



Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsbericht 2015





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: Horst Roitsch

Stand: Juli 2016

Bilder: Bundesamt für Güterverkehr
Heike Fischer, Fotografin, Köln

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

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

Alle Rechte sind vorbehalten. Das Werk darf weder in seiner Gesamtheit noch in Teilen ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Bundesamtes für Güterverkehr reproduziert, verarbeitet oder vervielfältigt werden.



Bundesamt
für Güterverkehr

Geschäftsbericht 2015

Aufgaben, Organisation, Tätigkeiten



Inhalt

Vorwort des Präsidenten	
Bundesamt für Güterverkehr	7
Ordnungsrecht/ Marktzugang	8
Ordnungsrecht	9
Marktzugang im nationalen und internationalen	
Straßengüter- und Personenverkehr	10
Betriebskontrollen	12
Ordnungswidrigkeitenverfahren	13
Kontrolldienste	18
Straßenkontrollen	20
Straßenkontrollen Lkw-Maut	24
BOS-Digitalfunk	27
Lkw-Maut	28
Grundsatzfragen Lkw-Maut	30
Betriebskontrollen	34
Ordnungswidrigkeitenverfahren/ Nacherhebung	35
Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen	36
Verkehrswirtschaft	38
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung	39
Internationaler Luftverkehr	42
Konzessionsabgabe für das Betreiben	
von Autobahnnebenbetrieben	43
Luftverkehr des Bundes	43
Statistiken des Güterkraftverkehrs	44
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	46
Zuwendungsverfahren	50
Förderprogramm De-minimis	51
Förderprogramm Ausbildung	51
Förderprogramm Weiterbildung	51
Zentrale Dienste	54
Innerer Dienst	55
Organisation	55
Personalverwaltung	56
Informationstechnik	58
Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen	59
Organisationsplan des BAG	61
Dienstleistungszentrum Reisestelle	62
Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund	63



Liebe Leserinnen und Leser,

2015 war ein besonderes Jahr. Insbesondere im letzten Quartal war es geprägt von gesellschaftspolitischen Herausforderungen, Veränderungen und darüber hinaus von Chancen. Insgesamt ergaben diese Konstellationen ein kontrastreiches Jahresbild.

So wurde die Dienststelle mit der Organisation und dem Betrieb der Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund (KoSt FV-Bund) betraut und garantiert eine regelmäßige und planbare Flüchtlingsbeförderung in die Bundesländer. In ständiger Zusammenarbeit mit einer Vielzahl Beteiligter aus Bund und Ländern und mit unermüdlichem Einsatz der Beschäftigten gelingt es seither, die herausragende Aufgabe der Koordinierung gemeinschaftlich zu meistern.

Zu weitreichenden Veränderungen kam es insbesondere im Bereich der Lkw-Maut:

So wurde im Juli 2015 das mautpflichtige Streckennetz auf weitere 1.100 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen erweitert und die Grenze der Mautpflicht für Lkw, auf ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t zum 1. Oktober 2015 abgesenkt sowie neue Mautsätze eingeführt.

Der Umstand der Erweiterung des Streckennetzes für die Mautpflicht trug auch dazu bei, dass die Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz um rund 1,7 Mrd. km gegenüber dem Vorjahr anstieg. Rund 29,7 Milliarden Kilometer legten schwere Nutzfahrzeuge zurück – so das Jahresergebnis unserer Mautstatistik. Es handelt sich damit um die höchste jährliche Fahrleistung seit Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005.

Im Rahmen von Kontrollen wurden rund 9,8 Millionen Fahrzeuge durch den Mautkontrolldienst überprüft; ein Anstieg von nahezu 204.000 Kontrollen gegenüber 2014.

Auch im Straßenkontrolldienst ist mit rund 512.000 Fahrzeugkontrollen ein Anstieg von etwa 6.000 zusätzlichen Kontrollen im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Im Mittelpunkt der Kontrollen stand dabei weiterhin das Aufdecken von Manipulationen am digitalen Kontrollgerät sowie die Kontrolle von Kraftomnibussen, insbesondere von Fernbussen.

Die Beanstandungsquote im Bereich der Manipulationen am digitalen Kontrollgerät ist mit 25 Prozent weiterhin hoch. Um dem entgegenzuwirken, wurde und wird dieses

Thema auch weiterhin auf internationaler Ebene (Euro Contrôle Route ECR, Tacho Web Group -TWG), sowie im Rahmen von Sonderkontrollen besonders fokussiert.

Angesichts der sich weiterhin schnell entwickelnden Aufgabenzuwächse beim BAG bin ich erfreut, mit der Teilnahme am audit Beruf und Familie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie in der Behördenkultur zu verankern. Damit bietet sich dem Bundesamt die Chance, familienorientierte Maßnahmen bedarfsgerecht weiter auszubauen und einen Beitrag zur familienbewussten Personalpolitik zu leisten.

Wir blicken also auf ein ereignisreiches Jahr 2015 für das Bundesamt für Güterverkehr zurück. Ich lade Sie ein, hierzu auf den folgenden Seiten mehr dazu zu erfahren.

Andreas Marquardt

A handwritten signature in black ink that reads "Andreas Marquardt". The signature is written in a cursive style and is positioned above a light grey rectangular background.

Präsident des
Bundesamtes für Güterverkehr

Köln, im Juli 2016

Die Zentrale und die Außenstellen des Bundesamtes für Güterverkehr



○ Zentrale BAG ● Außenstelle ■ Außenstelle mit Schwerpunktaufgaben

Zuständigkeitsbereiche der BAG-Außenstellen

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 sechs Abteilungen mit insgesamt 23 Referaten untergliedert. Sie wird von bundesweit elf Außenstellen und einer Dienststelle in Berlin unterstützt.

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

- Rechtsentwicklung
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßen- und Betriebskontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren
- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister)
- Durchführung der Förderprogramme „De-minimis“ und „Ausbildung“ und „Weiterbildung“
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung
- Verkehrsfachstatistiken und -prognosen
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr sowie Disposition und Aufsicht über den Luftverkehr des Bundes zwischen Berlin und Köln/Bonn bzw. Düsseldorf
- Zivile Notfallvorsorge
- Dienstleistungszentrum Reisestelle

- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik und Innerer Dienst)
- Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund.

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.



Ordnungsrecht, Marktzugang



Ordnungsrecht

Aufgrund seines engen Kontakts zum Straßenverkehrsgewerbe ist das Bundesamt an der Entwicklung des nationalen, europäischen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr beteiligt. Hierbei wird sowohl auf die Ergebnisse und Erfahrungen des Straßenkontrolldienstes und die Erkenntnisse der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung zurückgegriffen. Ferner werden 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 hierzu beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung von Bund-Länder-Fachausschüssen zu verschiedenen Themen sowie an bilateralen Verkehrsverhandlungen des BMVI und entsendet in dessen Auftrag Vertreter/innen in Arbeitsgruppen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Rechtsentwicklung

Arbeitsschwerpunkte im Bereich der Rechtsentwicklung lagen insbesondere in den Bereichen Gefahrgutrecht, Fahrpersonalrecht und Berufskraftfahrerqualifikation. Im Bereich des Gefahrgutrechts war das Bundesamt an der Überarbeitung der Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB) beteiligt. Schwerpunkte lagen dabei auf dem „Buß- und Verwarnungsgeldkatalog“ und den „Muster-Rahmenlehrplänen für die Aus- und Fortbildung von Gefahrgutkontrollpersonal für Länder und Bundesbehörden“. Im Bereich des Fahrpersonalrechts stand die

weitere schrittweise Angleichung der nationalen Bestimmungen des Fahrpersonalrechts an die Vorgaben der neuen Fahrtschreiberverordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fokus. Ferner wirkte das Bundesamt in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe an der Erstellung eines „Musterrahmenlehrplans für die Aus- und Fortbildung von Personal der Kontroll- und Ahndungsbehörden des Bundes und der Länder im Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ mit. Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit lag in der Überarbeitung der „Anwendungshinweise zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht“, die zwischen den für die Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder abgestimmt sind. Auf europäischer Ebene war das Bundesamt eingebunden in die Arbeiten an dem von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwurf einer Verordnung zur Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen können.

Darüber hinaus stimmt sich das Bundesamt laufend mit dem BMVI und den zuständigen obersten Landesbehörden über Kernfragen der Auslegung und Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Bestimmungen der Berufskraftfahrerqualifikation ab, um auf diese Weise eine einheitliche Durchführung der Vorschriften in Deutschland zu gewährleisten.

Fachliche Schulung, Einarbeitung und Fortbildung

Um eine einheitliche Durchführung der gesetzlich zugewiesenen Aufgaben des Bundesamtes als Bußgeldbehörde sicherzustellen, erfolgt die fachliche Einarbeitung und Fortbildung der Beschäftigten in den Sachbereichen zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren und Marktzugangsverfahren durch einen eigenen Schulungsbereich. Die

Einarbeitung und Fortbildung wird konzeptionell überarbeitet, wobei Schwerpunkte in den Bereichen Verwaltungsrecht, Ordnungswidrigkeitenrecht und auf den rechtlichen Grundlagen zur Durchführung von Betriebskontrollen gelegt werden.

Sonstige Aktivitäten

Neben der Beteiligung an Rechtsetzungsvorhaben unterstützte das Bundesamt das BMVI bei der Beantwortung parlamentarischer Anfragen, bei Auskunftersuchen ausländischer Behörden, der Gestaltung bilateraler Verkehrsabkommen und der Weiterentwicklung des multilateralen CEMT-Kontingents (Conférence Européenne des Ministres des Transports-Europäische Verkehrsministerkonferenz).



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

Darüber hinaus engagierte sich das Bundesamt in Foren zur Ladungssicherung bspw. beim Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Ein Schwerpunkt in diesem Bereich war die Erörterung einer mög-

lichen Überarbeitung der Norm EN 12195-1 zur Berechnung von Sicherungskräften.

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 Gemeinschaftslizenzverfahren. 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 Beschäftigten 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 2015 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.238 Jahresgenehmigungen und 744 Kurzzeitgenehmigungen.

Für das Jahr 2015 hat das Bundesamt 557 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich für weniger umweltbelastende und besonders verkehrssichere Fahrzeuge gelten. Daneben wurden 250 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2015 wurden insgesamt 65 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 2015 wurden 11.784 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 2015 hat das Bundesamt rund 3.067

Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 71 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 und Anschrift des Unternehmens sowie Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Daneben werden auch Angaben über die erteilte Gemeinschaftslizenz oder nationale Erlaubnis in der VUDat erfasst. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend sind bestimmte Inhalte der VUDat z. B. zur Gültigkeit einer Lizenz oder Erlaubnis seit Oktober 2013 über das Internet allgemein zugänglich. In der VUDat sind 54.615 Güterverkehrsunternehmen sowie 5.046 Personenverkehrsunternehmen erfasst. Für die Eintragung der Daten in die Datei sind die Länderbehörden verantwortlich.

Darüber hinaus führt das BAG eine Datei über Unternehmer des Werkverkehrs. Vor Beginn der ersten Beförderung im Werkverkehr ist das Unternehmen beim Bundesamt anzumelden. Zurzeit sind 58.007 Werkverkehrsunternehmen in der VUDat angemeldet.

Von der Möglichkeit, den öffentlichen Teil der VUDat über die BAG-Homepage in Bezug auf die Unternehmenssuche zu nutzen, wird ausgiebig Gebrauch gemacht. Im Jahr 2015 gab es

117.492 Zugriffe auf der BAG-Homepage zur Unternehmenssuche mit insgesamt 378.098 Suchanfragen.

Bundesweit wurde im Jahr 2015 insgesamt von allen Beteiligten und Interessierten rd. 650.000 mal auf die Verkehrsunternehmensdatei zugegriffen.

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Grundlage hierfür sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus ersuchen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das BAG, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2015 insgesamt 273 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 2015 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern, die unerlaubten Güterkraftverkehr betrieben hatten, 81 Bußgeldbescheide. Im Berichtsjahr wurden 75 Bußgeldbescheide des BAG in Höhe von rund 172.782 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Ferner wurden insgesamt 60 Verfallbescheide gegen Auftraggeber mit einem Gesamtbetrag in Höhe von ca. 553.262 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr. Im Jahr 2015 wurden 304 dieser Genehmigungen erteilt. Ab dem 01.12.2015 ist mit der Serbischen Republik ein einheitliches Kontrolldokument für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr vereinbart worden.



Das Bundesamt ist zugleich Ausgabestelle für russische, weißrussische und usbekische Blankogenehmigungen an deutsche Antragsteller.

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

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2015 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In 3.960 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.

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

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Bei Verstößen gegen zahlreiche Vorschriften, die im Straßenverkehr eine wichtige Rolle spielen, ist das BAG zuständige Bußgeldbehörde. Dies gilt insbesondere für Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals sowie Verstöße im Bereich des Güterkraftverkehrs-, Abfall- und Gefahrgutrechts. Des Weiteren ist das Bundesamt zuständig für die Ahndung von bestimmten Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung zum grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums (VO (EU) Nr. 1214/2011). Diese Ordnungswidrigkeitenverfahren werden dezentral in den elf Außenstellen des Bundesamtes bearbeitet.



Ist das BAG nicht die zuständige Bußgeldbehörde, erfolgt eine Weiterleitung der Feststellungen an die entsprechenden Länderbehörden. Bei eigener Zuständigkeit (in der Regel bei gebietsfremden Betroffenen und bei bestimmten Zuwiderhandlungen gebietsansässiger Betroffener gegen das Güterkraftverkehrsgesetz, gegen bestimmte Auskunftspflichten nach dem Verkehrstatistikgesetz und gegen das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz) bearbeitet das BAG Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes und der Polizei sowie Mitteilungen anderer Behörden abschließend. Sofern erforderlich, werden ergänzende Ermittlungen durchgeführt. Die Betroffenen erhalten Gelegenheit, sich zu den Beschuldigungen zu äußern. Nach dem Abschluss der notwendigen Ermittlungen ergeht ein Bußgeldbescheid. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten wird eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld ausgesprochen oder das Verfahren eingestellt.

Im Jahr 2015 wurden mit mehr als 32.000 Bescheiden rund 10,1 Mio. Euro an Geldbußen und Verwarnungsgeldern festgesetzt.

