



Bundesamt
für Güterverkehr



Geschäftsbericht 2013



Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsbericht 2013

Aufgaben – Organisation – Tätigkeiten

Köln, Juni 2014



Impressum

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

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

Redaktion: Renate Rademacher, Horst Roitsch

Stand: Mai 2014

Bilder: Bundesamt für Güterverkehr
Jan Bergrath, Freier Journalist, Köln
Thomas Küppers, ETM Verlag

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und
digitale Infrastruktur

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

Inhalt

Vorwort des Präsidenten

Bundesamt für Güterverkehr	8
Stabsstelle Behördenleitung	9
Marktzugang/ Überwachung	10
Ordnungsrecht	11
Straßenkontrollen	12
Marktzugang im nationalen und internationalen	
Straßengüter- und Personenverkehr	19
Ordnungswidrigkeitenverfahren	22
Lkw-Maut	26
Grundsatzfragen Lkw-Maut	28
Straßenkontrollen Lkw-Maut	32
Betriebskontrollen	35
Ordnungswidrigkeitenverfahren/ Nacherhebung	36
Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen	37
Verkehrswirtschaft	40
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	41
Internationaler Luftverkehr	45
Konzessionsabgabe für das Betreiben	
von Autobahnnebenbetrieben	46
Luftverkehr des Bundes	47

Statistiken des Güterkraftverkehrs	48
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	50
BOS-Digitalfunk	54
Dienstleistungszentrum Reisestelle	55
Zuwendungsverfahren	56
Förderprogramm De-minimis	58
Förderprogramm Ausbildung	58
Förderprogramm Weiterbildung	58
Zentrale Dienste	60
Innerer Dienst	61
Organisation	62
Personal	62
Informationstechnik	65
Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen	66
Organisationsplan des BAG	68



Liebe Leserinnen und Leser,

wenn die Zahl 60 auch keine typische Jubiläumszahl darstellt, so möchte ich doch an dieser Stelle erwähnen, dass das Bundesamt für Güterverkehr - am 16. März 1953 gegründet als Bundesanstalt für den Güterfernverkehr - im Berichtsjahr 60 Jahre jung geworden ist.

In dieser Zeitspanne hat sich das Bundesamt von einer klassischen Verwaltungsbehörde zu einem modernen öffentlichen Dienstleister weiterentwickelt.

Dies belegt unter anderem die beeindruckende Summe von deutlich über einer Milliarde Euro, die seit Einführung der Mautharmonisierungsmaßnahmen im Jahr 2009 als Fördermittel an das Gewerbe ausbezahlt werden konnte.

Wesentliche Kernaufgabe des Bundesamtes ist und bleibt es jedoch, mit der Durchführung von Straßenkontrollen einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen zu leisten. Dies hat im Jahr 2013 in 14.300 Fällen zur Untersagung der Weiterfahrt aufgrund gravierender Rechtsverstöße oder Sicherheitsmängeln am Fahrzeug geführt.

Das Bundesamt hat darüber hinaus auch für Abgabengerechtigkeit und Wettbewerbsgleichheit zu sorgen. Dass dies in enger Zusammenarbeit mit der Firma Toll Collect GmbH wieder gut gelungen ist, belegt die dauerhaft unter einem Prozent liegende Beanstandungsquote bei den Mautkontrollen.

Erfreulicherweise stieg die Fahrleistung mautpflichtiger schwerer Lkw gegenüber dem Vorjahr um rund 0,6 Mrd. Kilometer auf 27,2 Mrd. Kilometer an und hat damit fast den bisherigen Höchstwert aus 2008 (27,6 Mrd. Kilometer) erreicht. Entsprechend stieg auch der Mautumsatz um 0,57 % auf 4,389 Mrd. Euro.

Diese positive Entwicklung bestätigt sich auch bei Betrachtung des gesamten deutschen Güterkraftverkehrsmarktes.

Nach zunächst rückläufigem Halbjahresergebnis ist die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,7 % auf knapp 3,53 Mrd. Tonnen gestiegen. Die Verkehrsleistung im Inland erhöhte sich im gleichen Zeitraum um rund 1,1 % auf 453,4 Mrd. Tonnenkilometer.

Über 1700 motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden auch in Zukunft dafür sorgen, dass das Amt seine Aufgaben erfolgreich erfüllen wird.

Andreas Marquardt

A handwritten signature in black ink that reads "Andreas Marquardt". The script is cursive and somewhat slanted to the right.

Präsident des
Bundesamtes für Güterverkehr

Köln, im Juni 2014

Die Zentrale und die Außenstellen des Bundesamtes für Güterverkehr



Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)*. Unter der Leitung seines Präsidenten nimmt es vielfältige Aufgaben rund um den Güterverkehr wahr.

Sein Sitz - die Zentrale - befindet sich in Köln. Die Zentrale ist in fünf Abteilungen mit insgesamt 21 Referaten untergliedert. Sie wird von bundesweit elf Außenstellen und einer Dienststelle in Berlin unterstützt.

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

- Rechtsentwicklung
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßen- und Betriebskontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren 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 Reisesstelle
- 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.

* Es wird die aktuelle Bezeichnung verwendet.

Stabsstelle Behördenleitung

Hier sind typische Querschnittsaufgaben angesiedelt. Neben der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist die Stabsstelle für die Aufgabenbereiche Datenschutz, IT-Sicherheit, Korruptionsprävention, übergreifende Organisations- und Planungsaufgaben, Rechtsangelegenheiten des Dienstleistungszentrums Reisseite und Sonderaufgaben zuständig. Darüber hinaus obliegt ihr die Bearbeitung von Anträgen nach dem Informationsfreiheits- und dem Informationsweiterverwendungsgesetz sowie die Wahrnehmung der Funktion der Beschwerdestelle nach dem Allgemeinen Gleichstellungsgesetz.

Im Datenschutz lag der Arbeitsschwerpunkt in 2013 auf der Fortsetzung von Schulungsmaßnahmen und der Beratung in Einzelfällen. Außerdem wurde das Verzeichnis der EDV-Anwendungen, mit denen personenbezogene Daten im BAG verarbeitet werden, aktualisiert und dafür Sorge getragen, dass die Exklusivität des Personalverwaltungssystems gewahrt wird.

Im Bereich der IT-Sicherheit konnten erneut Sensibilisierungsveranstaltungen angeboten werden, die auf unvermindert hohes Interesse stießen (Aktion „Sicher gewinnt“ der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung -BAkÖV).

Zum Zwecke der Korruptionsprävention sind weitere Präsenzs Schulungen durchgeführt und den korruptionsgefährdeten Fachbereichen Präventions-Checklisten zur Verfügung gestellt worden. Daneben wurden die notwendigen Vorbereitungen getroffen, um ab 2014 allen Beschäftigten Online-Schulungen zur Korruptionsprävention anbieten zu können.

Die Verfahrensbearbeitung nach dem Informationsfreiheitsgesetz war Thema eines Beratungs- und Kontrollbesuches des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit.





Marktzugang Überwachung



Ordnungsrecht

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

Rechtsentwicklung

Im Bereich des Güterkraftverkehrsrechts hat das BAG an der kontinuierlichen Anpassung der mit den Fachressorts der Bundesländer und den Verbänden des Verkehrsgewerbes abgestimmten Auslegungshilfe zu Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 mitgewirkt. Sie beinhaltet

einen Katalog der nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände mit „Schwersten Verstößen“ im Sinne des Artikels 6 Absatz 2 der Verordnung und wurde vom BMVI veröffentlicht. Im Bereich des Gefahrgutrechts war das Bundesamt an der Überarbeitung der Durchführungsrichtlinien (Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut-RSEB) zur Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) beteiligt, die mit Wirkung zum 1. Januar 2013 an die geänderten Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) angepasst wurden.

Darüber hinaus hat sich das BAG mit dem BMVI und den zuständigen obersten Landesbehörden über Kernfragen der Auslegung und Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Bestimmungen der Berufskraftfahrerqualifikation abgestimmt, um auf diese Weise eine einheitliche Durchführung der Vorschriften in Deutschland zu gewährleisten. Auf europäischer Ebene war das BAG eingebunden in die Arbeiten an den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (VO (EU) Nr. 165/2014) sowie an dem von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwurf der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen im Rahmen des sogenannten Verkehrssicherheitspakets.

Fachliche Schulung

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

Ein Fortbildungsschwerpunkt wurde im Jahr 2013 im Bereich der Fahrpersonalsvorschriften gesetzt. Dabei wurde insbesondere der Themenkomplex „Manipulationen am Kontrollgerät“ berücksichtigt. Außerdem wurden Grund-, Aufbau- und Fortbildungsseminare durchgeführt, die das Abfall-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht sowie die Vorschriften zur Ladungssicherung und zur technischen Unterwegskontrolle betrafen.

Insgesamt wurden rund 390 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG geschult. Zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorschriftenauslegung und -vermittlung fand im Jahr 2013 insbesondere im Bereich des Gefahrgutrechts wieder ein reger Erfahrungsaustausch zwischen den Schulungsbeauftragten des BAG und denen der anderen Kontrollbehörden des Bundes und der zuständigen Länderbehörden statt.

Sonstige Aktivitäten

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

Auch wirkte das Bundesamt an den Abstimmungsprozessen und fachlichen Diskussionen zwischen Bund und Ländern in den verschiedenen Gremien mit, wie z. B. dem Bund-Länder-Fachausschuss Güterkraftverkehr, dem Bund-Länder-Arbeitskreis Berufskraftfahrerqualifikation oder der Bund-Länder-Referentenbesprechung Fahrpersonalrecht.

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

Straßenkontrollen

Mit seinen Straßenkontrollen leistet das BAG einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Dabei wird zwischen Standkontrollen und mobilen Kontrollen unterschieden. Im Vordergrund stehen die Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht einschließlich Ladungssicherung



und technischer Unterwegskontrolle. Darüber hinaus erfolgt eine große Zahl von Kontrollen in speziellen Rechtsgebieten, insbesondere mit den Schwerpunkten Gefahrgut- und Abfalltransporte.

Zur Durchführung der Straßenkontrollen waren im Jahr 2013 im Bundesamt 238 Stellen besetzt, davon 225 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 2013

Ein Schwerpunkt der Kontrolltätigkeiten lag auch im Jahr 2013 auf dem Bereich rund um das digitale Kontrollgerät und dem Aufdecken von Manipulationen. Hierauf hat sich die mit internationalen Experten der Kontrolldienste aus ECR-Staaten (Euro Contrôle Route) und der Organisation der

Polizeien TISPOL besetzten Tacho Web Group (TWG) spezialisiert. Auch das BAG ist in der Arbeitsgruppe vertreten. Dadurch finden entscheidende Erkenntnisse auf diesem Gebiet Eingang in die Verbesserung der Kontrollen und der Ausbildung von Kontrolleurinnen und Kontrolleuren des BAG. Da die Ergebnisse dieses Bereichs auch wesentlich für die Erwägungen der EU-Kommission sind, fand auf Einladung der TWG-Arbeitsgruppe im September 2013 in Belgien eine gemeinsame Kontrolle von ECR und TISPOL statt. Schwerpunkt der Kontrolle war - wie auch im Jahr 2012 - 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 weitere Maßnahme hat das BAG mit insgesamt drei Sonderkontrollen zu Manipulationen rund um das Kontrollgerät eine

neue Kontrollmethode gestartet. Hierfür wurden ausgewählte Experten besonders geschult, die Auswertesoftware weiter spezialisiert und um besondere Funktionen zum Aufdecken von Manipulationen erweitert. Die mit 26 % sogar noch über dem Vorjahresniveau (21 %) liegende Beanstandungsquote macht deutlich, dass diese Kontrollen auch in Zukunft verstärkt durchgeführt werden müssen.

