

Jahresbericht 2016



Aufgaben, Organisation, Tätigkeiten

INHALTSVERZEICHNIS

- 04 Vorwort
- 06 Internationale Rechtsentwicklung für mehr Sicherheit und Gerechtigkeit im Straßengüterverkehr
- 14 Keine Ruhe bei den Lenk- und Ruhezeiten – Manipulationen am digitalen Kontrollgerät
- 15 Lkw-Maut: Marktumsatz, Fahrleistung, Fahrgerätenutzung, Mautabrechnungssysteme, Streckennutzung
- 18 Die Klageverfahren zur Lkw-Maut – keine „teleologische Reduktion“
- 19 Der Europäische Elektronische Mautdienst – Projektgruppe EEMD
- 20 Die Zukunft der Lkw-Maut – Projektgruppe Lkw-Maut
- 20 Was tun, wenn versäumt wurde, die Maut rechtzeitig oder in erforderlicher Höhe zu entrichten? Die bußgeldbefreiende Selbstanzeige
- 21 Betriebskontrolle – Maut
Steigerungen in fast allen Bereichen gegenüber dem Vorjahr
- 22 Betriebskontrolle Maut – nicht nur für deutsche Unternehmer, Manipulationen an Abgasanlagen nehmen zu
- 23 Effektive Kontrollqualität
- 23 Neue Kontrollgebiete, neue Technik – die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen
- 25 Überall und draußen – die Einsatzbedingungen der BAG-Kontrolldienste im Fokus
- 26 Vom Anhalteposten zur Ausleitertafel – das Projekt „Sicheres Ausleiten“
- 28 Neuer Kontrollauftrag – die Infrastrukturabgabe kommt
- 30 „Grenzenlose“ Zusammenarbeit – die internationalen Partner des BAG
- 33 Gemeinsam für Sicherheit im Güterverkehr –
die Ordnungspartnerschaft mit dem Polizeipräsidium Köln
- 34 Der Fuhrpark des BAG ist die Grundlage des Kontrollauftrages
- 35 BMVI-Expertennetzwerk Wissen – Können – Handeln
- 35 Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrsmarkts
- 38 Unternehmensstatistik 2015 – Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs
- 39 Kurzstreckenseeverkehr
- 41 Diebstähle im Transportbereich
- 43 Zuwendungsverfahren
- 44 Ausbildung
- 44 Fortbildung
- 45 audit berufundfamilie
- 46 Das Dienstleistungszentrum Reisesstelle
- 47 Impressum

Bundesamt für Güterverkehr

Jahresbericht 2016

AUFGABEN, ORGANISATION, TÄTIGKEITEN



ANDREAS MARQUARDT, PRÄSIDENT DES BUNDESAMTES FÜR GÜTERVERKEHR

„Bisher haben wir diese Herausforderungen immer gestemmt, was auch in Zukunft so bleiben wird.“

Ein Thema, das uns 2016 besonders beschäftigt hat und weiterhin beschäftigen wird, sind organisierte Diebstähle von Ladung, kompletten Ladungsträgern oder auch von Treibstoff. Ziel ist es, neben unseren Kontrollen durch Zuwendungen im Rahmen der Förderung von Sicherheit die Diebstahlsraten und die hohen volkswirtschaftlichen Schäden und Kosten zu senken.

Ruhe kehrte auch nicht ein bei den Lenk- und Ruhezeiten nebst Manipulationen am Kontrollgerät. Die Tendenz der Manipulationen ist ungebremst hoch und findet unsere besondere Beachtung.

Zentraler Aufgabenschwerpunkt des Jahres 2016 war auch die Vorbereitung der Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen. Die Länge des mautpflichtigen Streckennetzes wird sich damit verdreifachen.

Ein neuer Kontrollauftrag erreichte schließlich das Bundesamt: Die Infrastrukturabgabe – kurz Pkw-Maut – soll kommen und künftig einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur leisten. Entsprechende Vorarbeit ist seither zu leisten.

Es kommen somit, wie auch in der Vergangenheit, immer neue Aufgaben hinzu. Bisher haben wir diese Herausforderungen stets gestemmt, was auch in Zukunft so bleiben wird. Davon bin ich überzeugt. Genau das ist es, was unsere Arbeit so spannend macht, und ich lade Sie ein, über die folgenden Seiten einen Einblick hierüber zu erhalten.

Andreas Marquardt
Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr
Köln, im November 2017

SEHR GEEHRTE LESERINNEN UND LESER,

der vorliegende Bericht informiert Sie in gewohnter Weise über die wichtigsten Ereignisse des Jahres 2016. Darüber hinaus möchte ich Ihnen dieses Jahr auch etwas mehr über die Menschen und unsere partnerschaftlichen Verhältnisse zu den Unternehmen und Verbänden berichten, die dahinterstehen – sowohl national als auch international. Hierdurch werden wir nicht nur als reine Kontrollbehörde, sondern auch als moderner Dienstleister wahrgenommen.

Nicht zuletzt aus diesem Grunde haben wir uns für eine neue Darstellungsform des Jahresberichtes entschlossen, die entsprechend auch neuen und künftigen Aufgaben Rechnung tragen kann.



INTERNATIONALE RECHTSENTWICKLUNG FÜR MEHR SICHERHEIT UND GERECHTIGKEIT IM STRASSENGÜTERVERKEHR

EUROPÄISCHE RECHTSETZUNG IST WEGWEISEND – AUCH FÜR DRITTSTAATEN

Dass europäische Rechtsakte auch für Nichtmitglieder der Europäischen Union wegweisend sein können, zeigt sich sehr eindrucksvoll am Beispiel der Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Bereits im Jahre 1985 verständigten sich die zehn Mitgliedstaaten der damals noch Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf einheitliche Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrern im gewerblichen Straßengüter- und -personenverkehr. Die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 sind auch nach stetiger „Modernisierung“ – zuletzt durch die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 – in Fachkreisen seit nunmehr über 30 Jahren bis heute ein Begriff.

Die dort verankerten Grundsätze zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sind jedoch zwischenzeitlich nicht nur in 28 EU-Mitgliedstaaten geltendes Recht, sondern in leicht modifizierter Form Grundlage für das „Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“ – besser bekannt als AETR-Abkommen. Dieses Abkommen wurde auch von 20 Nicht-EU-Mitgliedstaaten unterzeichnet.

EIN EINHEITLICHER RECHTSRAHMEN FÜR DEN STRASSENGÜTERVERKEHR – AUCH JENSEITS DER EU-GRENZEN

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) haben sich im Jahr 2016 endgültig auf einheitliche Regelungen zum Berufs- und Marktzugang zum internationalen Straßengüterverkehr

mit CEMT-Genehmigungen verständigt. Grundlage des gemeinsamen Rechtsrahmens für alle 43 CEMT-Mitgliedstaaten sind Rechtsvorschriften der Europäischen Union in den Bereichen Berufszugang, Sozialvorschriften im Straßenverkehr und Berufskraftfahrerqualifikation. Bei der Erstellung der zwischenzeitlich beschlossenen „Qualitäts-Charta“ unterstützten die Rechtsexperten des Bundesamtes das Bundesverkehrsministerium durch aktive Mitarbeit in internationalen Arbeitsgruppen der CEMT. Nachdem mit der Qualitäts-Charta der gemeinsame Rechtsrahmen gesetzt wurde, hat nunmehr die Umsetzungsphase begonnen, in der die Nicht-EU-Mitgliedstaaten ihr nationales Recht entsprechend anpassen. Abschließend erfolgt eine Prüfung, ob das nationale Recht der CEMT-Mitgliedstaaten mit der Qualitäts-Charta kompatibel ist. Der Umsetzungsprozess wird durch mehrere Arbeitsgruppen aus internationalen Experten begleitet. Auch hier bringt das Bundesamt seine jahrelange Erfahrung bei internationalen Verhandlungen ein.

WIE AUS EINZELINFORMATIONEN EXPERTISE WIRD

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 einerseits 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. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in fachliche Stellungnahmen zu Rechtssetzungsvorhaben des BMVI und anderer Stellen ein. Das Bundesamt gibt darüber hinaus initiativ Anstöße für notwendige Anpassungen des deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsrechts. Hierzu beteiligt sich das Bundesamt aktiv an der Vorbereitung und Durchführung von Bund-Länder-Fachausschüssen zu verschiedenen Themen sowie an bilateralen Verkehrsverhandlungen des BMVI und entsendet in dessen Auftrag Experten in Arbeitsgruppen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Im Jahr 2016 konzentrierte sich die Arbeit der BAG-Experten insbesondere auf folgende Bereiche:

- Nationale Umsetzung der Änderungen des ADR im nationalen Recht (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Richtlinien (RSEB) mit einem Schwerpunkt auf der Umsetzung des elektronischen Beförderungspapiers
- Weitere schrittweise Angleichung der nationalen Bestimmungen des Fahrpersonalrechts an die Vorgaben der neuen Fahrpersonalschreiberverordnung (EU) Nr. 165/2014, insbesondere Anpassung des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) und der Fahrpersonalverordnung (FPersV)
- Anpassung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße an die Vorgaben der EU-Richtlinie 2014/47/EU
- Überarbeitung der VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“

ERFOLGSFAKTOR WISSEN – FACHLICHE 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 Ordnungswidrigkeits- und Marktzugangsverfahren durch einen eigenen Schulungsbereich. Einarbeitung und Fortbildung werden konzeptionell überarbeitet, wobei Schwerpunkte

wobei Schwerpunkte in den Bereichen Verwaltungsrecht, Ordnungswidrigkeitenrecht und auf den rechtlichen Grundlagen zur Durchführung von Betriebskontrollen gelegt werden. Parallel wurde begonnen, Fachunterlagen zur Unterstützung der Einarbeitung und der Fortbildung zu überarbeiten bzw. neu zu erstellen.

KABOTAGEVERSTÖSSE IM FOKUS DER BETRIEBSKONTROLLEN

Auch im Jahr 2016 stand bei den Betriebskontrollen die Überwachung der Kabotagevorschriften ganz besonders im Fokus. Bei Betriebskontrollen in Unternehmen von inländischen Auftraggebern können diese Kabotageverstöße gebietsfremder Unternehmer auf deutschem Hoheitsgebiet aufgedeckt werden. Zur Durchführung dieser Kontrollen können Beauftragte des BAG bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten im Betrieb selbst Kontrollen durchführen. Grundlage hierfür sind im Wesentlichen die Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes sowie der Polizei. Darüber hinaus ersuchen aber auch die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände das BAG, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen.

Das Bundesamt führte im Jahr 2016 insgesamt 239 Betriebskontrollen durch. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung, entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde, bei deutschen Transportunternehmen, die unerlaubten Güterkraftverkehr durchgeführt haben, übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit, bei Auftraggebern und gebietsfremden Transportunternehmern, als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Im Jahr 2016 erließ das Bundesamt gegen Auftraggeber von Transportunternehmern mit unerlaubtem Güterkraftverkehr 90 Bußgeldbescheide. Hiervon wurden 84 Bußgeldbescheide in Höhe von 327.488,50 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

Neben diesen Bußgeldbescheiden erließ das BAG noch insgesamt 55 Verfallbescheide gegen Auftraggeber und gebietsfremde Transportunternehmen, die gegen die Kabotagevorschriften verstoßen hatten. Diese wurden mit einem Gesamtbetrag in Höhe von ca. 788.000 Euro bestands- bzw. rechtskräftig.

ÜBER 470.000 ZUGRIFFE AUF DIE VERKEHRS-UNTERNEHMENSDATEI

Zur Erfüllung der Anforderungen der EU-Verordnung zum Markt- und Berufszugang wird seit Ende 2012 im BAG ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen (VUDat) betrieben. Hierin werden allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert: neben dem Namen und der Anschrift des Unternehmens auch Angaben zum Geschäftsführer und Verkehrsleiter, Art und Gültigkeit der ausgegebenen Berechtigungen sowie Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. In der VUDat sind zurzeit 58.555 Güterkraftverkehrsunternehmen sowie 5.332 Personenkraftverkehrsunternehmen eingetragen. Für die Eingabe dieser Daten in die Datei sind die Länderbehörden zuständig und damit auch verantwortlich.

Die EU verpflichtete die Mitgliedstaaten darüber hinaus, bestimmte Daten aus den nationalen Registern öffentlich zur Verfügung zu stellen. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend wurden bestimmte Inhalte der VUDat, wie z. B. die Angaben zum Unternehmen und seinen verantwortlich handelnden Personen sowie zur Gültigkeit einer Lizenz oder Erlaubnis, öffentlich bekannt gegeben. Seit Oktober 2013 ist dieser öffentliche Teil der VUDat über das Internet, die Homepage des BAG, zu erreichen. Von der Möglichkeit, diesen öffentlichen Teil in Bezug auf die Unternehmenssuche zu nutzen, wird auch ausgiebig Gebrauch gemacht. Im Jahr 2016 gab es 471.645 Zugriffe auf die BAG-Homepage mit Suchanfragen nach Transportunternehmen.

Neben der VUDat ist das BAG aber auch gesetzlich verpflichtet, eine Datei über Unternehmen des Werkverkehrs zu führen. Vor Beginn der ersten Beförderung im Werkverkehr besteht für Unternehmen die Verpflichtung sich beim Bundesamt zur Werkverkehrsdatei anzumelden. Zurzeit beinhaltet die Werkverkehrsdatei 57.956 Unternehmen.

GENEHMIGUNGEN FÜR DEN GRENZÜBERSCHREITENDEN GEWERBLICHEN GÜTERKRAFTVERKEHR

Für die Durchführung von grenzüberschreitenden Gütertransporten außerhalb des EU-Raumes stehen die multilateralen CEMT-Genehmigungen sowie bilaterale Genehmigungen zur Verfügung.



Die bilateralen Genehmigungen (Einzelfahrt- und Jahresgenehmigungen), die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlich sind, 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 gegenwärtig elf osteuropäischen bzw. asiatischen Drittstaaten und sechs Staaten der Europäischen Union aus. Im Jahr 2016 wurden 11.047 dieser Genehmigungsurkunden ausgegeben.

CEMT-Genehmigungen (Jahres-, Kurzzeit- und Umzugsgenehmigungen) dagegen berechtigen ausschließlich zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu gehört, neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes, eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2016 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.230 Jahresgenehmigungen und 540 Kurzzeitgenehmigungen.

Für das Jahr 2016 hat das Bundesamt 472 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich für weniger umweltbelastende und besonders verkehrssichere Fahrzeuge gelten, sowie 94 Kurzzeitgenehmigungen.

Für die Beförderung von Umzugsgütern stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-

Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2016 wurden insgesamt 122 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

ÄNDERUNGEN IM STRASSENPERSONEN-VERKEHR MIT DER SERBISCHEN REPUBLIK

Das Bundesamt ist Genehmigungsbehörde für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr auf deutschem Hoheitsgebiet. Hauptabnehmer dieser Genehmigungen waren in der Vergangenheit Unternehmen aus der Serbischen Republik. Seit dem 1.12.2015 ist mit der Serbischen Republik aber ein einheitliches Kontrolldokument für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr vereinbart worden. Da somit ab diesem Zeitpunkt die meisten Transporte im Gelegenheitsverkehr genehmigungsfrei durchgeführt werden können, wurden im Jahr 2016 nur drei dieser Genehmigungen erteilt.

Das Bundesamt ist ebenfalls Ausgabestelle für russische, weißrussische und usbekische Blankogenehmigungen an deutsche Antragsteller, die Personenbeförderungen in oder durch diese drei Staaten durchführen wollen. Im Jahr 2016 wurden 175 dieser Genehmigungen ausgegeben.

Die Haupttätigkeit des BAG im Bereich des Personenverkehrs liegt jedoch in der Mitwirkung bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Linienverkehr sowie den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr).

Im Rahmen seiner Mitwirkung im Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2016 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In 4.908 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.

