



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Geschäftsbericht 2003
Aufgaben-Organisation-Tätigkeiten

Bundesamt für Güterverkehr

Aufgaben • Organisation • Tätigkeiten

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Werderstr. 34, 50672 Köln

Postfach 19 01 80, 50498 Köln

Stand: Juni 2004

Bilder: BAG, DB AG/Klee, Polizei Niedersachsen, Berliner Flughäfen

BAG-Dienststellen im Überblick



Vorwort



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,
das Jahr 2003 war für das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ereignisreich.

Vor allem die Entwicklungen rund um die streckenbezogene Lkw-Maut weckten das Interesse der Öffentlichkeit an der Arbeit des BAG. Eine Arbeit, die im vergangenen Jahr aber nicht nur durch die Vorbereitungen zur streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland geprägt war. Auch im Jahr 2003 konnte das BAG durch seine Straßen- und Betriebskontrollen einen Beitrag leisten, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen und die Marktordnung im Straßengüterverkehrsgewerbe zu sichern. Dass diese Ziele seit über 50 Jahren, damals noch von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und seit 1994 vom Bundesamt für Güterverkehr, erfolgreich verfolgt werden, betonten auf einer Feierstunde zum 50-jährigen Jubiläum des Bundesamtes im Frühjahr 2003 Vertreter aus Politik, Verwaltung und Verbänden.

Deshalb ist es mir wichtig, Ihnen auch die „klassischen“ Aufgaben des Bundesamtes mit dem Geschäftsbericht 2003 näher zu bringen.

Öffentlichkeitswirksam ist dabei sicherlich der Kontrolldienst. Im Jahr 2003 wurden über 640.000 in- und ausländische Fahrzeuge vom Bundesamt kontrolliert, mehr als 200.000 Verstöße festgestellt und in mehr als 13.000 Fällen musste die Weiterfahrt untersagt werden. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben wir uns das Ziel gesetzt, die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge noch zu steigern.

Um aber nicht nur die Quantität sondern auch die Qualität zu verbessern, hat sich das Bundesamt als zentrale Kontrollbehörde des größten europäischen Transitlandes schon frühzeitig auf die neuen Herausforderungen der EU-Osterweiterung im Mai 2004 vorbereitet und die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene in einem vereinigten Europa intensiviert. Deshalb wurde beispielsweise die Mitarbeit im Rahmen des Abkommens „Euro-Contrôle-Route“ ausgebaut und die Anzahl regelmäßiger Schwerpunktkontrollen an den EU-Außengrenzen erhöht.

Die nationale und internationale Zusammenarbeit der Kontrolldienste soll mit dazu beitragen Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und gleichzeitig die Kontrollen in Europa zu harmonisieren.

Ernst Vorrath

Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Inhaltsverzeichnis

BAG-Dienststellen im Überblick	2
Vorwort.....	3
Inhaltsverzeichnis	4
Bundesamt für Güterverkehr	7
Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr.....	8
Straßenkontrollen.....	9
Aufgaben	9
Organisation des Kontrolldienstes	10
Bürofahrzeuge	12
Umfang der Kontrolltätigkeit	12
Straßenkontrollen 1999 bis 2003.....	13
Entwicklung der kontrollierten Fahrzeuge 1999 bis 2003.....	13
Maßnahmen.....	14
Kontrollmaßnahmen im Überblick.....	15
Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr 16	
Straßengüterverkehr.....	16
Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen	16
Ausgabe von bilateralen Genehmigungen, Ökopunkten und COP-Dokumenten sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof	17
Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder.....	18
Unternehmensdatei/Werkverkehrsdatei	18
Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG).....	18
Betriebskontrollen	19
Straßenpersonenverkehr	19
Ordnungswidrigkeitenverfahren.....	20
Sanktionen im Jahr 2003 insgesamt.....	21
Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsfremde Betroffene	22
Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsansässige Betroffene	22
Unfallberichte.....	23
Technische Unterwegskontrollen.....	23
Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung.....	24
Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung	24
Praktische Durchführung der Marktbeobachtung	24
Marktbeobachtungsberichte	25
Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft.....	25
Ergebnisse der Marktbeobachtung im Jahr 2003.....	25
Straßengüterverkehr.....	26
Eisenbahngüterverkehr.....	27
Binnenschiffgüterverkehr	27
Marktbeobachtung Luftverkehr	28

Autobahnbenutzungsgebühr	29
Allgemeine Aufgabenstellung	29
Gebührenerhebungssystem	29
Der Zentralrechner.....	30
Die Gebührenbescheinigung	30
Gebührenbegleichungsstellen	30
Leistung des Systems.....	31
Gebührenverteilungsrechnung	32
Überwachung der Gebührenerhebung	32
Verwaltungsverfahren.....	32
Beendigung des zeitbezogenen Gebührenerhebungssystems in Deutschland	32
Die streckenbezogene Lkw-Maut.....	33
Grundlagen	33
Beauftragung eines Privaten	34
Mauterhebungssystem	34
Die Abteilung Lkw-Maut im BAG	34
Grundsatzaufgaben, Administration Lkw-Maut.....	35
Mautkontrollen	35
Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes	35
Kontrolltätigkeit der Mautkontrolleure im Jahr 2003	36
Durchführung von Mautkontrollen.....	36
Dienstkraftfahrzeuge.....	38
Betriebskontrollen	38
Ordnungswidrigkeitenverfahren Nacherhebung	39
Aufgabenbeschreibung.....	39
Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsansässige Betroffene	39
Nacherhebungen	39
Betreiberüberwachung Rechnungswesen	40
Allgemeine Aufgabenstellung	40
Rechnungswesen	40
Kontrollfunktion	40
Aufbau	40
Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr	41
Transportorganisation des Bundes.....	41
Die Rolle des Straßengüterverkehrs im Ernstfall.....	41
Statistiken des Güterkraftverkehrs.....	42
Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Güterkraftverkehrsstatistik).....	42
Datengewinnung.....	42
Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale	42
Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik	43
Verkehrsleistungsseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2003	44
Veröffentlichung.....	45
Unternehmensstatistik	45
Datengewinnung.....	45
Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang.....	45
Erhebungsmerkmale.....	45
Akzeptanz der Unternehmensstatistik	46
Ablauf der Unternehmensstatistik.....	46
Veröffentlichung.....	46

Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)	47
Organisation	47
Personal	47
Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes	48
Einnahmen und Ausgaben	49
Organigramm.....	50

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW). Es hat seinen Sitz in Köln und wird von dem Präsidenten geleitet.

Die Behörde gliedert sich in eine Zentrale (Köln) sowie acht Außenstellen und drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben. Die Zentrale besteht aus vier Abteilungen und siebzehn 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 Aufgabefelder:

- Rechtsentwicklung,
- Planung, Koordinierung und Steuerung der Straßenkontrollen, der Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der zivilen Notfallvorsorge,
- Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung,
- Verkehrsfachstatistik,
- Erhebung und Verwaltung der Autobahnbenutzungsgebühr sowie der Konzessionsabgabe der Autobahnnebenbetriebe,
- Genehmigung und Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr,
- Allgemeine zentrale Verwaltungsaufgaben (Organisation, Personal, Haushalt, Kassen- und Rechnungs-

wesen, Informationstechnik, Innerer Dienst) sowie Disposition und Aufsicht über den Shuttle- und Pendlerverkehr Bonn-Berlin,

- Erhebung und Verwaltung der Lkw-Maut, Kontroll-, Prüfungs- und Überwachungsfunktionen (nicht hoheitliche Tätigkeiten obliegen einem privaten Dienstleister).

Die Außenstellen sind für die Aufgaben zuständig, welche 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.

Mitwirkung bei der Rechtsentwicklung für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr

Das Bundesamt wirkt an der Entwicklung des nationalen und multilateralen Rechts für den Straßengüterverkehr und den Straßenpersonenverkehr mit. Hierzu wertet es die Ergebnisse und Erfahrungen aus den Arbeitsbereichen Straßenkontrolldienst, Marktzugangsverfahren, Ordnungswidrigkeitenverfahren, verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung, Autobahnbenutzungsgebühren und Statistiken des Güterkraftverkehrs aus. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse nimmt es Stellung zu Entwürfen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie anderer Stellen und gibt initiativ Hinweise auf notwendige Anpassungen des deutschen und europäischen Verkehrsrechts.

Daneben beteiligt sich das Bundesamt an der Vorbereitung und Durchführung verschiedener Bund-Länder-Fachausschüsse, bilateraler Verkehrsverhandlungen des BMVBW und entsendet in dessen Auftrag Vertreter in verschiedene Fachgremien auf nationaler und europäischer Ebene.

Im Jahr 2003 lag der Schwerpunkt der Mitwirkung des Bundesamtes bei der Rechtsentwicklung für den nationalen Güterkraftverkehr in der Erarbeitung und Prüfung von Entwürfen für eine Anpassung des Güterkraftverkehrsgesetzes und der zugehörigen Verordnungen an Änderungen des Gemeinschaftsrechtes (Einführung der Fahrerbescheinigung; Regelungen des Landverkehrsabkommens EU-

Schweiz). Im Bereich des multilateralen Güterkraftverkehrsrechtes standen Aufgaben im Zusammenhang mit der Entwicklung von Regelungen für den alpenquerenden Verkehr (Nachfolgeregelungen für das Ökopunktsystem für den Verkehr im Transit durch Österreich), die Vorbereitung der Erweiterung der Europäischen Union sowie die Entwicklung von Modellen zur Neustrukturierung des multilateralen CEMT-Kontingentes im Mittelpunkt der Arbeit.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Mitarbeit bei der nationalen und europäischen Rechtsentwicklung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 2003; Anpassung der nationalen Gefahrgutvorschriften an die Änderungen des ADR; Einführung des neuen Gefahrgutunfallberichtes in Deutschland). Im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßengüterverkehr ist insbesondere die Mitwirkung bei den Vorbereitungen zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes zu nennen.

Darüber hinaus hat das Bundesamt im Jahr 2003 an der Umsetzung der EU-Richtlinie zur technischen Unterwegskontrolle in deutsches Recht mitgewirkt und die Mitarbeit bei der Weiterentwicklung der Richtlinie zur Ladungssicherung aufgenommen.

Straßenkontrollen

Aufgaben

Das Bundesamt leistet mit seinen Straßenkontrollen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Sicherung der Marktordnung im Straßengüterverkehr.



Warntafel Lkw-Kontrolle

Kontrolliert werden Lastkraftfahrzeuge auf die Einhaltung der Vorschriften über die

- Lenk- und Ruhezeiten (Lkw und Busse),
- Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
- Beförderung von Abfall,
- zulässigen Abgas- und Geräuschwerte von Lkw,
- zulässigen Abmessungen und Gewichte von Lkw und Anhängern,
- Benutzung gebührenpflichtiger Straßen,
- erforderlichen Transportgenehmigungen, Erlaubnisse und Lizenzen,
- Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel,
- Verwendung von sicheren Containern,

- Umsatzsteuerpflichten,
- Verhinderung illegaler Beschäftigung im Güter- und Personenverkehr,
- Mitführung der Genehmigungsurkunde für Kriegswaffentransporte.

Das Augenmerk der Kontrolleure des Bundesamtes gilt auch

- Verkehrsstraftatbeständen,
- schwerwiegenden Verstößen gegen das Straßenverkehrsgesetz wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, erheblichen technischen Mängeln an Kraftfahrzeugen, ungesicherter Ladung, Fahren ohne gültigen Führerschein oder unter Alkoholeinfluss sowie dem Kennzeichenmissbrauch,
- tierschutzrechtlichen Bestimmungen,
- Verstößen gegen zollrechtliche Bestimmungen.

Zur Durchführung ihrer Überwachungstätigkeit besitzen die Kontrolleure folgende Befugnisse:

- Anhalterecht für Lkw und Busse (bei Bussen nicht in allen Bundesländern),
- Recht zur Erhebung von Sicherheitsleistungen und Erteilung von Verwarungen,
- Recht zur Untersagung der Weiterfahrt im Binnenland,
- Recht zur Zurückweisung von Fahrzeugen an der Grenze.

Organisation des Kontrolldienstes

Infolge der Aufgabenerweiterung des Bundesamtes im Hinblick auf die Überwachung der Vorschriften über die streckenbezogene Lkw-Maut hat das Bundesamt seine Organisation bereits im Jahr 2002 geändert und einen separaten Kontroll-



Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten

dienst eingerichtet, der diese Vorschriften überwachen soll. Somit sind für das Bundesamt grundsätzlich zwei Kontrolldienste (Straßenkontrolldienst und Mautkontrolldienst) tätig. Ein Beitrag über den Mautkontrolldienst befindet sich auf Seite 35 ff.

Zur Erfüllung der übertragenen vielfältigen Aufgaben verfügt das Bundesamt im Straßenkontrolldienst gegenwärtig über 273 Stellen, davon 257 für Kontrolleure und 16 für Oberkontrolleure, wovon Ende des Jahres 2003 insgesamt 240 Stellen mit Kontrolleuren und Oberkontrolleuren besetzt waren.

Einen Schwerpunkt bildet die Kontrolltätigkeit an den EU-Außengrenzen zu Tschechien und Polen. Mit den dort stationierten circa 60 Kontrolleuren und Kontrolleurinnen kann an einigen Grenzübergängen schon jetzt ein Kontrolldienst rund um die Uhr eingerichtet werden. Darüber hinaus werden jährlich Schwerpunktkontrol-

len an den EU-Außengrenzen sowie regelmäßige Kontrollen in der Grenzzone durchgeführt.

Durch die Liberalisierung innerhalb der EU und dem damit erfolgten Abbau der Grenzkontrollen findet eine Kontrolltätigkeit an den EU-Binnengrenzen nur noch in sehr eingeschränktem Umfang statt. Im Interesse eines fairen Wettbewerbes und der Verkehrssicherheit ist daher eine enge Zusammenarbeit der benachbarten Staaten geboten; dies gilt für das Transitland Deutschland im besonderen Maße. Darüber hinaus erfordert auch die zunehmende Harmonisierung der bestehenden Rechtsvorschriften eine effektive, aufeinander abgestimmte Kontrollpraxis sowie den Informationsaustausch über bestehende Systeme. Vor diesem Hintergrund ist Deutschland im Jahr 2001 dem administrativen Abkommen „Euro-Contrôle-Route“ beigetreten, das von den Benelux-Staaten und Frankreich ins Leben gerufen worden war. In der Folge haben sich auch Irland, Großbritannien und Spanien dem Abkommen angeschlossen.



