



Bundesamt
für Güterverkehr



Geschäftsbericht 2011



Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsbericht 2011

Aufgaben – Organisation – Tätigkeiten

Köln, Juni 2012



Impressum

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

Tel.: 0221-5776-1620
Fax: 0221-5776-1625
E-Mail: presse@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Redaktion: Renate Rademacher, Horst Roitsch

Bilder: Jan Bergrath, Freier Journalist, Köln
Bundesamt für Güterverkehr
Toll Collect GmbH

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

auf den ersten Blick scheint das Jahr 2011 für das BAG ohne besondere Höhepunkte und Ereignisse gewesen zu sein. Schaut man aber genauer hin, sieht es doch ganz anders aus. Viele auf längere Dauer angelegte Projekte, wie zum Beispiel der Aufbau der Verkehrsunternehmensdatei, die Einführung der Maut auf Bundesstraßen und die Schaffung der Voraussetzungen für den Europäischen Elektronischen Mautdienst, wurden im Jahr 2011 maßgeblich vorangebracht.

Auch im Bereich der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung sind zahlreiche Berichte und Sonderberichte erschienen, mit denen das Bundesamt dem BMVBS regelmäßig über den aktuellen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung berichtet.

Auf großes Interesse bei Verladern, Spediteuren und den Verbänden stieß der BAG-Sonderbericht zur Situation an der Laderampe, der im Rahmen der Maßnahme 2 J des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik „Optimierung der Abläufe an Laderampen“ erstellt wurde. Neben Beschreibung und Bewertung der Problemlagen und Identifizierung der Ursachen werden im Bericht auch Lösungsansätze aufgezeigt.

Ebenso viel beachtet war der dritte Turnusbericht zur Arbeitsmarktsituation und den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik. Hier zeigte sich, dass einhergehend mit der positiven konjunkturellen Entwicklung aber auch aufgrund der Altersstruktur der Beschäftigten, die Nachfrage nach Berufskraftfahrern deutlich zugenommen hat.

Daneben kamen aber auch die weiteren Aufgaben des BAG nicht zu kurz. Durch den Straßenkontrolldienst wurden 604.382 Fahrzeuge auf Fernstraßen und Bundesautobahnen kontrolliert, was wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit zur Vermeidung von Unfällen beiträgt.

Hohen Stellenwert hatte im zurückliegenden Jahr wiederum die fachliche Schulung der Kontrolleure/innen sowie die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene, insbesondere innerhalb der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route (ECR).

Aber auch auf dem Güterverkehrsmarkt hat sich einiges getan.

Vor dem Hintergrund des kräftigen Wirtschaftswachstums in Deutschland legte die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2011 deutlich zu. Die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2010 um 7,9 %, die Verkehrsleistung um 2,3 %.

Mit einem Plus von 3,7 % verzeichneten die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Vergleichszeitraum ebenfalls einen deutlichen Zuwachs, wobei gebietsfremde Fahrzeuge in einem höheren Maße partizipierten als ihre deutschen Wettbewerber. Erfreulicherweise nahm der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu: Knapp 70 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden

im Jahr 2011 bereits mit Euro V- und EEV-Fahrzeugen erbracht.

Im Gesamten betrachtet war das Jahr 2011 für den deutschen Güterverkehrsmarkt und für das Bundesamt für Güterverkehr ein positives Jahr, an das es anzuknüpfen gilt.

Köln, im Juni 2012

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 9

Ordnungsrecht 11

Rechtsentwicklung

Fachliche Schulung

Sonstige Aktivitäten

Straßenkontrollen 14

Besonderheiten im Jahr 2011

Euro Contrôle Route (ECR)

Kontrollergebnisse für das Jahr 2011

Technische Unterwegskontrolle

Fahrpersonal/ Digitales EG-Kontrollgerät

Maßnahmen

Marktzugang im nationalen und internationalen
Straßengüter- und Personenverkehr 17

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und

CEMT-Umzugsgenehmigungen

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

Unternehmensdatei/ Werkverkehrsdatei

Betriebskontrollen

Straßenpersonenverkehr

Ordnungswidrigkeitenverfahren 20

Lkw-Maut	25
Mautsystem	
Grundsatzfragen Lkw-Maut	26
IPKS	
ZVIO	
EETS	
Maut auf Bundesstraßen	
Lkw-Maut 2015	
Straßenkontrollen Maut	29
Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2011	
Betriebskontrollen Maut	31
Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut/ Nacherhebung	32
Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen	32
Aufgaben der Betreiberprüfung	
Aufgaben der Mautstellenprüfung	
Einnahmeprüfung	
Prüfung der Betreibervergütung	
Mauterstattung	
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	37
Marktbeobachtung Landverkehr	
Marktbeobachtungsberichte	
Themenschwerpunkte 2011	
Weitere Aufgaben	
Internationaler Luftverkehr	39
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	40
Luftverkehr des Bundes	41

Statistiken des Güterkraftverkehrs	42
Unternehmensstatistik	
Mautstatistik	
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	44
Transportorganisationen	
Sicherung von Verkehrsleistungen	
Zuwendungsverfahren	46
Dienstleistungszentrum Reisesstelle	47
Innerer Dienst	49
Organisation	49
Personal	50
Informationstechnik im Bundesamt	52
Einnahmen und Ausgaben	53
Organisationsplan des BAG	54

Die Zentrale und die Außenstellen des Bundesamtes für Güterverkehr



Bundesamt für Güterverkehr

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

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

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

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

- Dienstleistungszentrum Reisestelle,
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik und Innerer Dienst).

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

Die Außenstellen sind in Sachbereiche gegliedert. Dementsprechend sind die Außenstellen in Dresden, Erfurt, Hannover, Mainz, München, Münster, Schwerin und Stuttgart für die Durchführung von Straßenkontrollen, Ordnungswidrigkeitenverfahren, Marktzugangsverfahren, Betriebskontrollen und für allgemeine dezentrale Verwaltungsaufgaben zuständig.

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

Marktzugang Überwachung



Ordnungsrecht

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

Rechtsentwicklung

Durch das sogenannte „Road Package“ – ein im Jahr 2009 erlassenes EU-Verordnungspaket zum Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmen – erfolgten umfassende Änderungen und Neuregelungen der für den Personen- und Güterkraftverkehr geltenden europäischen Rechtsvorschriften. Auch wenn die Verordnungen in den Mitgliedstaaten unmittelbar gelten, waren bestehende nationale Rechtsvorschriften an den neuen europarechtlichen Rechtsrahmen anzugleichen. Das Bundesamt hat zusammen mit dem BMVBS und den Bundesländern in einer Arbeitsgruppe Änderungsentwürfe des Gü-

terkraftverkehrsgesetzes (GüKG), der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) sowie der Berufszugangsverordnung (GBZugV) erarbeitet. Diese haben anschließend im Gesetzgebungsverfahren die parlamentarischen Gremien durchlaufen und sind zum Jahresende nach Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft getreten. Eine weitere Arbeitsgruppe befasste sich ebenfalls unter Beteiligung des Bundesamtes mit der Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsgesetz, welche voraussichtlich im Laufe des Jahres 2012 verkündet werden wird.

Mit den EU-Verordnungen des Road Package soll insbesondere die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union optimiert und modernisiert und die Wirksamkeit der Überwachung der Unternehmen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, erleichtert werden. Aus diesem Grund ist jeder Mitgliedstaat verpflichtet, ein zentrales elektronisches Register sämtlicher Kraftverkehrsunternehmen zu führen, die im Inland zur Ausübung des Berufs des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers zugelassen sind. In Durchführung des EU-Verordnungspakets wird auf Grundlage des § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes beim BAG 2012 ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen - die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) - eingerichtet, in dem allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert werden, wie etwa Name und Rechtsform des Unternehmens, Anschrift und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Gemäß § 3 Absatz 1 der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung (VUDat-DV) sind gewisse Inhalte der VUDat künftig über das Internet (www.verkehrsunternehmensdatei.de) allgemein zugänglich, namentlich Informationen zu den Beförde-

abungsberechtigungen eines Verkehrsunternehmens und den verantwortlichen Personen wie Geschäftsführer oder Verkehrsleiter.

Auch schwerwiegende Zuwiderhandlungen, die im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Betätigung des Kraftverkehrsunternehmens begangen worden sind, sowie bestimmte Verwaltungsentscheidungen sollen gemäß den europarechtlichen Bestimmungen zentral erfasst werden - jedoch nicht zwingend zusammen mit den allgemeinen Unternehmensinformationen, sondern gegebenenfalls von diesen getrennt in separaten Dateien. In Betracht kommen hierfür die vom Bundesamt für Justiz (BfJ) geführten Zentralregister (Gewerbezentralregister und Bundeszentralregister) sowie das Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), so dass schwerwiegende Verstöße und Verwaltungsanktionen grundsätzlich nicht noch einmal in der VUDat des BAG gespeichert werden. Unberührt hiervon bleibt die vom BAG auf Grundlage des § 16 GüKG geführte Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen güterkraftverkehrsrechtliche Bestimmungen. Das BAG nimmt in Deutschland zudem die Aufgaben der „nationalen Kontaktstelle“ wahr, über die die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

miteinander kommunizieren (vgl. § 17 GüKG). Ab 1. Januar 2013 erfolgt die Kommunikation ausschließlich auf elektronischem Wege. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass auch Verstöße im EU-Ausland bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers durch die zuständige inländische Behörde Berücksichtigung finden.

Im Bereich des Fahrpersonalrechts wurde mit der am 22. Dezember 2011 verkündeten „Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollIV) und der Fahrpersonalverordnung (FPersV)“ die Fahrpersonalverordnung an die geänderten Vorschriften des AETR („Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“) angepasst. Das BAG war damit betraut, diese Anpassung, insbesondere die Änderung der Bußgeldvorschriften in § 25 FPersV, vorzubereiten.

Im Zuge der Angleichung der Fahrpersonalverordnung wurden zudem einige redaktionelle Änderungen vorgenommen.



Um auf nationaler Ebene eine einheitliche, angemessene Festsetzung von Geldbußen im Bußgeldverfahren zu gewährleisten, war das BAG an der Überarbeitung des zwischen Bund und Ländern abgestimmten und einheitlich angewandten Bußgeldkataloges zum Fahrpersonalrecht beteiligt.