MITWIRKUNG IN GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER LÄNDER

Das Bundesamt für Güterverkehr wirkt ebenfalls bei der Erlaubnis- und Gemeinschaftslizenzerteilung für den Güterkraftverkehr der zuständigen Verkehrsbe-

hörden der Länder mit, insbesondere bei der Prüfung der Zuverlässigkeit der Antragsteller.

Im Jahr 2016 hat das Bundesamt 3.023 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Ersterteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. 4.945 Stellungnahmen wurden zu Anfragen bei Wiedererteilungsanträgen nationaler Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 78 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von Erlaubnissen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Die Beschäftigten im Bereich Marktzugang sind wichtige Ansprechpartner für andere Behörden (z. B. Polizei der Länder, Bundespolizei, Zoll) sowie für Unternehmer und Privatpersonen. Das betrifft insbesondere Fragen des Marktzugangs im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr und des nationalen und internationalen Güterkraftverkehrsrechts.

DIE MEISTEN ORDNUNGSWIDRIGKEITEN-VERFAHREN BETREFFEN VERSTÖSSE GEGEN DAS FAHRPERSONALGESETZ

Die Verfolgung und Ahndung von Rechtsverstößen stellen einen zentralen Bestandteil der Aufgaben des BAG dar. Erst durch die Ahndung von Zuwiderhandlungen bei Personen- und Güterbeförderungen können die Sicherheit aller Beteiligten des öffentlichen Straßenverkehrs kontinuierlich erhöht, die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals verbessert und ein einheitlicher und fairer Wettbewerb aller Marktteilnehmer gewährleistet werden. In eigener Zuständigkeit sanktioniert das BAG in der Regel Verstöße gebietsfremder Betroffener.

Von rund 30.000 Verfahren gegen gebietsfremde Fahrer und Unternehmer wurden im Jahr 2016 mehr als 21.000 Verfahren wegen Verstößen gegen das Fahrpersonalgesetz, insbesondere gegen die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften), eingeleitet.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen gegen gebietsfremde Betroffene getroffen:

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	67	71	2.105	2.243
Personenbeförderungsgesetz	1	1	58	60
Fahrpersonalgesetz	345	509	20.737	21.591
Gefahrguttransportrecht	68	73	3.472	3.613
Abfalltransportrecht	46	22	1.538	1.606
Sichere Container (CSC)			3	3
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz	10	5	381	396
Straßenverkehrsrecht		1	207	208
Sonstige			1	1
Insgesamt	537	682	28.502	29.721

Die Zuständigkeit des BAG erstreckt sich aber auch auf Verstöße gebietsansässiger Betroffener gegen das Güterkraftverkehrsgesetz, Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz oder Verkehrsstatistikgesetz.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen gegen gebietsansässige Betroffene getroffen:

Rechtsgebiete	Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Bußgeldbescheide	Maßnahmen gesamt
Güterkraftverkehrsgesetz	8	135	20	163
Bundesstatistikgesetz	126	752	624	1.502
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz	13	106	355	474
Insgesamt	147	993	999	2.139

Insgesamt wurden über 31.000 Bußgeldbescheide und Verwarnungen in Höhe von 9,6 Mio. Euro festgesetzt.

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	29.504	9.556.943
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	1.675	60.664
Gesamt (Gebietsansässige u. Gebietsfremde)	31.179	9.617.607

EINSATZ MODERNER INFORMATIONSTECHNOLOGIEN IN DER VORGANGSBEARBEITUNG

Den Bearbeitungsprozessen, Entwicklungsmaßnahmen und Abstimmungsverfahren des BAG liegt damit ein Massengeschäft mit komplexen rechtlichen und technischen Grundlagen, zahlreichen Verflechtungen und Beteiligten und damit auch ein hoher Steuerungsaufwand zugrunde. Mithilfe moderner Informations- und Kommunikationstechnologien, die vom Kontrollplatz über die Bearbeitung in einer zuständigen BAG-Außenstelle bis hin zur Verbuchung der Zahlung reichen, werden die Verfahren effizient unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Die

Regelung, Steuerung und Betreuung der IT-gestützten Abläufe in Ordnungswidrigkeitenverfahren erfolgen zentral durch den Verfahrensbetrieb des Bundesamtes. 2016 standen ein verbesserter Zugang zu Informationsmitteln für Ermittlungstätigkeiten sowie die Weiterentwicklung von modernen Ahndungswerkzeugen und -regelwerken im Vordergrund.

Aufgrund der hohen Komplexität und Dynamik der (europäischen) Rechtsmaterie besteht vor allem im Bereich fahrpersonalrechtlicher Bestimmungen ein erhöhter Informationsbedarf der (potenziell) betroffenen Fahrerinnen und Fahrer oder Unternehmen.



Neben den Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten und den korrespondierenden Aufzeichnungspflichten betrifft dies vor allem das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht. Dem steigenden Informationsbedarf kam das Bundesamt auch 2016 durch telefonische und schriftliche Bearbeitung von Anfragen sowie durch die Bereitstellung von Leitfäden oder „Fragen- und Antwortlisten“ nach. Sofern eine abschließende Beantwortung dem Bundesamt nicht möglich war, erfolgte eine Weiterleitung an die zuständigen Landesbehörden.

Zur Weiterleitung an die Europäische Kommission übermittelt das BAG dem BMVI Jahresberichte über Kontrollergebnisse auf den Gebieten der EG-Sozialvorschriften, der Gefahrgutvorschriften und der Durchführung der Technischen Unterwegskontrolle in Deutschland. Die Berichte enthalten sowohl eigene als auch die Kontrollzahlen der Länder und bundesweite Ergebnisse.

Ebenfalls an das BMVI übermittelt werden vorausgewertete und anonymisierte Berichte über Gefahrgutunfälle mit dem Zweck der sicherheitstechnischen Bewertung und (gegebenenfalls) Weiterleitung an das Sekretariat der Economic Commission for Europe (ECE). Bei einem schweren Gefahrgutunfall besteht für die an dem Schadensereignis beteiligten Personen die gesetzliche Verpflichtung, dem BAG innerhalb eines Monats einen Gefahrgutunfallbericht vorzulegen.

NATIONALE KONTAKTSTELLE

Um eine wirksame und effiziente, europäisch-einheitliche Überwachung transparenter Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen des Transportgewerbes zu ermöglichen, ist der Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union enorm wichtig und wird ständig weiterentwickelt. Das Bundesamt ist die zuständige „Nationale Kontaktstelle“ (NK) für den Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten.

Der Informationsaustausch erfolgt dabei in beide Richtungen: im EU-Ausland begangene Verstöße eines deutschen Verkehrsunternehmens bzw. dessen Verkehrsleiters gegen bestimmte Gemeinschaftsvorschriften werden ebenso ausgetauscht wie in Deutschland geahndete Verstöße von im EU-Ausland ansässigen Verkehrsunternehmen und Verkehrsleitern. Das Bundesamt teilt elektronisch solche Verstöße den zuständigen Behörden



Gemeinsame Kontrolle mit ungarischen Kollegen

des Niederlassungsmitgliedstaates (bei gebietsfremden Betroffenen) bzw. den zuständigen Landes-Genehmigungsbehörden (inländische Betroffene) mit. Schwerste Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften können dann zur Aberkennung der Zuverlässigkeit durch die Genehmigungsbehörde führen.

Im Jahr 2016 wurden 95 dieser Meldungen an die jeweils zuständigen Behörden im EU-Ausland versandt. Die deutschen Behörden erreichten 160 Meldungen.

Bislang wurden nur die schwersten Verstöße nach der Verordnung VO (EG) Nr. 1071/2009, die sogenannten „Sieben Todsünden“, gemeldet. Seit dem 1. Januar 2017 sind zusätzlich Verstöße auch zu übermitteln, die in die Kategorien „sehr schwerwiegende Verstöße“ und „schwerwiegende Verstöße“ eingeteilt sind.

Rund 145.000 Anfragen über die Eignung bzw. Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, erhielten die zuständigen deutschen Behörden über die Nationale Kontaktstelle und den elektronischen europäischen Informationsaustausch („ERRU“) aus dem EU-Ausland. Selbst haben die deutschen Behörden in rund 4.000 Fällen bei den anderen EU-Mitgliedstaaten nachgefragt. ■

Keine Ruhe bei den Lenk- und Ruhezeiten – Manipulationen am digitalen Kontrollgerät

Seit Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeugeinheiten zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t sowie Fahrzeuge zum Zwecke der Personenbeförderung von mehr als neun Personen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.

Mit dem vollständigen Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 zum 1. Oktober 2012 sind weitere technische Einrichtungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät verbindlich vorgeschrieben. Deren Ziel ist es, bestimmte Formen der Manipulation zu erschweren bzw. zu verhindern. Seit dem 1. Oktober 2012 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge die technischen Anforderungen erfüllen.

Der Anteil der Fahrzeuge mit digitalen Kontrollgeräten ist seitdem stetig gewachsen. Mit Ende des Jahres 2016 waren 88 % der durch das Bundesamt auf Fahrpersonalsvorschriften kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet.

Seit jeher sind Kontrollgeräte Gegenstand von Manipulationen mit dem Zweck, sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Die Tendenz ist ungebremst. Im Jahr 2016 lag die Beanstandungsquote bei 27 % der auf Manipulation kontrollierten Fahrzeuge.

Die Art der Manipulation hat einen Wandel von beispielsweise Magneten am Impulsgeber oder gelösten Plombierstellen hin zu komplexen technischen Eingriffen in die Kontrollgeräteeinrichtung vollzogen. Für derartige Eingriffe ist regelmäßig das Hinzuziehen von fachkundigen Dritten erforderlich. Neben der Gefährdung, die aufgrund der Übermüdung des Fahrpersonals bei Nichteinhaltung der Ruhezeiten liegt, können derartige unzulässige Eingriffe in die Fahrzeugelektronik zu Manipulationszwecken auch unabsehbare Folgen am Nutzfahrzeug auslösen und manipulierte Fahrzeuge



ComboBox zum Auslesen der Fahrerkarte und des Fahrzeugspeichers

damit erhebliche weitere Gefahren für die Verkehrssicherheit verursachen.

Das Aufdecken dieser mit hoher krimineller Energie vorgenommenen Manipulationen ist durch die technisierten Eingriffe für das BAG und andere Kontrollbehörden mit einem erhöhten Kontrollaufwand verbunden. Eine stetige Aktualisierung und Weiterbildung des Fachwissens ist erforderlich, um die sich stetig weiterentwickelnden Manipulationsformen erkennen zu können.

Zielgerichtete Kontrollen zur Überprüfung von Manipulationen an den Kontrollgeräten bilden einen Kontrollschwerpunkt des Bundesamtes. Diese werden von besonders geschulten und mit diversen Geräten technisch ausgestatteten Experten durchgeführt.

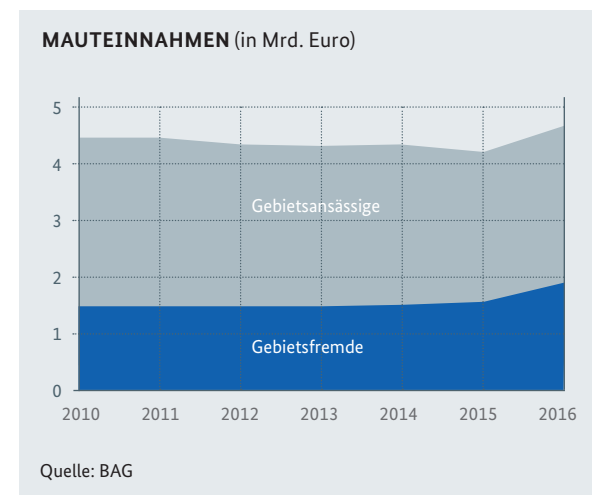
Im Rahmen entsprechender Foren und Veranstaltungen erfolgt ein kontinuierlicher Austausch über Kontrolltechnik und Feststellungen auf diesem Gebiet mit nationalen wie internationalen Partnerbehörden. Die zunehmend komplexer werdende Thematik ist Inhalt von regelmäßig stattfindenden Weiterbildungen auf nationaler wie auch internationaler Ebene. ■

LKW-MAUT – MARKTUMSATZ, FAHRLEISTUNG, FAHRGERÄTENUTZUNG, MAUTABRECHNUNGSSYSTEME, STRECKENNUTZUNG



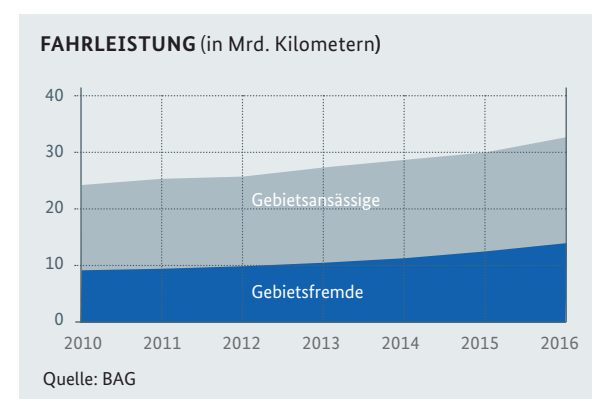
DER MAUTUMSATZ STEIGT UNVERÄNDERT UND SICHERT DIE FINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

4,634 Mrd. Euro an Mautumsatz konnten 2016 erzielt werden. Damit stieg der Mautumsatz gegenüber dem Vorjahr um rund 262 Mio. Euro. Der Anteil des Mautumsatzes durch Gebietsfremde lag dabei bei etwa 42 %.



DIE FAHRLEISTUNG STEIGT STARK AN

Im Jahr 2016 haben mautpflichtige Fahrzeuge rund 32,5 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit stieg die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um rund 2,8 Mrd. km an.

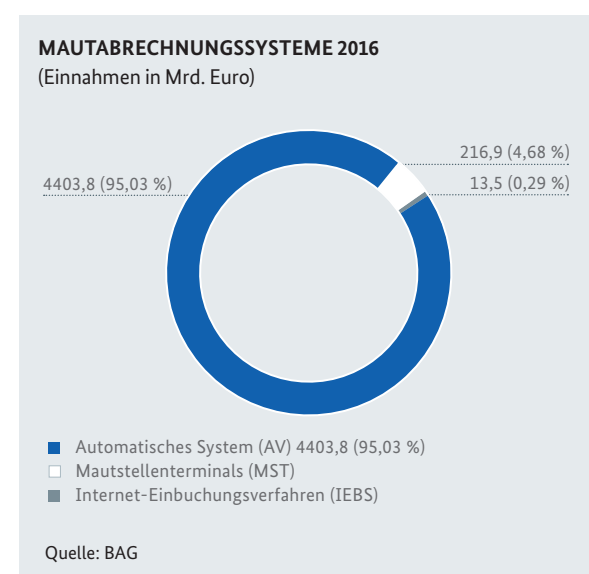


Dies ist die bisher höchste registrierte Fahrleistung für das Lkw-Mautsystem. Die Steigerung ist allerdings nicht nur auf eine Zunahme des Güterverkehrs, sondern vor allem auf die Erweiterung des Streckennetzes und des Kreises der mautpflichtigen Fahrzeuge im Jahr 2015 durch die Absenkung der Tonnagegrenze auf 7,5 t zGG zurückzuführen.