Euro Contrôle Route (ECR)

Derzeit sind nach dem Beitritt von Kroatien Kontrolldienste von insgesamt 14 Mitgliedstaaten aktiv in der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route (ECR) vertreten, um die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene weiter zu entwickeln und zu vertiefen und die Rechtsvorschriften innerhalb der europäischen Union einander anzunähern.

Im Rahmen der Mitarbeit in diesem Verbund fand wie bereits in den Vorjahren ein regelmäßiger internationaler Fortbildungsaustausch mit Kolleginnen und Kollegen aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Tschechien statt. Schwerpunkt

des Austausches mit europäischen Partnerbehörden sind die Harmonisierung der Kontrollmethoden und die Verbesserung der Koordination der Kontrolltätigkeiten. Hauptthemen waren dabei die Ausbildung im Bereich des digitalen Kontrollgerätes, die technische Unterwegskontrolle und die Sicherung der Ladung. Am multilateralen Austausch waren Kontrolleure aus den EU-Staaten Niederlande, Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Ungarn, Rumänien, Litauen, Irland, Polen und Deutschland beteiligt. In Leiden (NL) fand ein multilateraler Kontrolleursaustausch mit Schwerpunktthema Kabotage statt.

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

Kontrollergebnisse für das Jahr 2013

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



wurden im Berichtsjahr 2013 durch den Straßenkontrolldienst des BAG rd. 564.000 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, Fahrten-schreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, des Austritts von Kraftstoff und Öl, aber auch der Abgastrübung und gasförmigen Emissionen sowie des Gesamtwartungszustandes unterzogen. Diese technischen Kontrollen dienen in besonderem Maße dazu, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 66.715 Fahrzeuge hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. Hiervon wurden bei 32.611 Fahrzeugen der vollständige Umfang der technischen Unterwegskontrolle begutachtet. Insgesamt wurde bei etwa jedem siebten Fahrzeug mindestens eine Beanstandung registriert, was einer Beanstandungsquote von rd. 14 % entspricht.

Fahrpersonal/ Digitales EG-Kontrollgerät

Im Jahr 2006 trat die Verpflichtung zur Ausrüstung aller neu zugelassenen Fahrzeuge, die dem Personen- oder Güterver-



kehr dienen und mehr als neun Sitzplätze bieten und/oder eine zulässige Gesamtmasse größer als 3,5 t aufweisen, mit einem digitalen EG-Kontrollgerät in Kraft. Der Anteil der Fahrzeuge mit einem solchen digitalen EG-Kontrollgerät ist seither stetig gestiegen. Ende des Jahres 2013 waren insgesamt 74 % aller Fahrzeuge bei den Kontrollen der Fahrpersonalvorschriften durch das Bundesamt mit digitalen EG-Kontrollgeräten ausgerüstet.

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

Gefahrgutkontrollen

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2013 bei rund 26.000 Fahrzeugen durchgeführt. In 14 % der Fälle wurde eine Beanstandung registriert. Hierbei handelte es sich in der Hauptsache um Verstöße aufgrund fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände, fehlender Begleitpapiere bzw. schriftlicher Weisungen oder falscher Kennzeichnung. Bei ca. 2.000 Fahrzeugen wurde mindestens ein Verstoß der Gefahrenkategorie I ermittelt. Ein Vergehen dieser Kategorie ist mit einer hohen Lebens-, Gesundheits- oder Umweltgefahr verbunden, so dass in der Regel unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr zu ergreifen sind (z. B. Untersagung der Weiterfahrt, Stilllegung des Fahrzeugs).

Die Gefahrgutkontrollen standen im Zeichen der 22. ADR-Änderungsverordnung und der damit verbundenen umfangreichen Änderungen der Gefahrgutvorschriften zum 1. Januar 2013. Der Straßenkontrolldienst des BAG leistete in dem Übergangs-

zeitraum bis zum 30. Juni 2013, in dem die Beteiligten an Gefahrgutbeförderungen noch die Möglichkeit hatten, die bis dahin gültigen alten Vorschriften alternativ anzuwenden, umfangreiche Aufklärungsarbeit.

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

Abfalltransportkontrollen

Die Verkehrsleistung von Transporten, die dem Abfallrecht unterliegen, hat zugenommen. Neben einem Anstieg der Abfalltransportkontrollen im Allgemeinen stieg insbesondere auch die Notwendigkeit von Kontrollen grenzüberschreitender Abfallverbringung. Bei grenzüberschreitenden Abfalltransporten konnten im Jahre 2013 Beanstandungen in besonderem Maße festgestellt werden.

Insgesamt wurden in 2013 rd. 27.000 Fahrzeuge auf die Einhaltung der einschlägigen abfallrechtlichen Vorschriften kontrolliert. Bei ca. 11 % der Fahrzeuge wurde eine Beanstandung registriert.

Aufgrund des geänderten Umweltstrafrechts setzte sich die bereits erwartete Entwicklung aus dem Jahre 2012 fort. So sah sich der Straßenkontrolldienst häufiger veranlasst, von dem Verdacht einer Straftat, insbesondere des unerlaubten Umgangs mit Abfällen gemäß § 326 Absatz 2 Strafgesetzbuch, auszugehen.



Wie bereits im Vorjahr fanden auch im Jahr 2013 im Rahmen von IMPEL (Netzwerk für die Implementierung und den Vollzug von Umweltgesetzen) und TFS (Arbeitsgruppe Abfallverbringung) internationale Erfahrungsaustausche der Kontrolleure statt, die der Weiterentwicklung und Optimierung der Abfallkontrollen des BAG dienten.

Maßnahmen und Ausblick

Im Jahr 2013 wurden - differenziert nach Rechtsgebieten - in bis zu 25 % der durchgeführten Kontrollen Beanstandungen festgestellt. Dabei entfielen 74 % aller Verstöße auf Beanstandungen im Bereich der Fahrpersonalvorschriften, gefolgt von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften (insbesondere Nichteinhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichten, Verstöße gegen die Vorschriften der Ladungssicherheit sowie der technischen Ausrüstung und Beschaffenheit von Nutzfahrzeugen) mit rund 18 %.

In rund 11.000 Fällen wurden wegen des Verdachts eines bußgeldbewehrten Vergehens durch den Straßenkontrolldienst Sicherheitsleistungen gegen ausländische Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugführer oder -halter) eingezogen. Diese belaufen sich auf insgesamt rund 3,9 Mio. Euro. Bei weniger schweren Vergehen wurden außerdem fast 36.000 Verwarnungen ausgesprochen. Die Höhe der Sanktionen betrug hierfür insgesamt rund 930.000 Euro.

In über 14.300 Fällen musste Fahrzeugführern durch Kontrolleure aufgrund gravierender Rechtsverstöße oder Sicher-

heitsmängeln am Fahrzeug die Weiterfahrt untersagt werden. In deutlich mehr Fällen betrifft dies ausländische Fahrzeuge (Anteile In- und Ausland: 29 zu 71 %), was auf schwerwiegendere Verstöße speziell im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sowie häufigere technische Mängel im und am Fahrzeug zurückgeführt werden kann.

Es ist absehbar, dass die zuvor erwähnten Schwerpunktthemen die künftige Kontrolltätigkeit des BAG weiterhin maßgeblich mitbestimmen werden. Die wichtigen Kontrollen des Fahrpersonalrechts sowie der technischen Unterwegskontrolle sollen auf einem möglichst gleichbleibend hohen Niveau beibehalten werden. Hinzu kommen Kontrollen bei Fernreisebussen aufgrund der zunehmenden Bedeutung entsprechender Reiseaktivitäten.

Forschungsprojekt zum „Sicheren Ausleiten bei Standkontrollen“

Als besondere Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit für den gesamten Kontrolldienst des BAG ist das 2011 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegebene und von der RTWH Aachen (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) bearbeitete Forschungsvorhaben „Sicheres Anhalten von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen bei (Stand-) Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) auf Autobahnen“ zu nennen. Aus Gründen der Arbeitssicherheit der BAG-Kontrolleure sowie der allgemeinen Verkehrssicherheit besteht Bedarf, das klassische Ausleitverfahren mit einem auf der



Autobahn positionierten BAG-Kontrollleur sukzessive durch eine geeignete, sichere Ausleitmethode gemäß modernem technischem Stand zu ersetzen.

So wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens untersucht, inwieweit technische Hilfsmittel geeignet sind, Fahrer zu kontrollierender Fahrzeuge anzusprechen und auszuleiten, ohne dass ein BAG-Kontrollleur wie gewohnt die Autobahn betreten muss. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass seitlich neben der Autobahn aufgestellte, frei programmierbare, fernbedienbare und selbstleuchtende Anzeigen grundsätzlich sehr gut geeignet sind, Fahrzeuge zwecks Kontrolle auszuleiten. Im praktischen Einsatz zeigte sich, dass mit unterschiedlichen Anzeigehalten sowohl ganze Pulks von Lkw als auch gezielt einzelne Fahrzeuge ausgeleitet werden konnten. Im Vergleich mit der klassischen Ausleittechnik durch einen BAG-Kontrollleur konnten mit der Anzeige unter den gegebenen Bedingungen durchweg höhere, bei Einzelvergleichen zum Teil deutlich höhere Ausleitquoten erzielt werden. Das ange-

wandte System zeigte sich im Einsatz bei unterschiedlichen Bedingungen als stabil und gegenüber ungünstigen äußeren Einflüssen unabhängiger (z. B. Verkehr, Wetter, Licht).

Das Forschungsvorhaben, bei dem das BMVI, die BAST und das BAG in der Forschungsbetreuung mit der RWTH Aachen kooperierten, konnte 2013 abgeschlossen werden. Der Schlussbericht wurde Anfang 2014 veröffentlicht. Unter Berücksichtigung der Forschungsergebnisse werden nun durch das BAG die notwendigen Schritte unternommen, um die Anzeigen zum automatischen Ausleiten bei BAG-Standkontrollen baldmöglichst für den praktischen Einsatz zu realisieren und so das Ausleiten von Fahrzeugen bei Standkontrollen sicherer und effizienter zu gestalten.

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Für den internationalen Straßengüterverkehr erteilt das Bundesamt für Güterverkehr CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen. Es ist ferner zuständig für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungsurkunden. Das Bundesamt wirkt mit bei Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemeinschaftslicenzverfahren. Im Bereich des Marktzugangs im Straßengüterverkehr ist das BAG mit der Durchführung von Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Bestimmungen betraut. Des Weiteren erfüllt das BAG Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz.

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

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählen

neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2013 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.150 Jahresgenehmigungen und 432 Kurzzeitgenehmigungen.

Im Jahr 2013 hat das Bundesamt 724 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen gelten. Daneben wurden 61 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 117 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen

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

Das BAG gibt die entsprechenden Genehmigungsurkunden für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten aus. Im Jahr 2013 wurden 20.338 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 2013 hat das Bundesamt rund 4.600 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 81 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Die Verkehrsunternehmensdatei

In Durchführung des EU-Verordnungspakets zum Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer („Road Package“) wird beim BAG seit Ende 2012

ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen (VUDat) betrieben. In der VUDat werden allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert, wie etwa Name, Rechtsform und Anschrift des Unternehmens und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend sind bestimmte Inhalte der Verkehrsunternehmensdatei seit Oktober 2013 über das Internet allgemein zugänglich.

In der VUDat sind rund 100.000 Verkehrsunternehmen erfasst (Stand: Dezember 2013).