„Euro-Contrôle-Route“ beinhaltet die internationale Zusammenarbeit auf Kontrollebene. Die Hauptaspekte des Abkommens sind neben dem Informationsaustausch über nationale Rechtsentwicklungen, über Auslegung und Anwendung von EG-Vorschriften und über Kontrolltätigkeiten, auch die Koordinierung von Kontrollaktivitäten und Ausrüstung sowie der Austausch von Kontrollpersonal. In gu-

ter Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden aus den EU-Nachbarstaaten werden jährlich diverse zeitlich abgestimmte Kontrollen durchgeführt. Gemeinsame Kontrollen mit den Überwachungsbehörden der Nachbarstaaten sowie Austausch von Kontrollpersonal mit Frankreich und den Niederlanden dienen dem Erfahrungsaustausch auch im Hinblick auf die gleichartige Auslegung und Anwendung von europäischen Kontrollvorschriften.



Herauswinken zur Standkontrolle

Der Kontrolldienst des Bundesamtes ist durch seine Struktur sehr flexibel. Je zwei Kontrolleure bilden eine Kontrollgruppe. Die Kontrollgruppen sind zu Kontrolleinheiten mit jeweils 10 Kontrollgruppen zusammengefasst. Diese Organisation des Kontrolldienstes ermöglicht eine Kontrolltätigkeit durch einzelne Kontrollgruppen oder, angepasst an das Verkehrsaufkommen, durch mehrere Gruppen. Je nach Verkehrslage wird über längere Zeit an einem Ort (Standkontrollen), in jeweils kurzen Abständen an verschiedenen Orten in einem vorgegebenen Gebiet (mobile Kontrollen) oder in ausgesuchten Verkehrsgebieten oder Grenzabschnitten kontrolliert.

Insbesondere für mobile Kontrollen steht den Kontrolleuren zum Anhalten aus dem fließenden Verkehr auch ein Anhaltesignalgeber am Kontrollfahrzeug zur Verfügung.

Vom Kontrollablauf her werden im Rahmen der Standardkontrolle immer mindestens die drei Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht abgedeckt. Darüber hinaus erfolgt eine große Zahl von Kontrollen auf spezielleren Rechtsgebieten, insbesondere bei Gefahrgut- und Abfalltransporten. Viele Kontrolleure haben sich hierauf besonders spezialisiert.



Überprüfung der Sicherheitsausrüstung

Bürofahrzeuge

Dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes stehen etwa 140 besonders ausgerüstete Bürofahrzeuge zur Verfügung.



Ein Arbeitsplatz im Bürofahrzeug

Die Ausstattung dieser Fahrzeuge wurde wegen der zunehmenden technischen Kontrollen und der Einführung IT-gestützter Verfahren ständig erweitert. Zur aktuellen Ausstattung gehören im wesentlichen:

- zwei getrennte Arbeitsplätze,
- D-Netz-Telefon,
- Anhaltesignalgeber,
- Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht),
- Kopierer,
- Notebook und Drucker,
- Digital- / Polaroidkamera,
- mobile Zahlungsterminals für bargeldlose Zahlung,
- Achslastwiegegeräte,
- Abgasmessgerät, Schallpegelmessgerät,
- Fahrzeughöhenmesser, Bandmaß zur Überprüfung der Fahrzeuglängen und -breiten,
- Handtester zur Feststellung von Tachomanipulationen,
- Betriebsfunk,

Umfang der Kontrolltätigkeit

Für die Kontrolltätigkeit des Bundesamtes stehen nicht mehr so sehr die Zulässigkeits- (Genehmigungs-) Kontrollen im Vordergrund, sondern solche, die vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit aber auch des Umweltschutzes zum Gegenstand haben. Deshalb bestimmen die weit aus schwierigeren Kontrollen aus den Bereichen des Gefahrgut- und Abfallrechts, der Sozialvorschriften (einschließlich der illegalen Beschäftigung) sowie der Vorschriften über technische Sicherheit den Inhalt der Straßenkontrollen.



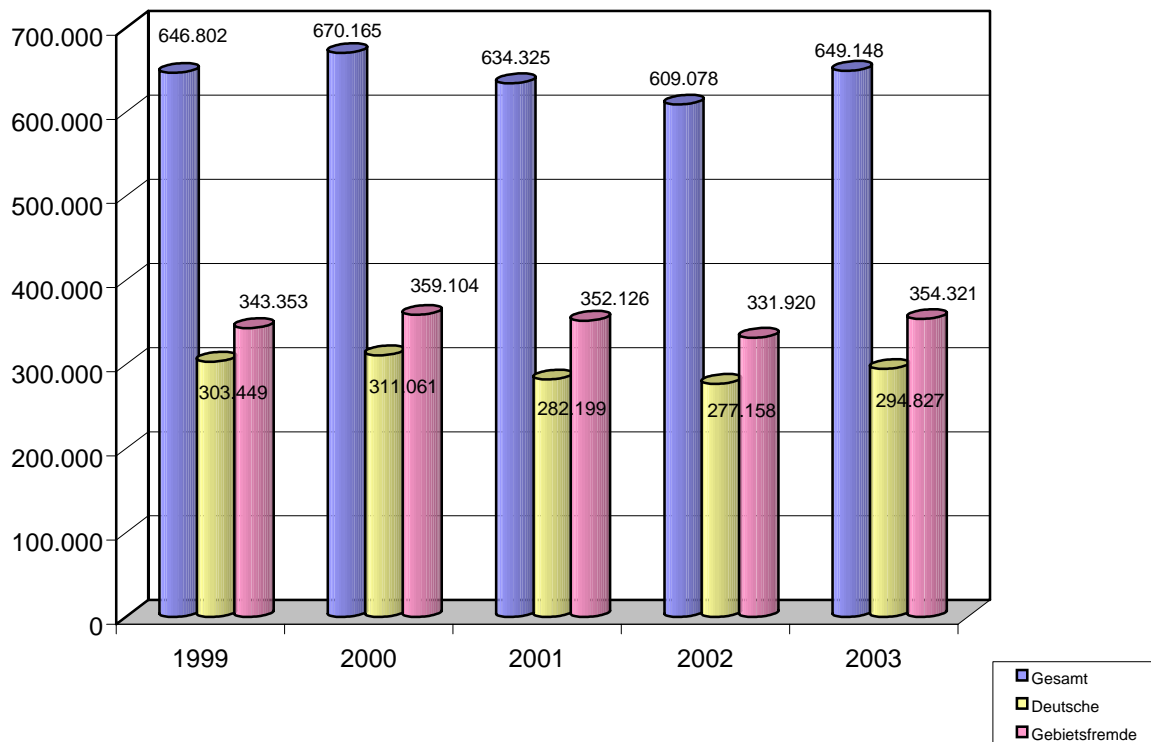
Kontrolle des Ladeguts

Die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Berichtsjahr 2003 konnte gegenüber dem Vorjahr erheblich gesteigert werden und liegt nunmehr bei 649.148 Fahrzeugen. Anteilmäßig werden zur Zeit etwa 55 % ausländische und 45 % deutsche Fahrzeuge kontrolliert.

Straßenkontrollen 1999 bis 2003

Straßenkontrollen	1999	2000	2001	2002	2003
<u>Gesamt</u>	646.802	670.165	634.325	609.078	649.148
EU-Außengrenzen	118.802	111.251	116.292	107.970	107.760
EU-Binnengrenzen innerhalb 25 km	66.649	72.585	66.057	59.870	63.311
Binnenkontrollen	461.351	486.329	451.976	441.238	478.077
<u>Kontrollarten</u>					
Standkontrollen	378.747	375.905	361.825	337.757	327.308
Mobile Kontrollen	268.055	294.260	272.500	271.321	321.840

Entwicklung der kontrollierten Fahrzeuge 1999 bis 2003



Maßnahmen

Im Jahr 2003 mussten 21,5 % aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden. Bei durchgeführten Schwerpunktkontrollen wurde diese Quote noch übertroffen.

Bei 139.822 beanstandeten Fahrzeugen wurden insgesamt 206.703 Verstöße gegen die Vorschriften der verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Davon entfallen allein 135.924 Verstöße auf Beanstandungen gegen die Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten). Dies entspricht einem prozentualen Anstieg in diesem Rechtsbereich von 63 % in 2002 auf 66 % im Jahr 2003. Auch die Zahl der Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen (insbesondere Einhaltung von Abmessungen, Achslasten und Gewichte) erhöhte sich in diesem Zeitraum leicht, und zwar von 26.170 (13,6 %) im Jahr 2002 auf 28.665 (13,9 %) im Jahr 2003.

Auch im Gefahrgutrecht wurden im Jahr 2003 mehr Fahrzeuge beanstandet als im Jahr zuvor. Die Beanstandungsquote erhöhte sich in diesem Bereich von 8,5 % im Jahr 2002 auf nunmehr 12,9 % in 2003. Bei den festgestellten Verstößen ist der Anteil fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Ausrüstungsgegenstände von 29,5 % auf 28,4 % zurückgegangen. Mehr als 23 % der Beanstandungen gegenüber fast 29 % im Vorjahr, waren Zuwiderhandlungen gegen die Kennzeichnungsvorschriften. Ebenfalls häufig wurden auch Fahrzeuge mit unzureichend gesicherter Ladung angetroffen. Hierauf entfallen circa

12 % der Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften.



Mangelhafte Kennzeichnung

Etwa 41 % der Beanstandungen konnten durch den Kontrolldienst vor Ort mit einer Verwarnung geahndet werden. In den anderen Fällen wurden Kontrollberichte gefertigt und von ausländischen Betroffenen Sicherheitsleistungen auf die zu erwartende Geldbuße erhoben.

Wegen akuter Gefährdung des Straßenverkehrs und der Umwelt musste in 13.711 Fällen (9,8 % der beanstandeten Fahrzeuge) die Weiterfahrt untersagt oder bei ausländischen Kraftfahrzeugen in 251 Fällen die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert werden.

Von den Kontrolleuren wurden unter anderem 9.440 Kontrollmitteilungen für die Finanzbehörden zur Überprüfung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer erstellt. 1.551 Kontrollmitteilungen wurden an die zuständigen Behörden zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Sozialversicherungsrechtes weitergeleitet.

Kontrollmaßnahmen 1999 bis 2003 im Überblick

Maßnahmen	1999	2000	2001	2002	2003
Verwarnungen * (in Mio. Euro)	1,7	1,6	1,6	1,5	1,6
Sicherheitsleistungen * (in Mio. Euro)	1,4	1,6	1,6	1,5	1,7
Kontrollberichte	76.608	77.426	77.436	81.507	83.398
Untersagung der Weiterfahrt	10.877	11.247	10.691	10.965	13.711
Zurückweisungen	977	466	459	365	251

* gerundete Werte

Marktzugang im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr erteilt CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen für den internationalen Straßengüterverkehr sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr. Es ist zuständig für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungen und Ökopunkten für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie die Bestätigung von COP-Dokumenten. Das Bundesamt wirkt mit bei Verwaltungsmaßnahmen der Verkehrsbehörden der Länder, die den Güterkraftverkehr betreffen, insbesondere bei Erlaubnis- und Gemeinschaftslizenzverfahren. Darüber hinaus ist der Bereich Marktzugang im Straßengüterverkehr mit der Durchführung von Betriebskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Bestimmungen betraut.

Außerdem erfüllt das Bundesamt Verwaltungsaufgaben nach dem Personenbeförderungsgesetz kraft besonderen Auftrags.

Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Bereich Marktzugang sind wichtige Ansprechpartner für andere Behörden wie Polizei und Zoll sowie für Unternehmer und Privatpersonen in Fragen des Marktzugangs im nationalen und internationalen Straßengüter- und Personenverkehr.

Straßengüterverkehr

Erteilung von CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen

CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählen die Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Im Jahr 2003 betrug



Muster einer CEMT-Genehmigung

das Kontingent der CEMT-Genehmigungen für Deutschland 1.505 Jahresgenehmigungen und 588 Monatsgenehmigungen. Hiervon hat das Bundesamt allein 1.300 Jahresgenehmigungen erteilt, die nur bei Verwendung von weniger umweltbelastenden und besonders verkehrssicheren Fahrzeugen, sogenannten „GREENER AND SAFE LORRIES“, gelten. 97 Jahresgenehmigungen wurden

für die Verwendung `EURO3sicherer` Fahrzeuge erteilt.

Für die Beförderung von Umzugsgut stehen besondere CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Diese sind mengenmäßig nicht beschränkt. Im Jahr 2003 hat das Bundesamt insgesamt 219 CEMT-Umzugsgenehmigungen erteilt.

Ausgabe von bilateralen Genehmigungen, Ökopunkten und COP-Dokumenten sowie Bescheinigungen über den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof

Die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlichen Genehmigungen werden dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von diesen Staaten zur Verfügung gestellt und von inländischen Behörden an deutsche Transportunternehmer ausgegeben.

Für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten stellt das Bundesamt die entsprechenden Genehmigungen aus. Im Jahr 2003 hat das Bundesamt insgesamt rund 24.000 dieser Genehmigungen an Transportunternehmen erteilt.

Das Bundesamt hat darüber hinaus bis zum 31. Dezember 2003 Ökopunkte für Transittouren deutscher Unternehmer durch Österreich mit Lastkraftwagen über 7,5 t zulässigen Gesamtgewicht ausgegeben. Die Anzahl der erforderlichen Ökopunkte hing vom Schadstoffausstoß des eingesetzten Fahrzeugs ab.

Das zur Verfügung stehende Kontingent der Ökopunkte verringerte sich von Jahr zu Jahr; damit sollte der Einsatz um-

weltfreundlicher Fahrzeuge gefördert werden.

Im Jahr 2003 hat das Bundesamt rund 3,2 Millionen Ökopunkte ausgegeben. In diesem Zusammenhang prüfte und bestätigte das Bundesamt die von den Lkw-Herstellern oder deren Beauftragten in COP-Dokumenten getroffenen Feststellungen über den Schadstoffausstoß sowie die Anzahl der benötigten Ökopunkte.

