der Richtlinie 2006/38/EG) vorgegeben. Seit Anfang 2009 unterliegen der Mautpflicht nunmehr 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.

Nach der Gesetzesbegründung (Bundestags-Drucksache 16/10388, S. 9) wird der neue zweiteilige Fahrzeugbegriff in erster Linie als Korrektiv für die Fälle verstanden, in welchen konkret Güterkraftverkehr nach dem GüKG durchgeführt wird, eine Mautpflicht bislang aber nicht eintrat, weil Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingesetzt wurden, die über keine für den Güterkraftverkehr typischen Fahrzeug- und Aufbauarten verfügten, bzw. nicht ausschließlich für den Güterkraftverkehr zweckbestimmt waren. Durch den neuen Fahrzeugbegriff ergibt sich nun eine geringfügige Ausweitung des Kreises mautpflichtiger Fahrzeuge gegenüber der vorherigen Rechtslage.



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

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

Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Da die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt ermöglicht ist, sind keine Mautstationen notwendig. Der Nutzer kann das automatische System mithilfe eines im Fahrzeug installierten Geräts (OBU) wählen oder bucht sich vor Fahrtantritt manuell an einem Mautstellenterminal (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 einge-

schaltet 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.

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 auf der Homepage von Toll Collect ([www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)) veröffentlicht.

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





Manuelle Einbuchung in das Mautsystem

### Grundsatzfragen Lkw-Maut

Konzeptionelle Aufgaben, grundsätzliche Rechtsfragen und administrative Funktionen für die Steuerung des gesamten Mautsystems werden durch das Referat Grundsatzaufgaben/Administration erledigt.

Einen Schwerpunkt bildete im Jahr 2009 die Umsetzung der neuen zweiteiligen Fahrzeugdefinition des mautpflichtigen Fahrzeugs. Nunmehr sind zusätzlich auch Fahrzeuge mautpflichtig, die zwar aufgrund ihrer Fahrzeug- und Aufbauart nicht mautpflichtig sind, gleichwohl jedoch für den Güterkraftverkehr eingesetzt werden. Den Maßstab zur Beurteilung bildet das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG).

Im Wirkbetrieb der Lkw-Maut war zudem auch die stärkere Differenzierung der Mautsätze nach Emissions- und Partikelminderungsklassen zum 1. Januar 2009 zu berücksichtigen. Die Bundesregierung hatte im Rahmen des integrierten Energie- und Klimaprogramms beschlossen, den Einsatz umweltfreundlicher Lkw noch stärker zu fördern. Daher sind die Mautkategorien und Mautsätze der Mauthöheverordnung so gestaltet worden, dass die Anschaffung umweltfreundlicher Lkw und die Nachrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Partikelminderungssystemen zu einer geringeren Lkw-Maut führt. Zugleich

wurde mit der einhergehenden Mauterhöhung die Spreizung der Mautsätze nach Emissionsklassen verstärkt.

Zur Einsatzoptimierung der Kontrollmittel wird ein integriertes Planungs- und Kontrollkonzept erarbeitet, welches eine noch effizientere Verzahnung der einzelnen Kontrollmittel (automatische Kontrolle durch Toll Collect, Straßen- und Betriebskontrollen durch das BAG) gewährleistet. Ferner wird ein portables Kontrollgerät entwickelt, welches das bisherige Kontrollkonzept abrundet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde zu vorgenannten wie weiteren Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 87 Berichten aktuell informiert.

Eine ständige Aufgabe liegt in der Klärung von Rechtsfragen im Bereich des Autobahnmautgesetzes. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Zusammenarbeit mit dem Betreiber Toll Collect. Insofern ergaben sich eine Vielzahl von Auslegungsfragen zur Anwendung des Betreibervertrages.

Seit Mautstart wurden bis Ende 2009 rund 400 verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu Autobahnbenutzungsgebühren abgeschlossen. Hierbei handelte es sich sowohl um Verfahren, die das BAG unmittelbar bearbeitete als auch um Verfahren, die Toll Collect als Beliehene in Fällen der Nacherhebung aus der automatischen Kontrolle durchführte; insoweit mussten die Schriftsätze abgestimmt werden. Ende 2009 waren noch rund 50 Klageverfahren unmittelbar gegen das BAG anhängig.

Rund 600 schriftliche Bürgeranfragen wurden beantwortet. Täglich standen die Mitarbeiter/innen zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen aber auch zu mautspezifischen Fragen aus dem Hause zur Verfügung.

Im Aufgabengebiet Systemsteuerung wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet. Daneben erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der übrigen Fachreferate der Abteilung Lkw-Maut. Die Ordnungswidrigkeiten-Statistik und die Auswertmöglichkeiten der Fahrtendaten werden auf der Grundlage eines neuen Rahmenvertrages seit Sommer 2009 weiter ausgebaut. Die Anbindung eines Geographischen Informationssystems (GIS) zur räumlichen Analyse der Mautdaten ist in Vorbereitung.

### Straßenkontrollen Maut

Die ca. 480 Mautkontrolleure/innen und Mautoberkontrolleure/innen des Bundesamtes sind - in Abhängigkeit vom aktuellen Verkehrsaufkommen - mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten sowie entsprechender Intensität unterwegs. Die dienstlichen Wohnsitze dieser Mitarbeiter/innen sind gleichmäßig entlang des deutschen Autobahnnetzes verteilt. Dadurch können alle der Mautpflicht unterliegenden Streckenabschnitte gleichermaßen gut erreicht werden.

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

stellt.

Die aktuell für Mautkontrollen eingesetzten 250 Dienstfahrzeuge vom Typ Volkswagen T5 sind mit einer speziellen elektronischen Kontrolltechnik ausgestattet. Die Kontrollgruppen stehen mit Hilfe diverser Kommunikationseinrichtungen jederzeit mit den technischen Einrichtungen von Toll Collect, externen Datenpools (z.B. Kraftfahrt-Bundesamt) und allen übrigen Mautkontrolleinheiten des Bundesamtes in Verbindung.



Maut-Kontrollfahrzeug

Die Mautkontrolleure/innen des BAG verrichten ihren Dienst

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

Bei mobilen Kontrollen werden Lastkraftfahrzeuge auf der Autobahn im Vorbeifahren kontrolliert. Hierbei können mit Hilfe einer im Kontrollfahrzeug installierten Leseeinrichtung die für eine ordnungsgemäße Mautzahlung relevanten Fahrzeugdaten aus dem im Lastkraftwagen eingebauten Fahrzeuggerät mittels einer speziellen Übertragungstechnik (DSRC) ausge-

lesen werden. Lastkraftfahrzeuge ohne eingebautes Fahrzeuggerät werden durch Eingabe der Kraftfahrzeugkennzeichen in ein Kontroll- und Rechnersystem der Dienstfahrzeuge eingegeben und auf einen zentralen Rechner übertragen. Noch vor Abschluss des Überholvorgangs zeigt die elektronische Rechneranzeige des Kontrollfahrzeuges an, ob und in welcher Weise für das kontrollierte Lastkraftfahrzeug Maut entrichtet worden ist.