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durch-

führen. Grundlage hierfür sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das BAG, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2013 insgesamt 275 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 2013 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmen, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 68 Bußgeldbescheide. Im Berichtsjahr wurden 56 Bußgeldbescheide des BAG in Höhe von rund 175.000 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 61 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von ca. 412.950 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr. Im Jahr 2013 wurden 242 dieser Genehmigungen erteilt.

Daneben wirkt das BAG bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielver-

kehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit. 2013 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 2013 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In 3.805 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten geprüft sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst. Danach wurden die Anträge erforderlichenfalls mit entsprechenden Stellungnahmen an die deutschen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

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

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

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

Grundlage für die grenzüberschreitende Tätigkeit von Unternehmen, die Euro-Bargeld auf der Straße transportieren, ist eine entsprechende Lizenz, die das Bundesamt für deutsche Transportunternehmer bei Vorliegen der Lizenzvoraussetzungen auf Antrag erteilt. Diese Lizenz ersetzt für das Unternehmen bei der Durchführung von Euro-Bargeldtransporten auf der Straße die Gemeinschaftslizenz.

Im Jahr 2013 wurden fünf Unternehmen mit Sitz in Deutschland Lizenzen erteilt.

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

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Bundesamt für Güterverkehr ist Bußgeldbehörde bei Zuwiderhandlungen gegen zahlreiche Vorschriften wie den Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, dem Güterkraftverkehrs-, Abfall- und Gefahrgutrecht sowie weiterer Rechtsgebiete in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße. Hinzugekommen ist die Zuständigkeit für die Ahndung von bestimmten Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung zum grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums (VO (EU) Nr. 1214/2011). Die

Sanktionen im Jahr 2013 (gesamt)

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	33.939	11.375.503
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	2.063	66.389
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	36.002	11.441.892

Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgt dezentral in den 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 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 Ordnungswi-

drigkeiten auch durch Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld oder durch Einstellung abgeschlossen.

Im Jahr 2013 wurden mit ca. 36.000 Bescheiden rund 11 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.

Mit rund 24.000 Sanktionsmaßnahmen (Verwarnungen bzw. Bußgeldbescheide) betrafen auch im Jahr 2013 die meisten Verstöße die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften).

Maßnahmen gegen gebietsansässige Betroffene im Jahr 2013
(durch das BAG erledigte Verfahren)

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Abgabe an Länderbehörden	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	1	129	117	2.596	2.843
Bundesstatistikgesetz	28	1.010	2.781	-	3.819
Insgesamt	29	1.139	2.898	2.596	6.662

Zu den Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle besteht stets ein erhöhter Informationsbedarf, was sich auch in zahlreichen telefonischen und schriftlichen Anfragen widerspiegelt. Soweit diese auf die Kontrollpraxis des Bundesamtes gerichtet sind oder das BAG, die für den Betroffenen zuständige Bußgeldbehörde ist, erfolgt eine abschließende Beantwortung durch das Bundesamt. Bei Gebietsansässigen, deren Zuwiderhandlungen überwiegend in den Zuständigkeitsbereich der Länderbehörden fallen, erfolgt eine Weiterleitung an die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder. Ein durchgehender Einsatz modernster IT-Technik vom Kontrollplatz über die zuständige BAG-Außen-

stelle 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 im Sachgebiet Verfahrensbetrieb in der Zentrale des BAG.

Das BAG unterstützt das BMVI 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

Maßnahmen gegen gebietsfremde Betroffene im Jahr 2013

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	50	63	2.073	2.186
Personenbeförderungsgesetz	5	-	33	38
Fahrpersonalgesetz	345	666	23.268	24.279
Gefahrguttransportrecht	96	62	4.244	4.402
Abfalltransportrecht	70	133	1.420	1.623
Sichere Container (CSC)	-	-	3	3
Insgesamt	566	924	31.041	32.531

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

Bei einem schweren Unfall mit gefährlichen Gütern sind die an dem Schadensereignis beteiligten Personen gesetzlich verpflichtet, dem BAG einen Gefahrgutunfallbericht innerhalb eines Monats vorzulegen. Dort werden sie erfasst, vorläufig ausgewertet und anonymisiert an das BMVI weitergegeben. Dieses veranlasst die sicherheitstechnische Bewertung der Vorfälle und leitet die Berichte erforderlichenfalls an das Sekretariat der ECE (Economic Commission for Europe) weiter.

Für interne Zwecke des BAG wird eine Vorschriftensammlung mit ca. 180 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.

Nationale Kontaktstelle

Das BAG nimmt in Deutschland zudem die Aufgaben der „Nationalen Kontaktstelle“ (NK) gem. Art. 18 VO (EG) Nr. 1071/2009 i. V. m. § 17 GüKG (Güterkraftverkehrsgesetz) wahr, über die die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Zukunft miteinander kommunizieren sollen.

Verstößt beispielsweise ein in Deutschland ansässiger Verkehrsleiter oder ein deutsches Verkehrsunternehmen im EU-Ausland gegen bestimmte Gemeinschaftsvorschriften, so teilt die zuständige ausländische Behörde diesen Verstoß dem BAG als NK zur Weiterleitung an die zuständige Landesbehörde mit.

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

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



Lkw-Maut



Lkw-Maut

Im Jahr 2013 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 27,2 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 0,6 Mrd. km an. Sie konnte aber noch nicht wieder ganz an die bisherigen Höchstwerte aus den Jahren 2007 und 2008 (27,4 Mrd. km bzw. 27,6 Mrd. km) anknüpfen.

Auf in die Mautpflicht einbezogene Abschnitte autobahnähnlich ausgebauter Bundesstraßen entfiel im Jahr 2013 eine Fahrleistung von 687 Mio. km.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte stieg bis Ende 2013 auf rund 775.200 Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 92 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Dieses verdeutlicht die beständig hohe Akzeptanz des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des seit Jahren äußerst zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt.

Es wurde ein Mautumsatz in Höhe von rund 4,389 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz um rund 25 Mio. Euro (rund 0,57 %) gestiegen. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag mit ca. 38 % auf dem Niveau des Vorjahres.

Mautsystem

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

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

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

Das mautpflichtige Streckennetz wird - stets aktuell und für alle Nutzer transparent - von der BASt unter www.mautta-belle.de veröffentlicht.

Auswirkungen auf die Mauthöhe haben die auf dem mautpflichtigen Streckennetz zurückgelegte Strecke, die Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeug-

kombination sowie die Emissionsklasse des Motorfahrzeugs.

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

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

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

Die Einbuchung über das Internet setzt die vorherige Registrierung bei Toll Collect voraus. Mautstellenterminals können ohne vorherige Registrierung genutzt werden. Die Standorte der Mautstellenterminals sind im Internet unter www.toll-collect.de veröffentlicht oder als Broschüre erhältlich. Ende 2013 waren rund 3.390 Mautstellen im In- und Ausland verfügbar, die sich insbesondere in der Nähe von Auf- und Abfahrten des mautpflichtigen Streckennetzes befinden. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten wie die gewünschte Fahrtroute, den Zeitpunkt des Fahrtantritts und das Kennzeichen in das Mautstellenterminal ein

Grundsatzfragen Lkw-Maut

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 Verwaltungsstreitverfahren. In technischer Hin-





sicht liegen die Schwerpunkte auf der Entwicklung, dem Fehlermanagement und der Qualitätssicherung von IT-Komponenten und IT-Verfahren zur Steuerung des Systembetreibers sowie dem Führen des zentralen Mautinformationssystems. Im Aufgabengebiet Systemsteuerung wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet.

Das Referat Grundsatzaufgaben/Administration war in 2013 an den folgenden, für die künftige Mauterhebung wesentlichen Projekten eingehend beteiligt:

- Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung des BMVI

Das Referat Grundsatzaufgaben/Administration wirkt laufend an der Weiterentwicklung der Rechtsgrundlagen der Mauterhebung (insbesondere Bundesfernstraßenmautgesetz sowie Rechtsverordnungen) mit und berät das BMVI. So wurden u. a. Vorschläge zur Änderung und

Ergänzung von Detailregelungen im Bundesfernstraßenmautgesetz durch das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes unterbreitet, welches im Jahr 2013 in Kraft getreten ist. Das Gesetz umfasste u. a. Regelungen zur abschnittweisen Berechnung und Rundung der Maut, dem Einsatz optisch-elektronischer Einrichtungen bei Überwachungsaufgaben des BAG sowie zur Bekanntgabe von Verwaltungsakten im Ausland. Im parlamentarischen Verfahren wurde das Gesetz noch um eine rückwirkende gesetzliche Regelung zu den Mautsätzen ergänzt. Auch zu dem im Rahmen der Mauterhebung anwendbaren Verfahrensrecht hat sich das Referat Grundsatzaufgaben/Administration mit Vorschlägen beteiligt, die u. a. im Zusammenhang mit dem Übergang vom Verwaltungskostengesetz zum Bundesgebührengesetz im Jahr 2013 standen.

- EEMD

Die im BAG eingerichtete Projektgruppe EEMD (Europäischer Elektronischer Mautdienst) wurde unterstützt, bei Vertragsverhandlungen mit dem nationalen Mautbetreiber u. a. hinsichtlich der Vorbereitung und Umsetzung von Anpassungen am bestehenden Mautsystem, den notwendigen Veröffentlichungen zum EEMD auf der Homepage des BAG, den vorbereitenden Arbeiten zur künftigen Registrierung von EEMD-Anbietern und der Überarbeitung der nationalen Rechtsgrundlagen zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die interoperable Mauterhebung.

- Mitarbeiterschulungen

Im Rahmen der Einarbeitung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden in 2013 mehrere zielgruppenspezifische Lehrveranstaltungen durchgeführt, die eine fundierte Vermittlung mautspezifischen Fachwissens im Bereich der Grundsatzfragen zur Lkw-Maut (Rechtliche Grundlagen, Erhebung der Lkw-Maut, Mautpflicht und Ausnahmetatbestände etc.) zum Ziel hatten.

- Spezifische Aufgaben

Das BMVI wurde zu Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 88 Berichten aktuell informiert. Seit Mautstart wurden bis Ende 2013 rund 500 verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu den Benutzungsgebühren geführt. Hierbei handelte es sich sowohl um Verfahren, die das BAG unmittelbar bearbeitete als auch

um Verfahren, die Toll Collect als Beliehene in Fällen der Nacherhebung aus der automatischen Kontrolle durchführte. Rund 420 schriftliche Bürgeranfragen wurden im Jahr 2013 beantwortet. Täglich standen Mitarbeiter/innen zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen zur Verfügung.

- ZIS/ GIS

Neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der übrigen Fachreferate der Abteilung Lkw-Maut. Im Jahr 2013 wurde die Kontrollstatistik im ZIS umfangreich überarbeitet, so dass jetzt eine genaue Analyse der verschiedenen Kontrollarten abschnittsgenau möglich ist. Zur Unterstützung dieser Analysemöglichkeiten wurde eine weitere Stufe eingeführt, die die geographische Visualisierung von Mautdaten aus dem ZIS heraus ermöglicht. Das Projekt zur Anbindung der Fahrtendaten des EEMD an das ZIS läuft seit August 2013 und soll bis Herbst 2014 abgeschlossen werden. In 2014 sind absehbar weitere Anpassungen des ZIS aufgrund technischer Veränderungen des Mautsystems erforderlich.

Projektgruppe Lkw-Maut

Die Projektgruppe Lkw-Maut des BAG arbeitet zusammen mit der Projektgruppe des BMVI und eines Beraterkonsortiums an der Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems.