Dabei stehen jedoch nicht die Einnahmen im Vordergrund. Das BAG verfolgt mit seiner Arbeit das Ziel, den Wettbewerb zu gewährleisten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals

zu verbessern. Kontrolle und Ahndung sollen Fahrerinnen und Fahrer sowie Verantwortliche in den Unternehmen zur Beachtung sämtlicher Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und Personen auf der Straße anhalten.

Erneut betrafen im Jahr 2015 mit rund 22.000 Sanktionsmaßnahmen (Verwarnungen bzw. Bußgeldbescheide) die meisten Verstöße die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften).

Insbesondere zu den fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen besteht ein erhöhter Informationsbedarf. Telefonische und schriftliche Bürgeranfragen haben auch häufig die Lenk- und Ruhezeiten und deren Kontrolle zum Inhalt. Insbesondere zu der neuen VO (EU) Nr. 165/2014 mehrten sich in den letzten Monaten des Jahres 2015 die Anfragen. Aber auch das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht ist immer wieder Gegenstand von Nachfragen.

Eine abschließende Beantwortung von Anfragen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr erfolgt durch das Bundesamt, soweit diese auf die Kontrollpraxis des Bundesamtes gerichtet sind oder das BAG die für den Betroffenen zuständige Bußgeldbehörde ist. Bei Gebietsansässigen, deren Zuwider-

Sanktionen im Jahr 2015 (gesamt)

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	30.689	10.084.697
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	1.542	48.162
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	32.231	10.132.859

handlungen in den Zuständigkeitsbereich der Länderbehörden fallen, erfolgt eine Weiterleitung an die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder. Im Bereich des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts werden jedoch alle eingehenden Anfragen beantwortet, da das Bundesamt hier auch bei Gebietsansässigen für die Ahndung von Verstößen zuständig sein kann.

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

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

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

Für interne Zwecke des BAG wird eine Vorschriftensammlung mit ca. 180 Einzelgesetzen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsrichtlinien sowie EU- und supranationalen Vorschriften aus dem Bereich des Personen- und Güterkraftverkehrsrechtes vorgehalten und ständig gepflegt. Damit ist gewährleistet, dass die Beschäftigten des BAG bei Kontroll- und Ahndungsmaßnahmen stets auf den aktuellen Stand der Gesetzgebung zurückgreifen können.

Maßnahmen im Jahr 2015 gegen gebietsansässige Betroffene (durch das BAG erledigte Verfahren)

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	19	142	62	223
Bundesstatistikgesetz	61	570	1.009	1.640
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz	8	149	276	433
Insgesamt	88	861	1.347	2.296

Maßnahmen im Jahr 2015 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Bußgeld- bescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	74	67	2.010	2.151
Personenbeförderungsgesetz	2	1	37	39
Fahrpersonalgesetz	434	538	21.290	22.262
Gefahrguttransportrecht	88	43	3.918	4.049
Abfalltransportrecht	53	24	1.488	1.565
Sichere Container (CSC)	1		3	4
Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetz	11	9	519	539
Straßenverkehrsrecht	1		76	77
Sonstige			1	1
Insgesamt	664	681	29.342	30.687

Nationale Kontaktstelle

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

durch die Genehmigungsbehörde führen.

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.

Im Jahr 2015 wurden rund 740 dieser Meldungen an die jeweils zuständigen Behörden versandt.

Auch Informationen über die Eignung bzw. Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, werden seit Januar 2015 über die NK weiterge-

leitet. Die zuständigen Behörden fragen dabei auf elektronischem Wege bei den Behörden der übrigen EU-Mitgliedstaaten nach der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters.

Im Jahr 2015 erhielten die zuständigen Behörden in Deutschland rund 70.000 dieser Anfragen aus dem EU-Ausland und fragten selbst rund 3.300 mal entsprechende Informationen bei den anderen EU-Mitgliedstaaten an.

Mittlerweile nehmen bereits 25 von 28 Mitgliedstaaten der EU am elektronischen europäischen Informationsaustausch („ERRU“) teil.



Kontrolldienste



Kontrolldienste

Mit dem Ziel der Koordinierung der beiden Straßenkontrolldienste für eine optimale Wahrnehmung der dem BAG übertragenen Überwachungsaufträge wurde im Jahr 2015 die Abteilung „Kontrolldienste“ eingerichtet. Unter Berücksichtigung des jeweils originären Kontrollauftrages ist so eine Steuerung nach einheitlichen Maßgaben inklusive der dazugehörigen Rahmenbedingungen von der Planung bis zur einheitlichen technischen Ausstattung möglich. Seit der Abteilungseinrichtung werden durch die verbesserte Organisationsstruktur konsequent die Fortführung, der Ausbau und die Erschließung weiterer Synergien erarbeitet.

Grundsatz und fachliche Schulung

Mit dem neu eingerichteten Referat „Grundsatz und fachliche Schulung“ werden kontrolldienstübergreifende Belange gesteuert und grundsätzliche Fragen geklärt. Abteilungsübergreifende Sachverhalte werden, insbesondere im Dialog mit den Außenstellen sowie im Verhältnis zu Dritten, übergreifend koordiniert und abgestimmt.

Grundsatz, Prozessoptimierung

Im Rahmen der Rechtsentwicklung waren im Jahr 2015 zur Vorbereitung der Infrastrukturabgabe insbesondere grundsätzliche rechtliche Befugnisse der Kontrolldienste zu klären, die im Anschluss unmittelbar im Gesetz verankert wurden.

Der Bereich Prozessoptimierung ermöglicht eine systematische Auswertung der Kontrollleistungen unter Anwendung statistischer Methoden. Der kontrolldienstübergreifende Blick ermöglicht eine umfassende Betrachtung aller kontrollrelevanten Faktoren und trägt durch die Fortschreibung der Qualitätssiche-

rung wesentlich zu einem effektiven Personaleinsatz und zur Kontrolleffizienz bei. Um künftig auch regionale Gegebenheiten wie Verkehrsströme und streckenbezogene Besonderheiten sowie die systematische Auswertung von Erfahrungen in der Praxis in die Betrachtungen einzubeziehen zu können, wird derzeit ein umfassendes Qualitätssicherungssystem konzipiert.

Die Fachadministration IPKS (Integriertes Planungs- und Kontrollsystem) erarbeitet in übergeordneter Zuständigkeit unter Berücksichtigung des jeweiligen fachlichen Überwachungsauftrags ein alle Kontrollszenarien beinhaltendes IPKS-gestütztes Gesamtkontrollkonzept. Neben der kontrollauftragsbezogenen Fortentwicklung der IPKS-Projekte erfolgte zunächst eine Koordinierung und Steuerung der übergreifenden Sachverhalte. Fachliche Anforderungen werden in gemeinsamen Schnittstellen und in der Zusammenarbeit mit projektbeteiligten Dritten abgestimmt.

Fachliche Schulung

Die Beschäftigten der Kontrolldienste des Bundesamtes werden kontinuierlich in der Anwendung der zu überwachenden Rechtsvorschriften geschult. Entsprechende Fachseminare werden sowohl zur Einarbeitung neuer Beschäftigten als auch im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung durchgeführt. Dadurch soll eine einheitliche Durchführung des gesetzlichen Überwachungsauftrags sichergestellt werden.

Im Jahr 2015 wurden Seminare durchgeführt, die das Abfall-, Gefahrgut-, Güterkraftverkehrs-, Fahrpersonal- und Straßenverkehrsrecht, die Vorschriften des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) sowie die Bestimmungen über die vorschriftsmäßige Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen und

über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße betrafen.

Neben den fachspezifischen Schulungen wurde im Jahr 2015 ein Fortbildungsschwerpunkt im Bereich des Allgemeinen Verwaltungsrechts gesetzt.

Straßenkontrollen

Mit seinen Straßenkontrollen leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Dabei wird zwischen Standkontrollen und mobilen Kontrollen unterschieden. Im Vordergrund stehen die Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht einschließlich Ladungssicherung und Technischer Unterwegskontrolle sowie die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Gesamtgewichte und Einzelachslasten. 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 2015 im Bundesamt rund 250 Kontrolleurinnen und Kontrolleure im Einsatz.

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

Besonderheiten in diesem Bereich

Schwerpunkte der Kontrolltätigkeiten bildeten im Jahr 2015 das Aufdecken von Manipulationen rund um das digitale Kontrollgerät und die Kontrolle von Kraftomnibussen (KOB), insbesondere von Fernbussen. Auf die Kontrolle und das Aufdecken von Manipulationen am Kontrollgerät hat sich die mit internationalen

Experten der Kontrolldienste aus ECR-Staaten (Euro Contrôle Route) und der Organisation der Polizeien TISPOL besetzte Tacho Web Group (TWG) spezialisiert. Das BAG ist in den jeweiligen Arbeitsgruppen vertreten, so dass entscheidende Erkenntnisse der europäischen Kontrollpraxis unmittelbar Eingang in die Verbesserung der Kontrollen und der Ausbildung von Kontrolleurinnen und Kontrolleuren des BAG finden. Um Manipulationen rund um das Kontrollgerät im Rahmen besonderer Kontrollen aufzudecken, setzen ausgewählte und besonders geschulte Kontrolleurinnen und Kontrolleure eine spezialisierte Auswertesoftware ein. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass der technische Aufwand, um Fahrzeuge mit illegalen Einbauten umzurüsten und sich auf diese Weise einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, stark gestiegen ist. Es ist festzustellen, dass es sich bei den Manipulationen verstärkt um erhebliche technische Eingriffe an der Kontrollgeräтанlage handelt. Des Weiteren ist erkennbar, dass in zunehmendem Maße in die Fahrzeugelektronik eingegriffen wird, was u.a. auch unvorhersehbare Folgen für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer mit sich bringen kann, indem technische Sicherheitssysteme – wie z.B. das Antiblockiersystem - außer Funktion gesetzt werden. Die mit 25% weiterhin hohe Beanstandungsquote verdeutlicht, dass diese Thematik weiterhin fester Bestandteil der Kontrollen des BAG sein muss.

Im Jahr 2015 wurden insgesamt rd. 4.427 KOB, einschließlich der Fernbusse, kontrolliert. Bei insgesamt knapp 26% wurden Beanstandungen registriert. Buskontrollen erfolgten u.a. in Kooperation mit anderen nationalen und internationalen Behörden.

Euro Contrôle Route (ECR)

Insgesamt 14 Mitgliedstaaten sind aktiv in der Kontrollorganisation Euro Contrôle Route (ECR) vertreten, um die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene weiterzuentwickeln und zu vertiefen.



Im Rahmen der Mitarbeit in diesem Verbund fand wie bereits in den Vorjahren ein regelmäßiger internationaler Fortbildungsaustausch mit Kolleginnen und Kollegen aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Tschechien statt. Schwerpunkt des Austausches mit europäischen Partnerbehörden sind die Harmonisierung der Kontrollmethoden und die Verbesserung der Koordination der Kontrolltätigkeiten. Hauptthemen waren dabei die Ausbildung im Bereich des digitalen Kontrollgerätes, die Technische Unterwegskontrolle, die Sicherung der Ladung, Gefahrgut, die Kabotage sowie die automatische Achslastverwiegung. Am multilateralen Austausch nahmen Kontrolleurinnen und Kontrolleure aus den EU-Staaten Nieder-

lande, Belgien, Großbritannien, Luxemburg, Ungarn, Rumänien, Litauen, Irland, Polen und Deutschland teil. Neben den Austauschprogrammen konnten mit den angrenzenden Ländern (z. B. Tschechien, Polen) regelmäßig begleitende Kontrollen stattfinden, bei denen der gemeinsame Schwerpunkt u. a. auf den Bereich der Technischen Unterwegskontrolle und der Kabotage gelegt wurde.

Neben der Beteiligung der EU-Kommission sind die ECR-Experten, zu denen auch BAG-Kontrolleurinnen und Kontrolleure zählen, gefragte Fachleute bei den entsprechenden EU-Ausschüssen und Arbeitsgruppen im Bereich der Sozialvorschriften.

Straßenkontrollergebnisse

Das Hauptaugenmerk des Straßenkontrolldienstes liegt neben der Prüfung der für den Güterverkehr existierenden Zulassungs- und Genehmigungsvoraussetzungen auf Kontrollen in Rechtsgebieten, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz haben. Diese komplexen und entsprechend zeitintensiveren Kontrollen insbesondere 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 2015 durch den Straßenkontrolldienst des BAG rund 512.000 Fahrzeuge kontrolliert.

Technische Unterwegskontrolle

Seit Einführung der Technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 2000/30/EG im September 2004 wird jährlich eine große Anzahl von Fahrzeugen einer besonderen Prüfung bezüglich der Bremsanlagen, der Abgasanlagen, Lenkanlagen, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, Räder und Reifen, Federung, Fahrgestell, Fahr-

tenschreiber, 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 2015 wurden durch das BAG insgesamt 59.734 Fahrzeuge hinsichtlich technischer Verstöße kontrolliert. Über die Kontrolle von Beleuchtung und Reifenprofiltiefe hinaus wurden 27.847 Fahrzeuge einer weiterführenden technischen Kontrolle unterzogen. Insgesamt wurde bei etwa jedem siebten Fahrzeug mindestens eine Beanstandung registriert, was einer Beanstandungsquote von rund 17% entspricht.

Fahrpersonal/ Digitales EG-Kontrollgerät

Im Jahr 2006 trat die Verpflichtung in Kraft, alle neu zugelassenen Fahrzeuge, die dem Personen- oder Güterverkehr dienen und mehr als neun Sitzplätze bieten und/oder eine zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 t aufweisen, mit einem digitalen EG-Kontrollgerät zu versehen. Der Anteil der Fahrzeuge mit einem solchen digitalen EG-Kontrollgerät ist seither stetig gestiegen. Ende des Jahres 2015 waren insgesamt 84% aller Fahrzeuge bei den Kontrollen der Fahrpersonalvorschriften durch das Bundesamt mit digitalen EG-Kontrollgeräten ausgerüstet.