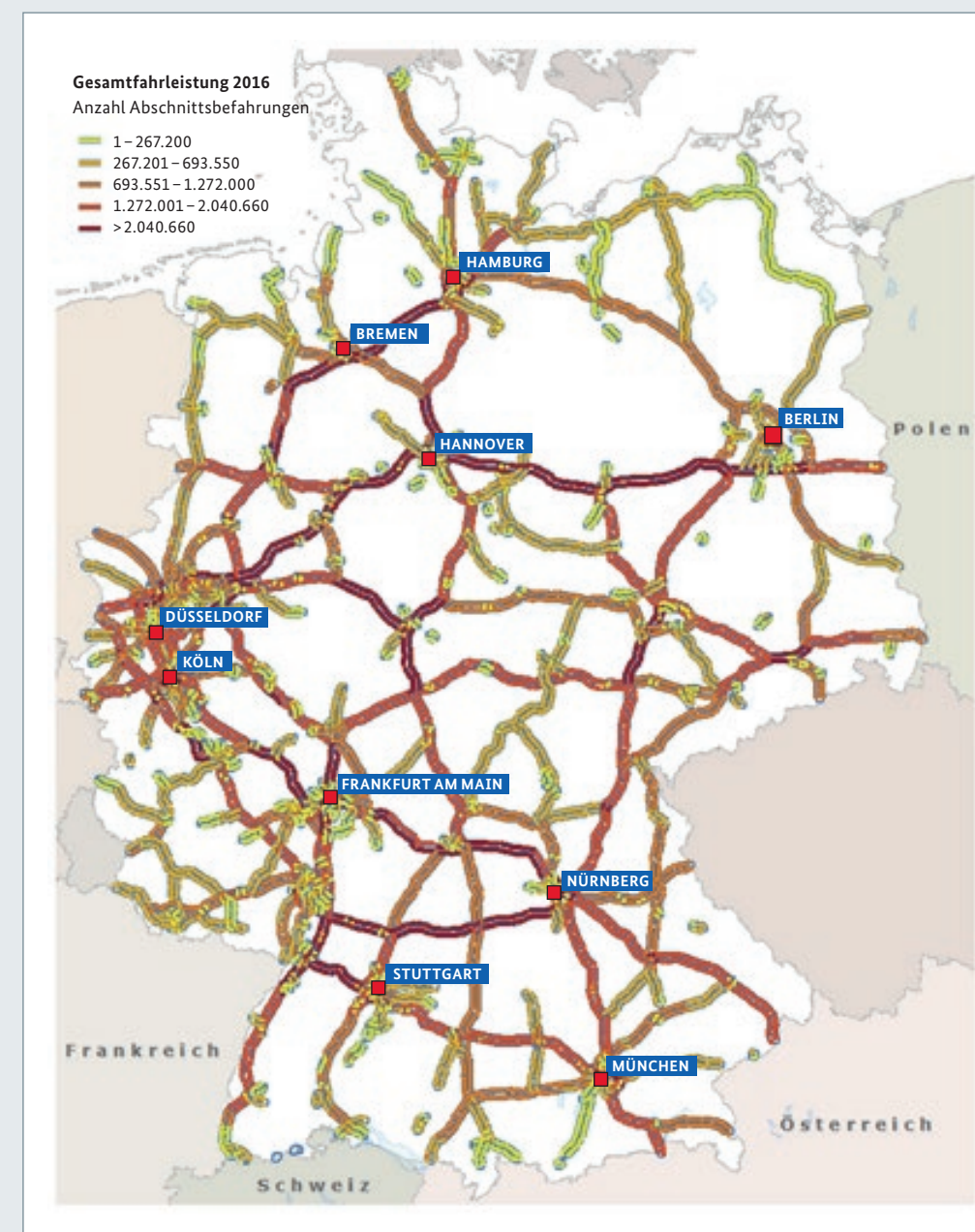
FAHRZEUGGERÄTENUTZUNG 2016



Die Zahl der eingebauten Fahrzeuggeräte (OBU) stieg weiter bis Ende 2016 auf über eine Million Stück an. Im Jahresdurchschnitt konnten rund 95 % aller Einnahmen über das automatische Erhebungssystem abgerechnet werden. Das ist der für die Nutzer bequemste und gleichzeitig für den Bund sicherste Weg der Erhebung der Mauterlöse.



Der beständig hohe Anteil des automatischen Erhebungssystems, welches die Hauptlast des seit vielen Jahren äußerst zuverlässigen und reibungslosen Wirkbetriebes der Lkw-Maut trägt, ist Beleg für die hohe Akzeptanz des Mautsystems.



Quelle: BAG

FAHRLEISTUNG UND STRECKENNUTZUNG 2016

Die gestiegene Fahrleistung spiegelt sich auch in der Intensität der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes wider. Dies ist besonders gut in dem obigen Schaubild zu erkennen, welches die Anzahl der Abschnittsbefahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes darstellt. Stark frequentierte Streckenabschnitte sind stärker eingefärbt als die weniger genutzten Streckenabschnitte.

Die Klageverfahren zur Lkw-Maut – keine „teleologische Reduktion“

Das Tagesgeschäft der Lkw-Maut bringt es mit sich, dass fortlaufend vor unterschiedlichen Gerichten Klageverfahren geführt werden, in welchen das BAG seine Rechtsauffassung mit möglichst guten Argumenten verdeutlichen muss. Etwa in Nacherhebungsverfahren, bei der Ablehnung von Erstattungen oder ganz grundsätzlich bei Feststellungsklagen. Es handelt sich um eine Aufgabe, die ebenso zuverlässig und kontinuierlich wahrgenommen werden muss, wie auch der Kontrolldienst tagein und tagaus Präsenz zeigt und seinen Auftrag wahrnimmt.

Bei den Klageverfahren geht es um die fortdauernde Präsenz als Ansprechpartner für die Gerichte, die Fristen setzen, innerhalb derer auf mitunter umfangreiche Schriftsätze der Kläger reagiert werden muss oder Entscheidungen zu treffen sind. Das ist eine Aufgabe mit ganz unterschiedlichen Facetten. Bisweilen Routinearbeit – dann, wenn es gilt, in Massenverfahren eine hohe Zahl gleichartig gelagerter Verfahren auf Termin zu bearbeiten. Bisweilen eine höchst spannende und kreative Aufgabe – dann, wenn es gilt, völlig neue Argumentationsansätze zu entwerfen und diese zu Papier zu bringen.

Spannend wird es immer dann, wenn neue Schriftsätze eintreffen und Fragen aufwerfen. Drängt sich ggf. schon beim ersten Lesen eine Strategie auf, wie gewandt entgegnet werden könnte? Oder ist der gegnerische Schriftsatz so gut gelungen, dass man die Argumente erst einmal sacken lassen muss, um zunächst Ideen zu sammeln und dann kreativ an einer Erwiderung arbeiten zu können? Oftmals muss jedes Wort der Erwiderung sitzen und es dauert, bis alles so zurechtgefeilt ist, dass es passt.

So wurden auch im vergangenen Jahr die Schriftsätze entsprechend sorgfältig bearbeitet. Einige Klageverfahren, die hier kurz vorgestellt werden sollen, standen voll und ganz im Zeichen der „teleologischen Reduktion“, einer juristischen Methode um Gesetze auszulegen.



Verwaltungsgericht in Köln

Die teleologische Reduktion führt dazu, dass eine Regelung im Einzelfall nicht angewendet wird, obwohl diese ihrem Wortlaut nach eigentlich anwendbar wäre. Ja, so etwas gibt es erstaunlicherweise und manchmal kann es sogar gelingen, damit ein gerichtliches Verfahren zu gewinnen. Unter Anwendung dieser Auslegungsmethode versuchten Kläger, die Eigentümer des mautpflichtigen Fahrzeugs waren, sich ihrer Verpflichtung, die Lkw-Maut zu bezahlen, zu entziehen.

Konkret ging es in den Klageverfahren um die Frage, ob der Gesetzgeber auch den Eigentümer als Mautschuldner belasten wollte, der das Fahrzeug gar nicht nutzt, und dies, obwohl der Eigentümer explizit im Bundesfernstraßenmautgesetz als Mautschuldner benannt ist. Sinn und Zweck der Regelung, so die Kläger, ließen darauf schließen, dass der Gesetzgeber einzig und allein den das Fahrzeug nutzenden Eigentümer im Blick gehabt habe und ausschließlich diesen mit der Lkw-Maut belasten wolle.

Auf eine andere Ebene übertragen, hieße das, nur um einen anschaulichen Vergleich zu bilden, man könnte etwa den Eigentümer eines Hauses nicht mit Grundbesitzabgaben belasten, nur weil er nicht im Haus wohnt.

Über die Frage, ob – unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit – auf einen sein Fahrzeug nicht selbst nutzenden Eigentümer als Mautschuldner zurückgegriffen werden darf, wurde deshalb im Jahr 2016 mit hohem argumentativem und zeitlichem Aufwand gestritten. Die klägerische Argumentation konnte jedoch erfolgreich widerlegt werden. Die Rechtsansicht des Bundes-



Anhaltesignalgeber beim Ausleiten zu einer Mautkontrolle

amtes wurde vom Gericht bestätigt, die Kläger mussten schließlich zahlen.

Das Verwaltungsgericht Köln hat die Klagen mit Urteilen vom 4. Oktober 2016 zurückgewiesen (Verfahren 14 K 5253/14, 14 K 7119/14, 14 K 976/15 und 14 K 1019/15). Die Entscheidungen sind zwischenzeitlich alle rechtskräftig.

Das Fazit der Urteile: Eine Einschränkung, wonach nur Eigentümer mit einem Einfluss auf die konkrete Nutzung von schweren Nutzfahrzeugen als Mautschuldner gelten sollen, lässt sich nach Auslegung des Gesetzes und seiner Historie nicht feststellen. Eine teleologische Reduktion des Anwendungsbereichs der gesetzlichen Regelung ist somit nicht zu begründen. Manchmal hilft diese Auslegungsmethode nicht weiter. ■

Der Europäische Elektronische Mautdienst – Projektgruppe EEMD

Der Europäische Elektronische Mautdienst (EEMD) 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.

Um die nationalstaatlichen Verpflichtungen Deutschlands zu erfüllen, wurden auch im Jahre 2016 umfangreiche technische Anpassungen durchgeführt, um insbesondere einerseits die Mauteinnahmen auf ihre Vollständigkeit hin zu überprüfen, andererseits aber auch Möglichkeiten zu schaffen, technische Tests durch die Anbieter durchführen zu lassen.

Im Jahr 2016 haben zwei in Deutschland ansässige Unternehmen ihren Registrierungsantrag gestellt. Ein italienisches Unternehmen hat den Antrag auf Zulassung als EEMD-Anbieter in Deutschland gestellt. Mit weiteren potenziellen EEMD-Anbietern wurden bereits 2016 umfangreiche Informationsgespräche zum Zulassungsverfahren geführt. Hieran ist zu erkennen, dass es eine Vielzahl von Unternehmen gibt, die Interesse an einer Zulassung als EEMD-Anbieter in Deutschland haben.

Das förmliche Prüfverfahren von Antragstellern auf Zulassung als EEMD-Anbieter in Deutschland wird das Bundesamt nach Schaffung der notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen zum EEMD eröffnen. ■



Die Zukunft der Lkw-Maut – Projektgruppe Lkw-Maut

Die Projektgruppe Lkw-Maut des BAG arbeitet seit Anfang 2013 zusammen mit dem BMVI, den Fachreferaten des BAG sowie mit externen Beratern an der Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems.

Zentraler Aufgabenschwerpunkt des Jahres 2016 war die Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen (MaB40k), die zum 1. Juli 2018 vorgesehen ist. Hierzu wurden die Anforderungen seitens des Bundes an die Erhebung und Kontrolle formuliert, wobei den Besonderheiten des neuen Streckennetzes Rechnung zu tragen war. Im Juni 2016 konnte der Vertrag unterzeichnet werden.

Die Projektgruppe Lkw-Maut arbeitet in verschiedenen themenspezifisch aufgestellten Arbeitsgruppen an der Umsetzung des erweiterten Mautsystems; die Länge des mautpflichtigen Streckennetzes wird sich mehr als verdreifachen!

Da der bestehende Betreibervertrag zum 31. August 2018 endet, erfolgte Ende Oktober 2016 eine europaweite Ausschreibung zum Betrieb des Lkw-Mautsystems gleichzeitig mit der Ausschreibung zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der Betreibergesellschaft. Im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbes konnten Bieter ihre Vorstellungen an den Bund adressieren.

Die Aufgaben der Projektgruppe Lkw-Maut konzentrierten sich im Jahr 2016 auf die Vorbereitung und Begleitung des Teilnahmewettbewerbs. Insbesondere standen die Ausarbeitung und Fixierung der Ausschreibungsunterlagen und -anforderungen im Mittelpunkt. Dabei konnten die Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb konstruktiv eingebracht werden. Daneben stand die weitere Umsetzung des Projektes MaB40k im Fokus. ■

Was tun, wenn versäumt wurde, die Maut rechtzeitig oder in erforderlicher Höhe zu entrichten? Die bußgeldbefreiende Selbstanzeige

Wer die Lkw-Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet, verstößt gegen gesetzliche Bestimmungen. Der Mautpreller muss im Falle eines Mautverstoßes mit zwei behördlichen Verfahren rechnen: Zum einen wird in einem Verwaltungsverfahren zur Nacherhebung der geschuldeten Maut (dem sog. Nacherhebungsverfahren) die nicht entrichtete Maut nachträglich erhoben, vgl. § 8 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG). Zum anderen wird der Mautverstoß als Ordnungswidrigkeit regelmäßig mit einem Bußgeld geahndet, vgl. § 10 BFStrMG. Während von der Toll Collect als Beliehene ebenfalls Nacherhebungsverfahren in eigener Zuständigkeit durchgeführt werden, ist allein das BAG dafür zuständig, als Verfolgungs- und Ahndungsbehörde eine festgestellte Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des BFStrMG auch ordnungsrechtlich zu sanktionieren. So wurden 2016 wegen nicht bzw. nicht vollständiger Entrichtung der Maut von der Toll Collect und dem BAG insgesamt

- 33.161 Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut erlassen, und vom BAG
- in 23.542 Fällen ein Bußgeld verhängt und
- in 18.642 Fällen Verwarnungen (mit und ohne Verwarnungsgeld) erteilt.

Ganz entscheidend ist dabei, dass man trotz der täglichen Routine stets aufmerksam bleibt und sich einen unvoreingenommenen Blick für den jeweiligen Einzelfall bewahrt. Dass das so ist, sieht man an der äußerst niedrigen Rechtsbehelfsquote: 2016 wurden weniger als 4,6% sämtlicher Bußgeldentscheidungen

und lediglich 5,8% aller erlassenen Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut durch Ein- bzw. Widerspruch angefochten.

Zu beachten gilt, dass die Lkw-Maut gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 BFStrMG spätestens bei Beginn der Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes zu entrichten ist. Eine Entrichtung nach Abschluss der mautpflichtigen Fahrt sehen die Bestimmungen des BFStrMG ebenso wenig vor wie eine strafbefreiende „Selbstanzeige“ bei Mautverstößen. Dennoch zeigen sich Mautpflichtige, die die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet haben, immer wieder nachträglich selbst an. Waren es bei Mautstart 2005 noch jährlich weniger als 100 Selbstanzeigen, haben 2016 mehrere Tausend potenzielle Mautpreller Selbstanzeige erstattet.

Angesichts der deutlichen Zunahme hat das BAG in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zum Jahresbeginn ein förmliches Verfahren zur Behandlung von Selbstanzeigen eingeführt: Die freiwillige Nachentrichtung der Maut kann unter gewissen Umständen dazu führen, dass wegen des Mautverstoßes keine Geldbuße festgesetzt wird. Voraussetzung ist, dass die Anzeige unverzüglich und vollständig erfolgt und der Kontrollbehörde bis zu diesem Zeitpunkt keine stichhaltigen Anhaltspunkte für die Zuwiderhandlung vorlagen. Diese verbindlichen Richtlinien wurden über den Internetauftritt des BAG veröffentlicht – zusammen mit einem mehrsprachigen Formular, damit Selbstanzeigen von vornherein alle notwendigen Angaben erhalten. ■

Betriebskontrolle Maut – Steigerungen in fast allen Bereichen gegenüber dem Vorjahr

Die Aufgaben des Betriebskontrolldienstes „Maut“ sind vielfältig und stellen einen wichtigen Bestandteil des Gesamtkontrollkonzeptes zur Überwachung der mautrechtlichen Bestimmungen dar.