Aus der Sicht des Bundes besteht ein Handlungsbedarf aus folgenden Gründen:

- Die Vertragslaufzeit mit dem jetzigen Betreiber des Mautsystems, der Toll Collect GmbH, endet am 31. August 2015.
- Durch eine Ausweitung der Lkw-Maut sollen zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur generiert werden.

Im Hinblick auf das Vertragsende mit der Toll Collect stehen dem Bund grundsätzlich mehrere Handlungsalternativen zur Verfügung: Die Vertragsverlängerung, die Neuausschreibung des Systems und die Call Option (Gesellschaftsübernahme). Diese Handlungsalternativen werden innerhalb des Projektes analysiert und hinsichtlich der Prämissen Gewährleistung des Mautbetriebs und Sicherstellung der Mauterinnahmen über den Zeitpunkt des Vertragsendes hinaus bewertet.

Für eine zuverlässige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung soll die bestehende

Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Bundesstraßen ausgeweitet und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens (u. a. Tonnageabsenkung, externe Kosten) weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang erfolgen, insbesondere in Bezug auf das Erhebungs- und Kontrollsystem, konzeptionelle Vorbereitungen.

Projektgruppe EEMD

Es bestehen rechtliche Vorgaben der Europäischen Union (EU), die Voraussetzungen für einen übergreifenden Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD) zu schaffen. Dieser soll es den Mautpflichtigen ermöglichen, in allen elektronischen Mautsystemen der EU ihre Mautzahlung auf der Basis eines einzigen Vertrages mit nur einem Anbieter sowie mittels eines einzigen Fahrzeugerätes abzuwickeln. Die Mitgliedsstaaten der EU sowie die Mauterheber haben die Voraussetzungen für die Einführung des EEMD in ihren Gebieten zu schaffen. Die Projektgruppe arbeitet



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

Straßenkontrollen Lkw-Maut

Das Bundesamt kontrolliert mit ca. 460 Mautkontrolleuren/innen und Mautoberkontrolleuren/innen - abhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen in unterschiedlicher Intensität - mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten die Einhaltung der Mautpflicht.

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

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

- in Form mobiler Kontrollen im fließenden Verkehr beim Überholen der zu kontrollierenden Fahrzeuge,
- in Form stationärer Kontrollen (Standkontrollen) ggf. gemeinsam mit dem Straßenkontrolldienst des BAG sowie anderen Kontroll- und Ordnungsbehörden, insbesondere der Bundespolizei, dem Zoll sowie den Polizeibehörden der Länder,
- mithilfe portabler Kontrolltechnik. Hierbei kommt die bewährte Technik der automatischen Kontrollbrücken in einer kompakten Gerätschaft zur Anwendung, die sich in den Kontrollfahrzeugen verstauen lässt und somit den Einsatz des Straßenkontrolldienstes



Maut insbesondere entlang der Hauptverkehrsadern sowie zu Stoßzeiten flexibel und bedarfsgerecht unterstützt.

Bei mobilen Kontrollen werden schwere Nutzfahrzeuge auf der Bundesfernstraße bei der Vorbeifahrt kontrolliert. Hierbei werden mithilfe einer im Kontrollfahrzeug installierten Leseeinrichtung die für eine ordnungsgemäße Mautzahlung relevanten Fahrzeugdaten aus dem im Lkw eingebauten Fahrzeuggerät mittels einer speziellen Übertragungstechnik (Infrarot) ausgelesen. Die Mautzahlung von Lastkraftfahrzeugen ohne eingebautes Fahrzeuggerät wird durch eine computergestützte Abfrage in der Kontrollzentrale ermittelt. Dabei wird das Kraftfahrzeugkennzeichen mit zentral vorgehaltenen Buchungsdaten abgeglichen. Noch während des Überholvorgangs stellt der/die Kontrolleur/in somit fest, ob und in welcher Weise für den kontrollierten Lkw Maut entrichtet worden ist.

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

Bei stationären Kontrollen stehen die Kontrolleure auf Autobahnrastplätzen mit vorgelagerten Kontrollbrücken in Datenverbindung. Die Kontrollbrücken liefern Fotos der erfassten Lkw mit Fahrzeug- und Nationalitätenkennzeichen. Sie ermöglichen die Ermittlung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs und die angegebene Emissionsklasse. Diese Informationen werden dem/der Kontrolleur/in mit weiteren Daten über die Mautentrichtung des jeweiligen Fahrzeugs auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Rechner angezeigt. Lkw, die identifiziert wurden, die Entrichtung der Maut nicht oder falsch vorgenommen zu haben, werden unmittelbar und zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer genaueren Überprüfung unterzogen.

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

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

- Steuerung und Koordinierung

Die Steuerung der Kontrollen entlang der mautpflichtigen Bundesfernstraßen und die Koordinierung des hiermit verbundenen Personaleinsatzes erfolgen durch das Referat Straßenkontrollen Maut zentral von Köln aus.

In systematischer Auswertung der anonymisierten Gesamtheit streckenbezogener

Befahrungsdaten unterstützen IT-Verfahren mit entsprechenden Prognoseberechnungen das Referat bei der Planung seiner bedarfsgerechten Kontrollen (IPKS).

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

- Gesamtkontrollkonzeption und Qualitätssicherung

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

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

- Kontrollsysteme und Logistik

Das Referat Straßenkontrollen Lkw-Maut ist an der Weiterentwicklung der Kontrolltechnik von der Planungsphase bis zur Umsetzung in die Kontrollpraxis maßgeblich beteiligt und führt umfangreiche

Test- und Pilotverfahren durch. Hierdurch ist die ununterbrochene Einsatzfähigkeit sämtlicher kontrollspezifischer Verfahren bei fortschreitendem Stand der Technik sowie unter sich verändernden rechtlichen wie tatsächlichen Rahmenbedingungen gewährleistet.

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2013

Im Jahr 2013 wurden von den Kontrolleuren/innen des BAG insgesamt 9.427.004 Lkw überprüft. Damit stieg die Anzahl der Kontrollen gegenüber dem Vorjahr um rd. 764.000. Hierbei sind 27.201 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet worden.

Im Rahmen der im Jahr 2013 insgesamt durchgeführten Kontrollen (Mautkontrollen des BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) wurden 21.966.802 Fahrzeuge kontrolliert.

Aus der Zahl der durchgeführten Kontrollen und der Summe der aufgedeckten Mautverstöße errechnet sich eine durchschnittliche, auf das Jahr bezogene Beanstandungsquote. Diese Quote liegt auch für das Jahr 2013 dauerhaft unter 1 %. Die geringe Zahl an Beanstandungen bestätigt die Erkenntnisse der vergangenen Jahre, wonach die Lkw-Maut ein hohes Maß an Akzeptanz erfährt. Gleichmaßen wird durch die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und seiner öffentlichen Wahrnehmung eine nachhaltige Abkehr von Mautverstößen bewirkt.



Betriebskontrollen

Das BAG ist im Rahmen der Maut auch für die Durchführung von Betriebskontrollen zuständig. Die Kontrollen beziehen sich ausschließlich auf die Einhaltung der mautrechtlichen Vorschriften des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) sowie der darauf beruhenden Verordnungen. Allerdings können auch Vorgänge und Sachverhalte, die zeitlich noch im Geltungsbereich des Autobahnmautgesetzes 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 aufgrund entsprechend unterdurchschnittlicher Verkehrsdichte weniger überwacht würden, hinreichend abgedeckt werden oder thematische Sonderprüfungen erfolgen. Insgesamt erfüllen die Betriebskontrollen - über die Nacherhebung hinaus - weitergehende Aufgaben und sind wichtiger Bestandteil des Gesamtkontrollkonzeptes zur Überwachung der Einhaltung der mautrechtlichen Bestimmungen.

Für den Betriebskontrolldienst wurden neun Prüfgebiete eingerichtet, in denen 2013 insgesamt 26 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 2013 hat der Betriebskontrolldienst 649 Betriebskontrollen (inkl. Gesamtnacherhebungen), davon 530 mit Beanstandungen abgeschlossen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden ca. 1,6 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von rund 1,3 Mio. Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt rund 367.000 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 2013 wurden wegen Verstößen gegen das Bundesfernstraßenmautgesetz insgesamt

- 24.609 Bußgeldbescheide erlassen
- 19.051 Verwarnungen (mit und ohne Verwarngeld) erteilt und
- 33.300 Nacherhebungsbescheide (Straßenkontrolle und automatische Kontrolle) erlassen.

In 2013 wurden dem zuständigen Amtsgericht Köln knapp 700 Bußgeldverfahren zur Entscheidung vorgelegt. Vorausgegangen waren jeweils Einsprüche der Betroffenen (des Fahrzeughalters, des Beförderers oder des Fahrzeugführers) gegen entsprechende Bußgeldbescheide des BAG. In etwa 91 % 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 9 % 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.

Nach dem im Jahre 2013 in Kraft getretenen Bundesgebührengesetz verjähren Forderungen aus Nacherhebungen vier Jahre nach Ablauf des Jahres in dem die mautpflichtige Straße benutzt wurde.

Nacherhebungsverfahren nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz 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.

Aufgaben der Mautstellenprüfung

Im Jahr 2013 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 Maut-einnahmen an den Bund. Der Mautumsatz im Jahr 2013 belief sich auf rund 4,389 Mrd. Euro, hieran hatten Gebietsfremde einen Anteil von rund 1,686 Mrd. Euro und Gebietsansässige von rund 2,703 Mrd. Euro.

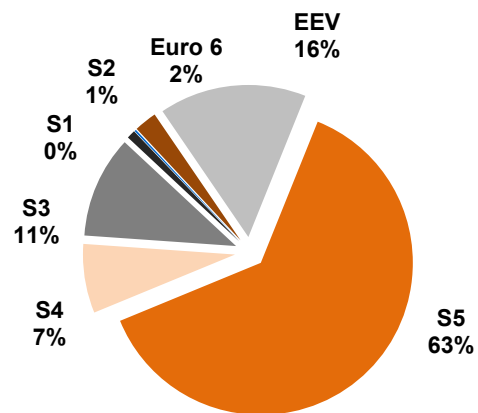
Die prozentuale Verteilung des Mautumsatzes nach In- und Ausländern im Jahr 2013 stellt sich wie folgt dar:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2013 nach In- und Ausländern



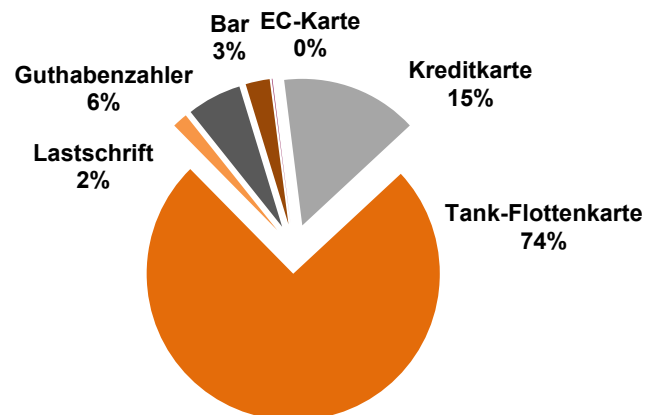
Die Verteilung des Gesamtmautumsatzes auf die aktuell gültigen Schadstoffklassen kann der nachfolgenden Grafik entnommen werden:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2012 nach Schadstoffklassen



Die genaue Verteilung nach Zahlungsmitteln gestaltete sich im Jahr 2013 folgendermaßen:

Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2012 nach Zahlungsmitteln



Prüfung der Betreibervergütung

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

haben. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim BAG unter Nutzung des auf der Homepage abrufbaren Erstattungsformulars.