Für Kraftfahrzeuge deutscher Beförderer hat das Bundesamt im Jahr 2003 über 8.000 COP-Dokumente für den Transitverkehr durch Österreich bestätigt. Der Durchschnittswert des darin bescheinigten Ökopunktebedarfs je Transittour betrug im Jahr 2003, wie bereits im Jahr davor, 5,3 Punkte.

Am 31. Dezember 2003 ist nach Ablauf der bisherigen EU-Verordnung eine neue, ebenfalls auf Ökopunkten basierende Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich in Kraft getreten.

Österreich hat sich gegen diese Verordnung ausgesprochen, da sie die österreichischen Belange zu wenig berücksichtige. Aus diesem Grund setzt Österreich die Verordnung nicht um, so dass zur Zeit der Transit durch Österreich ökopunktfrei erfolgt.

Im grenzüberschreitenden gewerblichen kombinierten Verkehr Schiene-Straße sind Beförderungen im Inland zwischen Be- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht befreit.



Umschlagbahnhof Köln Eifelort

Das Bundesamt kann auf Antrag des Unternehmens einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Im Jahr 2003 hat das Bundesamt insgesamt 145 Bescheinigungen über den nächstgelegenen Bahnhof an Transportunternehmer ausgegeben.

Mitwirkung in Genehmigungsverfahren der Länder

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

Im Jahr 2003 hat das Bundesamt insgesamt circa 15.000 Stellungnahmen zu Anfragen der Länderbehörden bei Anträgen auf Erteilung von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen abgegeben. Im gleichen Zeitraum hat es zu rund 600 Anfragen wegen Rücknahme oder Widerrufs von nationalen Berechtigungen bzw. Gemeinschaftslizenzen Stellung genommen.

Unternehmensdatei/Werkverkehrsdatei

Das Bundesamt führt eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und daneben eine Datei über alle in Deutschland niedergelassenen Unternehmen des Werkverkehrs. Es stellt an Hand der Unternehmerdatei unmittelbar fest, über welche Berechtigungen die jeweiligen Unternehmen verfügen. Die zuständigen Verkehrsbehörden sind verpflichtet, dem Bundesamt die Erteilung oder den Widerruf von Erlaubnissen und Gemeinschaftslizenzen zu melden.

Jeder Unternehmer, der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben betreibt, ist verpflichtet, sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden. Die gewonnenen Daten dienen unter anderem zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen durch die zuständigen Stellen und als Auswahlgrundlage für Unternehmensbefragungen im Rahmen der Marktbeobachtung durch das Bundesamt.

Stellungnahmen nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KWKG)

Für Beförderungen, die unter das KWKG fallen, erteilen Bundeswirtschafts- und Bundesverteidigungsministerium die erforderlichen besonderen Genehmigungen an Transportunternehmer grundsätzlich nur, wenn diese die güterkraftverkehrsrechtlichen Voraussetzungen nachgewiesen haben und ihre Zuverlässigkeit aktuell festgestellt ist. Auch in diesen Ver-

fahren wird das Bundesamt zur Stellungnahme aufgefordert. Im Jahr 2003 hat es in diesem Zusammenhang Stellungnahmen zur Zuverlässigkeit von 31 ausländischen und 21 inländischen Transportunternehmen abgegeben.

Betriebskontrollen

Zur Überwachung der Einhaltung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen können Beauftragte des Bundesamtes bei allen in Deutschland am Transportgeschehen Beteiligten Betriebskontrollen durchführen. Anlass für die Durchführung von Betriebskontrollen sind im Wesentlichen Kontrollberichte des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes und der Polizei. Darüber hinaus regen die zuständigen Erlaubnisbehörden sowie Verbände an, entsprechende Betriebskontrollen durchzuführen. Das Bundesamt hat im Jahr 2003 insgesamt 221 Betriebskontrollen durchgeführt. Die dabei getroffenen Feststellungen werden nach entsprechender Auswertung entweder an die jeweils zuständige Bußgeldbehörde übermittelt oder vom Bundesamt in eigener Zuständigkeit als Bußgeldbehörde weiterverfolgt.

Allein im Rahmen des im September 2001 in Kraft getretenen Gesetzes über die Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG) hat das Bundesamt im Jahr 2003 über 76 Unternehmen im Wege von Betriebskontrollen überprüft, die zur Einleitung von über 140 Ordnungswidrigkeiten-

verfahren wegen möglicher Verstöße führten.

So hat das Bundesamt zum Beispiel wegen Verstoßes gegen die Auftraggeberpflichten gemäß § 7 c GüKG in zwei Fällen Geldbußen in Höhe von 44.145 Euro bzw. 8.040 Euro festgesetzt. In beiden Fällen ließen die Auftraggeber Transporte im erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr durchführen, obwohl ihnen bekannt war, dass die beauftragten Unternehmer nicht zur Ausübung des Güterkraftverkehrs berechtigt waren.

Straßenpersonenverkehr

Seit dem 1. Januar 1999 nimmt das Bundesamt auch Aufgaben des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen wahr. Es ist Genehmigungsbehörde für Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr und wirkt mit bei der Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Pendelverkehr (Ferienzielverkehr) und für den grenzüberschreitenden Linienverkehr.

Im Jahr 2003 hat das Bundesamt bei rund 1.500 Anträgen circa 2.800 Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erteilt.

Im gleichen Zeitraum wurden rund 270 Anträge deutscher und ausländischer Unternehmen auf Erteilung von Genehmigungen für den Pendelverkehr geprüft und mit der Bitte um Erteilung der Genehmigungen an in- und ausländische Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Im Rahmen seiner Mitwirkung bei Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreute das Bundesamt im Jahr 2003 einen Bestand von rund 1.900 Linien. In rund 5.300 Fällen wurden in- und ausländische Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs und Änderungsanträge zu bestehenden Verkehrsdiensten bearbeitet sowie der Austausch von Genehmigungen veranlasst. Die Anträge wurden auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und erforderli-

chenfalls mit Stellungnahmen an die deutschen und ausländischen Genehmigungsbehörden weitergeleitet.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Vorbereitung von Verhandlungen mit anderen Staaten über seine Erfahrungen bei der Genehmigungserteilung für den Personenverkehr und bei der Durchführung dieser Verkehrsdienste.

Ordnungswidrigkeitenverfahren

Das Bundesamt wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten entweder als Ermittlungsbehörde oder als Bußgeldbehörde tätig. Es ermittelt den Sachverhalt und gibt dem Betroffenen im Wege der Anhörung Gelegenheit, sich zu den Feststellungen zu äußern. Die Äußerung des Betroffenen führt zu einer Überprüfung des Sachverhalts. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten spricht das Bundesamt gegen den Betroffenen eine Verwarnung mit oder ohne Verwarnungsgeld aus.

Andernfalls

- teilt es als Ermittlungsbehörde das Ermittlungsergebnis der zuständigen Bußgeldbehörde zur Ahndung mit oder
- führt es als Bußgeldbehörde das Ordnungswidrigkeitenverfahren in eigener Zuständigkeit bis zum Erlass eines Bußgeldbescheides durch.

Das Bundesamt ist grundsätzlich Ermittlungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten, die es im Rahmen seiner Überwachungsarbeit feststellt.

Bußgeldbehörde ist das Bundesamt bei

- Verstößen gegen das
 - Fahrpersonalgesetz
 - Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
 - Abfallverbringungsgesetz
 - Luftverkehrsgesetz
 - Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container

wenn die Zuwiderhandlung von einem ausländischen Unternehmen und von einem Betroffenen mit Wohnsitz im Ausland begangen wurde.

Bei deutschen Betroffenen sind die Behörden der Länder zuständig.

Das Bundesamt ist auch Bußgeldbehörde bei

- Verstößen gegen das
 - Güterkraftverkehrsgesetz
 - Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
 - Personenbeförderungsgesetz, in den Fällen des genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehrs

wenn die Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen wurde, das seinen Sitz im Ausland hat.

Außerdem ist das Bundesamt für Güterverkehr Bußgeldbehörde bei

- Verstößen gegen das
 - Autobahnbenutzungsgebührengesetz
 - Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr

durch gebietsfremde oder gebietsansässige Betroffene und das

- Bundesstatistikgesetz (Verkehrsleistungsstatistik und Unternehmensstatistik für den gewerblichen Straßengüterverkehr und den Werkverkehr)

durch Gebietsansässige.

Schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gebietsansässiger Betroffener können Anlass geben, bei der zuständigen Erlaubnis- oder Lizenzbehörde die Rücknahme der Erlaubnis oder der Gemeinschaftslizenz anzuregen.

Schwerwiegende Verstöße von Unternehmen aus anderen EU-/EWR-Staaten übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden im Heimatstaat des Betroffenen.

Im Zusammenhang mit der Unterrichtung kann das Bundesamt bei dem Niederlassungsstaat anregen, Maßnahmen gegen den Unternehmer zu ergreifen. Diese können bis zur Entziehung der Gemeinschaftslizenz führen.

Haben die Unternehmer ihren Sitz in einem Drittstaat, teilt das Bundesamt entsprechende Feststellungen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit, das den jeweiligen Heimatstaat des Betroffenen gemäß bestehender Abkommen informiert. Bei wiederholten Verstößen können gebietsfremde Unternehmen vom grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen werden. Hält das Bundesamt den Ausschluss eines Unternehmens aus einem Drittstaat für erforderlich, trifft das Bundesministerium hierüber die Entscheidung.

Das Bundesamt hat im Jahr 2003 in Ordnungswidrigkeitenverfahren die folgenden Maßnahmen getroffen:

Sanktionen im Jahr 2003 insgesamt

	Anzahl	Betrag in Euro
Bußgeldbescheide	65.651	9.057.707,46
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	3.113	86.197,00
Gesamt (Gebietsansässige und Gebietsfremde zusammen)	68.764	9.143.904,46

Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsfremde Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen ¹⁾
Güterkraftverkehrsgesetz ²⁾	5.295	46	1.177
Personenbeförderungsgesetz	95	keine	65
GüKBillBG ³⁾	194	keine	277
Fahrpersonalgesetz	25.603	70	2.581
Gefahrguttransportrecht	2.616	16	846
Autobahnbenutzungsgebührengesetz	8.993	76	749
Abfalltransportrecht	897	4	218
Sichere Container (CSC)	6	keine	13
Insgesamt	43.699	212	5.926

¹⁾ Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, Einstellungen

²⁾ einschließlich Verstöße gegen VO'en (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3138/93

³⁾ Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr

Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiete	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen ^{1) 2)}
Güterkraftverkehrsgesetz	209	921	16.903
GüKBillBG	297	3	981
Bundesstatistikgesetz	3.677	677	5.428
Autobahnbenutzungsgebührengesetz ³⁾	17.769	1.300	5.255
Insgesamt	21.952	2.901	28.567

¹⁾ Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld, Einstellungen, Abgabe an Staatsanwaltschaft

²⁾ Davon 14.978 unbezifferte Anträge GüKG

³⁾ Weitere, hier aufgrund der Organisationsumstellung nicht enthaltene, Ordnungswidrigkeitenverfahren aus dem Bereich ABBG finden Sie auf Seite 39.

Unfallberichte

Bei einem schweren Unfall oder Zwischenfall im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter muss der Beförderer seit Beginn des Jahres 2003 nach § 9 Abs. 2 Nr. 4 der Gefahrstoffverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) sicherstellen, dass dem Bundesamt ein Ereignisbericht vorgelegt wird.



Meldepflichtiger Unfall

Das Bundesamt erfasst die Berichte, wertet sie vorläufig aus und leitet sie anonymisiert an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiter.

Um die erforderlichen Informationen zu erhalten, nutzt das Bundesamt die bestehenden Kontakte zu den Verbänden des Verkehrsgewerbes, um deutsche Beförderer über die Berichtspflicht zu informieren. Außerdem werden regelmäßig die bestehenden Kontakte zu Verladern, Beförderern und anderen am Gefahrstofftransport Beteiligten vertieft und erweitert.

Damit auch ausländische Unternehmen auf ihre Berichtspflicht aufmerksam gemacht werden, unterrichtet das Bundesamt bei Besprechungen auf europäischer Ebene die Vertreter anderer Staaten über diese Verpflichtung. Zudem aktualisiert

das Bundesamt seine Ausführungen zu diesem Thema im Internet.

Technische Unterwegskontrollen

Im Rahmen der Aufgaben als Koordinierungsstelle nach der Technischen Kontrollverordnung übermittelt das Bundesamt Kontrollberichte über schwerwiegende oder wiederholte Verstöße durch gebietsfremde Unternehmen oder Fahrzeuge den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat oder das Fahrzeug zugelassen ist. Neben den Meldungen können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ersucht werden, wegen der Feststellungen Maßnahmen zu ergreifen.

Die getroffenen Maßnahmen werden der ersuchenden Behörde des Mitgliedstaats zugeleitet.

Verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Bundesamtes ist die Beobachtung und Begutachtung des Güterverkehrsmarktes. Sowohl durch die fortlaufende und systematische Sammlung und Analyse von Informationen über den Verkehrsmarkt als auch durch die Auswertung von Erkenntnissen aus Gesprächen mit Verantwortlichen der Verkehrswirtschaft untersucht und analysiert das Bundesamt Veränderungen der Marktverhältnisse im Zeitablauf.

Gesetzliche Grundlagen und Ziele der Marktbeobachtung

Mit dem neuen Güterkraftverkehrsgesetz, das am 1. Juli 1998 in Kraft getreten ist, wurde der seit Anfang 1994 bestehende gesetzliche Auftrag zur „Marktbeobachtung“ präzisiert.

Seit Mitte 1998 ist das Bundesamt beauftragt, „die Entwicklung des Marktgeschehens im Güterverkehr“ zu beobachten und zu begutachten (§ 14 GüKG). Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Ziel der Marktbeobachtung ist vor allem, Fehlentwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen.

Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung.

Die Marktbeobachtung soll durch ihre Feststellungen

- zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbes,
 - zur Vermeidung ruinöser in- und ausländischer Konkurrenz mit dauerhaften Dumping-Frachten und zum
 - rechtzeitigen Erkennen von strukturellen Überkapazitäten
- beitragen.