So ergänzt die Betriebskontrolle die Kontrolldichte bei Kontrollbrücken und dem Mautkontrolldienst. Auch ein gezielter regionaler Ausgleich der Kontrollen bei Gebieten mit unterdurchschnittlicher Verkehrsdichte wird durch die Betriebskontrolle möglich.

Im Jahr 2016 wurden – auch bedingt durch die Erweiterung der Maut auf Bundesstraßen und die Absenkung der mautpflichtigen Tonnagegrenze auf 7,5 t zGG – ca. 3,3 Millionen Fahrten durch den Betriebskontrolldienst „Maut“ überprüft, was einer Steigerung um rund 76% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Insbesondere widmet sich die Betriebskontrolle der Aufdeckung systematischer Mautverstöße über längere Zeiträume (bis zu vier Jahre rückwirkend) hinweg. Zu diesem Zweck werden gezielt betriebliche Abläufe in den Unternehmen untersucht und mit Maut-Abrechnungsdaten und Unternehmensunterlagen abgeglichen. So kann die Betriebskontrolle diesen systematischen Mautverstößen umfassend entgegenwirken, entgangene Maut nacherheben und durch die Verhängung entsprechender Bußgelder die Ordnung wiederherstellen. Außerdem erzielt sie einen „Lerneffekt“ für die Mautentrichtung in der Zukunft.

2016 hat der Betriebskontrolldienst „Maut“ mit 684 abgeschlossenen Betriebsprüfungen eine Steigerung um rund 25% gegenüber dem Vorjahr erzielt. Dabei gab es bei 614 Betriebskontrollen Beanstandungen. Zusätzlich konnten die Gesamtnacherhebungen (GNE) aufgrund von falschen Schadstoff- oder Achsklassen-einstellungen in der On-Board-Unit (OBU) um rund 122% gegenüber 2015 auf 368 durchgeführte GNE-Verfahren erhöht werden.

Bei der Höhe der insgesamt nacherhobenen Maut (inkl. GNE) gab es im Jahr 2016 einen leichten Rückgang um 5% auf rund 1,3 Millionen Euro, während sich die Bußgelder um rund 83% auf ca. 400.000 Euro erhöhten. Der höchste bei einem einzelnen Unternehmen festgesetzte Nacherhebungsbetrag betrug im Jahr 2016 rund 87.000 Euro, die höchsten verhängten Bußgelder über 27.000 Euro. ■



Bild links: Ein im Sicherungskasten verbauter AdBlue-Emulator
Bild rechts: Detailfoto eines AdBlue-Emulators
Bild unten: Manipulation an der Druckluftzufuhr für die AdBlue-Anlage



Betriebskontrolle Maut – nicht nur für deutsche Unternehmer; Manipulationen an Abgasanlagen nehmen zu

Klassisch ist die Betriebskontrolle Maut dazu gedacht, gebietsansässige Nutzer des mautpflichtigen Streckennetzes, die in besonderem Maße gegen ihre mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen, gezielt durch Kontrollen im Unternehmen überprüfen zu können.

Im Ausland hat die Betriebskontrolle die notwendigen Befugnisse nicht. Dennoch gelingt es dem BAG auch systematische Verstöße Gebietsfremder aufzudecken, zu verfolgen und zu ahnden.

Dazu zählen z. B. Manipulationen an der Abgasanlage mittels eines sogenannten AdBlue-Emulators oder einer Sound-Wechselklappe, welche zu einer schlechteren Maut-Schadstoffklasse führen, genauso wie klassische Mautpreller, die in besonders gravierender Weise versuchen, die Pflicht zur ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut umgehen.

Derartige Verstöße werden von der Betriebskontrolle mit Hilfe von Anschlusskontrollen bei in Deutschland

ansässigen Absendern, Empfängern etc., den vorliegenden Abrechnungsdaten und in der Regel vorliegender Einzelverstöße unter akribischer Rekonstruktion der plausibel gefahrenen Strecken für einen Zeitraum von rückwirkend bis zu vier Jahren geahndet.

Die Betriebskontrolle Lkw-Maut leistet somit einen wichtigen Beitrag für gleiche Wettbewerbsbedingungen.

So wurden durch die Betriebskontrolleure bereits Nacherhebungsbescheide in Höhe von insgesamt rund 162.600 € (davon rund 66.600 € in 2016) wegen falsch angegebener Schadstoffklasse gegen gebietsfremde Mautschuldner erlassen. Von dieser Summe wurden bereits rund 84.600 € (davon rd. 25.300 € in 2016) bezahlt. ■



Videoaufzeichnung an einer Kontrollbrücke durch das BAG

Effektive Kontrollqualität

Insgesamt 300 Kontrollbrücken stellt die Toll Collect GmbH zur Verfügung, die etwa 5 % des fließenden mautpflichtigen Verkehrs in Deutschland kontrollieren und Buchungen im manuellen Verfahren entwerfen. Je besser eine Maut-Kontrollbrücke die Daten erfasst, desto höher ist die sogenannte Aufdeckungsquote. Dafür hat der Betreiber neben der regulären Vergütung einen qualitätsbezogenen Vergütungsanspruch. In diesem Zusammenhang prüft das Referat Betreiberüberwachung und Rechnungswesen der Abteilung Lkw-Maut auch die ordnungsgemäße Funktion und Qualität der Kontrollbrücken und stellt somit den auftragskonformen Betrieb des Mautsystems durch die Toll Collect GmbH sicher.

Die Aufgabe der Mautbrücke ist es, ohne manuelle Nacharbeit Falschdeklarierer und Nichtzahler zu erkennen und zu identifizieren sowie Gutdeklarierer und Nicht-Mautpflichtige zu ignorieren. Im Bereich „Aufdeckungsquote“ (AFN) werden diese Funktionen mithilfe von parallelen Aufzeichnungen gemessen. Die BAG-Beschäftigten installieren an stichprobenartig ausgewählten Mautbrücken vorübergehend eine Videokamera an die Leitplanke und nehmen den gesamten, unter der Kontrollbrücke passierenden Verkehr auf. Die Aufzeichnungen dienen nicht zur Verkehrsüberwachung, sondern ausschließlich zur Qualitätsprüfung der Kontrollbrücken. Die Aufnahmen und Erhebungsdaten werden

mit den Daten der Mautbrücke verglichen, ins Verhältnis gesetzt und daraus eine Qualitätskennzahl berechnet. Nach der Auswertung wird das gesammelte Material durch das Bundesamt für Güterverkehr sofort vernichtet. Je nach gemessener Qualitätsgüte erhält die Toll Collect GmbH eine Bonus- oder Maluszahlung. In den vergangenen Jahren konnte der Betreiber das hohe Niveau der automatischen Kontrolleinrichtung beibehalten und die Anforderungen weit über der Mindestquote erfüllen. ■

Neue Kontrollgebiete, neue Technik – die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen

Ab dem 1. Juli 2018 gilt die Mautpflicht gemäß Bundesfernstraßenmautgesetz auf allen Bundesstraßen. Mautpflichtig sind alle für den Güterverkehr bestimmten und verwendeten Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ab 7,5 t zGG.

Umfasste das mautpflichtige Streckennetz bislang rund 12.800 km Bundesautobahnen und rund 2.300 km



Kontrollsäule

Bundesstraßen, wächst nunmehr das mautpflichtige Bundesstraßennetz auf rund 40.000 km an.

Da der Großteil der demnächst zusätzlich zu kontrollierenden Bundesstraßen nur einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung hat, hat das BAG vorhandene und insbesondere für die Kontrolle auf Autobahnen entwickelte Kontrolltechnik weiterentwickelt.

Als technische Lösung hierfür wurde vom Betreiber eine sogenannte Kontrollsäule entwickelt. Hierbei handelt es sich um stationäre, knapp 4 m hohe Säulen, die den Fahrstreifen der Bundesstraße, neben der sie aufgestellt werden, vollautomatisch kontrollieren können. Derzeit werden die notwendigen Vorbereitungen für die bundesweite Aufstellung dieser Kontrollsäulen getroffen.

Die Kontrollsäulen senden wie die Kontrollbrücken auf Autobahnen Verdachtsfälle an Toll Collect bzw. das BAG, um eine Ahndung der Verstöße und die Nacherhebung der entgangenen Maut zu ermöglichen.

Neben den Kontrollsäulen kommen ergänzend auch die Kontrollfahrzeuge des Bundesamtes zum Einsatz. Um den besonderen Einsatzbedingungen auf Bundesstraßen

Rechnung zu tragen, werden die Kontrollfahrzeuge mit den automatischen Kontrolleinrichtungen vernetzt. Verdachtsfälle der Kontrollsäulen und auch der Kontrollbrücken, die sich in einem festgelegten Umkreis zu einem oder mehreren Kontrollfahrzeugen befinden, werden im Kontrollfahrzeug angezeigt. Hierdurch können die mautpflichtigen Fahrzeuge auch außerhalb der unmittelbaren Nähe einer Kontrollsäule der Ausleitung auf einem Parkplatz oder Kontrollplatz zugeführt werden. Es wird auch möglich sein, dass aus einem in der Nähe des Fahrbahnrandes stehenden Kontrollfahrzeug mautpflichtige Fahrzeuge kontrolliert werden und somit Verdachtsfälle einer Ahndung zugeführt werden.

Die straßenseitigen Kontrollen werden auch für die Mautpflicht auf Bundesstraßen durch Betriebskontrollen ergänzt.

Um durch die Kombination der Kontrollen ab dem Jahr 2018 eine wirksame Kontrolle sicherzustellen, laufen gemeinsam mit Toll Collect eine Vielzahl vorbereitender Maßnahmen. Neben der Ertüchtigung der technischen Systeme findet derzeit der sukzessive Aufbau der Kontrollsäulen statt. ■



Mobile Mautkontrolle



Straßenkontrolldienst

Überall und draußen – die Einsatzbedingungen der BAG-Kontrolldienste im Fokus

Die Beschäftigten in den Kontrolldiensten des BAG üben ihre Tätigkeit unter besonderen Rahmenbedingungen aus. Sie sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt und ganzjährig im Außendienst tätig. Der Arbeitsplatz sind hierbei Dienstfahrzeuge mit eingebautem Büroarbeitsplatz. Die Kontrollen erfolgen im Wesentlichen auf Autobahnen oder Bundesstraßen, wobei in der Regel Park- und Rastplätze für die Kontrolldurchführung genutzt werden.

Die gesetzlichen Kontrollaufträge des BAG machen es erforderlich, auch nachts sowie an Wochenenden und Feiertagen in einem gewissen Umfang Kontrollen durchzuführen. Auch finden je nach Kontrollart, Kontrollinhalt und Kontrollgebiet Einsätze zu wechselnden Zeiten statt.

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen des Audits Familie und Beruf wurden 2016 mit Beschäftigten des Straßen- und Mautkontrolldienstes sowie Vertreterinnen und Vertretern der für die jeweilige Einsatzplanung zuständigen Referate der Zentrale und Sachbereiche der

Außenstellen unter Leitung einer externen Moderatorin gemeinsame Workshops zur besseren Vereinbarkeit familiärer Belange mit den dienstlichen Notwendigkeiten bei der Einsatzplanung durchgeführt.

Hierbei wurden im offenen Austausch die jeweiligen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen erläutert und Möglichkeiten für eine weitere Verbesserung der Vereinbarkeit der dienstlichen Obliegenheiten mit den familiären Aspekten ausgelotet. Dieser Dialog wird auch im Jahr 2017 fortgesetzt.

Neben den einsatzplanbedingten Rahmenbedingungen sind auch die Vertiefung und der Ausbau der Maßnahmen zur Eigensicherung der Beschäftigten in den BAG-Kontrolldiensten ein weiterer Schwerpunkt. Hierbei wurden auch externe Partner, u. a. Einsatztrainer des Polizeipräsidiums Köln im Rahmen der bestehenden Ordnungspartnerschaft, einbezogen.

Als erste Ergebnisse sollen u. a. die Fahrsicherheitstrainings erheblich ausgeweitet und die Einsatzkompetenz weiter gestärkt werden. Dabei sollen durch den Ausbau entsprechender Schulungsmaßnahmen auch „unsichtbare Barrieren“ durch Förderung und Festigung der sprachlichen und interkulturellen Kompetenzen im Kontrolldienst abgebaut werden.

Weitere Maßnahmen für eine aufgabenadäquate Unterstützung der Eigensicherung der Beschäftigten in den Kontrolldiensten werden geprüft. ■



Bild oben: Ausleitposten, Bild unten: LED-Ausleittafel

Vom Anhalteposten zur Ausleittafel – das Projekt „Sicheres Ausleiten“

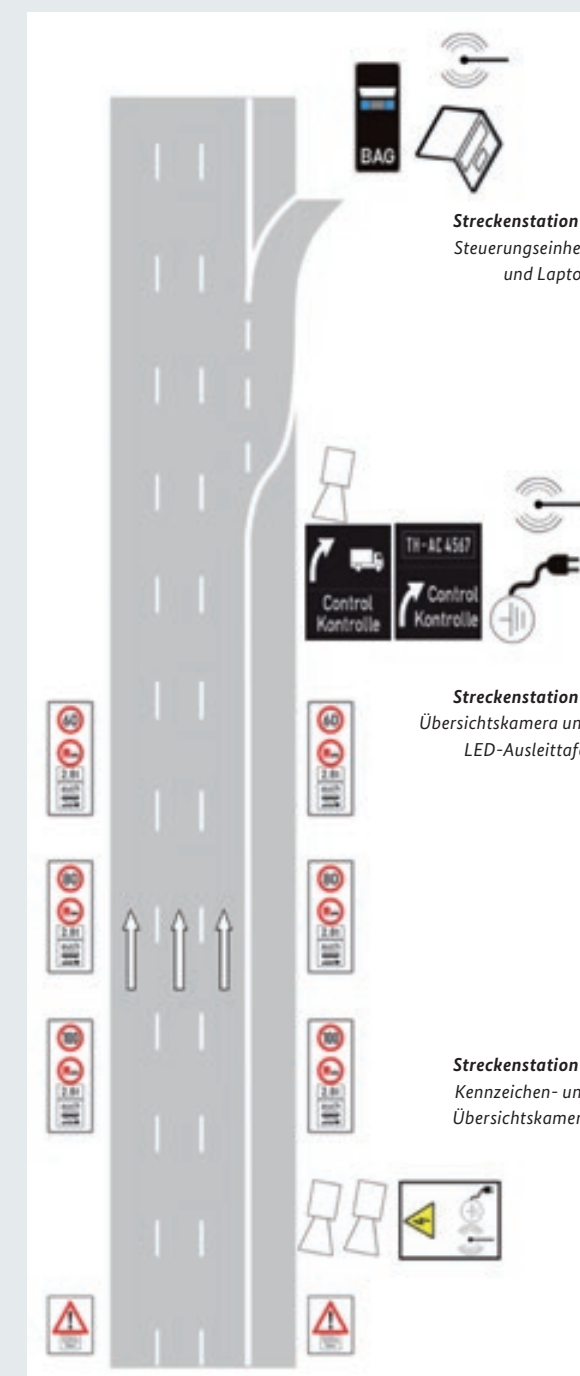
Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nimmt vielfältige Aufgaben rund um den Güterverkehr wahr. Ein zentraler Aufgabenschwerpunkt liegt in der Durchführung von Straßenkontrollen nach dem Güterkraftverkehrsgesetz und dem Bundesfernstraßenmautgesetz. Mit den Straßenkontrollen leistet das BAG u. a. einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Einhaltung der Abgabengerechtigkeit.

Einen Teil der Kontrollen führt das BAG als sogenannte Standkontrolle durch. Bei diesen ist es bislang notwendig, dass das Kontrollpersonal des BAG in der Funktion des Anhaltepostens die Autobahn im Zulaufbereich eines Kontrollplatzes betritt. Die Kontrolleurin bzw. der Kontrolleur steht hierfür im Fahrbahnbereich der Autobahn und fordert den Fahrzeugführer im fließenden Verkehr über ein Sichtzeichen mit Anhaltstab auf, die Autobahn zu verlassen.