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

Im Bereich des multilateralen Güterkraftverkehrsrechts leistete das BAG Beiträge zur Weiterentwicklung des CEMT-Kontingents und unterstützte das BMVBS bei der Durchsetzung der Interessen der deutschen Verkehrsunternehmen.

Im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation beteiligte sich das BAG vor allem an erforderlichen Abstimmungsprozessen zwischen Bund und Ländern. Neben zahlreichen gutachterlichen Stellungnahmen zur Rechtsauslegung hat das Bundesamt auch eine „Auslegungshilfe zur Anwendbarkeit des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes auf Mitarbeiter von Einrichtungen der Öffentlichen Hand“ erstellt und in die fachliche Diskussion zwischen den zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Berufskraftfahrerqualifikation eingebracht.

Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) ist zum 1. Januar 2011

geändert worden. In Deutschland wurden die Änderungen in der Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) umgesetzt. So wurden z.B. die schriftlichen Weisungen für Notfallsituationen geändert. Diese richten sich an die Fahrzeugbesatzung und müssen in der Sprache mitgeführt werden, die die Fahrzeugbesatzung verstehen und anwenden kann. Darin aufgeführt sind die zu ergreifenden Maßnahmen, die Gefahreigenschaften der gefährlichen Güter sowie die erforderlichen Ausrüstungsgegenstände. Sie können in unterschiedlichen Sprachen bei der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) über das Internet abgerufen werden.

Fachliche Schulung

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

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

Weitere Fortbildungsschwerpunkte wurden im Bereich der Vorschriften zur Ladungssicherung gesetzt.

Außerdem wurden Grund- und Aufbau Seminare durchgeführt, die das Abfall-, Fahrpersonal-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht (einschließlich La-

derungssicherung und technischer Unterwegskontrolle) betrafen.

Insgesamt wurden im Jahr 2011 ca. 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult. Der regelmäßige Wissens- und Meinungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG einerseits und denen der anderen Kontrollbehörden des Bundes und der zuständigen Länderbehörden andererseits ist zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorschriftenauslegung und -vermittlung wichtig. Insbesondere im Bereich des Gefahrgutrechts fand im Jahr 2011 wieder ein reger Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Stellen statt.

Sonstige Aktivitäten

Neben der Beteiligung an Rechtsetzungsvorhaben unterstützte das BAG das BMVBS bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftersuchen ausländischer Behörden und der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen.

Darüber hinaus engagierte sich das BAG in verschiedenen Gremien zur Ladungssicherung. Es wirkt im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) bei der Erstellung der einschlägigen Richtlinien 2700 ff., beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung

(BGL) in einem Arbeitskreis sowie im Königsberger Ladungssicherungskreis (KLSK) mit.

Straßenkontrollen

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

Zur Durchführung der Straßenkontrollen waren im Jahr 2011 im Bundesamt 250 Stellen besetzt, davon 237 mit Kontrolleuren/innen und 13 mit Oberkontrolleuren/innen.

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



Besonderheiten im Jahr 2011

Ein besonderes Augenmerk lag im Jahr 2011 auf dem Bereich rund um das digitale Kontrollgerät und dem Aufdecken von Manipulationen. Hierauf hat sich die Tacho Web Group (TWG) spezialisiert. Diese Arbeitsgruppe ist international aufgestellt aus Experten der Kontrolldienste aus ECR-Staaten und der internationalen Organisation der Polizeien TISPOL. Auch das BAG ist hier vertreten. Dadurch finden entscheidende Erkenntnisse auf diesem Gebiet Eingang in die Verbesserung der Kontrollen und der Ausbildung von Kontrolleurinnen und Kontrolleuren des BAG. Da dieser Bereich auch einen wesentlichen Punkt in der Arbeit der EU-Kommission darstellt, fand auf Einladung der TWG-Arbeitsgruppe am 14. September 2011 bei Wavre in der Nähe von Brüssel eine gemeinsame Kontrolle von ECR und TISPOL statt. Schwerpunkt der Kontrolle war das Auffinden von Manipulationen am Kontrollgerät im Rahmen der Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten. Als Gäste haben Vertreter der EU-Kommission aus der Direktion „DG Move“ teilgenommen. Dabei wurde übereinstimmend festgestellt, dass die Anzahl von Fahrzeugen mit Manipulationen rund um das digitale Kontrollgerät zugenommen hat.

Als weiteren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fand im Bereich der Ladungssicherung die zweite internationale Cargo Securing Conference am 04. und 05. Oktober 2011 am EuroSpeedway Lausitzring statt. Diese wurde von EU-Kommission und ECR initiiert. Beteiligt waren über 40 Gäste aus dem EU-Ausland und aus Deutschland, die sich über die Zukunft der Ladungssicherung ausgetauscht haben.

Am gleichen Ort fand das DEKRA/VDI-Symposium 2011 Ladungssicherung statt, in dessen Rahmen auch das BAG mit einem



Vortrag zur aktuellen Kontrollpraxis des BAG bezogen auf das Thema „Rechtssicherheit- Quo vadis ?“ beteiligt war.

Weitere Veranstaltungen, bei denen das BAG aktiv für die Sicherheit im Güterverkehr eingebunden war, waren in Sachsen die jährlich stattfindenden Ladungssicherungstage sowie der Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring.

Auch die Ladungssicherungstage mit Beteiligung des BAG in Köln-Eifeltor waren ein besonderes Aushängeschild der Ordnungspartnerschaft Köln.

Euro Contrôle Route (ECR)

Derzeit sind Kontrolldienste von insgesamt 14 Mitgliedstaaten aktiv in der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route (ECR), um die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene weiter zu entwickeln und zu vertiefen.

Im Rahmen der Mitarbeit in diesem Verbund fand im Jahr 2011 wieder ein regelmäßiger internationaler Fortbildungsaustausch mit Kolleginnen und Kollegen aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Tschechien statt. Schwerpunkt des Austausches mit europäischen Partnerbehörden ist die Harmonisierung und Verbesserung der Koordination der Kontrolltätigkeiten. Hauptthemen waren dabei die Ausbildung im Bereich des digitalen Kontrollgerätes (Fahrtschreiber), die technische Unterwegskontrolle und die Siche-

rung der Ladung. Beteiligt waren Kontrolleure aus den EU-Staaten Niederlande, Belgien, Großbritannien, Spanien, Deutschland und Luxemburg.

Neben den Austauschprogrammen fanden zwischen deutschen und österreichischen Kontrolleuren regelmäßige begleitende Kontrollen statt, bei denen gemeinsam vor allem im Bereich der technischen Unterwegskontrolle kontrolliert wurde. Dabei war das BAG auch im Burgenland zu Gast, um mit dem österreichischen Prüfzug technische Unterwegskontrollen durchzuführen und sich über die Kontrollmethoden auszutauschen.

Kontrollergebnisse für das Jahr 2011

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

bietes Fahrpersonalrecht im Hinblick auf ihre Kontrolltiefe ausgeweitet.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 604.382 Fahrzeuge kontrolliert.

Technische Unterwegskontrolle

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

Im Jahr 2011 wurden 117.984 Fahrzeuge hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. Im Rahmen dieser Kontrollen wurden 74.829 Kraftfahrzeuge und 43.155 Anhänger kontrolliert. Gerade auch in den Wintermonaten wurden verstärkt Beleuchtung und Bereifung überprüft. An 48.465 Fahrzeugen wurde der vollständige Umfang der technischen Unterwegskontrolle begutachtet. Damit konnte auch im Jahr 2011 die Anzahl der umfänglich kontrollierten Fahrzeuge ausgebaut werden (Vorjahr 38.011 Fahrzeuge). Insgesamt wurde im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle rund jede 6. Kontrolle mit einer Beanstandung abgeschlossen.

Fahrpersonal/ Digitales EG-Kontrollgerät

Im Jahr 2006 trat die Verpflichtung zur Ausrüstung aller neu zugelassenen Fahrzeuge, die dem Personen- oder Güterverkehr dienen und mehr als neun Sitzplätze bieten und/oder



Behörden (z. B. Polizeien der Länder, Bundespolizei, Zoll) sowie für Unternehmer und Privatpersonen in Fragen des Marktzugangs im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr.

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählen neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2011 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.358 Jahresgenehmigungen und 432 Kurzzeitgenehmigungen.

Im Jahr 2011 hat das Bundesamt ca. 620 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen gelten. Zeitgleich wurden 71 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2011 wurden insgesamt 127 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen

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

Das BAG gibt die entsprechenden Genehmigungsurkunden für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten aus. Im Jahr 2011 wurden 26.065 dieser Genehmigungsurkunden ausgestellt.

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

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

Im Jahr 2011 hat das Bundesamt über 10.500 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 306 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Unternehmensdatei/ Werkverkehrsdatei

Das BAG führt aufgrund gesetzlichen Auftrags eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie eine Datei über alle in Deutschland niedergelassenen Unternehmen des Werkverkehrs. An Hand dieser Unternehmerdatei lässt sich unmittelbar feststellen, über welche Berechtigungen die jeweiligen Unternehmen verfügen. Die zuständigen Verkehrsbehörden sind verpflichtet, dem 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 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. Grundlage für die Durchführung von Betriebskontrollen sind im wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das BAG, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2011 insgesamt 308 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in

eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Im Jahr 2011 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 143 Bußgeldbescheide. 101 Bußgeldbescheide des Bundesamtes in Höhe von rund 206.275 Euro wurden bestandskräftig und 26 Bescheide nach Gerichtsverfahren rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 59 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von rund 410.462 Euro bestandskräftig und 2 Bescheide nach Gerichtsurteil rechtskräftig.

Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr.

Im Jahr 2011 wurden 342 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Daneben wirkt das BAG bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienver-

kehr mit. 2011 wurden 6 Anträge deutscher und ausländischer Unternehmen auf Erteilung von Genehmigungen für den Pendelverkehr geprüft und mit der Bitte um Erteilung der Genehmigungen an in- und ausländische Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2011 einen Bestand von rund 2.400 Linien. In 3.230 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.