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

Bei stationären Kontrollen auf den Autobahnen stehen die teilnehmenden Kontrollgruppen auf besonders eingerichteten Autobahnrastplätzen mittels Funk in Datenverbindung mit Kontrollbrücken von Toll Collect, die speziell vor den Rastplätzen auf der Autobahn installiert sind. Diese Kontrollbrücken werden üblicherweise auch für die sonstige automatische Mautüberwa-



Maut-Kontrolle

chung genutzt. Im Falle einer stationären Kontrolle liefern sie Fotos der erfassten Lastkraftfahrzeuge mit Fahrzeug- und Nationalitätenkennzeichen sowie einer Darstellung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs. Diese Dokumentationen werden dem/der Mautkontrolleure/in mit weiteren Informationen über die Mautentrichtung des jeweiligen Lkws auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Notebook (Ausleihhilfe) angezeigt. Lastkraftfahrzeuge, die als nicht oder falsch zur Maut eingebucht identifiziert werden, können dann zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer umfangreicheren Überprüfung unterzogen werden.





### Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2009

Im Jahr 2009 wurden von den Mautkontrolleuren/innen des Bundesamtes insgesamt 8.024.879 Lastkraftfahrzeuge überprüft. Hierbei sind 36.670 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet worden. Im Vergleich zu 2008 sind vom Mautkontrolldienst des Bundesamtes aufgrund der zurückgegangenen Verkehrsleistung im Jahre 2009 ca. 1.600.000 Fahrzeuge weniger kontrolliert worden.

Die Gesamtsumme der im Jahr 2009 durchgeführten Mautkontrollen (BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) ergab 18.280.102 kontrollierte Lastkraftfahrzeuge.

Aus der Zahl der durchgeführten Kontrollen und der Summe der aufgedeckten Mautverstöße errechnet sich eine durchschnittliche, auf das Jahr bezogene Beanstandungsquote. Diese Quote liegt für das Jahr 2009 unter 1%.

Die geringe Zahl an Beanstandungen zeigt weiterhin einen erfreulichen Trend auf, der ein hohes Maß an Akzeptanz für die Maut belegt. Gleichmaßen wird hierdurch die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und dessen öffentliche Wahrnehmung bestätigt.



Lkw auf einer Raststätte

### Betriebskontrollen Maut

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

Im Unterschied zum Mautkontrolldienst des BAG und zu den Kontrollbrücken des Betreibers bietet die Betriebskontrolle, also die Überprüfung von Sachverhalten im Betrieb, den Vorteil, gezielt solche Nutzer überprüfen zu können, die in besonderem Maße gegen ihre mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen. Dabei gehen die dort gewonnenen Erkenntnisse weit über die bloße, zum Zwecke der Nacherhebung oder der Ahndung erfolgende Aufnahme nicht ordnungsgemäßer Entrichtungen hinaus. Vielmehr besteht im Rahmen solcher Betriebskontrollen die Möglichkeit, mautwidrige Verhaltensweisen durch den Abgleich mit betrieblichen Abläufen aufzudecken. Zudem kann der Einsatz flexibel gesteuert werden. Dadurch können Regionen, wie z.B. regionale Verkehre in Gebieten, die entsprechend unterdurchschnittlicher Verkehrsdichte weniger überwacht würden, hinreichend abgedeckt werden oder thematische Sonderprüfungen erfolgen. Insgesamt erfüllen die Betriebskontrollen - über die Nacherhebung hinaus - weitergehende Aufgaben und sind wichtiger Bestandteil des Gesamtkontrollkonzeptes zur Überwachung der Einhaltung der mautrechtlichen Bestimmungen.

Für den Betriebskontrolldienst wurden 7 Prüfgebiete eingerichtet, in denen 29 Betriebskontrolleure tätig sind. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bildeten gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders häufig auffällig geworden waren. Darüber hinaus wurden Initiativkontrol-

len durchgeführt und Hinweisen Dritter nachgegangen.

Im Jahre 2009 hat der Betriebskontrolldienst 530 Betriebskontrollen abgeschlossen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden ca. 1,15 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von ca. 1.282.000 Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt ca. 303.000 Euro verhängt.

### Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut / Nacherhebung

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

Im Jahr 2009 wurden wegen Verstößen gegen das ABMG rund

- 33.000 Bußgeldbescheide erlassen,
- 17.000 Verwarnungen (mit und ohne Verwarnungsgeld) erteilt und
- 33.000 Nacherhebungsbescheide erlassen.

In 2009 wurden dem zuständigen Amtsgericht Köln über 1.400 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG.

In etwa 89 % aller Fälle hatten die Einsprüche keinen Erfolg infolge Einspruchsrücknahme, Verwerfung des Rechtsbehelfs wegen Unzulässigkeit, Bestätigung der Rechtsauffassung des BAG oder lediglich Reduzierung der Geldbuße.

In etwa 11 % aller Fälle wurde zugunsten des Betroffenen eingestellt. Dies geschah überwiegend deshalb, weil entlastende Sachverhalte erst im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wurden.

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

ABMG-Nacherhebungsverfahren können auch von der Betreibergesellschaft Toll Collect in Berlin als beliehener Unternehmer durchgeführt werden, wenn die Kontrollfeststellung durch eine Kontrollbrücke im Rahmen einer automatischen Kontrolle getroffen wurde. In diesen Fällen ist das Bundesamt Widerspruchsbehörde.

### Betreiberüberwachung / Rechnungswesen

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

- Überwachung der Toll Collect GmbH in sämtlichen Geschäftsbereichen auf Basis des Betreibervertrages und der entsprechenden gesetzlichen Regelungen
- Regelmäßige Prüfung des Mautstellennetzes
- Sicherstellen der vollständigen und ordnungsgemäßen Vereinnahmung von Mautzahlungen und damit verbundenen Gebühren
- Feststellung der Betreibervergütung

- Durchführung von Erstattungsverfahren für nicht oder nur teilweise in Anspruch genommene Fahrstrecken nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums.