Mauterstattung

Im Bereich Mauterstattungsverfahren wurden im Jahr 2013 rund 2.700 Anträge bearbeitet. Maut wird vom Bundesamt auf Verlangen erstattet, wenn diese zu Unrecht entrichtet wurde oder die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs unmöglich gemacht





Verkehrs- wirtschaft



Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berichtet das Bundesamt regelmäßig über aktuelle Entwicklungen auf dem Güterverkehrsmarkt sowie absehbare künftige Entwicklungen. Die Beobachtung und Begutachtung des Marktgeschehens im Verkehr gehört zu den gesetzlichen Aufgaben des Bundesamtes (§ 14 GüKG). Die Marktbeobachtung ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet und umfasst den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie den Luftverkehr und die Logistik. Sie dient dem frühzeitigen Erkennen und Herausstellen von Entwicklungen auf dem Verkehrs- und Logistikmarkt und soll u. a. dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit des überwiegend mittelständisch geprägten Verkehrsgewerbes zu erhalten.

Zur Erfüllung seines gesetzlichen Auftrages wertet das BAG verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Informationen und Marktdaten aus. Erhoben werden diese einerseits durch die dezentral im Bundesgebiet tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Marktbeobachtung. Sie stehen im direkten Kontakt zu Gesprächspartnern aus der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft und den Verbänden. Andererseits erfolgt eine Auswertung von amtlichen Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie von fachbezogenen Publikationen. Über die Expertengespräche soll ein zugleich ausgewogenes und differenziertes Bild der tatsächlichen Marktlage in Deutschland gewonnen werden. Für die

Experten besteht im Rahmen der vertraulichen Gespräche die Möglichkeit, auf Probleme oder Entwicklungen hinzuweisen, die für die Gesprächspartner, den Verkehrsträger oder die Branche allgemein von Bedeutung sind und sich auf diese Weise in die verkehrspolitische Entscheidungsfindung einzubringen.

Marktbeobachtungsberichte

Die auf dem beschriebenen Wege gewonnenen Erkenntnisse der Marktbeobachtung werden, zusammengefasst in Form periodischer Berichte und so genannter Sonderberichte, dem BMVI vorgelegt. Die periodischen Berichte umfassen insbesondere die Jahres- und Halbjahresberichte der Marktbeobachtung, in denen die Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten verkehrsträgerübergreifend dargestellt werden. Des Weiteren findet eine regelmäßige Berichterstattung im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik (Maßnahme 5 D) statt. Die Untersuchungsschwerpunkte liegen hier auf den Arbeitsbedingungen in unterschiedlichen Berufsfeldern der Branche sowie auf der aktuellen Arbeitsmarkt- und Ausbildungssituation. In den Sonderberichten des Bundesamtes gilt es hingegen, ausgewählte Themenfelder näher zu beleuchten, zu denen – beispielsweise aufgrund ihrer Aktualität oder einer besonderen verkehrspolitischen Bedeutung – seitens des BMVI kurzfristig Informationen angefordert werden. Die Aussagen der Berichte fließen direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen ein und werden vielfach der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Auf der

Internetseite des Bundesamtes (www.bag.bund.de) stehen die Veröffentlichungen kostenlos zum Herunterladen bereit.

Themenschwerpunkte 2013

Ein inhaltlicher Schwerpunkt der halbjährlichen Turnusberichterstattung der Marktbeobachtung lag im Jahr 2013 auf der Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarktes vor dem Hintergrund einer zunehmenden Internationalisierung der Verkehre. Die folgenden Ausführungen fassen einige wesentliche Aussagen des Herbstberichts 2013 der Marktbeobachtung zusammen. Demnach konnte in der ersten Jahreshälfte 2013 bei der Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt – trotz einer im zweiten Quartal spürbar ansteigenden Verkehrsnachfrage – wiederholt eine leicht rückläufige Bewegung beim Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung festgestellt werden. Die insgesamt im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge blieb im 1. Halbjahr 2013 mit rund 1,6 Mrd. t um

rund 1,2 % hinter dem Wert des Vorjahreszeitraums zurück, die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um 0,9 % auf 218,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge). Lediglich beim Binnenschiffsgüterverkehr waren im 1. Halbjahr 2013 Zuwächse und damit zugleich leichte Anteilsgewinne am Modal Split zu verzeichnen. Die Binnenschiffahrt profitierte dabei vor allem von der höheren Verkehrsnachfrage der Energiewirtschaft.

Inter- wie intramodal zeigte sich die Entwicklung bei allen Verkehrsträgern von einem hohen Wettbewerbsdruck beeinflusst. Auf dem Güterkraftverkehrsmarkt wurde der Wettbewerb in den vergangenen Jahren national wie international in zunehmendem Maße von Marktteilnehmern aus mittel-, ost- und südosteuropäischen Staaten geprägt, die im Vergleich zu den deutschen Transportunternehmen regelmäßig über Kostenvorteile verfügen. Nach den aktuell vorliegenden Zahlen nahmen auf nahezu allen aufkommensstarken Verkehrsrelationen zwischen Deutschland und anderen EU-Staaten sogenannte Dreiländer-



verkehre, d. h. Verkehre durch Fahrzeuge, die weder aus Deutschland noch aus dem jeweiligen Partnerland kommen, anteilmäßig zu. Dies hatte auf vielen Relationen nicht allein rückläufige Marktanteile deutscher Lastkraftfahrzeuge zur Folge. Auf nahezu allen Relationen zwischen Deutschland und alten EU-Mitgliedstaaten nahmen die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Partnerstaaten seit der EU-Osterweiterung signifikant ab. Deutschland ist zudem der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage in den letzten Jahren ununterbrochen gestiegen ist. Gleichwohl lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland mit rund 3 % zuletzt niedriger als in Belgien, Österreich und Frankreich. Für das 1. Halbjahr 2013 weist die Mautstatistik einen weiteren Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen ausländischer – insbesondere polnischer – Fahrzeuge aus. Deutsche Fahrzeuge verbuchten ebenso wie Fahrzeuge aus allen anderen alten EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 rückläufige Mautfahrleistungen. Die Situation im Straßengüterverkehr zeigte intermodal auch Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr. Hier wurde von den Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2013 über einen intensiv geführten Preiswettbewerb durch den Straßengüterverkehr berichtet.

Die Umsatzrenditen im gewerblichen Güterkraftverkehr bewegten sich in der ersten Jahreshälfte 2013 unverändert im unteren einstelligen Prozentbereich und damit in etwa auf Höhe des entsprechenden Vorjahresniveaus. Angesichts eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes und einer moderaten Kostenentwicklung vollzogen die Beförderungsentgelte lediglich einen

geringen Anstieg. Die Unternehmensinsolvenzen gingen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 leicht zurück. Fuhrparkseitig herrschten weiterhin die Ersatzinvestitionen vor. Dabei nahmen Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge zu. Aufgrund der weiterhin fehlenden Planungs- und Kalkulationssicherheit erfolgten sie vielfach jedoch zögerlich.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs konnten die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ihre Marktanteile erneut steigern. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld entwickelte sich die Ertragslage der Unternehmen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 dabei überwiegend gleichbleibend bis rückläufig. Der Kombinierte Verkehr mit Containern und Wechselbehältern nahm aufgrund von Rückgängen im Seehafen-Hinterlandverkehr leicht ab. Vergleichsweise positiver entwickelten sich die Kombinierten Verkehre mit Sattelzugaufliegern. In der Binnenschifffahrt übten anhaltende Laderaumüberhänge im Rheinstromgebiet weiterhin dämpfenden Einfluss auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Tank- und Trockengüterschifffahrt aus. Schiffe unter deutscher Flagge verloren erneut Marktanteile.

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 5 D des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik werden durch das Bundesamt jährlich die Arbeitsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche evaluiert. Im Jahr 2013 wurden den Sozialpartnern für insgesamt neun Berufsbilder belastbare Informationsgrundlagen für die Diskussion der Arbeitsbedingungen zur Verfügung gestellt und die Untersuchungsergebnisse

auf zahlreichen Veranstaltungen dem Fachpublikum präsentiert. Die zunehmende Vernetzung der globalen Handels- und Verkehrsströme hat in den vergangenen Jahren zu einer anhaltenden Nachfrage nach Speditions-, Transport- und Logistikdienstleistungen geführt. In der Folge lässt sich in weiten Teilen der Branche ein wachsender Personalbedarf und eine insgesamt erhöhte Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften feststellen. Durch die regelmäßige Auswertung der Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Berufsbildern sollen für die Sozialpartner Ansätze zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik aufgezeigt werden. Dies soll dazu beitragen, die Attraktivität der Berufe in Güterverkehr und Logistik zu erhöhen und Fachkräfte zu gewinnen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildeten im Jahr 2013 die Aktivitäten des Bundesamtes im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme J 2 des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik. Die Maßnahme verfolgt insbesondere das Ziel, durch eine Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an den Verladerampen Effizienzsteigerungen zu

erreichen und gute Arbeitsbedingungen zu fördern. So stehen unter anderem die Wartezeiten der Lkw bei der Be- bzw. Entladung sowie die sozialen Rahmenbedingungen der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer im Mittelpunkt der Betrachtung. Das Bundesamt war in diesem Zusammenhang im Jahr 2013 in die Erstellung einer Studie für das BMVI eingebunden, die auf die Identifizierung von Optimierungsmöglichkeiten an den Verladerampen abzielte. Die Studie bildete zugleich die Basis für eine breitenwirksame Publikation.

Weitere Aufgaben

Zu den weiteren Aufgaben des Bundesamtes gehört die Betreuung von Forschungsvorhaben wie die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, die im Auftrag des BMVI vergeben wird und in Teilen durch einen externen Auftragnehmer erstellt wird. Die Prognose des Luftverkehrs erfolgt hierbei in Eigenleistung des Bundesamtes. Die Mittelfristprognose beinhaltet detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung sämtlicher in Deutschland aktiver Verkehrsträger. Ferner beinhalten die halbjährlich erscheinenden Prognoseberichte Aussagen zu den Einflussgrößen der Verkehrsnachfrage. Die auf der Internetseite des Bundesamtes veröffentlichte Prognose dient als Informationsgrundlage für verschiedene politische Aktivitäten, zur Beurteilung der Verkehrskonjunktur sowie zur Fundierung von Investitionsentscheidungen.



Internationaler Luftverkehr

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

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung des Marktzugangs im Luftverkehr am 1. September 2002 wurde die gebührenpflichtige Genehmigungspflicht von Tarifen im internationalen Fluglinienverkehr von und nach Orten außerhalb der EU ersetzt durch eine gebührenfreie Hinterlegungspflicht. Allein im Jahr 2013 hinterlegten die Luftfahrtunternehmen rund 16.000 Einzelvorgänge 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 Bundesamt die Luftverkehrsmärkte ständig beobachtet.

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



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

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

Seit den Jahren 2003/2004 sind verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund der Datenaufbereitung und Berichterstattung getreten. So ist das Bundesamt vom BMVI beauftragt worden, auf interne Informationsinstrumente und -methoden der EU-Kommission zurückzugreifen, um die Verhandlungsposition

Deutschlands im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten analysieren zu können.

Konzessionsabgabe für das Betreiben von Autobahnnebenbetrieben

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

Zurzeit sind insgesamt zehn Konzessionsinhaber abgabepflichtig, wobei die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG mit ihrer

Tochtergesellschaft Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH allein über 740 Betriebe verfügt.

