



Bundesamt
für Güterverkehr

Jahresbericht 2017/2018



INHALTSVERZEICHNIS

- 4 Vorwort
- 6 Das BAG auf einen Blick
- 9 Lkw-Maut
- 17 Maut-Betriebskontrollen
- 18 Straßenkontrollen
- 24 Zuwendungsverfahren
- 28 Ordnungsrecht und Marktzugang
- 34 Verkehrswirtschaft
- 40 Internationale Zusammenarbeit
- 42 Interview mit Vizepräsident Christian Hoffmann
- 44 Organisation und Personal
- 52 Pressestelle und Krisenmanagement
- 56 Dienstleistungszentrum Reisestelle
- 59 Impressum

Bundesamt für Güterverkehr

Jahresbericht 2017/2018

AUFGABEN, ORGANISATION, TÄTIGKEITEN



ANDREAS MARQUARDT, PRÄSIDENT DES BUNDESAMTES FÜR GÜTERVERKEHR

*Vielfältig, herausfordernd,
erfolgreich ...*

*Unsere Aufgaben
wachsen verkehrsthemen-
übergreifend weiter.*

SEHR GEEHRTE LESERINNEN UND LESER,

hinter uns liegen zwei Jahre, in denen ich unsere Arbeit wie folgt zusammenfassen möchte: vielfältig, herausfordernd und erfolgreich!

Die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen im Juli 2018 hat das Bundesamt dank dem engagierten Einsatz aller Beteiligten erfolgreich bewältigt.

Zwischenzeitlich haben wir auch mit der Telepass S.p.A. und der Toll4Europe GmbH Verträge zur Durchführung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes im EEMD-Gebiet Deutschland abgeschlossen. Damit sind Telepass S.p.A. und Toll4Europe die ersten Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes und für die Mitwirkung an der Lkw-Mauterhebung in Deutschland zugelassen.

Um die Verkehrssicherheit weiter zu optimieren, haben wir zudem das Pilotprojekt „SKD-Digital“ ins Leben gerufen. Zielsetzung ist es, bei Straßenkontrollen schon während der Vorbeifahrt mit modernster Sensortechnik ganz gezielt Auffälligkeiten zu erkennen.

Darüber hinaus ist das Bundesamt für das Ende 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestartete Förderprogramm für die freiwillige Aus- bzw. Nachrüstung von Lkw und Bussen mit Abbiegeassistenzsystemen beauftragt worden. Denn Verkehrssicherheit wird im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur großgeschrieben: Mit der Aktion „Assi“ sollen schwere Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern vermieden werden. Das Förderprogramm hat ein Volumen von 5 Millionen Euro pro Jahr und gilt voraussichtlich fünf Jahre. Da dieses stark nachgefragt ist, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weitere 5 Millionen Euro bereitgestellt und verdoppelt damit die Fördersumme auf zehn Millionen

Euro. Seit Juli 2018 sind wir ebenfalls Bewilligungsbehörde für das Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN). Das BAG leistet damit auch einen Beitrag zum Klimaschutz: Mit dem Förderprogramm EEN gewähren wir konkret Zuschüsse zur Förderung der Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit energieeffizienten und/oder CO₂-armen Antriebstechnologien für Unternehmen des Güterkraftverkehrs.

Aktuell hat uns ein neuer Auftrag aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erreicht: die Übernahme der Projektträgerschaft zur Förderung des Radverkehrs. Um die Aufgaben als Projektträger in den Förderprogrammen zur Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs sowie zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans umsetzen zu können, wird das BAG zum ersten Mal „Radverkehrsexperten“ für diese neuen Tätigkeiten gewinnen.

Wie Sie sehen, wächst die Zahl unserer Aufgaben verkehrsthemenübergreifend weiter. In Zeiten des Fachkräftemangels wollen wir daher künftig noch viel stärker als moderner Dienstleister und attraktiver Arbeitgeber auftreten.

Ich lade Sie ein, auf die ereignisreichen Jahre 2017 und 2018 zurückzublicken und auf den folgenden Seiten mehr dazu zu erfahren.



Andreas Marquardt
Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr
Köln, im Juli 2019

Das BAG auf einen Blick

WER SIND WIR?

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und nimmt eine Vielzahl von Aufgaben rund um den Güterkraftverkehr wahr. Durch die Erfüllung seiner Aufgaben leistet das Bundesamt einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, Abgabengerechtigkeit und Wettbewerbsgleichheit auf Deutschlands Straßen.

WAS SIND UNSERE AUFGABEN?

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat eine breite Aufgabenpalette zu bewältigen. Dabei ist die Aufgabenerfüllung eng mit der Struktur des BAG verbunden. Die Behörde gliedert sich in eine Zentrale (Köln) sowie acht Außenstellen und drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben. Die Zentrale besteht aus sechs Abteilungen und 23 Referaten. In den Referaten werden Aufgaben wahrgenommen, deren einheitliche Bearbeitung für den gesamten Geschäftsbereich des Amtes notwendig und zweckmäßig ist. Es handelt sich um folgende Aufgabengebiete:

- Rechtsentwicklung
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßen- und Mautkontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren
- Krisenmanagement und zivile Notfallvorsorge
- verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung
- Verkehrsfachstatistik
- Dienstleistungszentrum Reisestelle
- Zuwendungsverfahren
- Erhebung und Verwaltung der Konzessionsabgabe der Autobahnnahbetriebe
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr
- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen
- zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen, Informationstechnik, Innerer Dienst)

Die Außenstellen sind für die Aufgaben zuständig, die eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden der Länder oder Kontakte zu Unternehmen, Verbänden und anderen Stellen sowie Prüfungen und Kontrollen vor Ort erfordern. Sie sind in Sachbereiche gegliedert. Dementsprechend sind die Außenstellen in Dresden, Erfurt, Hannover, Mainz, München, Münster, Schwerin und Stuttgart für die Durchführung von Straßenkontrollen, Ordnungswidrigkeitenverfahren, Marktzugangsverfahren, Betriebskontrollen und für allgemeine dezentrale Verwaltungsaufgaben zuständig. In den Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben in Bremen, Kiel und Saarbrücken werden ausschließlich ordnungsrechtliche Verfahren durchgeführt, vorrangig Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen ausländische Betroffene. Für bestimmte Staaten erfolgt dies auch in Erfurt.



DAS BUNDESAMT IN FAKTEN



Rund **1.800**
Beschäftigte



11 Außenstellen,
davon drei Außenstellen
mit Schwerpunktaufgaben



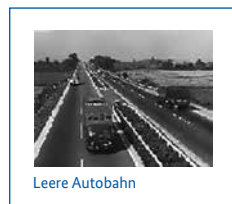
15 Liegenschaften
mit Grundstücksflächen
von insgesamt ca. 60.000 m²

700 Kraftfahrzeuge
mit einer Laufleistung von
ca. 25.000.000 km pro Jahr



CHRONIK

Zu Beginn der 1950er-Jahre erlebte die Bundesrepublik Deutschland einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung, einen Aufschwung, der sich auch auf den Güterverkehr niederschlug. Ein rascher Anstieg des Transportaufkommens zu Lande, zu Wasser und auf der Schiene erforderte schließlich die Schaffung bundeseinheitlicher Vorgaben und deren Einhaltung.



Leere Autobahn



Kontrolle in vergangen-
gen Zeiten

Diese Entwicklung führte 1953 zur Schaffung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr. Im Laufe der Zeit widerfuhr der Behörde eine ständige Anpassung an die Erfordernisse eines modernen Güterkraftverkehrs. Äußeres Zeichen für den Wandel in eine moderne Dienstleistungseinrichtung war nicht zuletzt die Umwandlung der Bundesanstalt in das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Jahr 1994.

Heute bestimmen neben der klassischen Kontrollarbeit insbesondere die Umsetzungen der europäischen Vorgaben den Alltag der Behörde. Das BAG wird seit 2009 von seinem Präsidenten Andreas Marquardt geleitet. Nach Übertragung der Kontrollkompetenz für die Lkw-Maut sind heute circa 1.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim BAG beschäftigt.

ZEITTADEL



So ändern sich die Zeiten

19.10.1952

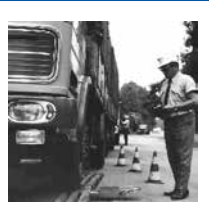
Inkrafttreten des Bundeskraftverkehrsgesetzes zur Errichtung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

16.03.1953

Gründung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und am 25.03.1953 Bestimmung der Stadt Köln zum Sitz der Bundesanstalt.



Lkw auf Waage



Genauere Überprüfung

30.03.1971

Durch das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr wird die Bundesanstalt Bußgeldbehörde bei Zuwiderhandlungen durch auswärtige Betroffene.

06.08.1975

Durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter erfolgt die Überwachung der Vorschriften durch die BAG im Rahmen der Straßenkontrollen und wird Bußgeldbehörde bei Zuwiderhandlungen durch auswärtige Betroffene.



Kontrollfahrzeug VW-Bus

01.01.1994

Umwandlung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in das Bundesamt für Güterverkehr.



Kontrollfahrzeug

01.01.2005

Einführung der Lkw-Maut.

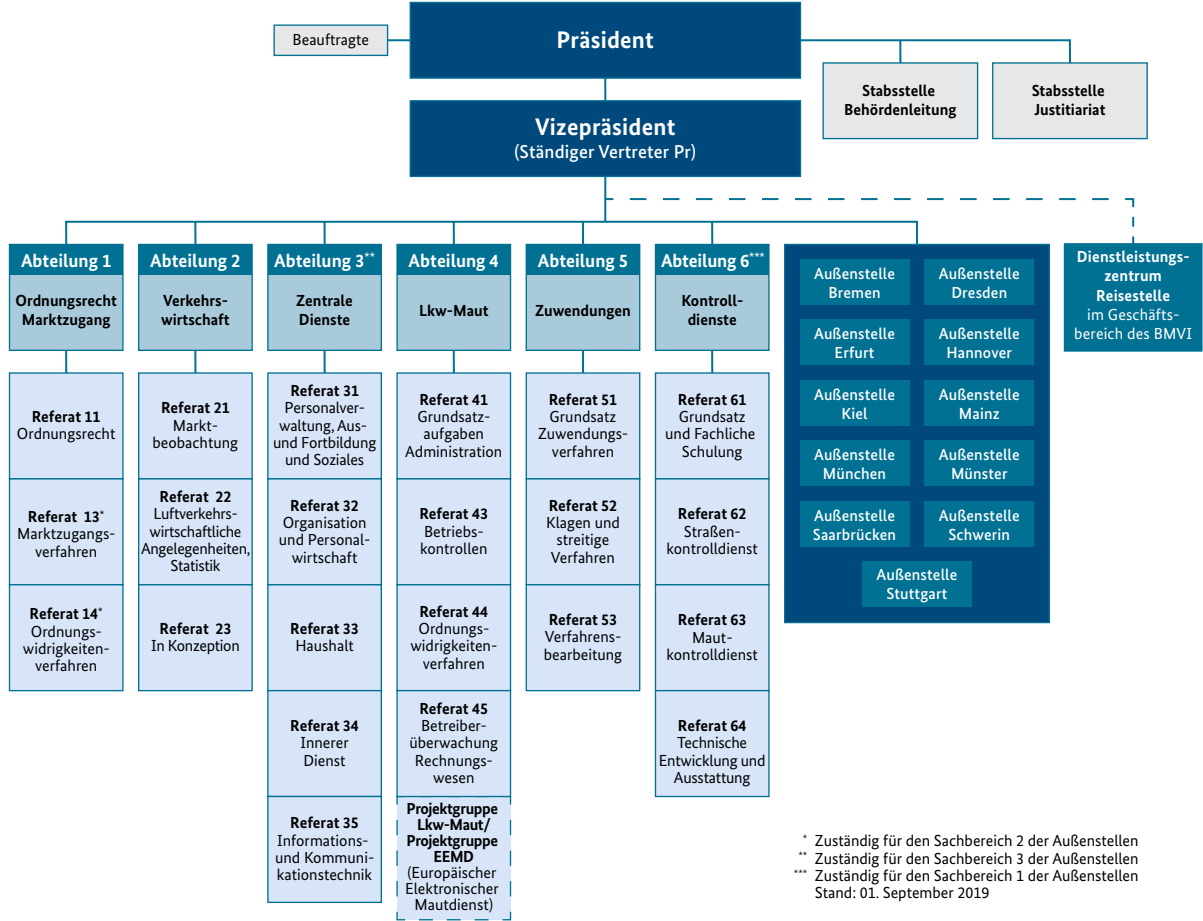


Mautkontrolle während
der Fahrt

01.07.2018

Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen

Organigramm des Bundesamtes für Güterverkehr



LKW-MAUT UND KONTROLLDIENSTE



Projekt MaB40K

WAS IST MaB40K?

Seit 1. Juli 2018 gilt für Lastwagen die Maut auf allen Bundesstraßen – sowohl außer- als auch innerorts. Dies war die bis dahin größte und bedeutungsschwerste Veränderung des Mautnetzes seit Bestehen der Mautpflicht in Deutschland, kurz: das größte Projekt in der Mautgeschichte. Gleichzeitig war es seinerzeit auch das größte Verkehrsprojekt der Bundesrepublik. Das bisherige mautpflichtige Streckennetz hat sich mehr als verdreifacht, die Anzahl der Tarifabschnitte ist rund 16 Mal höher als zuvor. Insgesamt ergibt sich hieraus heute in Deutschland ein mautpflichtiges Streckennetz von rund 51.000 km. Die Abkürzung MaB40K steht damit für „Maut auf Bundesstraßen für rund 40.000 km“.

WIE SAH DIE PROJEKTARBEIT AUS?

Im Bundesamt waren neben der federführenden und koordinierenden Projektgruppe Lkw-Maut zahlreiche Mitarbeiter aus verschiedenen Fachreferaten aus insgesamt drei Abteilungen laufend in die Projektarbeit eingebunden. Zusammen mit der für die Mauterhebung in Deutschland zuständigen Toll Collect GmbH (TC) wurden insgesamt zehn Arbeitsgruppen eingerichtet, die an der Projektumsetzung parallel gearbeitet haben. Zudem war das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in enger Abstimmung mit dem Projektteam in den Projektfortschritt eingebunden.

WIE SIEHT DAS MAUTSYSTEM IN DEUTSCHLAND NACH DER UMSETZUNG VON MaB40K AUS?

Mit der Ausweitung „explodierte“ nicht nur das Streckennetz. Gleichzeitig wurden weitere große Teile des Mautsystems neu erdacht, konzipiert und implementiert. Vier Aufgabengebiete bildeten dabei den Kern zur Umsetzung der Maut auf allen Bundesstraßen.

1. Erstellung der Grunddaten:

Die systemimmanenten Unterschiede in der Abbildung des Infrastrukturnetzes zwischen Autobahnen auf der einen und Bundesstraßen auf der anderen Seite sind erheblich. Sowohl außer- als auch innerorts sind jeweils mehr Abschnitte nötig, um das Streckennetz fach- und sachgerecht abzubilden. Gleichzeitig wurden mit der Umstellung die Möglichkeiten zur differenzierten Tarifabbildung ausgebaut.

2. Automatisches Verfahren:

Mit der heutigen Systemgröße ist eine immense Rechenleistung zur Mauterhebung und -berechnung verbunden. Die Mauterhebung erfolgt nunmehr zentral. Eine Übertragung der Betriebsdaten auf die einzelnen Fahrzeuggeräte findet daher nicht mehr statt. Für die Nutzer erfolgte diese Umstellung unmerklich. Die bisherigen Fahrzeuggeräte können weiter genutzt werden.

3. Manuelles Verfahren:

Der diskriminierungsfreie Zugang zum Mautsystem in Deutschland bleibt gewährleistet. Dafür sorgt das manuelle Verfahren. Die mobile Applikation ist hierbei der Hauptzugang zum manuellen Einbuchungssystem. Daneben stehen Mautstellenterminals im In- und Ausland bereit.

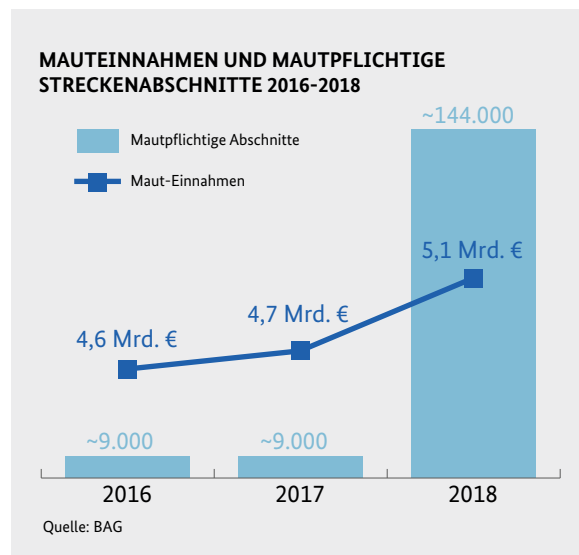
4. Kontrolle:

Die Straßen- und Umgebungsbedingungen von Bundesstraßen sind nicht mit jenen von Autobahnen vergleichbar. Die automatische Kontrolle für Bundesstraßen erfuhr daher eine infrastrukturegerechte Neukonzeption. Im gesamten Bundesgebiet wurden hierzu rund 600 stationäre Kontrollsäulen aufgestellt, die von der mobilen Kontrolle ergänzt werden. Gleichzeitig wurden weitere Kontrollarten implementiert. ■

Betreiberüberwachung – Rechnungswesen

Im Bereich der Lkw-Maut war das maßgebliche Thema des Jahres 2018 das Projekt MaB40K – die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018. Zu diesem Stichtag wurden in Deutschland alle Bundesstraßen für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mautpflichtig.

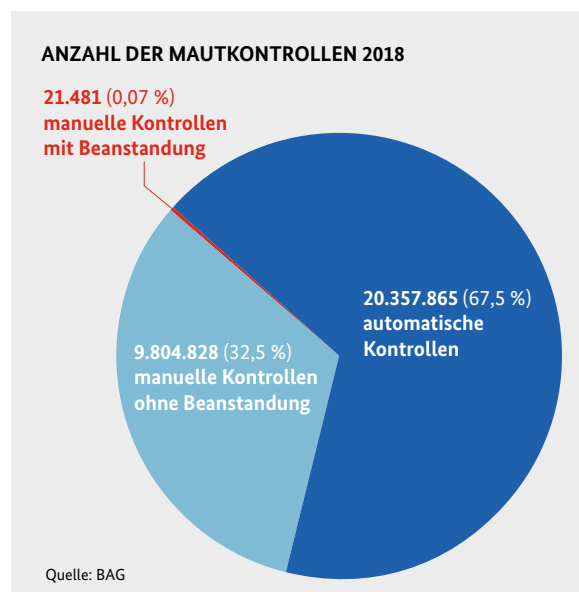
Die Umsetzung dieses Projektes, die sicherlich auch in technischer Hinsicht sowohl für die Mautbetreiberin Toll Collect als auch für das Bundesamt zu den großen Herausforderungen der letzten Jahre zu zählen ist, hat dem Bund eine erfreuliche Entwicklung der Maut-einnahmen beschert. Beliefen sich die Einnahmen aus der Lkw-Maut in den Jahren 2016 und 2017 noch auf 4,6 bzw. 4,7 Mrd. €, so war 2018 ein Anstieg auf 5,1 Mrd. € zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass mit der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes um ca. 40.000 km die Anzahl der mautpflichtigen Abschnitte von rund 9.000 auf etwa 144.000 gestiegen ist. Damit hat sich die Anzahl der Abschnitte versechzehnfacht.



Zudem wurden mit der Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen erstmals Streckenabschnitte mautpflichtig, die nicht in der Baulast des Bundes liegen. Für die betroffenen Abschnitte wurden Vorkehrungen getroffen, damit die auf diesen erhobene Maut an die Baulastträger (Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern) ausgekehrt werden kann. ■

Mautkontrolldienst

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) überprüft die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut im gesamten mautpflichtigen Streckennetz bedarfsgerecht durch eine Vielzahl geeigneter Kontrollmittel. Neben 300 Kontrollbrücken auf Bundesautobahnen kommen rund 620 Kontrollsäulen auf Bundesstraßen zum Einsatz. Diese in ihrer Anzahl begrenzten Kontrollmittel werden durch flexible mobile Kontrollen mit Kontrollfahrzeugen des Straßenkontrolldienstes Lkw-Maut ergänzt, die während der Vorbeifahrt am oder vom mautpflichtigen Verkehr eine Überprüfung der korrekten Mautentrichtung vornehmen. Die Kontrollverfahren sind miteinander vernetzt, wodurch eine bundesweite Kontrollabdeckung des gesamten mautpflichtigen Streckennetzes erfolgt. Zur Sicherstellung flächendeckender Kontrollen werden rund 280 Mautkontrollfahrzeuge, die in der Regel mit jeweils zwei Beschäftigten besetzt sind, eingesetzt.



Im Jahr 2018 wurden von den Mautkontrolleurinnen und -kontrolleuren des BAG 9.826.309 mautpflichtige Fahrzeuge überprüft. Hierbei wurden 21.481 Fahrzeuge hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäß entrichteten Maut beanstandet. Zusammen mit den automatischen Kontrollen durch Kontrollbrücken und Kontrollsäulen wurden 30.184.174 Fahrzeuge kontrolliert.