Im Rahmen des Pilotprojektes „Sicheres Ausleiten“ führt das BAG derzeit eine automatische Ausleitmethode ein, um den relevanten Verkehr auf einen Kontrollplatz aus-

zuleiten. Dabei werden Fahrzeugkennzeichen mittels einer am Fahrbahnrand errichteten Kamera erfasst. Über elektronische Übertragungstechnik werden die Kennzeichen an eine für den Fahrzeugführer deutlich erkennbare LED-Ausleittafel gesendet und das Fahrzeug somit auf den Kontrollplatz ausgeleitet. Alternativ zum Verfahren der individuellen Ausleitung durch Anzeige des Kennzeichens besteht die Möglichkeit der Ausleitung einer Gruppe von Fahrzeugen durch Anzeige eines allgemeingültigen Fahrzeugsymbols auf der LED-Ausleittafel.

ÜBERSICHT AUTOMATISCHES AUSLEITVERFAHREN



Die **Streckenstation 3** befindet sich auf dem nachfolgenden Kontrollplatz. Das Kontrollpersonal baut über eine mobile Steuerungseinheit eine Verbindung mit der Streckenstation auf und steuert hiermit die Ausleittechnik.

An **Streckenstation 2** befinden sich eine weitere Übersichtskamera sowie eine LED-Ausleittafel. Die Übersichtskamera visualisiert den Verkehr unmittelbar im Zulauf der LED-Ausleittafel und dient u. a. als Entscheidungsgrundlage zur Aktivierung der zur Verfügung stehenden Anzeigehalte für die Ausleitung einer Gruppe von Fahrzeugen.

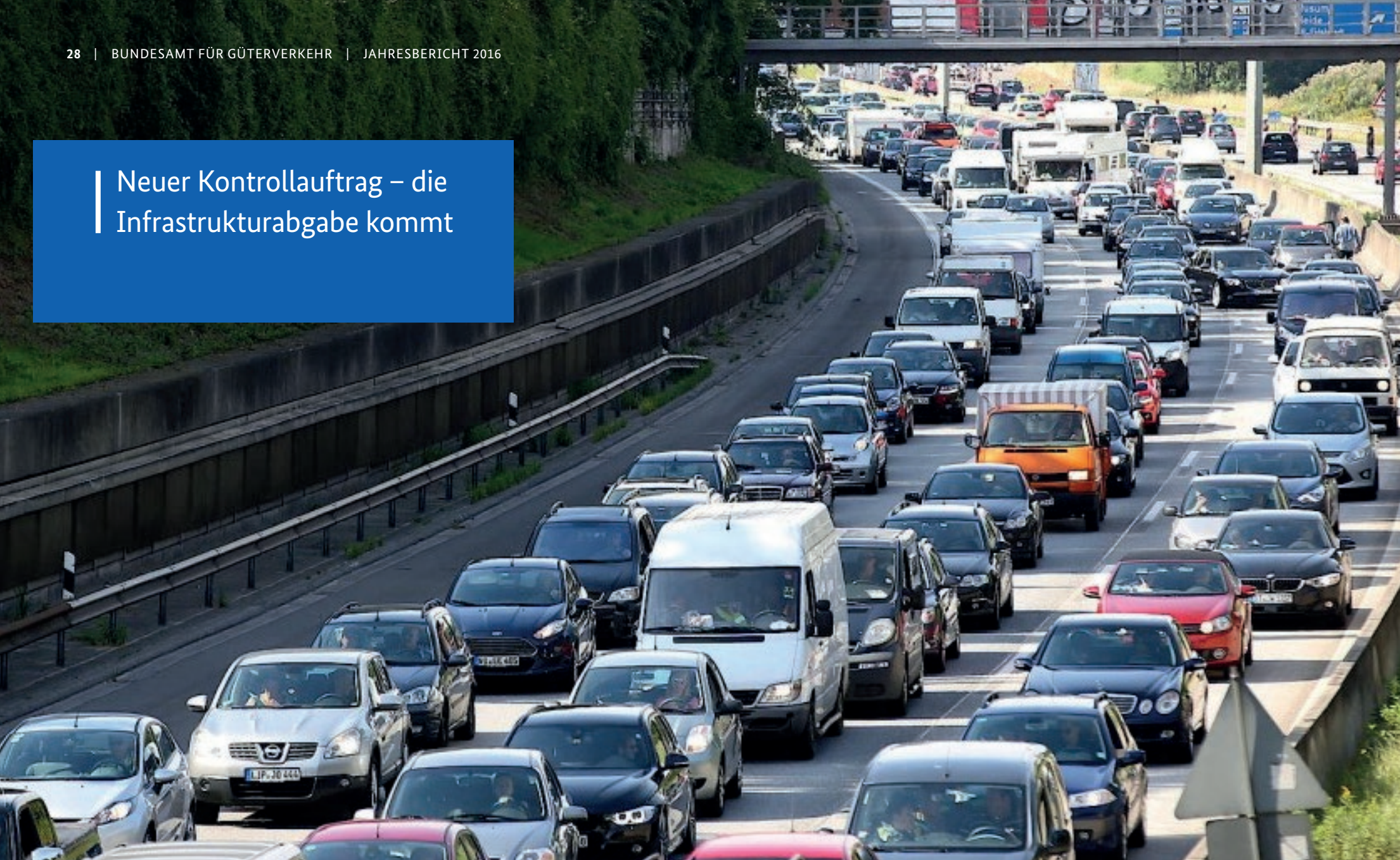
Dem betreffenden Fahrzeugführer wird durch die Anzeigehalte auf der LED-Ausleittafel die Aufforderung zur Ausfahrt auf den Kontrollplatz visualisiert. Es besteht die Möglichkeit der Individualausleitung durch Anzeige des amtlichen Kennzeichens sowie der Ausleitung einer Gruppe von Fahrzeugen durch Anzeige eines allgemeingültigen Fahrzeugsymbols.

Die **Streckenstation 1** der Technik für das sichere Ausleiten umfasst eine Übersichts- sowie eine Kennzeichenerfassungskamera, welche an einem Mast montiert sind. Die Übersichtskamera (Farbkamera) zeigt eine Liveaufnahme des ankommenden Verkehrs. Auf Basis des von der Übersichtskamera angezeigten Bildes kann das Kontrollpersonal eine Vorauswahl treffen, ob das nahende Fahrzeug ausgeleitet werden soll. Die Kennzeichenkamera (Schwarz-Weiß-Kamera) erfasst nur Kennzeichen von denjenigen Fahrzeugen, die auf dem rechten Fahrstreifen fahren.

Zunächst werden fünf Pilotstandorte, verteilt über das gesamte Bundesgebiet, bis Mitte 2018 mit der Technik für das sichere Ausleiten ausgestattet. Nach erfolgreich

abgeschlossener Pilotphase ist beabsichtigt, weitere Standorte mit der modernen Ausleittechnik auszustatten. ■

Neuer Kontrollauftrag – die Infrastrukturabgabe kommt



Die Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) soll kommen und künftig einen wichtigen Beitrag zur Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur leisten. Das entsprechende Gesetz ist bereits seit dem 12. Juni 2015 in Kraft. Jedoch haben Verhandlungen mit der EU zur Verschiebung der Einführung des Systems geführt. Am 1. Dezember 2016 konnte die Bundesregierung einen Kompromiss mit der EU finden, sodass Anfang 2017 eine angepasste gesetzliche Regelung für das Infrastrukturabgabensystem verabschiedet werden konnte.

Die rechtliche Grundlage zur Einführung der Pkw-Maut ist das Infrastrukturabgabengesetz (InfrAG). Es legt fest, dass das Kraftfahrtbundesamt (KBA) im Bereich der Erhebung und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für die Kontrolle und Ahndung zuständig sind. Zur

Wahrnehmung ihrer Aufgaben dürfen das KBA und das BAG externe Unternehmen einbinden.

Zur Vorbereitung des Systems wurde ein Projekt unter Beteiligung Beschäftigter des BAG, des KBA, des Verkehrsministeriums (BMVI) sowie externer Beratungsunternehmen ins Leben gerufen. Im Rahmen von Arbeitsgruppen wird an der Ausgestaltung des Systems, der Vorbereitung von Vergabeunterlagen sowie der Systemumsetzung gearbeitet.

Grundsätzlich gilt, dass die Infrastrukturabgabe für Inländer auf Autobahnen und Bundesstraßen erhoben werden soll. Die Erhebung der Abgabe erfolgt in diesem Fall automatisch mit Zulassung der Fahrzeuge und Durchführung eines SEPA-Lastschriftverfahrens.

Autofahrer aus dem Ausland bezahlen die Abgabe nur auf Autobahnen. Die Infrastrukturabgabe kann dabei über mehrere Wege entrichtet werden: Zahlorte, Internet oder App.

Abgabepflichtig sind Pkw und Wohnmobile. Für deutsche Fahrzeughalter ist der Kauf einer Jahresvignette verpflichtend. Die Halter umweltfreundlicherer Autos (Euronorm 6) werden bei der Absenkung der Kfz-Steuer stärker entlastet als jene, deren Fahrzeuge mehr Schadstoffe ausstoßen. Die Höhe der Jahresvignette richtet sich nach der Größe und Umweltfreundlichkeit des Motors (Emissionsklasse und Hubraum) und kostet durchschnittlich 67 Euro und maximal 130 Euro. Dabei sind Benziner günstiger als Dieselfahrzeuge. Für Ausländer gibt es neben der genauso berechneten Jahresab-



Prototyp ISA-Kontrollfahrzeug

gabe auch zwei nach Größe und Umweltfreundlichkeit gestaffelte mögliche Kurzzeittarife: eine Zehn-Tages-Maut von 2,50 Euro bis 25 Euro sowie eine Zwei-Monats-Maut von 7 Euro bis 50 Euro. Motorräder oder Busse müssen keine Infrastrukturabgabe zahlen. Gesetzlich sind darüber hinaus auch einige Ausnahmen von der Abgabepflicht geregelt (z. B. Elektroautos, Fahrzeuge von schwerbehinderten Personen und dienstliche Fahrzeuge der Polizei). Inländische Fahrzeuge, die eine Ausnahme darstellen, werden automatisch als Ausnahmetatbestand eingetragen. Ausländische Autobesitzer können ihr Fahrzeug bei Vorliegen eines Ausnahmetatbestands auf Antrag bei der Infrastrukturabgabebehörde (KBA) registrieren lassen.

Statt einer „Klebe-Vignette“ soll eine „E-Vignette“ (elektronische Vignette) zum Einsatz kommen. Bei Entrichtung der Abgabe wird das Kennzeichen des Fahrzeuges in einer zentralen Datenbank (Infrastrukturabgaberegister) gespeichert. Bei der Überwachung der ordnungsmäßigen Abgabentrachtung wird das BAG über das Nummernschild des Autos im Abgleich mit der Datenbank stichprobenmäßig kontrollieren, ob die Infrastrukturabgabe gezahlt wurde. Die Kontrolle erfolgt dabei flächendeckend durch mobile Kontrollfahrzeuge sowie durch automatische Kontrolleinrichtungen. Daten werden dabei nur für den Kontrollvorgang erfasst und sofort gelöscht, sofern die Infrastrukturabgabe gezahlt wurde. Wer keine Infrastrukturabgabe zahlt und erwischt wird, muss den Betrag einer Jahresvignette nachzahlen sowie zusätzlich eine Geldbuße entrichten. ■

„GRENZENLOSE“ ZUSAMMENARBEIT – DIE INTERNATIONALEN PARTNER DES BAG

EURO CONTRÔLE ROUTE AUF DEM WEG ZUR EVTZ

Im Jahr 1997 haben sich zunächst die Beneluxstaaten und Frankreich zu ersten gemeinsamen Kontrollaktivitäten zusammengeschlossen. Das BAG war hier von Anfang an dabei und wurde im Jahr 2001 offizielles Mitglied bei Euro Contrôle Route (ECR). Seitdem wurde die Zusammenarbeit der ECR-Mitglieder stetig weiter vertieft. Heute blickt ECR auf eine beispielhafte Entwicklung zurück. 14 Mitgliedstaaten sind aktive Mitglieder, sechs haben den Status eines Beobachters mit der Option, aktives Mitglied zu werden. Und das Interesse an ECR wächst weiter.

Die zunehmenden Aufgaben im Straßengüterverkehr machen eine weitere Fortentwicklung dieser europäischen Zusammenarbeit unerlässlich. Daher haben die ECR-Mitgliedstaaten den Entschluss gefasst, die gemeinsame Zusammenarbeit weiter zu vertiefen und einen Europäischen Verbund Territorialer Zusammenarbeit (EVTZ) zu gründen. Der neue Status wird ECR neue Handlungsspielräume eröffnen, insbesondere hinsichtlich der Aufnahme neuer Mitgliedstaaten, der Förderung gemeinsamer Maßnahmen und der Zusammenarbeit bei den Kontrollstrategien.

Die Vorbereitungen dieses Gründungsverfahrens laufen bereits auf Hochtouren. Ende 2016 erfolgte die Einigung auf einen neuen Sitz. ECR wird zukünftig von Den Haag aus die Zusammenarbeit der europäischen Kontrollbehörden lenken. Das Gründungsvorhaben

findet sowohl bei der Europäischen Kommission als auch bei den Verkehrsministern auf breite Zustimmung. Bereits im März 2016 informierte sich die Verkehrskommissarin Violetta Bulc bei einer gemeinsamen Kontrolle nahe Brüssel über die ECR-Kooperation. Und auch die sog. „Road Alliance“ der Verkehrsminister aus Deutschland, Dänemark, Frankreich, Norwegen, Italien, Luxemburg, Belgien und Österreich hat sich zu Beginn des Jahres 2017 deutlich zu ECR und dem Gründungsvorhaben einer EVTZ bekannt.

IM AUSTAUSCH FÜR EUROPA

Die zunehmende Internationalisierung des Straßengüterverkehrs macht eine Vernetzung des BAG mit den europäischen Nachbarn unerlässlich. Jedes Jahr werden über ECR verschiedene Veranstaltungen für Kontrollrinnen und Kontrolleure durchgeführt, die dem fachlichen Erfahrungsaustausch und der besseren Vernetzung derjenigen dienen sollen, die tagtäglich für die Sicherheit auf europäischen Straßen sorgen. Insgesamt war das BAG im Jahr 2016 viermal an einem bi- bzw. trilateralen Austausch beteiligt und hat an mehreren multilateralen Veranstaltungen teilgenommen. Wesentlicher Bestandteil dieser Kooperation sind die Osnabrücker Treffen zum Thema Manipulationen am digitalen Kontrollgerät, an denen jedes Jahr Mitglieder von ECR und des europäischen Netzwerkes der Verkehrspolizeien (TISPOL) teilnehmen. Diese Kooperation auf europäischer Ebene ist ein wichtiger Bestandteil beim Kampf gegen Manipulationen. Daneben finden derartige Expertentreffen auch im Bereich Gefahrgut (ADR) statt.



Besuch einer ECR-Kontrolle in Drogenbos (BE) durch die EU-Verkehrskommissarin Violetta Bulc



Bild oben: Masterclass Tachoscan in Osnabrück
Bild unten: BAG-Vizepräsident Robert Maiworm auf der Abschlussveranstaltung des Twinning-Projekts in Kiev

Auch die Außenstellen des BAG leisten einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich der europäischen Zusammenarbeit mit anderen Kontrollbehörden. Mit den unmittelbar angrenzenden Nachbarländern finden immer wieder gemeinsame Kontrollen und andere Austauschaktivitäten statt.