Praktische Durchführung der Marktbeobachtung

Im Rahmen der Marktbeobachtung sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmte verkehrsträgerspezifische und verkehrsträgerübergreifende Marktdaten regelmäßig zu erfassen. Wichtige Strukturgrößen sind zum Beispiel das Angebot an Beförderungskapazitäten und die Nachfrage nach Beförderungsleistungen, die Struktur der einzelnen Märkte, die Marktanteile ausländischer Unternehmen, die Anteile an Kabotage- und Gefahrgutbeförderungen sowie die Auslastung der Verkehrsmittel. Zu den wirtschaftlichen Indikatoren gehören unter anderem die Entwicklung der Beförderungsentgelte, Angaben über Betriebsgrößen, Marktein- und -austritte, Konzentrationstendenzen sowie die Kosten- und Investitionsentwicklung in den Unternehmen.

Bei der Informationsbeschaffung geht das Bundesamt zunächst von den amtlichen Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken sowie sonstigen Fachveröffentlichungen aus. Neben der Analyse dieser Daten bedarf es zusätzlich der Einholung von aktu-

ellen Informationen, um Ursachen für Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten aufzuzeigen oder Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik zu liefern.

Daher nehmen Mitarbeiter des Marktbeobachtungs-Außendienstes - die dezentral im Bundesgebiet arbeiten - direkten Kontakt mit den Verantwortlichen der Verbände und der Unternehmen des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgewerbes und der Verlager, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs auf.

Es werden Expertengespräche geführt, um die aktuelle Entwicklung von Güteraufkommen und Beschäftigung, Beförderungsentgelten, Betriebskosten und Investitionsentscheidungen festzustellen und um Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen zu gewinnen, die für das Verhalten der Unternehmen im Wettbewerb bestimmend sind. Alle Gespräche werden auf freiwilliger Basis durchgeführt und vertraulich behandelt.

In die Gespräche mit den Experten der Verkehrswirtschaft werden auch Themen von aktueller verkehrspolitischer Bedeutung einbezogen. Dabei hat der Gesprächspartner Gelegenheit, von sich aus Probleme, Unzulänglichkeiten oder Entwicklungen anzusprechen, die für sein Unternehmen oder für den Verkehrsträger wesentlich sind.

Marktbeobachtungsberichte

Die Ergebnisse der laufenden verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung werden zusammengefasst und in halbjährlich erscheinenden Berichten veröffentlicht.

Die Berichte enthalten Aussagen zur

- Gütermengenentwicklung,
- Preis- und Kostenentwicklung,
- Kapazitätsausnutzung des vorhandenen Laderaumes sowie zu
- Unternehmensentscheidungen im Wettbewerb.

In den Berichten werden ferner die Ergebnisse von Schwerpunktuntersuchungen dargestellt, zum Beispiel die Verkehrsentwicklung in Ostdeutschland oder die Struktur des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den mittel- und osteuropäischen Staaten.

Über die periodischen Berichte hinaus erstellt das Bundesamt Sonderberichte zu bestimmten Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Zusammenarbeit mit der Güterverkehrswirtschaft

Um die Aufgabe der Marktbeobachtung zu erfüllen, ist das Bundesamt auf eine enge Zusammenarbeit mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten angewiesen, also mit den Unternehmen der Verkehrswirtschaft, den Speditionen, den Verlegern sowie deren Organisationen. Aufgrund dieser Zusammenarbeit können Informationen und Anregungen aller am Verkehrsgeschehen Beteiligten in die verkehrspolitischen Entscheidungen einfließen.

Ergebnisse der Marktbeobachtung im Jahr 2003

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im Jahr 2003 verbessert. Die Zunahme der Verkehrsnach-

frage führte gegenüber dem Vorjahr sowohl bei der Gütermenge als auch bei den erbrachten Verkehrsleistungen zu einer leichten Aufwärtsentwicklung.

So stieg die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2003 um 0,7 % auf 3,25 Mrd. t, nach einem Rückgang um 5 % im Jahr 2002.

Die Transportleistung erhöhte sich im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr um 0,3 % auf 392,5 Mrd. tkm. Im Jahr 2002 war es noch zu einem Rückgang um rund 1,8 % gekommen.

Allerdings entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger uneinheitlich: Mengen- und Leistungszuwächsen im Straßen- und Eisenbahngüterverkehr standen im Jahr 2003 deutliche Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber.

Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr zeigte sich im Jahr 2003 ein Mengen- und Leistungswachstum im Regional- und Fernbereich, während im Nahbereich aufgrund der anhaltenden Krise in der Bauwirtschaft erneut Rückgänge zu verzeichnen waren. Letztere haben sich allerdings im Vergleich zum Vorjahr deutlich abgeschwächt.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kam es zu einer deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Nachdem das Aufkommen im Jahr 2002 erstmals seit Jahren zurückgegangen war, setzte sich der ansonsten dynamische Verlauf im Wachstumssegment des Straßengüterverkehrs im Berichtsjahr wieder fort.

Während sich der Werkverkehr erneut rückläufig entwickelte, konnte der gewerbliche Güterkraftverkehr im Jahr 2003 Zuwächse aufweisen. Neben konjunkturell bedingten Schwankungen waren auch Verlagerungstendenzen hin zum gewerblichen Verkehr für den Rückgang der Beförderungsmengen beim Werkverkehr ursächlich.

Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte jedoch nicht zu einer Entspannung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen. Eine Vielzahl von Unternehmen konnte gestiegene Kraftstoffkosten sowie Lohn- und Lohnnebenkostenerhöhungen nicht an ihre Auftraggeber weitergeben. Infolge der neuerlichen Verschiebung des Starttermins der Maut wurden Preisverhandlungen seitens der Auftraggeber in zahlreichen Fällen erneut zurückgestellt. Die Unternehmen versuchen daher seit etwa einem Jahr verstärkt, Kostenerhöhungen zu vermeiden, indem sie zum Beispiel mittels „Tanktourismus“ oder Standortdiversifizierung Preisvorteile im Ausland nutzen. Darüber hinaus steigt die Akzeptanz, die Betankung mit dem vergleichsweise günstigeren Biodieselmotortreibstoff vorzunehmen.

Die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr wird nach wie vor durch Harmonisierungsdefizite innerhalb der EU (vor Erweiterung am 1. Mai 2004) sowie bestehende Lohnkostennachteile gegenüber Unternehmen aus

den MOE-Staaten beeinträchtigt. Viele deutsche Unternehmen befürchten daher, dass infolge der Erweiterung der EU die Beförderungsentgelte weiter sinken werden. Andererseits wird die EU-Erweiterung von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen aber auch als Chance zur Erschließung neuer Märkte gesehen.

Aufgrund der bereits gegenwärtig geringen Rentabilität sehen viele Unternehmen der Einführung der Maut mit Besorgnis entgegen. Eine zentrale Fragestellung der Transportunternehmen ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die Kosten der Maut von den Auftraggebern übernommen werden. Darüber hinaus fordern sie die Durchsetzung der Mautkompensation in Brüssel.

Eisenbahngüterverkehr

Der Eisenbahngüterverkehr verbuchte in Bezug auf die Beförderungsmenge und -leistung im Jahr 2003 prozentual die größten Zuwächse. Die Eisenbahnen profitierten dabei unter anderem von Verkehrsverlagerungen vom Binnenschiff, dessen Einsatzfähigkeit insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2003 durch Niedrigwasser stark beeinträchtigt wurde. Gegenüber dem wichtigsten Wettbewerber - dem Binnenschiff - konnten die Eisenbahnen ihren Vorsprung im vergangenen Jahr wieder etwas ausbauen.

Binnenschiffsgüterverkehr

Nachdem der Binnenschiffsgüterverkehr im 1. Halbjahr 2003 noch Mengen- und Leistungszuwächse verzeichnen konnte, kam es in der zweiten Jahreshälfte zu erheblichen Rückgängen, so dass im Ergebnis für das gesamte Jahr 2003 ein deutliches Minus zu verzeichnen war. Hauptursache für diese Entwicklung waren die niedrigen Wasserstände durch die Trockenheit im Sommer. Sie führten insbesondere im 2. Halbjahr 2003 zu erheblichen Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebes auf dem Rhein, der Donau, der Oder und der Elbe. Auf allen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich im Jahr 2003 rückläufige Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr.

Nach Aussagen von Binnenschiffahrtsunternehmen sei es aufgrund des Niedrigwassers in der zweiten Jahreshälfte 2003 zu einer Verknappung des Schiffsraums und infolge dessen zu einer besseren Beschäftigung und einem höheren Frachtniveau gekommen. Dennoch zeigten sich in den einzelnen Segmenten der Binnenschiffahrt unterschiedliche Entwicklungen. Während Unternehmen der Tankschiffahrt die Entwicklung des Jahres 2003 trotz der vergleichsweise geringeren Beförderungsmengen insgesamt als zufriedenstellend bis gut beurteilten, blieb die Lage in der Trockengüterschiffahrt nach Unternehmensangaben weiterhin angespannt.

Marktbeobachtung Luftverkehr

Mit Wirkung vom 1. Januar 1996 wurden Aufgaben auf dem Gebiet des Fluglinienverkehrs vom BMVBW auf das BAG übertragen. Das Bundesamt für Güterverkehr wurde Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Fluglinien-Teilgenehmigungen für Beförderungsentgelte nach §§ 21, 21a Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den Tarifartikeln der jeweiligen bilateralen Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland. Außerdem wurde es zur Hinterlegungsstelle für Flugpreise der Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union (EU) nach der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 bestimmt.

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung des Marktzugangs im Luftverkehr am 1. September 2002 wurde die gebührenpflichtige Genehmigungspflicht von Tarifen im internationalen Fluglinienverkehr von und nach Orten außerhalb der EU durch eine gebührenfreie Hinterlegungspflicht ersetzt. Als Bußgeldbehörde kann das BAG die Anwendung von Tarifen untersagen, wenn die Tarife öffentliche Interessen beeinträchtigen. Diese nachträgliche Eingriffsbefugnis erfordert es, dass das BAG die Luftverkehrsmärkte ständig beobachtet. Hierzu gehört auch die Überwachung des Verbots einer Preisführerschaft im 5. und 6. Freiheitsverkehr ex Deutschland, das heißt Umsteigeverbindungen über das Ausland dürfen nicht preiswerter sein als Direktverbindungen ex Deutschland. 2003 gingen beim BAG rund 10.000 Hinterlegungen mit 400.000 Tari-

fen und Flugpreisen ein. In 145 Fällen kam es zu Tarifüberwachungsmaßnahmen gegenüber Luftfahrtunternehmen.



Landeanflug auf Berlin-Schönefeld

Weitere Aufgabenschwerpunkte bilden seit 1998 die Berichterstattung über aktuelle Marktentwicklungen im nationalen und internationalen Fluglinienverkehr (die Entwicklung der Preise, der Verkehrsnachfrage, das heißt der Passagierströme, und des Verkehrsangebots, also der Fluglinienverbindungen) sowie die Vorbereitung von Luftverkehrsverhandlungen des BMVBW. Neu dabei ist, dass multinationale Aspekte auf EU-Ebene verstärkt in den Vordergrund treten. Dadurch muss das BAG vermehrt auf interne Informationssysteme und -methoden der EU-Kommission zurückgreifen, um die Verhandlungsposition Deutschlands im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten zu analysieren.

Autobahnbenutzungsgebühr Eurovignette (ABBG)

Allgemeine Aufgabenstellung

Auf Grundlage der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge haben die Beneluxstaaten, Dänemark und Deutschland (Verbundstaaten) am 9. Februar 1994 das Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge geschlossen. Am 1. Februar 1998 ist Schweden dem Verbund beigetreten. Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG) vom 30. August 1994 (BGBl II. Seite 1765 ff) diente der Umsetzung dieses Übereinkommens. Das Bundesamt für Güterverkehr war bis zum 30. August 2003 die für die Verwaltung der Gebühr zuständige Behörde und überwachte die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes.

Gebührenerhebungssystem

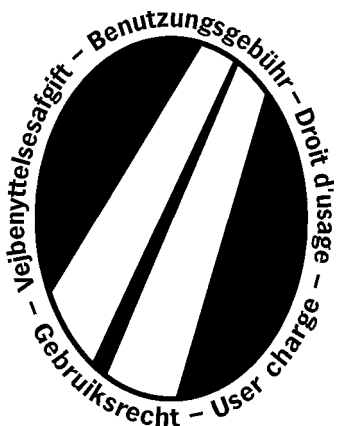
Das Bundesamt hatte aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ein privates Dienstleistungsunternehmen – die Arbeitsgemeinschaft Gebührenentrichtungssystem GmbH & Co. OHG (AGES) – mit dem Aufbau und dem Betrieb des Systems zur Erhebung der Gebühren beauftragt. Es handelte sich um ein zeitbezogenes Gebührenerhebungssystem, bei dem der Gebüh-

renpflichtige zwischen Tages-, Wochen-, Monats-, und Jahresbescheinigungen (auch „Eurovignette“ genannt) entscheiden konnte. Das elektronische Gebührenerhebungssystem bestand aus verschiedenen Elementen:

- Geräte zur Speicherung und Weiterleitung von Daten über Verkaufsgeschäfte von Gebührenbescheinigungen (sog. Terminals)
- Zentralrechner bei AGES
- Datenbank beim Bundesamt

Ein flächendeckendes Netz von circa 5.000 Verkaufsstellen

(Gebührenbegleichungsstellen - GBS), das auch sämtliche Autobahnauffahrten abdeckte, ermöglichte den Kauf der Gebührenbescheinigungen. Die überwiegende Anzahl der Terminals befand sich auf deutschem Gebiet. Zur Erleichterung des Kaufs von Gebührenbescheinigungen für ausländische Transportunternehmer errichtete das Bundesamt im Auftrag der Verbundstaaten auch Verkaufsstellen im Vorfeld um das Gebiet der Verbundstaaten. So standen mehr als zehn stationäre Terminals an der EU-Außengrenze zu Polen, Tschechien und der Schweiz auf deutschem Gebiet zur Verfügung. Zusätzliche Terminals waren im weiteren Ausland stationiert.



Der Zentralrechner

Von circa 5.000 Terminals wurden die Daten über den Verkauf von Gebührenbescheinigungen regelmäßig über Nacht an den Zentralrechner übermittelt. Mit diesem Zentralrechner war die Datenbank des Bundesamtes verbunden.