Die Tätigkeiten im Mautkontrolldienst waren in den Jahren 2017 und 2018 von der Ausweitung der Maut-

pflcht auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 geprägt. Im Vorfeld galt es, umfangreiche Vorbereitungen zu treffen. Insbesondere die Ertüchtigung der Kontrolltechnik, die Gewinnung und Integration zusätzlichen Personals, die Einweisung der Mautkontrolleurinnen und -kontrolleure sowie die Umstellung der Einsatzplanung auf geänderte Rahmenbedingungen standen hierbei im Fokus. ■

Interview mit Daniel Schneider, Einsatzplaner für den Bereich Berlin-Brandenburg

Herr Schneider, was sind wesentliche Aufgaben eines Einsatzplaners für den Mautkontrolldienst?

Eine Mautkontrollereinheit besteht aus bis zu 28 Kontrolleurinnen und Kontrolleuren. Damit diese zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, d. h. da, wo der kontrollrelevante Verkehr prognostiziert wurde, erstellen die Einsatzplanerinnen und Einsatzplaner Dienstpläne. Sie werden dabei von einem Integrierten Planungs- und Kontrollsystem unterstützt, das auf statistische Kennzahlen zurückgreift. Weitere wichtige Informationen,

z. B. geplante Abwesenheiten der Kontrolleurinnen und Kontrolleure, Sonderregelungen aus unterschiedlichen Gründen, aber auch koordinierte Kontrollen mit anderen Kontrolleinheiten oder Behörden, müssen dabei berücksichtigt werden.

Die Prüfung der Kontrollergebnisse oder zahlungsbegründender Unterlagen ist eine weitere Aufgabe der Einsatzplanerinnen und Einsatzplaner. Auch für sonstige Sorgen und Wünsche des Mautkontrolldienstes haben die Einsatzplanerinnen und Einsatzplaner immer ein offenes Ohr. Willkommene Abwechslung im Büroalltag sind die Dienstbesprechungen der Kontrolleinheiten, die gemeinsam mit den Leiterinnen und Leitern der Kontrolleinheiten vorbereitet und durchgeführt werden.

Im Jahr 2018 wurde die Mautpflicht auf alle Bundesstraßen ausgedehnt. Welche Auswirkungen hatte das auf die Einsatzplanung?

Während zuvor die Mautkontrolle auf die Bundesautobahnen und wenige Bundesstraßen begrenzt war, sind seit Juli 2018 alle Bundesstraßen vollständig zu kontrollieren. Zur Vorbereitung wurden alle Bundesstraßen unter Berücksichtigung der Vernetzung aller Kontrollverfahren für die Einsatzplanung in regionale Bereiche gegliedert, um sicher-



Daniel Schneider ist Einsatzplaner für den Bereich Berlin-Brandenburg, gleichzeitig stellvertretender Sachgebietsleiter „Einsatzplanung“ und war mit den Vorbereitungen im Rahmen der Mautausweitung betraut.

zustellen, dass alle Bundesstraßen in wechselnden Intervallen und unterschiedlicher Häufigkeit kontrolliert werden können.

Die Planung dieser Bereiche ist für die Einsatzplanerinnen und Einsatzplaner eine besondere Herausforderung, da hierbei mehrere Kontrollgruppen mit ggf. unterschiedlichen Planungsparametern koordiniert werden müssen, um eine bundesweite Kontrolle sicherzustellen.

Sie machen den Job schon ziemlich lange.

Hat sich das „Planen“ im Lauf der Zeit geändert?

Die Einsatzplanung wurde mit der Zeit immer vielschichtiger und komplexer. Um diesem Umstand

Rechnung zu tragen, wurde eine Planungssoftware eingeführt, welche die Einsatzplanung mittels mathematischer Optimierungsrechnungen bei der Kontrolleinsatzplanung unterstützt.

Der gesamte Planungsprozess unterliegt dabei einer stetigen Weiterentwicklung, die u. a. die Kontrollplanung noch effizienter an den maßgeblichen Gegebenheiten ausrichtet, die Arbeit der Einsatzplanerinnen und -planer erleichtert sowie den Kontrolldienst systemseitig einbindet. ■

Interview mit Jürgen Graf, Leiter einer Kontrolleinheit im Bereich Rheinland-Pfalz

Die im Mautkontrolldienst des BAG arbeitenden Kontrolleurinnen und Kontrolleure sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt und in regionale Einheiten gegliedert. Jede Einheit kontrolliert ein ihr zugewiesenes Streckennetz von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Region und wird durch eine Leiterin oder einen Leiter geführt. Herr Jürgen Graf ist der Leiter einer Kontrolleinheit im Bereich Rheinland-Pfalz.

Herr Graf, was kennzeichnet Ihre Arbeit als Leiter einer Mautkontrolleinheit?

Es ist vor allem der direkte Kontakt mit verschiedenen Menschen und deren unterschiedlichen Charakteren. Dies trifft sowohl auf die Kolleginnen und Kollegen aus den Kontrolldiensten zu als auch auf das Fahrpersonal aus aller Herren Länder.

Darüber hinaus ist es mir sehr wichtig, den Kontakt zu anderen Kontrollbehörden wie Zoll und Polizei aufrechtzuerhalten und zu pflegen. Von gemeinsamen Kontrollen können alle Beteiligten profitieren.

Was hat sich in den letzten Jahren aus Ihrer Sicht verändert? Welche aktuellen Veränderungen beschäftigen den Mautkontrolldienst bei seinen Kontrollen?

Sehr beeindruckend ist die kontinuierliche Weiterentwicklung der Kontrolltechnik; insbesondere der nahtlose Übergang von der Infrarottechnik hin zur Mikrowellentechnik zur Kommunikation der Kontrollfahrzeuge, Kontrollbrücken und -säulen mit den On-Bord-Geräten in den mautpflichtigen Fahrzeugen.

Die stete Zunahme des Schwerlastverkehrs sowie des Straßenverkehrs allgemein verlangt vom Kontrolldienst große Anpassungsfähigkeit bei der Erfüllung des Kontrollauftrages.

In jüngster Vergangenheit war vor allem die Erweiterung der Maut auf alle Bundesstraßen ein Thema von großer Bedeutung.

Welche Hilfsmittel wurden dem Mautkontrolldienst für diese erweiterten Kontrollaufgaben an die Hand gegeben?

Rund 600 Kontrollsäulen wurden im Bundesstraßennetz neu errichtet und stehen auch dem Mautkontrolldienst zur Verfügung. Das Kontrollsystem wurde modifiziert und auf die neuen Gegebenheiten angepasst, sodass uns zusätzliche Kontrollmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Um den eingeschränkten Einsatzbedingungen auf Bundesstraßen Rechnung zu tragen, sind die Kontrollfahrzeuge mit den automatischen Kontrolleinrichtungen



vernetzt. Nicht zuletzt wurde durch Neueinstellungen den geänderten Anforderungen an den Kontrollauftrag Rechnung getragen.

Wie haben Sie sich und Ihre Kontrolleinheit hierauf vorbereitet?

Die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen ab dem 01.07.2018 stellte für den Mautkontrolldienst eine große Herausforderung dar. Zunächst galt es, die rund 40.000 zusätzlichen Bundesstraßenkilometer hinsichtlich der Kontrollrahmenbedingungen zu erkunden. Nicht zuletzt aufgrund ihrer sehr guten Ortskenntnisse wurden auch die Mautkontrolleurinnen und Mautkontrolleure von Anfang an in diesen Prozess eingebunden. Darüber hinaus erfolgten Schulungen sowie Einweisungen in die Gegebenheiten vor Ort.

Gab es Besonderheiten nach dem Start?

Den bundesweit zum Teil erheblich unterschiedlichen Rahmenbedingungen, insbesondere bezogen auf das neue Streckennetz, galt es Rechnung zu tragen. Entsprechende Erfahrungen wurden gesammelt und bei weitergehenden Planungen und praktischen Anwendungen berücksichtigt.

Auf den Bundesstraßen war mit einem höheren Anteil von landwirtschaftlichen Verkehren zu rechnen, die re-



gelmäßig nicht auf den Bundesautobahnen verkehren. Hinsichtlich dieser nunmehr relevanten Verkehre und auch anderer Besonderheiten bedurfte es der Schulung des Kontrolldienstes.

Insgesamt konnte ich feststellen, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst haben und somit auf den Bundesstraßen in dieser Hinsicht kein Unterschied zur Bundesautobahn festzustellen ist. Erfreulich ist auch, dass der Mautkontrolldienst die neue Technik zur Mautkontrolle auf Bundesstraßen ohne Probleme erfolgreich nutzen kann. ■

Projektgruppe EEMD (Europäischer Elektronischer Mautdienst)/ EETS (European Electronic Toll Service)

WAS IST EETS?

Der Europäische Elektronische Mautdienst (EEMD oder im Englischen EETS) hat zum Ziel, dessen Nutzern den Zugang zum mautpflichtigen europäischen Straßennetz mit nur einem Vertrag und nur einem Bordgerät eines EETS-Anbieters zu ermöglichen. Dieser Mautdienst ergänzt die nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die in den Mitgliedstaaten bereits vorhandenen und künftig eingeführten Mautsysteme für EETS-Nutzer gemeinschaftsweit interoperabel sind.

Am 27.03.2018 wurden die Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung – GVV: BAnz AT 27.03.2018 V1) und die Verordnung über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Zulassungsverordnung – EEMD-ZV: BAnz AT 27.03.2018 V2) im Bundesanzeiger veröffentlicht und erlangten Gültigkeit.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist durch das Gesetz als zuständige Verwaltungsbehörde für den EETS in Deutschland bestimmt worden. Das BAG führt das nationale elektronische Register für den EETS (EETS-Register) gemäß den Vorgaben von Artikel 19 der Entscheidung 2009/750/EG und § 21 Mautsystemgesetz (MautSysG). Es trägt für die Aktualisierung des EETS-Registers Sorge. Das Register besteht aus zwei Teilen:

- Teil A: Informationen und Vorgaben zum EETS-Gebiet BFStrMG
- Teil B: in der Bundesrepublik Deutschland registrierte, beschränkt zugelassene und zugelassene EETS-Anbieter

WER BEFINDET SICH IM ZULASSUNGSVERFAHREN?

Im Jahr 2018 befanden sich sieben Unternehmen im Zulassungsverfahren als EETS-Anbieter.

KOSTET ES WAS, SICH ALS EETS-ANBIETER ZUZULASSEN?

Ja, das Zulassungsverfahren ist ein Verwaltungsverfahren, wofür Verwaltungsgebühren anfallen. Im Rahmen der Durchführung des Zulassungsverfahrens zur Erbringung mautdienstbezogener Leistungen im EETS-Gebiet BFStrMG sind vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Gebühren für die Geltendmachung individuell zurechenbarer öffentlicher Leistungen zu erheben. Insgesamt beträgt die Verwaltungsgebühr 250.000 €, die in Etappen durch die EETS-Anbieter zu erbringen sind. Im Jahr 2018 wurden für die Durchführung der EETS-Zulassungsverfahren insgesamt 765.000 € Verwaltungsgebühren eingenommen.

WIE WEIT SIND DIE ZULASSUNGSVERFAHREN VORANGESCHRITTEN?

Das Zulassungsverfahren beinhaltet verschiedene Phasen: Dokumentenprüfung des Teilsystems des EETS-Anbieters (Quality Gate 1), Schnittstellenprüfung (Quality Gate 2), Probetrieb (Quality Gate 3) und Pilotbetrieb (Quality Gate 4). Aus verschiedenen Gründen sind die Verfahren unterschiedlich weit vorangeschritten. Im September 2018 hat die letzte Phase im Zulassungsverfahren – der Pilotbetrieb – für den EETS-Anbieter Telepass aus Italien begonnen. Im November begann dicht gefolgt der Pilotbetrieb für die Toll4Europe GmbH aus Deutschland. ■

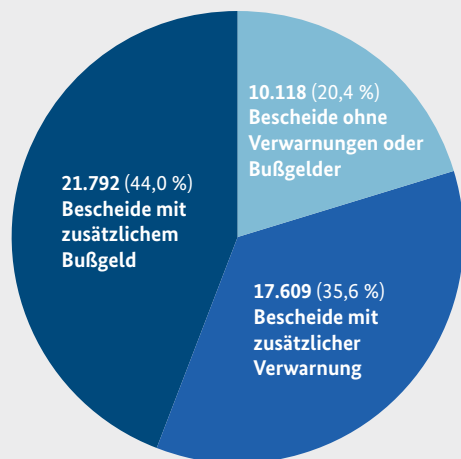


Ordnungswidrigkeiten – Die wenigsten betrügen absichtlich

„Warum wird mir denn ein Mautverstoß vorgeworfen, wo ich die Maut doch schon längst an die Toll Collect GmbH gezahlt habe?“, fragt ein Lkw-Fahrer am Telefon. Freundlich erwidert die Mitarbeiterin des Referats Ordnungswidrigkeitenverfahren, Frau Castor*: „Geben Sie mir doch bitte erst mal das Aktenzeichen. Mir reichen die letzten neun Ziffern“. Schnell ist der Fall des Mannes am Telefon im Computersystem gefunden. „Die On-Bord-Unit in Ihrem Lkw ist ja schon kurz nach acht Uhr ausgefallen. Sie sind zwei Stunden auf der Autobahn gefahren, ohne Maut zu zahlen.“ – „Ich muss mich ja auf den Verkehr konzentrieren und kann nicht immer auf dieses Ding starren!“, wird Frau Castor unterbrochen. „Es gehört aber zu den Pflichten eines Lkw-Fahrers, sich wenigstens einmal in der Stunde zu vergewissern, ob die Maut noch richtig abgerechnet wird. Die Gerichte sind da streng. Wenn Sie wegen zu hoher Geschwindigkeit geblitzt werden, hilft Ihnen der Einwand ja auch nicht, dass Sie auf die Straße und nicht auf den Tacho geschaut hätten.“ Schweigen. Das Argument wirkt offenbar.

Seit mehr als 15 Jahren gehört die Lkw-Maut in Deutschland mittlerweile zum Alltag der Transport- und Logistikbranche. Doch im Vergleich zu den Lenk- und Ruhezeiten beispielsweise, die bereits vor mehr als einem

BESCHIEDNE ÜBER NACHTRÄGLICHE ERHEBUNG VON MAUTGEBÜHREN 2018



Quelle: BAG



Mitarbeiterinnen des Referats 44 bei der Besprechung eines Vorgangs

halben Jahrhundert europaweit eingeführt wurden, ist die Lkw-Maut für viele immer noch Neuland. Es braucht wohl noch etwas Zeit, bis sich bei den Berufskraftfahrern allgemein ein Bewusstsein für die gesetzlichen Pflichten beim Entrichten der Maut durchgesetzt hat. 2018 wurden von der Toll Collect GmbH und dem BAG insgesamt 49.519 Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut erlassen. In 21.792 Fällen hat das BAG zudem ein Bußgeld verhängt und in 17.609 Fällen Verwarnungen (mit und ohne Verwarnungsgeld) erteilt. „Die wenigsten betrügen absichtlich“, meint Frau Castor, „aber häufig ist den Lkw-Fahrern nicht klar, dass sie nach den gesetzlichen Bestimmungen – neben ihrem Chef – auch selbst für das Bezahlen der Maut verantwortlich sind.“

Dem Fahrer am Telefon erläutert sie, was zu tun ist, wenn die On-Bord-Unit die Maut einmal nicht wie gewohnt automatisch abrechnet. Ob ihm bekannt sei, dass man die Maut dann auch online mit dem Handy buchen könne? Etwas wehmütig beschreibt er, wie sich sein Beruf in den vergangenen Jahren verändert habe: Wie ein Pilot im Cockpit müsse man heute während der Fahrt unzählige Anzeigen und Kontrolllampchen im Auge behalten. Mit Landstraßenromantik habe das nur noch wenig zu tun. Das Telefonat endet versöhnlich. Frau Castor klickt sich mit der Maus durch lange Zahlenkolonnen, prüft Beweisfotos, rekonstruiert Fahrtverläufe und hält ihre Erkenntnisse am Computer sorgfältig in einer Aktennotiz fest. Das Telefon klingelt wieder. „Bundesamt für Güterverkehr, Sie sprechen mit Hanna Castor. Was kann ich für Sie tun?“ ■

* Um die Privatsphäre der Beschäftigten zu schützen, wurde ihr Name verändert.

Grundsatzaufgaben/Administration – Im Alltagsgeschäft nicht ganz alltägliche Fälle

Die Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge ergibt sich grundsätzlich aus § 1 Absatz 1 Satz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz in der Fassung vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I, Seite 2251). Dort heißt es:

„Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, 1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt oder verwendet werden und 2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt.“

Was sind nun Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden? Das klingt auf den ersten Blick ganz einfach: eben Fahrzeuge, mit denen etwas auf Straßen transportiert werden kann, oder?

Im Einzelfall kann es durchaus schwierig sein, dies selbst festzustellen. Dann empfiehlt es sich, sich zunächst auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr zu Fragen der Lkw-Maut zu informieren oder auch das Bundesamt anzuschreiben, um die Frage der Mautpflicht klären zu lassen.

Damit die Voraussetzungen geprüft werden können, werden mitunter neben der Zulassungsbescheinigung auch Fotos des Fahrzeugs mitgesandt, damit man sich anhand der Bilder etwas unter dem Nutzungszweck und der Aufbauart des Fahrzeugs oder auch der Fahrzeugkombination vorstellen kann.

Eine Gruppe von Fahrzeugen, die – für jedermann verständlich – nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt ist, sind die sogenannten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie mit Anhängerarbeitsmaschinen gebildete Fahrzeugkombinationen. Das sind Fahrzeuge

und Anhänger, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind. Sie dienen vielmehr regelmäßig der Verrichtung von Arbeiten.

Aus diesem Bereich wird nun ein nicht ganz alltäglicher Fall präsentiert: die *Anhängerarbeitsmaschine „mobiler Getreidetoaster“*.

Dabei handelt es sich um eine Maschine, die mit Getreide beschickt werden kann. Nach einem Wiegevorgang wird es in die Toastanlage befördert. Dort wird es gleichmäßig erhitzt. In dem auf dem Bild erkennbaren Silo findet eine Homogenisierung statt. Nach Abkühlung kann das getrocknete Getreide über eine Überladeschnecke wieder verladen werden.

Dieser Fall bildet jedoch die Ausnahme zur täglichen Arbeit bei der Bewertung von mautpflichtigen Fahrzeugen ab.

Ungewöhnliche Fahrzeuge bis hin zur fahrenden Kirche tauchen nur ab und zu aus der Masse der völlig unspektakulären Fälle auf und lassen immer wieder staunen, was alles auf unseren Straßen unterwegs ist.

Üblicherweise geht es bei der täglichen Arbeit aber um Fahrzeuge, bei denen die Fahrzeug- und Aufbauart bzw. der Nutzungszweck des Fahrzeugs doch dem Güterverkehr zugeordnet werden muss, also Mautpflicht besteht. Hierbei treffen die Verpflichtung des Bundesamtes, Gebührengerechtigkeit walten zu lassen, und der Wunsch der Mautpflichtigen, die Maut zu sparen, manchmal aufeinander. ■



Maut-Betriebskontrolle – Manipulationen an Abgasanlagen

Das Ziel der Betriebskontrolle ist, gebietsansässige Nutzer des mautpflichtigen Streckennetzes, die in besonderem Maße gegen ihre mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen, durch Kontrollen im Unternehmen überprüfen zu können. Dies ist im Ausland wegen mangelnder Befugnisse nicht möglich. Dennoch gelingt es dem BAG, auch systematische Verstöße Gebietsfremder aufzudecken, zu verfolgen und zu ahnden, z. B. Manipulationen an der Abgasanlage mittels eines sogenannten AdBlue-Emulators oder einer Sound-Wechselklappe, die zu einer schlechteren Maut-Schadstoffklasse führt. Aber auch klassische Mautpreller, die in besonders gravierender Weise versuchen, die Pflicht zur ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut zu umgehen, zählen dazu.

Die BAG-Betriebskontrolleure/-Kontrolleurinnen ahnden solche Verstöße mithilfe 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. Somit leistet die Betriebskontrolle „Maut“ einen wichtigen Beitrag für gleiche Wettbewerbsbedingungen.



AdBlue-Emulator

Im Jahr 2018 hat die Maut-Betriebskontrolle Nacherhebungsbescheide in Höhe von insgesamt rund 51.000 € (2017: 41.000 €) wegen falsch angegebener Schadstoffklassen erlassen. Zudem kamen rund 776.000 € (2017: 380.000 €) aus Abgasmanipulationen des AdBlue-Systems sowie rund 62.000 € (2017: 126.000 €) aus Abgasmanipulationen durch Einbau einer sogenannten Wechselklappe oder auch „Schweden-Pipe“ hinzu. ■

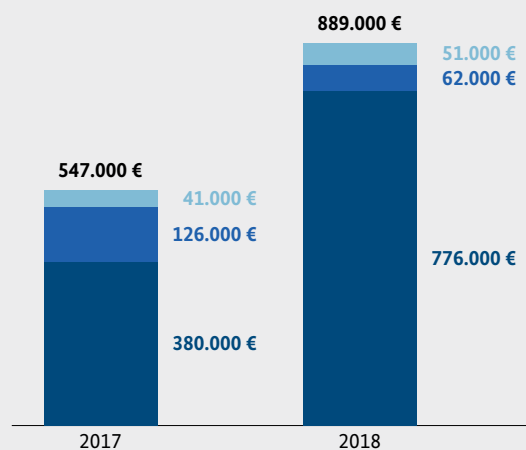
Wechselklappe: Unzulässige Entfernung der gesamten linksseitigen Schalldämpferanlage inkl. der Hitzeschutzbleche



MAUT-NACHERHEBUNGEN 2017 UND 2018

Die Nacherhebung erfolgte aufgrund ...