Hinzu kommen 28 Gestattungsbetriebe. Hierbei handelt es sich um Tankstellen an Straßen, die nach Ausbau durch Aufstufung (Widmung) zu Bundesautobahnen wurden. Durch Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen wurde diesen Tankstellen der Betrieb an den Autobahnen gestattet. Die Betreiber zahlen eine um 25 % ermäßigte Konzessionsabgabe, solange dem Bund keine Kosten für das Errichten und Unterhalten einer Verkehrsanlage an diesem Nebenbetrieb entstehen.

Der Bund erzielte im Jahr 2013 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von 15,4 Mio. Euro.

Das Bundesamt ist für das Festsetzungs- und Erhebungsverfahren der Konzessionsabgabe zuständig. Es prüft, ob die ausschließlich im Wege der Selbstveran-



lagung 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. rückerstattet.

Luftverkehr des Bundes

Das BAG ist im Auftrag des BMVI zuständig für die Organisation des Luftverkehrs des Bundes. Es beauftragt für die Bundesverwaltung Luftfahrtunternehmen mit der Erbringung von Beförderungsleistungen zwischen den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn bzw. Düsseldorf. Der Sitzplatzbedarf auf diesen Strecken ist besonders groß, so dass diese Leistung regelmäßig im Rahmen von europaweiten Ausschreibungen vergeben wird. Derzeit befördert das Luftfahrtunternehmen AirBerlin Berechtigte des Bundes auf den genannten Strecken.

Das BAG ist hierbei Dienstleister für etwa 100 angeschlossene Behörden (Ministerien, deren nachgeordnete Behörden und Zuwendungsempfänger). Die Organisation des laufenden Betriebes ist geprägt von den Erwartungen und Vorgaben der Ressorts an die Bereitstellung von kostengünstigen und zeitnah flexiblen Buchungsmöglichkeiten. Vor dem Hintergrund des nicht im Detail vorhersagbaren Reiseverhaltens der Bundesbediensteten sind regelmäßig mit der Luftverkehrsgesellschaft Flugpläne zu verhandeln und täglich die Reiseanforderungen zu prüfen und durch Anpassung der Kontingente umzusetzen. Das Beschwerdemanagement und die Abrechnungen zwischen den Dienstleistern, dem BAG und den teilnehmenden Institutionen sind weitere Aufgaben in der Verantwortung des BAG.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Reiestellen der Behörden konnten im Jahr 2013 für mehr als 29.000 Bundes-

bedienstete Flüge zwischen den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn bzw. Düsseldorf buchen.

Statistiken des Güterkraftverkehrs

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

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

Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs - Unternehmensstatistik

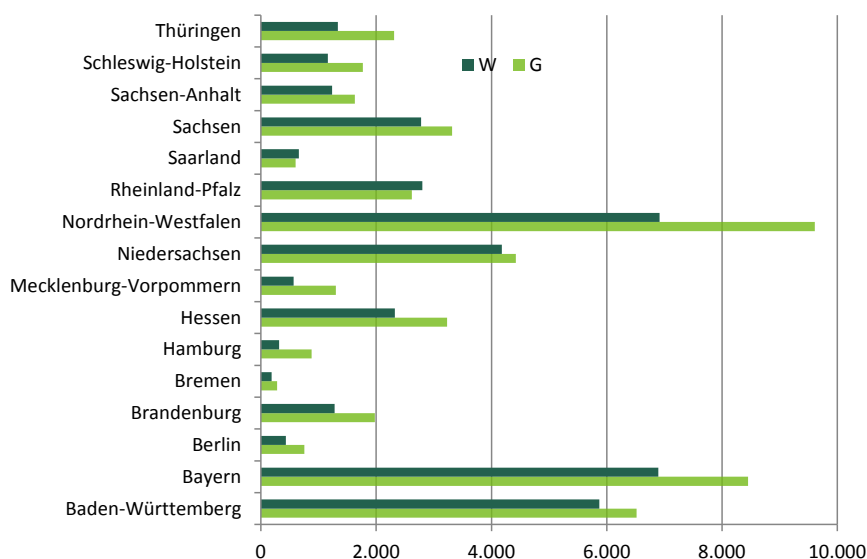
Gemäß den gesetzlichen Vorgaben erfolgt die Erhebung zur Unternehmensstatistik ab dem Jahr 2010 in einem fünfjährigen Rhythmus. Sie erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von bis zu 10 % der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

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

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

Die Unternehmensstrukturerhebung wird zum letzten Arbeitstag im Oktober eines

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



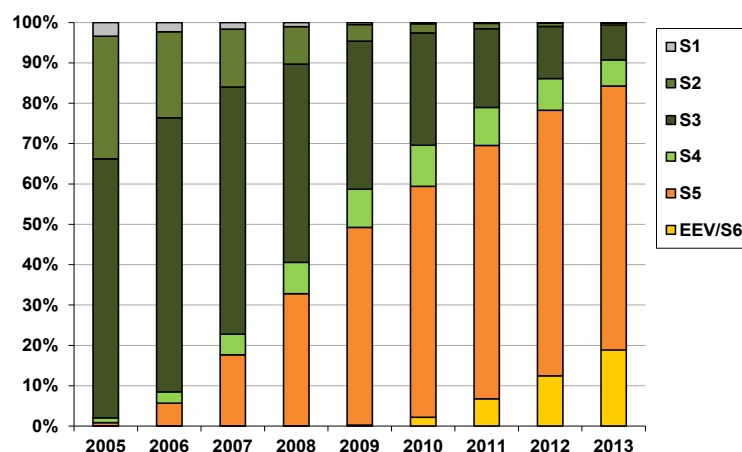
Berichtsjahres bei den Unternehmen durchgeführt, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen. Sie enthält Angaben zum Unternehmen, zu den Fahrzeugen und zu den Beschäftigten. Hierbei handelt es sich um Auskünfte über die wirtschaftlichen Tätigkeiten, die Art der 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 betroffenen Unternehmen besteht Auskunftspflicht.

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

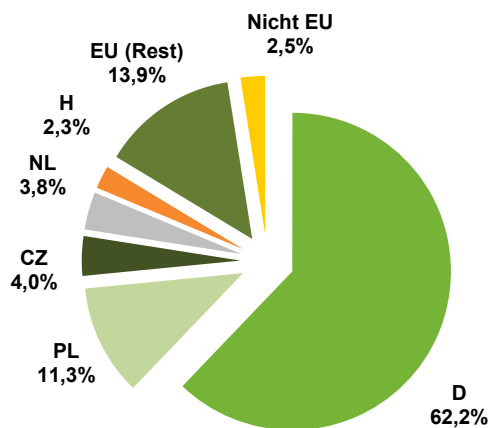
Mautstatistik: Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen

Im Rahmen der Mautstatistik werden Daten über die Fahrleistungen und Fahrten von mautpflichtigen Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen, die über das automatische oder manuelle System erfasst werden, nach verschiedenen Kriterien statistisch ausgewertet. Die Statistiken werden seit Anfang 2008 in einer monatlichen und einer - um Erläuterungen und grafische Darstellungen ergänzten - jährlichen Erscheinungsfolge auf der BAG-Homepage publiziert und enthalten jeweils einen Vergleich zu dem vorherigen Zeitraum. In Übersichten der Mautstatistik werden Fahrleistungen und Mautfahrten untergliedert nach dem Zulassungsstaat des Mautfahrzeuges dargestellt. Zusätzlich erfolgt eine Untergliederung nach Inland/ Ausland und hierbei wiederum nach EU- und Nicht-EU-Staaten.

Entwicklung der Anteile der Fahrleistungen nach Schadstoffklassen von 2005 bis 2013



Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2013



Weitere Übersichten stellen die Anzahl der Befahrungen an den Grenzübergängen im mautpflichtigen Straßennetz dar. Die Berücksichtigung des Merkmals „Schadstoffklasse“ lassen erkennen, dass kontinuierlich umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt werden.

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

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

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisationen

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

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

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

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

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

Sicherung von Verkehrsleistungen

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

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



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

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

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

Wird das VerKLG vom BMVI oder von der Bundesregierung für anwendbar erklärt, können die anforderungsberechtigten Behörden über die koordinierende Behörde Verkehrsleistungen anfordern. Das VerKLG unterscheidet drei Leistungsarten:

- die einmalige oder wiederkehrende Beförderung von Personen und Gütern
- die Überlassung von Verkehrsmitteln und -anlagen zum Gebrauch, Mitgebrauch oder zur Nutzung und

- die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Ausrüstung und der Informations- und Kommunikationssysteme.

Das Bundesamt ist auf dem Gebiet des Straßenverkehrs zuständige Behörde und in einem Anwendungsfall berechtigt, Verkehrsunternehmen und Nutzfahrzeughalter zu Güter- und Personentransporten und zu sonstigen Leistungen im Bereich des Straßenverkehrs zu verpflichten.

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

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

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

- auf potenzielle Doppelungen hin zu prüfen (Identifizierung und Ausschluss von sog. Doppelanforderungen),
- nach Vordringlichkeit ihrer Erfüllung zu bewerten (Priorisierung),
- den für die Leistungserbringung effizientesten Verkehrsträger zu bestimmen
- und der jeweils zuständigen Behörde zur weiteren Bearbeitung zuzuweisen.

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

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

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

BOS-Digitalfunk

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

und vorbereitet. Mit der Umsetzung kann nach vorliegender Baugenehmigung 2014 begonnen werden.

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

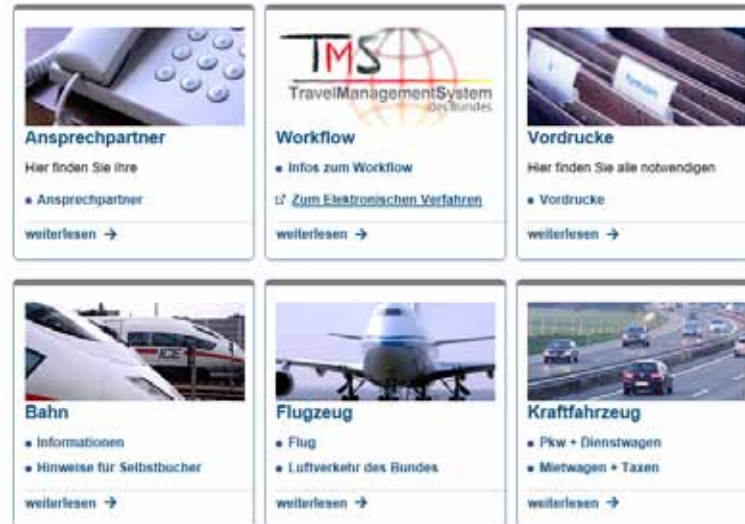


Dienstleistungszentrum Reisestelle

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. 25.000 Beschäftigten des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wahr. Ein elektronisches Verfahren, mit dem diese Reisen ohne großen Zeitaufwand beantragt und genehmigt werden, stellt die zeitnahe Erfassung und Erstattung der Reisekosten 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 wird seit 2011 erfolgreich eingesetzt. Tutoren aus den Behörden des Geschäftsbereichs unterstützen das DLZ bei dieser Aufgabe.

Im Jahr 2013 rechnete das DLZ rund 139.000 Erstattungsanträge der Beschäftigten des bisherigen BMVBS und folgender Behörden im Geschäftsbereich ab: 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 Seunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst,



Havariekommando, Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Eisenbahnbundesamt und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitsamt Außenstellen.



Zuwendungsverfahren



Zuwendungsverfahren

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

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

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

Rechtsgrundlagen für die staatliche Förderung von Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes sind neben den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung in Verbindung mit den Förderrichtlinien „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“.

