



Geschäftsbericht 2019/2020



Inhalt

Vorwort	4
Das Bundesamt im Wandel	6
Die Neustrukturierung des BAG	7
Das BAG – ein innovativer Arbeitgeber	10
Mission Mobile Arbeit und Diversity	10
Digitalisierung unserer Veranstaltungsräume und -technik	12
Nachhaltigkeit im BAG	12
Personalgewinnung im BAG – Recruiting auf neuen Wegen	13
Aufgabenschwerpunkte in Zeiten von Corona	14
Kontrollen unter Pandemiebedingungen	15
Die bundesweiten Schwerpunktkontrollen des BAG	15
Der Straßenkontrolldienst (SKD)/Interview	17
Der Mautkontrolldienst (MKD)/Interview	18
Verkehrswirtschaftliche Analysen in Zeiten der Corona-Pandemie	19
Der tägliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex als Referenz für eine gelungene behördenübergreifende Zusammenarbeit	20
Unsere Themen	22
Förderprogramme des BAG	23
Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel der Stunde/Interviews	23
Die Corona-Soforthilfe des BAG	29
Die Förderprogramme des BAG: ein Überblick	30
Lkw-Maut	32
Europäischer Elektronischer Mautdienst (EEMD), Mauterhebungsdienst (MED)/Interview	32
Betreiberüberwachung – Rechnungswesen	33
Die Betriebskontrollen des BAG/Interview	34
Der Betriebskontrolldienst GüKG/Interview	34
Der Betriebskontrolldienst Maut/Interview	37
Die Zukunft ist vernetzt: Digitalisierung der Verkehrskontrollen	38
Ordnungsrecht, Marktzugang	40
Ordnungswidrigkeiten Klassik/Interview	40
Ordnungswidrigkeiten Maut/Interview	42
Der Brexit und seine Auswirkungen im Güterkraftverkehr	42
Verkehrswirtschaft: Das BAG auf dem Weg zum Data Warehouse/Interview	44
Einblicke und Highlights aus dem Bereich Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge/Interview	45
Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BAG	48
Kennen Sie eigentlich schon den neuen Internetauftritt des BAG?	48
Interne Kommunikation: Networking wird großgeschrieben	48
Externe Kommunikation: Proaktive Kommunikation	49
Das DLZ Reisestelle – Alles auf den Kopf gestellt!	50
Impressum	51

Vorwort



„Ausgehend von der 1952 gegründeten Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat sich das Bundesamt für Güterverkehr als selbstständige Bundesoberbehörde heute zu einem Dienstleister für moderne Mobilität entwickelt.

Dabei stärkt das BAG nachhaltig seine bisherigen Kernkompetenzen in den ‚klassischen‘ Aufgabefeldern der Straßen-, Maut- und Betriebskontrollen. Gleichzeitig greifen wir Zukunftstrends im Themenfeld Verkehr durch die Förderung nachhaltiger Mobilität sowie CO₂-neutraler Verkehrsmittel wie den Radverkehr auf.

Unsere Arbeit liefert einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes sowie zur Abgabengerechtigkeit und Wettbewerbsgleichheit auf Deutschlands Straßen.

Wir setzen Standards in einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik!“

*Andreas Marquardt
Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr*

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die letzten beiden Jahre standen ganz im Zeichen der Pandemie und ihrer Bekämpfung. Mit Corona hat sich vieles in unserem Leben verändert, was langfristig nachwirken wird. Das betrifft auch unseren beruflichen Alltag. Das Bundesamt für Güterverkehr hat in den vergangenen Monaten gemeinsam mit den Beschäftigten alle Hebel in Bewegung gesetzt, um unsere Aufgaben weiterhin vollumfänglich wahrzunehmen und gleichzeitig die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schützen. Ich bin sehr froh, dass uns das in kurzer Zeit gelungen ist.

Die Pandemie hat uns auch vor Augen geführt, wie fragil die Märkte sind, wenn ein Rad nicht mehr ins andere greift. Dabei war für eine Aufrechterhaltung der Lieferketten ganz entscheidend, dass der Staat die Rahmenbedingungen für fairen Wettbewerb gerade in außergewöhnlichen Zeiten festlegt und garantiert. Deshalb hat das Bundesamt bereits mit Beginn der Pandemie mit seinem Konzept der gezielten bundesweiten Schwerpunktkontrollen und nachgelagerten Betriebskontrollen ein sichtbares und wirkungsvolles Zeichen gesetzt, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Straßengüterverkehr uneingeschränkt sicherzustellen. 2020 ist es uns damit gelungen, unsere Kontrollen gerade im Hinblick auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen, aber auch zur Überprüfung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und Technischen Unterwegskontrollen (TUK) weiter zu schärfen und auszubauen.