- ... Angabe falscher Schadstoffklassen
- ... Manipulationen durch „Wechselklappen“
- ... Manipulationen des AdBlue-Systems (ab Juni 2017)



Quelle: BAG

Meine Arbeit im Referat 62 ist abwechslungsreich und anspruchsvoll. Besonders gefällt mir die Möglichkeit, bei neuen Projekten gestalterisch mitzuwirken.

Mitarbeiter, Zentrale Köln

Mobile Kontrollen im digitalen Zeitalter – das Projekt „SKD-Digital“

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. Mit den Straßenkontrollen leistet das BAG u. a. einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Einen Teil der Kontrollen führt der Straßenkontrolldienst (SKD) des BAG als sogenannte Mobile Kontrollen durch. Bei dieser Kontrollart werden die zu kontrollierenden Fahrzeuge mit BAG-Kontrollfahrzeugen über einen Anhaltesignalgeber aus dem fließenden Verkehr ausgeleitet.

Aktuell findet die Auswahl der auszuleitenden Fahrzeuge ausschließlich durch eine Inaugenscheinnahme in der Vorbeifahrt statt. Wird durch die Kontrolleurin bzw.

den Kontrolleur eine Auffälligkeit oder der Verdachtsmoment eines Verstoßes erkannt, erfolgt das Ausleiten des Fahrzeuges. Dem Kontrollpersonal stehen daher aktuell nur wenige Informationen, die in der Vorbeifahrt gesammelt werden können, für die gezielte Auswahl von Fahrzeugen zur Verfügung. Die eigentliche Kontrolle des ausgeleiteten Fahrzeuges erfolgt anschließend auf dem nächstliegenden geeigneten Parkplatz. Bei Feststellung einer Beanstandung wird die weitere Bearbeitung des Kontrollfalls im Fahrzeug des Kontrollpersonals durchgeführt.

Das Pilotprojekt „SKD-Digital“ verfolgt das Ziel, den beschriebenen Prozess effektiver und effizienter zu gestalten, um in Zukunft die Mobilien Kontrollen zu optimieren. Um dieses Ziel zu erreichen, werden verschiedene Ansatzpunkte verfolgt und miteinander verbunden. Die schnelle und gezielte Erkennung von Auffälligkeiten



während der Vorbeifahrt soll durch verschiedene im und am Kontrollfahrzeug verbaute Sensoren unterstützt werden. Hierfür müssen die durch die Sensorik gewonnenen Informationen dem Kontrollpersonal einfach und leicht verständlich zur Verfügung gestellt werden. Dies erfolgt durch eine für diesen Zweck entwickelte Software, die für den Beifahrer während der Fahrt leicht erkennbar die festgestellten Verdachtsmomente darstellt.



Innenraum des Kontrollfahrzeugs, Tablet zur Darstellung der Informationen für den Beifahrer

Um auch den Prozess der eigentlichen Kontrolle auf dem Parkplatz effizienter zu gestalten, werden im Fall einer Beanstandung die gewonnenen Informationen automatisch in die

Software für die Kontrollfallbearbeitung weitergegeben, wodurch das Kontrollpersonal diese nicht mehr händisch erfassen muss.

Zum Einsatz für die Informationsgewinnung in der Vorbeifahrt kommen insbesondere eine Thermografiekamera, eine DSRC-Antenne zur Auslesung des Smart Tachographen und eine optische Einheit, die aus einer Kamera und einem Lidar besteht. Mit der Thermogra-

fiekamera wird das Ziel verfolgt, in der Vorbeifahrt technische Mängel an Achsen, Bremsen und Reifen zu erkennen, darüber hinaus kann über diese Kamera die Achsanzahl und damit die Fahrzeugkombination ermittelt werden.

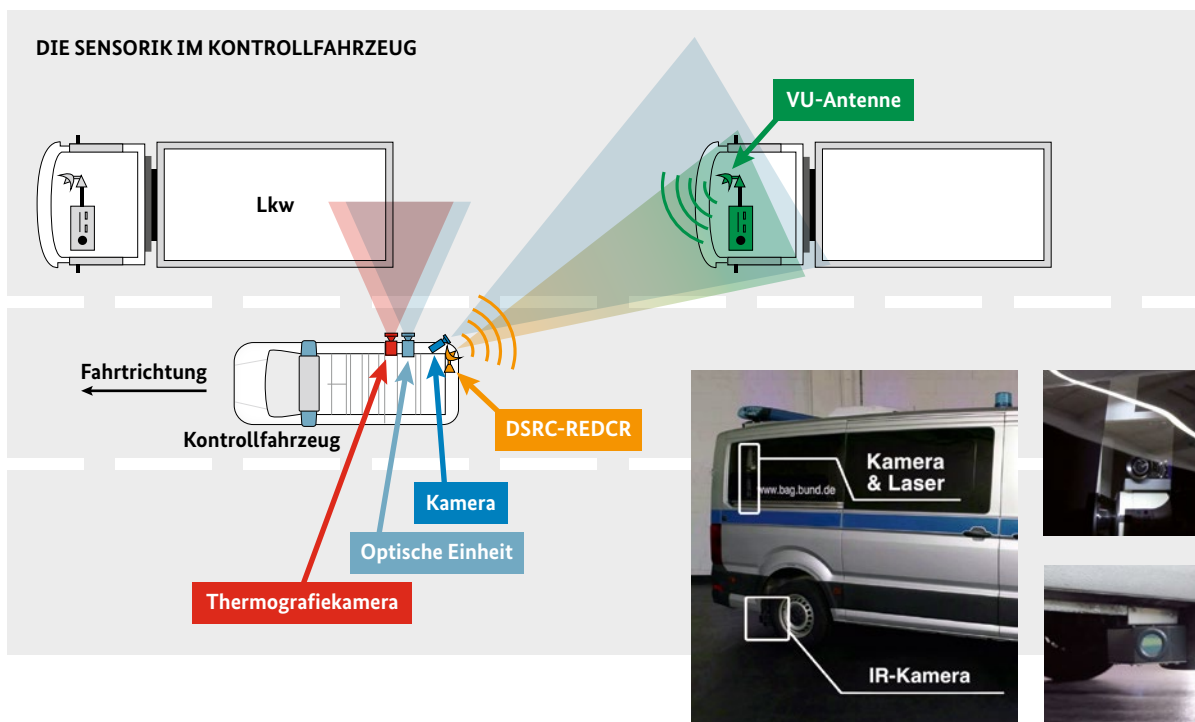


Kontrollfahrzeug mit Sensorik in der Vorbeifahrt

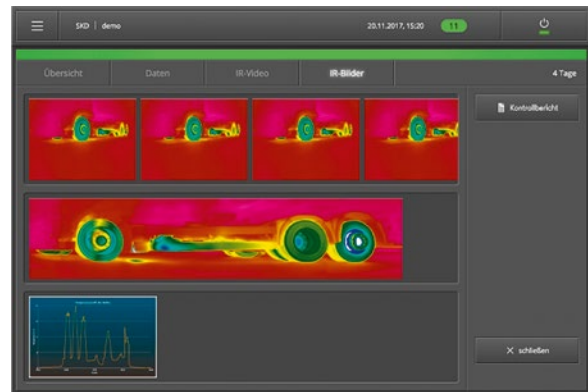
Ab dem 15. Juni 2019 zugelassene Lastkraftwagen müssen mit einem Smart Tachograph ausgestattet sein, die von diesem übermittelten Parameter können ebenfalls wichtige Hinweise für Verdachtsmomente bei der Mobilienkontrolle liefern.

Über die optische Einheit wird der eigentliche Prozess gestartet. Diese Einheit klassifiziert die Fahrzeuge neben dem Kontrollfahrzeug und startet die weitere Sensorik, wenn ein für die Kontrolle relevantes Fahrzeug erkannt wird. Darüber hinaus erfolgen eine Höhen- und eine Längenmessung sowie die Aufnahme eines Panoramabildes des Fahrzeugs.

Aktuell sind 13 Fahrzeuge des Bundesamtes mit dieser Technik ausgestattet und werden im Rahmen des



Pilotprojektes „SKD-Digital“ getestet und optimiert. Die ersten Ergebnisse haben gezeigt, dass die Höhenvermessung in der Vorbeifahrt sehr genau ist und das Kontrollpersonal bereits heute zuverlässig auf zu hohe Fahrzeuge hinweisen kann. Die Auswertung der Bilder der Thermografiekamera stellt hingegen noch eine Herausforderung dar, da Erfahrungswerte darüber fehlen, welche Temperaturbereiche, insbesondere in Grenzbereichen, für einen technischen Mangel sprechen. Ziel ist es, die Auswertung dieser Bilder zukünftig automatisiert durchführen zu können. Ebenfalls ist geplant, die gesammelten Informationen besser miteinander zu verknüpfen, um somit den Beifahrer weiter zu unterstützen und die automatisierte Auswertung genauer zu gestalten, beispielsweise durch die Verbindung der Klassifizierung der Fahrzeugkombination und der Längenmessungen, da abhängig von der genauen Fahrzeugkombination unterschiedliche Fahr-



Bilder der Infrarotkamera und Diagramm des Temperaturverlaufs

zeuglängen erlaubt sind. Um diese Auswertung mit einer hinreichenden Genauigkeit durchführen zu können, müssen die Systeme weiter optimiert werden, da sich die exakte Längenmessung abhängig von der Fahrzeugkombination noch als schwierig darstellt. ■

Technische Unterwegskontrollen (TUK)

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) führt im Rahmen des übertragenen Kontrollauftrages technische Unterwegskontrollen (TUK) an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung nach § 11 Abs. 2 Nr. 3m Güterkraftverkehrsgesetz durch.



Die technische Unterwegskontrolle wird durch die EU-Richtlinie 2014/47 sowie die deutsche Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) geregelt.

Ziel ist die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes durch Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen.

Die technische Unterwegskontrolle wird von bestellten und besonders geschulten Experten des Straßenkontrolldienstes durchgeführt. Zur Durchführung der Kontrollen verfügen die TUK-Expert/innen über eine umfangreiche technische Ausstattung. Durch regelmäßige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen wird die hohe Qualität der Kontrollen entsprechend der fortschreitenden Entwicklung aufrechterhalten.

Durch das Netzwerk Euro Contrôle Route (ECR) erfolgen regelmäßig Austausche mit europäischen Kontrollbehörden. In Arbeitsgruppen werden technische Entwicklungen erörtert und Kontrollkonzepte erarbeitet.

Grenzüberschreitende Kontrolle gemeinsam mit den polnischen Überwachungsbehörden

Mehrmals im Jahr werden gemeinsame Kontrollen auf internationaler Ebene geplant und durchgeführt.

Durch die technischen Unterwegskontrollen leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen.

Kontrollen durch die TUK-Experten des BAG umfassen u. a. nachfolgende Baugruppen und Komponenten eines Fahrzeuges:

- Bremsanlage
- Lenkanlage
- Beleuchtungseinrichtung
- Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- Fahrtenschreiber

Des Weiteren werden die Nutzfahrzeuge hinsichtlich Einhaltung der Emissionsvorschriften überprüft.

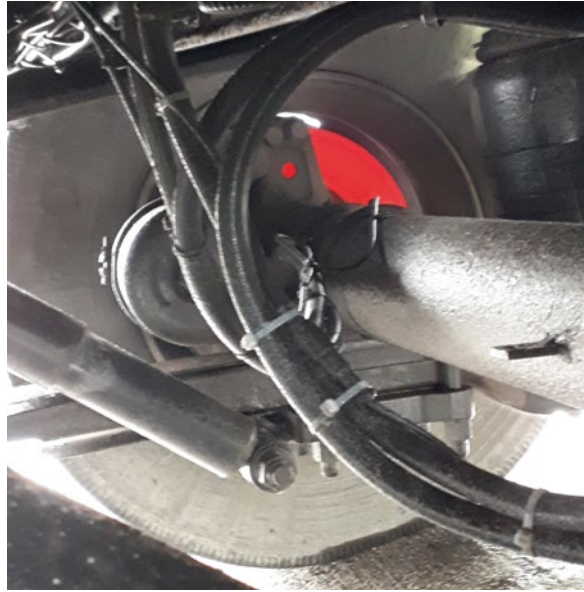
Ein Mangel an einem Fahrzeug wird anhand seines Schweregrads klassifiziert. Mängel werden in den Kategorien „gering“, „erheblich“ und „gefährlich“ entsprechend dem Anhang II der EU-Richtlinie 2014/47 bewertet.

Die Auswahl von Fahrzeugen für die Kontrolle erfolgt im Wege von Stichproben. Grundsätzlich erfolgen die Kontrollen ohne Unterscheidung hinsichtlich der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Staates, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

Kommt es im Rahmen der Kontrolle zu Beanstandungen, wird ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Bei schwerwiegenden technischen Mängeln wird zur Gefahrenabwehr zudem die Weiterfahrt bis zur Wiederherstellung des betriebssicheren Zustandes des Fahrzeuges untersagt.

Neben den regulären TUK-Kontrollen werden mehrmals jährlich Schwerpunktkontrollen unter Hinzuziehung der TUK-Experten aus dem gesamten Bundesgebiet koordiniert.

Anhand beispielhafter Kontrollfälle wird die praktische Kontrolltätigkeit eines TUK-Experten nachfolgend veranschaulicht.



Glühende Bremsscheibe an einem Sattelanhänger

Bei Einfahrt des Fahrzeuges in die Kontrollstelle wurde durch die TUK-Experten des BAG eine glühende Bremsscheibe an einem Sattelanhänger festgestellt. Durch die Kontrolle konnte ein sich entwickelnder Fahrzeug- bzw. Ladungsbrand verhindert werden.



Gerissene Bremsscheibe

Im Rahmen einer TUK-Kontrolle wurde eine komplett gerissene Bremsscheibe an einem Nutzfahrzeug beanstandet. Wird ein derartig gefährlicher Mangel nicht rechtzeitig erkannt und behoben, können Teile der Bremsscheibe ausbrechen und schwerwiegende Unfälle die Folge sein.



Fehlende Radbefestigungsbolzen

Bei einer TUK-Kontrolle wurden fehlende Radbefestigungsbolzen nach einem Schaden am Radlager festgestellt. Durch die Kontrolle in „letzter Minute“ konnten weitere Konsequenzen verhindert werden. Der Fahrer gab an, von dem Umstand während der Fahrt nichts bemerkt zu haben.



Abgefahrener Reifen ohne Profiltiefe, die Karkasse des Reifens ist bereits sichtbar. Die Weiterfahrt wurde bis zur Behebung des gefährlichen Mangels untersagt.

Im Beanstandungsfall wird das betreffende Fahrzeug zu einer Fachwerkstatt überführt und ein Rückbau der Manipulationseinrichtung veranlasst. Des Weiteren wird die der Emissionsklasse entsprechend falsch entrichtete Maut nacherhoben und ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. ■



Festgestellter AdBlue-Emulator

Das Reagenz AdBlue wird zur Reduktion von Stickoxiden in den Abgasstrang eingespritzt. Eine funktionierende Anlage zur Abgasnachbehandlung ist für die Einstufung des Fahrzeugs in eine Emissionsklasse maßgeblich. Durch den unerlaubten Einbau eines Emulators wird die Anlage zur Abgasnachbehandlung außer Betrieb genommen und die Emissionsvorschriften werden nicht eingehalten. Im Rahmen der TUK-Kontrollen des Bundesamtes werden Nutzfahrzeuge auf den unerlaubten Einbau derartiger Bauteile hin überprüft.



Verschlossene Bremsscheibe

Vorbereitende Arbeiten für die geplante Einführung der Infrastrukturabgabe – Pkw-Maut

Zudem fanden im Projekt ISA (Infrastrukturabgabe) auf der Grundlage des Infrastrukturabgabengesetzes – InfrAG vom 8. Juni 2015 vorbereitende Arbeiten für die geplante Einführung der Infrastrukturabgabe statt.

Die vorgesehene Einführung eines dritten Kontrolldienstes im BAG wurde genutzt, um die Prozesse aller Kontrolldienste zu vereinheitlichen und somit Synergien zu schaffen. Die innovativen technischen Konzepte für das Kontroll- und Ahndungssystem der Infrastrukturabgabe sind nun Vorreiter für die Weiterentwicklung und Anpassung der anderen Kontroll- und Ahndungssysteme

des BAG (Lkw-Maut und Straßenkontrolle). Die geleisteten Arbeiten bilden somit auch zukünftig die Grundlage für die Weiterentwicklung anderer Bereiche des BAG und tragen zu einer gesamtheitlichen Innovation bei.

Nach dem EuGH-Urteil vom 18.06.2019 wurden sämtliche Arbeiten die Infrastrukturabgabe betreffend eingestellt. ■

Das EuGH-Urteil vom 18.06.2019 hat die Infrastrukturabgabe gestoppt und für rechtswidrig erklärt.



ZUWENDUNGSVERFAHREN

Interview mit Uwe Schmelter,

Leiter des Referats 51 – Grundsatz Zuwendungsverfahren

Seit September 2014 leitet er das Referat „Grundsatz Zuwendungen“ mit den Aufgabenschwerpunkten der Rechtsentwicklung, des Qualitätsmanagements, der Haushalts- und Budgetverwaltung sowie der Fachadministration als Schnittstelle zum privaten Dienstleister für die IT-gestützten Zuwendungsprogramme.

Das Bundesamt für Güterverkehr ist im Jahre 2009 mit den beiden Förderprogrammen „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ gestartet. Wie ist die Situation aktuell?

Aus zwei mach drei: Aus praktikablen Gründen wurde die Richtlinie Aus- und Weiterbildung in die Programme „Ausbildung“ und „Weiterbildung“ mit Beginn der Förderperiode 2015 getrennt. 2018 ist die „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen Nutzfahrzeugen“ in Kraft getreten. Im Anschluss daran wurde ebenfalls 2018 das Bundesamt mit dem „Verfahren zur Förderung von Einbau und Nachrüstung eines Abbiegeassistenzsystems zum Schutz des Radverkehrs bei Rechtsabbiegevorgängen im Straßenverkehr“ beauftragt.

Seit 2016 sind die Verfahren ausschließlich auf elektronische Bearbeitung umgestellt. Daraufhin haben wir 2017/2018 das eService-Portal weiter optimiert.

Die Bundesregierung hat im Jahre 2013 die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) verabschiedet.

Welche Auswirkungen hat das auf Ihre Arbeit?

Angesichts des ansteigenden Lkw-Verkehrs sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um einen wirkungsvollen Umwelteffekt und eine nachhaltige Reduktion der Treibhausgase zu erzielen. Dies ist nach wissenschaftlichen Untersuchungen nur durch den Umstieg auf alternative und ressourcenschonende Antriebssysteme möglich. Auf dieser Grundlage hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von energieeffizi-

enten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ erlassen. Mit der Umsetzung der Richtlinie wurde das Bundesamt für Güterverkehr betraut. Das Referat „Grundsatz Zuwendungsverfahren“ ist unter anderem für die Publikation des Förderverfahrens an die Unternehmen und Verkehrsverbände, für die Schaffung der technischen und rechtlichen Voraussetzungen zur effizienten Bearbeitung und letztlich – neben der Budgetfreigabe – derzeit auch für die Bearbeitung der Anträge und Verwendungsnachweise verantwortlich.

Was heißt das genau?

Bei Einführung eines neuen Förderverfahrens stellen sich viele Fragen, für deren Beantwortung keine Erfahrungswerte vorliegen. Insbesondere die Referate der Abteilung 5 „Zuwendungen“ des Bundesamtes sind dann aufgerufen, sehr schnell Situationen oder Probleme vorherzusehen, geeignete Antworten zu finden sowie Lösungswege zu entwickeln. Beispielsweise stellten sich folgende Fragen: Ist ein Fahrzeug nach einer Tageszulassung immer noch ein Neufahrzeug? Ist es immer noch ununterbrochen auf den Antragsteller zugelassen, wenn dieser es saisonal abmeldet?

Formulare, Schriftgut und Grundsätze für die Abwicklung des Förderprogramms sind zu erstellen. Last, but not least muss der IT-Dienstleister in die Lage versetzt werden, ein Vorgangsbearbeitungssystem für das neue Förderverfahren zu programmieren.

Schlagwort „Ich will den Assi!“ – was genau ist darunter zu verstehen?