TWINNING-PROJEKT IN DER UKRAINE

Am 21. Dezember 2016 wurde in Kiew das Twinning-Projekt „Stärkung der Sicherheitsstandards im gewerblichen Straßenverkehr“ feierlich abgeschlossen, an dem neben dem BAG auch die BAST sowie die Straßentransportinspektionen aus Polen und Litauen mitgewirkt haben. In Anwesenheit hochrangiger Vertreter des ukrainischen Infrastrukturministeriums und der Delegation der Europäischen Union in der Ukraine zogen BAG-Vizepräsident Robert Maiworm als Projektleiter für die Bundesrepublik Deutschland sowie Dr. Reimar Benkendorff (BAG) und Claus Pastor (BAST) als jeweilige Leiter der von ihnen verantworteten Projektcomponenten eine positive Bilanz der einzelnen Maßnahmen. Insbesondere angesichts der politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen in der Ukraine sei dies ein großer Erfolg.

Im Rahmen des Projekts, das im März 2015 begann, ist eine Reihe von Beschäftigten des Bundesamtes zu jeweils einwöchigen Einsätzen nach Kiew gereist und hat Vertreter der ukrainischen Seite an die rechtlichen Bestimmungen und Standards herangeführt, die innerhalb der Europäischen Union gelten. Der Schwerpunkt lag dabei auf den unionsrechtlichen Vorschriften

aus dem Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation (Richtlinie 2003/59/EG) und des Zugangs zum Beruf des Güterkraft- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmers (VO [EG] Nr. 1071/2009 bzw. sogenanntes „Road Package“).

Konkret umfasste die Unterstützung u. a. die Analyse der derzeitigen Rechtsvorschriften in der Ukraine mit dem Ziel, die gegenüber dem Unionsrecht bestehenden Unterschiede herauszustellen und für das Land einen recht-



Besuch einer chinesischen Delegation im BAG

weiter entfernte Länder verstärktes Interesse an den Aufgaben und der Arbeitsweise des BAG. So hat das BAG im Jahr 2016 zum Beispiel mehrere Delegationen aus China empfangen und zudem bei einem Besuch aus China im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Aufgaben und Tätigkeiten des BAG berichtet.

Ende des Jahres haben auf Einladung des BMVI drei Kollegen des ukrainischen Verkehrsministeriums einen Workshop im BAG absolviert und hierdurch einen umfangreichen Einblick über die Arbeit im BAG bekommen. Im Vorfeld dieses Besuchs reiste Präsident Marquardt zusammen mit Staatssekretär Bomba nach Kiew. Darüber hinaus war das BAG Gastgeber einer Reihe von Sitzungen der ECR-Arbeitsgruppen.

EXPERTISE IST GEFRAGT

Aufgrund seiner Fachkompetenz nimmt das BAG immer wieder an internationalen Fachveranstaltungen teil. Im Auftrag des BMVI nahm das BAG unter anderem am Cargo Securing Workshop der Europäischen Kommission im Oktober in Bratislava teil. Unsere Experten nehmen regelmäßig am Europäischen Erfahrungsaustausch zu ADR-Kontrollen teil, an dem auch Vertreter aus den Beneluxstaaten, Österreich und der Schweiz beteiligt sind. Zudem ist das BAG im Auftrag des BMVI im Tachoforum der Europäischen Kommission durch einen Experten vertreten. ■

lichen Aktionsplan zu erstellen, um diese Lücken zu schließen. Der stellvertretende Minister im ukrainischen Infrastrukturministerium, Viktor Dovhan, betonte den hohen Stellenwert, den die Annäherung an die Standards der Europäischen Union für sein Land habe, und dankte den deutschen Vertretern für die geleistete, hervorragende Unterstützung.

DIE WELT ZU BESUCH IM BAG

Das Fachwissen und die Expertise des BAG stoßen weltweit auf zunehmendes Interesse; im Jahr 2016 hat sich dieser Trend fortgesetzt. Neben einer großen Anzahl bilateraler Gespräche mit europäischen Nachbarländern, wie den Niederlanden und Frankreich, haben auch



Bild oben: Gemeinsame Kontrolle mit der Polizei Köln
Bild unten: Polizeipräsident Jürgen Mathies und BAG-Präsident Andreas Marquardt beim Pressegespräch

Gemeinsam für Sicherheit im Güterverkehr – die Ordnungspartnerschaft mit dem Polizeipräsident Köln

Das Straßenkontrollreferat des Bundesamtes koordiniert die Zusammenarbeit mit Bundes- und Landesbehörden sowie ausländischen Überwachungsbehörden. Die Außenstellen des BAG sind mit den örtlich zuständigen Länderbehörden im Austausch und führen gemeinsame Kontrollen u. a. mit Polizei und Zoll durch.

Im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Lkw-Verkehr“ engagieren sich seit 1998 unterschiedliche Partner für mehr Sicherheit. Ordnungspartner ist neben dem BAG z. B. auch die Polizei Köln. Mit dem Ziel, die Sicherheit zu erhöhen, das Gefahrenbewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu schärfen und die behördenübergreifende Zusammenarbeit zu stärken, wurde die seit 2006 bestehende Partnerschaft noch einmal intensiviert.

In diesem Zusammenhang fanden gemeinsame kooperative Großkontrollen mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten im Raum Köln statt. Darüber hinaus wurden zahlreiche Erfahrungen in verschiedenen Rechtsgebieten ausgetauscht.

Gemeinsame öffentlichkeitswirksame Kontrollen wurden beispielsweise mit den Schwerpunkten Manipulation am digitalen Kontrollgerät, Ladungssicherung oder Buskontrollen durchgeführt.

Die Ordnungspartnerschaft, insbesondere die Zusammenarbeit mit der Polizei Köln, wird auch in Zukunft weiter ausgebaut und ausgeweitet. ■



Der Fuhrpark des BAG ist die Grundlage des Kontrollauftrages

Das BAG ist mit einem umfangreichen Fuhrpark zur Ausübung seiner vielfältigen Kontrollaufgaben nach dem GüKG und BFStrMG ausgestattet.

Zur Ausübung der mobilen Mautkontrollen werden die Mautkontrolleure laut Mautbetreibervertrag in der Regel alle drei Jahre mit neuen Fahrzeugen ausgestattet. Diese Fahrzeuge haben in diesem Zeitraum bis zu dreihunderttausend Kilometer gefahren. Im Jahr 2016 wurden an den Mautkontrolldienst 306 Fahrzeuge mit der neuesten, von Toll Collect verbauten Kontrolltechnik der fünften Generation ausgeliefert.

Im Rahmen des jährlichen Fahrzeugtauschs erhielt der Straßenkontrolldienst 25 neue Fahrzeuge. Sie werden in einem Turnus von sechs bis sieben Jahren je nach Alter und Laufleistung getauscht.

Die Leiterinnen und Leiter der Kontrolleinheiten erhielten in diesem Jahr acht neue Pkw.

Für die Beschäftigten in den Außenstellen und in der Zentrale wurden 82 Pkw beschafft, die in jährlichem Turnus getauscht werden.

Zu Testzwecken wurde für das BAG das erste Hybridfahrzeug beschafft. Zur Ladung von Elektro- und Hybridfahrzeugen wurde in der Tiefgarage in der Werderstraße die Installation von zwei Ladestationen durch das Sachgebiet 341 veranlasst. ■

BMVI-Expertennetzwerk Wissen – Können – Handeln

Unter dem Leitmotiv „Wissen – Können – Handeln“ hat sich das Bundesamt mit sechs weiteren Fachbehörden und Ressortforschungseinrichtungen des BMVI zum 1. Januar 2016 zu einem Expertennetzwerk mit dem Ziel zusammengeschlossen, Kompetenzen und Expertisen zu bündeln und drängende Verkehrsfragen durch Innovationen in den Bereichen Klimaanpassung, Umweltschutz und Risikomanagement gemeinsam aufzugreifen. Das Expertennetzwerk knüpft damit direkt an die Leitlinien der Bundesregierung im Rahmen ihrer Nachhaltigkeits- und Hightech-Strategie an. Neben dem Bundesamt wirken im Expertennetzwerk die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), der Deutsche Wetterdienst (DWD), das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit. Gebündelt werden die Kompetenzen und Ressourcen in diversen Themenfeldern. Das Hauptaugenmerk liegt zunächst auf den Themenfeldern

- Verkehr und Infrastruktur an Klimawandel und extreme Wetterereignisse anpassen,
- Verkehr und Infrastruktur umweltgerecht gestalten sowie
- Verlässlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen erhöhen.

Das Bundesamt ist u. a. in Projekte eingebunden, die auf eine umweltgerechte Gestaltung von Verkehr und Infrastruktur – etwa durch eine Minderung verkehrsbedingter stofflicher Belastungen – sowie eine Erhöhung der Verlässlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen abzielen. Zukunftsthemen wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit, denen im Rahmen der aktuellen Forschung und Entwicklung gleichsam hohe Bedeutung beigemessen wird, sollen darüber hinaus in den Themenfeldern

- Digitale Technologien konsequent entwickeln und nutzen sowie
- Einsatzpotenziale Erneuerbarer Energien für Verkehr und Infrastruktur verstärkt erschließen bearbeitet werden. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der horizontalen Vernetzung der jeweiligen Themenfelder und sämtlicher Akteure des BMVI-Exper-

tennetzwerks. Neben einer intensiven Vernetzung untereinander und der Förderung von Wissens- und Technologietransfers über Fachgrenzen hinweg steht der Dialog zwischen Experten aus Wissenschaft und Forschung, Politik sowie Industrie und Wirtschaft im Fokus der Netzwerkbildung und des gegenseitigen Austauschs. ■

Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2012 wurde der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr zum 1. Januar 2013 liberalisiert. Durch die Gesetzesnovelle wurden der Konkurrenzschutz der Eisenbahnen im Fernverkehr und der Schutz von bestehenden Fernbuslinien mit dem Ziel beseitigt, Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen im Fernverkehr zu ermöglichen und dem Verbraucher eine attraktive Beförderungsalternative zu eröffnen. Aus § 66 PBefG ergibt sich in diesem Zusammenhang die Verpflichtung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Januar 2017 einen Bericht darüber vorzulegen, ob die mit der Gesetzesnovelle verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt. Im Hinblick auf die Erstellung dieses Evaluierungsberichts hat das Bundesamt in Abstimmung mit dem BMVI den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt mehrfach – zuletzt im Jahr 2016 – genauer analysiert.

Nach einer kurzen Einführungsphase ging der innerdeutsche Fernbusmarkt zügig in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen, diverse Markteintritte sowohl neu gegründeter als auch etablierter Unternehmen von innerhalb und außerhalb der Branche, Marktaustritte und eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität geprägt war. Hieran schloss sich eine Konsolidierungsphase an, die durch mehrere große Übernahmen auf dem Fernbusmarkt gekennzeichnet war.

Zwischenzeitlich ist das Unternehmen Flixbus der dominierende Anbieter im Fernbuslinienverkehr auf Deutschlands Straßen.

Infolge der Liberalisierung kam es zu einer deutlichen Ausweitung des Fernbusliniennetzes und der Abfahrtsfrequenzen. Die Anzahl der insgesamt erteilten Genehmigungen für die Durchführung des innerdeutschen Personenfernverkehrs hat sich von 86 am Jahresende 2012 auf 355 zur Jahresmitte 2016 mehr als vervierfacht (siehe Abb. unten). Von Beginn an konzentrierte sich der nationale Wettbewerb überwiegend auf die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten, wo von einer hohen Nachfrage und entsprechenden Umsätzen auszugehen war „Rosinenpicken“ (siehe Abb. Seite 37). Insgesamt wurden im Frühjahr 2016 deutschlandweit 428 Zielorte von nationalen Fernbussen – teilweise auch mit Nacht- und Expresslinien – bedient, darunter über 90% aller deutschen Großstädte über 100.000 Einwohner und über 50% aller Mittelstädte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner. Die meisten Abfahrten weisen Berlin, München, Frankfurt am Main und Hamburg auf. Die Anzahl der umsteigefrei aus dem nationalen Fernbusnetz erreichbaren internationalen Zielorte

nimmt ebenfalls zu. Der Fernbuslinienverkehr wies damit in den letzten Jahren von allen Verkehrsträgern nicht nur die höchsten prozentualen Zuwachsraten im Personenverkehr in Deutschland auf. Sondern er verlieh dem deutschen Fernverkehrsmarkt insgesamt Wachstumsimpulse. Die Verkehrsleistung im Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen erhöhte sich von insgesamt knapp 38,6 Mrd. pkm im Jahr 2012 sukzessive auf rund 44,1 Mrd. pkm im Jahr 2015; die Zahl der Reisenden stieg von 134,4 Mio. auf 154,6 Mio.

Fahrgasterhebungen lassen darauf schließen, dass der Fernbus sowohl eine Alternative zum Schienenpersonenverkehr als auch zum motorisierten Individualverkehr darstellt, in höherem Maße von Jüngeren und weiblichen Alleinreisenden frequentiert und vor allem aus privaten Gründen sowie für Freizeit- und Urlaubsaktivitäten genutzt wird. Als Reaktion auf die geänderten Rahmenbedingungen im Personenfernverkehr und die neuen Wettbewerbsangebote des Fernbuslinienverkehrs werden von den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere der Deutschen Bahn AG zunehmend Gegenmaßnahmen ergriffen. Diese zielen sowohl auf die Preiskomponente als auch auf eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes sowie eine

Verbesserung der technischen Ausstattung der Züge (u. a. mit kostenlosem WLAN und Infotainment-Programm) ab. Außerdem orientieren sie sich insoweit an den Angeboten des Fernbusses.

Bedenklich erscheint der zeitweilige Anstieg der Beanstandungsquote für den Fernbuslinienverkehr im Rahmen von BAG-Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten. Sie stieg von rund 14 % im Jahr 2014 auf rund 32 % im Jahr 2015 und lag damit zuletzt über der Beanstandungsquote für den gesamten Personenverkehr in Höhe von rund 27 %. Die Einhaltung der gesetzlichen Sozialvorschriften stellt Omnibusfahrer mithin zeitweise vor Herausforderungen, etwa aufgrund von Verkehrsbehinderungen. Trotz Zeit- und Termindrucks, dem viele Busfahrer im beruflichen Alltag

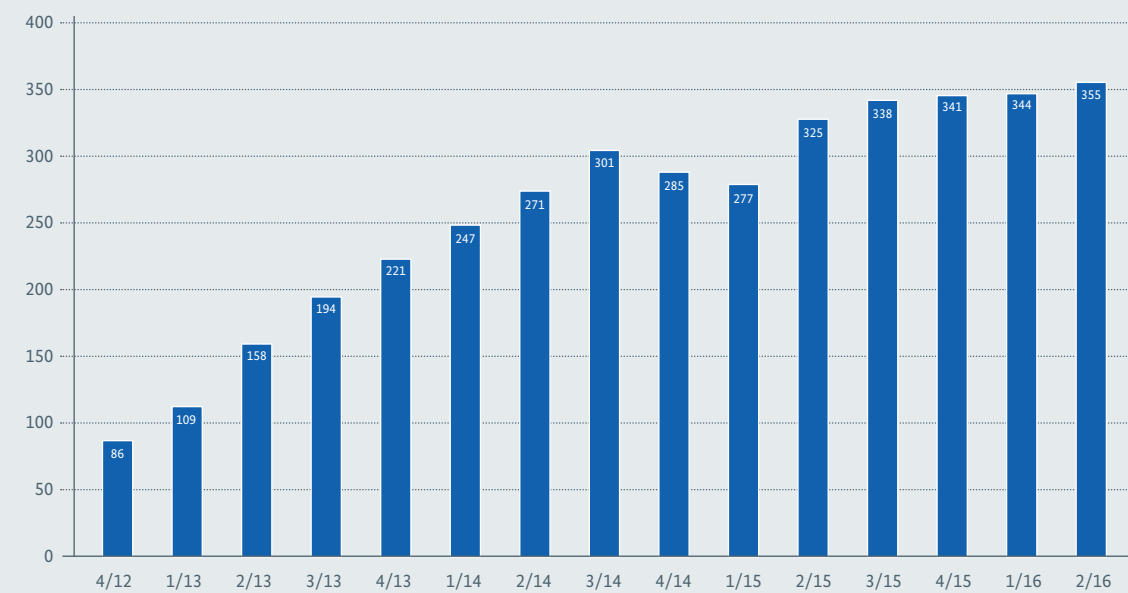
ausgesetzt sind, sowie eines hohen Wettbewerbs- und Kostendrucks der Unternehmen weicht die zahlenmäßige Entwicklung von Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kraftomnibussen seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ebenso wenig vom langjährigen Trend ab wie jene der beteiligten Busfahrer – auch als Hauptverursacher. ■



Die BAG-Marktstudie ist Teil des Berichts der Bundesregierung nach § 66 PBefG (BT-Drucksache 18/11160) und steht auch auf der Homepage des Bundesamtes kostenlos für den Download zur Verfügung.