Im Oktober 2012 traten weitere Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 rechtsverbindlich in Kraft, die technische Einrichtungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät vorschreiben. Deren Ziel ist es, bestimmte Formen der Manipulation zu erschweren bzw. zu verhindern. Seit 2013 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge die technischen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen. Für den Kontrolldienst bedeutet

dies einen erhöhten Kontrollaufwand, der jeweils detaillierte technische Auswertungen voraussetzt.

Gefahrgutkontrollen

Die Überprüfung der Einhaltung von Gefahrgutvorschriften wurde im Jahr 2015 bei rund 20.000 Fahrzeugen durchgeführt. In ca. 15% der Fälle wurde eine Beanstandung registriert. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um Verstöße aufgrund fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände, fehlender Begleitpapiere bzw. schriftlicher Weisungen oder falscher Kennzeichnung. Bei ca. 1.800 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).

Abfalltransportkontrollen

Insgesamt wurden in 2015 rund 24.000 Fahrzeuge auf die Einhaltung der einschlägigen abfallrechtlichen Vorschriften kontrolliert. Wie im Vorjahr wurden bei ca. 11% der Fahrzeuge Beanstandungen registriert.

Hierbei handelte es sich in der Hauptsache um Verstöße aufgrund fehlender oder nicht



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

Im Bereich des Umweltstrafrechts war gegenüber den Vorjahren einerseits eine Steigerung der Beanstandungen zu verzeichnen, jedoch ein Rückgang bei den Fällen, in denen von dem Verdacht einer Straftat auszugehen war. Während im Bereich der grenzüberschreitenden Verbringungen knapp 2.500 Ordnungswidrigkeiten festgestellt wurden, sah sich der Straßenkontrolldienst in mehr als 300 Fällen veranlasst, von dem Verdacht einer Straftat und insbesondere davon in annähernd 150 Fällen von dem Verdacht des unerlaubten Umgangs mit Abfällen gemäß § 326 Absatz 2 Strafgesetzbuch, auszugehen.

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

Maßnahmen und Ausblick

Im Jahr 2015 wurden - differenziert nach Rechtsgebieten - in bis zu 32% 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 16%.

In rund 11.800 Fällen wurden wegen des Verdachts eines bußgeldbewehrten Vergehens durch den Straßenkontrolldienst Sicherheitsleistungen gegen ausländische Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugführer oder -halter) eingezogen. Diese belaufen sich auf insgesamt rund 4,3 Mio. Euro. Bei weniger schweren Vergehen wurden durch den Straßenkontrolldienst außerdem fast 34.000 Verwarnungen ausgesprochen. Der Betrag dieser Sanktionen betrug insgesamt rund 912.000 Euro.

In rund 10.000 Fällen musste Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern aufgrund gravierender Rechtsverstöße oder Sicherheitsmängel am Fahrzeug die Weiterfahrt untersagt werden. In deutlich mehr Fällen betrifft dies ausländische Fahrzeuge (Anteile In- und Ausland: 28 % zu 72%), was auf schwerwiegendere Verstöße speziell im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sowie häufigere technische Mängel im und am Fahrzeug zurückgeführt werden kann.

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

Straßenkontrollen Lkw-Maut

Das BAG kontrolliert mit ca. 460 Beschäftigten im Straßenkontrolldienst Maut, abhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen in unterschiedlicher Intensität, mit regionalen und zeitlichen Schwerpunkten die Einhaltung der Mautpflicht.

Regelmäßig bilden zwei Kontrolleurinnen bzw. Kontrolleure eine Kontrollgruppe innerhalb einer Kontrolleinheit. Die bundesweit 21 Kontrolleinheiten sind jeweils einer Leiterin bzw. einem Leiter der Kontrolleinheit Maut unterstellt. Die aktuell für Mautkontrollen eingesetzten ca. 280 Dienstfahrzeuge sind mit spezieller Informationstechnik ausgestattet und jederzeit mit den technischen Einrichtungen des Dienstleisters Toll Collect und erforderlichen externen Datenquellen (z. B. Kraftfahrt-Bundesamt) verbunden. Die interne Kommu-



nikation sowie die Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden aus Bund und Ländern erfolgt u. a. im Wege des Digitalfunks BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben).

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

- in Form mobiler Kontrollen im fließenden Verkehr beim Überholen der zu kontrollierenden Fahrzeuge,

- in Form stationärer Kontrollen (Standkontrollen) ggf. gemeinsam mit dem Straßenkontrolldienst des BAG sowie anderen Kontroll- und Ordnungsbehörden, insbesondere der Bundespolizei, dem Zoll sowie den Polizeibehörden der Länder,
- mithilfe portabler Kontrolltechnik. Hierbei kommt die bewährte Technik der automatischen Kontrollbrücken in einer kompakten Gerätschaft zur Anwendung, die sich in den Kontrollfahrzeugen verstauen lässt und somit den Einsatz des Straßenkontrolldienstes Maut, insbesondere entlang der Hauptverkehrsadern sowie zu Stoßzeiten, flexibel und bedarfsgerecht unterstützt.

Bei mobilen Kontrollen werden schwere Nutzfahrzeuge auf der Bundesfernstraße bei der Vorbeifahrt kontrolliert. Hierbei werden mithilfe einer im Kontrollfahrzeug installierten Leseeinrichtung die für eine ordnungsgemäße Mautzahlung relevanten Fahrzeugdaten aus dem im Lkw eingebauten Fahrzeuggerät mittels einer speziellen Übertragungstechnik (Infrarot) ausgelesen. Die Mautzahlung von schweren Nutzfahrzeugen ohne eingebautes Fahrzeuggerät wird durch eine computergestützte Abfrage in der Kontrollzentrale ermittelt. Dabei wird das Kraftfahrzeugkennzeichen mit zentral vorgehaltenen Buchungsdaten abgeglichen. Noch während des Überholvorgangs stellt die Kontrolleurin bzw. der Kontrolleur 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 Kontrol-

leurinnen und Kontrolleure auf Autobahnrastplätzen mit vorgelagerten Kontrollbrücken in Datenverbindung. Die Kontrollbrücken liefern Bilder der erfassten Lkw mit Fahrzeug- und Nationalitätenkennzeichen. Sie ermöglichen die Ermittlung der Achszahl des kontrollierten Fahrzeugs und der angegebenen Emissionsklasse. Diese Informationen werden der Kontrolleurin bzw. dem Kontrolleur mit weiteren Daten über die Mautentrichtung des jeweiligen Fahrzeugs auf einem im Kontrollfahrzeug installierten Rechner angezeigt. Die identifizierten Lkw, für welche die Maut nicht oder falsch entrichtet wurde, werden unmittelbar und zielsicher auf die Rastplätze ausgeleitet und einer genaueren Überprüfung unterzogen.

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

Im Beanstandungsfall eröffnen die ermittelnden Kontrolleurinnen und Kontrolleure durch Anzeigenaufnahme vor Ort das Ordnungswidrigkeitenverfahren und führen ggf. das verwaltungsrechtliche Nacherhebungs-

verfahren durch. Die Kontrolleure/innen sind nach Maßgabe des Einzelfalles befugt, die Weiterfahrt der beanstandeten Fahrzeuge zu untersagen, bis die geschuldete Maut entrichtet und die Durchführung des nachfolgenden Ordnungswidrigkeitenverfahrens durch Vereinnahmung einer entsprechenden Sicherheitsleistung gewährleistet ist. Im Rahmen der Überprüfung eines schweren Nutzfahrzeugs auf Einhaltung der Mautpflicht, sind die Kontrolleurinnen und Kontrolleure darüber hinaus befugt, bestimmte Sachverhalte aus den Bereichen anderer Rechtsgebiete zu überwachen und bei festgestellten Zuwiderhandlungen zu verfolgen.

Mautausweitung und Absenkung der Tonnagegrenze im Jahr 2015

Seit dem 1. Juli 2015 wird die Mautpflicht in vorgenannter Weise auf weiteren ca. 1.100 km vierstreifig autobahnähnlich ausgebauter Bundesstraßen kontrolliert. Die Kontrolle umfasst hierbei erstmals auch Streckenabschnitte, bei denen keine direkte Anbindung an das bisherige mautpflichtige Streckennetz besteht (sog. „Insellagen“). Damit erfolgen die Kontrollen des BAG auf insgesamt etwa 15.000 Kilome-



tern mautpflichtiger Bundesautobahnen und Bundesstraßen.

Zum 1. Oktober 2015 erfolgte darüber hinaus die Umstellung der Kontrolle auf die neue für die Mautpflicht maßgebliche, von 12 t auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht abgesenkte, Tonnagegrenze.

Steuerung und Koordinierung

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

In systematischer Auswertung der anonymisierten Gesamtheit streckenbezogener Befahungsdaten unterstützen IT-Verfahren mit entsprechenden Prognoseberechnungen das zuständige Fachreferat bei der Planung seiner bedarfsgerechten Kontrollen (Integriertes Planungs- und Kontrollsystem - IPKS).

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

Kontrollsysteme und Logistik

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

Ergebnisse der Mautkontrollen im Jahr 2015

Im Jahr 2015 wurden von den Mautkontrollleurinnen und -kontrolleuren des BAG insgesamt 9.772.271 Lkw überprüft. Damit stieg die Anzahl der Kontrollen gegenüber dem Vorjahr um rd. 203.868. Hierbei wurden 23.488 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet.

Im Rahmen der im Jahr 2015 insgesamt durchgeführten Kontrollen (Mautkontrollen des BAG und automatische Kontrollen durch Toll Collect) wurden 22.898.358 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 2015 dauerhaft unter 1 %. Die geringe Zahl an Beanstandungen bestätigt die Erkenntnisse der vergangenen Jahre, wonach die Lkw-Maut ein hohes Maß an Akzeptanz erfährt. Gleichermaßen wird durch die Effizienz des Mautkontrolldienstes des BAG und seiner öffentlichen Wahrnehmung eine nachhaltige Abkehr von Mautverstößen bewirkt.

Vorbereitung der Einführung und Konzeption der Infrastrukturabgabe

Mit dem Ziel der Ausweitung der Nutzerfinanzierung zum Aufbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist am 12. Juni 2015 das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe (InfrAG) in Kraft getreten.

Die europarechtliche Entscheidung hierzu steht noch aus.

Die geplante Infrastrukturabgabe bezieht sich auf das inländische Bundesfernstraßennetz und richtet sich an Halter von im Inland und

Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen.

Das BAG hat den gesetzlichen Auftrag der Kontrolle der Einhaltung der Abgabepflicht und ist daneben für die Durchführung von Nacherhebungsverfahren und die Ahndung von Verstößen zuständig.

Aufbauend auf den Erfahrungen bestehender Kontroll- und Ahndungssysteme des BAG wurde im Rahmen von Projektarbeit ein am neuen Kontrollauftrag ausgerichtetes System konzipiert. Hierbei ist vorgesehen, dass bewährte Verfahren in modifizierter Form zur Anwendung kommen. Als Kernelemente sind auch im Rahmen der Kontrolle der Infrastrukturabgabe mobile Kontrollen durch Beschäftigte des BAG, intelligent ergänzt durch automatische Kontrolleinrichtungen, vorgesehen. Auch bei der Bearbeitung und Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sollen bewährte Prozesse zugrunde gelegt werden.

Bei der Vorbereitung und Konzeption wurde in behördenübergreifender Koordination mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das zuständige Behörde im Bereich der Erhebung ist, unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an der Ausgestaltung des Systems gearbeitet.

BOS-Digitalfunk

Zur Steuerung der Kontrollen des Straßen-güterverkehrs und der Maut nutzt das Bundesamt seit vielen Jahren den Sprechfunk als Kommunikationsmittel. Mit der europaweiten Digitalisierung der Notruf- und Behördensprechfunksysteme wurden im Bundesamt 2013 die Kontrolldienste in den Digitalfunk der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) eingebunden.

Dies ermöglicht eine bundesweite und behördenübergreifende Funkkommunikation auf

der Grundlage abhörsicherer Verschlüsselungstechnik. Beschäftigte der Straßenkontrolldienste werden so zum Beispiel mit an der Überwachung beteiligten Stellen und mit den kooperierenden BOS des Bundes und der Länder anlassbezogen in Funkrufgruppen zusammengeschaltet.

Die Zuständigkeiten im BAG beziehen sich auch auf den reibungslosen Betrieb und die Weiterentwicklung des Digitalfunks.

Als technische Kommunikations- und Vermittlungseinrichtung für interne Zwecke sowie externe Beteiligte ist zu diesem Zweck im BAG derzeit eine Taktisch-Technische Betriebsstelle (TTB) im Aufbau.



Lkw-Maut



Lkw-Maut

Das Jahr 2015 war durch weitere Maßnahmen zum Ausbau des Mautsystems geprägt. So wurde das mautpflichtige Streckennetz zum 1. Juli 2015 um weitere 1.100 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen erweitert. Zudem wurde die Grenze der Mautpflicht auf ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t ab dem 1. Oktober 2015 abgesenkt. Beide Projekte konnten problemlos und zeitgerecht umgesetzt werden. Sie stellen wichtige Elemente für den Investitionshochlauf zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur dar.

Im Jahr 2015 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 29,7 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 1,7 Mrd. km an. Dies ist die bisher höchste registrierte Fahrleistung für das Mautsystem. Infolge der vorgenannten Erweiterungen des Mautsystems ist die Steigerung allerdings nicht nur auf eine Zunahme des Güterverkehrs sondern vor allem auf die Erweiterung des Streckennetzes und des Kreises der mautpflichtigen Fahrzeuge zurückzuführen.

Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte stieg bis Ende 2015 auf rund 950.000 Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 94 % 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 rd. 4,372 Mrd. Euro erzielt. Gegenüber dem Vorjahr ist der Mautumsatz um rd. 85 Mio. Euro (rd. - 1,91 %) gesunken, was auf die Reduzierung der Mautsätze zum 1. Januar 2015 zurückzuführen ist. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag bei ca. 41 %.

Mautsystem

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

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

Der Mautpflicht unterliegen Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind (1. Alternative) oder eingesetzt werden (2. Alternative) und deren zulässiges Gesamtgewicht - einschließlich Anhänger - mindestens 7,5 t beträgt bzw. bis zum 30. September 2015 mindestens 12 t betrug.