Aus der Unfallstatistik der Bundesrepublik ergibt sich, dass sich die meisten Unfälle mit Schwerstverletzten und Verkehrstoten beim Radverkehr innerorts oder auf der Landstraße als Folge des Rechtsabbiegens ereignen. Jedes Unfallopfer ist eines zu viel! Deshalb hat das Bundes-

ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Förderung eines Abbiegeassistenten zum Schutz des Radverkehrs aus dem Verbund der über die Richtlinie De-minimis bisher geförderten Maßnahmen herausgelöst und eine eigene Förderrichtlinie hierzu erlassen. Mit dem Schlagwort „Ich will den ASSI!“ macht das Bundesamt auf diese Fördermöglichkeit aufmerksam. Die Antragstellung beginnt bereits Anfang 2019. Der „Assi“ hatte zur Folge, dass ein eigenes Vorgangsbearbeitungssystem in kürzester Zeit mit dem Bundesamt in referatsübergreifender Zusammenarbeit nahezu zeitgleich zum Förderprogramm EEN kurzfristig entwickelt und programmiert werden musste.

Die Förderprogramme stehen inzwischen.

Wie geht's in Ihrem Referat weiter?

Täglich gehen Anfragen zur Förderfähigkeit von Maßnahmen ein. Parallel sind die Belange der Güterkraftverkehrsbranche und ihrer Beschäftigten zu beobachten, um im Zuge einer Fortentwicklung der Förderrichtlinien den richtigen Weg einschlagen zu können. Außerdem steht die Förderung von Radverkehrsprojekten im Rahmen weiterer Förderprogramme des Nationalen Radverkehrsplans in den Startlöchern. Die kommende Zeit bleibt spannend.

Das Bundesamt wird in Zukunft Projektträger sowohl für das bestehende „nichtinvestive Förderprogramm“ zur Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans als auch für das neue „investive Förderprogramm“ zur Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs.

Gibt es Zahlen?

Weil Fördermittel immer mit Geld zu tun haben, gibt es natürlich auch Zahlen. Für die Zuwendungsverfahren standen im Haushaltsjahr 2018 folgende Haushaltsmittel zur Verfügung:

Aus- und Weiterbildung:	125,0 Mio. Euro
De-minimis:	251,9 Mio. Euro
EEN:	10,0 Mio. Euro



Herr Schmelter leitet seit 2014 das „Grundsatzreferat Zuwendungen“.

Das Bundesamt für Güterverkehr konnte das Verkehrsgewerbe seit Einführung der Mautharmonisierungsmaßnahmen im Jahre 2009 durch die Förderprogramme „De-minimis“, „Ausbildung“ und „Weiterbildung“ mit mehr als 2 Milliarden Euro an ausgezahlten Fördergeldern entlasten. Damit leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Verkehrsunternehmen zu sichern, die Sicherheit in der Branche zu erhöhen und gleichzeitig an der Verbesserung der Umwelt mitzuwirken. Die bereits bestehenden Förderprogramme erfreuen sich großer Beliebtheit und werden in hohem Maße genutzt. So konnten in den Jahren 2017 und 2018 die Auszahlungen im Programm „De-minimis“ und im Bereich „Aus- und Weiterbildung“ im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2017 wurden 243,3 Mio. Euro und im Jahr 2018 insgesamt 243,8 Mio. Euro an Fördergeldern ausgezahlt. ■

Lob und Anerkennung bestimmen Feedback der Antragsteller bei „Vor-Ort“-Prüfungen

Seit Mitte des Jahres 2016 führt das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der vertieften Verwendungsnachweisprüfung auch sogenannte „Vor-Ort“-Prüfungen durch. Die Auswahl erfolgt sowohl nach dem Stichprobenverfahren als auch anlassbezogen. Die Kontrollen beziehen sich insbesondere auf die Prüfung der ordnungsgemäßen Verwendung der von den Antragstellern beantragten und ausgezahlten Fördermittel.

Neben dieser Prüfung ist die Interaktion mit den antragstellenden Unternehmen im Güterkraftverkehr ein wichtiger Bestandteil der „Vor-Ort“-Prüfungen. In allen Phasen einer vertieften Verwendungsnachweisprüfung im Rahmen der Förderprogramme des Bundesamtes für Güterverkehr wird den Zuwendungsempfängern Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Bei der Prüfung vor Ort wird darüber hinaus zielgerichtet ein Gespräch mit dem Antragsteller geführt, um Fragen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge für die Zuwendungsverfahren aus erster Hand zu erhalten.

Dieses Feedback war von Anfang an ein bedeutsamer Baustein in der Entwicklung der Betriebsprüfungsmethodik. Das Bundesamt nutzt zielgerichtet die Möglichkeit, auch bei den „Vor-Ort-Prüfungen“ mit den Güterkraftverkehrsunternehmen über die Förderprogramme zu sprechen.

Somit besteht die Möglichkeit, offene Fragen der Antragsteller zu klären und Hinweise zur Fehlervermeidung in Bezug auf die richtige Antragstellung zu geben. Fragen und Anregungen werden seitens des Bundesamtes ausgewertet und genutzt. Sie sind eine wichtige Erkenntnisquelle und Grundlage, um die Zuwendungsverfahren der Förderprogramme fortlaufend bedarfs- und zukunftsorientiert sowie anwenderfreundlich und effizient weiterzuentwickeln.

Eine erste Auswertung hat sehr wertschätzende Ergebnisse für das Bundesamt geliefert. So betrachten die Antragsteller die Betriebsprüfung als „guten Kommunikationsaustausch“. Durch persönliche Gespräche können sie immer wieder Fragen klären und Unklarheiten beseitigen.

Zustimmung gab es ebenfalls im Hinblick auf die Informationsmaterialien des BAG sowie das eService-Portal. „Die Antragstellung über das eService-Portal ist sehr konstruktiv“ und „die Funktionen des Portals einschließlich des Hochladens von Dokumenten funktionieren sehr gut“. Die Erläuterungen auf der Webseite zu den Förderprogrammen seien „hilfreich und nicht zu kompliziert“. Die Antragsteller stufen die Antworten bei telefonischen Anfragen über die Service-Hotline als „konstruktiv“ und „kompetent“ ein.

Darüber hinaus steht den Antragstellern als weitere Möglichkeit der Kontaktaufnahme im Bereich der Mautharmonisierung eine zentrale E-Mail-Adresse der Förderprogramme zur Verfügung.

Es werden immer wieder die „zügige Antragsbearbeitung“ und die „zeitnahe Abrechnung der Verwendungsnachweise“ hervorgehoben. Diese Einschätzung der schnellen Verfahrensbearbeitung spiegelt die Weiterentwicklung des Bundesamtes für Güterverkehr zu einem modernen öffentlichen Dienstleister wider.

Neben all diesen bestätigenden Aussagen zur Abwicklung der Programme gab es auch Rückmeldungen zu den Fördermaßnahmen selbst: Beispielsweise äußerten sich Antragsteller lobend „über geförderte Maßnahmen, die auch wirklich gebraucht werden.“

Das Bundesamt für Güterverkehr will im Rahmen der „Vor-Ort“-Prüfungen neben der Prüfung der ordnungsgemäßen Verwendung der beantragten und ausgezahlten Mittel weiter dazu beitragen, dass die Förderprogramme zur Zufriedenheit der Antragsteller auch künftig anwenderorientiert und benutzerfreundlich strukturiert sind. ■



Gerhard Bücher, Bereichsausbilder Kraftfahrwesen der THW Regionalstelle Saarbrücken (dr. v. l.), Heribert Schmitt, Leiter der Außenstelle Saarbrücken, (zw. v. r.) sowie Beschäftigte der Verfahrensbearbeitung (Außenstelle Saarbrücken)

Förderprofis des BAG lernen am praktischen Beispiel

Die Mitarbeiter/innen des Referates Verfahrensbearbeitung (Außenstelle Saarbrücken) des Bundesamtes für Güterverkehr sind für die Bearbeitung der Anträge auf eine Förderung von Maßnahmen in den Förderprogrammen Abbiegeassistenzsysteme und De-minimis zuständig und stehen für die Beantwortung sowohl schriftlicher als auch telefonischer Anfragen zur Verfügung.

Im Förderalltag ist allerdings nicht jede förderbare Maßnahme aufgrund der oft technischen oder sehr detailliert fachbezogenen Begrifflichkeiten leicht vorstellbar und somit in die richtige Maßnahmenkategorie einzuordnen. Auf Anregung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter organisierte das Referat einen Praxistag, der diese Zuordnung für die Zukunft erleichtern wird.

Auf Anfrage war die Regionalstelle des Technischen Hilfswerks in Saarbrücken gern bereit, den BAG-Beschäftigten einen Einblick in viele förderbare Maßnahmen und auch in deren Funktionsweise durch den Bereichsausbilder Kraftfahrwesen der Regionalstelle Saarbrücken, Gerhard Bücher, anhand von Theorie und Praxis zu gewähren.

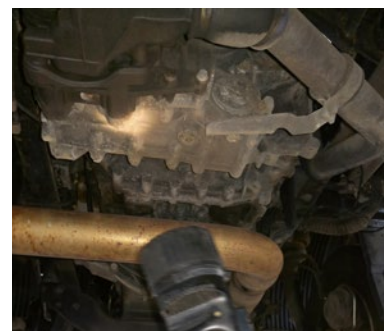
Die Anfragen der Beschäftigten waren vielfältiger Natur:

Auf die Frage „Wie weit reicht ein ‚toter Winkel‘, wenn kein Abbiegeassistenzsystem zur Verfügung steht?“ nutzte der Bereichsausbilder aufgestellte Pylonen und einen Blick vom Fahrersitz des Lkw, um die Unentbehrlichkeit eines solchen Systems deutlicher zu machen, als jeder Sachbericht es könnte.

Auf die Fragen, welche Retarder es gibt (die im Förderprogramm De-minimis gefördert werden), wie sie verbaut werden und welche Wirkung sie auf den Bremsvorgang haben, zeigte Herr Bücher zunächst die Wirkungsweise anhand eines Filmes, bevor er den eingebauten Retarder unter dem Lkw erläuterte.

Die Wirkung des Systems konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei einer Mitfahrt im Cockpit des Lkw beim Bremsvorgang miterleben.

Was sind „Radmutterindikatoren“? Sie dienen dem rechtzeitigen Erkennen von Gefahren. Mit einem Blick lässt sich das Lösen einer Radmutter erkennen. So können sie auf äußerst effiziente Weise helfen, folgenschwere Unfälle für Mensch und Material zu verhindern. ■





Highlights 2017/2018

Im Rahmen der Rechtsentwicklung konnte das Bundesamt an wichtigen Entwicklungen des nationalen, europäischen und multilateralen Rechts für den Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr teilnehmen und diese mitgestalten.

Beispielsweise hat die Europäische Kommission 2017 das Mobility Package Teil I vorgestellt. Das Paket enthält eine Reihe von Ideen zur Modernisierung der Mobilität und des Verkehrs mit dem Ziel, ein zukunftsfähiges Programm vorzulegen, das dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit unter Einschluss sozial- und umweltpolitischer Maßnahmen dient. Inhaltliche Schwerpunkte des Mobility Packages Teil I bilden die strengeren Zulassungsregelungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sowie zur Anwendung der Zugangsregelung zum Markt des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Die Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeit, bestimmte Verpflichtungen des Unternehmers und Mitführungspflichten der Unterlagen sollen verschärft werden. Die konkrete Umsetzung der Ideen bleibt abzuwarten.

Das Bundesamt ist ebenfalls an der Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie 2018/645/EU

aus November 2018 aktiv beteiligt. Hierzu haben 2018 ein Runder Tisch und eine erste Arbeitsgruppensitzung stattgefunden. Die Umsetzung bedeutet die Änderung bzw. Anpassung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung. Inhaltliche Schwerpunkte der Richtlinie sind die Beseitigung der Rechtsunsicherheit bei der Auslegung der Ausnahmenvorschriften, der Schwierigkeiten der Fahrer bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der absolvierten Ausbildung, der Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter sowie die Errichtung eines Durchsetzungsnetzes/Registers und die Einführung eines Fahrerqualifizierungsnachweises.

Zudem konnten erfolgreich die Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr aus dem Jahr 2015 zwischen den obersten zuständigen Behörden des Bundes und der Länder überarbeitet und finalisiert werden. Die Sozialvorschriften umfassen die Einhaltung des Fahrpersonalrechts, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten für alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport dienen, auf öffentlichen Straßen gelenkt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigen. Die aktuellste Version ist auf der Internetseite des Bundesamtes für die Öffentlichkeit zugänglich. ■

Interview mit Thomas Söffing

Welche Änderungen haben sich im Gefahrgutrecht ergeben?

Im Jahr 2017 wurden – wie in allen ungeraden Jahren üblich – die internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) geändert. Im ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route), werden u. a. die Vorschriften für den Umgang, die Behälter und die Fahrzeuge für Gefahrgutbeförderungen geregelt. Die Vorschriften werden regelmäßig von den 49 ADR-Vertragsparteien, die sich auf Regierungsebene im UN-Sitz Genf treffen, aktualisiert.



Thomas Söffing ist beim Referat 11 für die Aspekte der Fahrzeugtechnik zuständig.

Diese völkerrechtlichen Änderungen müssen in nationales Recht umgesetzt werden. Zu diesem Zweck hat sich das Bundesamt mit Änderungsvorschlägen für die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) sowie dem Buß- und Verwarnungsgeldkatalog und dem Musterrahmenlehrplan für das Kontrollpersonal in den zugehörigen Richtlinien Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (RSEB) eingebracht. Darüber hinaus gab es Änderungen bei der

Klassifizierung und dem obligatorisch mitzuführenden Beförderungspapier.

Welche allgemeinen Kontrollvorgaben wurden geändert?

Die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle sollte ursprünglich bis 2017 in nationales Recht umgesetzt werden. Tatsächlich umgesetzt wurde diese 2018 durch Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV). Das Bundesamt konnte dabei seine langjährige Controllerfahrung einbringen. Den Technikexperten des Bundesamtes steht nunmehr eine umfangreiche Checkliste zur Verfügung – ähnlich wie sie von den Überwachungsorganisationen bei der Hauptuntersuchung verwendet wird.

Und worin bestehen die Unterschiede der erwähnten Checklisten?

Bei der technischen Unterwegskontrolle werden zusätzlich die Aspekte der Ladungssicherung berücksichtigt. Rechtliche Vorgaben dafür sind in § 22 StVO aufgeführt und evtl. festgestellte Mängel können anhand der Checkliste bewertet werden.

Wie werden die Kontrollergebnisse statistisch ausgewertet?

Das Bundesamt nimmt die Aufgaben als Nationale Kontaktstelle wahr. Zu diesem Zweck erhält es von den inländischen Kontrollorganen die jeweilige Ergebnisstatistik. Diese werden in einem Bericht zusammengefasst und über das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an die Kommission der Europäischen Union übermittelt. Diese erhält somit ein europaweites Lagebild und kann bei auffälliger Mängelhäufung ggf. durch Vorschriftenänderung gegensteuern. ■



Sylvia Blos und Carsten Hofmann sind beim Referat Ordnungswidrigkeitenverfahren für die Rechtsauslegung zuständig.

Interview mit Sylvia Blos und Carsten Hofmann

C. H.: Zuletzt sind ja wieder einige Gesetzesänderungen in Kraft getreten und ich bereite ein Informationsschreiben vor, damit die Kolleginnen und Kollegen auf dem neuesten Stand sind. Können Sie mir bitte eine Zulieferung zu Ihren Rechtsgebieten schicken? Gerade im Straßenverkehrsrecht sind einige Änderungen angefallen.

S. B.: Ja, das stimmt. Ich stelle das für Sie zusammen. Beim Sonn- und Feiertagsfahrverbot hat der Gesetzgeber jetzt klargestellt, dass das nur für den gewerblichen Verkehr gilt und Privatleute mit ihren Wohnanhängern oder Booten auch sonntags fahren dürfen. Hierzu hatten wir ja immer viele Anfragen. Vor Donnerstag wird es aber nichts. Ich bin morgen unterwegs auf einer Dienstreise nach Hannover.

C. H.: Was führt Sie denn nach Hannover?

S. B.: Ich habe einen Termin im Niedersächsischen Innenministerium. Dort trifft sich eine Projektgruppe mit Vertretern der Polizei. Die neue EU-Verordnung zu einheitlichen technischen Unterwegskontrollen in der gesamten Europäischen Union bringt Abstimmungsbedarf zwischen uns und den Polizeibehörden der Länder mit sich. Vor allem bei der statistischen Erfassung hat sich einiges geändert. Wenn wir in Deutschland einen Lkw aus Spanien kontrollieren und technische Mängel feststellen,

erhält die für den Unternehmenssitz zuständige Straßenverkehrsbehörde in Spanien jetzt eine Information darüber, welche Mängel wir entdeckt haben. Sie kann dann von dem Unternehmen einen Nachweis verlangen, dass die Mängel beseitigt wurden, oder auch eine Betriebskontrolle in dem Unternehmen durchführen, wenn es häufiger auffällt. Es ist auch meine Aufgabe, für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Gesamtbericht über alle technischen Unterwegskontrollen zu erstellen, die von der Polizei und unseren Kontrollleuten im letzten Jahr durchgeführt worden sind. Deswegen muss ich mit darauf achten, dass hier alle einheitlich vorgehen, damit die Statistik nachher auch stimmt.

C. H.: Danke. Übrigens habe ich Ihnen hier noch die Angaben über unsere Bußgeldeinnahmen im letzten Jahr mitgebracht, die Sie für die Anfrage vom „Deutschen Autobahnkurier“ haben wollten. Wir haben im Jahr 2018 rund 12 Mio. € aus Bußgeldern erhalten. Der größte Teil entfällt auf Verstöße gegen die Sozialvorschriften, also vor allem zu kurze Ruhezeiten oder zu lange Lenkzeiten.

... Das Telefon klingelt ...

S. B.: Das geht schon den ganzen Morgen so. Da übermorgen ja Buß- und Betttag ist, wollen viele Lkw-Fahrer – vor allem aus dem Ausland – sich erkundigen, in welchen Bundesländern sie nicht fahren dürfen. ■

Interview mit der Leiterin des Referates Marktzugang, Hannelore Wizorek-Kuhlen

Sie leiten das Referat Marktzugang.

Welche Aufgabenbereiche beinhaltet der Marktzugang?

Das Referat befasst sich mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Aufgabenbereichen, zum einen mit dem nationalen und internationalen **Güterkraftverkehr**.

Zum internationalen Güterkraftverkehr gehört u. a. die Erteilung der multilateralen CEMT-Genehmigungen. Diese berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählt neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2018 betrug das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.230 Jahresgenehmigungen und 540 Kurzzeitgenehmigungen.

Für das Jahr 2018 hat das Bundesamt 410 Jahresgenehmigungen erteilt, die ausschließlich für weniger umweltbelastende und besonders verkehrssichere Fahrzeuge gelten. Daneben wurden 42 Kurzzeitgenehmigungen ausgegeben.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 86 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Zum Aufgabenbereich der Ausgabe bilateraler Genehmigungen gehören neben dem Erstellen des Layouts der Drittstaatengenehmigungen auch die Erteilung des Druckauftrags, der Austausch der Drittstaaten- und bilateralen Genehmigungen sowie die Ausgabe der bilateralen Genehmigungen der osteuropäischen und asiatischen Staaten, mit denen Deutschland ein Abkommen geschlossen hat.

Die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlichen Genehmigungen werden dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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. Für das Jahr 2018 wurden 8.858 dieser Genehmigungsurkunden ausgegeben.

Seit dem Jahr 2012 ist das Bundesamt für Güterverkehr darüber hinaus nationale Lizenz-, Kontroll- und Sanktionsbehörde im Bereich des gewerblichen grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraumes.

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

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

Im Rahmen des nationalen Genehmigungsverfahrens der Länder wirkt das Bundesamt ebenfalls mit. Es wird vor Erteilung von Erlaubnissen für den Güterkraftverkehr sowie von Gemeinschaftslizenzen von den zuständigen Verkehrsbehörden der Länder, insbesondere zur Zuverlässigkeit der Antragsteller, angehört.

Im Jahr 2018 hat das Bundesamt 3.130 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Insgesamt wurden 990 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Wiedererteilungen von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat das BAG zu 121 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.



Frau Wizorek-Kuhlen leitet das Referat Marktzugang des BAG

Neben den Aufgaben im Güterkraftverkehr ist das Referat zum anderen als einziges Referat im Bundesamt für den **grenzüberschreitenden Personenverkehr** zuständig. Wir geben Genehmigungen für den grenzüberschreitenden genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehr aus. Im Jahr 2018 wurden 105 dieser Genehmigungen erteilt.

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

Im Rahmen der Mitwirkung im Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2018 einen Bestand von rund 1.800 Linien. In 5.073 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.

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur werden zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten Probleme, die bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste bestehen, übermittelt.

Das Bundesamt führt auch Betriebskontrollen durch. Woher erhält das Bundesamt Informationen zu Unternehmen, die überprüft werden sollen, und was kontrollieren die Betriebskontrolleure in den Betrieben?