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. Auch in der Förderperiode 2013 erfolgte die Auszahlung der Fördergelder nach dem sogenannten Windhundprinzip.

Mit Wirkung vom 01. April 2013 werden die Aufgaben im Rahmen der Förderprogramme von der neu eingerichteten Abteilung 5 wahrgenommen. Seit dem zweiten Quartal 2013 sind die Zuwendungsaufgaben im Bundesamt damit in eine neue Organisationsstruktur überführt.

Förderprogramm De-minimis

Der jährliche Zuwendungshöchstbetrag im Rahmen des „De-minimis“- Förderprogramms errechnet sich aus der Zahl schwerer Nutzfahrzeuge, die auf das antragstellende Unternehmen verkehrsrechtlich zugelassen sind. Innerhalb dieses Höchstbetrages konnten im Förderjahr 2013 Unternehmen des Güterkraftverkehrs unter anderem für den Erwerb von Fahrerassistenzsystemen oder für den Ersatz von Ladungssicherungseinrichtungen Zuschüsse in Höhe bis zu 25.500 Euro erhalten. Der Fördersatz je Fahrzeug betrug 1.500 Euro.

Förderprogramm Ausbildung

Bilden Unternehmen des Güterkraftverkehrs Berufskraftfahrer aus, können sie im Rahmen des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ je Ausbildungsverhältnis das im Jahr 2013 begonnenen wurde, einen Zuschuss von 43 bzw. 50 % der Kostenpauschale von 50.000 Euro erhalten.

Förderprogramm Weiterbildung

Auch für Weiterbildungsmaßnahmen von Beschäftigten können Unternehmen des Güterkraftverkehrs Fördergelder beantragen. Der Förderhöchstbetrag je Unternehmen errechnet sich aus der Anzahl der schweren Nutzfahrzeuge, die zum 30. September des dem Bewilligungszeitraum vorausgehenden Jahres auf das zuwendungsberechtigte Unternehmen zugelassen waren, multipliziert mit 600 Euro. In

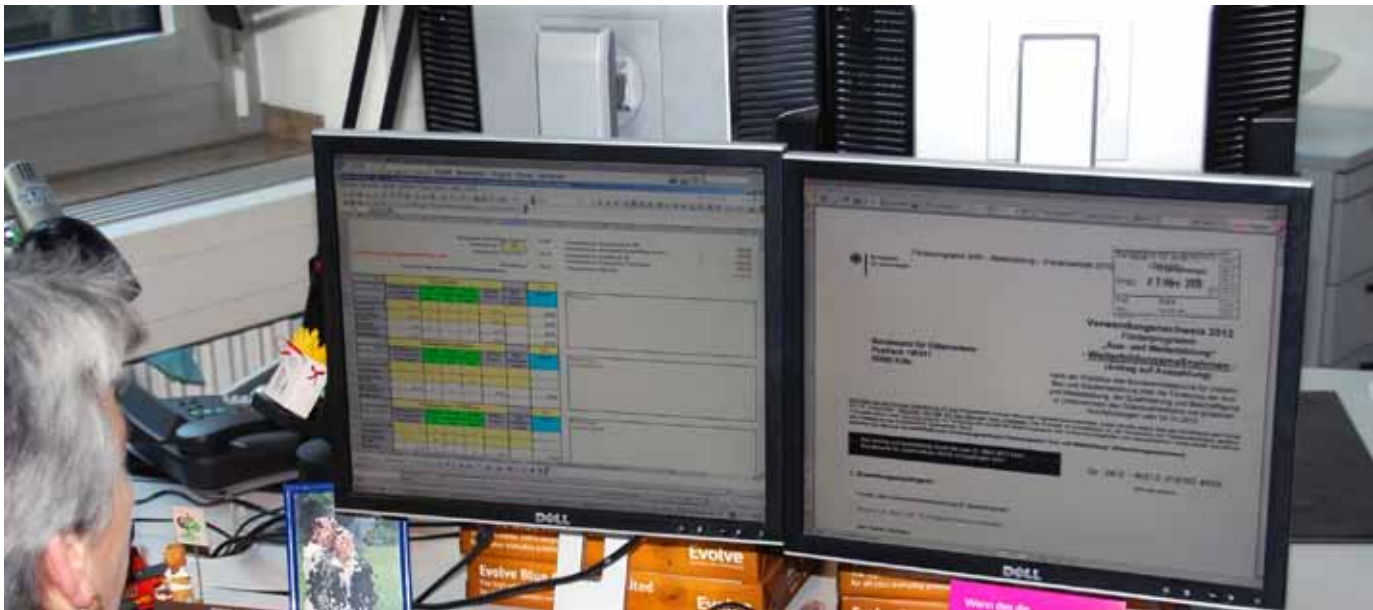
diesem Rahmen werden Zuschüsse in Höhe von bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt.

Tätigkeiten

Die Förderprogramme haben im Jahre 2009 begonnen. Seit dem hat das Bundesamt mehr als 160.000 Zuwendungsbescheide erlassen, davon 24.800 im Jahre 2013. Die Auszahlung an Fördergeldern in diesem Jahr betragen rund 211 Mio. Euro. Im März 2013 wurde der Gesamtbetrag von einer Milliarde Euro ausgezahlter Fördergelder überschritten.

Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich ist die regelmäßige Abstimmung mit dem BMVI bei Anwendungsfragen. Außerdem übermittelte das Bundesamt seine fachlichen Stellungnahmen zu den Verordnungsentwürfen der EU (De-minimis Verordnung und Gruppenfreistellungsverordnung). Zudem erarbeitete es Entwürfe der nationalen Richtlinien 2014. Sie sehen weitere Änderungen der bisherigen Vergabekriterien vor. Diese betreffen im Wesentlichen

- die Absenkung der Fördersätze,
- die Einführung verkürzter Fristen für vorzulegende Unterlagen und
- die Beifügung einer Absichtserklärung bei Anträgen zur Förderung von Ausbildungsverhältnissen.



Das BAG stellt auf seiner Internetseite ein Portal zur elektronischen Antragsstellung sowie Antragsvordrucke, Merkblätter, Ausfüllanleitungen, Rechtsvorschriften und umfangreiches Informationsmaterial zur Verfügung. Die antragsberechtigten Unternehmen und andere Interessierte können zudem eine Servicenummer und ein E-Mail-Postfach für die Beantwortung von Fachfragen nutzen. Ferner referiert das Bundesamt über die aktuellen Förderprogramme und künftige Änderungen bei öffentlichen Veranstaltungen des Güterkraftverkehrsgewerbes.

Sehr problematisch sind die Verdachtsfälle auf Subventionsbetrug. Diese gibt das Bundesamt an die zuständigen Staatsanwaltschaften ab. Den Betroffenen drohen Haft- und Geldstrafen.



Zentrale Dienste



Innerer Dienst

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

- die Verwaltung und Bewirtschaftung der Diensträume in 13 Liegenschaften mit Grundstücksflächen von insgesamt ca. 60.000 qm, wovon ca. 33.000 qm auf Büro- und Nutzflächen entfallen
- die Beschaffung und Verwaltung des BAG-Fuhrparks mit ca. 525 Dienstfahrzeugen, von denen ca. 450 Fahrzeuge als Büro-Kfz entwickelt und in den Kontrolldiensten eingesetzt werden. Die Dienstfahrzeuge erreichen eine jährliche Laufleistung von insgesamt ca. 25 Mio. Kilometern
- die Ausstattung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kontrolldienstes mit Spezialausrüstung sowie Dienst- und Schutzkleidung.

Für den Straßenkontrolldienst Maut wurde ein neues Büro-Kfz (VW T5) unter Berücksichtigung der aktuellsten technischen und ergonomischen Innovationen beschafft. Die Auslieferung von 243 dieser neu entwickelten Kontrollfahrzeuge sowie weiterer 16 Spezialfahrzeuge für Mautoberkontrollere wurde im April 2013 abgeschlossen.

Für den Straßenkontrolldienst wurden 2013 weitere 26 Kontrollfahrzeuge (VW Crafter) in Dienst gestellt.

Zur Deckung des gesamten Sachbedarfs standen in 2013 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 20 Millionen Euro (ohne IT) zur Verfügung.

Auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes wurde auf der Grundlage des „Handbuchs Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem des Bundesamtes für Güterverkehr“ der Schwerpunkt auf den Bereich „Gefährdungsbeurteilungen“ gelegt. Dabei werden relevante Gefährdungen für die Beschäftigten systematisch ermittelt und bewertet mit dem Ziel, erforderliche Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit festzulegen.

Neben der Beurteilung der Arbeitsplätze wurden ca. 550 Kontrollplätze auf den Bundesautobahnen einer systematischen Beurteilung des Gefährdungspotentiales für die Kontrolleureinnen und Kontrolleure unterzogen.

Organisation

Im Fokus der Tätigkeit der Organisation steht die Schaffung der Voraussetzungen für eine sachgerechte Aufgabenerledigung im BAG im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Dies beinhaltet sowohl die Anpassung von Arbeitsprozessen, Strukturen und Zuständigkeiten an rechtliche, technische und sachliche Veränderungen als auch die zielgerichtete Gestaltung mitarbeitergerechter Arbeitsbedingungen.

Über das im Bundesamt bestehende Ideenmanagement nutzen die Beschäftigten die Möglichkeit, Entwicklungen aktiv mit zu gestalten. Im Jahr 2013 konnten fünf eingereichte Ideen zur Prämierung vorgeschlagen werden.

Im Berichtsjahr bildeten die Einrichtung der neuen Abteilung 5 für den Aufgabenbereich der Zuwendungsverfahren sowie eine gemeinsam mit dem BMVI und der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) Aurich durchgeführte Organisations-

untersuchung des DLZ Reisesstelle Schwerpunkte der organisatorischen Arbeit.

Personalmanagement

Ein Tätigkeitsschwerpunkt für das Personalmanagement war die Gewinnung von zusätzlichem Personal für die neuen Projekte und Aufgaben, insbesondere Maut auf Bundesstraßen, EEMD, Lkw-Maut und BOS-Digitalfunk. Aber auch der Ausbau des Personalbestands für die Bereiche Zuwendungsverfahren und DLZ Reisesstelle war ein wichtiger Schwerpunkt.

Dabei muss sich die Personalgewinnung besonderen haushalterischen Rahmenbedingungen stellen. Insbesondere für die Projekte Maut auf Bundesstraßen, EEMD und Lkw-Maut können bedarfsanerkannte Dienstposten grundsätzlich nur mit sogenanntem Überhangpersonal besetzt werden, da die ausgebrachten Stellen hierzu mit entsprechenden Haushaltsvermerken versehen sind oder mit Aufgabenerfüllung wieder wegfallen. Sofern für Aufgaben und Pro-



jekte Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, können mangels (Plan-)Stellen nur befristete Einstellungen realisiert werden.

Oftmals jedoch ist der Überhangpersonalbestand ausgeschöpft. Die zu bewältigende Herausforderung besteht darin, unter den vorgenannten haushalterischen Rahmenbedingungen dennoch in hinreichender Anzahl geeignetes Personal zu gewinnen.

Die aus dem Überhangbereich gewonnenen Kolleginnen und Kollegen konnten in der Folge erfolgreich in den bestehenden Personalstamm integriert werden und somit zum Erfolg der Aufgaben und Projekte beitragen.

Personalverwaltung

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

So wurde auf der Grundlage der neugefassten Personalaktenrichtlinie des BMVI mit einer Revision der Personalakten begonnen. Diese hat zum Ziel die bestehende Personalaktenführung im Sinne der neuen Personalaktenrichtlinie zu überprüfen und weiter zu optimieren.