#### Aufgaben der Betreiberprüfung

Die Betreiberprüfung stellt durch regelmäßige Prüfungen sowie Sonderprüfungen den auftragskonformen Betrieb des Mautsystems durch die Toll Collect GmbH sicher. Messungen in Kernbereichen des Mautsystems stellen die qualitätsbezogene Leistungsfähigkeit fest, die dann Grundlage entweder für eine eventuell erreichte Bonuszahlung oder im Falle der Minderleistung für einen Malus ist. Diese Messungen sichern das hohe Niveau des Mautsystems und lassen Aussagen über die Güte und Vollständigkeit der Mauterhebung zu.

#### Aufgaben der Mautstellenprüfung

Im Jahr 2009 wurden für sämtliche Mautstellen regelmäßige Prüfungen auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag durchgeführt (z.B. Öffnungszeiten, ausreichendes Parkplatzangebot). Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten und die ordnungsgemäße Verarbeitung der Einbuchungsdatensätze konnten nachgewiesen werden.

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

#### Einnahmeprüfung

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

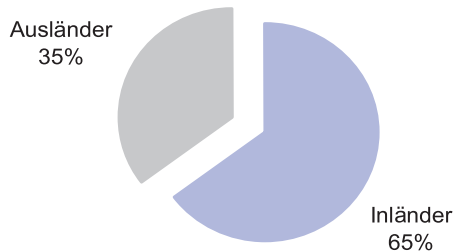
Der Mautumsatz im Jahr 2009 belief sich auf rund 4,410 Mrd. Euro. Die Verteilung über die einzelnen Monate des Jahres, differenziert nach In- und Ausländern, kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Mautumsatz im Jahr 2009

Monat	Inländer in Mio. €	Ausländer in Mio. €	Gesamt in Mio. €
Januar	225	125	350
Februar	221	126	347
März	252	137	389
April	243	128	371
Mai	230	127	357
Juni	239	131	370
Juli	254	133	387
August	229	115	344
September	255	138	393
Oktober	256	141	397
November	242	135	377
Dezember	212	116	328
<b>Gesamt</b>	<b>2.858</b>	<b>1.552</b>	<b>4.410</b>

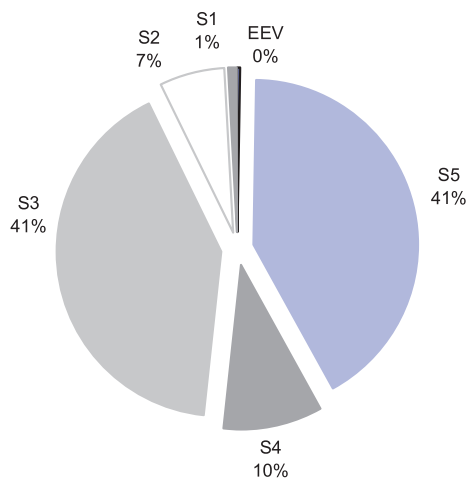
Die prozentuale Verteilung des Mautumsatzes nach In- und Ausländern im Jahr 2009 stellt sich wie folgt dar:

Verteilung des Mautumsatzes im Jahr 2009 nach In- und Ausländern



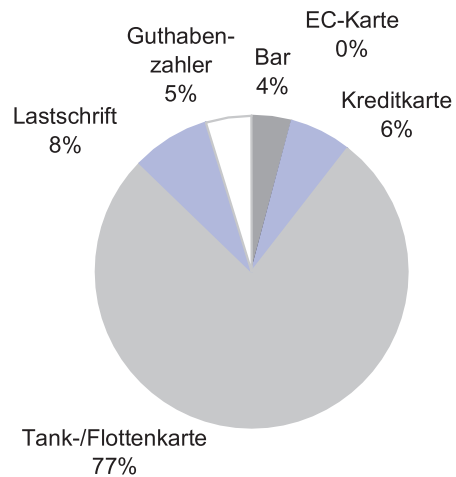
Die Verteilung des Gesamtmautumsatzes auf die aktuell gültigen Schadstoffklassen kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

Verteilung des Mautumsatzes im Jahr 2009 nach Schadstoffklassen



Die genaue Verteilung nach Zahlungsmitteln sieht im Jahr 2009 folgendermaßen aus:

Mautumsatz im Jahr 2009 nach Zahlungsmittel



### Prüfung der Betreibervergütung

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

### Mauterstattung

Im Bereich Maut-Erstattungsverfahren wurden im Jahr 2009 rund 4.800 Anträge bearbeitet. Maut wird vom BAG auf Verlangen erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs unmöglich gemacht haben. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim Bundesamt unter Nutzung des im Internet abrufbaren Erstattungsformulars.





4802990  
D EILTANK 36 D  
Oisburg

## Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

### Gesetzliche Grundlagen und Ziele

Zu den gesetzlichen Aufgaben des Bundesamtes zählt die Beobachtung und Begutachtung der Entwicklung des Marktgeschehens im Verkehr (§ 14 GüKG). Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie den Luftverkehr und dient dem Ziel, Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen. Daher unterrichtet das BAG das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelmäßig über das aktuelle Marktgeschehen und absehbare zukünftige Entwicklungen. Durch ihre Feststellungen soll die Marktbeobachtung insbesondere dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit des mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbes zu erhalten, ruinösen Wettbewerb zu vermeiden und strukturelle Überkapazitäten rechtzeitig zu erkennen.

### Marktbeobachtung Landverkehr

Zur Erfüllung seines gesetzlichen Auftrages wertet das Bundesamt in Abstimmung mit dem BMVBS regelmäßig verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Informationen und Marktdaten aus. Hierbei greift das BAG zum einen auf amtliche Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie zahlreiche Fachveröffentlichungen zurück. Zum anderen nehmen dezentral im Bundesgebiet tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Marktbeobachtung direkten Kontakt mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten auf. Expertengespräche mit Vertretern von Unternehmen der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft und Verbänden sollen dazu beitragen, ein ausgewogenes, differenziertes Bild der tatsächlichen Marktlage zu gewinnen. Durch die Einbeziehung der verschie-

denen Marktakteure fließen somit alle wesentlichen Informationen und Anregungen in die verkehrspolitische Entscheidungsfindung ein. Die Marktgespräche bieten ferner ein Forum, um das Bundesamt auf Probleme oder Entwicklungen hinzuweisen, die für die Gesprächspartner, den Verkehrsträger oder die Branche insgesamt von Bedeutung sind. Alle Gespräche finden auf freiwilliger Basis statt und werden vertraulich behandelt.

### Marktbeobachtungsberichte

Die zusammengefassten Erkenntnisse des BAG werden dem BMVBS in Form periodischer Berichte und sogenannter Sonderberichte vorgelegt. Zu erstgenannten zählen insbesondere die Jahres- und Halbjahresberichte der Marktbeobachtung, in denen in regelmäßigen Abständen die Entwicklung auf den Verkehrsmärkten verkehrsträgerübergreifend dargestellt wird. Demgegenüber setzen sich die Sonderberichte mit speziellen Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen verschiedenster Art auseinander. Darüber hinaus erstellt das Bundesamt auf Anforderung des BMVBS eine Vielzahl von Einzelberichten, die dort direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen eingehen. Viele dieser Berichte werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und können auf der Internetseite des Bundesamtes ([www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)) kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden.