Das Bundesamt ist für die Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften und der Marktzugangsvoraussetzungen zuständig, also dafür, ob Transportunternehmen im Besitz einer Berechtigung zur Durchführung gewerblichen Güterkraftverkehrs sind, Auftraggeber nur Unternehmen mit einer Berechtigung beauftragen bzw. die Kabotagevorschriften eingehalten werden. Zur Erfüllung dieser Aufgabe sind die Betriebskontrolleure der Außenstellen berechtigt, bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchzuführen. Grundlage für eine Prüfung sind neben Kontrollberichten des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei auch Ersuchen der Erlaubnisbehörden sowie der Verbände.

Im Jahr 2018 wurden insgesamt 224 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde der Länder übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Um die Ergebnisse zu optimieren, wird ein Konzept zur Einrichtung von fünf Fachkompetenzzentren Betriebskontrollen in den Außenstellen Schwerin, Hannover, Dresden, Mainz und München erarbeitet.

Sie sagen, Auftraggeber dürfen nur Transportunternehmen beauftragen, die im Besitz der Berechtigung sind. Gibt es eine Möglichkeit, diese Informationen zu erhalten?

In Durchführung des EU-Verordnungspaketes zum Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrs-

unternehmer („Road Package“) wird beim BAG seit Ende 2012 ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen (VUDat) betrieben. Im VUDat werden allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert, etwa Name und Anschrift des Unternehmens sowie Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Daneben werden Angaben über die erteilte Gemeinschaftslizenz oder nationale Erlaubnis im VUDat erfasst. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend sind bestimmte Inhalte des VUDat, z. B. zur Gültigkeit einer Lizenz oder Erlaubnis, seit Oktober 2013 über die Homepage des BAG allgemein zugänglich. Im Jahr 2018 verzeichnete das BAG 155.313 Zugriffe auf die Homepage zur Unternehmenssuche mit insgesamt 343.932 Suchanfragen.

Im VUDat sind 57.348 Güterverkehrsunternehmen sowie 4.464 Personenverkehrsunternehmen, die im Besitz einer Berechtigung sind, erfasst. Für die Eintragung der Daten in die Datei sind jedoch die Länderbehörden verantwortlich.

Das BAG führt neben der Datei für den gewerblichen Güterkraftverkehr auch eine nicht öffentliche Datei über Unternehmer des Werkverkehrs. Unternehmen, die Werkverkehr betreiben wollen, sind dazu verpflichtet, das Unternehmen vor Durchführung der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden. Zurzeit sind 61.549 Unternehmen in der Werkverkehrsdatei angemeldet.

An wen können sich Interessierte wenden, wenn sie Fragen zum Marktzugang haben?

Die Beschäftigten im Bereich Marktzugang, sowohl der Außenstellen als auch des Referats 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 kniffligen Rechtsfragen zu lösen, die von Lkw-Fahrern, Unternehmern oder manchmal auch anderen Behörden an uns als bundesweit anerkannte Fachbehörde herangetragen werden, ist immer wieder eine spannende Herausforderung.

Mitarbeiterin, Zentrale Köln



| Berufskraftfahrer

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 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Vielzahl an Berichten, die diesem als Informationsgrundlage dienen und direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen einfließen. Hierzu zählen periodische Berichte, die sich in regelmäßigen Abständen mit bestimmten Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten befassen, sowie Schwerpunktstudien, die sich ausführlich mit speziellen Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen verschiedenster Art auseinandersetzen.

Bereits seit geraumer Zeit führt das Bundesamt in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Marktbeobachtung regelmäßig Evaluierungen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Sie sollen den Sozialpartnern als belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für eine Verbesserung und sozial ausgewogene Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen dienen. Ein Schwerpunkt der Berichterstattung liegt auf Berufskraftfahrern, die in besonderem Maße im Fokus von Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit stehen. Die Gründe hierfür liegen u. a. in den zunehmenden Schwierigkeiten deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen, in ausreichender Anzahl qualifiziertes Personal zu gewinnen, und in den häufig als kritisch angesehenen spezifischen Arbeitsbedingungen in diesem Berufsbild.

Wie akut der sogenannte Fachkräftemangel aus Sicht des Gewerbes mittlerweile ist, zeigen neben der wachsenden Zeitspanne für die Besetzung offener Stellen und der Zunahme unbesetzter Berufsausbildungsstellen die Ergebnisse einer aktuellen Erhebung des Bundesamtes bei mehr als 150 Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Danach bezeichneten kumuliert knapp drei Viertel der befragten Unternehmen die aktuelle Verfügbarkeit von Fahrpersonal als „mangelhaft“ oder „ungenügend“ (siehe Diagramm rechts). Weniger als 10 Prozent der Befragten empfanden die Verfügbarkeit von Fahrpersonal noch als befriedigend oder besser. Kleinere Unternehmen mit einer geringeren Anzahl an Berufskraftfahrern bewerteten die Personalverfügbarkeit dabei insgesamt negativer als Unternehmen mit einer größeren Belegschaft. Die Folgen des knapper werdenden Fachkräfteangebots zeigen sich u. a. in einer Zunahme von brancheninternen Abwerbungsversuchen, mithin einer höheren Fluktuation des Fahrpersonals, in unternehmenseitigen Fuhrparkreduktionen sowie einem deutlichen Anstieg der Arbeitskosten in den vergangenen Jahren.

Gleichwohl nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr in Deutschland in den vergangenen Jahren insgesamt zu, und zwar von rund 533.000 im Jahr 2012 auf rund 565.000 im Jahr 2017 (siehe Diagramm rechts). Maßgeblich hierfür war eine deutliche Zunahme der Zahl von Fachkräften mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft. Diese stammen überwiegend aus dem mittel- und südosteuropäischen EU-Ausland, vor allem aus Polen, Rumänien, Bulgarien, Kroatien, Ungarn und Tschechien. Während die Anzahl deutscher Berufskraftfahrer im oben genannten Fünfjahreszeitraum um knapp 6 Pro-

**Die Zusammenarbeit im Rahmen von Experten-
netzwerken bereichert meine Tätigkeit im Bundesamt
jedes Mal aufs Neue. Diese ist vor allem auch für
die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im
europäischen Raum sehr wichtig.**

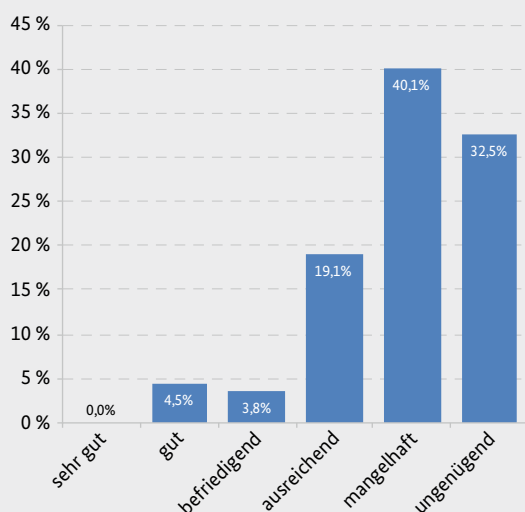
Mitarbeiterin, Zentrale Köln

zent auf rund 463.000 abnahm, stieg die Anzahl von Berufskraftfahrern mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft um knapp 150 Prozent auf rund 102.000. Der Anteil letzterer an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr erhöhte sich somit von knapp 8 Prozent im Jahr 2012 auf über 18 Prozent im Jahr 2017. Die Abnahme der Zahl deutscher Berufskraftfahrer wurde insoweit durch die hohe Zunahme der Zahl von Fachkräften mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft mehr als kompensiert.

Es sind mithin immer weniger Deutsche, die den Beruf des Lkw-Fahrers in Deutschland ausüben. Selbst der deutliche Anstieg der Fahrerlöhne in den vergangenen Jahren vermochte den rückläufigen Trend bislang nicht

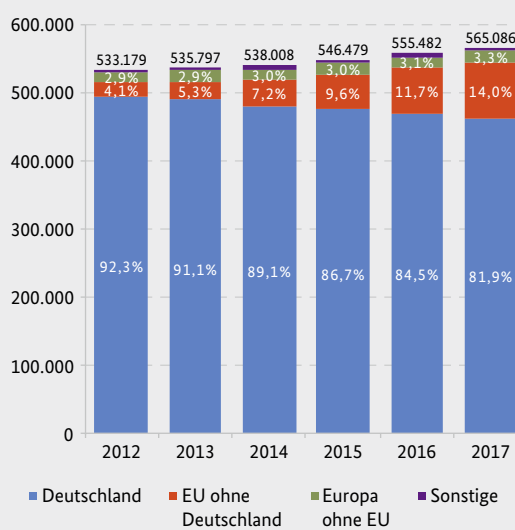
zu stoppen. Spürbar ist insbesondere der demografische Wandel. So weist die Gruppe der Berufskraftfahrer im berufsübergreifenden Vergleich bundesweit eine überdurchschnittlich hohe Altersstruktur auf. Rund 29 Prozent aller sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer waren im Jahr 2017 in der Altersgruppe ab 55 Jahren angesiedelt. Viele Berufskraftfahrer gingen mithin in den letzten Jahren in den Ruhestand bzw. stehen kurz vor dem Renteneintritt. Die Nachwuchsgewinnung birgt ihrerseits Herausforderungen. Seit Jahren weist der Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer eine überdurchschnittlich hohe Lösungsquote auf. Arbeitsbedingungen, die vor dem Hintergrund eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes nicht selten von langen und unregelmäßigen Arbeitsschichten, Überstunden,

BEWERTUNG DER AKTUELLEN VERFÜGBARKEIT VON FAHRPERSONAL DURCH BEFRAGTE UNTERNEHMEN DES GEWERBLICHEN GÜTERKRAFTVERKEHRS UND DES WERKVERKEHRS



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Stand: 31.12.

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTE BERUFSKRAFTFAHRER IN DEUTSCHLAND NACH HERKUNFT



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung. Stand: 31.12.

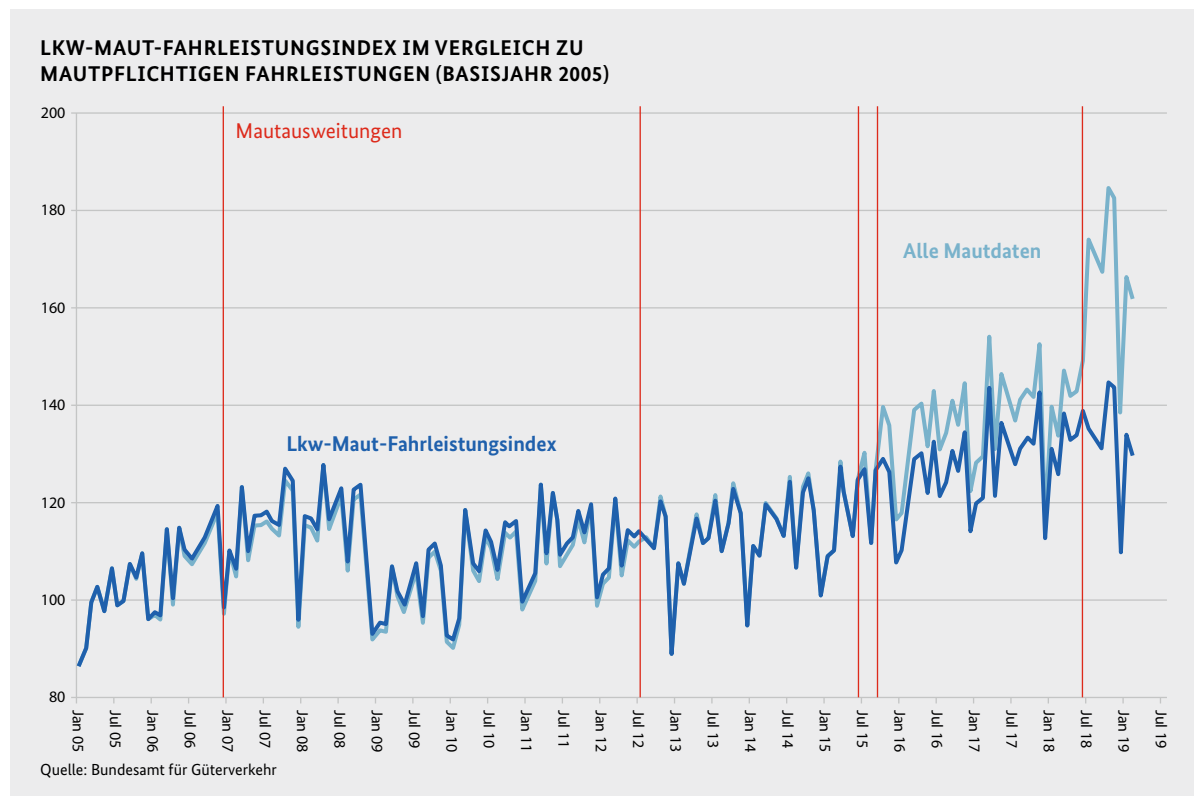
Wochenend- und Nachtarbeit, längeren Abwesenheiten vom Heimatort sowie Zeit- und Termindruck geprägt sind, und eine öffentliche Wahrnehmung des Berufsbildes, die nur noch wenig mit dem positiven Image früherer Jahre gemein hat, erschweren die Herbeiführung einer Trendwende.

Die Berichte des Bundesamtes zu den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik werden ebenso wie viele weitere Berichte der Marktbeobachtung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie können auf der Internetseite des Bundesamtes (www.bag.bund.de) kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden. ■

Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

Das Bundesamt ist bestrebt, seine verkehrswirtschaftlichen Erkenntnisse der Forschung, politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist der vom Bundesamt entwickelte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Dieser zeichnet den Verlauf der Fahrleistung mautpflichtiger Lkw in Deutschland nach und gibt zugleich frühe Hinweise zur Konjunkturentwicklung. Mit dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex leistet das Bundesamt einen weiteren Beitrag zur amtlichen Statistik.

Im Zuge der Lkw-Mauterhebung werden digitale Prozessdaten, u. a. über die Fahrleistung der mautpflichtigen Fahrzeuge, generiert. Der gegenwärtig in den Lkw-Mautdaten erfasste mautpflichtige Schwerverkehr spiegelt dabei nahezu den gesamten Verkehr von Lkws ab 7,5 t zGG auf deutschen Fernstraßen wider. Damit existiert eine Quasi-vollerhebung in diesem Bereich. Da es sich mehrheitlich um satellitengestützt erzeugte Prozessdaten handelt, ist die Revisionsanfälligkeit gering. Gleichzeitig stehen die Lkw-Mautdaten in nicht aufbereiteter Form bereits wenige Tage nach Ablauf eines Monats zur Verfügung.



Die Marktbeobachtung kennt stets die aktuelle Lage des Güterkraftverkehrsgewerbes und ist immer ein kompetenter Ansprechpartner.

Unternehmer und Teilnehmer IHK-Verkehrsausschuss

Seit ihrer Einführung wurde die Lkw-Maut schrittweise ausgeweitet. Zwar spiegeln die unbereinigten mautpflichtigen Fahrleistungen für sich genommen die Entwicklung der Lkw-Maut-Fahrleistung korrekt wider. Will man diese jedoch in einen Zusammenhang mit der Entwicklung des Güterverkehrs oder der Konjunkturentwicklung stellen, wirken die Mautausweitungen einschränkend auf die zeitliche Vergleichbarkeit der Lkw-Mautdaten. Um Veränderungen der beobachteten Fahrleistung aus der Zeitreihe auszuschließen, die mit den Ausweitungen der Mautpflicht zusammenhängen, hat das Bundesamt den sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt (siehe Diagramm). Dieser gibt die Entwicklung der Fahrleistung als Festbasisindex für eine Untergliederung an, die im Zeitablauf unverändert darstellbar ist. In den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex einbezogen werden zum einen lediglich die mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw auf Bundesautobahnen, da die streckenbezogenen Ausweitungen der Mautpflicht stets auf Bundesstraßen erfolgten. Zum anderen finden lediglich Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen im Festbasisindex Berücksichtigung, da letztere in den meisten Fällen nicht von der Absenkung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zGG betroffen waren. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowohl für verkehrliche als auch für konjunkturelle Analysen eine starke Aussagekraft auf.

Veränderungen gegenüber dem Vormonat oder dem Vorquartal sind häufig stark durch saisonale und kalendarische Effekte beeinflusst. Diese erschweren die Beurteilung aktueller Entwicklungstendenzen. Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wird daher vom Statistischen Bundesamt einer Saisonbereinigung unterzogen. Weiterhin werden Trends berechnet, welche die mittelfristige Entwicklungstendenz des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex angeben. Im Rahmen eines Kooperations-

projekts zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Statistischen Bundesamt wurde darüber hinaus der Zusammenhang zwischen dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex und den Konjunkturstatistiken des Statistischen Bundesamtes am Beispiel des Produktionsindex für das verarbeitende Gewerbe untersucht. Die Analysen zeigten, dass unter Zugrundelegung nicht saisonbereinigter Ergebnisse eine hohe Korrelation zwischen Fahrleistung und Produktion besteht. Für die Beobachtung aktueller konjunktureller Entwicklungen besitzen allerdings die saisonbereinigten Ergebnisse eine wesentlich höhere Relevanz. Unter Zugrundelegung saisonbereinigter Ergebnisse ist der statistische Zusammenhang zwischen Fahrleistung und wirtschaftlicher Aktivität vergleichsweise schwächer. Betrachtet man die zyklische Konjunkturentwicklung seit 2005 im Rückblick, stellt man fest, dass sich gleichwohl einige sehr genaue Übereinstimmungen bei den konjunkturellen Wendepunkten zeigen.

Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und konjunkturellen Aussagekraft hat das Statistische Bundesamt den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex Anfang 2019 in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen. Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich „Konjunkturindikatoren“ bereitgestellt und findet darüber hinaus Eingang in den sogenannten Konjunkturmonitor des Statistischen Bundesamtes. Die bisherigen Ergebnisse der Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt und Bundesamt für Güterverkehr wurden zudem in einem wissenschaftlichen Fachartikel, der in der Ausgabe 6/2018 der Zeitschrift „WISTA – Wirtschaft und Statistik“ unter dem Titel „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ erschienen ist, zusammengefasst. Der Fachartikel beschreibt den neuen Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken und erläutert seinen Bezug zu bestehenden kurzfristigen Statistiken. ■

Umsetzung der Open Data-Strategie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesamt

Gespräch mit Jürgen Triebel vom Referat „Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik“ und Open Data-Beauftragter des Bundesamtes

Open Data:

Als offene Daten werden Datensätze bezeichnet, die maschinenlesbar, unter freien Nutzungslizenzen und in der Regel kostenlos über das Internet (entweder zum Download oder über Schnittstellen) verfügbar sind.

Nach weitverbreiteter Meinung verfügt die öffentliche Verwaltung aus ihrer Arbeit über große „Datenschätze“, die weitgehend ungenutzt bleiben. Das Interesse aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft sowie seitens der Bürger

an diesen Daten wächst aus verschiedensten Gründen. Wie geht das Bundesamt mit diesem Bedarf um?

Das Bundesamt kennt diesen Bedarf und versucht, ihm im Rahmen der gesetzlichen Regelungen gerecht zu werden. Zu nennen ist hierbei in erster Linie das zuletzt 2017 erweiterte E-Government-Gesetz (EGovG). Ziel ist es, die gebührenfreie Bereitstellung von Daten der Ver-

waltung unter Beachtung des Datenschutzes zur öffentlich-rechtlichen Aufgabe zu machen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat über die engen gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus eine Open Data-Strategie entwickelt, die der Öffentlichkeit ein noch weitergehendes Informationsangebot auf der Basis vorhandener Verwaltungsdaten bieten soll. Hier im Bundesamt haben wir bereits mehrere Schritte dazu umgesetzt.

Welche Schritte sind das und welche Daten aus seiner Geschäftstätigkeit stellt das Bundesamt zur Verfügung?

Wir wählen hierzu verschiedene Wege. Auf der einen Seite stellen wir über unsere Internetseite www.bag.bund.de statistische Daten, z. B. aus der Lkw-Maut, zum Download bereit. Auf der anderen Seite sorgen wir dafür, dass die Daten zusätzlich „auffindbar“ sind, indem die hierfür notwendigen Informationen im Open Data-Portal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (mCLOUD) für Daten aus dem Verkehrsbereich eingestellt werden.



Arbeiten Sie bereits an weiteren Schritten, um in absehbarer Zukunft darüber hinaus weitere Daten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?

In verschiedenen Arbeitsbereichen des Hauses verfügen wir über Informationen, die von öffentlichem Interesse sein könnten, aber in der vorliegenden Form u. a. aus Gründen des Datenschutzes oder wegen anderer rechtlicher Vorgaben nicht veröffentlicht werden dürfen. Hierzu prüfen wir aktuell in einem abteilungsübergreifenden Projekt, ob diese Informationen mit vertretbarem Aufwand so aufbereitet werden können, dass auf der einen Seite bei einer Veröffentlichung der Informationsgehalt erhalten bleibt und auf der anderen Seite der rechtliche Schutzrahmen auf jeden Fall gewahrt wird.

Erhalten Sie Rückmeldungen zu den Veröffentlichungen?