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 Auskunftspflichten nach dem Verkehrsstatistikgesetz und gegen das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz) bearbeitet das BAG Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes und der Polizei sowie

Maßnahmen im Jahr 2011 gegen gebietsansässige Betroffene
(durch das BAG erledigte Verfahren)

Rechtsgebiete	Verwarnungen <u>ohne</u> Verwar- nungsgeld	Verwarnungen mit Verwar- nungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeld- bescheide	Abgabe an Länder- behörden	Maßnahmen gesamt
Güterkraft- verkehrsgesetz	14	249	234	3.731	4.228
Bundes- statistikgesetz	22	1.023	2.822		3.867
Insgesamt	36	1.272	3.056	3.731	8.095

Mitteilungen anderer Behörden abschließend. Sofern erforderlich werden ergänzende Ermittlungen durchgeführt. Die Betroffenen erhalten Gelegenheit, sich zu den Beschuldigungen zu äußern. Nach dem Abschluss der notwendigen Ermittlungen wird der Vorgang entweder durch Bußgeldbescheid, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten auch durch Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld oder durch Einstellung abgeschlossen.

Im Jahr 2011 wurden mit 42.545 Bescheiden rund 14 Mio. Euro an Geldbußen und Verwarnungsgeldern festgesetzt. Dabei stehen jedoch nicht die Einnahmen im Vordergrund. Ziel des BAG ist es, einen Beitrag zur Gewährleistung des Wettbewerbs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung

der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu leisten. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrer und Verantwortliche in den Unternehmen dazu anhalten, sämtliche Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße zu beachten.

Hierzu zählen schwerpunktmäßig die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere 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 2011 sind mehr als 1.700 Anfragen mit unterschiedlichen Fragestellungen per E-Mail an das BAG gerichtet

Maßnahmen im Jahr 2011 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	44	81	2.362	2.487
Personenbeförderungsgesetz	1		25	26
Fahrpersonalgesetz	219	531	29.297	30.047
Gefahrguttransportrecht	142	60	4.191	4.393
Abfalltransportrecht	53	104	1.554	1.711
Sichere Container (CSC)			12	12
Insgesamt	459	776	37.441	38.676

worden, hinzu kommt noch eine Vielzahl telefonischer und brieflicher Fragen. Aus Kapazitätsgründen können nicht alle Anfragen durch das BAG selbst beantwortet werden. Anfragen von Gebietsansässigen werden daher grundsätzlich an die zuständigen Behörden der Länder weitergeleitet.

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

Seit April 2011 wird den vom BAG gegen Betroffene aus dem Ausland erlassenen Bußgeldbescheiden zusätzlich eine übersetzte Fassung der Rechtsbehelfsbelehrung beigelegt. Zur Zeit können 29 Sprachen abgedeckt werden. Auf diese Weise wird für gebietsfremde Betroffene besser erkennbar, welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen und welche Fristen einzuhalten sind.

Das BAG unterstützt das BMVBS mit Jahresberichten über Kontrollergebnisse auf den Gebieten der EG-Sozialvorschriften, der Gefahrgutvorschriften und der Durchführung der Technischen Unterwegskontrolle in Deutschland. Dafür werden die eigenen Kontrollzahlen und die Kontrollzahlen der Länder 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 teilt dieser den Verstoß dem BAG zur Weiterleitung an die zuständige Länderbehörde mit. Umgekehrt übermittelt das BAG Informationen über Verstöße von Angehörigen eines in einem anderen EU/EWR-Staat ansässigen Unternehmens in Deutschland den zuständigen Behörden im Staat des Unternehmenssitzes.

Maßnahmen im Jahr 2011 (gesamt)

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	40.497	13.957.729
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	2.048	66.027
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	42.545	14.023.756

Der gegenseitige Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten über in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet begangene schwerwiegende Verstöße von Verkehrsunternehmen wird in Zukunft auf der Grundlage der Regelungen des sogenannten „Road Packages“ (EG-Verordnungen Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009) noch weiter intensiviert.

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

Lkw-Maut



Lkw-Maut

Im Jahr 2011 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 26,6 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 0,9 Mrd. km an und überschritt damit wieder den Stand des Jahres 2006 (zweites Jahr des Wirkbetriebes der Lkw-Maut), konnte jedoch bislang noch nicht wieder an die bisherigen Höchstwerte aus den Jahren 2007 und 2008 (27,4 Mrd. km bzw. 27,6 Mrd. km) anknüpfen.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte (OBU) stieg bis Ende 2011 auf rund 704.000 Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 90 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Dies verdeutlicht die beständige hohe Akzeptanz des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des seit Jahren unverändert zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt.

Es wurde ein Mautumsatz in Höhe von rund 4,498 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz um rund 14,5 Mio. Euro (rund 0,3 %) gestiegen. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag mit rund 38 % über dem Niveau des Vorjahres (rund 37 %).

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 Wegeko-

sten realisiert und der Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt. Dies ist der Systemwechsel von der alleinigen Finanzierung über die Steuer zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr („Maut“). Die tatsächliche Nutzung bestimmt den Umfang der Benutzungsgebühr.

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

Das mautpflichtige Streckennetz wird - stets aktuell und für alle Nutzer transparent - von der Bundesanstalt für Straßenwesen unter www.mauttabelle.de veröffentlicht.

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

Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Da die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt ermöglicht ist, sind keine Mautstationen notwendig. Der Nutzer kann das automatische System mithilfe eines im Fahrzeug installierten Geräts wählen oder bucht sich vor Fahrtantritt manuell an einer Mautstelle (z.B. an einer Tankstelle) oder über das Internet ein. Eine zwingende Verpflichtung zur Nutzung des automatischen Einbuchungssystems besteht nicht.

Das Fahrzeuggerät wird nach einer Benutzerregistrierung von Toll Collect zur Verfügung gestellt. Bei Fahrtantritt wird das Gerät eingeschaltet und ggf. die Achszahl eingegeben.

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

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

Ende 2011 waren 3.390 Mautstellen im In- und Ausland verfügbar, die sich insbesondere in der Nähe von Autobahnauf- und -abfahrten befinden. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten, wie die gewünschte Fahrtroute, den Zeitpunkt des Fahrtantritts und das Kennzeichen, in das Mautstellenterminal ein.

Grundsatzfragen Lkw-Maut

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

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

Das Referat Grundsatzaufgaben/Administration war in 2011 u.a. an folgenden für die künftige Mauterhebung wesentlichen Projekten eingehend beteiligt:

IPKS

Zur Optimierung des bestehenden Kontrollkonzeptes wird ein alle Kontrollarten umfassendes Integriertes Planungs- und Kontrollkonzept (IPKS) entwickelt. Ziel ist eine weitgehende IT-technische Unterstützung der Kontrollplanung, die effizientere Kontrollen und eine Vereinfachung der Personaldisposition ermöglichen soll.

ZVIO

Mit der Zweivertrags-Interoperabilität (ZVIO) wurden die Grundlagen für eine Nutzung der deutschen Fahrzeuggeräte in Österreich geschaffen. Es handelt sich um das Pilotprojekt einer grenzüberschreitenden interoperablen Mauterhebung. Die seit Jahren in Deutschland verwendeten Fahrzeuggeräte verfügen über das technische Potential, die Mautbuchung prinzipiell auch in anderen Ländern und Mautgebieten vorzunehmen. Für die ihr Fahrzeug häufig sowohl in Österreich als auch in Deutschland einsetzenden Mautpflichtigen konnte hieraus nunmehr ein erster Nutzen gezogen werden. Zum 1. September 2011 startete der neue system- und länderübergreifende Mautdienst TOLL2GO. Hierbei handelt es sich um einen gemeinsamen Service der österreichischen und deutschen Mautbetreiber ASFINAG und Toll Collect. Der neue Service TOLL2GO ermöglicht es, die Maut sowohl in Deutschland als auch in Öster-



reich mit dem Toll Collect-Fahrzeuggerät zu entrichten. Jeder Nutzer eines deutschen Fahrzeuggerätes kann eine Registrierung desselben für Österreich bei der ASFINAG beantragen. Nach Überprüfung und Freischaltung des Gerätes durch Toll Collect kann es dann auch zur Mautbuchung in Österreich verwendet werden. Die ansonsten in Österreich verwendete GO-Box wird dann nicht mehr benötigt. Die Abrechnung der Mautforderungen erfolgt, wie bislang auch, gesondert durch beide Mautbetreiber. Es besteht auch weiterhin ein separater Vertrag mit beiden Unternehmen. Die Resonanz auf den neuen Service zeigt, dass es eine große Akzeptanz grenzüberschreitender Mautbuchungen mit nur einem Fahrzeuggerät gibt und die Mautpflichtigen von den komfortablen neuen Möglichkeiten Gebrauch machen. Bis Jahresende 2011 haben sich bereits rund 2.000 Transport- und Logistikunternehmen, zumeist aus Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Tschechien und Polen für den Mautservice TOLL2GO entschieden und für rund 30.000 Fahrzeuge die Interoperabilität freischalten lassen. Das mit der Aufnahme des Mautservice TOLL2GO im Wirkbetrieb angekommene Projekt ist somit zu einem sehr erfreulichen Abschluss gelangt.

EETS

Es bestehen rechtliche Vorgaben der Europäischen Union, ab Oktober 2012 die Voraussetzungen für einen übergreifenden Europäischen Elektronischen Mautdienst (EETS – „European Electronic Toll Service“) zu schaffen. Dieser soll es den Mautpflichtigen ermöglichen, Autobahnbenutzungsgebühren in allen europäischen Mautgebieten auf der Basis eines einzigen Vertrages mit nur einem Anbieter sowie mittels eines einzigen Fahrzeuggerätes, das in allen Mautgebieten verwendet werden kann, zu entrichten. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie die Mauterheber haben die Voraussetzungen für die Einführung des EETS in ihren Gebieten zu schaffen. Das Referat Grundsatzaufgaben/Administration unterstützte die eingerichtete Projektgruppe bei der Vorbereitung von Anpassungen am bestehenden Mautsystem, den notwendigen Veröffentlichungen auf der Homepage des BAG zu den Mautgebieten auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland sowie der Registrierung von EETS-Anbietern und bei den Arbeiten zur Überarbeitung der Rechtsgrundlagen für die interoperable Mauterhebung.