### Themenschwerpunkte 2009

Ein Schwerpunkt der Berichterstattung an das BMVBS lag im Jahr 2009 auf der globalen Wirtschaftskrise und deren Einfluss auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Die folgenden Ausführungen fassen diesbezüglich wesentliche Aussagen des Herbstberichts 2009 der



Marktbeobachtung zusammen: Die Wirtschaftskrise führte im Jahr 2009 zu einem starken Rückgang der Verkehrsnachfrage in Deutschland. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 verringerte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2009 insgesamt um 16,6 %, die Verkehrsleistung um 15,1 %. Dabei verzeichneten alle Verkehrsträger im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge. Die rückläufige Industrieproduktion und die geringere Handelstätigkeit spiegelten sich sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr wider. Besonders betroffen von der rückläufigen Verkehrsnachfrage zeigte sich der Schienengüterverkehr, der nach einem mehrjährigen Wachstum überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge zu verzeichnen hatte und so Anteile am Modal Split



Güterzug am Bahnhof Köln West

verlor. Zwar war zum Ende des Jahres 2009 eine Stabilisierung des Güterverkehrsmarktes auf niedrigem Niveau erkennbar, eine durchgreifende Verbesserung zeichnete sich bis dato jedoch nicht ab.

Infolge der erheblichen Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage ging die Kapazitätsauslastung bei den deutschen Güterverkehrsunternehmen deutlich zurück. Vor dem Hintergrund hoher Laderaumüberkapazitäten auf dem deutschen und europäischen Güterverkehrsmarkt hat der inter- und intramodale Preiswettbewerb um das verbleibende Beförderungsaufkommen spürbar an Intensität gewonnen. Insgesamt hat sich die wirtschaftliche Situation in weiten Teilen des Güterverkehrsgewerbes im Verlauf des Jahres 2009 erheblich verschlechtert. Im Bereich des Straßengüterverkehrs spiegelte sich dies in einer spürbaren Zunahme der Insolvenzverfahren und der Zahl der Betriebsaufgaben wider. Eine Vielzahl der Verkehrsunternehmen hat auf die aktuelle Marktlage mit einer Stilllegung von Beförderungskapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen reagiert. Die Investitionsneigung hat deutlich nachgelassen.

Neben der Wirtschaftskrise bildeten im Jahr 2009 vor allem Themen im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung weitere Schwerpunkte der Berichterstattung. Letztere erstreckte sich u.a. auf die Auswirkungen der Kabotagefreigabe in Deutschland zum 1. Mai 2009 für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und den baltischen Staaten sowie die zu erwartenden Konsequenzen einer möglichen Freigabe der Kabotage für Unternehmen aus den jüngsten EU-Mitgliedstaaten Rumänien und Bulgarien. Zentrales Thema eines weiteren Berichts war die Fragestellung, wie sich fünf Jahre nach der ersten EU-Osterweiterungsrunde die Anteile der einzelnen Verkehrsträger im Verkehr zwischen Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas entwickelt haben.

Angesichts des von der Bundesregierung verfolgten Ziels einer nachhaltigen Verkehrspolitik gewinnen für die Marktbeobachtung zudem umweltrelevante Fragestellungen an Bedeutung. Untersuchungen zur Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe in der Binnenschifffahrt oder zur Nutzung von Biokraftstoffen im Straßengüterverkehr sind hierfür zwei Beispiele.

### Neue Aufgaben

Neue zusätzliche Aufgaben ergaben sich für die Marktbeobachtung im Jahr 2009 aus der Umsetzung der Maßnahme F 5 des von der Bundesregierung beschlossenen Masterplans Güterverkehr und Logistik sowie aus der erstmaligen Betreuung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, die vom BMVBS an das Bundesamt übertragen wurde.

Zu den Zielbereichen des Masterplans zählt u.a. die Verbesserung der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe. In diesem Zusammenhang sieht die Maßnahme F 5 des Masterplans ein Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das BAG im Rahmen der Marktbeobachtung vor. In Abstimmung mit dem BMVBS wurden daher im

Jahr 2009 in einem gesonderten Bericht die aktuelle Arbeitsmarktsituation und die Arbeitsbedingungen in ausgewählten Berufsbildern näher analysiert. Im Einzelnen handelte es sich um die folgenden Berufsordnungen: Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung, Schienenfahrzeugführer, Kraftfahrzeugführer und Binnenschiffer. Die Maßnahme F 5 des Masterplans soll eine jährliche Evaluierung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik ermöglichen und den Sozialpartnern eine belastbare Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen liefern. Daher ist bis auf Weiteres eine jährliche Aktualisierung dieses BAG-Berichts vorgesehen.

Die Betreuung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ machte auch eine entsprechende Anpassung von § 14 GüKG notwendig. Die Mittelfristprognose umfasst sämtliche in Deutschland aktiven Verkehrsträger und beinhaltet detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung in Deutschland sowie zu den Einflussgrößen auf die Verkehrsnachfrage. Die halbjährlich erscheinende Prognose, die von ei-







Lkw während einer Rast

nem externen Auftragnehmer erstellt wird, dient der Beurteilung der Verkehrskonjunktur im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, als Basisinformation für verschiedene politische Aktivitäten sowie zur Fundierung von Investitionsentscheidungen. Sie wird auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlicht. Durch die engere Verzahnung mit der Mittelfristprognose ist die Marktbeobachtung des BAG in der Lage, in noch stärkerem Umfang als bisher kurz- und mittelfristig zu erwartende Verkehrsentwicklungen in ihre Arbeit einzubeziehen.

## Internationaler Luftverkehr

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

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung

des Marktzugangs im Luftverkehr am 1. September 2002 wurde die gebührenpflichtige Genehmigungspflicht von Tarifen im internationalen Fluglinienverkehr von und nach Orten außerhalb der EU ersetzt durch eine gebührenfreie Hinterlegungspflicht. Als Bußgeldbehörde kann das BAG die Anwendung von Tarifen untersagen, wenn die Tarife öffentliche Interessen beeinträchtigen. Diese nachträgliche Eingriffsbefugnis erfordert es, dass das BAG die Luftverkehrsmärkte ständig beobachtet.

Wichtige Aufgabenschwerpunkte bilden die Vorbereitung von Luftverkehrsverhandlungen des BMVBS sowie die Berichterstattung über aktuelle Marktentwicklungen im nationalen und internationalen Fluglinienverkehr von und nach Deutschland. Dabei steht die Analyse und Bewertung der Entwicklung der Flugpreise und -tarife, der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots im Vordergrund.