Aus Gesprächen mit Marktteilnehmern, Anfragen aus dem politischen Raum, der Medienwelt oder aus Kreisen der Verkehrswissenschaft sowie aus der großen Anzahl von Zugriffen auf unsere Internetseite sehen wir, dass ein großes öffentliches Interesse an den bereitgestellten

Informationen des Bundesamtes besteht. Das gilt neben den Daten aus der Verkehrs- und Geschäftsstatistik ebenso für die kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognosen sowie die Berichte der Marktbeobachtung des Bundesamtes. Die Informationen dienen den Nutzern beispielsweise als eine Grundlage für betriebswirtschaftliche Überlegungen, verkehrspolitische Diskussionen oder fließen in verkehrswissenschaftliche Forschungsprojekte ein.

Diese Rückmeldungen spornen uns an, den eingeschlagenen Weg zur Umsetzung der Open Data-Strategie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit großem Engagement fortzusetzen. ■

M-CLOUD – TEILE DES MAUTDATENSCHATZES SEIT APRIL 2017 FÜR DIE ÖFFENTLICHKEIT VERFÜGBAR

Das Bundesamt für Güterverkehr stellt gemäß § 9 Absatz 7 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) die Lkw-Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1, 2 und 6 BFStrMG in regelmäßigen Abständen in anonymisierter Form zur Verfügung.

Dazu werden die monatlichen Mautumsätze für jeden mautpflichtigen Abschnitt differenziert nach Emissionsklasse und Achsklasse zur Verfügung gestellt.

Die mautpflichtigen Abschnitte sind namentlich und mit einer Tarifidentifikationsnummer versehen und somit eindeutig gekennzeichnet. Damit kann die Öffentlichkeit das mautpflichtige Streckennetz in jeder beliebigen Kombination aussagekräftig auswer-

ten. Dies ist vor allem für Institutionen interessant, die sich mit verkehrspolitischen Fragestellungen beschäftigen. Die veröffentlichten Daten stellen eine Kompletterhebung des mautpflichtigen Verkehrs dar.

Datengrundlage sind die vom Betreiber des Lkw-Mautsystems zur Verfügung gestellten Fahrten-daten, die im Zentralen Informationssystem (ZIS) des Bundesamtes für Güterverkehr aufbereitet werden.

Die Daten werden einmal monatlich am 15. Tag des Folgemonats in Form einer CSV-Datei auf der Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr zur Verfügung gestellt.

Interview mit Maren Gläser zur internationalen Zusammenarbeit

Was ist Euro Contrôle Route und was sind die Hauptaufgaben dieser Kooperation, Frau Gläser?

Euro Contrôle Route (ECR) ist eine Kooperation von europäischen Kontrolldiensten für den Güterverkehr. Sie geht auf eine in den 1990er-Jahren in den Benelux-Ländern gestartete Initiative zurück. Diese Zusammenarbeit führte am 5. Oktober 1999 zur Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung durch die zuständigen Verkehrsminister. Im Laufe der Jahre hat sich ECR zu einer Kooperation entwickelt, an der heute mehr als 15 europäische Mitgliedstaaten beteiligt sind. Deutschland hat von Anfang an die Vorteile dieser Zusammenarbeit erkannt und mitgewirkt.

Neben koordinierten, grenzüberschreitenden Kontrollen werden über ECR eine Reihe von Fortbildungen im internationalen Kontext und diverse Austausche für die Kontrollbeschäftigten organisiert.



Welche Rolle spielen Sie bei ECR?

Ich bin in meiner Position für die Koordinierung und strategische Ausrichtung des BAG bei allen ECR-Projekten und -Vorhaben verantwortlich sowie Ansprechpartnerin für die europäischen Kolleginnen und Kollegen. Im Rahmen der diesjährigen deutschen Präsidentschaft sitze ich dem Aufsichtsgremium Executive Committee vor und bereite mit vier weiteren europäischen Kolleginnen und Kollegen unter anderem die Entscheidungen des Steering Committee (Lenkungsausschusses) vor. Darüber hinaus bin ich Vorsitzende der Trainingsarbeitsgruppe, die unter anderem gemeinsame Fortbildungen und Austausche der Kontrollbeschäftigten koordiniert.



Der ehemalige BAG-Vizepräsident Robert Maiworm begrüßt die Gäste beim 10-jährigen Bestehen der „Master Class Tacho Fraud“ (Workshop zum Thema Manipulation am Fahrtenschreiber) in Osnabrück

Deutschland spielt seit letztem Jahr eine federführende Rolle bei ECR.

Ja, das ist richtig. Das BAG ist in allen ECR-Gremien bzw. -Arbeitsgruppen vertreten und hat zum 1. Juli 2018 die einjährige Präsidentschaft bei ECR von Frankreich übernommen und wird diese am 5. Juni 2019 im Rahmen des Steering Committee an Polen übergeben.



Die Anforderungen an die Rolle der Präsidentschaft sind dabei sehr vielfältig. In erster Linie geht es mir

darum, die Zusammenarbeit der ECR-Mitglieder weiterzuentwickeln. Hierzu gehörte unter anderem die Gewinnung weiterer europäischer Länder als ECR-Mitglieder, die Organisation und Leitung des Steering Committee sowie die Repräsentation von ECR im Rahmen verschiedener Veranstaltungen. Sehr wichtig ist aber auch, die bestehenden Mitglieder über alles Wesentliche zu informieren und gemeinsame Entscheidungen und Standpunkte zu erreichen.

Gibt es besondere Ereignisse oder Ergebnisse, die im Rahmen der deutschen Präsidentschaft bei ECR organisiert bzw. erreicht wurden?

Ja, eines der Hauptthemen während der deutschen Präsidentschaft bislang ist die Umwandlung von ECR in einen EVTZ (Europäischer Verbund territorialer Zusammenarbeit). Ziel des EVTZ ist es, einen verbindlichen rechtli-

chen Rahmen für die Aktivitäten von ECR zu erlangen. Sie können sich vorstellen, dass dieser Gründungsprozess sehr aufwendig ist. Unter der deutschen Präsidentschaft konnten wir einige Fortschritte verzeichnen und unter anderem das offizielle Genehmigungsverfahren in den einzelnen europäischen Mitgliedsstaaten einleiten.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat zudem als derzeitige ECR-Präsidentschaft und Gastgeber eine Reihe von Veranstaltungen organisiert: Neben den vielen Sitzungen und Meetings im BAG wurde das 10-jährige Bestehen der „Master Class Tacho Fraud“ (Workshop zum Thema Manipulation am Fahrtenschreiber) in Osnabrück gefeiert und erstmalig auch vom BAG ein multilateraler Kontrollleursaustausch in Nürnberg organisiert, an dem insgesamt 18 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus elf ECR-Mitgliedstaaten teilgenommen haben.

Wie wird es nach der deutschen Präsidentschaft mit ECR weitergehen?

Zunächst hoffe ich, dass wir mit der Gründung des EVTZ zügig und planmäßig fortfahren werden. Ich werde das BAG weiterhin im Executive Committee vertreten und somit auch in der Zukunft entscheidende Prozesse bei ECR mitgestalten. Das positive Feedback des ersten multilateralen Austausches in Deutschland hat dazu beigetragen, dass wir diesen Austausch auch in den nächsten Jahren anbieten werden. Ich glaube, dass die Zusammenarbeit und die gemeinsamen Aktivitäten im Rahmen von ECR auch in Zukunft einen erheblichen Mehrwert für unseren Kontrolldienst haben und wir in vielerlei Hinsicht davon profitieren werden. ■

Das Bundesamt agiert international. Ich finde das Zusammenspiel verschiedener Akteure auf nationaler sowie europäischer bzw. internationaler Ebene sehr spannend und abwechslungsreich. Die unterschiedlichen Formate des internationalen Austauschs bringen länderübergreifend Experten des öffentlichen Dienstes zusammen. Gemeinsam werden Lösungsstrategien entwickelt und verhandelt.

Mitarbeiterin, Zentrale Köln



Interview mit Vizepräsident Christian Hoffmann

Herr Hoffmann, Sie sind seit 2005 für das BAG in verschiedenen Bereichen tätig. Zuletzt leiteten Sie die Abteilung 6 – Kontrolldienste. Was waren Ihre größten und wichtigsten Projekte in den letzten Jahren?

In den vergangenen Jahren stand zunächst die Zusammenführung der Straßenkontrolldienste unter dem Dach einer gemeinsamen Abteilung – der neu geschaffenen Abteilung 6 – im Vordergrund. Die schrittweise Harmonisierung der Kontrollkonzepte schafft Synergien, von denen sowohl der klassische Straßenkontrolldienst als auch der Mautkontrolldienst zunehmend profitieren.

Vor allem ist es uns gelungen, die Aufgabenentwicklung und –verbreiterung in beiden Kontrolldiensten in erfolgreichen Haushaltsanmeldungen abzubilden: Sowohl für die zunehmend komplexen und zeitintensiven Kontrollen des SKD als auch für die mit der Ausweitung der Lkw-Maut einhergehenden Kontrollbedarfe haben wir in erheblichem Umfang Stellen erhalten, die wir aktuell besetzen.

Besonders erfreulich ist, dass wir zugleich Entwicklungsmöglichkeiten für die Kolleginnen und Kollegen in den Kontrolldiensten schaffen konnten und auch unsere Anstrengungen für eine Neubewertung der Dienstposten der Beamten im MKD zum Erfolg und hierdurch zu einer großflächigen Hebung und Beförderung geführt haben.

Durch die zunehmenden manipulativen Eingriffe in die Fahrzeugelektronik und die sich hieraus ergebenden schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit steht das BAG immer stärker im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und ist hierbei mit seiner anerkannten fachlichen Expertise besonders gefordert.

2018 wurde Ihnen die Leitung der Abteilung 3 – Zentrale Dienste - übertragen. Könnten Sie uns bitte einen Überblick über die Arbeit bzw. die Projekte der Abteilung 3 in den letzten zwei Jahren geben?

Ganz im Vordergrund steht die strategische Ausrichtung des BAG mit einer aufgabenadäquaten Aufbauorganisation: D. h., neue Aufgaben werden nicht einfach organisatorisch angedockt, sondern wir überlegen uns gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in welche Richtung sich das BAG in den nächsten Jahren weiterentwickeln wird, und bringen unser Wissen und Können in den Fachbereichen mit den neuen Aufgaben in strukturelle Übereinstimmung.

Dieser Prozess hat gerade erst begonnen. Hierbei gilt es, alle Kolleginnen und Kollegen mitzunehmen und fortlaufend über die weitere Entwicklung zu informieren.

Entlang dieser Orientierung gebenden „guideline“ sind wir dabei, die Rahmenbedingungen für alle Beschäftigten zügig und konsequent zu verbessern: Wir haben den Zugang zur Telearbeit erleichtert, wir sind dabei, das mobile Arbeiten mit einer breit angelegten IT-Offensive einzuführen (Anm.: alle Beschäftigten sollen individuelle Notebooks mit Netzwerkanbindung über Funk erhalten) und fördern nicht nur hierdurch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Die gerade beschriebene Aufgabenentwicklung ermöglicht zudem eine Vielzahl individueller Entwicklungsmöglichkeiten, die wir nach Kräften bedienen werden.

Auch das unmittelbare Arbeitsumfeld für die Beschäftigten in den Außenstellen und in der Zentrale soll sich stetig verbessern. Moderne, leistungsstarke IT sowie der Ausbau der Kommunikationstechnik, z. B. mit Videokonferenzanlagen, stehen hierbei ebenso im Fokus wie ein breit angelegtes betriebliches Gesundheitsmanagement.

Nach außen wirken u. a. die Einrichtung unserer Vergabestelle, die transparente und rechtssichere Verfahren zur Beschaffung gewährleistet, der beständige Ausbau der IT-Infrastruktur für unsere komplexen, hochtechnisierten Fachverfahren sowie ein stetig zu optimierendes Fuhrparkmanagement für die stark wachsende und sich entwickelnde Fahrzeugflotte.

Das BAG wächst stetig und übernimmt zunehmend auch neue Aufgaben, die weit über den bisherigen Schwerpunkt im Straßengüterverkehr hinausreichen. Beispielsweise wird das Bundesamt die Projektträgerschaft für die Förderung des Radverkehrs übernehmen. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, damit das Bundesamt diese und zukünftige vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übertragenen Aufgaben gut erfüllen kann?

Zunächst ist es festzustellen: Der gute Stand des BAG im Verkehrsgewerbe und im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist auf die ausgezeichnete fachliche Expertise der Kolleginnen und Kollegen sowie ihre Motivation und Befähigung zurückzuführen, sich auch kurzfristig auf neue oder geänderte Voraussetzungen in ihrem Arbeitsumfeld einzustellen.

Das ist nach meinem Verständnis auch der Grund, weshalb das BAG in seiner Außenwirkung als kompetent und leistungsstark, aber auch als sympathisch wahrgenommen wird.

Meine Aufgabe liegt insbesondere darin, die Themenfelder und Herausforderungen unserer Zeit für das

BAG zu erschließen und auf diese Weise die Aufgabenentwicklung für die Beschäftigten zukunftsfähig und nachhaltig zu begleiten.

Die Förderung des Radverkehrs ist das beste Beispiel hierfür: Wer hätte vor einem Jahr gedacht, dass wir diese Aufgabe übernehmen würden? Inzwischen arbeiten wir konzentriert daran, auch diese Herausforderung zum Erfolg zu führen, und haben uns – ganz nebenbei – intensiv mit diesem Verkehrsmittel im persönlichen Alltag auseinandergesetzt. Die Kolleginnen und Kollegen nutzen das Fahrrad aufgrund unserer guten innenstädtischen Lage gern auf dem Weg zur Arbeit und unterbreiten sehr gute Vorschläge, wie wir uns als fahrradfreundlicher Arbeitgeber verbessern können.

Daher gilt: Wo wir als Dienststelle und Arbeitgeber einen lebensnahen Bezug zur Aufgabe herstellen können, werden wir das nach Kräften fördern. Gerade die Identifikation der Kolleginnen und Kollegen mit ihrem Beruf und seinen Inhalten wird den zukünftigen Erfolg des BAG ausmachen.

Ich werde mich daher weiter dafür einsetzen, dass wir in einem modernen, zeitgemäßen Umfeld arbeiten, dass wir uns mit unseren Aufgaben identifizieren und gerne ins BAG kommen.

Anfang 2019 wurden Sie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Vizepräsidenten des Bundesamtes für Güterverkehr bestellt. Wo sehen Sie das BAG in den nächsten zehn Jahren?

Ich habe eine ziemlich klare Vorstellung von unserer Behörde als einem modernen Verkehrsdienstleister, der die ihm übertragenen Aufgaben souverän erfüllt und sich auch künftigen Herausforderungen stellt. Mit einer zukunfts zugewandten Kultur werden sich dem Hause und seinen Beschäftigten stets neue Perspektiven erschließen.

Darauf, diesen Veränderungsprozess aktiv mit allen Kolleginnen und Kollegen zu gestalten, freue ich mich, auch über die nächsten zehn Jahre hinaus. Im Übrigen bleibe ich dabei: Stillstand ist Rückschritt! ■

Was wir als Arbeitgeber bieten...

... VEREINBARKEIT

Bereits seit dem Jahr 2015 trägt das Bundesamt für Güterverkehr das Qualitätssiegel „berufundfamilie“ für eine strategisch ausgerichtete familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik.



2017/2018 – Zahlen & Fakten

- 238 Beschäftigte in Teilzeit
- 203 Mitarbeiter in Telearbeit

Durch die im Jahr 2018 erfolgte Rezertifizierung konnte das Bundesamt für Güterverkehr zeigen, dass die Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Vereinbarkeit ein wichtiges Instrument bei der erfolgreichen Gestaltung der Arbeitsbedingungen ist.

„Mit dem Fernstudium war eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf möglich (...). Es war anstrengend, aber es hat auch sehr viel Spaß gemacht.“

Claudia B., Zentrale Köln

„Bei einem Einsatz im Krisenmanagement konnten wir uns tatkräftig an der Vorbereitung für Notfallversorgung beteiligen.“

Hannah B., Zentrale Köln (Auszubildende)

... EIN FLEXIBLES ARBEITSUMFELD

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einer sich wandelnden Belegschaft gerecht zu werden, bietet das Bundesamt für Güterverkehr eine Vielzahl von Flexibilisierungsmöglichkeiten.

Durch unterschiedliche Instrumente erlangen die Beschäftigten ein hohes Maß an Zeitsouveränität.

2017/2018 – Zahlen & Fakten

- 172 unterschiedliche Teilzeitmodelle

Hierfür stehen folgende Instrumente zur Verfügung:

- flexible Arbeitszeiten
- Teilzeit
- Telearbeit
- gleitende Arbeitszeit im Innendienst
- Dienstplanung unter Berücksichtigung sozialer Aspekte
- Mobile Arbeit (in Planung)

„Für mich war die Entscheidung [Telearbeit] genau richtig, um meinen Kindern gerecht zu werden, ohne jedoch berufliche Abstriche machen zu müssen.“

Katja R., Außenstelle Dresden

„Die Möglichkeit, flexible Arbeitszeiten – in meinem persönlichen Fall eine Kernzeitverschiebung – mit meinem Dienstherrn auch kurzfristig zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf vereinbaren zu können, macht das BAG sehr attraktiv.“

Andreas B., Zentrale Köln

... GESUNDES ARBEITEN

Dem Bundesamt für Güterverkehr ist die Gesundheit der Belegschaft ein wichtiges Anliegen. Aus diesem Grund gibt es eine Vielzahl einzelner Maßnahmen, die sich um die Gesunderhaltung und Wiederherstellung bereits erkrankter Kolleginnen und Kollegen drehen.

2017/2018 – Zahlen & Fakten

- 9 Betriebssportgruppen
- 2 Sprechstunden pro Monat (Sozialberatung)

Wir bieten:

- betriebliche Sozialberatung
- betriebliches Eingliederungsmanagement
- Betriebssport
- Gesundheitstage
- weitere Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung

„Durch die Kombination von Teilzeit und Telearbeit bin ich in der Lage, mehr Stunden zu arbeiten, als es ohne Telearbeit möglich gewesen wäre.“

Christin K., Zentrale Köln

„Bei diversen Lernbüros und Praktika im gesamten Bundesgebiet kann ich neue Menschen und Städte erleben.“

Ben-Louis B., Zentrale Köln (Auszubildender)

... BERUFLICHEN EINSTIEG UND PERSPEKTIVEN

Sowohl für frisch gebackene Schulabsolventinnen/-absolventen als auch für langjährige Beschäftigte des Bundesamtes bieten wir vielfältige Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten.

2017/2018 – Zahlen & Fakten

Neueinstellungen:

- 2017: 13 Auszubildende
 - 2018: 15 Auszubildende
- Alle erfolgreichen Absolventen wurden in eine Anschlussbeschäftigung übernommen!

Mit unseren Ausbildungsberufen

- Verwaltungsfachangestellte/r Fachrichtung Bund (VFA)
- Fachinformatiker/in Systemintegration und unseren Qualifizierungsmaßnahmen (u. a. in Kooperation mit der Hochschule des Bundes)
- Verwaltungsfachwirt/in
- Diplom-Verwaltungswirt/in
- Master of Public Administration

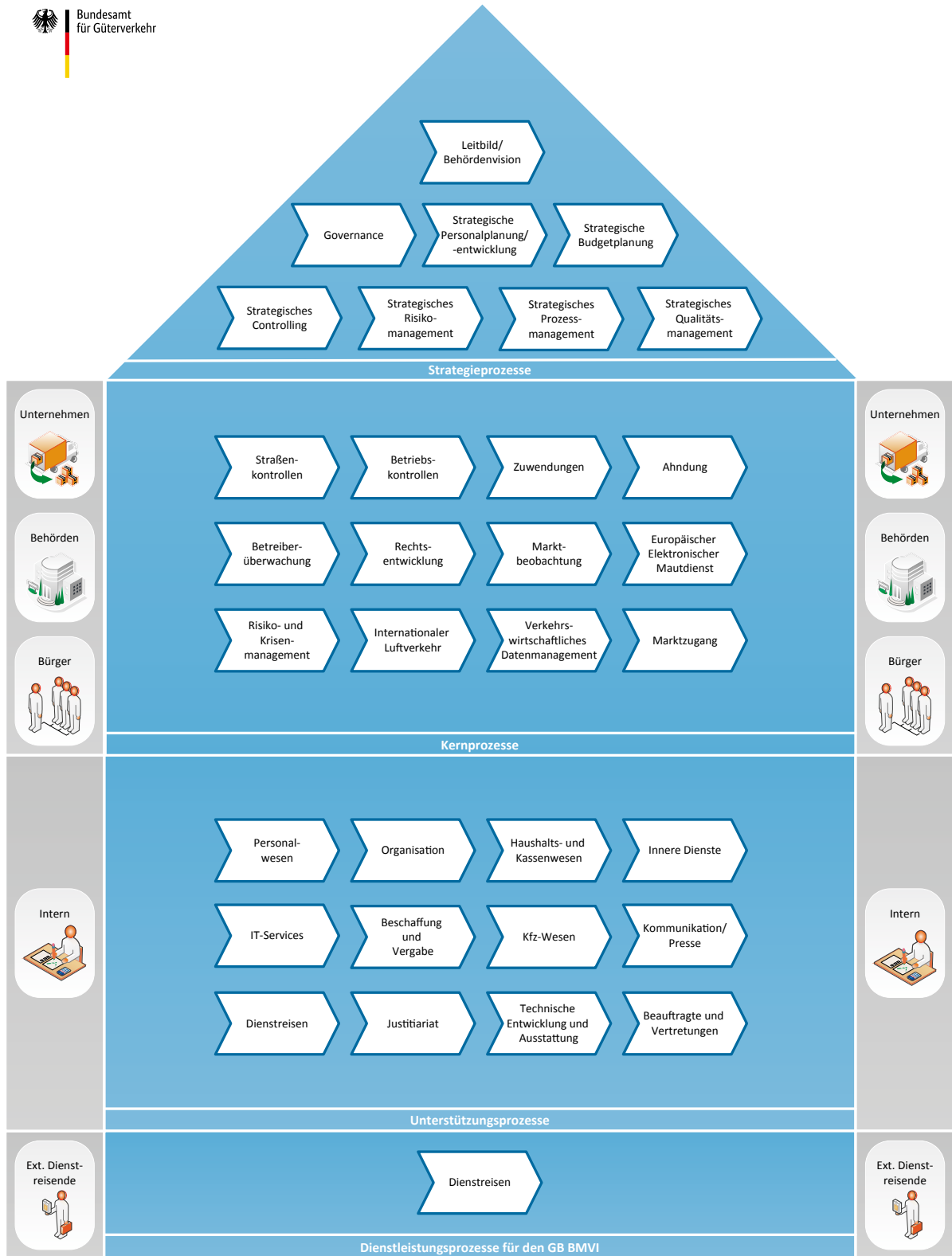
ermöglichten wir auch in den Jahren 2017 und 2018 wieder für jede/n den passenden Karriereschritt.