Maut auf Bundesstraßen

Am 19. Juli 2011 trat das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) in Kraft und löste das Autobahnmautgesetz (ABMG) als Rechtsgrundlage der Erhebung von Lkw-Maut ab. Die Änderung der Gesetzesbezeichnung bringt zum Ausdruck, dass das mautpflichtige Streckennetz künftig nicht nur Autobahnen, sondern darüber hinaus auch Bundesstraßen bzw. Abschnitte von Bundesstraßen umfassen kann. Das BFStrMG beinhaltet gegenüber dem ABMG eine erweiterte Option zur Ausdehnung der Mautpflicht auf autobahnähnlich ausgebaute Strecken von Bundesstraßen.

Das Referat Grundsatzaufgaben/Administration war in 2011 intensiv an den Vertragsverhandlungen mit der Betreibergesellschaft zur Aufnahme der Mauterhebung auf Bundesstraßen beteiligt. Diese konnten dann Anfang 2012 zum Abschluss gebracht werden, sodass zum 1. August 2012 die Lkw-Maut auch auf rund 1.000 km entsprechend autobahnähnlich ausgebauten und an eine Bundesautobahn angebundene Strecken von Bundesstraßen erhoben werden wird.

Lkw-Maut 2015

Die Laufzeit des mit Toll Collect abgeschlossenen Betreibervertrages endet am 31. August 2015. Die geplante Neuausschreibung des Lkw-Mautsystems machte bereits in 2011 umfangreiche Vorbereitungsarbeiten erforderlich.

Das BMVBS wurde zu vorgenannten wie weiteren Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 104 Berichten aktuell informiert.

Seit Mautstart wurden bis Ende 2011 rund 450 verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu Autobahnbenutzungsgebühren geführt. Hierbei handelte es sich sowohl um Verfahren, die das BAG unmittelbar bearbeitete

als auch um Verfahren, die Toll Collect als Belehene in Fällen der Nacherhebung aus der automatischen Kontrolle durchführte.

Rund 550 schriftliche Bürgeranfragen wurden im Jahr 2011 beantwortet. Täglich standen Mitarbeiter/innen zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen zur Verfügung.

Im Aufgabengebiet Systemsteuerung wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet. Daneben erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der übrigen Fachreferate der Abteilung Lkw-Maut. Das ZIS wurde im Jahr 2011 in drei Ausbaustufen erweitert. Die Ordnungswidrigkeiten-Statistiken wurden integriert, die Mautstatistik des BAG in wesentliche Bestandteilen erweitert und die Auswertemöglichkeiten der Fahrtendaten im Detail verfeinert. Durch die angepassten Fahrtendaten wurde insbesondere die Aufgabenunterstützung in den Referaten Betriebskontrollen und Betreiberüberwachung/Rechnungswesen verbessert. Ein neu angebundenes Geographisches Informationssystem (GIS) ermöglicht neben den bisherigen tabellarischen Auswertungen jetzt auch die räumliche Darstellung von Mautdaten. Das GIS wird auch als Ergänzung zu IPKS die Kontrollplanung im Referat Straßenkontrollen unterstützen. Für die Zukunft wird geprüft, inwieweit mautfremde Daten ins GIS zur Unterstützung weiterer Referate integriert werden können. Durch eine zweite GIS-Stufe, die sich in der Realisierung befindet, ist ab Sommer 2012 eine detailliertere Analyse des Mautverkehrs möglich.

Straßenkontrollen Maut

Das Bundesamt kontrolliert mit ca. 450 Mautkontrolleuren/innen und Mautoberkontrolleuren/innen - abhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen in unterschiedlicher Intensität - mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten die Einhaltung der Mautpflicht. Damit alle der Mautpflicht unterliegenden Streckenabschnitte gleichermaßen gut erreicht werden können, sind die dienstlichen Wohnsitze dieser Mitarbeiter/innen entlang des deutschen Autobahnnetzes verteilt.

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

Die aktuell für Mautkontrollen eingesetzten 250 Dienstfahrzeuge sind mit einer speziellen Informationstechnik ausgestattet. Die Kontrollgruppen stehen mit Hilfe diverser Kommunikationseinrichtungen jederzeit mit den technischen Einrichtungen des Dienstlei-

sters Toll Collect, externen Datenquellen (z.B. Kraftfahrt-Bundesamt) und den übrigen Mautkontrollseinheiten des BAG in Verbindung.

Die Mautkontrolleure/innen des Bundesamtes verfügen durch ihren Kontrollauftrag weitgehend über dieselben Befugnisse wie die Kontrolleure/innen des Straßenkontrolldienstes. Sie verrichten ihren Dienst

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

Bei mobilen Kontrollen werden Lastkraftfahrzeuge auf der Autobahn im Vorbeifahren kontrolliert. Hierbei werden mit Hilfe einer im Kontrollfahrzeug installierten Leseeinrichtung die für eine ordnungsgemäße Mautzahlung relevanten Fahrzeugdaten aus dem im Lkw eingebauten Fahrzeuggerät mittels einer speziellen Übertragungstechnik (Infrarot) ausgelesen. Die Mautzahlung von Lastkraftfahrzeugen ohne eingebautes Fahrzeuggerät wird durch eine Abfrage in der Kontrollzentrale



ermittelt. Dabei wird das Kraftfahrzeugkennzeichen in ein Kontroll- und Rechnersystem der Dienstfahrzeuge eingegeben und auf einen zentralen Rechner übertragen. Noch während des Überholvorgangs zeigt die elektronische Rechneranzeige des Kontrollfahrzeuges an, ob und in welcher Weise für den kontrollierten Lkw Maut entrichtet worden ist.

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

Bei stationären Kontrollen stehen die teilnehmenden Kontrollgruppen auf besonders eingerichteten Autobahnrastplätzen mit den vor den Rastplätzen auf der Autobahn installierten Kontrollbrücken in Datenverbindung. Diese Kontrollbrücken werden für die automatische Mautüberwachung des Dienstleisters Toll Collect genutzt. Im Falle einer stationären Kontrolle liefern sie Fotos der erfassten Lkw mit Fahrzeug- und Nationalitätskennzeichen, die Darstellung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs und die angegebene Emissionsklasse. Diese Informationen werden dem/der Mautkontrolleur/in

mit weiteren Daten über die Mautentrichtung des jeweiligen Fahrzeugs auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Rechner angezeigt. Lkw, die als nicht oder falsch zur Maut eingebucht identifiziert werden, können dann zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer genaueren Überprüfung unterzogen werden.

Im Rahmen der Überprüfung eines Lastkraftfahrzeuges auf die Einhaltung der Mautpflicht sind die Mautkontrolleure/innen auch befugt, bestimmte Sachverhalte aus den Bereichen anderer Rechtsgebiete zu überwachen und bei festgestellten Zuwiderhandlungen zu ahnden.

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2011

Im Jahr 2011 wurden von den Mautkontrolleuren/innen des BAG insgesamt 8.669.158 Lkw überprüft. Hierbei sind 33.807 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet worden. Im Vergleich zu 2010 hat der Mautkontrolldienst des Bundesamtes aufgrund der leicht angestiegenen Verkehrsleistung im Jahre 2011 ca. 100.000 Fahrzeuge mehr kontrolliert.

Die Gesamtsumme der im Jahr 2011 durchgeführten Kontrollen (Mautkontrollen des



BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) ergab 19.805.215 kontrollierte Lkw.

Aus der Zahl der durchgeführten Kontrollen und der Summe der aufgedeckten Mautverstöße errechnet sich eine durchschnittliche, auf das Jahr bezogene Beanstandungsquote. Diese Quote liegt auch für das Jahr 2011 dauerhaft unter 1%.

Die geringe Zahl an Beanstandungen zeigt weiterhin einen erfreulichen Trend auf, der ein hohes Maß an Akzeptanz für die Maut belegt. Gleichermäßen wird hierdurch bestätigt, dass die Effizienz des Mautkontrolldienstes des Bundesamtes und dessen öffentliche Wahrnehmung bewirken, dass ganz überwiegend von Mautverstößen Abstand genommen wird.

Betriebskontrollen Maut

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

Im Unterschied zum Mautkontrolldienst des BAG und zu den Kontrollbrücken des Betreibers bietet die Betriebskontrolle den Vorteil, gezielt solche Nutzer überprüfen zu können, die in besonderem Maße gegen ihre mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen. Dabei gehen die dort gewonnenen Erkenntnisse weit über die bloße, zum Zwecke der Nacherhebung oder der Ahndung erfolgende Aufnahme nicht ordnungsgemäßer Entrichtungen hinaus. Vielmehr besteht im Rahmen von Betriebskontrollen die Möglichkeit, mautwidrige Verhaltensweisen durch den gezielten Abgleich mit betrieblichen Abläufen aufzudecken. Zudem kann der Einsatz flexibel gesteuert werden. Dadurch können Regionen, 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 9 Prüfgebiete eingerichtet, in denen 2011 insgesamt 27 Betriebskontrolleure/innen tätig waren. Den Schwerpunkt der Kontrolltätigkeit bilden gebietsansässige Unternehmen, die bei Straßen- oder Brückenkontrollen besonders häufig auffällig geworden waren. Darüber

hinaus wurden Initiativkontrollen durchgeführt, Hinweisen Dritter nachgegangen sowie verstärkt Schadstoffklassendifferenzen überprüft.

Im Jahr 2011 hat der Betriebskontrolldienst 827 Betriebskontrollen abgeschlossen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden ca. 1,7 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von ca. 2.080.000 Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt ca. 298.100 Euro verhängt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren Maut/ Nacherhebung

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

Im Jahr 2011 wurden wegen Verstößen gegen das ABMG - bzw. ab dem 19. Juli gegen das BFStrMG - von Bundesamt und Toll Collect insgesamt rund

- 29.100 Bußgeldbescheide erlassen,

- 11.700 Verwarnungen (mit und ohne Verwarngeld) erteilt und
- 31.000 Nacherhebungsbescheide (Straßenkontrolle und automatische Kontrolle) erlassen.