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



Abfertigung von Flugzeugen

So ist das BAG vom BMVBS beauftragt worden, auf interne Informationsinstrumente und -methoden der EU-Kommission zurückzugreifen, um die Verhandlungsposition Deutschlands im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten analysieren zu können.

## Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Private Unternehmen können Nebenbetriebe (z.B. Tankstellen, Raststätten, Motels, Kioske) an Bundesautobahnen errichten und betreiben. Als Gegenleistung für das Betriebsrecht haben sie seit dem 1. Juli 1997 eine Abgabe an den Bund zu zahlen. Deren Höhe ist am wirtschaftlichen Vorteil der Nebenbetriebe ausgerichtet. Das Verfahren zur Festsetzung und Erhebung der Abgabe regelt die BAB-Konzessionsabgabenverordnung.

Zur Zeit sind insgesamt elf Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank u. Rast GmbH & Co KG mit ihrer Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft (OATG) mbH allein über 720 Nebenbetriebe verfügt.

Hinzu kommen 29 Gestattungsbetriebe. Sie liegen an ehemaligen Bundesstraßen, die nach Ausbau durch Aufstufung (Widmung) zu Bundesautobahnen wurden. Durch Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wurde diesen Tankstellen der Betrieb an den Autobahnen gestattet. Sie zahlen eine um 25 % ermäßigte Konzessionsabgabe, solange dem Bund keine Kosten für das Errichten und Unterhalten einer Verkehrsanlage an diesem Nebenbetrieb entstehen.

Der Bund erzielte im Jahr 2009 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von rund 15,9 Mio. Euro.

Das Bundesamt ist für das Festsetzungs- und Erhebungsverfahren der Konzessionsabgabe zuständig. Es prüft, ob die ausschließlich im Wege der Selbstveranlagung gemeldete und entrichtete Abgabe zutreffend ermittelt wurde. Rechtsgrundlage hierfür ist § 3 der BAB-Konzessionsabgabenverordnung. Konzessionsinhaber (Abgabepflichtige) und Dritte (i.d.R. Pächter) sind verpflichtet, auf Verlangen ihre Geschäftsunterlagen vorzulegen.

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



Pause in einer Autobahn-Raststätte

## Luftverkehr des Bundes

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

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

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

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

## Statistiken des Güterkraftverkehrs

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

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

### Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

#### - Unternehmensstatistik

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2009 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 10 % der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

Die Auswahl der Unternehmen erfolgt unter Berücksichtigung der vom Statistischen Bundesamt erstellten stichprobenmethodischen Vorgaben aus den beim BAG geführten Unternehmensdateien

- für den gewerblichen Güterkraftverkehr nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie
- für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Für die Unternehmensstatistik 2009 wurden aus diesen Dateien 10.671 Unternehmen gezogen, von denen 5.878 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 4.793 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.



### Erhebungsmerkmale, Akzeptanz und Ablauf

Anlässlich der Unternehmensstrukturerhebung für das Jahr 2009 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und den Beschäftigten erhoben. Insbesondere handelt es sich dabei um Auskünfte über die wirtschaftlichen Tätigkeiten, die Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, die Anzahl, die Nutzlast und das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßenverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2008 in die Erhebung gelangten 10.811 Unternehmen sind 7.731 Unternehmen für die statistische Auswertung genutzt worden. Die Differenz waren Ausfälle von Unternehmen, die z.B. zum Stichtag ruhten, nicht mehr bestanden oder keine Lkws mehr einsetzten.

Nahezu sämtliche Tätigkeiten für die Erstellung der Statistik werden vom BAG durchgeführt. Dazu gehören die Stichprobenziehung und der Versand der Fragebögen aber auch die Datenerfassung und -auswertung. Lediglich eine Ergänzung der Kfz-Kennzeichen durch technische Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes wird noch zusätzlich durchgeführt. Durch Plausibilitätsprüfungen wird eine hohe Qualität dieser Statistik erreicht.

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistik für das Jahr 2008 wurden vom BAG im Bericht „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: „November 2008 – USTAT 15“ im Februar 2010 veröffentlicht. Der Bericht „USTAT 16“, auf Grundlage der Erhebung aus 2009, wird Anfang des Jahres 2011 erscheinen. Die Berichte können - ebenso wie die bisher erschienenen Veröffentlichungen - beim BAG bezogen werden.



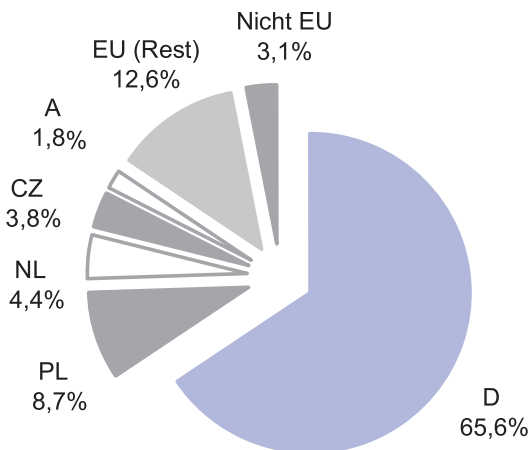
## Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen

### -Mautstatistik

Im Rahmen der Mautstatistik werden Daten über die Fahrleistungen und Fahrten von mautpflichtigen Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen, die über das automatische oder manuelle System erfasst werden, nach verschiedenen Kriterien statistisch ausgewertet. Die Statistiken werden seit Anfang 2008 in einer monatlichen und jährlichen Erscheinungsfolge unter [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) publiziert und enthalten jeweils einen Vergleich zu dem vorherigen Zeitraum.

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

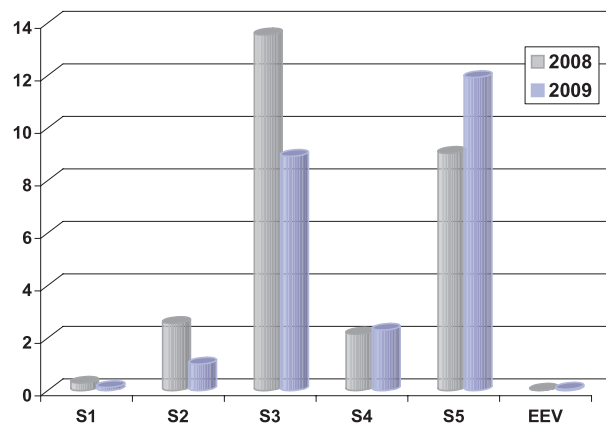
Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2009



Weitere Übersichten stellen die Anzahl der Befahrungen an den Grenzübergängen im mautpflichtigen Straßennetz dar.