Die Gebührenbescheinigung

Die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr wurde durch die Vorlage einer fahrzeugbezogenen Gebührenbescheinigung nachgewiesen. Seit dem 1. April 2001 fand bei der Berechnung der Gebühr auch der Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge Berücksichtigung. Die Gebührenbescheinigung trug in Mikroschrift die aufgedruckte Bezeichnung „Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr für

die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen“ in den Sprachen der Verbundstaaten. Mit Sicherheitsfaden und weiteren Sicherheitselementen



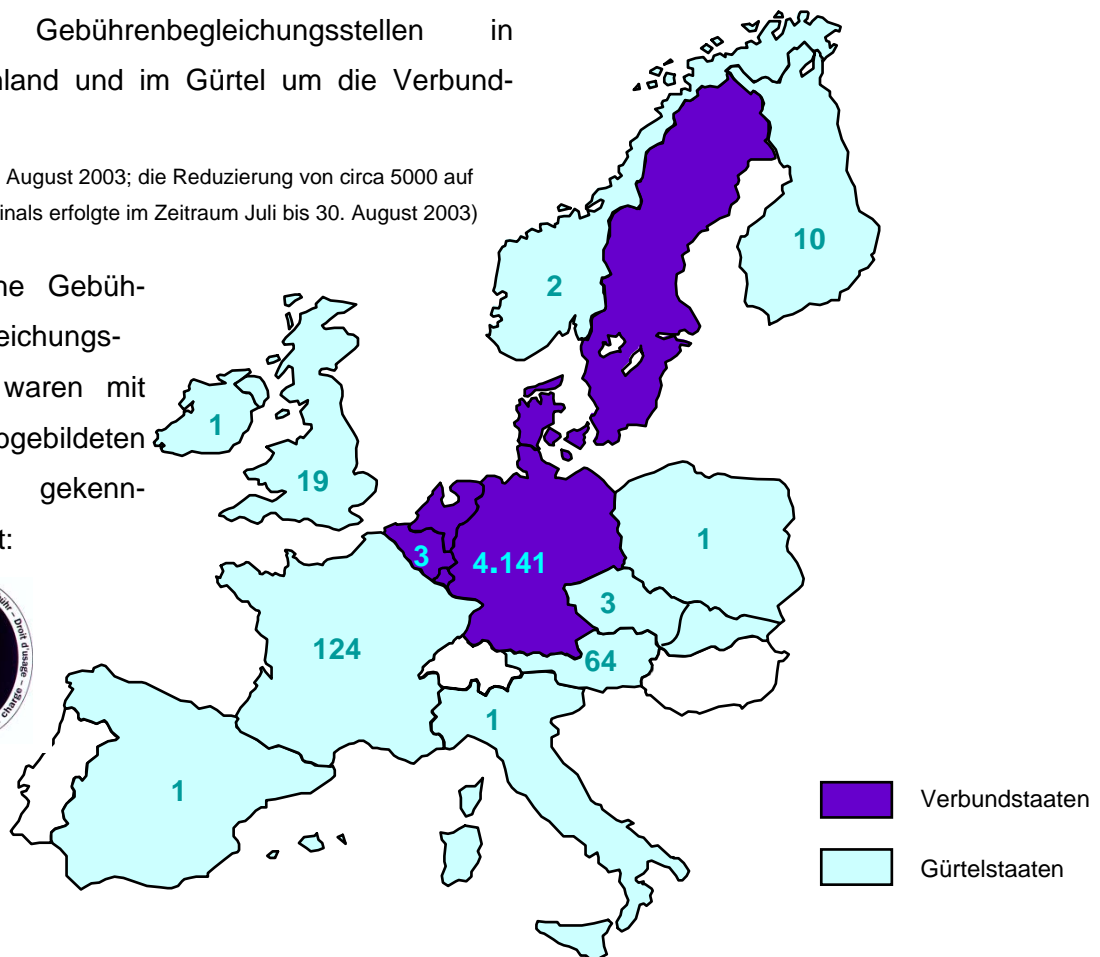
Bescheinigung über die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr (Eurovignette) entsprach die Gebührenbescheinigung hohen Sicherheitsanforderungen und war weitgehend fälschungssicher.

Gebührenbegleichungsstellen

4.370 Gebührenbegleichungsstellen in Deutschland und im Gürtel um die Verbundstaaten

(Stand: 30. August 2003; die Reduzierung von circa 5000 auf 4370 Terminals erfolgte im Zeitraum Juli bis 30. August 2003)

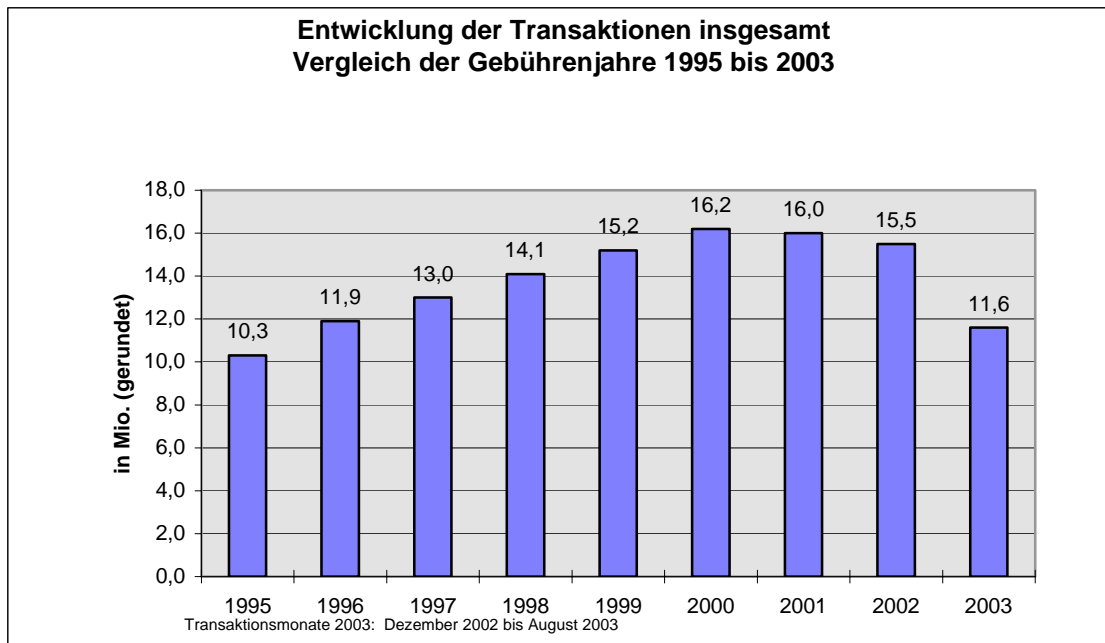
Sämtliche Gebührenbegleichungsstellen waren mit dem abgebildeten Symbol gekennzeichnet:



Leistung des Systems

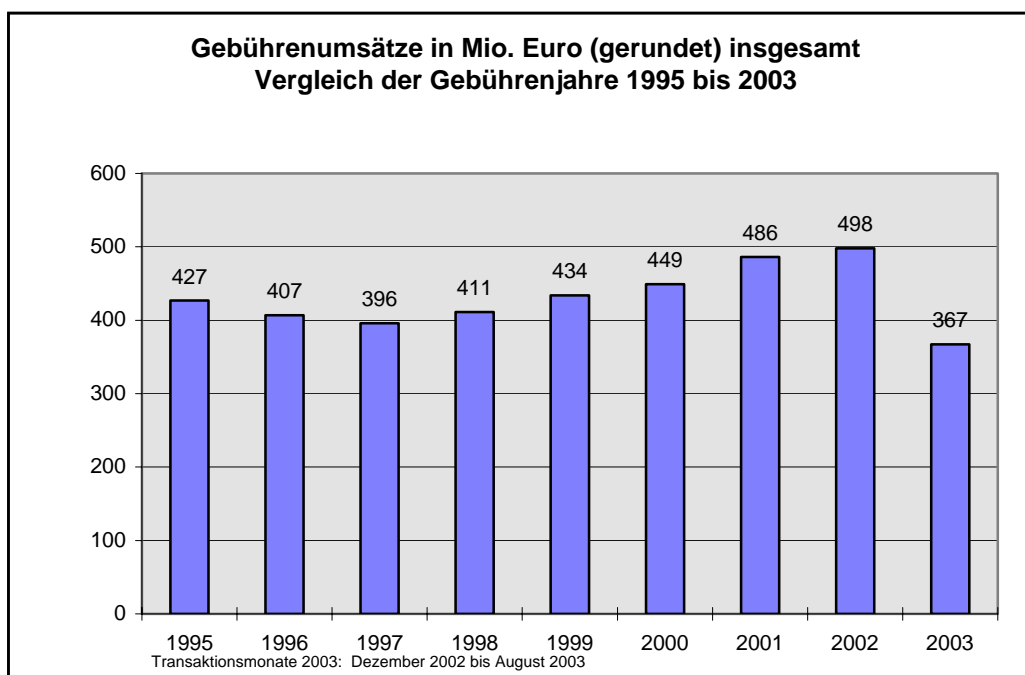
Über das Vertriebssystem der Autobahnbenutzungsgebühr wurden im Jahr 2003 11,6 Millionen Transaktionen durch-

geführt, das heißt Gebührenbescheinigungen ausgegeben.



Die Gebührensätze resultieren überwiegend aus dem Verkauf von Jahresbescheinigungen.

Insgesamt wurde im Haushaltsjahr 2003 ein Gebührenaufkommen von rund 367 Mio. Euro erzielt.



Gebührenverteilungsrechnung

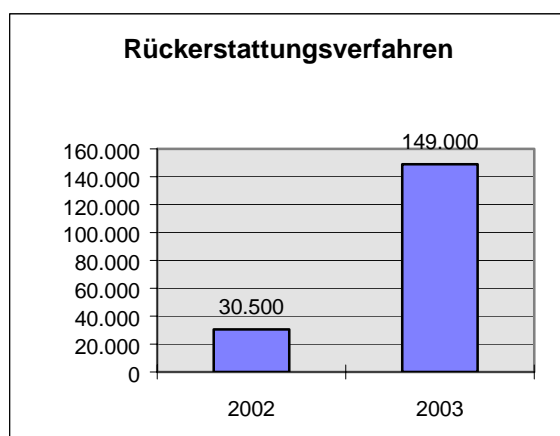
Das Bundesamt war beauftragt, die Verteilung der Gebühreneinnahmen von Nicht-Verbundstaaten mit Ablauf des Kalenderjahres festzustellen und nach einem bestimmten Schlüssel zwischen den Verbundstaaten zu verteilen.

Überwachung der Gebührenerhebung

Das Bundesamt hatte einen Prüfungsdienst für die Überprüfung der Terminals im In- und Ausland eingerichtet. Die wichtigste Aufgabe bestand darin, die durchgängige Prüfung der Gebühreneinnahmen von der Verkaufsstelle bis zum Eingang auf dem Konto bei der Bundeskasse durchzuführen. Im Geschäftsjahr 2003 wurden 8.951 Prüfungen auf ordnungsgemäße buchhalterische Erfassung und technische Funktionsfähigkeit des Systems realisiert.

Verwaltungsverfahren

Das Bundesamt hat als zuständige Verwaltungsbehörde im Geschäftsjahr 2003 rund 149.000 Erstattungsverfahren erledigt. Voraussetzung für eine Erstattung nicht mehr benötigter Jahresgebührenbescheinigungen war unter anderem die fristgerechte Antragstellung beim Bundesamt.



Ferner wurden rund 1.800 Ersatzbescheinigungen insbesondere im Falle des Verlustes der Gebührenbescheinigung sowie beim Kennzeichenwechsel auf Grund eines Standortwechsels des Fahrzeuges vom Bundesamt ausgestellt.



Beendigung des zeitbezogenen Gebührenerhebungssystems in Deutschland

Das Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG) ist mit Ablauf des 30. August 2003 außer Kraft getreten. Zu diesem Zeitpunkt endete das zeitbezogene Gebührenerhebungssystem und die aktive Zugehörigkeit Deutschlands zum Gebührenverbund mit Belgien, Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden und Schweden. Zugleich verloren alle Gebührenbescheinigungen (Eurovignetten) auf deutschen Autobahnen ihre Gültigkeit.

Gebühren nach dem ABBG, die für einen Zeitraum nach dem Außerkrafttreten dieses Gesetzes entrichtet wurden, hat das Bundesamt für Güterverkehr bei fristgerechter Antragstellung taggenau erstattet.

Die im Auftrag des Bundesamtes von dem privaten Dienstleister am 30. August

2003 betriebenen 4.370 Gebühren-Terminals zum Kauf der Vignetten wurden am 31. August 2003 außer Betrieb genommen.

Mit dem Ausopten der Bundesrepublik aus dem Verbund ging die Gürtelverwal-

tung und damit auch die Berichtspflicht auf die Niederlande über. Die Niederlande beauftragten einen externen Dienstleister mit der Installation von circa 300 neuen Terminals im neuen Gürtel.

Die streckenbezogene Lkw-Maut

Grundlagen

Zum 31. August 2003 wurde das bisherige System der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Eurovignette) in der Bundesrepublik beendet und durch die streckenbezogene Lkw-Maut abgelöst. Der Beginn der Mauterhebung musste allerdings aus technischen Gründen verschoben werden. Der Systemstart soll nunmehr zunächst mit einem Erfassungsgerät erster Generation (On Board Unit 1 - OBU 1) erfolgen.

Mit der Einführung der Lkw-Maut zielt der Gesetzgeber darauf ab, im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten zu realisieren und den Lkw-Verkehr stärker an der Finanzierung der Infrastruktur zu beteiligen. Es soll ein Systemwechsel vollzogen werden, welcher von der alleinigen Finanzierung über Steuer und Eurovignette zu einer Nutzerfinanzierung durch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Gebühr ("Maut") führt. Nunmehr soll die tatsächliche Nutzung den Umfang der Benutzungsgebühr bestimmen.

Geregelt ist die Einführung der Lkw-Maut

- in dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 5. April 2002 (Autobahnmautgesetz – ABMG; BGBl. I 2002, S. 1234 ff., geändert durch das Gesetz vom 28. Juni 2003, BGBl. I 2003, S. 1050),
- in der Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge vom 24. Juni 2003 (Mauthöheverordnung – MautHV; BGBl. I 2003, S. 1001 f.)

sowie

- in der Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und zur Erstattung der Maut vom 24. Juni 2003 (Lkw-Maut-Verordnung – Lkw-MautV; BGBl. I 2003, S. 1003 ff.).