Im Hinblick auf die Tarifverhandlungen über die Entgeltordnung des TVöD/Bund und der damit verbundenen Erarbeitung eines neuen Eingruppierungsrechts für die Tarifbeschäftigten wurden seitens der Personalverwaltung umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen vorgenommen. Diese umfassten unter anderem eine Überprüfung und Erweiterung der tariflichen Datenbestände im Personal-, Dienstposten- und Stellenverwaltungssystem (PVS).

Im Zuge des laufenden Interessenbekundungsverfahrens für die Verbeamtung der Beschäftigten in den Kontrolldiensten, wurden die eingegangenen Interessenbekundungen aus dem Maut- und Straßenkontrolldienst durch die Personalverwaltung weiterführend sukzessive bearbeitet. So wurden im Jahr 2013 rund 30 Verbeamtungen vorgenommen und gleichzeitig weitere vorbereitet.

Aus- und Fortbildung, Gesundheitsmanagement, Personalentwicklung

Im Zuge der Ausbildungsoffensive konnten im Berichtsjahr 15 Ausbildungsverhältnisse begründet werden.

Insgesamt befanden sich 53 Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis zum Bundesamt, 48 davon als Auszubildende zur/zum Verwaltungsfachangestellten, fünf als Auszubildende zum Fachinformatiker/Systemintegration.

Nach erfolgreichem Bestehen der Abschlussprüfung konnten im Ausbildungsabschlussjahrgang 2013 acht Auszubildenden eine Anschlussbeschäftigung angeboten werden, wobei es trotz der sehr angespannten Stellensituation auch in diesem Jahr gelungen ist, einen Auszubildenden in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis zu übernehmen.

Im Jahr 2013 wurden zahlreiche interne und externe Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten des BAG durchgeführt. Hierzu gehörten fachspezifische Fortbildungsveranstaltungen für Straßenkontrolleure/innen, Inhouse-Schulungen, Schulungen bei der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAkÖV) und der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) sowie sonstige Schulungsmaßnahmen in den verschiedensten Rechtsgebieten.

So fanden z. B. 10 Inhouse-Schulungen zu den Themen Datenschutz, Gesprächsführung, Telefonkonflikttraining, Reisekosten oder BOS-Digitalfunk statt.

Allein im Bereich des Straßenkontrolldienstes wurden etwa 390 Beschäftigte in

den Rechtsgebieten Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht oder Abfallrecht geschult.

Insgesamt wurden im Jahr 2013 ca. 1.200 Schulungsmaßnahmen durchgeführt und umgesetzt.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement im BAG wurde in 2013 mit zahlreichen Maßnahmen fortgeführt. So kamen die mit der Dienstvereinbarung über die Hilfe für suchtkranke oder -gefährdete Beschäftigte in der Zentrale und allen Außenstellen installierten betrieblichen Suchthelfer/innen im September 2013 zu einem ersten gemeinsamen Erfahrungsaustausch in der BAG-Zentrale zusammen, der von allen Beteiligten sehr positiv beurteilt wurde. Dabei wurde deutlich, mit wie viel Engagement die Suchthelfer/innen die neue Aufgabe übernommen und sich z. B. durch Teilnahme bei Gesundheitstagen, Vorträge bei Dienstbesprechungen den Beschäftigten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen bereits vorgestellt haben.

In der Zentrale fand ein weiterer Gesundheitstag statt. Dieser war dem Thema Bewegung gewidmet und wurde von den Beschäftigten sehr positiv aufgenommen. Parallel dazu wurden die Bemühungen zur Etablierung eines Betriebssportangebotes im BAG fortgeführt.

Auch in den Außenstellen wurde eine Vielzahl von gesundheitsfördernden Maßnahmen angeboten. Dabei wurde eine breite Vielfalt gesundheitsrelevanter Themen wie z. B. Rückengesundheit, Massagen, gesunde Ernährung u. v. m. behandelt.



Die betriebliche Sozialberatung konnte sich in 2013 weiter etablieren. Neben den Sprechstunden der Sozialberaterin in der BAG-Zentrale konnten erstmals auch in den Außenstellen Sprechstunden angeboten werden. Daneben wurden durch die betriebliche Sozialberaterin Seminare zu den Themen „Umgang mit Stress“, „Konfliktmanagement für Führungskräfte“ und „Gesunde Führung“ angeboten, an denen insgesamt ca. 150 Beschäftigte teilgenommen haben.

Die in Kooperation mit der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung durchgeführten Schulungen zum Thema „Deeskalation und Eigensicherung“ für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes wurden in 2013 ebenfalls erfolgreich fortgesetzt. Zusätzlich konnten Fahrsicherheitstrainings für insgesamt ca. 60 Beschäftigte aus den Kontrolldiensten angeboten werden.

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

Anerkennung finden. Zum anderen soll die Führungskultur im öffentlichen Dienst gestärkt werden.

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

Informationstechnik im Bundesamt

Das Referat Informationstechnik betreut mit einem zentralen User Help Desk rund 1.750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Innen- und Außendienst, die mit Hard- und Software ausgestattet sind. Die Erbringung der hierzu notwendigen IT-Services erfolgt nach den Best Practices der ITIL Foundation (Information Technology Infrastructure Library).

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



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

Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen

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

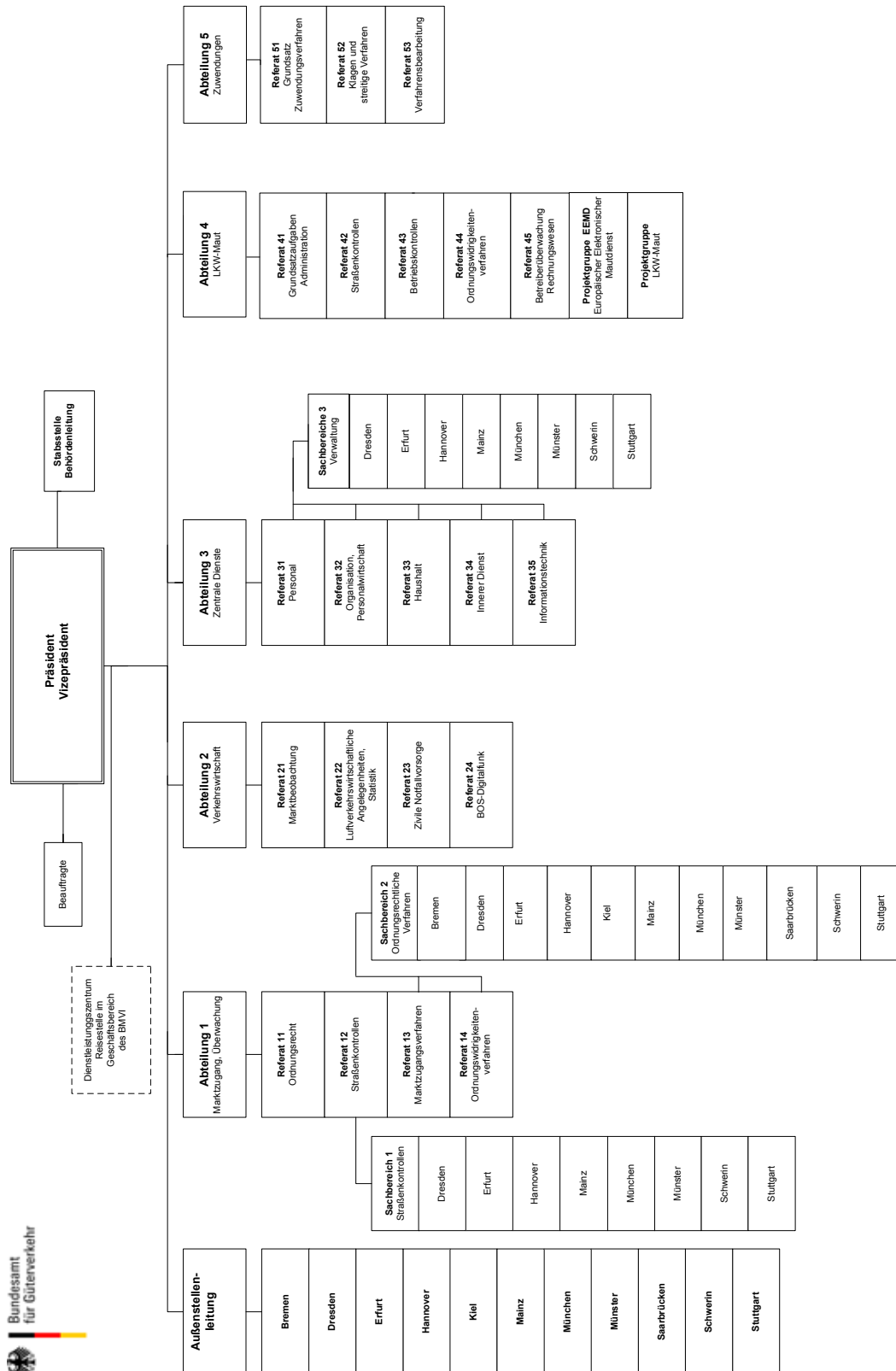
Auf die Konten des Bundesamtes wurden im Haushaltsjahr 2013 ca. 81.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabenbereichen getätigt, 375.000 Buchungen abgewickelt und 195.000 Auszahlungen geleistet.

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

Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes in den Jahren 2013 und 2014
(gem. 2. Regierungsentwurf 2014, Bundestagsdrucksache 18/700 vom 19.03.2014)

Kapitel 1205	Soll 2014	Soll 2013	Ist 2013
Bundesamt für Güterverkehr	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	17 162	17 162	15 764
Verwaltungseinnahmen	17 159	17 159	15 760
Übrige Einnahmen	3	3	4
Ausgaben	54 310	52 768	49 349
Personalausgaben	36 675	38 048	35 448
Sächliche Verwaltungsausgaben	11 949	10 922	10 282
Zuweisungen und Zuschüsse	743	219	333
Investitionen	4 943	3 579	3 286
Kapitel 1209	Soll 2014	Soll 2013	Ist 2013
Erhebung und Verwendung der Lkw-Maut, anteilig	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	4 400 320	4 523 320	4 394 992
Verwaltungseinnahmen	4 400 320	4 523 320	4 394 654
<i>davon Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut</i>	<i>(4 400 000)</i>	<i>(4 523 000)</i>	<i>(4 391 414)</i>
Übrige Einnahmen	-	-	338
Ausgaben	965 949	1 023 506	802 623
Personalausgaben	45 888	47 366	42 255
Sächliche Verwaltungsausgaben	580 332	578 638	530 881
<i>davon Betreibervergütung</i>	<i>(560 946)</i>	<i>(560 000)</i>	<i>(516 834)</i>
Zuweisungen und Zuschüsse	381 518	378 712	209 338
<i>davon Zuschüsse zum De-Minimis-Programm</i>	<i>(254 878)</i>	<i>(293 550)</i>	<i>(167 702)</i>
<i>davon Zuschüsse zum Aus- u. Weiterbildungs-Programm</i>	<i>(125 000)</i>	<i>(85 000)</i>	<i>(41 179)</i>
Investitionen	31 661	18 790	20 149
Kapitel 1210	Soll 2014	Soll 2013	Ist 2013
Bundesfernstraßen (ohne Lkw-Maut), anteilig	in 1 000 €	in 1 000 €	in 1 000 €
Einnahmen	16 105	16 105	15 405
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen (Tankstellen, Raststätten, etc.)	16 105	16 105	15 405

Organisationsplan des BAG



Stand 1. April 2014

Notizen:

... aktiv für den Güterverkehr