Die Berücksichtigung des Merkmals Emissionsklassen lassen insbesondere durch den Vergleich mit Vorjahreswerten erkennen, dass kontinuierlich immer „sauberere“ Fahrzeuge eingesetzt werden.

Fahrleistungen in Mrd. Kilometern nach Schadstoffklassen



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

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

## Zivile Notfallvorsorge im Straßen- güterverkehr

### Transportorganisationen

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

In einer Krise sowie in einem Spannungs- und Verteidigungsfall sind in erheblichem Umfang lebenswichtige Güter zur Versorgung der Bevölkerung und verteidigungswichtige Güter zu befördern. Eine wesentliche Aufgabe des Staates ist es, in solchen Notsituationen eine ausreichende und geeignete Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleistungen sicherzustellen. Auch die Streitkräfte sind im Rahmen ihrer Verteidigungsaufgaben durch die zivile Seite logistisch zu unterstützen.

Das BAG hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die

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

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



## Sicherung von Verkehrsleistungen

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

Zweck des VerkLG ist die Sicherstellung von ausreichenden Verkehrsleistungen in allgemeinen Notlagen, bei denen ein Bedarf nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln gedeckt werden kann. Die Leistungen nach dem VerkLG dürfen jedoch nur angefordert werden, wenn durch Beschluss der Bundesregierung festgestellt wurde, dass die Sicherung ausreichender Verkehrsleistungen 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 sowie
- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

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

Das VerkLG unterscheidet drei Leistungsarten:

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

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

Angesichts des Umfangs und der Vielfältigkeit der möglichen Anforderungen, die von den anforderungsberechtigten Behörden an das BAG herangetragen werden können, ist dieses als nach dem VerkLG zuständige Behörde bestrebt, durch angemessene Vorsorgeplanungen (u.a. Aufbau und Pflege von Unternehmens- und Fahrzeugdateien) einem Ernstfall wirkungsvoll zu begegnen. Die dazu erforderlichen Auskünfte werden zum Teil direkt bei den Unternehmen, die zur Leistung nach dem VerkLG verpflichtet werden können, eingeholt.

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

## Zuwendungsverfahren

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

Neben der bereits durchgeführten Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge und dem „Innovationsprogramm“ zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Lkw wird mit Beginn des Jahres 2009 mit den neu und unbefristet geschaffenen Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit und der Umwelt (Förderprogramm „De-minimis“) sowie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung (Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“) die volle Harmonisierung in Höhe von 600 Mio. Euro erreicht.

Das Bundesamt für Güterverkehr führt diese Förderprogramme im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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". Gefördert werden Maßnahmen der Sicherheit und der Umwelt sowie Maßnahmen der Aus- und Weiterbildung bzw. der Qualifizierung und Beschäftigung.

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

Bilden Unternehmen des Güterverkehrs Berufskraftfahrer aus, sind im Rahmen des Förderprogramms "Aus- und Weiterbildung" Zuschüsse von 60 bzw. 70 % der Ausbildungskosten möglich. Für die berufliche Weiterbildung der Beschäftigten in Form von Lehrgängen, Seminaren oder Schulungen können ebenfalls Zuschüsse von bis zu 70 % gewährt werden.

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

Nach dem Ende der Antragsfrist für die erste Förderperiode 2009 traten für die Förderperiode 2010 die Förderrichtlinien mit einigen wesentlichen Änderungen nach Ihrer Verkündung am 01.11.2009 in Kraft.

Das Bundesamt hat auf seiner Internetseite Antragsvordrucke, Merkblätter, Ausfüllanleitungen und Rechtsvorschriften zur Verfügung gestellt. Den antragsberechtigten Unternehmen steht zudem eine Servicenummer und eine E-Mail-Adresse für die Beantwortung von Fachfragen zur Verfügung.



## Dienstleistungszentrum

### Reisestelle

Das BMVBS hat mit Wirkung vom 1. Mai 2009 das Dienstleistungszentrum Reisestelle (DLZ) als eine besondere Organisationseinheit im Bundesamt eingerichtet und aufbauorganisatorisch direkt dem Präsidenten des BAG unterstellt. Dieses DLZ nimmt ressortweit Serviceaufgaben insbesondere zur Vorbereitung und Abrechnung von Dienstreisen sowie für Leistungen im Rahmen von Umsetzungen, Abordnungen oder Versetzungen wahr.

Für den Bereich der Dienstreisen ist optional ein elektronisches Verfahren eingeführt, mit dem das Durchführen von Dienstreisen ohne großen Zeitaufwand beantragt und genehmigt wird. Eine zeitnahe Erstattung der den Beschäftigten entstandener Kosten ist dadurch sichergestellt.

Im Jahr 2009 bearbeitete das DLZ alle Anträge auf Reisekostenvergütung von Beschäftigten des BMVBS und war zudem Dienstleister für folgende Behörden im Geschäftsbereich:

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst und Luftfahrtbundesamt. Im Jahr 2010 folgen die Bundesanstalt für Wasserbau, die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, das Eisenbahnbundesamt und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover.

Die Anbindung der anderen Behörden der Bundesverkehrs- und Bauverwaltung wird im ersten Halbjahr 2012 abgeschlossen sein.



www.bag.bund.de

BA

www.bag.bund.de

www.bag.bund.de



## Zentrale Dienste

### Allgemeines

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

Hervorzuheben sind insbesondere

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

Zur Deckung dieses Sachbedarfs standen in 2009 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 26 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

### Personal

Die Aufgabenwahrnehmung der Personalverwaltung war im Berichtszeitraum insbesondere geprägt von dem am 12.02.2009 in seinen wesentlichen Teilen in Kraft getretenen Dienstrechtsneuordnungsgesetz (DNeuG), mit dem die geltenden Regelungen für Status, Besoldung und Versorgung der Beamten im Bereich des Bundes neu gefasst wurden. Dies war auch mit umfangreichen Arbeiten hinsichtlich der Überleitung der Beamtinnen und Beamten in die

zum 01.07.2009 eingeführten neuen Besoldungstabellen verbunden.

Einen weiteren Tätigkeitsschwerpunkt bildete die Umsetzung der Änderungstarifverträge zum TVöD/TVÜ-Bund vom 31.03.2008. Dies beinhaltete u.a. die Verlängerung der Besitzstandsregelungen für Aufstiege, welche sich aus der Überleitung von 2005/06 ergaben.



Eingangsbereich der BAG-Zentrale in Köln

In der ersten Jahreshälfte des Berichtszeitraums war die Beurteilungsrunde 2009 (Beurteilungszeitraum 2007 bis 2008) für die 395 zu beurteilenden Beamtinnen und Beamten des Bundesamtes durchzuführen.