In 2011 wurden dem zuständigen Amtsgericht Köln knapp 900 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG. In etwa 94 % 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 6 % aller Fälle wurde zugunsten des Betroffenen eingestellt, da u.a. entlastende Sachverhalte erst im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wurden.

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



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

Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen

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

- Überwachung von Toll Collect in sämtlichen Geschäftsbereichen auf Basis des Betreibervertrages und der entsprechenden gesetzlichen Regelungen
- Regelmäßige Prüfung des Mautstellennetzes
- Sicherstellen der vollständigen und ordnungsgemäßen Vereinnahmung von Mautzahlungen und damit verbundenen Gebühren
- Feststellung der Betreibervergütung
- Durchführung von Erstattungsverfahren für nicht oder nur teilweise in Anspruch genommene Fahrstrecken nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums.

Aufgaben der Betreiberprüfung

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



higkeit fest, die dann Grundlage entweder für eine eventuell erreichte Bonuszahlung oder im Falle der Minderleistung für einen Malus ist. Diese Messungen sichern das Verbleiben des Mautsystems auf hohem Niveau und lassen Aussagen über die Güte und Vollständigkeit der Mauterhebung zu.

Aufgaben der Mautstellenprüfung

Im Jahr 2011 erfolgten für sämtliche rund 3.390 Mautstellen regelmäßige Prüfungen auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag (z.B. Öffnungszeiten, ausreichendes Parkplatzangebot). Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten und die ordnungsgemäße Verarbeitung der Einbuchungsdatensätze konnten nachgewiesen werden.

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

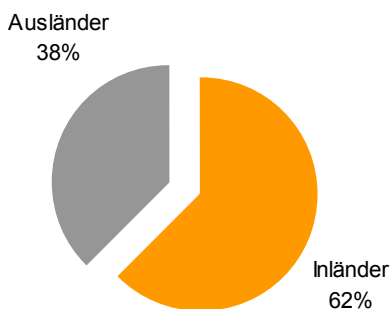
Einnahmeprüfung

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

Der Mautumsatz im Jahr 2011 belief sich auf rund 4,498 Mrd. Euro. Hieran hatten Gebietsfremde einen Anteil von rund 1,690 Mrd. Euro und Gebietsansässige von rund 2,808 Mrd. Euro.

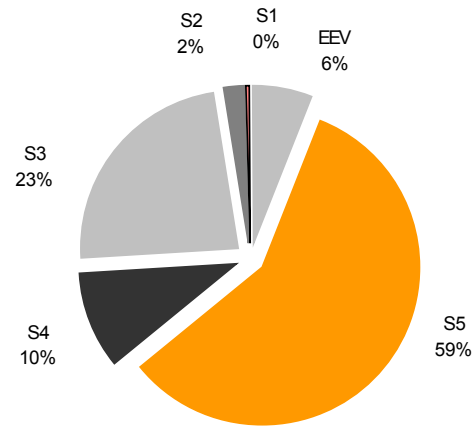
Die prozentuale Verteilung des Mautumsatzes nach In- und Ausländern im Jahr 2011 stellt sich wie folgt dar:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2011 nach In- und Ausländern



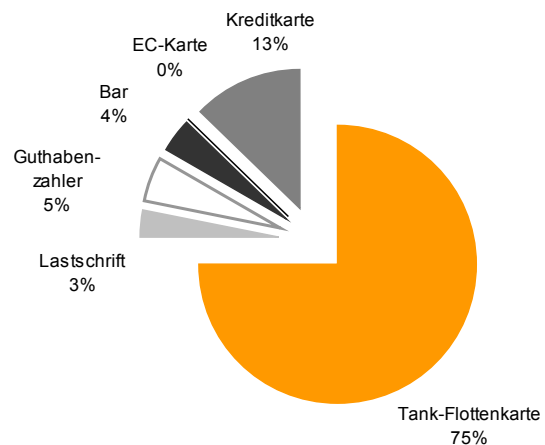
Die Verteilung des Gesamtmautumsatzes auf die aktuell gültigen Schadstoffklassen kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2011 nach Schadstoffklassen



Die genaue Verteilung nach Zahlungsmitteln gestaltete sich im Jahr 2011 folgendermaßen:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2011 nach Zahlungsmitteln



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 sowie die Überprüfung der ordnungsgemäßen Kosten- und Leistungsrechnung der Betreibergesellschaft sind ebenfalls Bestandteil des Aufgabenspektrums.

Mauterstattung

Im Bereich Mauterstattungsverfahren wurden im Jahr 2011 rund 3.400 Anträge bearbeitet. Maut wird vom Bundesamt auf Verlangen erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs unmöglich gemacht haben. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim BAG unter Nutzung des auf der Homepage abrufbaren Erstattungsformulars.

Verkehrswirtschaft



Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Das Bundesamt ist gemäß § 14 GüKG beauftragt, die Entwicklung des Marktgeschehens im Verkehr zu beobachten und zu begutachten. Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr, den Luftverkehr sowie die Logistik. Sie dient dem Ziel, Entwicklungen auf dem Verkehrs- und Logistikmarkt frühzeitig zu erkennen. Das BAG berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelmäßig über den aktuellen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung. Die Marktbeobachtung soll dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit des mittelständisch geprägten Verkehrsgewerbes zu erhalten, ruinösen Wettbewerb zu vermeiden und Tendenzen struktureller Überkapazitäten rechtzeitig zu erkennen.

Marktbeobachtung Landverkehr

Zur Erfüllung seines gesetzlichen Auftrags wertet das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung regelmäßig verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Informationen und Marktdaten aus. Grundlage hierfür bilden zum einen amtliche Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie zahlreiche Fachveröffentlichungen. Zum anderen ist der direkte Gesprächskontakt mit zahlreichen Branchenvertretern eine wichtige Informationsbasis. Diese Aufgabe nehmen dezentral im Bundesgebiet tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Marktbeobachtung wahr. Sie stehen in unmittelbarem Kontakt zu Vertretern aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten. Diese Expertengespräche mit Verantwortlichen von Unternehmen der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft sowie von Verbänden tragen dazu bei, ein ausgewogenes und differenziertes Bild der

tatsächlichen Marktlage zu gewinnen. Die Einbeziehung der verschiedenen Marktakteure bietet die Möglichkeit, unterschiedliche Einflüsse auf das Verhalten der Unternehmen im Wettbewerb zu erkennen und gibt gleichzeitig Raum, Informationen und Anregungen verschiedener Akteure in die verkehrspolitische Entscheidungsfindung mit einzubinden. Ferner bieten die Marktgespräche die Gelegenheit, das Bundesamt auf etwaige Probleme und 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 der Marktbeobachtung legt das Bundesamt dem BMVBS in Form periodischer Berichte und sogenannter Sonderberichte vor. Zu den erstgenannten zählen insbesondere die Jahres- und Halbjahresberichte der Marktbeobachtung, in denen Aussagen zu den Entwicklungen auf den Märkten des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs getroffen sowie verkehrsträgerübergreifende Tendenzen dargestellt werden. Ferner werden im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik die aktuelle Arbeitsmarkt- und Ausbildungssituation sowie die Arbeitsbedingungen in zahlreichen Berufsfeldern der Branche untersucht. Die Sonderberichte setzen sich mit speziellen Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Schwerpunktthemen auseinander. Darüber hinaus erstellt das Bundesamt auf Anforderung des BMVBS zahlreiche Einzelberichte, die direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungsfindungen und Maßnahmenplanungen einfließen. Viele Berichte werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und können auf der Internetseite des Bundesamtes

(www.bag.bund.de) kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden.

Themenschwerpunkte 2011

Ein inhaltlicher Schwerpunkt der halbjährlichen Turnusberichte des Bundesamtes an das BMVBS lag im Jahr 2011 auf der im europäischen Vergleich relativ kräftig wachsenden deutschen Volkswirtschaft und deren Einfluss auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Die folgenden Ausführungen fassen diesbezüglich einige wesentliche Aussagen des Herbstberichts 2011 der Marktbeobachtung zusammen: Im Zuge des anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwungs stieg die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2011 weiter an. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 12,4 %, die Verkehrsleistung um 4,3 %. Während der Schienen- und Straßengüterverkehr hohe, zum Teil zweistellige Zuwachsraten erzielen konnte, musste die Binnenschifffahrt Rückgänge verkraften. Letztgenannte basierten vor allem auf massiven witterungs- und havariebedingten Beeinträchtigungen. Vor diesem Hintergrund verzeichnete die Binnenschifffahrt Anteilsverluste am Modal Split. Diese kamen der Straße und insbesondere der Eisenbahn zugute. Die Wachstumsimpulse für den Straßengüterverkehr deutscher Fahrzeuge kamen im

Wesentlichen aus dem Bereich des Binnenverkehrs. An den vergleichsweise stark wachsenden Außenhandelsströmen partizipierten hingegen ausländische Fahrzeuge in einem höheren Maße als ihre deutschen Wettbewerber. Die nationalen Verkehre waren auch im Schienengüterverkehr Wachstumstreiber. Alle drei Landverkehrsträger erreichten im Hinblick auf Beförderungsmenge und -leistung im 1. Halbjahr 2011 noch nicht wieder das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008.

Auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt schlug sich die Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in steigenden Umsätzen und einer tendenziell verbesserten Ertragslage nieder. Allerdings konnten Entgelterhöhungen über die gestiegenen Gesamtkosten hinaus nur vergleichsweise selten am Markt durchgesetzt werden. Hauptkostentreiber waren neben in Teilen durchgeführten Lohn- und Gehaltserhöhungen einmal mehr die gestiegenen Mineralölpreise. Letztgenanntem Kostenfaktor wirkt ein Gutteil der Unternehmen mittlerweile mittels Dieselpreisgleitklauseln entgegen. Weiter aufgehellert hat sich das Investitionsklima. Obgleich die Investitionsbereitschaft zahlreicher Unternehmen in eine Erweiterung des Fuhrparks in den ersten Monaten des Jahres noch relativ verhalten war, schwand die Skepsis gegenüber einer Kapazitätsausweitung zunehmend.