Die europarechtliche Grundlage der Mauterhebung bildet die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch

schwere Nutzfahrzeuge (Amtsblatt der EG Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42).

Hiernach unterliegen Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger mindestens 12 t beträgt der Mautpflicht. Das sind im Wesentlichen die Fahrzeuge, welche auch bislang eine Eurovignette benötigt haben. Bei dem mautpflichtigen Streckennetz gibt es, abgesehen von neu freigegebenen Autobahnstrecken, ebenfalls keine Änderungen.

Die Höhe der Maut hängt von der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecke, der Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination sowie der Emissionsklasse des Fahrzeugs ab.

Beauftragung eines Privaten

Nach § 4 Absatz 2 ABMG kann das Bundesamt für Güterverkehr die Errichtung und den Betrieb des Mauterhebungssystems einem Privaten übertragen. Hierzu ist ein Ausschreibungsverfahren im Wege einer funktionalen Leistungsbeschreibung durchgeführt worden.

Aus den Bewerbern wurde Toll Collect (ein Konsortium, bestehend aus DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A.) ausgewählt.

Im September 2002 wurde der Betreibervertrag geschlossen.

Mauterhebungssystem

Das Mauterhebungssystem wird als duales Erhebungssystem ausgestaltet,

das heißt eine Einbuchung kann sowohl automatisch als auch manuell erfolgen. Für die automatische Einbuchung ist der Einbau eines Fahrzeuggerätes, einer On Board Unit, erforderlich. Die manuelle Einbuchung erfolgt über Terminals oder über das Internet.

Bei der automatischen Einbuchung wird mittels Satellitennavigation automatisch jede Autobahnbenutzung registriert und diese über GSM-Mobilfunk an die Betreibergesellschaft übermittelt. Die Abrechnung der Gebühren führt die Betreibergesellschaft durch. Die Teilnahme am automatischen System setzt eine vorherige Registrierung bei Toll Collect voraus. Dies gilt auch für die Möglichkeit der Internet-einbuchung.

Bei der manuellen Einbuchung müssen vom Nutzer vor Fahrtantritt alle erforderlichen Daten in das System eingegeben werden (insbesondere die gewünschte Fahrtstrecke). Registrierte Kunden können die Eingabe der notwendigen Daten mit einer Fahrzeugkarte verkürzen, auf der Informationen wie etwa das Zulassungsland, Kennzeichen und die Schadstoffklasse gespeichert sind. Die Bezahlung erfolgt insbesondere über gängige Tank- und Kreditkarten sowie im Wege des Lastschriftverfahrens, über Guthabenkonto oder in bar.

Die Abteilung Lkw-Maut im BAG

Für die Begleitung der Projektgesellschaft bzw. des Auftragnehmers beim Aufbau des Mautsystems, für die spätere Betreiberüberwachung und für die originär hoheitlichen Kontrollaufgaben wurde im

BAG eine Abteilung „Lkw-Maut“ geschaffen. Diese neue Abteilung gliedert sich organisatorisch in fünf Fachreferate, die spezifische Funktionen wahrnehmen:

- Referat 41: Grundsatzfragen, Administration,
- Referat 42: Straßenkontrollen (Maut),
- Referat 43: Betriebskontrollen (Maut),
- Referat 44: Ordnungswidrigkeitenverfahren (Maut), Nacherhebung,
- Referat 45: Überwachung des Betreibers, Rechnungswesen.

Der Aufbau der Abteilung wurde im Jahr 2003 weiter vorangetrieben. Er konnte aber wegen der Verschiebung des Starttermins für den Wirkbetrieb des Mautsystems noch nicht vollständig abgeschlossen werden.

Grundsatzaufgaben, Administration Lkw-Maut

Die konzeptionellen Aufgaben, Rechtsfragen, grundsätzlichen Angelegenheiten und administrativen Funktionen für die Steuerung des gesamten Mauterhebungssystems werden im Referat „Grundsatzaufgaben, Administration“ wahrgenommen. Das Referat ist in zwei Sachgebiete aufgeteilt:

Einem Sachgebiet obliegen die grundsätzlichen Aufgaben allgemeiner Art. Es ist insbesondere mit Fragen der Rechtsanwendung und Rechtsentwicklung befasst (auch im Verhältnis zur Projektgesellschaft bzw. zum Auftragnehmer).

Das andere Sachgebiet ist für den spezifisch mit der Mauterhebung verbundenen

IT-Betrieb zuständig. Hierzu gehört insbesondere die Entwicklung der erforderlichen technologischen Konzepte, die fachliche Betreuung des IT-Betriebs und die Führung der notwendigen Datenbanken.

Im Jahr 2003 lag der Schwerpunkt der Arbeiten im Referat „Grundsatzaufgaben, Administration“ in folgenden Bereichen:

- Koordinierung der Mauteinführung in Abstimmung mit dem BMVBW und der Projektgesellschaft bzw. dem Auftragnehmer,
- Kontrolle der Einhaltung des Betreibervertrages und Mitwirkung bei dessen Umsetzung,
- Mitarbeit an der Erarbeitung der Rechtsverordnungen zum ABMG,
- Erteilung zahlreicher telefonischer und schriftlicher Auskünfte insbesondere an Bürger und Verbände,
- Abwicklung des bisherigen zeitbezogenen Gebührensystems (Eurovignette).

Mautkontrollen

Organisation und Aufgaben des Mautkontrolldienstes

Das BAG hat für die Überwachung der Lkw-Maut auf der Straße insgesamt Stellen für 530 Mautkontrolleure (einschließlich 21 Oberkontrolleuren Maut) vorgesehen. Dieser Mautkontrolldienst wird ausschließlich die Einhaltung der Vorschriften des ABMG überwachen. Die Mautkontrolleure haben ihre Wohnsitze entlang des circa 12.000 km langen Bundesautobahnnetzes, so dass grundsätzlich auf allen Streckenabschnitten Mautkontrollen

durchgeführt werden können. Zur Durchführung ihrer Überwachungsaufgaben besitzen die Mautkontrolleure die Befugnis Lkw anzuhalten, die Maut nachzuerheben, Sicherheitsleistungen zu erheben und in bestimmten Fällen die Weiterfahrt zu untersagen.

Kontrolltätigkeit der Mautkontrolleure im Jahr 2003

Das BAG hat bereits im Jahr 2002 mit der Einstellung und Ausbildung der ersten Mautkontrolleure begonnen, damit zum Systemstart auch ausreichend Kontrollen durchgeführt werden können. Im Jahr 2003 haben rund 500 Mautkontrolleure ihre Einarbeitung beendet und Anfang 2003 auch Kontrollen durchgeführt. Diese Kontrollen bezogen sich ausschließlich auf die Einhaltung der Vorschriften nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz, das bis zum 31. August 2003 in Kraft war. Dabei haben die Mautkontrolleure die nachfolgenden Kontrollergebnisse erzielt:

Durchführung von Mautkontrollen

Kontrollierte Fahrzeuge im Jahr 2003	
Kontrollen gesamt	625.176
Verstöße gesamt	30.809
Verstöße gesamt in %	4,93

Die Einhaltung der Vorschriften des Autobahnmautgesetzes wird zum Systemstart durch den Mautkontrolldienst sowohl durch Standkontrollen als auch durch mobile Kontrollen überwacht werden. Daneben gibt es automatische Vorkontrollen des Betreibers.

Bei den automatischen Vorkontrollen handelt es sich um Kontrollen durch stati-

onäre Einrichtungen des Betreibers (Kontrollgerätebrücken). Sie bestehen aus einem Klassifizierungs- und einem Kennzeichenerkennungssystem. Das System erkennt automatisch, ob ein Fahrzeug mautpflichtig ist oder nicht. Durch die automatische Kennzeichenerkennung ist ein Abgleich mit der Datenbank des Betreibers



Kontrollgerätebrücke

möglich. Die Kontrollgerätebrücke erzeugt Bilder von den Fahrzeugen, die als Mautpreller erkannt werden. Diese Bilder dienen als Beweismittel im Ordnungswidrigkeitenverfahren und bei der Nacherhebung der Maut. Der Betreiber hat bis zum Systemstart insgesamt 300 Kontrollgerätebrücken entlang des Autobahnnetzes zu errichten.

Die Standkontrollen werden durch die Mautkontrolleure des BAG durchgeführt. Hierbei werden mittels eines Anhaltepostens Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr auf einen Park- oder Rastplatz ausgeleitet werden. Diese Kontrollen werden – wie bereits im bisherigen Straßenkontrolldienst des BAG praktiziert - durch eine stationäre Beschilderung angekündigt, so dass alle Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten darauf einstellen können. Die Besonderheit bei stationären Mautkontrollen besteht

darin, dass einige hundert Meter vor dieser stationären Kontrollstelle durch Toll Collect eine Kontrollgerätebrücke installiert wird, die Mautpreller erkennen kann.

Insgesamt 150 der Kontrollgerätebrücken sind hierfür vorgesehen. Es ist dieselbe Technik wie bei den automatischen Vorkontrollen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass den Mautkontrolleuren auf dem Parkplatz signalisiert wird, welches Fahrzeug von der Kontrollgerätebrücke als möglicher Mautpreller erkannt worden ist. Diese Information erhalten die Mautkontrolleure auf einer Ausleihhilfe angezeigt. Unter der Ausleihhilfe kann man sich einen Bildschirm wie bei einem Notebook - allerdings ohne Tastatur - vorstellen. Dieses Gerät wird dem BAG vom Betreiber zur Verfügung gestellt. Dem Mautkontrolleur wird auf der Ausleihhilfe das Kraftfahrzeug-Kennzeichen und ein Foto des Fahrzeugs angezeigt, das nicht als Gutzahler erkannt worden ist. Die Kontrollgerätebrücken sind zum größten Teil errichtet. Erfahrungen mit dieser Anhaltmethode wird das BAG durch ausreichende Tests sammeln. Die eigentliche Mautkontrolle auf dem Parkplatz läuft dann wie bisher ab. Allerdings besteht die Besonderheit, dass die eingebauten Fahrzeuggeräte (OBU's) ausgelesen werden können. Auch hierfür stellt der Betreiber die entsprechenden Geräte zur Verfügung.

Die Mobile Kontrolle besteht darin, dass sich zwei Mautkontrolleure in einem Dienstkraftfahrzeug im normalen Verkehr auf der Autobahn bewegen und der beifahrende Mautkontrolleur die Kraftfahr-

zeugkennzeichen von offensichtlich mautpflichtigen Fahrzeugen mittels eines speziellen Gerätes über Satellit an das Rechenzentrum des Betreibers übermittelt. Innerhalb weniger Sekunden wird vom Betreiber an das BAG-Fahrzeug gemeldet, ob Maut bezahlt wurde, für wie viele Achsen und für welche Emissionsklasse. Hat der Mautpflichtige ein Fahrzeuggerät eingebaut, so können die Mautkontrolleure während der Fahrt dieses Gerät auslesen und ihre Kontrolle durchführen.

Für die Mautpflichtigen, die ihre Maut ordnungsgemäß entrichtet haben, haben die geschilderten Verfahren den Vorteil, dass sie ihre Fahrt nicht unterbrechen müssen. Wird jedoch vom Betreiber gemeldet, dass keine Maut gezahlt wurde, so werden die Mautkontrolleure das entsprechende Fahrzeug mit der „Bitte-Folgen-Technik“ auf den nächsten Parkplatz ziehen und dort eingehender kontrollieren.

Dienstkraftfahrzeuge

Zur Durchführung der Mautkontrollen hat das BAG insgesamt 278 Kraftfahrzeuge der Marke Mercedes Vito beschafft. In jedem Fahrzeug werden jeweils 2 Mautkontrolleure gemeinsam Dienst verrichten. Diese Fahrzeuge sind vom BAG mit einem kleinen Büromodul versehen. Zusätzlich verfügen sie über einen Anhaltesignalgeber und ein Mobiltelefon.

Daneben sind die Fahrzeuge bis zum



Dienstfahrzeug im Einsatz

Systemstart durch den Betreiber mit besonderer Informationstechnik auszustatten. So erhalten die Fahrzeuge unter anderem jeweils zwei Notebooks, ein Multifunktionsgerät (Drucker, Kopierer, Scanner), ein Kreditkartenlesegerät, eine Ausleihhilfe, Vorrichtungen zur Datenfernübertragung per Satellit sowie ein Gerät, das es ermöglicht das Fahrzeuggerät (OBU) auszulesen.

Betriebskontrollen

Das Bundesamt für Güterverkehr ist auch für die Durchführung von Betriebskontrollen bei in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Unternehmen zuständig. Diese Kontrollen beziehen sich

ausschließlich auf die Einhaltung der Vorschriften des ABMG.

Das zuständige Referat wird derzeit fachlich und personell aufgebaut. Für die Wahrnehmung der Kontrollfunktion sind insgesamt 46 Dienstposten vorgesehen, davon 39 für Betriebskontrolleure. Die Betriebskontrolleure sind dezentral organisiert und nehmen vor Ort die Überprüfungen in den jeweiligen Unternehmen vor.

Zur Durchführung der Betriebskontrollen wurde das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in 39 wirtschaftlich gleichstarke Prüfbezirke aufgeteilt.

Der Personalaufbau in der Zentrale wurde im vergangenen Jahr abgeschlossen. Im Bereich des Betriebskontrolldienstes werden zur Zeit 23 Betriebskontrolleure in den Außenstellen des BAG in die Tätigkeit eines Betriebskontrolleurs eingearbeitet und zur Unterstützung des bereits vorhandenen Betriebskontrolldienstes eingesetzt. Dabei wurden sowohl die Einhaltung der Bestimmungen des GüKG als auch des ABBG kontrolliert.

Der Personalaufbau im Bereich des Betriebskontrolldienstes wird auch in diesem Jahr fortgesetzt werden und soll mit dem Start der Maut abgeschlossen sein.