Der Schwerpunkt der Personalgewinnung lag im Jahr 2009 auf dem personellen Aufbau des neuen Referates „Zuwendungsverfahren“. Bereits im Vorfeld wurden umfangreiche personalwirtschaftliche Maßnahmen eingeleitet, um einen erfolgreichen Start des neuen Referates am 1. Januar 2009 aus personeller Sicht gewährleisten zu können.

Innerhalb eines sehr engen Zeitrahmens und unter besonderen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen wurde entsprechendes Personal rekrutiert.

Der personelle Aufbau des Dienstleistungszentrums Reisseite wurde auf der Grundlage des bisherigen Organisationskonzeptes fortgeführt und zwischenzeitlich abgeschlossen.

Der Ausbau des Arbeitsschutz- und Gesundheitsmanagements für die Mitarbeiter/innen des BAG wurde weiter vorangebracht. Neben der Mitwirkung in Ausschüssen und Arbeitsgruppen, z.B. zur Einführung einer Dienstvereinbarung „Sucht“ wurde die Überarbeitung des in der BVBS gültigen WSV-Handbuches abgeschlossen. Zudem wurden Verfahrenshinweise zum betrieblichen Eingliederungsmanagement (BEM) erarbeitet.

Als Ansprechpartnerin für soziale Angelegenheiten wurde 2009 ein eigener Dienstposten in der Personalabteilung eingerichtet. Hier steht eine Sozialpädagogin als Kontaktstelle für die soziale Betreuung zur Verfügung.

In 2009 fanden im Rahmen eines Pilotprojektes die ersten vier Schulungen zum Thema „Deeskalation und Konfliktbewältigung“ für 56 Beschäftigte des Maut- und Straßenkontrolldienstes statt. Nach der erfolgreichen Implementierung werden die Schulungen in 2010 dauerhaft fortgesetzt.

Gemäß den Vorgaben des LeistungsTV-Bund in Verbindung mit den entsprechenden Rahmendienstvereinbarungen zwischen BMVBS und HPR sowie BAG und GPR wird seit 01.04.2008 jährlich die leistungsorientierte Bezahlung von Tarifbeschäftigten durchgeführt.

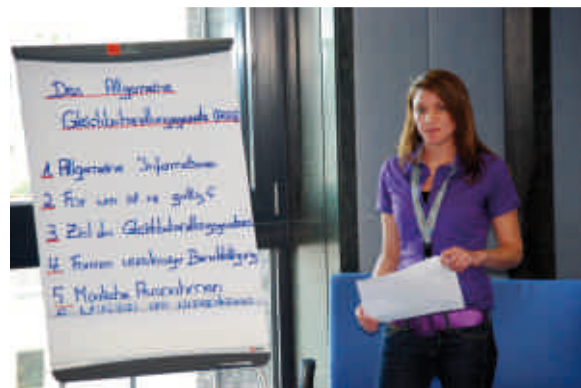
Durch die Einführung der leistungsorientierten Bezahlung soll zum einen die Motivation und die Eigenverantwortung der Tarifbeschäftigten gefördert werden, indem Leistungen mehr Anerkennung finden. Zum anderen soll die Führungs-

kultur im öffentlichen Dienst gestärkt werden. Führungskräfte erhalten über das Instrument der Leistungsfeststellung ein effektives Mittel der Personalsteuerung, das verantwortungsvoll genutzt werden muss.

### Ausbildung

Die Ausbildungsoffensive wurde auch im Jahre 2009 fortgesetzt. In deren Rahmen wurden insgesamt 20 neue Ausbildungsverhältnisse begründet, davon 6 in der Zentrale und 14 in den Außenstellen. Zwei Auszubildende erlernen den Beruf des Fachinformatikers-Systemintegration, die übrigen befinden sich in der Ausbildung zum/zur Verwaltungsfachangestellten.

In 2009 absolvierten 14 Auszubildende erfolgreich die Abschlussprüfung. Alle wurden zunächst auf der Basis von Zeitarbeitsverträgen beim BAG übernommen. Zwischenzeitlich konnten einige dieser Arbeitsverhältnisse in unbefristete Verträge umgewandelt werden.



BAG-Auszubildende hält ein Kurzreferat



## Fortbildung

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

Dazu gehörten die turnusmäßigen fachspezifischen Fortbildungsveranstaltungen, unter anderem in den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht für Straßenkontrolleure unter der Federführung des Fachreferates, an denen etwa 290 Beschäftigte teilnahmen.

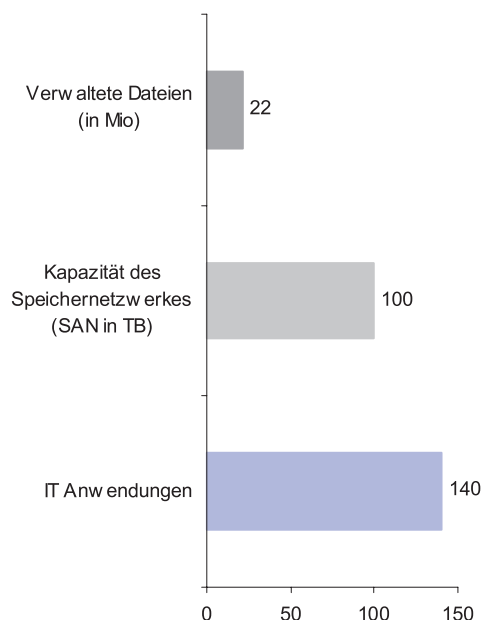
Die seit 2006 laufenden Schulungen für Beschäftigte in besonders korruptionsgefährdeten Arbeitsbereichen (Bibka) wurden in 2009 fortgeführt. An 15 Schulungsterminen wurden 480 Beschäftigte des Innen- und Außendienstes des BAG geschult.

Hausinterne Seminare, beispielsweise zum Thema „Interne Revision“, „Urlaubsrecht“, „Haushalts- und Zuwendungsrecht“, „SMS-Stiewi“, und „Grundlagen des BRKG“ sowie „Neues Dienstrecht“ konnten für 322 Mitarbeiter/innen des Hauses durchgeführt werden.

Zu den externen Veranstaltungen zählen die Teilnahme an Seminaren der SAF, der BAKÖV, des Kommunalen Bildungswerkes und weiterer Fortbildungsträger.