Ein weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung an das BMVBS lag im Jahr 2011 auf dem Arbeitsmarkt im Verkehrsgewerbe. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik wertet das Bundesamt regelmäßig die Arbeitsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche aus. Im Jahr 2011 wurde eine Ausweitung der bislang untersuchten Berufsbilder Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung, Schienenfahrzeugführer, Kraftfahrzeugführer und Binnenschiffer vor-



genommen. Im Einzelnen handelt es sich dabei um Schifffahrtskaufleute, Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Fachkräfte für Lagerlogistik und Fachlageristen. Generell zeigt sich in der gesamten Güterverkehrs- und Logistikbranche ein wachsender Bedarf an qualifizierten Fachkräften. Gleichzeitig verschärfen die Altersstruktur und der demographische Wandel den Wettbewerb der Unternehmen um Fach- und Nachwuchskräfte. Damit ergeben sich für die Mitarbeiter vergleichsweise gute Aufstiegs- und Beschäftigungschancen.

Im Gegensatz zum Gesamtmarkt verzeichnete der gewerbliche Umzugsverkehr in den zurückliegenden Jahren tendenziell Mengen- und Leistungsrückgänge. Vor diesem Hintergrund untersuchte das Bundesamt die aktuelle Situation im Segment der privaten Umzüge. Dabei wurde neben der Marktstruktur die wirtschaftliche Situation der Unternehmen ebenso beleuchtet wie die Bedeutung so genannter „Billiganbieter“ und verschiedener Internetplattformen zur Auftragsvergabe. Ein wesentliches Ziel der Untersuchung war es mithin, den Wettbewerb zu skizzieren, dem sich gewerbliche Umzugsunternehmen in Ballungsgebieten u.a. durch Kleinstunternehmen ausgesetzt sehen, die außerhalb des GüKG tätig werden und damit nicht den Berufszugangsbedingungen der Branche unterliegen.

Die Wettbewerbssituation und -entwicklung war auch Gegenstand einer weiteren Untersuchung der Marktbeobachtung im Zusammenhang mit den jungen EU-Mitgliedstaaten Rumänien und Bulgarien. Hier stand die Frage im Mittelpunkt, welche möglichen Auswirkungen in Folge der Kabotagefreigabe für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Rumänien und Bulgarien zum 1. Januar 2012 auf den deutschen Markt zu erwarten waren.



Weitere Aufgaben

Das Bundesamt ist vom BMVBS mit der Betreuung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, die durch einen externen Auftragnehmer erstellt wird, beauftragt. Die Mittelfristprognose umfasst sämtliche in Deutschland aktiven Verkehrsträger und trifft detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung in Deutschland. Ferner werden verschiedene Einflussgrößen auf die Verkehrsnachfrage und deren Verlauf dargestellt. Die Prognose dient der Beurteilung der Verkehrskonjunktur und bildet eine Informationsgrundlage zur Fundierung von Investitionsentscheidungen. Die halbjährlich erstellte Studie wird auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlicht.

Internationaler Luftverkehr

Im Jahr 1996 wurden erstmals Aufgaben auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs vom BMVBS auf das BAG übertragen. Es wurde Genehmigungsbehörde für Beförderungsentgelte/Tarife in der Passage nach dem Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den Tarifartikeln der jeweiligen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Zusätzlich wurde das Bundesamt Hinterlegungsstelle für Flug-

preise der Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union. Letztere Aufgabe entfiel mit der vollständigen Liberalisierung der EU-Luftverkehrsmärkte durch die 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. Allein im Jahr 2011 hinterlegten die Luftfahrtunternehmen rund 14.000 Vorgänge über Flugpreise beim Bundesamt.

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.

Außerdem erstellt das Bundesamt seit 2011 eigenständig Luftverkehrsbeiträge zur „Gleitenden Mittelfristprognose“ sowohl für die Passage als auch für die Fracht. Das BMVBS hatte das BAG hierzu beauftragt, um die Prognosen nicht mehr von externen Auftragnehmern übernehmen zu müssen.

Zum Einsatz kommen spezielle Softwareprogramme wie z.B. das Computerreservierungssystem Amadeus, das als elektronisches

Verkaufs- und Buchungssystem in Deutschland vorherrschend ist. Des Weiteren werden Statistikprogramme über Einsteiger und Flugzeugauslastungen in Deutschland sowie das US-amerikanische System ATPCO für Flugpreishinterlegungen genutzt.

Seit 2003/2004 sind verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund der Datenaufbereitung und Berichterstattung getreten. So ist das BAG vom BMVBS beauftragt worden, auf interne Informationsinstrumente und -methoden der EU-Kommission zurückzugreifen, um die Verhandlungsposition Deutschlands im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten analysieren zu können.

Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

Private Unternehmen können Nebenbetriebe (z.B. Tankstellen, Raststätten, Motels, Kioske) an Bundesautobahnen errichten und betreiben.

Als Gegenleistung für das Betriebsrecht haben sie seit dem 1. Juli 1997 eine Abgabe an den Bund zu zahlen. Deren Höhe ist am wirtschaftlichen Vorteil der Nebenbetriebe ausgerichtet. Das vollständige Verfahren zur Abgabentrachtung regelt die Verordnung über Höhe und Erhebung der Konzessionsabgabe für das Betreiben eines Nebenbetriebs an der Bundesautobahn (BAB-KabgV).

Zur Zeit sind insgesamt zehn Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG mit ihrer Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH allein über 720 Betriebe verfügt.



Hinzu kommen 28 Gestattungsbetriebe. Sie liegen an Straßen, 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 2011 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von 15,8 Mio. Euro.

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

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

Luftverkehr des Bundes

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

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

Den Luftverkehr des Bundes nutzen derzeit etwa 100 Behörden als Web-Anwendung im Internet.

Die 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 Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG).

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

Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs - Unternehmensstatistik

Gemäß den neuen gesetzlichen Vorgaben wird die Erhebung zur Unternehmensstatistik ab dem Jahr 2010 nicht mehr einem jährlichen, sondern einem fünfjährigen Rhythmus folgen. Sie erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von bis zu 10 % der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

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

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

Erhebungsmerkmale, Akzeptanz und Ablauf

Die Unternehmensstrukturerhebung wird zum letzten Arbeitstag im Oktober eines Berichtsjahres bei den Unternehmen durchgeführt, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen. Sie enthält Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und zu den Beschäftigten. Hierbei handelt es sich um Auskünfte über die wirtschaftlichen Tätigkeiten, die Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, die Anzahl, die Nutzlast und das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßenverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2010 in die Erhebung gelangten 10.545 Unternehmen sind 7.846 Unternehmen für die statistische Auswertung genutzt worden. Die Differenz waren Ausfälle von Unternehmen, die z.B. zum Stichtag ruhten, d.h. nicht mehr bestanden oder keine Lkw 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 2010 wurden vom BAG im Bericht „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2010 – USTAT 17“ im Februar 2012 veröffentlicht. Die Berichte können

- ebenso wie die bisher erschienenen Veröffentlichungen - beim BAG bezogen werden.

Das Bundesamt prüft derzeit die Möglichkeiten, neben der künftig fünfjährigen Unternehmensstatistik eine Statistik für die Zwischenjahre, gegebenenfalls in anderer Form und unter Nutzung von Sekundärstatistiken, zu erstellen.

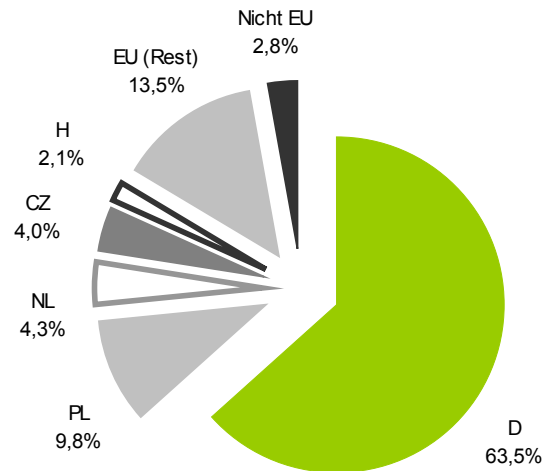
Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen

- Mautstatistik

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

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

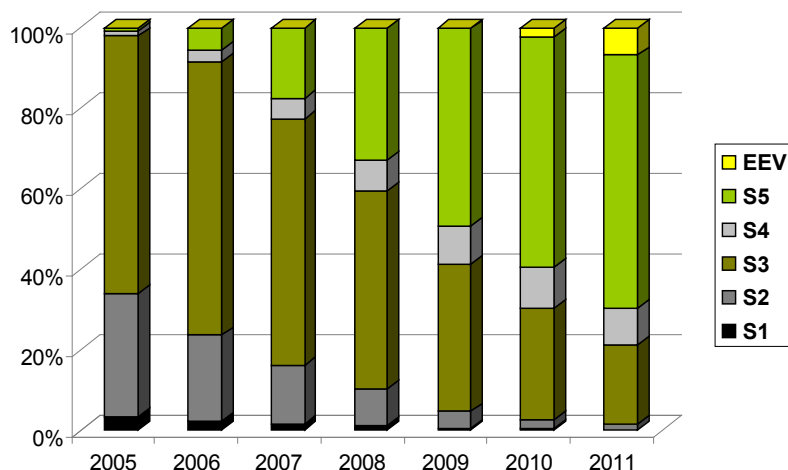
Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2011



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 umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt werden.