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

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

Die Maut ist vor Fahrtantritt zu entrichten. Da die Erhebung ohne Unterbrechung der Fahrt erfolgt, sind keine Mautstationen notwendig. Der Nutzer kann das automatische System mithilfe eines im Fahrzeug installierten Geräts wählen oder bucht sich vor Fahrtantritt manuell an einer Mautstelle (z. B. an einer

Tankstelle) oder über das Internet ein. Eine zwingende Verpflichtung zur Nutzung des automatischen Einbuchungssystems besteht nicht.

Das Fahrzeuggerät wird nach einer Benutzerregistrierung von Toll Collect zur Verfügung gestellt. Bei Fahrtantritt wird das Gerät eingeschaltet. Der Fahrer muss die Einstellung der Achszahl überprüfen und ggf. verändern.

Mittels Satellitennavigation wird dann automatisch jede Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes 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 und als Broschüre erhältlich. Ende 2015 waren rund 3.400 Mautstellen im In- und Ausland verfügbar, die sich insbesondere in der Nähe von Auf- und Abfahrten des mautpflichtigen Streckennetzes befinden. Bei der manuellen Einbuchung geben die Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten, wie die gewünschte Fahrtroute, den Zeitpunkt des Fahrtantritts und das Kennzeichen, in das Mautstellenterminal ein.



Grundsatzfragen Lkw-Maut

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Aufgaben des Bundesamtes im Rahmen der Lkw-Maut 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 aller mit der Lkw-Maut befassten Organisationseinheiten des BAG und des Betreibers sowie die Führung von Verwaltungsstreitverfahren. In technischer Hinsicht liegen die Schwerpunkte auf der Entwicklung, dem Fehlermanagement und der Qualitätssicherung von IT-Komponenten und IT-Verfahren zur Steuerung des Systembetriebs. Im Aufgabengebiet Systemsteuerung wurden neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS) fortlaufend technische Anpassungen des Mautsystems begleitet.

Außerdem wurde bei folgenden Aufgaben mitgewirkt:

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung des BMVI

Das BAG wirkt laufend an der Weiterentwicklung der Rechtsgrundlagen der Mauterhebung, insbesondere dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sowie den hierauf beruhenden Rechtsverordnungen, mit und berät das BMVI. So sind im Jahr 2015 durch das Zweite und Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes umfangreiche Änderungen in Kraft getreten, die zuvor umfassend abgestimmt worden waren. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes wurden die Mautsätze an die Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2014

angepasst. Gegenstand des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes war die Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen zum 1. Juli 2015 sowie die Absenkung der für die Mautpflicht maßgeblichen Tonnagegrenze von 12 t auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015 nebst der Einführung zweier weiterer Achsklassen. Dem BMVI wurde ferner über die Auswirkungen aktueller Gerichtsentscheidungen auf die Mautpflicht und zu künftigen Entwicklungen berichtet.

Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Betreibervertrages

Toll Collect wurde mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere rund 1.100 km Bundesstraßen ab dem 1. Juli 2015, der Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t und der Erweiterung auf zwei zusätzliche Achsklassen zum 1. Oktober 2015 beauftragt. Die bestehende vertragliche Option der Verlängerung der Laufzeit des Betreibervertrags um drei Jahre wurde genutzt. Der Betreibervertrag

endet nun zum 31. August 2018. Die insbesondere wegen der Tonnageabsenkung umfangreichen Kommunikationsmaßnahmen wurden mit der Betreibergesellschaft abgestimmt. Wegen der geplanten Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen im Jahr 2018 wurde das BMVI umfassend beraten.

Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Mautsystems

Die Weiterentwicklung des Mautsystems wurde im Jahr 2015 weiterhin koordinierend und organisatorisch begleitet. Im Zuge der Qualitätssicherung wurden seitens des Testmanagements die Rückverfolgbarkeit und Nachvollziehbarkeit des Testprozesses der einzelnen Releases bei Toll Collect überprüft. Die Änderungen bzw. Weiterentwicklungen betrafen im Wesentlichen Upgrades von System- und systemnaher Software, u.a. im Kontroll- und Bußgeldbereich sowie der Veränderung webbasierter Dienstleistungen und der Erweiterung der mobilen und automatischen Kontrolle um eine Mikrowellenkomponente nach dem Standard des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EEMD).



Schulungen

Im Rahmen der Einarbeitung neuer Beschäftigter wurden im Jahr 2015 weitere zielgruppenspezifische Lehrveranstaltungen durchgeführt, die eine fundierte Vermittlung mautspezifischen Fachwissens im Bereich der Grundsatzfragen zur Lkw-Maut (rechtliche Grundlagen, Erhebung der Lkw-Maut, Mautpflicht und Ausnahmetatbestände etc.) zum Ziel hatten.

Spezifische Aufgaben

Das BMVI wurde zu Themen von grundsätzlicher Bedeutung in insgesamt 112 Berichten aktuell informiert. Im Jahr 2015 konnten zahlreiche verwaltungsgerichtliche Klageverfahren zu den Benutzungsgebühren abgeschlossen werden. Seit Mautstart wurden über 500 Klageverfahren durchgeführt. Hierbei handelte es sich sowohl um Verfahren, die das BAG unmittelbar bearbeitete als auch um Verfahren, die Toll Collect als Beliehene in Fällen der Nacherhebung aus der automatischen Kontrolle eigenständig unter Fachaufsicht des BAG durchführte. Rund 1.000 schriftliche Bürgeranfragen wurden im Jahr 2015 beantwortet. Täglich standen Beschäftigte zur Beantwortung telefonischer Bürgeranfragen zur Verfügung.

ZIS/GIS

Neben dem weiteren Ausbau des Zentralen Informationssystems (ZIS), erfolgte die Analyse und Verarbeitung von Mautdaten zur Gewährleistung der Arbeit der Abteilung Lkw-Maut. Im Jahr 2015 lag der Schwerpunkt der ZIS-Erweiterung in funktionalen Erweiterungen der Auswertemöglichkeiten von EEMD-Fahrten und der Übernahme der Zuwendungsverfahrensstatistik in das ZIS. Für das Jahr 2016 sind absehbar weitere Anpassungen des ZIS aufgrund technischer Verän-

derungen des Mautsystems und der Mautausweitung erforderlich und die Erweiterung der Zuwendungsverfahrensstatistik.

Projektgruppe Lkw-Maut

Die Projektgruppe Lkw-Maut des BAG arbeitet zusammen mit dem BMVI, den Fachreferaten



des BAG sowie externen Beratern an der Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems.

Die Projektgruppe hat die Vertragsverhandlungen zur Ausdehnung der Mautpflicht zum 1. Juli 2015 und 1. Oktober 2015 intensiv begleitet. Im Zusammenhang mit der Verlängerung des Betreibervertrages bis zum 31. August 2018 wurde das BMVI intensiv beraten. Weiter standen die Vorgehensalternativen nach Ende des Betreibervertrags sowie die weitere Mautausdehnung im Jahr 2015 im Fokus.

Im Hinblick auf das Auslaufen des Betreibervertrags zum 31. August 2018 bedarf es der Prüfung und Vorbereitung der Handlungsoptionen für die Zeit danach, um den Mautbetrieb und die Mauteinnahmen über diesen Zeitpunkt hinaus zu garantieren. Hierbei muss zum einen die Funktionsfähigkeit des Mautsystems auch nach Ablauf des

Betreibervertrags sichergestellt werden. Mit den Beratungen und Vereinbarungen hierzu wurde begonnen. Zum anderen gilt es, den Betrieb zu gewährleisten. Im Fokus steht hierbei die Ausübung der sog. Call Option (Gesellschaftsübernahme).

Für eine zuverlässige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Mitte des Jahres 2018 geplant. Im Jahr 2015 starteten hierzu die Vorbereitungen und Verhandlungen.

Projektgruppe EEMD

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

in Deutschland. Das Bundesamt hat im Jahr 2015 die AGES EETS GmbH als den europaweit ersten EEMD-Anbieter registriert.

Die Projektgruppe hat das BMVI bei der Erarbeitung von Verordnungen unterstützt, die der Umsetzung von Regelungen zum Registrierungsverfahren potentieller EEMD-Anbieter, zum Mautdienstregister und zur Vermittlungsstelle dienen. Außerdem wurden durch die Projektgruppe weitere Verordnungen, die das Zulassungsverfahren mit möglichen EEMD-Anbietern ausgestalten, auf den Weg gegeben. Parallel wurde mit der Anpassung der allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von EEMD-Anbietern auf dem mautpflichtigen Streckennetz der BRD (Gebietsvorgaben) begonnen. Die Projektgruppe arbeitet gemeinsam mit den Fachreferaten an den organisatorischen und technischen Voraussetzungen. Durch die Fachreferate erfolgt auch die Unterstützung bei Vertragsverhandlungen mit dem nationalen Mautbetreiber, u.a. hinsichtlich der Vorbereitung und Umsetzung von Anpassungen am bestehenden Mautsystem, der Registrierung von EEMD-Anbietern und bei der Vorbereitung der Rechtsverordnungen zum EEMD. 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 und um ein spezielles EEMD-System zur Prüfung der Gebrauchstauglichkeit erweitert. 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. Um die Umsetzung eines Europäischen Elektronischen Mautdienstes voranzubringen, wurde auf europäischer Ebene das REETS-Projekt (Regional European Electronic Toll Service) initialisiert, das der Entwicklung eines grenzübergreifenden, interoperablen Mautdienstes durch die Zusammenarbeit von sieben EU-Mitgliedsstaaten (darunter Deutschland) und der Schweiz dient. Mit einem Unternehmen wurde ein REETS-Pilot gestartet. Dieser Pilot umfasst die Prüfung der Dokumentation des Anbieters sowie Schnittstellentests in der Testumgebung.

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 sowie der darauf beruhenden Verordnungen.

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

Für den Betriebskontrolldienst wurden 13 Standorte mit unterschiedlichen Prüfgebieten eingerichtet, in denen 2015 insgesamt 26 Betriebskontrolleurinnen und -kontrolleure



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 2015 hat der Betriebskontrolldienst 713 Betriebskontrollen abgeschlossen, davon 638 mit Beanstandungen. Im Rahmen der durchgeführten Betriebskontrollen wurden knapp 1,9 Mio. Fahrten überprüft, Maut in Höhe von rund 1,37 Mio. Euro nachträglich erhoben sowie Bußgelder in Höhe von insgesamt rund 217.000 Euro verhängt.

Ordnungswidrigkeitenverfahren/ Nacherhebung

Lkw-Maut kann nachträglich noch innerhalb von vier Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres erhoben werden, in dem eine mautpflichtige Straße ohne Entrichtung der geschuldeten Lkw-Maut benutzt wurde. Ergeben die Feststellungen einer automatischen Kontrollbrücke, dass Lkw-Maut zu Unrecht nicht bzw. nicht in voller Höhe bezahlt wurde, führt Toll Collect als Beliehene in eigener Zuständigkeit ein Verwaltungsverfahren zur Nacherhebung der geschuldeten Lkw-Maut durch. Stellen hingegen Kontrolleurinnen bzw. Kontrolleure des BAG einen Verstoß gegen die Mautpflicht im Rahmen einer Straßenkontrolle oder mithilfe portabler Kontrolltechnik fest, ist das BAG originär zuständig für die Nacherhebung.

Unabhängig davon, auf welche Weise der Pflichtverstoß festgestellt werden konnte, leitet das BAG als zuständige Verfolgungs- und Ahndungsbehörde ein Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) gegen den Verantwortlichen ein, um die festgestellte Zuwiderhandlung gegen die Bestim-

mungen des BFStrMG auch ordnungsrechtlich zu sanktionieren. Anders als bei Verkehrsordnungswidrigkeiten ist dies bei Mautverstößen noch bis zu drei Jahre nach Begehung der Tat möglich. Ergeben die amtlichen Ermittlungen, dass der Pflichtverstoß vorwerfbar begangen wurde, wird ein Bußgeldbescheid erlassen. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kommt auch eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld anstelle eines Bußgeldes in Betracht. Richtlinien für die Bemessung der Geldbuße enthält der sog. „Bußgeldkatalog für mautspezifische Tatbestände“. Die Regelsätze wurden 2015 erstmals leicht erhöht – einerseits, um zu vermeiden, dass ein wirtschaftlicher Anreiz entsteht, die Maut nicht zu entrichten, andererseits, um die relative Preissteigerung für den Zeitraum ab 2005 auszugleichen. Da die förmliche Zustellung behördlicher Schriftstücke, wie sie das OWiG vorsieht, im Ausland nicht ohne weiteres möglich ist, hat das BAG 2015 in mehr als 2.000 Fällen einen anderen Staat im Rahmen der zwischenstaatlichen Rechts- und Amtshilfe ersucht, die vorgeschriebene förmliche Zustellung durchzuführen.

Im Jahr 2015 wurden wegen nicht bzw. nicht vollständiger Entrichtung der Maut von Toll Collect und dem BAG insgesamt

- 22.710 Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut erlassen

und zusätzlich vom BAG

- in 19.127 Fällen ein Bußgeld verhängt und
- in 22.476 Fällen Verwarnungen (mit und ohne Verwarnungsgeld) erteilt.

Das BAG sichert nicht nur die fiskalischen Interessen der Bundesrepublik Deutschland, wenn über das Vermögen eines Mautschuldners zwischenzeitlich ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist, sondern entscheidet auch über Rechtsmittel gegen eigene Bußgeld- und Nacherhebungsbescheide sowie Nacherhebungsbescheide der Toll Collect. 2015 wurden

weniger als 4,8 % sämtlicher Bußgeldentscheidungen und lediglich 3,0 % aller erlassenen Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut durch Ein- bzw. Widerspruch angefochten. 81 % der angefochtenen Bußgeldbescheide hat das Amtsgericht Köln bestätigt; in den übrigen Fällen wurde das Verfahren aus Opportunitätsgründen eingestellt – etwa weil nachträglich entlastende Umstände vorgetragen wurden. Knapp 30 % der gegen Nacherhebungsbescheide erhobenen Widersprüche wurde ganz oder zum Teil abgeholfen. In rund 200 Fällen hat das BAG gegenüber den Vollstreckungsbehörden Stellung zu der Frage genommen, ob gegen zahlungsunwillige Adressaten eines Bußgeldbescheides wegen Verstoßes gegen die Mautpflicht Erzwingungshaft angeordnet werden kann.