ANZAHL DER ERTEILTEN GENEHMIGUNGEN FÜR INNERDEUTSCHE PERSONENFERNVERKEHRE

(Stand zum jeweiligen Quartalsende)



Quelle: BMVI nach Angaben von Genehmigungsbehörden. Eigene Darstellung.

ANZAHL TÄGLICHER FAHRTEN ZWISCHEN DEN 20 AM STÄRKSTEN FREQUENTIERTEN STÄDTEPAAREN AM 3.6.2016



25 – 50
50 – 75
75 – 100
> 100

Anmerkung: Der Linienverlauf bleibt bei der Darstellung unberücksichtigt.

Quelle: Eigene Darstellung nach www.busliniensuche.de.

Unternehmensstatistik 2015 – Struktur der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

Das BAG hat in den Jahren 1994 bis 2010 die Unternehmensstatistik jährlich durchgeführt. Danach stellt die Bundesregierung die Periodizität auf einen fünfjährigen Turnus um. Auf diese Weise sollen die kleinen und mittelständischen Unternehmen entlastet werden. Das BAG beschloss, ab 2015 auf die papiermäßige Erhebung der Daten und deren Auswertung bei den verpflichteten Unternehmen zu verzichten und auf elektronische Onlineverfahren via Internet umzusteigen.

Ende des Jahres 2015 wurden Unterlagen an 10.581 repräsentativ ausgewählte Unternehmen geschickt, die ihnen Art, Umfang und Inhalt der verpflichtenden Erhebungen erläuterten. Bei den durch ein Zufallsverfahren ausgewählten Unternehmen handelte es sich um bis zu 10 % aller Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr, die für den Güterverkehr Lastkraftfahrzeuge einschließlich Anhänger mit mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse einsetzen. Sie waren verpflichtet, Angaben über ihr Unternehmen selbst, die Fahrzeuge und die Beschäftigten wie z. B. wirtschaftliche Tätigkeiten, Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, Anzahl, Nutzlast und zulässiges Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßenverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf zu machen.

Als Ergebnisse weist die Unternehmensstatistik 2015 insgesamt 87.622 Unternehmen aus, die gewerblichen Güterkraftverkehr (45.051) und/oder Werkverkehr (42.571) mit Kraftfahrzeugen (einschließlich Anhängern) über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht betreiben. Gegenüber der Erhebung zum Stichtag Ende Oktober 2010 ist dies für den gewerblichen Güterkraftverkehr eine Abnahme um 4.625 Unternehmen oder 9,3 %. Dieser Rückgang betrifft insbesondere die kleinen Transportunternehmen, während die Anzahl der Unternehmen mit zehn und mehr Beschäftigten deut-

lich wuchs. Hierdurch stieg die Anzahl der Beschäftigten im Gewerbe insgesamt ebenfalls deutlich an. Bei der Zunahme im Werkverkehr um 9,3 % gegenüber dem Stichtag Ende Oktober 2010 ist zu berücksichtigen, dass Werkverkehr betreibende Unternehmen, die in den Genuss von Mitteln aus den durch das BAG betreuten Förderprogrammen De Minimis, Ausbildung und Weiterbildung kommen möchten, in der Werkverkehrsdatei des Bundesamtes angemeldet sein müssen. Dies hat in den letzten Jahren zahlreiche Unternehmen des Werkverkehrs bewogen, die bis dahin noch nicht vollzogene Anmeldung zur Datei nachzuholen. Hierdurch ergibt sich für die Unternehmensstatistik bei einem Vergleich zum Stichtag der letzten Erhebung eine gewisse Verzerrung. ■



Die Ergebnisse der Unternehmensstatistiken stehen als Berichte „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs“ u. a. auf den BAG-Seiten im Internet zum Download bereit.



Kurzstreckenseeverkehr

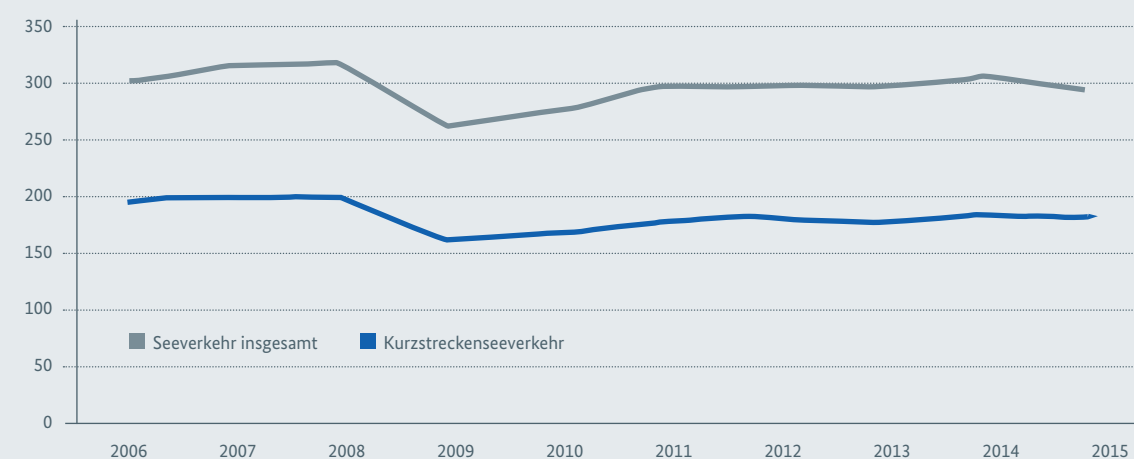
Verkehrspolitische Entscheidungs- und Diskussionsprozesse bedürfen fachlich fundierter, differenzierter und neutraler Informationsgrundlagen. Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung nach § 14 GüKG erarbeitet das Bundesamt im Auftrag des BMVI eine Vielzahl an Berichten, die dem BMVI als Informationsgrundlage dient und direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen einfließt. Hierzu zählen periodische Berichte, die sich in regelmäßigen Abständen mit Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten sowie in ausgewählten Berufsbildern der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft befassen, sowie Schwerpunktstudien, die sich ausführlich mit speziellen Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen verschiedenster Art auseinandersetzen. Viele dieser Berichte werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und können auf der Internetseite des Bundesamtes (www.bag.bund.de) kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Jahr 2016 veröffentlichte das Bundesamt erstmalig einen Bericht zur Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Häfen. In Abgrenzung zum gesamten Seeverkehr umfasst der Kurzstreckenseeverkehr lediglich Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeerraum sowie im Schwarzen Meer. Im Jahr 2015 belief sich der

Güterumschlag deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf rund 180,4 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Minus von 1,2 % (siehe Abb. Seite 40). Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtgüterumschlag deutscher Seehäfen erreichte rund 60,9%. Der Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr bestand im Jahr 2015 zu rund 47,2 % aus festen und flüssigen Massengütern und zu rund 52,8 % aus Stückgütern, die sowohl in Containern als auch auf Fahrzeugen und ohne Ladungsträger befördert werden. Mit rund 28,2 Mio. t schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2015 die meisten Güter im Verkehr mit Russland um. Auf den weiteren Plätzen folgten Schweden, Norwegen, das Vereinigte Königreich und Finnland.

Mit rund 51,0 Mio. entfielen im Jahr 2015 rund 28,3 % des Güterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container. Die Zahl der umgeschlagenen Standardcontainer belief sich dabei auf insgesamt rund 5,9 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Hiervon wurden rund 2,4 Mio. TEU in Hamburg, dem größten deutschen Containerhafen, und rund 2,2 Mio. TEU in Bremerhaven umgeschlagen. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven steigerte seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2015 auf rund 0,6 Mio. TEU und konnte damit sein Vorjahresergebnis vervielfachen. Kennzeichnend für die Containerumschlagsentwicklung deutscher Seehäfen waren im Jahr 2015 ein Zuwachs im Verkehr mit Großbritannien und den Niederlanden sowie ein Rückgang im Verkehr

GÜTERUMSCHLAG DEUTSCHER SEEHÄFEN IM ZEITRAUM VON 2006 BIS 2015 (in Mio. t)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

mit Polen und mit Russland, Letzteres u. a. infolge von EU-Sanktionen und russischer Einfuhrbeschränkungen für EU-Waren.

Auf RoRo-Verkehre entfielen im Jahr 2015 rund 29,6 Mio. t bzw. annähernd 16,4% des gesamten Güterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die Anzahl der umgeschlagenen Lkw und Trailer lag bei rund 2,0 Mio. Einheiten. Allein zwischen Deutschland und Schweden wurden knapp 0,8 Mio. Ladungsträger befördert. Das höchste Aufkommen war dabei zwischen Lübeck-Travemünde und Trelleborg zu verzeichnen. Eine Alternative stellt die Route über die Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden dar. Die feste Querung erfreute sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit und registrierte im Jahr 2015 bereits weit über 0,4 Mio. Lkw aller Größenklassen. Im RoRo-Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark, der vor allem zwischen Puttgarden und Rødby stattfindet, wurden im Jahr 2015 knapp 0,6 Mio. Ladungsträger befördert. Dänemark lag damit, bezogen auf den Güterumschlag im RoRo-Verkehr, nach Schweden auf Rang 2 und deutlich vor Finnland, den baltischen Staaten, Norwegen und Russland.

Seit dem 1. Januar 2015 dürfen Schiffe in Nord- und Ostsee nur noch einen Schwefelanteil von max. 0,1% im Kraftstoff aufweisen. Erreicht werden können die neuen Umweltvorschriften entweder durch Bunkerung von schwefelarmem Marinediesel, den Einbau von Filtern

oder den Einsatz alternativer Kraftstoffe wie Flüssiggas (LNG) oder Methanol. Die Bunkerkosten für schwefelarmen Marinediesel, der nunmehr von einem Großteil der Seeschiffe eingesetzt wird, liegen pro Tonne deutlich über den Kosten für Schweröl, das vor dem 1. Januar 2015 bevorzugt gebunkert wurde. Durch den erforderlichen Umstieg auf schwefelarmen Marinediesel hat sich das Kostenverhältnis der Seeschifffahrt zum gewerblichen Straßengüterverkehr mit Blick auf die Kraftstoffe deutlich verschlechtert. Der Kurzstreckenseeverkehr hat mit hin auf bestimmten Relationen kostenseitig an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem gewerblichen Straßengüterverkehr eingebüßt. Inwieweit die Veränderung der Wettbewerbsbedingungen nachhaltigen Einfluss auf den Modal Split-Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs nimmt, wird Gegenstand künftiger Betrachtungen sein. ■

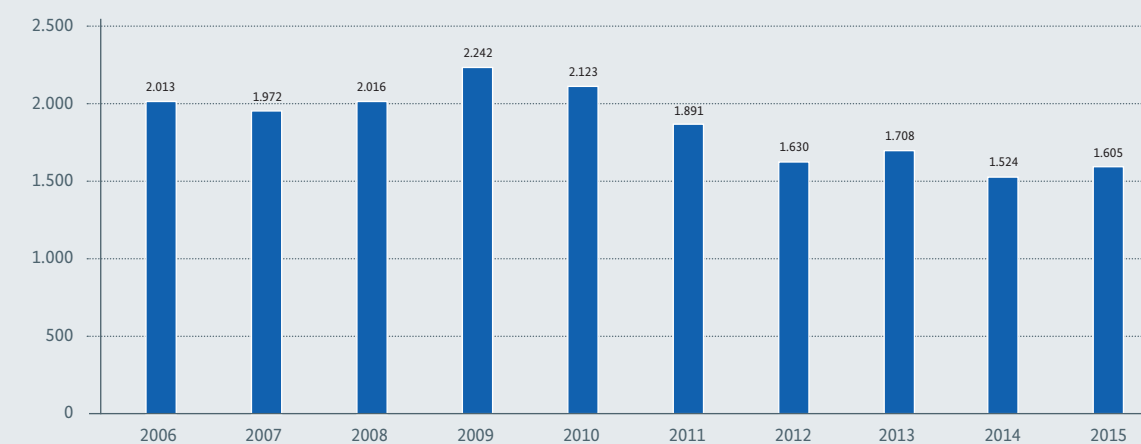
Diebstähle im Transportbereich

Durch organisierte Diebstähle von Ladung, kompletten Ladungsträgern oder auch von Treibstoff der Lkw im öffentlichen Verkehrsraum entstehen jährlich Schäden in mehrstelliger Millionenhöhe. Allein der durch Ladungsdiebstahl verursachte direkte Schaden wird von der deutschen Versicherungswirtschaft auf rund 300 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. Die resultierenden volkswirtschaftlichen Schäden, die etwa aus Verzögerungen und Produktionsausfällen entstehen, sind noch um ein Vielfaches höher. Aufgrund unvollständiger Erfassung ist die Dunkelziffer bei Diebstählen im Transportbereich sehr hoch. Dies liegt einerseits daran, dass die polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) Ladungsdiebstähle bislang nicht gesondert ausweist und es bei den örtlichen Polizeidienststellen keinen verpflichtenden und einheitlichen Meldedienst gibt. Andererseits sieht ein hoher Anteil betroffener Unternehmen, u. a. aus Angst vor Imageschäden, von Diebstahlmeldungen ab. Mit dem Ziel einer Verbesserung des Lagebildes wurde das Bundesamt vom BMVI beauftragt, die Problematik organisierter Diebstähle im Transportbereich genauer zu untersuchen. Das Bundesamt ist damit unmittelbar in die Umsetzung der Maßnahme 1 g des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung („Diebstählen im Transportbereich im öffentlichen Verkehrsraum entgegenwirken“) eingebunden.

Unter Zugrundelegung von Angaben einzelner Landeskriminalämter dürfte sich die jährliche Anzahl von Ladungsdiebstählen in Deutschland mindestens im hohen vierstelligen Bereich bewegen. Dabei werden wertvolle, leicht absetzbare Waren im tragbaren Format, etwa Computer, Laptops, Haushaltsgeräte, Kleidung und Konsumartikel, häufiger gestohlen als andere Güter. Die Zahl der Diebstähle kompletter Ladungsträger unterlag in den letzten zehn Jahren gewissen Schwankungen mit einem Höhepunkt im Jahr 2009. Im Jahr 2015 wurden innerhalb Deutschlands 1.605 Lkw dauerhaft entwendet (siehe Abb. unten). Ein weitverbreitetes Problem, das einen Gutteil der deutschen Transportunternehmen betrifft, ist der Diebstahl von Kraftstoff. Die gemeldeten Fallzahlen bewegen sich mindestens im hohen vierstelligen Bereich. Die Dunkelziffer beim Kraftstoffdiebstahl ist jedoch sehr hoch, da er häufig weder der Polizei angezeigt noch der Versicherung gemeldet wird.