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

Entwicklung der Anteile der Fahrleistungen nach Schadstoffklassen von 2005 bis 2011



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

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisationen

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

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

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

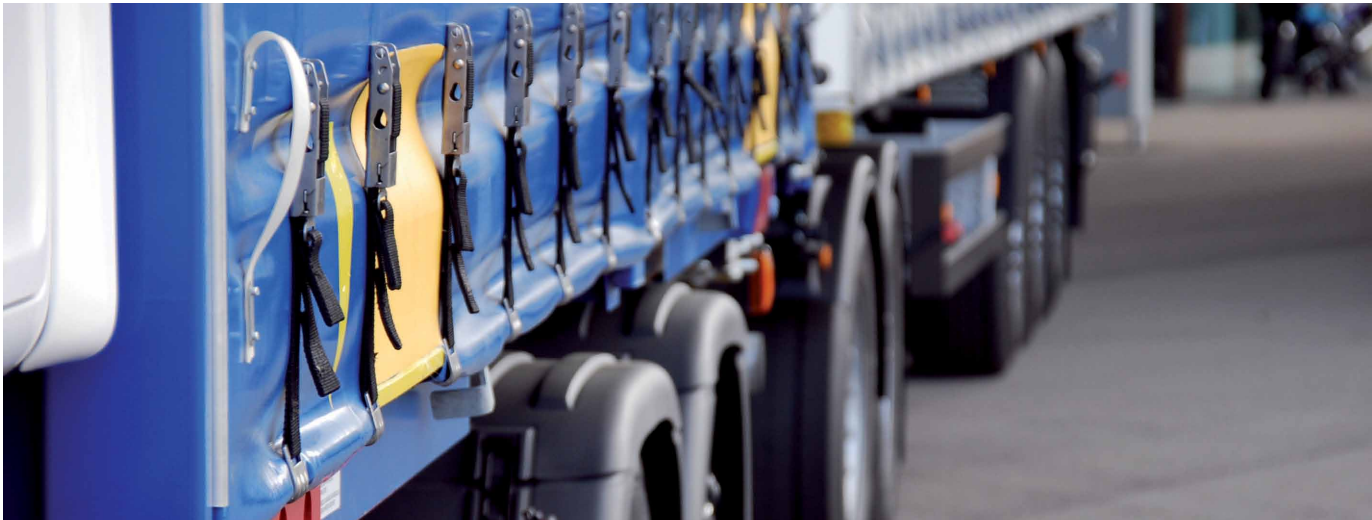
werden, die sich zur Mitwirkung bei den Aufgaben der Verkehrssicherstellung bereit erklärt haben.

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 Verkehrsministerium kann das BAG - in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt - die Vorbereitungen ganz oder teilweise für die Transportorganisationen der Länder treffen. Alle Länder haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Sicherung von Verkehrsleistungen

Da das VSG nur die Grundlage für staatliche Eingriffe zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs im Spannungs- und Verteidigungsfall bildet, hat der Gesetzgeber im Jahr 2004 zur Schließung der bestehenden Lücke in der staatlichen Notfallvorsorge für sonstige Großschadenslagen das Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) verabschiedet. Die zur Ausführung notwendigen Ausführungsbestimmungen sind in der sich in der Verwaltungsvorschrift zum VerkLG vom 4. Juli 2006 enthalten, die zurzeit novelliert wird.

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



- im Rahmen der Amtshilfe des Bundes bei einer Naturkatastrophe oder einem besonders schweren Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlages,
- bei einer wirtschaftlichen Krisenlage, durch die die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern gestört ist,
- zur Unterstützung der Streitkräfte bei Einsätzen aufgrund internationaler Vereinbarungen oder im Rahmen der Vereinten Nationen oder
- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen

erforderlich ist.

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

Das VerKLG unterscheidet drei Leistungsarten:

- die einmalige oder wiederkehrende Beförderung von Personen und Gütern,
- die Überlassung von Verkehrsmitteln und -anlagen zum Gebrauch, Mitgebrauch oder zur Nutzung,
- die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Ausrüstung und 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 Einsatzfall wirkungsvoll zu begegnen. Die dazu erforderlichen Auskünfte werden zum Teil direkt bei den Unternehmen, die zur Leistung nach dem VerKLG verpflichtet werden können, eingeholt.

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



Zuwendungsverfahren

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

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

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

Rechtsgrundlagen für die staatliche Förderung von Unternehmen des Güterkraftver-

kehrsgewerbes 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.

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

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

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

Für die Förderperiode 2011 traten die Förder Richtlinien für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen mit einigen wesentlichen Änderungen nach ihrer Verkündung am 1. November 2010 in Kraft.

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

Dienstleistungszentrum Reisestelle

Das Dienstleistungszentrum Reisestelle (DLZ) nimmt seit dem 1. Mai 2009 als besondere Organisationseinheit im Bundesamt ressortweit schrittweise Serviceaufgaben insbesondere zur Vorbereitung und Abrechnung von Dienstreisen aller ca. 28.000 Beschäftigten der Bundesverkehrs- und Bauverwaltung wahr. Ein elektronisches Verfahren, mit dem diese Reisen ohne großen Zeitaufwand beantragt und genehmigt werden, stellt die zeitnahe Erfassung und Erstattung von Kosten sicher.

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

Ausbildung von Verwaltungsfachangestellten im Rechtsbereich der Reisekosten. Für deren Ausbildung wurde ein elektronisches Lernprogramm entwickelt und im Jahr 2011 erstmals eingesetzt. Tutoren aus den Behörden des Geschäftsbereiches unterstützen das DLZ bei dieser Aufgabe

Im Jahr 2011 leistete das DLZ auf Grund von Erstattungsanträgen rund 108.000 Zahlungen an die Beschäftigten des BMVBS und folgenden Behörden im Geschäftsbereich: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesamt für Güterverkehr, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst, Havariekommando, Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrtbundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Eisenbahnbundesamt und sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Zentrale Dienste



Innerer Dienst

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 Fernsprechdienst, Post- und Botendienst) gedeckt werden muss.

Hervorzuheben sind insbesondere

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

In 2011 wurde für den Straßenkontrolldienst ein neues Büro-Kfz unter Berücksichtigung der aktuellsten technischen und ergonomischen Innovationen entwickelt. Zunächst wurden 23 neue Kontrollfahrzeuge in Dienst gestellt.

Zur Deckung des gesamten Sachbedarfs standen in 2011 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 18 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

Auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes wurde auf der Grundlage des 2011 eingeführten „Handbuchs Arbeits- und Gesundheitschutzmanagement des Bundesamtes für Güterverkehr“ der Schwerpunkt auf die Bereiche „Gefährdungsbeurteilungen“ und „Ge-

sundheitsvorsorge“ gelegt. Dabei werden relevante Gefährdungen der Beschäftigten systematisch ermittelt und bewertet mit dem Ziel, erforderliche Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit festzulegen.

Zur Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden am Arbeitsplatz wurden 2011 in der Zentrale und einigen Außenstellen „Gesundheitstage“ durchgeführt. Hierbei stand im Vordergrund, die Beschäftigten rund um das Thema Gesundheit und gesunde Lebensweise zu informieren und Wege zur Förderung des eigenen Wohlbefindens aufzuzeigen.



Organisation

Zentrales Anliegen der organisatorischen Betreuung ist es, die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Aufgabenerledigung im BAG zu schaffen. Dies beinhaltet nicht nur die konzeptionelle Neu- und Umgestaltung von Verfahren, Strukturen und Zuständigkeiten mit dem Ziel einer effektiven und effizienten Aufgabenerledigung, sondern auch das aktive Gestalten mitarbeiterbezogener Arbeitsbedingungen.

Neue Aufgaben, die dem Bundesamt übertragen werden, gilt es gemeinsam zu konzipieren und in die Organisationsstrukturen

einzubinden. Vermehrt erfolgt dies mittels Projektorganisationen, wie z.B. beim Aufbau der Verkehrsunternehmensdatei oder der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes.

Personal

Neben dem Regelgeschäft, der Bearbeitung aller im Zusammenhang mit dem Dienst- bzw. Arbeitsverhältnis anfallenden Angelegenheiten der ca. 1700 Beschäftigten des Bundesamtes einschließlich der Personalaktenführung, war die Personalverwaltung im Berichtszeitraum mit vielfältigen Sonderaufgaben betraut.

Nachdem durch Einführung des Dienstrechtsneuordnungsgesetzes (DNeuG) die Rahmenbedingungen für eine Verbeamtung in den Kontrolldiensten geschaffen wurden und daraufhin bereits in den Vorjahren intensive Vorbereitungen für ein solches Verbeamtungsverfahren getroffen wurden, konnte im Berichtsjahr mit der Abfrage des Interesses der Beschäftigten an einer Verbeamtung begonnen werden. So wurde im Frühjahr 2011 ein Interessenbekundungsverfahren veröffentlicht, in dessen Zusammenhang über 290 Interessenbekundungen aus Maut- und Straßenkontrolldienst eingegangen sind, die durch die Personalverwaltung auf die Möglichkeit einer Verbeamtung hin geprüft wurden.

Des Weiteren war in der ersten Hälfte des Berichtsjahres die durch die Personalverwaltung koordinierte Beurteilungsrunde 2011 durchzuführen, in deren Zuge über 400 Beamtinnen und Beamte des Bundesamtes beurteilt wurden.

Zum 01. August 2011 ist der Tarifvertrag zur Entgeltumwandlung für die Beschäftigten des Bundes und der Länder (TVEntgeltU-B/L) in Kraft getreten. Der Personalverwaltung oblag in diesem Zusammenhang die Prüfung der Voraussetzungen für eine Vielzahl bean-

tragter Entgeltumwandlungen sowie der Abschluss der entsprechenden Vereinbarungen mit den Beschäftigten.

Das Jahr 2011 war im Bereich der Personalgewinnung durch die Fortführung des Auf- und Ausbaus der Bereiche „Zuwendungsverfahren“ und „Dienstleistungszentrum Reisetelle“ sowie der Schaffung der Voraussetzungen für die Personalisierung weiterer ausstehender Projekte geprägt.

Für den Bereich „Zuwendungsverfahren“ wurde durch die Übernahme von strukturbetroffenem Personal aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) am Standort Dresden ein dislozierter Arbeitsbereich aufgebaut, in welchem zwischenzeitlich 25 Beschäftigte im Wege der Abordnung mit dem Ziel der Versetzung eingesetzt sind. Weiterhin erfolgte am Standort Saarbrücken die Einrichtung einer zusätzlichen Bearbeitungskomponente in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG.

Das Dienstleistungszentrum Reisetelle konnte in der finalen Aufbauphase durch die Gewinnung von weiterem befristeten Personal unterstützt werden. Darüber hinaus wurden zur Konsolidierung des Personalstandes die Vorbereitungen für die Errichtung eines weiteren Standortes für das DLZ getroffen.

Im Zuge der Einführung des BOS-Digitalfunks im BAG sind erste Abordnungen für die Konzeption und den Aufbau einer Leitstelle erfolgt. Darüber hinaus war das Sachgebiet Personalwirtschaft maßgeblich in die Planung für die Gewinnung von weiterem Überhangpersonal für verschiedene Aufgabenbereiche des BAG im Zusammenhang mit der Ende 2011 angekündigten Strukturreform im Geschäftsbereich des BMVg eingebunden.