Die Verteilung der Aufgaben zwischen Toll Collect und BAG setzt eine enge Zusammenarbeit beider Stellen in fachlicher wie technischer Hinsicht voraus. Um die Verwaltungsverfahren möglichst effizient und zeitnah durchführen zu können, erfolgt die Bearbeitung IT-gestützt. Die hierbei verwendete Individualsoftware wird unter Mitwirkung des BAG fortwährend optimiert. Um eine einheitliche Beurteilung gleichgelagerter Sachverhalte zu gewährleisten, legt das BAG verbindlich fachrechtliche Vorgaben fest.

Betreiberüberwachung/ Rechnungswesen

Das BAG stellt den ordnungsgemäßen Betrieb des Mauterhebungssystems durch die Betreibergesellschaft sicher und führt Erstattungen in Mauterhebungsverfahren durch. Die Kernaufgaben lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Überwachung von Toll Collect in sämtlichen Geschäftsbereichen auf Basis des Betreibervertrages und der entsprechen-

den gesetzlichen Regelungen

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

Aufgaben der Betreiberprüfung

Der Bereich Betreiberprüfung stellt durch regelmäßige Prüfungen sowie Sonderprüfungen den auftragskonformen Betrieb des Mautsystems durch Toll Collect sicher. Anhand von Messungen in Kernbereichen des Mautsystems wird die qualitätsbezogene Leistungsfähigkeit festgestellt, die eine Grundlage für die Ermittlung des leistungsbezogenen Vergütungsanteils in Form einer Bonuszahlung oder im Falle der Minderleistung für einen Malus bildet. 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 2015 erfolgten für sämtliche rund 3.400 Mautstellen regelmäßige Prüfungen auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Betreibervertrag (z. B. Öffnungszeiten, ausreichendes Parkplatzangebot). Die Funktionsfähigkeit der Systemkomponenten und die ordnungsgemäße Verarbeitung der Einbuchungsdatensätze konnten nachgewiesen werden. Des Weiteren wurde das Mautstellennetz kontinuierlich auf die geforderte Netzabdeckung und nachfrageorientierte Standortwahl der Mautstellen untersucht und bei Bedarf angepasst.

Einnahmeprüfung

Die Einnahmeprüfung dient der Sicherstellung der korrekten und vollständigen Erhebung der Maut sowie der vollständigen und rechtzeitigen Abführung der Mauteinnahmen an den Bund. Der Mautumsatz im Jahr 2015 belief sich auf rund 4,372 Mrd. Euro; hieran hatten Gebietsfremde einen Anteil von rund 1,787 Mrd. Euro und Gebietsansässige von rund 2,585 Mrd. Euro.

Prüfung der Betreibervergütung

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

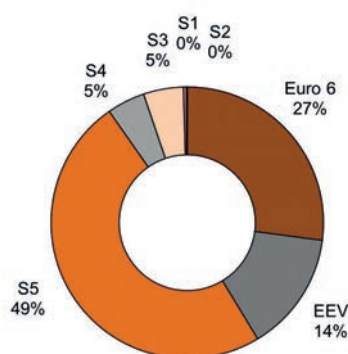
Mauterstattung

Im Bereich Mauterstattungsverfahren wurden im Jahr 2015 rund 4.200 Anträge bearbeitet. Lkw-Maut wird vom BAG auf Verlangen erstattet, wenn diese zu Unrecht entrichtet wurde oder die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wurde und tatsächliche Gründe vorliegen, die eine Stornierung vor oder während des Gültigkeitszeitraums des Einbuchungsbelegs unmöglich gemacht haben. Voraussetzung ist die fristgerechte Antragstellung beim BAG, unter Nutzung des auf der Homepage abrufbaren Erstattungsformulars.

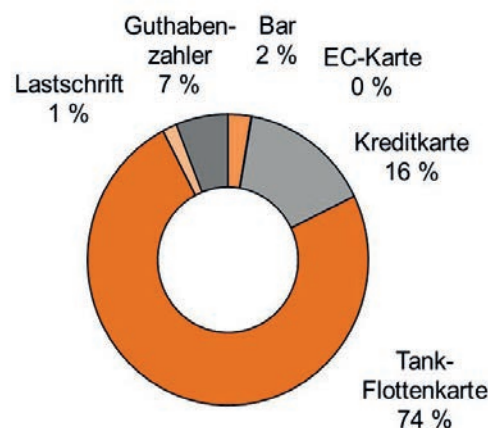
Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2015 nach In- und Ausländern



Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2015 nach Schadstoffklassen



Verteilung der Mauteinnahmen im Jahr 2015 nach Zahlungsmitteln



Verkehrswirtschaft



Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Das Bundesamt berichtet gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) regelmäßig über aktuelle Entwicklungen auf dem Güterverkehrsmarkt sowie absehbare künftige Entwicklungen. Als gesetzliche Grundlage dient § 14 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Die hierin verankerte Marktbeobachtung ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet und umfasst den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie den Luftverkehr und die Logistik. Sie dient dem frühzeitigen Erkennen, dem Herausstellen und der Analyse von Entwicklungen auf dem Verkehrs- und Logistikmarkt.

Zur Erfüllung seines gesetzlichen Auftrags wertet das Bundesamt fachbezogene Statistiken und Publikationen aus, z. B. von der Bundesagentur für Arbeit, dem Kraftfahrt-Bundesamt oder dem Statistischen Bundesamt. Daneben werden vertrauliche Fachgespräche mit Vertretern der Verkehrsbranche und der verladenden Wirtschaft geführt. Inhalte dieser Gespräche sind u. a. die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen sowie aktuelle verkehrspolitische Themen. Die dezentral im Bundesgebiet tätigen Beschäftigten des Außendienstes sind dabei auf die freiwillige Beteiligung der Unternehmensvertreterinnen und -vertreter angewiesen. Letztere erhalten die Möglichkeit, auf Probleme oder Entwicklungen hinzuweisen, die für das Unternehmen, den Verkehrsträger oder die Branche von Bedeutung sind.

Marktbeobachtungsberichte

Die auf beschriebenen Wege gewonnenen Erkenntnisse der Marktbeobachtung fließen zum einen in turnusmäßig erscheinende Berichte ein. Hierzu zählen der Jahresbericht, der Herbstbericht und Berichte im Rahmen

der Umsetzung der Maßnahme 5 E des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik. Zum anderen erstellt die Marktbeobachtung sogenannte Sonderberichte, die von Seiten des Verkehrsministeriums zu aktuellen Schwerpunktthemen angefordert werden. Die Gesamtheit der in weiten Teilen der Öffentlichkeit über die Internetseite des Bundesamtes zur Verfügung stehenden Marktbeobachtungsberichte dient dem BMVI als Informationsgrundlage sowie zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen. Darüber hinaus finden die Ergebnisse der Marktbeobachtung beispielsweise in einer Vielzahl von Fachveröffentlichungen Erwähnung.

Themenschwerpunkte im Jahr 2015

Ein inhaltlicher Schwerpunkt der halbjährlichen Turnusberichterstattung der Marktbeobachtung lag im Jahr 2015 erneut auf der Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarktes vor dem Hintergrund einer zunehmenden Internationalisierung der Verkehre. Die folgenden Ausführungen fassen einige wesentliche Aussagen des Herbstberichts 2015 zusammen.

Im ersten Halbjahr 2015 spiegelte sich in der Entwicklung des Marktgeschehens die moderat positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft wider. Im Straßengüterverkehr stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 um 2,6 % auf rund 14,3 Mrd. km an. Gleichzeitig sanken die Mauteinnahmen durch den Einsatz umweltfreundlicherer Lkw. Die Maut-Fahrleistung ausländischer Lkw nahm im Betrachtungszeitraum überproportional zu. Im Schienengüterverkehr blieben das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsleistung in der ersten Jahreshälfte 2015 vor allem grenzüberschreitend hinter den entsprechenden Vorjahreswerten zurück. Vergleichbar stellte sich die Situation im Kombinierten Verkehr dar. Wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des

Schienengüterverkehrs nahm der Tarifstreit zwischen der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) und der Deutsche Bahn AG. Die Binnenschifffahrt verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2015 teils deutliche Mengen- und Leistungszuwächse. Ursächlich hierfür war in erster Linie ein Anstieg der Beförderungsmenge von flüssigen Massengütern. Mit Blick auf die Kostenentwicklung zeigte sich verkehrsträgerübergreifend vor allem im Bereich der Personalkosten ein Anstieg. Dieser konnte u. a. aufgrund einer rückläufigen Entwicklung der Treibstoffkosten jedoch entweder ausgeglichen werden oder führte lediglich zu einem vergleichsweise moderaten Anstieg der Gesamtkosten. Bei den Beförderungsentgelten ließ sich ein vergleichbares Bild mit einer stagnierenden bis moderat steigenden Entwicklung beobachten. Unter betriebswirtschaftlichen Aspekten zeigten sich im ersten Halbjahr 2015 im intermodalen Vergleich Wettbewerbsvorteile für Unternehmen des Straßengüterverkehrs sowie der Binnenschifffahrt. Als zunehmend entwicklungshemmend stellte sich beim Schienengüterverkehr einmal mehr die angespannte Personalsituation beim Fahrpersonal heraus.

Die im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik erstellten Turnusberichte beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit

den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik sowie mit der aktuellen Arbeitsmarkt- und Ausbildungssituation. In einem jährlich erscheinenden Bericht werden die Berufsbilder Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer sowie Lokführerinnen und Lokführer analysiert. Ergänzend werden in einem jährlichen Wechsel die Entwicklungen in verschiedenen kaufmännischen Berufen und in Berufen der Lagerwirtschaft und der Kurier-, Express-, Paketdienstbranche (KEP) untersucht. Im Rahmen der Analyse der Fahrerberufe hat sich beispielsweise gezeigt, dass trotz eines anhaltend hohen Bedarfs an Fachkräften, der u. a. auf die demographische Entwicklung zurückzuführen ist, die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge in allen betrachteten Berufsbildern in der jüngeren Vergangenheit rückläufig war. Neben vielfach fehlenden Anreizen lassen sich die zum Teil sehr hohen Vertragslösungsquoten als Hemmnisse für ein stärkeres Engagement der Unternehmen in der Berufsausbildung ausmachen. Tendenziell sieht sich die deutsche Transportwirtschaft einem rückläufigen Angebot an Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern gegenüber. Bei Lokführerinnen und Lokführern bleiben bereits seit längerem offene Stellen und Ausbildungsplätze unbesetzt. In Berufen der Lagerwirtschaft sowie bei Post- und Zustell-



diensten übertrifft die Zahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden im gesamten Bundesgebiet die Zahl der gemeldeten offenen Stellen derzeit noch mehr oder minder deutlich. Die Entwicklung des Lohnniveaus der genannten Berufsgruppen zeigte sich im Jahr 2015 u. a. von der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1.1.2015 beeinflusst.

Zum wiederholten Male wurde das Bundesamt beauftragt, die Marktentwicklung der Fernbuslinienverkehre seit deren Liberalisierung im Jahr 2013 zu analysieren. Im Rahmen der „Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015“ wurde deutlich, dass sich das Fernbusangebot im dritten Jahr nach der Liberalisierung weitgehend auf wenige große Betreibergesellschaften sowie deren Partnerunternehmen konzentriert. Als Gründe für den zu beobachtenden Rückzug von Marktteilnehmern können in der Regel der intensive intramodale Wettbewerb sowie ein hierdurch beeinflusstes niedriges Preisniveau angeführt werden. Vor diesem Hintergrund zeigten sich weitere Konsolidierungstendenzen auf dem nationalen Fernbusmarkt. Der Anteil der in Eigenregie tätigen mittelständischen Busunternehmen entwickelte sich rückläufig. Stattdessen konnte eine wachsende Abhängigkeit von Busunternehmen festgestellt werden, die im Auftrag der großen Betreibergesellschaften Verkehre übernehmen. Neben der Wettbewerbsentwicklung wurden in der aktuellen Marktanalyse weitere

Themenfelder wie die Arbeitsbedingungen, die Haltestellensituation oder die Kundenstruktur untersucht.

Weitere Aufgaben

Zu den weiteren Aufgaben der Dienststelle gehört die Ausschreibung und Betreuung von Forschungsvorhaben. Hierunter fällt 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 durch das Bundesamt. Die halbjährlich auf der Internetseite des Bundesamtes erscheinenden Prognoseberichte beinhalten detaillierte Aussagen zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Beförderungsaufkommens und der Verkehrsleistung sämtlicher Verkehrsträger. Ferner beinhaltet die Mittelfristprognose Aussagen zu den wesentlichen Einflussgrößen der Verkehrsnachfrage. Die Prognoseergebnisse ermöglichen eine Einschätzung der Verkehrskonjunktur und dienen u. a. als Informations- und Entscheidungsgrundlage für verschiedene politische Entscheidungsträger sowie Branchen- und Unternehmensvertreter. In der Mittelfristprognose Winter 2015/2016 wurden für das Transportaufkommen im Güterverkehr für die kommenden Jahre die folgenden Entwicklungen prognostiziert:

Tabelle: Prognostiziertes Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträgern

Transportaufkommen	Mio. t			Veränderungen in % p.a.		
	2015	2016	2019	15/14	16/15	19/16
Straßengüterverkehr	3.571,50	3.630,70	3.682,00	1,9	1,7	0,5
Eisenbahngüterverkehr	361,3	365,2	371,7	-1	1,1	0,6
darunter: Kombiniertes Verkehr	84,4	87	93,9	-0,8	3	2,6
Binnenschifffahrt	221,3	223,9	228,6	-3,2	1,2	0,7
Rohrleitungen	90,7	91,2	92,1	3,3	0,6	0,3
Luftfracht	4,4	4,4	4,6	-0,1	1	1,5
Insgesamt	4.249,10	4.315,40	4.379,20	1,4	1,6	0,5
Seeverkehr	292	299,1	316,6	-2,7	2,4	1,9

Quelle: TCI Röhling, Bundesamt für Güterverkehr

Beim Personenverkehr setzte sich das Wachstum mit 1,8 % (Verkehrsaufkommen) sowie 1,9 % (Verkehrsleistung) im Jahr 2015 fort. Wachstumshemmend wirkten sich die Streikmaßnahmen im Eisenbahnverkehr aus. Im Jahr 2016 dürften die Zuwächse bei beiden Größen weiter steigen (1,9 % bzw. 2,0 %) und sich mittelfristig von 2017 bis 2019 nur leicht abschwächen (1,3 % p.a. bzw. 1,4 % p.a.). Die Gesamtheit der Verkehrsträger profitiert dabei von der prognostizierten positiven Entwicklung der soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten.