Darüber hinaus konnten und können sich auch zukünftig unsere Beschäftigten in zahlreichen Seminaren und Inhouseschulungen stetig fachlich weiterbilden. ■

„Das BAG ermöglichte mir in einer Betreuungsnotlage schnell und unkompliziert Hilfe, indem ich eine Befreiung von den Kernzeiten erhielt, und somit meine familiären und beruflichen Verpflichtungen besser vereinbaren konnte.“

Jens D., Zentrale Köln

Prozesslandkarte – Aufbau eines Prozessmanagements im Bundesamt



Die im Berichtsjahr entwickelte Prozesslandkarte spiegelt die Kerngeschäfte des Bundesamtes grafisch wider und unterscheidet Strategie-, Kern- und Unterstützungsprozesse.

Dabei stehen Strategieprozesse für das Zusammenspiel aller Prozesse im Bundesamt. Zu ihnen zählen Planungs- und Steuerungsleistungen. Kern- oder auch Leistungserstellungsprozesse hingegen beziehen sich nur auf die operativen Tätigkeiten im Bundesamt und stellen somit die Kernkompetenzen der Organisation dar. Sie dienen unmittelbar dem Behörden- und Geschäftszweck und liefern Ergebnisse für externe Abnehmer bzw. Kunden. Unterstützungsprozesse stellen die Funktionsfähigkeit

der Kernprozesse sicher.

Im Bundesamt wird seit dem Jahr 2018 ein neues Prozessmanagement (PzM) aufgesetzt. Zur Erfassung der gesamten Prozesslandschaft wurden Interviews mit allen Organisationseinheiten des Amtes geführt und für jeden einzelnen Prozess ein sogenannter Prozesssteckbrief erstellt, der in einem Register erfasst ist. Das Leistungsportfolio wird damit stets auf den Prüfstand gestellt und Optimierungspotential identifiziert, so dass sich das BAG als zuverlässiger Partner für alle externen Abnehmer bzw. Kunden präsentiert. ■

Wachstum durch Aufgabenzuwachs beim Bundesamt

Das BAG ist eine wachsende Behörde und gewinnt mit neuen Aufgaben auch an Bedeutung und öffentlicher Wahrnehmung.

Wir haben das Ziel und die Möglichkeit, den Beschäftigten in den vielfältigen Aufgaben langfristige Entwicklungsmöglichkeiten und gute berufliche Perspektiven zu bieten.

Derzeit arbeiten bereits ca. 1.800 Beschäftigte in der Zentrale in Köln sowie in den 11 Außenstellen bundesweit. Fortlaufend werden Stellen der verschiedenen Laufbahnen und Entgeltgruppen ausgeschrieben und sowohl intern mit Beschäftigten des BAG, ressortweit als auch extern mit neuen interessierten Bewerbern besetzt.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Ausbildung zur/zum Verwaltungsfachangestellten oder Fachinformatiker/in, ein Praktikum oder eine Station im juristischen Vorbereitungsdienst beim BAG abzuleisten.

AUFGABENVIELFALT BEIM BAG

Neben den Kontroll- und Ahndungsaufgaben nach dem GüKG und dem BFStrMG ist das BAG für vielfältige weitere Aufgaben zuständig.

Von der Marktbeobachtung über die Bewilligung von

Zuwendungen für das Logistikgewerbe bis hin zum Krisenmanagement gibt es ein breites Aufgabenspektrum mit entsprechend vielfältigen Betätigungsfeldern.

Mit dem Herzstück unseres IT-Bereichs beispielsweise, dem zentralen Rechenzentrum, sind wir im Hinblick auf die zunehmende Digitalisierung gut und unabhängig aufgestellt. Hiermit werden die gesamte Kontrolltechnik sowie die Mautsysteme betrieben.

Zur Gewinnung von IT-Fachkräften bildet das BAG selbst regelmäßig Auszubildende aus, wirbt gezielt auf Messen und ermöglicht je nach Qualifikation und Leistung auch die Zahlung einer IT-Fachkräftezulage.

So vielfältig wie die Aufgaben des BAG sind auch die Anforderungen an die Bewerber. Zu jeder Stärke gibt es passende Dienstposten.

EINFÜHRUNG DER LKW-MAUT AUF ALLEN BUNDESSTRASSEN – 2018

Zur Besetzung der Stellen wurden bundesweite Großverfahren durchgeführt, die auf großes Interesse stießen. Allein im Jahr 2018 sind rund 2.500 Bewerbungen eingegangen.

Die Besetzung einer solch großen Zahl von Dienstposten ist durch gute Abstimmung mit allen Beteiligten im Aus-

wahlprozess, detaillierte Zeitplanung im Vorfeld und mit viel Engagement erfolgreich möglich gewesen.

ÜBERNAHME DER PROJEKTRÄGERSCHAFT FÜR DIE FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

Als Bewilligungsbehörde in verschiedenen Förderprogrammen hat sich das BAG bereits zu einem kompetenten öffentlichen Dienstleister entwickelt. Künftig wird mit der Radverkehrsförderung ein ganz neuer und zukunftssträchtiger Bereich dazugewonnen.

Um die Aufgaben als Projektträger in den Förderprogrammen zur Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs sowie zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) umsetzen zu können, wird das BAG zum ersten Mal „Radverkehrsexperten“ für diese neuen Tätigkeiten gewinnen.

ERFOLGREICHE BEWERBUNG BEIM BAG

„Die Stellenausschreibung und die Aussicht auf eine abwechslungsreiche sowie spannende Tätigkeit haben mich von Anfang an angesprochen. Meine Vorstellungen und Erwartungen haben sich absolut erfüllt.“

Mitarbeiterin der Zentrale Köln

„Ich habe mich nach dem Studium beim BAG beworben, weil ich die Arbeit in der Verwaltung interessant finde. Ich durfte bald Verantwortung übernehmen, war in viele interessante Aufgaben eingebunden und konnte Entwicklungsmöglichkeiten wahrnehmen.“

Mitarbeiterin der Zentrale Köln

Alle aktuellen Stellenausschreibungen des BAG finden sich auf www.bund.de, www.interamt.de und www.bag.bund.de.



„JA“ ZU KÖLN – DIE ZENTRALE DES BUNDESAMTES VERBLEIBT AN DEM STANDORT AUF DEM „KÖLNER RING“

Die Zentrale des Bundesamtes wird zunächst für die kommenden 15 Jahre an ihrem bisherigen Standort verbleiben.

Gemeinsam mit der Liegenschaftsverwaltung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wurde im Großraum Köln eine Markterkundung durchgeführt. Hierbei konnte unter Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten der Zentrale die Lösung gefunden werden, dass die Zentrale weiterhin an ihrem bisherigen Standort in der Werderstraße am Kaiser-Wilhelm-Ring im Kölner Zentrum verbleiben kann. Weitere Flächen der angrenzenden Liegenschaft zum Kaiser-Wilhelm-Ring sollen angemietet werden, um den gestiegenen Bedarf an Büroflächen auch zukünftig decken zu können.

Für die kommenden Monate sind nunmehr umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen geplant, um der Vielfältigkeit der Aufgaben des Bundesamtes auch administrativ nachkommen zu können.

MASSGESCHNEIDERTE BÜROFAHRZEUGE FÜR DEN MAUTKONTROLLDIENST

2018 konnten die Planungen abgeschlossen und ein EU-weites Vergabeverfahren eingeleitet werden. Die Entscheidung über den zukünftigen Auftragnehmer soll im Frühjahr 2019 erfolgen.

Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen sind auf Bundesautobahnen und ausgewiesenen Bundesstraßen mautpflichtig. Die Einhaltung der Mautpflicht wird von den Kontrolleuren des Bundesamtes aufgrund eines gesetzlichen Kontrollauftrages überwacht. Hierfür bedarf es neben fortschrittlicher Kontrolltechnik auch eines verlässlichen Kontrollfahrzeuges, in dem die Kontrolleurinnen und Kontrolleure wie in einem Büro Verstöße gegen Abgabepflichten vor Ort vollständig bearbeiten können.

Die Bürofahrzeuge des Mautkontrolldienstes sind im bildlichen Sinne rollende Büros, die zudem mit aufwendiger Kontrolltechnik ausgestattet sind. Der Büroteil der Fahrzeuge ist mit moderner Bürotechnik ausgestattet (z. B. 2 Laptops, 1 Multifunktionsgerät, 1 Zahlungsterminal etc.).

Der bevorstehende Generationenwechsel der Bürofahrzeuge des Mautkontrolldienstes ließ im Bundesamt den Bedarf an neuen Kontrollfahrzeugen entstehen. Eine europaweite Ausschreibung wurde im November 2018 eingeleitet und in geplanter Weise im Januar 2019 abgeschlossen.

EINE MODERNE FAHRZEUGFLOTTE – DIE DIENST- UND KONTROLLFAHRZEUGE IM BUNDESAMT

Zur Wahrnehmung der vielfältigen Aufgaben des Bundesamtes und zur Prüfung von Verstößen gegen Abgabeverpflichtungen setzt das Bundesamt auf eine moderne Fahrzeugflotte bestehend aus:

- VW Touran für den Innendienst
- VW Passat GTE Hybrid für Leiter von Kontrolleinheiten
- VW T5 als Bürofahrzeuge für die Mautkontrolle
- VW Crafter als Bürofahrzeuge für die Straßenkontrolle



Die Fahrzeuge unterliegen unterschiedlichen Nutzungsdauern. Nach Ablauf der Nutzungsdauer können Fahrzeuge des Straßenkontrolldienstes an anerkannte Katastrophenschutzorganisationen oder das Technische Hilfswerk abgegeben werden. ■



Verwaltung bedeutet Projektmanagement – Ein anspruchsvolles Arbeitsumfeld

IUK BAG – DIE INFORMATIONS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNIK IM BUNDESAMT – EINE SCHNITTSTELLE MIT REICHWEITE IN DAS GANZE BUNDESAMT

Im Bundesamt stellt die Informations- und Kommunikationstechnik eine fachübergreifende Aufgabe dar. Als Querschnittsaufgabe definieren und betreiben wir die IT- und Kommunikationsinfrastruktur für effizient organisierte Geschäftsprozesse.

Mit modernen Entwicklungskonzepten werden innovative Geschäftsprozesse wie medienbruchfreie Kontroll- und Ahndungsprozesse mit digitalisierter Fahrzeugsensorik eingeführt, die Verstöße gegen die Fahrzeug- und Verkehrssicherheit während des laufenden Verkehrs automatisiert erfassen.

Unser Rechenzentrum bietet mit moderner Technologie und etablierten Service-Management-Prozessen ein attraktives Arbeitsumfeld im Bereich der Informationstechnologie. Ob Auszubildende oder erfahrene IT-Professionals: In unserem stetig wachsenden und vielseitigen Aufgabenspektrum bietet die eigene IT ein spannendes Arbeitsumfeld mit Perspektive.

HAUSEIGENE IT – DAS BUNDESAMT HÜTET SEINE DATEN IN EIGENER VERANTWORTUNG

Allein die im Bundesamt zur Gewährleistung des gesetzlichen Kontrollauftrags eingehenden Mautdaten umfassen 75.000.000 Datensätze – und das jeden Tag.

Hierfür setzt das Bundesamt auf ein hauseigenes sicheres, hoch verfügbares und nach Green-IT-Standards ausgerichtetes Rechenzentrum. Dort werden mit modernsten Methoden große Datenmengen erfasst, analysiert und visualisiert.

Neben dem Einsatz von Storage Area Networks (SAN) mit schneller Flash-Speicher-Technologie für das Befüllen und die Auswertung von bis zu 200 Terabyte großen Datenbanken werden hoch performante Disaster Reco-



very-Methoden eingesetzt, die Restorezeiten gegenüber herkömmlichen Backupmechanismen auf deutlich weniger als eine Stunde ermöglichen.

Mit einem umfassenden eigenen Lösungsangebot gewährleistet das Bundesamt ein integriertes IT-System, das Schutz bietet vor Überwachung, Missbrauch oder Veränderung der in ihm gespeicherten Daten.

BUSINESS OPPORTUNITIES – ZENTRALISIERUNG DES MARKTKONTAKTES IM INNEREN DIENST

Das Aufgabengebiet des Bundesamtes ist vielfältig und erfordert verlässliche Geschäftsbeziehungen zu einer Vielzahl an Unternehmen. Das Bundesamt versteht seine Auftragnehmer als Partner mit dem Ziel, die eigenen hohen Qualitätsansprüche an die gesetzlichen Kontrollaufgaben auch zukünftig sicherzustellen.

Zur Bündelung von Kapazitäten und Know-how richtete das Bundesamt in Abkehr der bisher verfolgten dezentralen Beschaffung 2017 eine zentrale Vergabestelle innerhalb des Inneren Dienstes ein. Sie ist das Bindeglied zwischen unseren bedarfstellenden Fachbereichen und den am Markt tätigen Unternehmen. Geschäftsmöglichkeiten des Bundesamtes finden Sie unter www.evergabe-online.de/.

DIE eRECHNUNG – EIN ANSPRUCHSVOLLES PROJEKT MIT VORTEILEN FÜR UNSERE GESCHÄFTSPARTNER

Im Bundesamt werden im Zuge der Verwaltungsmodernisierung (eGovernment) eingehende Rechnungen zukünftig elektronisch bearbeitet. Die Grundlagen der eRechnung basieren auf einer EU-Richtlinie (2014/55/EU) und werden im Bundesamt voraussichtlich im 4. Quartal 2019 eingeführt.

Das Bundesamt verfolgt mit einer zügigen Umsetzung das Ziel, übermittelte Rechnungen ausschließlich elektronisch zu bearbeiten.

Für unsere Geschäftspartner bedeutet dies, dass eingehende Rechnungen einfacher und Überweisungen zukünftig noch schneller ausgeführt werden können.

Neben den mit der Einführung der eRechnung verbundenen Vorteilen für unsere Geschäftspartner ist die Einführung dieser auch für die Projektmitglieder eine spannende, fach- und zuständigkeitsübergreifende Aufgabe.



Thomas Luettgens vom Referat „Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen“, Projektleiter der eRechnung:

„Als Projektleiter bin ich immer wieder über die Schlagkraft meiner Projektgruppe begeistert. Der fachübergreifende Austausch in dem hoch komplexen Bereich der eRechnung stellt aus meiner Sicht eine Bereicherung für jedes Projektmitglied dar. Persönlich bin ich zudem davon überzeugt, dass die Umsetzung der EU-Verordnung eine richtungsweisende Aufgabe mit einem hohen Nutzen für Unternehmen und Behörden darstellt.“

Rechenzentrum

VERFÜGBARKEIT DER GESCHÄFTSPROZESSE

Das Bundesamt legt großen Wert auf die Verfügbarkeit der gesamten IT-Umgebung. Im Rechenzentrum kann mithilfe der Software „Check_MK“, einem Open-Source-Produkt, die gesamte Hard- und Software überwacht werden. Somit sind die Beschäftigten in der Lage, Ausfälle frühzeitig zu erkennen, und können rechtzeitig entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung oder Beseitigung einleiten.

Eine Optimierung der Systeme wäre allerdings nicht ohne die guten und engagierten Kolleginnen und Kollegen möglich. Die Beschäftigten des Rechenzentrums arbeiten eng zusammen und verstehen sich dabei als Team, in dem es Spaß bereitet, die kleineren und größeren Probleme im Betrieb des Rechenzentrums zu bewältigen. Die Mitarbeitenden sind mit Herzblut bei der Sache und setzen sich stets neue Ziele.

STROMSPAREN UND SICHERHEIT DURCH VIRTUALISIERUNG

In den letzten Jahren hat das BAG konsequent auf Virtualisierung im Server- und Storagebereich gesetzt. Diese bewusste und richtige Entscheidung der Virtualisierung hat zu einer vielfachen Steigerung der Rechenleistung bei gleichzeitiger Halbierung des Stromverbrauchs geführt.

Virtualisierung bringt Flexibilität. Diese trägt in hohem Maße dazu bei, potenziellen Gefahren im Bereich der IT-Sicherheit besser zu begegnen und Gefahrenlagen zu isolieren. Durch die mit der Virtualisierung einhergehende Komplexität muss der Administrator im Rechenzentrum stets up to date sein. Dies wird durch ein umfangreiches Fortbildungsprogramm gewährleistet und im Haus unterstützt, das die Kolleginnen und Kollegen gern in Anspruch nehmen. Somit können die neuen und mit dem technischen Fortschritt steigenden Anforderungen stets bewältigt werden. ■

Pressestelle und Krisenmanagement

Das Bundesamt für Güterverkehr wurde durch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragt, eine Koordinierungsstelle Krisenmanagement einzurichten. Dort werden künftig die Aufgaben als Koordinierende Behörde im Sinne des Verkehrsleistungsgesetzes (VerkLG) sowie des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VerkSiG) wahrgenommen und Unterstützungsleistungen in Krisenlagen erbracht.



Romina Mathis und Dominik Franzen bei einer Besprechung

INTERVIEW MIT ROMINA MATHIS UND DOMINIK FRANZEN VON DER KOORDINIERUNGSSTELLE KRISENMANAGEMENT

Die Koordinierungsstelle Krisenmanagement (KKM) ist im März 2018 in der Stabsstelle Behördenleitung eingerichtet worden. Welche Aufgaben nimmt die KKM wahr?

Die KKM nimmt in der Krisenprävention und Krisenbewältigung Aufgaben der Zivilen Notfallvorsorge (ZN) nach dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) und Verkehrssicherstellungsgesetz (VerkSiG) ebenso wie Krisenmanagementaufgaben im Vorfeld dieser gesetzlich vorgegebenen Schwellen für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in vergleichbaren Lagen wahr.

Welche konkreten Aufgaben sind dies in der Krisenprävention?

Zu den Aufgaben der KKM in der Krisenprävention zählen insbesondere die Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten der Zivilen Notfallvorsorge auf dem Gebiet des Straßenverkehrs sowie verkehrsträgerübergreifend zur Organisation von Güter- und Personenbeförderungen in Krisenlagen wie auch die Weiterentwicklung der Rechtsgrundlagen des VerkLG und des VerkSiG einschließlich der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften. Ferner werden von der KKM in der Krisenprävention vorbereitende Aufgaben der Koordinierenden Behörde i. S. d. VerkLG sowie koordinierende Aufgaben und Funktionen gemäß VerkSiG wahrgenommen, um in der Krise ein abgestimmtes Handeln mit allen Akteuren und Verfahrensbeteiligten sicherzustellen.

Zudem sind seitens der KKM Strukturen vorzuhalten, die bei einem signifikanten Anstieg der Flüchtlingszahlen eine erneute Übernahme der vom BAG bis Ende April 2018 wahrgenommenen Beförderungsaufgaben in der Flüchtlingsverteilung gewährleisten.

Wie bereitet sich die KKM auf die Bewältigung einer möglichen Krise vor?

Die KKM bereitet sich insbesondere durch die Erstellung von Risikoanalysen und den Entwurf von Szenarien, durch Aufbau und Vorbereitung eines Krisenstabs, wozu auch die Gewinnung und regelmäßige Schulung sowie Beübung von sogenannten Verstärkungskräften für das Krisenmanagement im BAG zählt, aber auch durch Planung und Durchführung von Krisenstabsübungen auf eine effiziente Krisenbewältigung vor. Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Krisenstabs werden aktuell eigene Krisenstabsräume der KKM in einer Nebenstelle des BAG in Köln eingerichtet. Im BAG wurde hierzu eine abteilungsübergreifende Arbeitsgemeinschaft gebildet, die sich außer mit Fragen der Ausstattung der Krisenstabsräume mit der Zielsetzung einer resilienten Nutzung des Lagezentrums, beispielsweise mit redundanten Kommunikationsmitteln, mit der Notstromversorgung sowie einer gesicherten Treibstoffversorgung der Liegenschaften in der Werder- und Werkstattstraße beschäftigt. Darüber hinaus befasst sich die Arbeitsgemeinschaft mit der Definition kritischer Geschäftsprozesse, die in spezifischen Lagen als unerlässlich weiterbetrieben werden müssen.