Die Ausbildungsoffensive wurde auch im Jahre 2011 fortgesetzt. In deren Rahmen



wurden insgesamt elf Auszubildungsverhältnisse begründet. Acht Auszubildende befinden sich in der Ausbildung zum/zur Verwaltungsfachangestellten, drei Auszubildende haben ihre Ausbildung zum Fachinformatiker für Systemintegration begonnen.

In 2011 absolvierten vierzehn Auszubildende erfolgreich die Abschlussprüfung. Insgesamt wurden im Jahr 2011 beim BAG 55 (einschließlich der Neueinstellungen 2011) Auszubildende beschäftigt.

Erfreulicherweise ist es trotz der angespannten Stellensituation gelungen, auch ehemalige Auszubildende des Bundesamtes in unbefristete Arbeitsverhältnisse zu übernehmen.

Im Berichtszeitraum wurden zahlreiche externe und interne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten des BAG durchgeführt. Dazu gehörten die turnusmäßigen fachspezifischen Fortbildungsveranstaltungen für Straßenkontrolleure/innen, unter anderem in den Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht, an denen ca. 400 Beschäftigte teilnahmen.

Zu den externen Veranstaltungen zählen die Teilnahme an Seminaren der SAF, der BAKöV, des Kommunalen Bildungswerkes und weiterer Fortbildungsträger. Insoweit wurden im

Jahr 2011 ca. 1.000 Schulungsmaßnahmen durchgeführt.

Das Arbeitsschutz- und Gesundheitsmanagement für die Beschäftigten des BAG wurde in 2011 weiter ausgebaut. Zum 1. März 2011 trat die Dienstvereinbarung über die Hilfe für suchtkranke oder -gefährdete Beschäftigte in Kraft. Im Anschluss wurde mit der Schulung aller Führungskräfte sowie der Ausbildung der betrieblichen Suchthelfer/innen begonnen. Beide Schulungsmaßnahmen werden im Jahr 2012 abgeschlossen sein.

Ein großer Erfolg war der am 15. September 2011 unter dem Motto „Gesund bleiben trotz Stress“ in der BAG-Zentrale durchgeführte Gesundheitstag. Ebenso fanden Gesundheitstage in den Außenstellen statt.

Die betriebliche Sozialberatung konnte sich in 2011 weiter etablieren. Durch die Teilnahme einer externen Sozialbetreuerin an Personalversammlungen und am Gesundheitstag konnte die Bekanntheit und Akzeptanz der Sozialberatung bei den Beschäftigten deutlich gesteigert werden.

Weiter fortgesetzt wurden die Schulungen zum Thema „Deeskalation und Konfliktbewältigung“ für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes, die um spezielle Führungskräftebildungen für die Straßen- und Mautoberkontrolleure/innen sowie Schu-



lungen zum Konfliktmanagement für die Dienstplaner/innen beider Kontrolldienste ergänzt wurden.

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

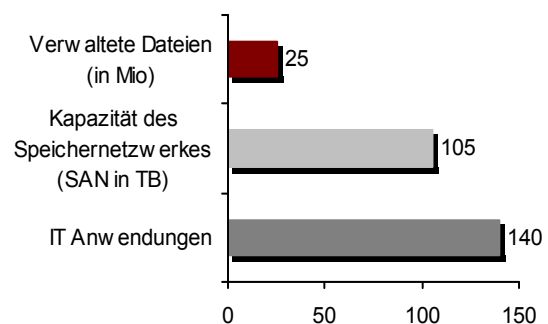
Führungskräfte erhalten über das Instrument der Leistungsfeststellung ein effektives Mittel der Personalsteuerung, das verantwortungsvoll genutzt werden muss. Die Tarifbeschäftigten erhalten eine verbindliche Rückmeldung über die Bewertung ihrer Arbeit. Gute Leistungen werden anerkannt und auch finanziell honoriert.

Im Beamtenbereich wurde ein ähnliches, leistungsorientiertes Verfahren umgesetzt.

Informationstechnik im Bundesamt

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

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



Einnahmen und Ausgaben

Auf die Konten des Bundesamtes - Zahlstelle - wurden ca. 80.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabenbereichen getätigt. 480.000 Buchungen wurden abgewickelt und 142.000 Auszahlungen geleistet.

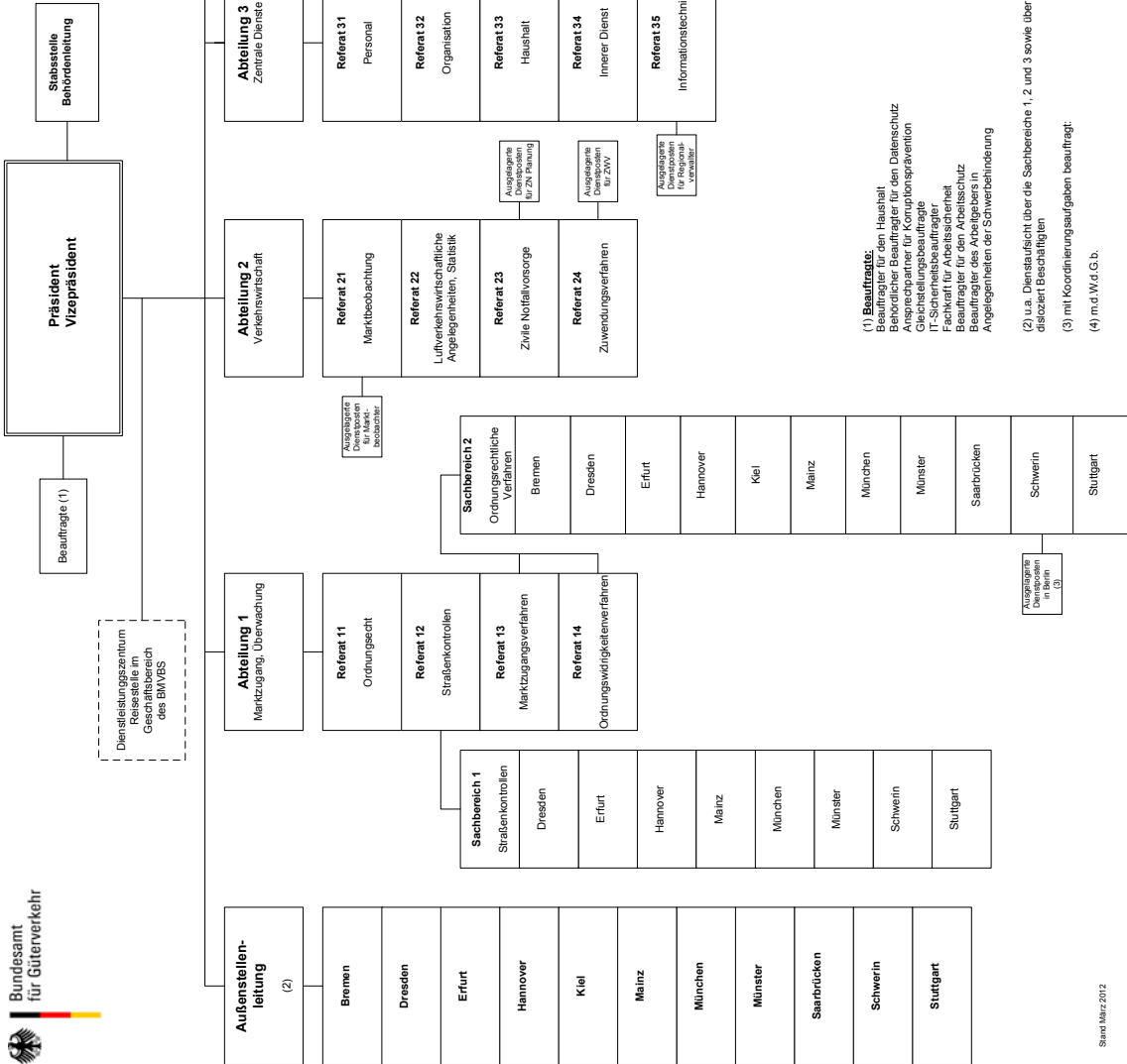
Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt. Nachfolgend ist der Abschluss des Haushaltsjahres 2011 dargestellt.

Abschluss des Haushaltsjahres 2011

Lkw-Maut (Kapitel 1202)	in Mio. Euro
Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut	4.477,41
Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw durch Private	465,80
Zuwendungsverfahren (Kapitel 1202)	in Mio. Euro
Zuschüsse zum De-Minimis-Programm	296,40
Zuschüsse zum Aus- und Weiterbildungs-Programm	71,40
Einnahmen (Kapitel 1205 und 1210)	in Mio. Euro
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben	15,76
Sonstige Einnahmen (u. a. Geldbußen, Gebühren)	20,32
Gesamteinnahmen	36,08
Ausgaben (Kapitel 1205)	in Mio. Euro
Personalausgaben	74,17
Sächliche Verwaltungsausgaben (u. Investitionen)	25,42
Gesamtausgaben	99,59

Organisationsplan des BAG

Anschrift der Zentrale
 Werdnstraße 34, 50672 Köln
 Postfach 19 01 80, 50488 Köln
 Telefon: (0 22 1) 57 76 - 0
 Telefax: (0 22 1) 57 76 - 1777



(1) **Beauftragter:**
 Beauftragter für den Haushalt
 Beauftragter für den Datenschutz
 Beauftragter für die Informationsverwaltung
 Beauftragter für die IT-Sicherheitsverwaltung
 IT-Sicherheitsbeauftragter
 Fachkraft für Arbeitssicherheit
 Beauftragter für den Arbeitsschutz
 Beauftragter des Arbeitgebers in Angelegenheiten der Schwerbehinderung

(2) u.a. Dienstaufsicht über die Sachbereiche 1, 2 und 3 sowie über die diszipliniert Beschäftigten

(3) mit Koordinierungsaufgaben beauftragt

(4) i.H.v. d. W. d. G. b.

Notizen:



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

**Werderstraße 34
50672 Köln**

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

**Postfach: 19 01 80
50498 Köln**

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