Internationaler Luftverkehr

Das BAG ist 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 2015 hinterlegten die Luftfahrt-

unternehmen rund 25.000 Einzelvorgänge über Flugpreise beim BAG.

Als Bußgeldbehörde kann das BAG die Anwendung von Tarifen untersagen, wenn die Tarife öffentliche Interessen beeinträchtigen. Diese nachträgliche Eingriffsbefugnis erfordert es, dass das BAG die Luftverkehrsmärkte ständig beobachtet.

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

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



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

Seit den Jahren 2003/2004 sind verstärkt multinationale Aspekte auf EU-Ebene in den Vordergrund der Datenaufbereitung und Berichterstattung getreten. So ist das 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 Autobahntankstelligesellschaft mbH allein über 800 Nebenbetriebe verfügt.

Insgesamt gibt es in Deutschland 29 sog.

Gestattungsbetriebe. Dabei handelt es sich um Tankstellen an Straßen, die nach dem 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 2015 Einnahmen aus der Konzessionsabgabe in Höhe von 16,0 Mio. Euro.

Das BAG ist für das Festsetzungs- und Erhebungsverfahren der Konzessionsabgabe zuständig. Es prüft, ob die ausschließlich im Wege der Selbstveranlagung gemeldete und entrichtete Abgabe zutreffend ermittelt wurde. Rechtsgrundlage hierfür ist § 3 der BAB-KAbgV. Konzessionsinhaber und Dritte sind verpflichtet, auf Verlangen ihre Unterlagen dem BAG vorzulegen. Bei Abweichungen von den Meldungen wird die Konzessionsabgabe vom BAG durch Bescheid festgesetzt und nacherhoben bzw. rückerstattet.

Luftverkehr des Bundes

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

Das BAG ist hierbei Dienstleister für etwa 160 angeschlossene Behörden und sorgt im



täglichen Austausch mit allen Beteiligten für ausreichende Kapazitäten in den zwischen den genannten Relationen verkehrenden Linienflugzeugen.

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 Verkehrsstatistikgesetzes (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.

Unternehmensstatistik: Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben erfolgt die Erhebung zur Unternehmensstatistik ab dem Jahr 2010 nicht mehr im jährlichen sondern in einem fünfjährigen Rhythmus. Sie erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von bis

zu 10 % der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr. Zum Ende des Jahres 2015 wurden an 10.581 Unternehmensadressen Unterlagen zur Erhebung versandt. Erstmals erfolgte die Befragung ausschließlich auf einem onlinebasierten Fragebogen. Der Abschluss der Auswertung wird im Laufe des Jahres 2016 erfolgen.

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

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

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

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

Mautstatistik: Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen

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

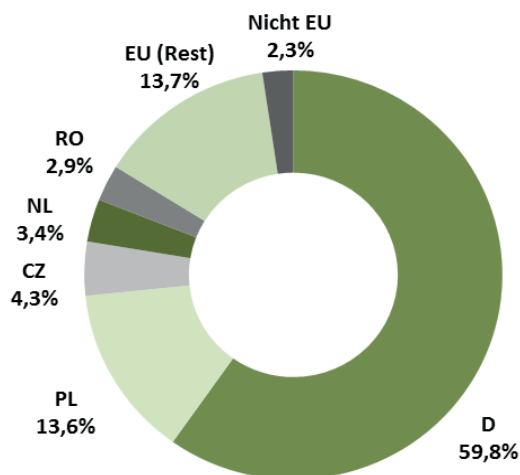
Weitere Übersichten unterscheiden nach Anzahl der Befahrungen an den Grenzübergängen im mautpflichtigen Straßennetz, nach Fahrleistungen und nach Schadstoff- und Achsklassen.

Insgesamt haben im Jahr 2015 mautpflichtige Fahrzeuge 29,7 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Davon entfallen 17,8 Mrd. km auf deutsche und 11,9 Mrd. km auf ausländische Lkw. Der

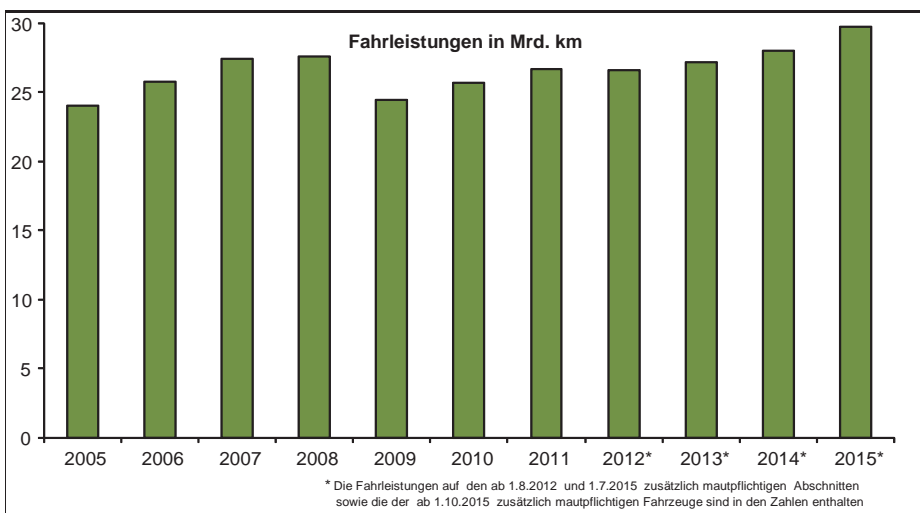
Zuwachs zum Vorjahr ist im Wesentlichen darin begründet, dass das gebührenpflichtige Netz zum 1.7.2015 um etwa 1.100 km auf vierstreifigen Bundesstraßen erweitert wurde und zudem seit dem 1.10.2015 Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen mautpflichtig sind.

Die Lkw auf dem mautpflichtigen Straßennetz werden immer umweltfreundlicher. Das zeigt die Entwicklung der Fahrleistungen in den unterschiedlichen Schadstoffklassen. Aufgrund der anhaltenden Substitution

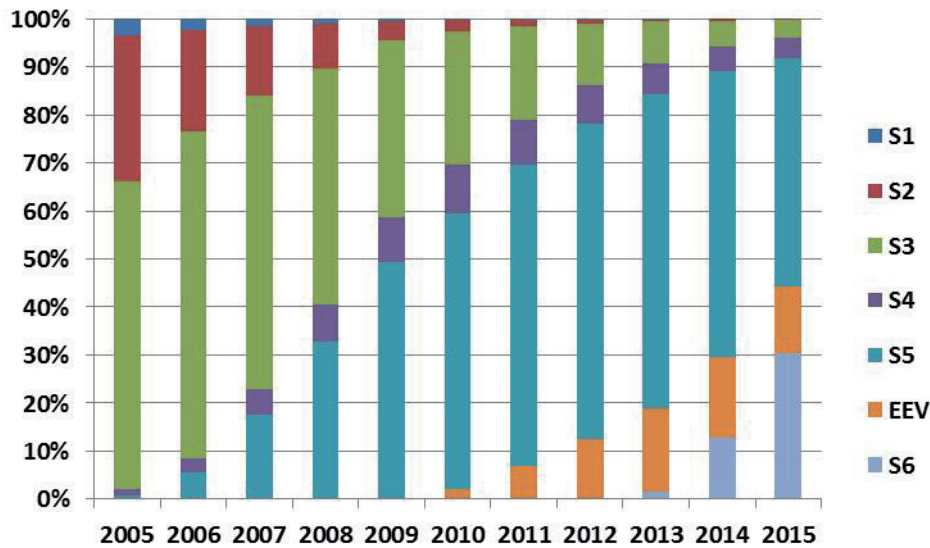
Anteil der Fahrleistungen nach Nationalitäten im Jahr 2015



Fahrleistungen	
Jahr	Mrd. km
2005	24,0
2006	25,8
2007	27,4
2008	27,6
2009	24,4
2010	25,7
2011	26,7
2012*	26,6
2013*	27,2
2014*	28,0
2015*	29,7



Entwicklung der Anteile der Fahrleistungen nach Schadstoffklassen von 2005 bis 2015



vergleichsweise umweltschädlicher durch umweltfreundlichere Fahrzeuge wurden im Jahr 2015 inzwischen über 30 % (Vorjahr 13 %) der Fahrleistung in der Schadstoffklasse S 6/ Euro 6 zurückgelegt. Der Einsatz von Lkw der Schadstoffklassen S 1/Euro 1 bis S 4/Euro 4 erreicht inzwischen nur noch einen Anteil von 8 % (gegenüber 99 % im Jahr 2005 bzw. 50 % im Jahr 2009).

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Dem Bundesamt ist für den Bereich Straße die Aufgabe übertragen worden, im Bedarfsfalle die Erbringung notwendiger Verkehrsleistungen zu unterstützen bzw. sicherzustellen. Die sich hieraus ergebenden Vorsorgeplanungen werden zum einen auf der Grundlage des Verkehrsleistungsgesetzes (VerkLG) und zum anderen auf der Grundlage des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VerkSiG) durchgeführt.

Sicherung von Verkehrsleistungen nach dem Verkehrsleistungsgesetz

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

Das VerkLG kann zur Anwendung kommen

- 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 Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen oder
- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

Die Feststellung, wann das VerkLG zur Anwendung kommt, wird bei der ersten Anwen-

dungsvariante durch das BMVI getroffen. Die Voraussetzungen für die Anwendung des VerKLG bei den weiteren Anwendungsmöglichkeiten werden durch Beschluss der Bundesregierung festgestellt.

Das VerKLG unterscheidet drei Leistungsarten:

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

Nach dem im August 2013 novellierten VerKLG ist das BAG zum einen koordinierende Behörde und zum anderen zuständige Behörde auf dem Gebiet des Straßenverkehrs.

Wird das VerKLG vom BMVI oder von der Bundesregierung für anwendbar erklärt, können die im Gesetz genannten anforderungsberechtigten Behörden über die koordinierende Behörde Verkehrsleistungen anfordern.

Anforderungsberechtigte Behörden sind

- das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK), auch für Hilfsorganisationen und bei Katastrophenhilfeersuchen der Länder im Rahmen der Amtshilfe,
- die Leitung der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW),
- das Bundespolizeipräsidium (BPOLP),
- das Bundesamt für das Personalmanagement der Bundeswehr (BAPersBw), für die Streitkräfte einschließlich der verbündeten Streitkräfte,
- die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE),
- das Robert Koch-Institut (RKI),

- das Paul-Ehrlich-Institut (PEI),
- die Deutsche Bundesbank (BBk),
- das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) und
- das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA).

Das Bundesamt als koordinierende Behörde bündelt das Anforderungsverfahren an einer Stelle und ist zentraler Ansprechpartner für alle Beteiligten. Eine wesentliche Aufgabe der koordinierenden Behörde besteht darin, 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) und
- nach Bestimmung des effizientesten Verkehrsträgers für die Leistungserbringung der jeweils zuständigen Behörde zur weiteren Bearbeitung zuzuweisen.

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

Als zuständige Behörde auf dem Gebiet des Straßenverkehrs ist das Bundesamt in einem Anwendungsfall berechtigt, Verkehrsunternehmen und Nutzfahrzeughalter zu Güter- und Personentransporten und zu sonstigen Leistungen im Bereich des Straßenverkehrs zu verpflichten. Weitere zuständige Behörden neben dem BAG sind:

- die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt,

- das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) auf dem Gebiet der Luftfahrt,
- das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs.

Angesichts der Vielfältigkeit der möglichen Anforderungen, die in einem Einsatzfall an das Bundesamt als zuständige Behörde herangezogen werden können, werden umfangreiche Vorsorgeplanungen getroffen. Die hierzu erforderlichen Auskünfte werden zum Teil direkt bei den Unternehmen eingeholt, die zur Leistung nach dem VerKLG verpflichtet werden können.

Um die umfassenden Aufgaben als koordinierende Behörde wahrnehmen zu können, erarbeitet das Bundesamt - in Kooperation mit den anforderungsberechtigten und zuständigen Behörden - fortlaufend Grundlagen und Regelungen für eine effektive Zusammenarbeit. Hierbei ist das Ziel, Reibungs- und damit verbundene Zeitverluste in einem Anwendungsfall des VerKLG weitgehend auszuschließen.

Die Praxistauglichkeit der vorgenommenen Planungen und Abstimmungen soll durch Übungen überprüft werden. Im Übungszyklus 2015 der länderübergreifenden Krisenmanagementübung (LÜKEX) war das Bundesamt Mitglied in der behördenübergreifenden Projektgruppe (PG LÜKEX Bund).

Sicherung von Transporten nach dem Verkehrssicherungsgesetz

Das Bundesamt nimmt nach dem VerKSIG 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 Verkehrssicherung bereit erklärt haben.

Für die Sicherstellung lebenswichtiger regionaler Gütertransporte zur Versorgung der Bevölkerung sowie von Sammel- und Verteilerverkehren im Zusammenhang mit der Produktion von Gütern und für regionale Transporte für die Streitkräfte haben die Länder entsprechende Vorbereitungen zu treffen (Transportorganisationen der Länder- 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.



Zuwendungs- verfahren



Zuwendungsverfahren

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

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

Förderberechtigt sind Unternehmen, die gewerblichen Güterkraftverkehr oder Werkverkehr betreiben und Eigentümer oder Halter von in der Bundesrepublik zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen schweren Nutzfahrzeugen sind. Auch in der Förderperiode 2015 erfolgte die Auszahlung der Fördergelder nach dem sogenannten Windhundprinzip.