Neben dem Personalaufbau kam dem fachlichen Aufbau des Referates im vergangenen Jahr eine große Bedeutung zu. Ein besonderes Augenmerk lag auf der Erarbeitung der fachlichen Anforderungen an die den Betriebskontrolldienst künftig unterstützende Software. Nach Abschluss der Programmierung befindet sich die Software zur Zeit in der Integrations- und

Testphase in das Gesamtsystem und soll zum Mautstart einsatzbereit vorliegen.

Ordnungswidrigkeitenverfahren Nacherhebung

Aufgabenbeschreibung

Eine weitere Aufgabe des BAG ist die Bearbeitung aller Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren, die sich aus Zuwiderhandlungen gegen die Mautpflicht ergeben.

Die Organisationseinheit befindet sich seit Oktober 2002 im Aufbau. Nach dem

Start des Mautsystems werden dort rund 200 Mitarbeiter beschäftigt sein.

Seit Anfang 2003 hat das Referat, neben den Aufbauarbeiten und der Personalgewinnung, die Sachbereiche 2 der Außenstellen durch die zentrale Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren, die sich aus Zuwiderhandlungen Gebietsansässiger gegen das Autobahngebührengesetz ergaben, unterstützt.

Maßnahmen im Jahr 2003 gegen gebietsansässige Betroffene

Rechtsgebiet	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld (nur Innendienst)	Sonstige Maßnahmen
Autobahnbenutzungsgebührengesetz ¹⁾	11.492	1.759	2.797

1) Weitere, hier aufgrund der Organisationsumstellung nicht enthaltene, Ordnungswidrigkeitenverfahren aus dem Bereich ABBG finden Sie auf Seite 21 ff.

Summe der Gesamtgeldbußen: 1.031.108,85 Euro

Summe der Verwarnungsgelder: 48.050,00 Euro

Nacherhebungen

Rechtsgebiet	Leistungsbescheide zur Nacherhebung	Gesamtbetrag für nacherhobene Autobahngebühr in Euro	Gebühren in Euro	Gesamteinnahmen in Euro
Autobahnbenutzungsgebührengesetz	5.412	90.519,47	27.060,00	117.579,47

Betreiberüberwachung Rechnungswesen

Allgemeine Aufgabenstellung

Im Rahmen der Bestimmungen des ABMG überwacht das Referat „Betreiberüberwachung, Rechnungswesen“ die Geschäfte des durch das Bundesamt für Güterverkehr beauftragten externen Dienstleisters, die Toll Collect GmbH, als Betreiber des neuen Mautsystems. Es zeichnet verantwortlich für dessen vertragskonforme Betreibervergütung und prüft die Mauteinnahmen auf Ordnungsmäßigkeit und Vollständigkeit.

Ergänzend werden im künftigen Mautsystem Anträge auf Mauterstattung bearbeitet, falls der Gültigkeitszeitraum des Mautbelegs bereits abgelaufen ist (vor Ablauf des Gültigkeitszeitraums besteht für den Nutzer die Möglichkeit der Stornierung bei der Toll Collect GmbH).

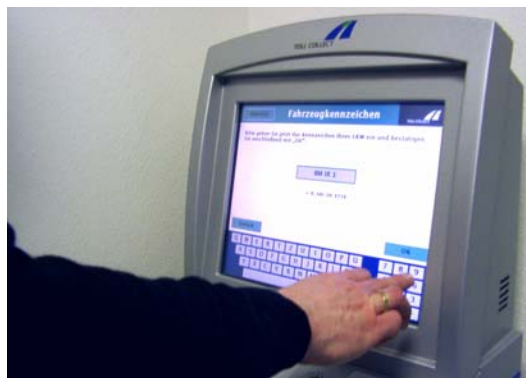
Rechnungswesen

Das Sachgebiet Rechnungswesen stellt die vollständige und korrekte Erhebung der Mautgebühren mittels spezieller Prüfroutinen in den automatischen und manuellen Erhebungsbereichen sowie im Internet sicher. Die vom Dienstleister Toll Collect GmbH dem Bund in Rechnung gestellten Vergütungsansprüche werden vor Auszahlung auf Vertragskonformität kontrolliert.

Erstattungen von Mautzahlungen sind zu leisten, falls Maut ordnungsgemäß entrichtet, der Gültigkeitszeitraum des Belegs abgelaufen und ausreichende Gründe für die Nichtinanspruchnahme der Fahrt vorliegen.

Kontrollfunktion

Das Sachgebiet Betreiberüberwachung stellt das Funktionieren eines flächendeckenden manuellen Mauterhebungssystems (3600 Mautstellenterminals und Internet) sicher und kontrolliert das automa-



Manuelle Einbuchung am Mautterminal

tische Mauterhebungssystem (Fahrzeuggeräte) auf ordnungsgemäßen Betrieb. Ferner wird die Geschäftstätigkeit des beauftragten Dienstleisters geprüft und bewertet. Dazu ist ein Prüfdienst zur Überwachung der Einrichtungen und Prozesse im In- und Ausland installiert.

Aufbau

Das Referat hat im Jahr 2003 den organisatorischen Aufbau weiter betrieben. Für die beiden Sachgebiete sind Geschäftsabläufe und Verfahrensweisen - zum Teil unterstützt durch datentechnische Lösungen - konkretisiert und entwickelt sowie qualifiziertes Personal rekrutiert worden. System- und Vor-Ort-Prüfungen trugen zur Verbesserung des Mautstellennetzes, zur Optimierung von Prozessen und zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit des Netzes bei. Ergänzend nahm das Referat am Probe-/Testbetrieb zur Einführung des Mautsystems teil und bewertete die Ergebnisse.

Zivile Notfallvorsorge im Straßengüterverkehr

Transportorganisation des Bundes

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



Lkw-Konvoi bei einer Flussüberquerung

Die Rolle des Straßengüterverkehrs im Ernstfall

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

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die entsprechenden Vorsorgemaßnahmen zur Sicherstellung des überregionalen Straßengüterverkehrs einschließlich der hierzu erforderlichen Nebenleistungen, wie des Güterumschlags, zu treffen. Ziel dieser Maßnahmen ist, Transportmittel im staatlichen Interesse prioritär zu einem bestimmten Zeitpunkt, an einem bestimmten Ort und im erforderlichen Umfang bereitstellen zu können. Hiermit sollen leistungsfähige Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs befasst werden, die sich zur Mitwirkung bei den Aufgaben der Verkehrssicherung bereit erklärt haben.

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

Statistiken des Güterkraftverkehrs

Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs führt das Bundesamt bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen von Angaben zu Unternehmen (Unternehmensstatistik) und zu Verkehrsleistungen (Güterkraftverkehrsstatistik) als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durch. Die Durchführung der Güterkraftverkehrsstatistik erfolgt gemeinsam mit dem Kraftfahrt – Bundesamt, wobei das Bundesamt zuständig ist für die Erhebung von Daten für Fahrten im gewerblichen Güterkraftverkehr, während die Zuständigkeit des Kraftfahrt – Bundesamtes in gleicher Weise für den Bereich des Werkverkehrs gegeben ist.

Verkehrsleistungsstatistik des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Güterkraftverkehrsstatistik)

Datengewinnung

Auf der Basis der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs vom 30. März 1994 sind in der Zeit von Mai 1994 bis Dezember 1999 Verkehrsleistungsdaten im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Werkverkehr wie in fast allen EU-Staaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch erhoben worden.

Die Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs ist am 1. Januar 2000 außer Kraft getreten. Gleichzeitig ist das Gesetz über die Verkehrsstatistik der See- und Binnenschifffahrt sowie des Güterkraftverkehrs - Verkehrsstatistikgesetz - VerkStatG- (Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Statistiken

der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs vom 17. Dezember 1999, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2003) als neue Rechtsgrundlage für die Güterkraftverkehrsstatistik in Kraft getreten.

Erhebungseinheiten, Erhebungsumfang, Erhebungsmerkmale

Die Güterkraftverkehrsstatistik erfasst Verkehrsleistungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Sie erstreckt sich auf im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt- Bundesamtes nach § 33 Abs.1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) enthaltene Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen sowie die von ihnen gezogenen Anhänger. Aus dem Kreis der Erhebungseinheiten ausgenommen werden Fahrzeuge, mit denen Beförderungen durchgeführt werden, die nicht der ab 1. Januar 1999 zur Anwendung kommenden Verordnung (EG) Nr. 1172/98 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs unterliegen.

Die Erhebung wird laufend durchgeführt. Berichtszeitraum ist die Halbwoche von Sonntag 22.00 Uhr bis Mittwoch 24.00 Uhr bzw. von Donnerstag 0.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr. In die Erhebung einbezogen wird je Berichtszeitraum eine repräsentative Auswahl von höchstens 5 ‰ der vorstehend genannten Fahrzeuge.

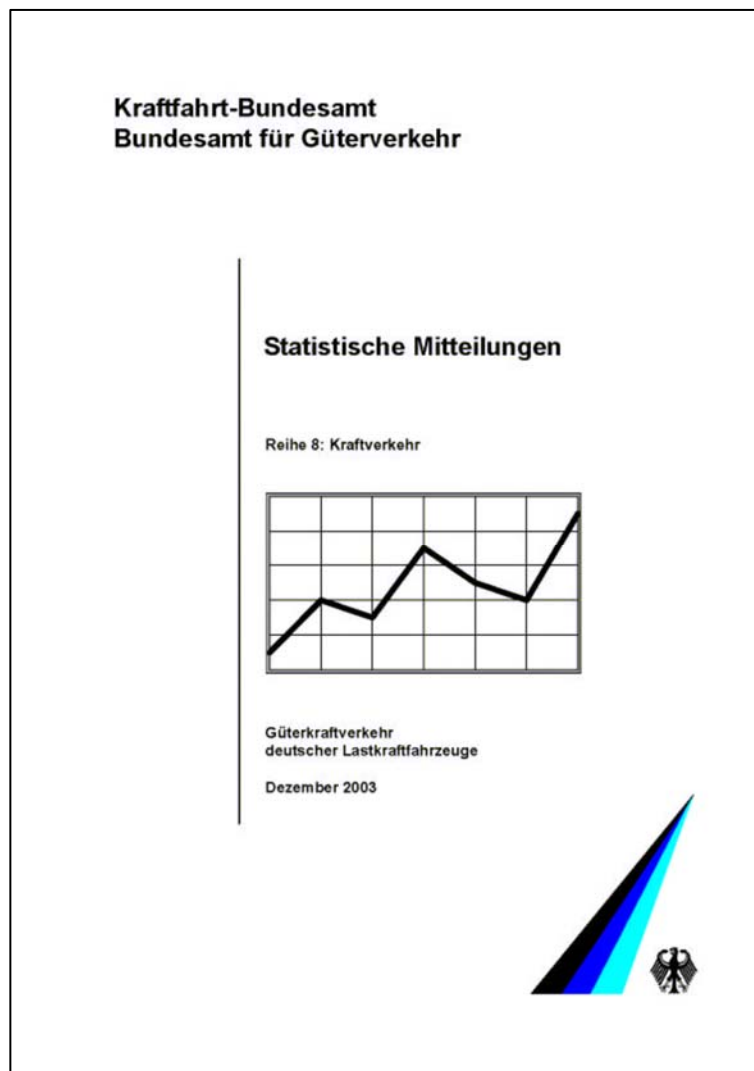
Die Erhebung umfasst fahrzeugbezogene Merkmale (zum Beispiel zulässiges Gesamtgewicht und Nutzlast, Motorleistung, Fahr-

zeug- und Aufbauart) sowie fahrtenbezogene Merkmale (zum Beispiel Verkehrsart, Art und Gewicht der beförderten Güter, Angaben zu Leerfahrten und zur Auslastung der Ladekapazität).

Akzeptanz der Güterkraftverkehrsstatistik

Für die Güterkraftverkehrsstatistik besteht Auskunftspflicht.

Im Jahr 2003 gelangten für den Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 62.782 Fahrzeuge in die Erhebung. Rund 96 % der Fahrzeughalter bzw. der Fahrzeugnutzer (= 60.270) haben geantwortet. In die Auswertung gingen 416.986 Last- und Leerfahrten ein.



**Verkehrsleistungseckdaten zum gewerblichen Güterkraftverkehr
deutscher Lastkraftfahrzeuge für das Jahr 2003¹⁾**
(untergliedert nach der zurückgelegten Entfernung je Fahrt)

Verkehrsart	zurückgelegte Entfernung		beförderte Gütermenge		Beförderungsleistung	
	Mio. km	% ²⁾	Mio. t	% ²⁾	Mio. tkm	% ²⁾
Nahbereich (bis 50 km)	853,1	5,5	767,1	50,0	12.567,2	5,6
Binnenverkehr	845,5	5,5	762,6	49,7	12.432,2	5,5
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	7,6	0,0 ⁴⁾	4,5	0,3	135,0	0,1
Regionalbereich (51-150 km)	2.067,4	13,3	309,3	20,2	28.743,3	12,8
Binnenverkehr	2.004,8	12,9	300,2	19,6	27.799,2	12,4
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	62,6	0,4	9,1	0,6	944,0	0,4
Fernbereich (151 km u. mehr)	12.606,9	81,2	456,5	29,8	183.077,9	81,6
Binnenverkehr	8.980,6	57,8	368,0	24,0	125.718,1	56,0
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.626,3	23,4	88,5	5,8	57.359,8	25,6
Insgesamt	15.527,4	100,0	1.532,9	100,0	224.388,3	100,0
Binnenverkehr	11.830,9	76,2	1.430,8	93,3	165.949,5	73,9
grenzüberschr. Verkehr ³⁾	3.696,5	23,8	102,1	6,7	58.438,8	26,1

- 1) Die Angaben beinhalten die Fahrten mit Ladung ohne Kabotage der deutschen Unternehmer im Ausland
- 2) Basis: Gesamtverkehr (Binnen – und grenzüberschreitender Verkehr)
- 3) Gesamtentfernung (Inlands – und Auslandsstrecke)
- 4) Wert kleiner als die kleinste darstellbare Einheit

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Güterkraftverkehrsstatistik werden in gemeinsamen Monats- und Jahresberichten des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht und können bis einschließlich Beförderungsmonat Dezember 2003 beim

Kraftfahrt-Bundesamt

24 932 Flensburg

bezogen werden.