## Informationstechnik im Bundesamt

Das IT-Referat des BAG betreut rund 1.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Innen- und Außendienst, die mit Hard- und Software ausgestattet sind. Alle Arbeitsbereiche in der Zentrale und den Außenstellen verfügen über eine Anbindung an das Rechenzentrum (RZ) in Köln. Über Art und Umfang der IT-Anwendungen gibt folgende Tabelle einen Überblick:



Die IT-Anwendungen werden in einem hochverfügbaren RZ betrieben. Für jeden Bedarf steht die entsprechende Plattform zur Verfügung. Als Plattform wird hier eine Kombination von Betriebssystem und Hardware bezeichnet, auf der IT-Anwendungen ausgeführt werden. Zum Einsatz kommen sowohl moderne Unix- und Windows-Systeme auf aktuellen Server-Plattformen als auch eine Terminal-Serverfarm (Citrix), über die ca. 60 IT-Anwendungen bereit gestellt werden.

Zur Sicherheits- und Hochverfügbarkeitsinfrastruktur gehören Server-Cluster für alle wichtigen IT-Anwendungen (mission critical applications) sowie Firewall- und Virenschutzsysteme. Für die zentrale und plattformübergreifende Speicherung von Daten ist ein Speichernetzwerk (Storage Area Network - SAN) im Einsatz.

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

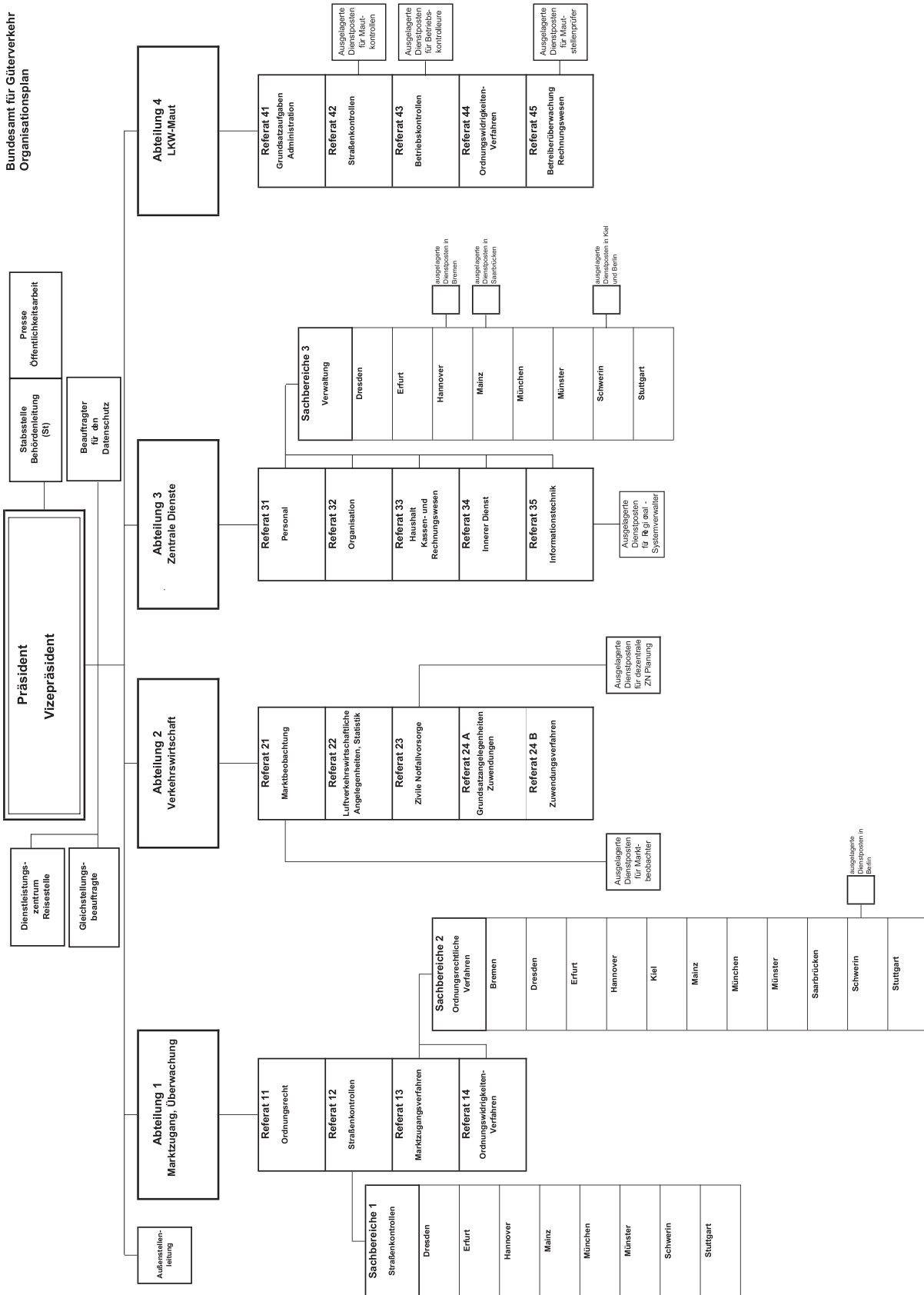
## Einnahmen und Ausgaben

Auf die Konten des Bundesamtes - Zahlstelle - wurden ca. 98.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabebereichen getätigt. 534.000 Buchungen wurden abgewickelt und 24.000 Auszahlungen geleistet. Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt. Nachfolgend ist der Abschluss des Haushaltsjahres 2009 dargestellt.

### Einnahmen und Ausgaben

<b>Lkw-Maut (Kapitel 1202)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
<b>Einnahmen</b> aus der streckenbezogenen Lkw-Maut	4.325,09
<b>Ausgaben</b> für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw durch Private	542,42
<b>Zuwendungsverfahren (Kapitel 1202)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Zuschüsse zum <b>De-minimis-Programm</b>	49,1
Zuschüsse zum <b>Aus- und Weiterbildungs-Programm</b>	31,7
<b>Einnahmen (Kapitel 1205 und 1210)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	15,95
Sonstige Einnahmen (u. a. Geldbußen, Gebühren)	18,94
<b>Gesamteinnahmen</b>	<b>34,89</b>
<b>Ausgaben (Kapitel 1205)</b>	<b>in Mio. Euro</b>
Personalausgaben	71,59
Sächliche Verwaltungsausgaben ( u. Investitionen)	32,03
<b>Gesamtausgaben</b>	<b>103,62</b>

Bundesamt für Güterverkehr  
Organisationsplan







EXQGHVDP W

I ^ U

J ^ WHUYHUNHKU

Z hughuwvdCh#67  
839: 5#Noq

Vhdir q=#855428: : 908  
Vhdir{ #855428: : 904: : :

Sr vwidf k=#4<#84# 3  
837<; #Noq

Lqvuqhw# z z 1edj 1exqg 1gh  
HCP dlo#s r vvhchC edj 1exqg 1gh