Förderprogramm De-minimis

Der jährliche Zuwendungshöchstbetrag im Rahmen des „De-minimis“- Förderprogramms errechnete sich aus der Zahl schwerer Nutzfahrzeuge, die auf das antragstellende Unternehmen verkehrsrechtlich zugelassen sind. Innerhalb dieses Höchstbetrages konnten im Förderjahr 2015 Unternehmen des Güterkraftverkehrs unter anderem für den Erwerb von Fahrerassistenzsystemen oder für den Ersatz von Ladungssicherungseinrichtungen Zuschüsse in Höhe bis zu 33.000 Euro erhalten. Der Fördersatz je Fahrzeug betrug 1.000 Euro.

Förderprogramm Ausbildung

Bilden Unternehmen des Güterkraftverkehrs Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer aus, konnten sie im Rahmen des Förderprogramms „Ausbildung“ je Ausbildungsverhältnis, das im Jahr 2015 begonnenen wurde, einen Zuschuss von 43 bzw. 50 % der Kostenpauschale von 50.000 Euro erhalten.

Förderanträge mußten ausschließlich auf elektronischem Wege über das Antragsportal des Bundesamtes für Güterverkehr (eService) gestellt werden. Auch die für die Bearbeitung erforderlichen Anlagen sind ausschließlich über das Portal zu übermitteln.

Förderprogramm Weiterbildung

Auch für Weiterbildungsmaßnahmen von Beschäftigten können Unternehmen des Güterkraftverkehrs Fördergelder beantragen. Als zuwendungsfähige Kosten wurden je schweres Nutzfahrzeug höchstens 1.500 Euro anerkannt. Die Förderhöhe betrug 50 bzw. 60% der zuwendungsfähigen Kosten.

Der Förderhöchstbetrag je Unternehmen errechnete sich aus der Anzahl der schweren Nutzfahrzeuge, die zum 15. September des

dem Bewilligungszeitraum vorausgehenden Jahres auf das zuwendungsberechtigte Unternehmen zugelassenen waren, multipliziert mit 900 Euro bei KMU (kleinen und mittleren Unternehmen) und 750 Euro bei anderen Antragstellern. Der Zuwendungshöchstbetrag je Maßnahme darf in einem Unternehmen zwei Mio. Euro nicht überschreiten.

Tätigkeiten

Die Förderprogramme haben im Jahre 2009 begonnen. Seitdem hat das Bundesamt mehr als 206.000 Zuwendungsbescheide erlassen, davon 22.400 im Jahre 2015. Die Auszahlung an Fördergeldern in diesem Jahr betrug rund 186 Mio. Euro. Im Jahr 2013 wurde der Gesamtbetrag von einer Milliarde Euro ausgezahlter Fördergelder überschritten.

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

Das BAG veröffentlicht auf seiner Internetseite Antragsvordrucke, Merkblätter, Ausfüllanleitungen, Rechtsvorschriften und weitere umfangreiche Informationen zu den Förderprogrammen. Für die elektronische Antragstellung kann ein eService-Portal genutzt werden. Die antragsberechtigten Unternehmen und andere Interessierte konnten 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 Freiheits- und Geldstrafen, Rückforderungen zu Unrecht erhaltener Fördergelder sowie der zeitweilige Ausschluss von den genannten Förderprogrammen.



Zentrale Dienste



Innerer Dienst

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

- die Verwaltung und Bewirtschaftung der Diensträume in 15 Liegenschaften mit Grundstücksflächen von insgesamt ca. 60.000 qm, wovon ca. 33.000 qm auf Büro- und Nutzflächen entfallen,
- die Ausstattung aller Liegenschaften mit Möbeln und technischen Geräten/Anlagen,
- die Beschaffung und Verwaltung des BAG-Fuhrparks mit ca. 600 Dienstfahrzeugen, von denen ca. 500 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 Beschäftigten des Kontrolldienstes mit Spezialausrüstung sowie Dienst- und Schutzkleidung einschließlich der Entwicklung neuer Produkte.

Für den Straßenkontrolldienst wurden in 2015 20 neue Kontrollfahrzeuge (VW Crafter) in Dienst gestellt. Ferner wurden 306 neue Mautkontrollfahrzeuge beschafft mit einem Gesamtvolumen von ca. 17 Millionen Euro. Auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes waren Schwerpunkte der Tätigkeit die weitere Verbesserung des betrieblichen Brandschutzes (Akustikübung), der Themenkomplex psychische Belastung in der Gefährdungsbeurteilung, die Vorbereitung auf die Umstellung des Programms Handlungshilfe auf die Version 4.0 sowie die Verbesserung der persönlichen Schutzausrüstung (PSA) in den Kontrolldiensten des BAG.

Organisation

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

Im Jahr 2015 wurde eine Organisationsuntersuchung des Referats 23 „Zivile Notfallvorsorge“ abgeschlossen. Darüber hinaus wurde die strukturelle Einrichtung der Abteilung 6 „Kontrolldienste“ organisatorisch begleitet.

Um die Beschäftigten in eine beteiligungsorientierten Verwaltungskultur mit einzubeziehen, besteht im Bundesamt das Ideenmanagement. Hierdurch können Anregungen für Verbesserungen durch die Beschäftigten eingebracht und Prozesse auf diese Weise mitgestaltet werden. Im Jahr 2015 wurden insgesamt 35 Ideen eingereicht, 16 Vorschläge konnten mit Geld- und Sachprämien ausgezeichnet werden.

Personalwirtschaft

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

Eine besondere Schwerpunktaufgabe der Personalwirtschaft lag in der bundesweiten Personalgewinnung im Zusammenhang mit der Erweiterung der Lkw-Maut. Mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere circa 1.100 km Bundesstraßen und der Absenkung der Mautpflichtgrenze von 12 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) auf 7,5 t zGG waren und sind eine Vielzahl von Dienstposten auszu-schreiben, insbesondere auch im Mautkontrolldienst, um eine angemessene Kontroll-dichte gewährleisten zu können.

Mit den organisatorischen Änderungen innerhalb des Bundesamtes - u.a. Einrichtung der Abteilung 6 - war ein weiterer wichtiger Aufgabenschwerpunkt der Personalwirtschaft verbunden.

Personalverwaltung

Neben dem Regelgeschäft, der Bearbeitung aller im Zusammenhang mit dem Dienst- bzw. Arbeitsverhältnis anfallenden Angelegenheiten der rund 1.700 Beschäftigten des Bundesamtes einschließlich der Personalaktenführung, war die Personalverwaltung im Berichtszeitraum mit vielfältigen Sonderaufgaben betraut.

Im Zusammenhang mit der Bewältigung der aktuellen Flüchtlingssituation sind für die Personalverwaltung zudem zahlreiche weitere Aufgaben hinzugekommen. Neben der personellen Unterstützung des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) bildete insbesondere die Personalisierung der „Koordinierungsstelle Transport zur Organisation der Flüchtlingsverteilung Bund“ (KoSt-FV Bund) in München durch das Bundesamt einen Schwerpunkt.

Im Rahmen der Umsetzung des Abschnittes 5 im Teil V der Anlage 1 des Tarifvertrages über die Entgeltordnung des Bundes (TV EntGO Bund) für die Beschäftigten im Kontrolldienst

beim BAG wurden in einem ersten Schritt die Interessenbekundungsverfahren und Stellenausschreibungen für die Expertentätigkeiten im Straßenkontrolldienst veröffentlicht. Im Übrigen wurde die Bearbeitung der Auskunftsersuchen sowie der Anträge auf Anwendung der neuen Entgeltordnung, einhergehend mit den entsprechenden Höhergruppierungen, weitestgehend abgeschlossen.

Im Bereich der Abrechnung wurde zum 01.03.2015 der durch die Tarifparteien vereinbarte zweite Schritt zur Tarifierhöhung umgesetzt.

Des Weiteren erfolgte zum 01.01.2015 die Umstellung des Abrechnungssystems für Beamte und zum 01.01.2016 für Tarifbeschäftigte auf eine SAP basierte Software beim BADV. Um einen reibungslosen Systemstart sicherzustellen zu können, waren im Vorfeld jeweils umfangreiche Vorbereitungen zur Datenmigration erforderlich.

Darüber hinaus wurden im Zuge der laufenden Interessenbekundungsverfahren für die Verbeamtung der Beschäftigten in den Kontrolldiensten, die eingegangenen Interessenbekundungen aus dem Maut- und Straßenkontrolldienst durch die Personalverwaltung weiterführend sukzessive bearbeitet. So konnten auch im Jahr 2015 zahlreiche Verbeamtungen in den Kontrolldiensten vorgenommen werden.

Aus- und Fortbildung, Gesundheitsmanagement, Personalentwicklung

Im Rahmen der Ausbildungsoffensive der Bundesregierung wurden im Jahr 2015 insgesamt 15 Ausbildungsverhältnisse neu begründet. Es befanden sich 59 Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis zum Bundesamt, 54 davon als Auszubildende zur/zum Verwaltungsfachangestellten, fünf als Auszubildende zur Fachinformatikerin bzw. zum

Fachinformatiker für Systemintegration. Nach erfolgreichem Bestehen der Abschlussprüfung



konnte im Abschlussjahrgang 2015 18 Auszubildenden eine Anschlussbeschäftigung angeboten werden.

Im April 2015 wurde zum zweiten Mal der Girls' & Boys' Day in der Zentrale des Bundesamtes durchgeführt. Im Zuge dieser Veranstaltung haben Beschäftigte des Bundesamtes interessierten Schülerinnen und Schülern die Ausbildungsberufe „Verwaltungsfachangestellte/r“ und „Fachinformatiker/in für Systemintegration“ vorgestellt.

Im Jahr 2015 wurde eine Vielzahl sowohl externer als auch interner Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten des BAG durchgeführt. Insgesamt wurden ca. 1.500

Schulungsmaßnahmen umgesetzt. Hierzu gehörten fachspezifische Fortbildungsveranstaltungen für die Kontrolldienste, Inhouse-Schulungen, Schulungen bei der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAkÖV), der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) sowie sonstige Schulungsmaßnahmen in den verschiedensten Rechtsgebieten.

Schwerpunkt des betrieblichen Gesundheitsmanagements im BAG bildeten die im Jahr 2015 durchgeführten Gesundheitstage u.a. in den Außenstellen Erfurt und München sowie in der Zentrale. In den übrigen Außenstellen wurden Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung z.B. zu den Themen Stressbewältigung, Entspannung und Bewegung angeboten.

Die betriebliche Sozialberatung stellte auch in 2015 ein wichtiges Element des betrieblichen Gesundheitsmanagements dar. Neben dem regelmäßigen Angebot von Sprechstunden, nahm die Sozialberaterin an mehreren Arbeitsschutzausschuss-Sitzungen und den o.a. Gesundheitstagen teil, führte in mehreren Außenstellen Seminare zur Prävention von Stress für die Beschäftigten sowie drei Inhouse-Seminare für Führungskräfte zum Umgang mit suchtkranken oder - gefährdeten



Beschäftigten durch.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Umsetzung der Dienstvereinbarung über die Hilfe für suchtkranke oder -gefährdete Beschäftigte in Kooperation mit einem externen Dozenten für die betrieblichen Suchthelfer/innen ein Inhouse-Seminar zur Auffrischung und Vertiefung des in der Ausbildung zur Suchthelferin bzw. zum Suchthelfer erworbenen Wissen angeboten.

Die in Kooperation mit der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung durchgeführten Schulungen zum Thema „Deeskalation und Eigensicherung“ für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes wurden auch in 2015 mit insgesamt sieben Seminarterminen fortgesetzt. Zwischenzeitlich haben fast alle Beschäftigten in den Kontrolldiensten an der Schulung teilgenommen. Ab 2016 wird der Fokus überwiegend auf Aufbauseminare zum Thema gelegt.

Gemäß der Vorgaben des LeistungsTV-Bund in Verbindung mit den entsprechenden Rahmenvereinbarungen wurde die leistungsorientierte Bezahlung von Tarifbeschäftigten durchgeführt und dabei die erbrachte individuelle Leistung in der Rückschau auf das vergangene Kalenderjahr systematisch bewertet.

Daneben wurde auch im Bereich der Beamtinnen und Beamten ein ähnliches, leistungsorientiertes Verfahren gemäß der Bundesleistungsbesoldungsverordnung umgesetzt. Im Zuge dessen wurden Prämien sowie Zulagen zur Anerkennung besonderer Leistungen ausgezahlt.

Der 2014 begonnene Auditierungsprozess zum audit berufundfamilie konnte in 2015 erfolgreich abgeschlossen werden. Zum 31. August 2015 wurde das Bundesamt durch die berufundfamilie gGmbH mit dem Zertifikat zum audit berufundfamilie ausgezeichnet. Das besondere Engagement und die Verpflich-

tung des Bundesamtes für eine familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik sind nunmehr an dem geschützten Zertifikatslogo erkennbar.

Im Rahmen des vorangegangenen Auditierungsprozesses wurden in mehreren Workshops mit der Dienststellenleitung sowie Beschäftigten aus verschiedenen Bereichen des Bundesamtes sowohl die bereits vorhandenen Maßnahmen wie Gleitzeit, verschiedene individuelle Teilzeitmodelle, Telearbeit etc. als auch Optimierungsmöglichkeiten ermittelt, die Beschäftigten mit Kindern und/oder pflegebedürftigen Angehörigen eine flexiblere Gestaltung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichen sollen.

Mit der Teilnahme am audit berufundfamilie verbindet das Bundesamt das Ziel, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie in der Behörden- und Führungskultur weiter zu verankern und bestehende und bewährte Angebote bedarfsgerecht auszubauen, weiterzuentwickeln und zu optimieren. Dadurch soll die Attraktivität des Bundesamtes als Arbeitgeber sowohl für die Beschäftigten als auch für Bewerberinnen und Bewerber gestärkt werden.