Das Bundesamt für Güterverkehr setzt sich zudem für eine stetige Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch Digitalisierung, nachhaltige, intelligente und vernetzte Mobilität sowie für alternative, CO₂-arme Antriebe ein. Stellvertretend hierfür möchte ich nur auf unser neuestes Förderprogramm „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI)“ verweisen, mit dem die Treibhausgasemissionen durch den Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im straßengebundenen Güterverkehr gesenkt werden sollen.

Und mit der Erweiterung unserer klassischen Aufgabenfelder um das Thema urbane Mobilität, insbesondere im Bereich der Radverkehrsförderung, wandelt sich das BAG gerade in hoher Geschwindigkeit zu einem Dienstleister für moderne Mobilität.

Der vorliegende Geschäftsbericht gibt Ihnen einen Gesamtüberblick über alle Bereiche unserer Arbeit der beiden zurückliegenden Jahre. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.



Andreas Marquardt
Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Köln, im September 2021

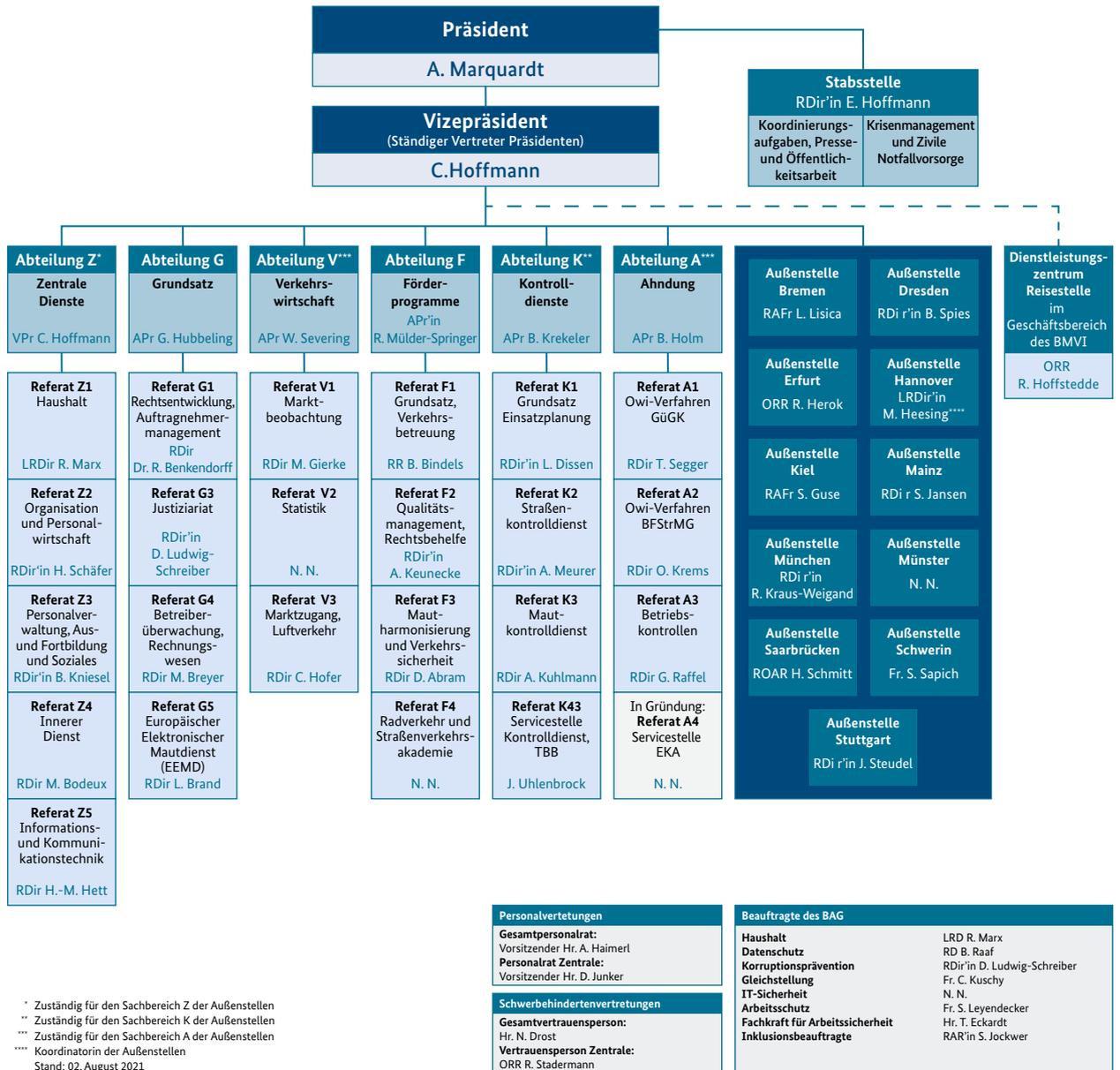


Das Bundesamt im Wandel

Die Neustrukturierung des BAG

Zur Umsetzung einer modernen und nachhaltigen Verkehrspolitik mit einem Schwerpunkt auf dem Thema Verkehrssicherheit bedarf es einer zukunftsfähigen Behördenstruktur, die auch neue Anforderungen und Aufgaben flexibel aufneh-