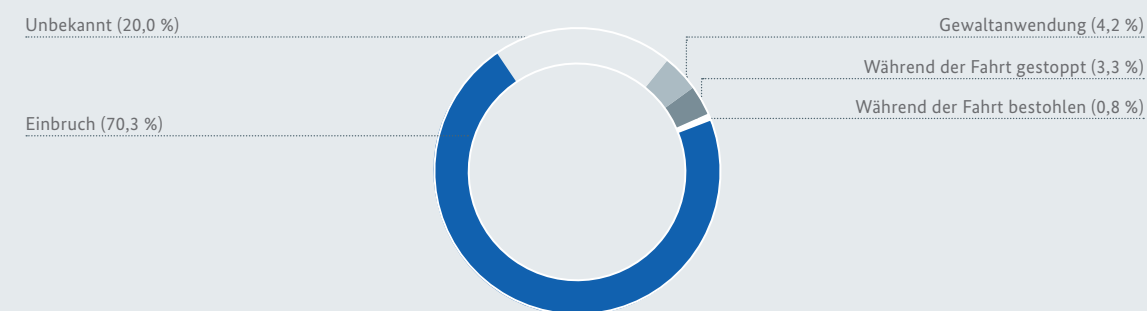
Bei der Mehrheit der gemeldeten Diebstähle handelt es sich um Einbrüche (siehe Abb. Seite 42). Sehr häufig wird dabei die Ladung durch Schnitte in den Planen der Ladungsträger ausgespäht und entwendet (sog. „Planenschlitzen“). Ein zunehmendes Phänomen in Deutschland ist die Unterschlagung von Ladung in Verbindung mit Täuschungshandlungen. Diese steht häufig im Zusammenhang mit der Nutzung von Onlinefrachtenbörsen. Raubüberfälle mit Gewaltanwendung finden in Deutschland bislang nur selten statt. Lediglich in Einzelfällen werden Lkw während der Fahrt

ANZAHL DER ENTWENDETEN LKW IN DEUTSCHLAND IM ZEITRAUM VON 2006 BIS 2015



Quelle: Bundeskriminalamt. Eigene Darstellung.

MODI OPERANDI DER BEI TAPA IN DEUTSCHLAND GEMELDETEN DIEBSTÄHLE IM TRANSPORTBEREICH IM JAHR 2015



Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report. Eigene Darstellung.

bestohlen (sog. „Truck Robbery“). Die häufigsten Tatorte für Diebstähle sind ungesicherte Parkplätze, Raststätten und Autohöfe entlang der Autobahnen. Begangen werden sie meistens in der Nacht und im Herbst, Frühling oder Winter, wenn die Dunkelheit die Entdeckungswahrscheinlichkeit verringert. Daneben werden Ladungsdiebstähle häufig auf privaten Betriebsgeländen registriert. Während sich Diebstähle auf Parkplätzen entlang der Autobahnen gehäuft an Werktagen ereignen, wird Ladung vom Betriebsgelände eher am Wochenende entwendet. Die Tätergruppen sind nach Angaben von Polizeibehörden mehrheitlich gut organisiert und agieren hoch flexibel. Die Täter sind demnach fast ausschließlich männlich und stammen überdurchschnittlich oft aus osteuropäischen Staaten. Bei einem hohen Anteil der Diebstähle leiten eigene Mitarbeiter bewusst oder unbewusst Informationen an Täter weiter. Nicht selten werden Informationen über die Fracht und das Lieferziel durch Fahrer bei Pausen an Raststätten oder über digitale soziale Netzwerke an Kollegen weitergegeben, während potenzielle Täter mithören oder mitlesen.

Regionale Tatschwerpunkte befinden sich im Allgemeinen in Grenzregionen, urbanen Gegenden, dem Umland großer Häfen und auf den Autobahnen des Transitverkehrs. Beim Diebstahl von Fahrzeugen gelten die Grenzregionen von Sachsen und Brandenburg, das Ruhrgebiet sowie die Städte Berlin, Hamburg, Hannover und deren Umland als Brennpunkte in Deutschland.

Treibstoffdiebstahl und eingeschnittene Planen werden nahezu flächendeckend registriert und gelten als „Massenphänomene“. Trotz hoher Fallzahlen wird Deutschland im europäischen Vergleich von Transportunternehmen eher als sicheres Land wahrgenommen. So ereignen sich beispielsweise Vorfälle mit Gewaltanwendung überwiegend im europäischen Ausland.

Um Ladungsdiebstählen vorzubeugen, ergreifen Transportunternehmen eine Vielzahl an technischen, baulichen, organisatorischen und personellen Maßnahmen. Ein Gutteil der technischen Maßnahmen wird seit dem Jahr 2016 vom Bundesamt im Rahmen des Förderprogramms „De-minimis“ finanziell unterstützt. Die präventiven Maßnahmen zielen im Wesentlichen darauf ab, entweder die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen oder die Attraktivität der Fracht für potenzielle Diebe zu senken. Sicherheitsexperten weisen auf die Wichtigkeit der Verzahnung von technischen und organisatorischen Maßnahmen. Organisationen und Verbände stellen zudem Zertifikate aus, die den Auftraggebern sicherheitsrelevante Mindeststandards signalisieren. National und international zu bewahren scheinen sich Bestrebungen zur landesweiten Datenerhebung und polizeilichen Zusammenarbeit sowie zum Ausbau von Parkplätzen mit Sicherheitsmaßnahmen. ■

Zuwendungsverfahren

1. FÖRDERUNG DER SICHERHEIT VOR DIEBSTAHL

Immer öfter klagten die Transportunternehmer über aufgeschlitzte Planen und Diebstahl von Ladegut oder sogar von Fahrzeugen. Die weiterhin ansteigende Anzahl von Diebstählen im Transportbereich bestätigt auch die Untersuchung des BAG im Auftrag des BMVI zur Problematik zunehmend organisierter Diebstähle von Ladung aus Lkw, kompletten Ladungsträgern und von Lkw-Treibstoff. Die vollständige Studie steht auf der Internetseite des Bundesamtes unter www.bag.bund.de zur Verfügung. Um Ladungsdiebstählen vorzubeugen, ergreifen Transportunternehmen eine Vielzahl an technischen, baulichen, organisatorischen und personellen Maßnahmen. Technische Maßnahmen sind häufig mit größeren Investitionen verbunden. Eine Vielzahl dieser technischen Maßnahmen wird im Rahmen der Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Förderrichtlinie De-minimis) gefördert. Ziel ist es insbesondere durch die Förderung der Sicherheit, die Diebstahlsraten und die hohen volkswirtschaftlichen Schäden und Kosten zu senken.

Zu den geförderten Maßnahmen gehören unter anderem Aufwendungen für den Erwerb von Diebstahlwarnanlagen, Wegfahrsperrn, schnittfesten Gitterplanen, Satellitenortungstechnik und Kofferaufbauten mit Hartschale. Gefördert werden die Maßnahmen mit einer Zuwendung als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses. Die Zuwendung beträgt höchstens 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Zuwendungsberechtigt sind Unternehmen, die Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) durchführen, und Eigentümer oder Halter von in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t.

Ausblick: Darüber hinaus gibt es derzeit erste Überlegungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Abstimmung mit dem Bundesamt

für Güterverkehr zu einer zukünftigen Förderung auch der Aufwendungen für die Nutzung von Parkplätzen mit Sicherheitsmaßnahmen. Frühestens ab der Förderperiode 2018 könnte die Förderung erfolgen. Voraussetzung für die Förderung der Aufwendungen für die Nutzung von Parkplätzen mit Sicherheitsmerkmalen werden Mindeststandards an Sicherheitsvorkehrungen sein, wie u. a. Einfriedung und Zufahrtsbeschränkung, Kamera/Videoüberwachung für alle Ein- und Ausfahrten sowie die gleichmäßige Ausleuchtung des gesamten Parkplatzes. Den Start der möglichen Förderung wird das Bundesamt auf seiner Internetseite unter www.bag.bund.de bekannt geben.

2. BETRIEBSPRÜFUNGEN

Die Verfahren des Bundesamtes im Bereich der Zuwendung werden künftig durch sog. „Vor-Ort“-Prüfungen ergänzt. Hierbei handelt es sich um eine vertiefte Verwendungsnachweisprüfung im Rahmen der Förderprogramme „De-minimis“, „Ausbildung“ und „Weiterbildung“, die bei den Zuwendungsempfängern vor Ort durchgeführt wird.

Die „Vor-Ort“-Prüfungen beziehen sich darauf, ob die Maßnahmen gemäß vorgenannter Förderprogramme auch so, wie beantragt und wie im Verwendungsnachweis abgerechnet, durchgeführt wurden. Originalunterlagen werden in den Betrieben eingesehen und z. B. die durch Fördermittel angeschafften Gegenstände in Augenschein genommen.

Die Auswahl der zu prüfenden Zuwendungsempfänger erfolgt dabei sowohl nach dem Stichprobenverfahren als auch anlassbezogen. Es besteht ferner die Möglichkeit, durch den gezielten Abgleich von Unterlagen förderwidrige Verhaltensweisen aufzudecken, um insbesondere Subventionsbetrug entgegenzuwirken. Die „Vor-Ort“-Prüfungen werden durch Beschäftigte des Bundesamtes künftig bundesweit durchgeführt. Darüber hinaus sind die Betriebsprüfungen ein weiterer wichtiger Bestandteil der Zuwendungsverfahren; die von den Zuwendungsempfängern im Rahmen der Prüfungen „vor Ort“ vorgebrachten Fragen und Anregungen zum Zuwendungsverfahren werden intern ausgewertet und finden Einfluss in die zweckdienliche sowie anwenderfreundliche Weiterentwicklung der Zuwendungsverfahren. ■



Girls' & Boys' Day

I Ausbildung

Das BAG leistet bereits seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag zur beruflichen Ausbildung und Nachwuchsförderung.

Um die berufliche Ausbildung in Deutschland zu stärken, haben das Bundesbildungsministerium und das Bundeswirtschaftsministerium gemeinsam mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, der Integrationsbeauftragten der Bundesregierung, der Bundesagentur für Arbeit sowie Vertretern der Wirtschaft, der Gewerkschaften und der Länder die „Allianz für Aus- und Weiterbildung“ beschlossen. Es bleibt daher gleichwohl erklärtes und gemeinsames Ziel, auch in Zukunft an die hohe Ausbildungsbereitschaft der vergangenen Jahre anzuknüpfen und dabei insbesondere benachteiligten Jugendlichen eine berufliche Qualifikation zu ermöglichen.

Im Jahr 2016 konnten insgesamt elf Auszubildende in einem Auszubildendenverhältnis neu begründet werden. Es befanden sich 51 Auszubildende in einem Auszubildendenverhältnis zum Bundesamt, 46 davon als Auszubildende zur/zum Verwaltungsfachangestellten, fünf als Auszubildende zur Fachinformatikerin bzw. zum Fachinformatiker für Systemintegration. 14 Auszubildenden des Abschlussjahrgangs 2016 konnte, nach erfolgreichem Bestehen der Abschlussprüfung, eine Anschlussbeschäftigung angeboten werden.

Im Rahmen eines Dualen Systems findet die Ausbildung zur/m Verwaltungsfachangestellten beim Bundesamt und in derzeit acht Außenstellen, in den Berufsschulen

sowie teilweise auch im Rahmen dienstbegleitender Unterweisungen beim Bundesverwaltungsamt und beim BBIZ Koblenz/Kleinmachnow statt.

Die Ausbildung zur Fachinformatikerin bzw. zum Fachinformatiker für Systemintegration betreut federführend das IT-Referat. Sie findet hierbei ausschließlich in Köln statt, wo auch die Berufsschule ansässig ist.

GIRLS' & BOYS' DAY

Im April 2016 wurde zum dritten 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.

BERLIN-SEMINAR

Unter dem Motto „Geschichte wird gemacht! Wege – Irrwege – Umwege; Berlin für junge Entdecker“ wurde mit den Auszubildenden des zweiten Lehrjahres auch ein einwöchiges Berlin-Seminar durchgeführt. Ziel des Seminars war es, den Auszubildenden die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Berlin in Vergangenheit und Gegenwart zu verdeutlichen. ■

I Fortbildung

Einen großen Stellenwert im BAG hat die Fort- und Weiterbildung. Im Jahr 2016 war die Nachfrage nach Fort- und Weiterbildungen sehr hoch. Die Beschäftigten des BAG haben an zahlreichen externen sowie



Gruppenarbeit bei einer Fortbildung

internen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen.

Insgesamt wurden ca. 1.300 Schulungsmaßnahmen umgesetzt. In fachspezifischen Fortbildungsveranstaltungen für den Straßenkontrolldienst wurden z. B. 378 Straßenkontrollleurinnen/Straßenkontrollleure u. a. in Rechtsgebieten zum Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht oder Gefahrgutrecht geschult.

Darüber hinaus konnten diverse Inhouse-Schulungen u. a. zu den Themen „Datenschutz im Personalwesen“, „Das neue Bundesgleichstellungsgesetz“, „Gesprächsführung für Führungskräfte“, „Grundschulung BPersVG“, „SGB IX und RIV“ und „Gelingende Kommunikation in schwierigen (Gesprächs-) Situationen“ angeboten werden.

Die in Kooperation mit der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung durchgeführten Schulungen zum Thema „Deeskalation und Eigensicherung“, die seit dem Jahr 2009 für die Beschäftigten des Maut- und Straßenkontrolldienstes angeboten und durchgeführt werden, erfreuen sich einer sehr guten Resonanz. Thematisch werden in den Deeskalationsschulungen unter anderem die Aspekte „Konflikterkennung“ sowie „Konfliktbewältigung“ als auch „Grundlagen der Gesprächsführung“ und „Deeskalationsstrategien“ aufgegriffen. Die kontinuierliche Fortführung der Deeskalationsschulungen stand auch 2016 mit insgesamt fünf Schulungen wieder im Vordergrund. In Ergänzung hierzu wurden erstmals für bereits geschulte Beschäftigte zwei eintägige Aufbauseminare angeboten, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern sehr positiv beurteilt wurden. Die Fortsetzung dieser Schulungen ist daher ebenfalls beabsichtigt. ■

I audit berufundfamilie



Seit dem 31. August 2015 ist die Dienststelle mit dem Zertifikat audit berufundfamilie ausgezeichnet. Im Zusammenhang mit dem Auditierungsprozess wurde die Umsetzung der ersten Maßnahmen 2016 erfolgreich fortgesetzt.

So wurde in enger Zusammenarbeit mit der Personalverwaltung ein Leitfaden „Familie“ erstellt, in dem alle wichtigen Informationen für Beschäftigte mit Kindern in einem Dokument zusammengefasst sind und der im zweiten Umsetzungsjahr durch einen zweiten Teil zum Thema „Pflege“ ergänzt werden soll.

Zusätzlich konnte mit der Firma Ge.on Betriebliches Gesundheitsmanagement GmbH die Durchführung von Vorträgen zum Thema „Beruf und Pflege“ durch die Sozialberater/innen in allen Außenstellen und der Zentrale vereinbart werden. Mit der Umsetzung wurde in der Mehrzahl der Außenstellen im Jahre 2016 bereits begonnen.

Darüber hinaus wurde mit der Durchführung von zwei Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern der Dienststelle sowie Beschäftigten aus den Kontrolldiensten ein Austausch zwischen der Dienststelle und den Beschäftigten über Möglichkeiten einer Optimierung der Dienstplanung unter Vereinbarkeitsgesichtspunkten angestoßen.

Der Austausch wurde von allen Teilnehmenden sehr positiv beurteilt und wird dieses Jahr fortgesetzt.

Weitere Maßnahmen waren die Aufnahme der Vereinbarkeitsthematik in den Leitfaden zur Durchführung der jährlichen Kooperationsgespräche sowie die Vernetzung des Bundesamtes mit anderen familienbewussten Arbeitgebern im Rahmen des Unternehmensnetzwerks „Erfolgsfaktor Familie“. ■

Das 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 2016 rechnete das DLZ rund 144.000 Erstattungsanträge ab. ■

IMPRESSUM

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

Tel.: 0221-5776-1620

Fax: 0221-5776-1625

Redaktion: Horst Roitsch, Assane Ndoye

Konzept und

Gestaltung:

Fink & Fuchs AG

Berliner Straße 164

65205 Wiesbaden

Internet: www.finkfuchs.de

Stand: Mai 2017

Bilder: Titel: Fotolia, S.4: Heike Fischer, Köln, S.16: TollCollect, S. 24: TollCollect, S. 28: dpa, S. 39: Fotolia, S. 45: Pixabay, übrige Bilder: BAG

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.