Hat die KKM bereits an der vom Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) federführend organisierten länderübergreifenden Krisenmanagementübung „LÜKEX“ teilgenommen?

Ja. Die KKM nahm erstmalig an der „LÜKEX 2018“ teil, die sich mit dem Thema einer „Gasmangellage“ befasste. Im Fokus der Übung stand die Beübung der Notfallmechanismen der Gaswirtschaft gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) und des Energiesicherungsgesetzes (EnSiG). Zudem wurden die typischerweise mit einer Gasmangellage einhergehenden Auswirkungen auf den Bevölkerungsschutz betrachtet.

Die KKM nutzte die Übung vor allem dazu, die Bereitstellung und Koordination von Transportraum im Rahmen von Leistungsanforderungen nach dem VerKLG zu beüben. Hierbei verfolgte die KKM in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einerseits das Ziel, Überarbeitungs- und Anpassungsbedarfe der gesetzlichen Vorschriften zu identifizieren, andererseits aber auch, innerorganisatorische Abläufe (u. a. Ausstattung des Lagezentrums, Rollen des Krisenstabs) zu überprüfen. Zugleich stand – unter Einbindung der Pressestellen des BAG und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – die Beübung einer abgestimmten Krisenkommunikation im Übungsfokus.

Welche Aufgaben nimmt die KKM in der Krisenbewältigung wahr?

Im Falle einer sich anbahnenden bzw. bereits eingetretenen Krise wird durch die KKM im BAG eine besondere Aufbauorganisation – der sogenannte Krisenstab – eingerichtet und im Lagezentrum einberufen. Bei dem Krisenstab handelt es sich um eine zeitlich auf das Ereignis oder die Krise begrenzte Organisationsform, deren Ziel

ausschließlich in der erfolgreichen Krisenbewältigung besteht. Daher muss sichergestellt sein, dass die Entscheidungswege kurz sowie Kompetenzen und Aufgaben nach einem vorab erstellten Verfahrensablauf klar definiert sind und ein verlässlicher interner und externer Informationsfluss sichergestellt ist. Um die KKM sowohl in personeller als auch in fachlicher Hinsicht zu unterstützen, ist abteilungsübergreifend im BAG die Gewinnung sogenannter „Verstärkungskräfte“ für das Krisenmanagement vorgesehen.

Mit Unterstützung durch die Verstärkungskräfte erfasst, prüft und koordiniert die KKM in der Krise Leistungsanforderungen der anforderungsberechtigten Behörden, z. B. dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk oder dem Bundesamt für Strahlenschutz, wählt geeignete Unternehmen aus und überwacht bzw. steuert die Transport- und Beförderungsaufträge.

Kam es bereits zu einem Einsatz der KKM in der Krisenbewältigung?

Ja, im Rahmen der Mineralölmangellage im Herbst und Winter 2018. Extremes und langanhaltendes Niedrigwasser schränkte die Schifffahrt auf dem Rhein stark ein. Der Transport von Mineralöl bzw. Mineralölprodukten von und zu den Raffinerien geriet ins Stocken, weshalb Kaskadeneffekte und hohe Preise befürchtet wurden. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ermittelte die KKM bundesweit alternative Transportkapazitäten auf der Straße, um zum damaligen Zeitpunkt in den betroffenen Bundesländern möglicherweise unterstützend tätig zu werden. Durch den einsetzenden Regen Ende 2018 stieg der Rheinpegel, wodurch die Schiffe wieder voll beladen werden konnten und sich daraufhin die Mangellage entspannte. ■

Im Auftrag der Stabsstelle Krisenmanagement des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat sich das Team der KKM an einem Sonntagmorgen im November 2018 im Zusammenhang mit der Treibstoffmangellage keine zwei Stunden nach Aktivierung im BAG eingefunden. Diese Form der Tatkraft und Einsatzbereitschaft für unsere Aufgaben und gemeinsamen Ziele hat mich wirklich beeindruckt.

Elodie Hoffmann, Leiterin der StBL/KKM.

INTERVIEW MIT HORST ROITSCH VON DER BAG-PRESSESTELLE

Herr Roitsch, Sie sind in der Stabsstelle Behördenleitung für die Pressearbeit zuständig. Was waren die größten Projekte in den Jahren 2017 und 2018?

Eine wesentliche Aufgabe der Pressestelle des Bundesamtes ist die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Ziel ist es, nach außen eine einheitliche Sprechweise sicherzustellen. Dabei war eine unserer größten Herausforderungen in den beiden zurückliegenden Jahren die kommunikative Begleitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, MaB40K genannt, zum 1. Juli 2018. Gemeinsam mit der Pressestelle der Toll Collect GmbH habe ich dazu im September 2017 eine Tour durch 15 deutsche Großstädte – Roadshow – gestartet.

Was waren die Inhalte der Roadshow, worüber wurde dort gesprochen?

Aufgrund der Erfahrungen aus früheren Projekten wurden bei jedem Termin zwei getrennte Pressekonferenzen veranstaltet, zum einen für die Medien, also Presse, Funk und Fernsehen, zum anderen für die Verbände. Hierbei übernahm TC die Präsentation der gesetzlichen und technischen Änderungen und ich informierte über den Bereich „Kontrolle und Ahndung“.

Wo lag der Schwerpunkt bei der Presse und den Verbänden? Was waren die am häufigsten gestellten Fragen?

Viele Fragen aus dem Medienbereich drehten sich um die neuen Mautkontrollsäulen auf den Bundesstraßen. Hierbei war uns sehr wichtig aufzuklären, dass diese nur zur Mautkontrolle dienen und keine Geschwindigkeit messen. Sehr bald wurden sie nämlich als „Mautblitzer“ in den Medien bezeichnet.

Bei den Verbänden drehten sich die meisten Fragen um die neu eingeführte zentrale Mautberechnung.

Gab es in den letzten beiden Jahren weitere Veranstaltungen oder Messen, an denen die Pressestelle aktiv beteiligt war?

Ein Highlight war im Jahr 2017 die 5. Nutzfahrzeugmesse NUFAM in Karlsruhe mit über 20.000 Besucherinnen



Horst Roitsch von der Pressestelle geht nach 39 Jahren beim BAG in den Ruhestand

und Besuchern. Das BAG war zum vierten Mal vertreten. Höhepunkt an unserem Stand war der Besuch der Ehrengäste, mit an der Spitze der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann. Im Rahmen der Messe hielten auch noch verschiedene Fachreferate des BAG Impulsvorträge.

Im Frühjahr 2018 nahmen wir noch an der Trans-Log-Intermodal teil. Dies war eine regionale Transportmesse in Kalkar.

Was sind weitere Aufgaben der Pressestelle?

Die Pressestelle ist neben der Beantwortung von Presseanfragen und der Herausgabe von Presseinformationen auch für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich.

Hierunter fallen u. a. die Erstellung von Publikationen über das BAG und die Beantwortung von Bürgeranfragen. Ebenso erreichen die Pressestelle viele Dreh- und Interviewanfragen, die vermittelt und vorbereitet wer-

den müssen. Mein Kollege Assane Ndoye ist zudem verantwortlich für Krisenkommunikation in enger Abstimmung mit der Koordinationsstelle Krisenmanagement in der Stabsstelle Behördenleitung.



Assane Ndoye von der Pressestelle bei einem Messe-Auftritt des BAG.

Eine weitere wesentliche Aufgabe ist die Chefredaktion für die BAG-Webauftritte.

Herr Roitsch, Sie sind seit 39 Jahren beim BAG beschäftigt. Ende 2019 gehen Sie in Rente. Was war das persönliche Highlight Ihrer langjährigen Karriere?

In dieser langen Zeit durchlebt man natürlich viele Höhen und Tiefen.

Bereits meine Versetzung von der Außenstelle Stuttgart zur BAG-Zentrale nach Köln im Jahr 2006 war eine wesentliche positive Wendung meiner beruflichen Laufbahn. Als Highlight würde ich aber schließlich meinen Wechsel zur Pressestelle im März 2009 bezeichnen. Durch stets neue Herausforderungen blieben meine Tätigkeiten immer spannend und abwechslungsreich. ■



Dienstleistungszentrum Reisestelle

DIE ORGANISATIONSEINHEIT STELLT SICH VOR

Das Dienstleistungszentrum Reisestelle – kurz DLZ genannt – betreut das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie seine nachgeordneten Behörden in allen Belangen rund um das Thema Dienstreise. Hinzu treten die Themen Trennungsgeld und Umzugskostenvergütung, sodass analog zur freien Wirtschaft von einem umfassenden „Mobility Management“ gesprochen werden kann.

Dabei ist das DLZ zwar in die Systematik des sogenannten TMS, des Travel Management Systems des Bundes, eingebunden, aber als Dienstleistungszentrum des Geschäftsbereichs Verkehr ganz wesentlich von den vielfältigen Anforderungen der dort versammelten Behörden der Bundesverkehrsverwaltung getrieben. Das DLZ ruft die Leistungen des TMS des Bundes, die überwiegend aus Rahmenverträgen mit Leistungserbringern im Reisebereich wie Fluggesellschaften, Mietwagenanbietern, Hotels und der Bahn bestehen, ab und stellt sie den Reisenden des Geschäftsbereichs Verkehr in passender Zusammenstellung zur Verfügung. Darüber hinaus werden bundeseinheitlich die Bearbeitungssoftware SMS, die Dienstleistungen des Kreditkartenanbieters AirPlus und die des Reisebüropartners DER abgerufen, um sie dem Geschäftsbereich adäquat zur Verfügung zu stellen.

MITARBEITERINTERVIEW

Frau Gabriele Keltenich und Frau Bettina Hupperich sind langjährige Mitarbeiterinnen des DLZ und leiten beide eine Gruppe von Kolleginnen und Kollegen der Reisekostenabrechnung. Sie geben uns einen Einblick in ihre Arbeit bzw. die Reisekostenabrechnung.

Für wie viele Reisende, Behörden, Abrechnungen und Haushaltsmittel sind Sie verantwortlich?

Bettina Hupperich: Das Dienstleistungszentrum Reisestelle ist für 76 Behörden zuständig. Insgesamt werden zurzeit ca. 34.410 Reisende betreut. Davon haben 24.560 Reisende die Möglichkeit, den elektronischen Workflow zu nutzen, was einen enormen Vorteil in der Bearbeitung mit sich bringt.

Das DLZ darf – auch im Vergleich zu anderen Dienstleistungszentren – als gelungene Schöpfung bezeichnet werden, da nur ein Geschäftsbereich als vergleichsweise homogener Nutzer der Dienstleistungen auftritt. So kann unter einer reisekostenrechtlichen Fachaufsicht aus dem Geschäftsbereich für den Geschäftsbereich eine passgenaue Leistung erbracht werden. Der Servicegedanke ist dabei ein zentraler Aspekt der Ausrichtung der Arbeit des DLZ: Der Erfolg des Dienstgeschäftes, dem während der jeweiligen Reise nachgegangen werden soll, wird dabei gemeinsam mit den Kundeninstitutionen und den Reisenden angestrebt. Insgesamt steht daher die Arbeit unter dem Motto:

„Die gute Reise!“

Auch wenn sich zwischen den berechtigten Belangen der Reisenden und der Mitarbeiterzufriedenheit auf der einen Seite sowie den Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Rechtmäßigkeit auf der anderen Seite regelmäßig Zielkonflikte ergeben, verliert man im DLZ dieses Gesamtziel nicht aus den Augen.

Im Jahr 2018 wurden durch das DLZ ungefähr 150.000 Reisekostenanträge, 5.000 Trennungsgeldanträge und 200 Umzüge bearbeitet, also sehr viel an behördlicher Mobilität mit den erforderlichen Fürsorgemaßnahmen begleitet. Dabei hatten wir Haushaltsmittel in Höhe von rund 27 Millionen Euro bewirtschaftet.

Welche Schwierigkeiten treten in der Bearbeitung der Anträge auf?

Gabriele Keltenich: Die räumliche Distanz zwischen der abrechnenden Stelle und den Antragstellern sowie den Beschäftigungsbehörden, die über das gesamte Bundesgebiet verteilt und für die unterschiedlichsten Aufgaben

zuständig sind, ist auf jeden Fall eine Herausforderung in der Bearbeitung, die jedoch dank moderner Kommunikationsmittel gut gemeistert werden kann. Die Vielfältigkeit der Aufgaben der verschiedenen Behörden bedingt unterschiedliche Erfordernisse bei der Reiseplanung und Abrechnung sowie die Berücksichtigung von Umständen, die sowohl im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit als auch auf Fürsorgepflicht gegenüber dem Reisenden gegebenenfalls einzeln erwogen werden müssen. Die Klärung solcher Fragen ist zeitaufwendig, die lösungsorientierte Kommunikation mit den Behörden und Antragstellern ist jedoch eine Hauptaufgabe des Dienstleistungszentrums und macht in vielen Fällen auch den Reiz seiner besonderen Aufgaben aus.

Gibt es Vorgänge, die Ihnen in Erinnerung geblieben sind, sei es, weil besonders herausfordernd, schwierig oder einfach interessant?

Gabriele Keltenich: Ja, natürlich gibt es Vorgänge, die schon allein aufgrund der Zeit, die investiert wurde, und der Komplexität der Sachfragen in Erinnerung bleiben. Hierzu gehören für mich z. B. die großen Auslands-umzüge der an die Botschaften abgeordneten Mitarbeiter nach Peking, Neu-Delhi usw., bei denen sowohl im Vorfeld als auch bei der Abrechnung immer wieder neue Herausforderungen auftreten. Die Antragsteller bleiben auch namentlich jahrelang im Gedächtnis. Darüber hinaus gibt es aber auch immer wieder einzelne Abrechnungsfälle im Bereich Reisekosten und Trennungsgeld, die besonders positiv im Gedächtnis bleiben. Sei es, weil die Zusammenarbeit mit der Beschäftigungsbehörde in diesem Fall besonders fruchtbar und erfolgreich war oder weil die Mühe und Sorgfalt, die vonseiten der Abrechnung verwendet wurden, besonders erwähnt und

gelobt wurden. Zwischen Abrechnern und Dienstreisenden, die besonders häufig unterwegs sind, oder langjährigen Trennungsgeldempfängern können somit über die Distanz hinweg regelrechte „Dauerbeziehungen“ entstehen. Ein solch positives Feedback bleibt in Erinnerung und bereichert daher den Arbeitsalltag.

Wenn Sie sich ein neues Bundesreisekostengesetz ausdenken dürften, wie würde es aussehen?

Gabriele Keltenich: Im Großen und Ganzen halte ich das Bundesreisekostengesetz seit der Reform aus dem Jahr 2005 für ein durchdachtes Konzept, bezüglich dessen versucht wurde, alle möglichen Fallkonstellationen einzubeziehen und möglichst einheitliche und gerechte Ergebnisse zu erzielen. Diese Komplexität führt jedoch bei einzelnen Punkten zu komplizierten und nicht sofort verständlichen Formulierungen. Daher würde ich mir an einigen Stellen eine leichter verständliche Sprache und klar definierte Angaben wünschen, was insbesondere den zahlreichen Reisenden helfen würde, die ja nicht jeden Tag mit dieser Materie umgehen.

Darüber hinaus wäre etwas mehr Spielraum für eine Anpassung an geänderte wirtschaftliche Gegebenheiten von Vorteil. Schön wäre auch, wenn die Eigenverantwortung des Dienstreisenden im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und vorausschauende Planung einer Reise etwas mehr in den Fokus rücken könnte. Hierbei wären pauschale Abfindungsregelungen sicherlich ein überlegenswerter Denkansatz.

*Das Interview führte Rainer Hoffstedde,
Leiter des Dienstleistungszentrums.*

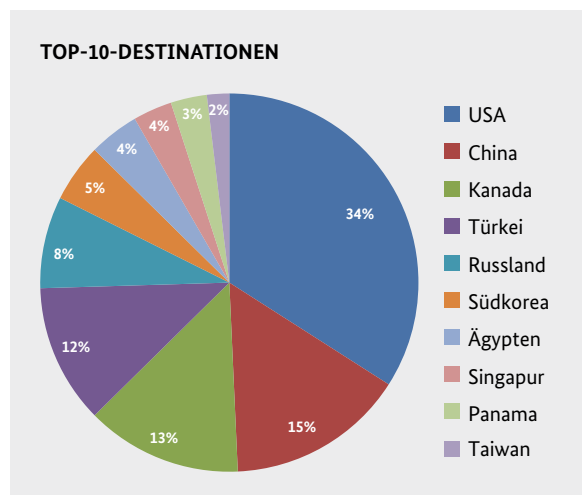
INZELASPEKT

Ein weiterer stark aufwachsender Bereich, der an die Gruppe Reisevorbereitung angegliedert ist, ist der Service rund um die Themen Dienstpass und Visaerteilung. Der folgende Exkurs soll die Arbeit in diesem Bereich kurz darstellen:

Seit 2013 assistiert das DLZ auch bei der Besorgung eines dienstlichen Visums und unterstützt bei der Beantragung von Dienst- oder Diplomatenpässen. Die für diese

Arbeit erforderlichen Schulungen wurden von Mitarbeitern des DLZ absolviert. Die Bearbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Auswärtigen Amt. In diesem Zusammenhang sind auch immer wieder Impfungen und arbeitsmedizinische Vorsorge ein Thema. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Unterstützung des DLZ im Jahr 2018 einen Erlass zum Thema arbeitsmedizinische Vorsorge bei tätigkeitsbedingten Auslandsaufenthalten mit besonderen

klimatischen Belastungen und Infektionsgefährdungen erarbeitet und herausgegeben, der die Grundlage für die Beratungsleistung darstellt. Gemessen an insgesamt 193 gelisteten Staaten beträgt der Anteil der Länder mit besonderen klimatischen Belastungen und Infektionsgefährdungen rund ein Viertel.



Im Jahr 2018 sind insgesamt 170 Destinationen durch die Dienstreisenden des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der nachgeordneten Bundesbehörden des Ministerialkreises bereit worden, sodass Beratung und Service durch das Dienstpasp- und Visateam erforderlich wurden.

Die Top-10-Destinationen nahmen hierbei einen Gesamtanteil von 3,5 % gemessen an der Gesamtauslandsreisetasigkeit ein. Die USA, Kanada und das restliche Nordamerika bilden hierbei die Spitze.

Für Diplomaten und Regierungsbeschäftigte sind spezielle Visakategorien vorgesehen. Da in dienstlichem Auftrag für die Bundesrepublik Deutschland gereist wird, sind für Dienstreisen dienstliche Visa vorgesehen. Ein Touristenvisum reicht für die Erledigung von Dienstgeschäften im Ausland nicht aus. Hinzu kommen Länder mit Anforderungen, die weit über jenen anderer Länder liegen, sodass ein ganz besonderes Maß an Sorgfalt erforderlich wird. Beispielsweise sind für Reisen in die Vereinigten Staaten von Amerika ganz besondere Einreisebestimmungen zu beachten, da in diesem Fall Langzeitvisa (5 Jahre – Kategorie-A2-Visa) ausgestellt werden müssen. Weitere Länder mit überdurchschnittlichen Anforderungen sind China, Russland und Indien. Die Zahl der Bearbeitungsfälle für diese Länder stieg in den letzten Jahren proportional zur Reisetätigkeit an. Insgesamt ist der Anteil an Interkontinentalreisen im DLZ von 2017 zu 2018 von ca. 10 % auf über 14 % angestiegen.

Das Dienstpasp- und Visateam steht für alle Fragen rund um diese Themen gern mit Rat und Tat zur Seite. ■

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Presse- & Öffentlichkeitsarbeit
Werderstraße 34
50672 Köln
Tel.: 0221-5776-1614
Fax: 0221-5776-1625

Redaktion: Assane Ndoye

**Konzept und
Gestaltung:** ORCA Affairs GmbH
Schumannstr. 5
10117 Berlin
Internet: www.orca-affairs.de

Stand: Juli 2019

Bilder: Titel obere Reihe, v. l. n. r.: THATREE/stock.adobe.com, Gina Sanders/stock.adobe.com, brudertack69/stock.adobe.com; Titel mittlere Reihe, v. l. n. r.: artegorov3@gmail/stock.adobe.com, Lukassek/stock.adobe.com, BAG; Titel untere Reihe, v. l. n. r.: desdemona72/stock.adobe.com, Marco2811/stock.adobe.com, am/stock.adobe.com; S. 4: Heike Fischer, Köln; S. 7, 8: BAG; S. 9: Toll Collect; S. 11, 13 unten: BAG; S. 13 oben: Toll Collect; S. 14 bis 22: BAG; S. 23: Toll Collect; S. 25, 26: BAG; S. 28, 34 und 38: Getty Images; S. 29 bis 32: BAG; S. 40 bis 42, 48, 49 oben, 50 bis 55 oben: BAG; S. 49 unten, 55 unten: Toll Collect

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.