Mit dem Ausbau seines Internetangebots bietet das Bundesamt seit April 2003 zusätzlich die Möglichkeit, die jeweils aktuellsten Daten der Güterkraftverkehrsstatistik in kompletter Version aus dem Internet herunterzuladen. Derzeit stehen die Jahresdaten 2003 zum kostenlosen Download unter der Adresse **www.bag.bund.de** in der Rubrik „Statistik“ als PDF – Dateien zur Verfügung.

Unternehmensstatistik

Datengewinnung

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs Ende März 1994 bzw. in Nachfolge des Verkehrsstatistikgesetzes – VerkStatG – zum 1. Januar 2000 ist nicht nur die Möglichkeit geschaffen worden, Verkehrsleistungsdaten im Wege repräsentativer Stichprobenverfahren primärstatistisch zu erheben, vielmehr erfolgt in gleicher Weise auch die Erhebung von Unternehmensdaten.

Das Bundesamt führt einmal jährlich nach dem Stand des letzten Werktages im Oktober bei den Unternehmen, die Beförderungen im Güterkraftverkehr durchfüh-

ren, eine stichprobenweise Befragung durch, in der unternehmens- und fahrzeugbezogene Daten erhoben werden, die Auskunft über die Struktur der Unternehmen geben.

Erhebungseinheiten, Stichprobenumfang

Die Erhebung zur Unternehmensstatistik für das Jahr 2003 erstreckt sich auf eine repräsentative Auswahl von höchstens 15 vom Hundert der Unternehmen aus den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr.

Die Auswahl der Unternehmen erfolgt unter Berücksichtigung der vom Statistischen Bundesamt erstellten stichprobenmethodischen Vorgaben aus den beim Bundesamt geführten Unternehmensdateien für den gewerblichen Güterkraftverkehr nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie für den Werkverkehr nach § 15a GüKG.

Für die Unternehmensstatistik 2003 wurden aus den Dateien des Bundesamtes 16.861 Unternehmen gezogen, von denen 9.535 Unternehmen aus der Unternehmensdatei des gewerblichen Güterkraftverkehrs und 7.326 Unternehmen aus der Werkverkehrsdatei ausgewählt worden sind.

Erhebungsmerkmale

Anlässlich der Unternehmensstruktur-erhebung für das Jahr 2003 wurden bei Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, die Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, Angaben zum Unternehmen, zu den Fahr-

zeugen und den Beschäftigten erhoben; insbesondere handelt es sich dabei um Auskünfte über die Rechtsform des Unternehmens, die wirtschaftlichen Tätigkeiten, die Art der Beteiligung am Güterkraftverkehr, die Anzahl, die Nutzlast und das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Anzahl der im Straßengüterverkehr Beschäftigten nach der Art der Tätigkeit sowie der Stellung im Beruf.

Akzeptanz der Unternehmensstatistik

Für die Unternehmensstatistik besteht Auskunftspflicht. Von den im Jahr 2003 in die Erhebung gelangten 16.861 Unternehmen haben circa 95 % Auskunft erteilt. Die hohe Antwortquote zeigt die Akzeptanz dieser Statistik.

Ablauf der Unternehmensstatistik

Bis auf den Versand der Erhebungunterlagen und die Datenerfassung, die extern durch vom Bundesamt beauftragte Privatfirmen vorgenommen werden, sowie die Ergänzung der Kfz-Kennzeichen durch technische Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes, werden sämtliche anderen Tätigkeiten von der Stichprobenziehung bis zur Veröffentlichung durch das Bundesamt durchgeführt.

Veröffentlichung

Die Ergebnisse der Unternehmensstatistiken für die Jahre 2002 und 2003 werden vom Bundesamt in dem Bericht „Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Stand: November 2002 – USTAT 8“ beziehungsweise „November 2003 – USTAT 9“ veröffentlicht.

Die Berichte können nach Erscheinen – ebenso wie die bisher erschienenen Berichte – beim

Bundesamt für Güterverkehr

Referat 22

Werderstraße 34

50672 Köln

bezogen werden.

Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben (Zentrale Dienste)

Organisation

Die Organisationsarbeit im Jahr 2003 war von ablauforganisatorischen Analysen und Maßnahmen bestimmt. In Projekten sind auf Kernfunktionen des Bundesamtes ausgerichtete, IT-gestützte Arbeitsverfahren organisatorisch gestaltet und für den Wirkbetrieb vorbereitet worden. Im Rahmen des Programms „eGovernment“ und der Initiative „Bundonline 2005“ wurden Ansätze verfolgt, um Potenziale zur Rationalisierung und Optimierung zu erschließen.

Der Aufbau organisatorischer Strukturen für die Aufgaben nach dem ABMG ist fortgeführt worden, um stabile Organisationsbedingungen für die künftige Erhebung der Lkw-Maut zu gewährleisten.

Verstärkt ist auch der Maßgabe gefolgt worden, Strukturen und Abläufe kritisch zu analysieren, um einen Ausgleich zwischen Arbeitsanforderungen und stellenplanmäßigen Möglichkeiten herzustellen.

Personal

Das Jahr 2003 war aus Sicht des Bereichs Personal ein schwieriges und mit vielen Herausforderungen verbundenes Jahr.

So war das Jahr einerseits durch die erforderliche Personalgewinnung im Bereich der Abteilung Lkw-Maut gekennzeichnet, andererseits durch die Verschiebung des Systemstarts und die dadurch bedingte Notwendigkeit des anderweitigen Einsatzes des gewonnenen Personals.

Der Schwerpunkt der Personalgewinnung lag - wie im Vorjahr - bei den Mautkontrolleuren sowie nunmehr auch bei den Einstellungen der Bürosachbearbeiter für Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Im Jahr 2003 wurden im Zeitraum Januar bis Juni insgesamt 184 Mautkontrolleure eingestellt bzw. zum BAG abgeordnet und die Gesamtzahl der beim BAG beschäftigten Mautkontrolleure auf insgesamt 492 erhöht. Diese Mautkontrolleure wurden in insgesamt sechs Schulungsdurchgängen ebenso wie ihre im Vorjahr eingestellten Kollegen theoretisch und praktisch ausgebildet. Die bereits Ende 2002 begonnenen Fahrsicherheitstrainings wurden vermehrt fortgesetzt, so dass im Berichtsjahr etwa 350 Mautkontrolleure ein solches Training absolviert haben.

Darüber hinaus wurden zum weiteren Aufbau des Referates 44 - Ordnungswidrigkeitenverfahren – insgesamt 86 Bürosachbearbeiter für Ordnungswidrigkeitenverfahren vor allem aus dem Konzernbereich der DB AG und aus dem Bereich der Postnachfolgeunternehmen (Deutsche Telekom, Postbank, Deutsche Post) eingestellt bzw. zum BAG abgeordnet. Diese Mitarbeiter wurden im Verlauf von sechs Monaten durch theoretische und praktische Schulungen intensiv auf ihre neue Aufgabe beim BAG vorbereitet.

Aufgrund der Verschiebung des Systemstarts der Lkw-Maut über den 2. November 2003 hinaus wurden in Zusammenarbeit mit den Fachreferaten und Außenstellen kurzfristig Konzepte zum

anderweitigen Einsatz des bereits gewonnenen Mautpersonals erarbeitet.

So wurde insbesondere der Straßenkontrolldienst des BAG durch etwa 300 Mautkontrolleure verstärkt, die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben an weiterführenden Schulungen in zentralen Rechtsbereichen teilgenommen haben. Andere Mautkontrolleure wurden im Innendienst der Zentrale sowie der Außenstellen eingesetzt oder haben Testfahrten im Zusammenhang mit dem Probebetrieb Maut durchgeführt.

Für die Mitarbeiter der anderen Abteilungen und Organisationseinheiten des Bundesamtes wurden im Berichtsjahr mehr als 250 interne und externe Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt, an denen etwa 800 Beschäftigte teilnahmen.

Neben diesen Schulungen wurden für die Aus- und Fortbildung der Sachbereiche für den Straßenkontrolldienst und die Durchführung von Marktzugangs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren im Bereich der klassischen Überwachungsaufgaben des Bundesamtes Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt, an denen etwa 220 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teilnahmen.

Fachlich umfassten die Veranstaltungen insbesondere Fragen aus den durch das Bundesamt zu überwachenden Rechtsbereichen Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht und Abfallrecht. Im Jahr 2003 lagen die Veranstaltungsschwerpunkte hierbei im Bereich der Vorschriften

zum Gefahrgut- und Abfallbeförderungsrecht.

Zudem wurden im Jahr 2003 drei Fahr-sicherheitstrainings für mehr als 80 in den letzten Jahren neu eingestellte Kontrolleure durchgeführt.

Ferner wurden im Berichtsjahr insgesamt 17 Auszubildende verschiedener Jahrgänge auf ihren Beruf als Verwaltungsfachangestellte/r vorbereitet. Drei Auszubildende schlossen im Jahr 2003 ihre Ausbildung ab und wurden vom BAG übernommen.

Beförderung im Luftverkehr für Beschäftigte des Bundes

Das BMVBW beauftragte das BAG im Jahr 2003, die Beförderung von Beschäftigten des Bundes zwischen den Flughäfen Berlin-Tegel und Köln/Bonn auszu-schreiben. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde das Angebot der Hapag-Lloyd Express



und der **Bonn-Berlin Shuttle**

dba über die Bereitstellung erforderlicher Sitzplatzkapazitäten angenommen.

Seit dem 26. Oktober 2003 können die Flüge für Dienstreisen kostengünstig genutzt werden. Das BAG ist dabei mit Aufgaben der Organisation, Betreuung und Kostenabrechnung für die Reisenden be-traut und ist Mittler zwischen den Flugge-sellschaften und den obersten Bundesbe-hörden als Dienstherr des jeweiligen Nut-zers.

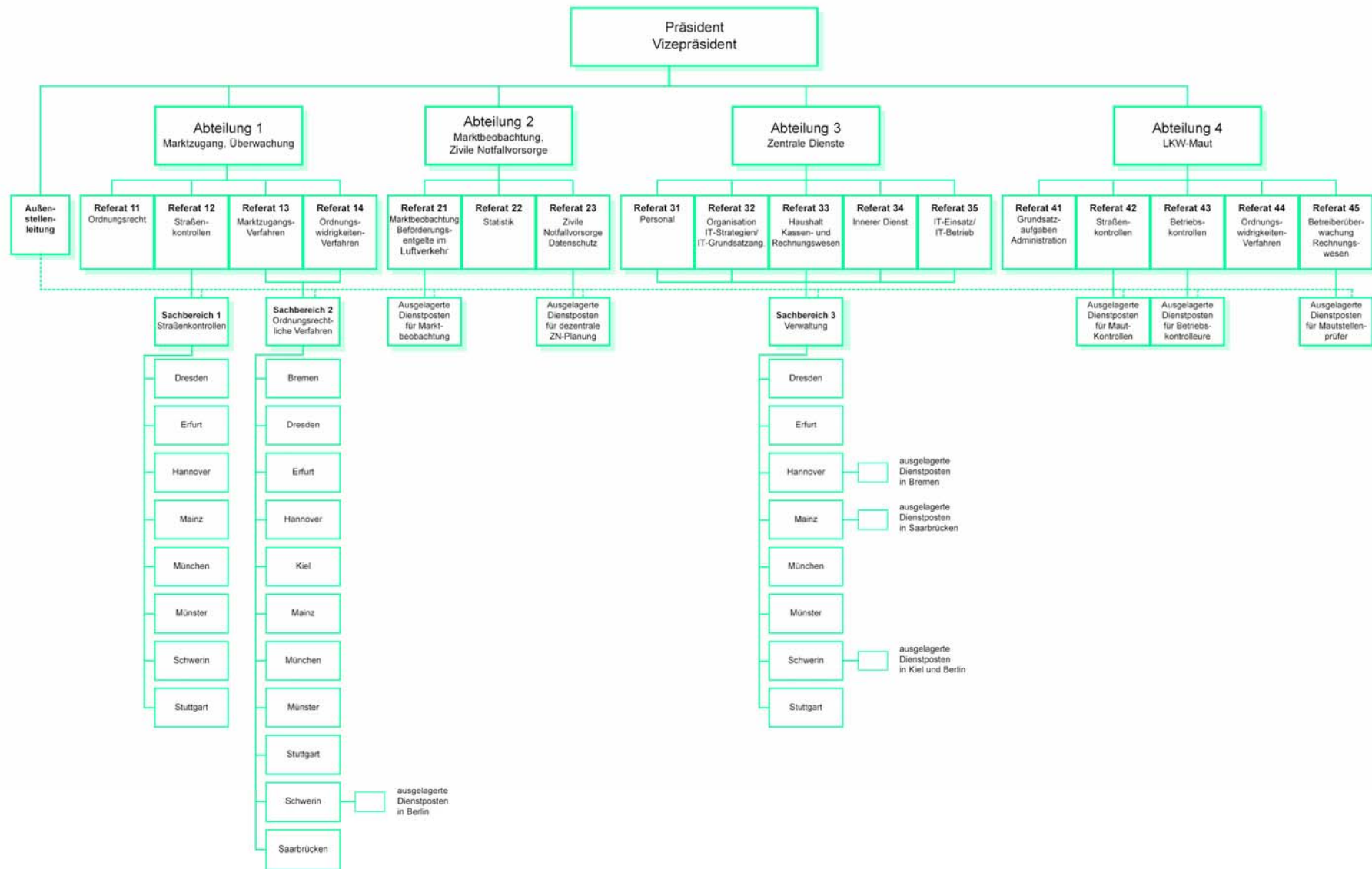
Einnahmen und Ausgaben

Die Einnahmen und Ausgaben des Bundesamtes für Güterverkehr sind im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans

veranschlagt. Nachfolgende Tabelle stellt den jeweiligen Abschluss des Haushaltsjahres 2003 dar.

Einnahmen	in Euro (Mio.)
Autobahnbenutzungsgebühren	298,37
Konzessionsabgabe für Autobahnnebenbetriebe	15,85
Sonstige Einnahmen (z.B. Geldbußen, Gebühren)	12,54
Gesamteinnahmen	326,76

Ausgaben	in Euro (Mio.)
Personalkosten	60,15
Ausgaben für den Einzug der Autobahnbenutzungsgebühr (Dienstleister)	52,45
Sachkosten (einschl. Investitionen)	25,76
Gesamtausgaben	138,36





**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln
Telefon: 02 21 / 57 76-0
Telefax: 02 21 / 57 76-17 77

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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