Informationstechnik

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

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

Die Entwicklung und Bereitstellung von neuen

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

Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen

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

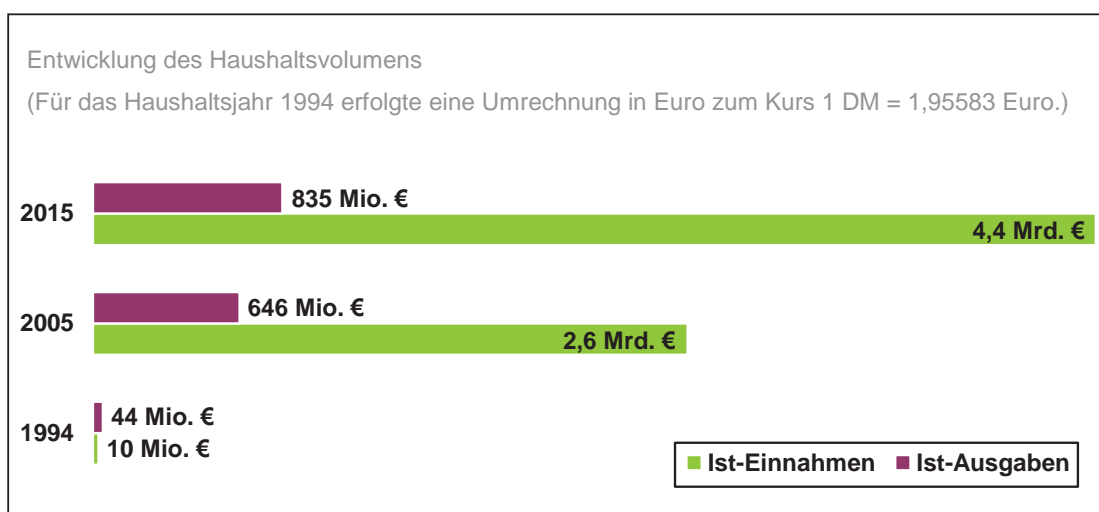
Besonders die Realisierung des Projektes „Modernisierung des Haushalts- und Rechnungswesens des Bundes“ (MHR) stellte in 2015 einen Schwerpunkt der Aufgabenwahrnehmung dar. Die deutlichsten Veränderungen für das Bundesamt sind im Bereich der Struktur und Darstellung des Titelhaushalts vollzogen worden. Der Anpassungsbe-

darf umfasste rund 470 Buchungsstellen in diversen Fachverfahren des Bundesamtes einschließlich des Dienstleistungszentrums Reisesstelle. Es wurden komplexe und zeitintensive Strukturarbeiten für 155 Bewirtschaftungen bzw. 73 Behörden/Stellen vorgenommen, um einen reibungslosen Zahlungsverkehr ab dem 01.01.2016 gewährleisten zu können.

Im Haushalt spiegelt sich auch das breite und stetig wachsende Aufgabenspektrum des Bundesamtes wider. Das Gesamtvolumen der zur Bewirtschaftung übertragenen Haushaltsmittel beträgt nunmehr jährlich über eine Milliarde Euro (Soll-Ausgaben). Demgegenüber stehen Einnahmen in Höhe von rd. 4,4 Milliarden Euro pro Jahr.

Auf die Konten des Bundesamtes wurden im Haushaltsjahr 2015 ca. 80.000 Einzahlungen aufgrund von Forderungen aus den verschiedenen Aufgabenbereichen getätigt, etwa 330.000 Buchungen abgewickelt und rd. 180.000 Auszahlungen geleistet.

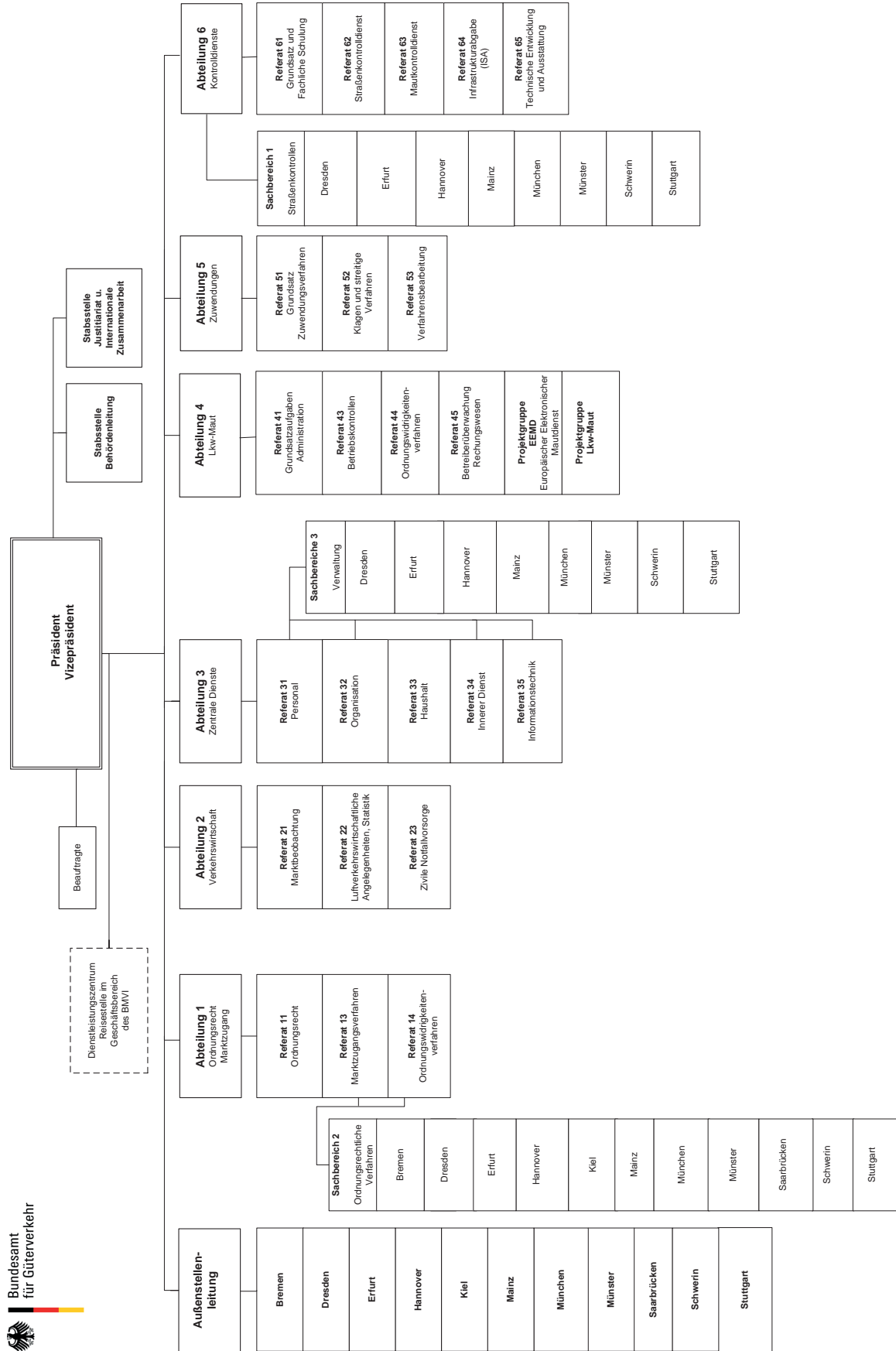
Die vom Bundesamt verwalteten Haushaltsmittel sind überwiegend im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans veranschlagt.



Hausmittel des Bundesamtes 2015

Kapitel 1205 Bundesamt für Güterverkehr	Soll 2015 in 1 000 €	Ist 2015 in 1 000 €
EINNAHMEN	16 229	15 173
Verwaltungseinnahmen	16 226	15 169
Übrige Einnahmen	3	4
AUSGABEN	54 678	50 874
Personalausgaben	37 675	37 173
Sächliche Verwaltungsausgaben	13 061	10 470
Zuweisungen und Zuschüsse	823	587
Investitionen	3 119	2 644
AUSGABEN FÜR DIE INFRASTRUKTURABGABE	37 125	319
Personalausgaben	3 500	248
Sächliche Verwaltungsausgaben	17 125	0
Zuweisungen und Zuschüsse	-	0
Investitionen	16 500	71
Kapitel 1209 Erhebung und Verwendung der Maut, anteilig	Soll 2015 in 1 000 €	Ist 2015 in 1 000 €
EINNAHMEN	4 342 212	4 388 398
Verwaltungseinnahmen	4 342 212	4 387 970
<i>davon Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut</i>	<i>(4 340 000)</i>	<i>(4 386 269)</i>
Übrige Einnahmen	0	428
AUSGABEN	1 027 916	763 939
Personalausgaben	50 942	44 171
Sächliche Verwaltungsausgaben	557 093	505 721
<i>davon Betreibervergütung</i>	<i>(536 903)</i>	<i>(491 714)</i>
Zuweisungen und Zuschüsse	385 159	184 674
<i>davon Zuschüsse zum De-Minimis-Programm</i>	<i>(265 483)</i>	<i>(156 518)</i>
<i>davon Zuschüsse zum Aus- u. Weiterbildungs-Programm</i>	<i>(118 036)</i>	<i>(26 801)</i>
Investitionen	34 722	29 373
Sonstige Kapitel (Auszug)	Soll 2015 in 1 000 €	Ist 2015 in 1 000 €
EINNAHMEN		
Konzessionsabgabe für das Betreiben von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen (Tankstellen, Raststätten, etc.)	16 105	15 922
AUSGABEN		
Unterstützung des BAG bei der Organisation der Flüchtlingstransporte	-	19 688

Organisationsplan des BAG



Dienstleistungszentrum Reisestelle

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

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

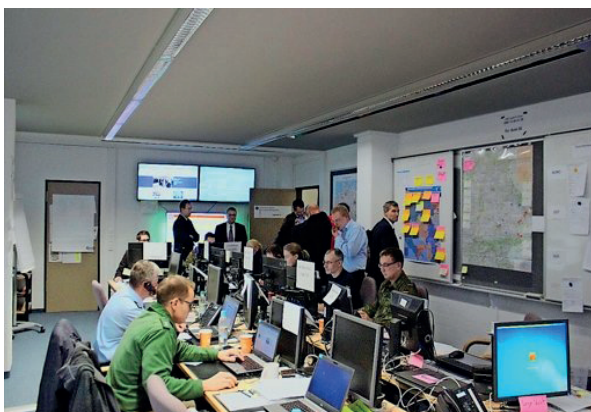
Zudem erbringt das DLZ Serviceleistungen im Rahmen der Ausbildung von Verwaltungsfachangestellten im Rechtsbereich der Reisekosten. Für diese Ausbildung wurde ein elektronisches Lernprogramm entwickelt und seit 2011 erfolgreich eingesetzt. Tutoren aus den Behörden des Geschäftsbereichs unterstützen das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

Im Jahr 2015 rechnete das DLZ rund 142.000 Erstattungsanträge der Beschäftigten des BMVI und folgender Behörden im Geschäftsbereich ab: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen, Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen, Bundesamt für Güterverkehr, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Deutscher Wetterdienst, Havariekommando, Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Eisenbahnbundesamt, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitsamt Außenstellen sowie der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung der WSV und für Teilbereiche des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, darunter das gesamte Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.



Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund

Am 16.09.2015 wurde im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz vereinbart, dass die bis dato vom Freistaat Bayern wahrgenommene Aufgabe der Verteilung der an der deutsch-österreichischen Grenze ankommenden Flüchtlinge dem Bund zugewiesen wird. Im September 2015 wurde die Koordinierungsstelle Flüchtlingsverteilung Bund (KoSt FV-Bund) zunächst in Verantwortung des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und der Bundeswehr eingerichtet. Aufgabe der KoSt-FV Bund ist die Verteilung und die Beförderung von an der deutsch-österreichischen Grenze ankommenden Flüchtlinge in die Bundesländer.



Mit Übergang der Ressortzuständigkeit zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist das Bundesamt mit der Organisation und dem Betrieb der KoSt-FV Bund seit dem 01. November 2015 beauftragt.

In freiwilligen mehrwöchigen Schichtensätzen von Beschäftigten des Bundesamtes sowie weiterer Ressortbehörden sorgen täglich bis zu 45 Beschäftigte im Lagezentrum und den angeschlossenen Verwaltungsbereichen der KoSt-FV Bund in steter Abstimmung mit allen Prozessbeteiligten des Bundes und der Länder für reibungslose Beförderungen mit Sonderzügen sowie einer bedarfsgerecht eingesetzten Omnibusflotte.

Beförderungsprozess der KoSt-FV Bund

Die Beförderung der an der deutsch-österreichischen Grenze ankommenden Flüchtlinge erfolgt nach den grenzpolizeilichen Maßnahmen sowie ihrer Registrierung als Asylsuchende mit Sonderzügen und Bussen an die Drehscheiben der fünf deutschen Verteilbereiche (Nord, Ost, West, Südwest, Süd).

Die in der Hochphase des Ankunfts geschehens eingesetzten Sonderzüge ermöglichen eine regelmäßige und planbare Flüchtlingsbeförderung in die Bundesländer. Die Sonderzüge sind zudem geeignet, im Bedarfsfall eine große Anzahl von Flüchtlingen unterbrechungsfrei zu weiter entfernten Destinationen zu befördern.

Zur Ergänzung der Sonderzugverkehre sowie um kurzfristig auf nicht planbare Ereignisse reagieren zu können (z.B. witterungsbedingte Einschränkungen) stehen Buskapazitäten für Fernziele bereit.



Prinzipiskizze des Beförderungsprozesses der KoSt-FV Bund

Der Bund hat in Erding und Feldkirchen zwei Warteräume eingerichtet, um insbesondere Spitzen im Ankunftsgeschehen an der deutsch-österreichischen Grenze aufzufangen. Die Warteräume stehen unter der Rechtsträgerschaft des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF). Weder Feldkirchen noch Erding verfügen unmittelbar über eine nutzbare Gleisanbindung, sodass die Beförderung zu und von diesen Standorten ausschließlich mit Bussen erfolgt.

Soweit vor der deutschlandweiten Verteilung innerbayerische Beförderungen erforderlich sind, z. B. zwischen den grenznahen Transitbereichen Rosenheim, Freilassing und Passau und den Warteräumen in Erding und Feldkirchen, werden diese ebenfalls durch die KoSt-FV Bund veranlasst.

Die Koordinierung der Beförderungen erfolgt in regelmäßiger Abstimmung mit einer Vielzahl von Beteiligten, darunter die beauftragten Eisenbahnverkehrs- und Busunternehmen, die Hilfsdienste, die Bundespolizei und das BAMF, sowie mit den Ländern, die für die weitere Verteilung der Flüchtlinge mit Ankunft in den Verteilbereichen zuständig sind.

... aktiv für den Güterverkehr