men kann. Nach dem Leitsatz „Aufbauorganisation folgt Ablauforganisation“ arbeitet das BAG seit April 2021 mit einem optimierten Aufgabenzuschnitt: Die über Jahre gewachsene Struktur wurde hierzu aufgabenorientiert neu konzipiert.



* Zuständig für den Sachbereich Z der Außenstellen
 ** Zuständig für den Sachbereich K der Außenstellen
 *** Zuständig für den Sachbereich A der Außenstellen
 **** Koordinatorin der Außenstellen
 Stand: 02. August 2021

Die Abteilung „Zentrale Dienste“ steht mit Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Nachhaltigkeitsthemen für stetige Verbesserung und Modernisierung und setzt den Rahmen einer erfolgreichen Aufgabenerfüllung.

Mit der organisatorischen Zusammenführung der Grundsatzthemen wie insbesondere Rechtsentwicklung, Vertrags- und Auftragnehmermanagement der beiden Fachgebiete „Ordnungsrecht/Marktzugang“ sowie „Maut“ in der

Abteilung „**Grundsatz**“ analysiert das BAG die in seiner Zuständigkeit liegenden Rechtsgebiete sowie ihr Zusammenspiel und ihre Abhängigkeiten mit gebündeltem Wissen nunmehr aus einer Hand.

Die Abteilung „**Verkehrswirtschaft**“ entwickelt Konzepte als Grundlage für politische Entscheidungen auf dem Verkehrssektor. Mit der Verlagerung der Zuständigkeit über den umfassenden Datenpool des BAG, u. a. aus geografisch verknüpften Verkehrsdaten in die Abteilung, werden die Informationsbedarfe unterschiedlicher Interessengruppen aus einer Hand bedient.

Die Struktur der Abteilung „**Förderprogramme**“ stellt punktgenaue Expertise und eine aufnahmefähige Aufbauorganisation zur Verfügung, um jederzeit neue Förderprogramme, insbesondere zur Förderung einer modernen und nachhaltigen Mobilität, umsetzen zu können.

Die Abteilung „**Kontrolldienste**“, mit der die beiden Straßenkontrolldienste „Klassik“ und „Maut“ erfolgreich unter dem Dach einer Abteilung bereits im Jahr 2015 zusammengeführt wurden, arbeitet prozessorientiert Hand in Hand mit der Abteilung „Ahndung“.

In der Abteilung „**Ahndung**“ wurden die Aufgabengebiete „Betriebskontrolle“ und „Ordnungswidrigkeitenverfahren“ jeweils in den Bereichen „Klassik/Marktzugang“ (GüKG u. a.) und „Maut“ (BFStrMG) zusammengefasst. Mit diesem Rahmen werden die entsprechenden Geschäftsprozesse angeglichen, optimiert und einheitlich gesteuert.

Die „**Stabsstelle**“ unterstützt die Behördenleitung in ihren Steuerungsaufgaben sowie in allen Fragen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus stellt sie die Handlungsfähigkeit des BAG für kurzfristige Krisenlagen sicher und setzt die gesetzlich definierten Aufgaben nach dem VerKLG und VerKSIG um.

Das Bundesamt in Fakten



1.936 Beschäftigte

Innendienst Zentrale: 785
 Innendienst Außenstellen: 442
 Straßenkontrolldienst: 242
 Mautkontrolldienst: 467

653 Kraftfahrzeuge
 mit einer Laufleistung
 von ca. 22 Mio. km pro Jahr



15 Liegenschaften
 mit angemieteten
 Gebäudeflächen von
 insgesamt ca. 45.000 m²



11 Außenstellen



„Das BAG stärkt nachhaltig seine bisherigen Kernkompetenzen und stellt sich gleichzeitig als moderne Behörde mit zukunftsweisendem Aufgabenzuschnitt auf. Hierfür braucht es adäquate Strukturen, die auch neue Anforderungen und Aufgaben flexibel aufnehmen können.“

Die Umsetzung unseres umfassenden Aufgabenportfolios haben wir zudem mit Meilensteinen bis 2024 unterlegt und diese in einer Zielvereinbarung gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) operationalisiert.“

*Christian Hoffmann
Vizepräsident des BAG*



Die Meilensteine 2024 sind der Beitrag des BAG zu den grundlegenden Zukunftstrends im Themenfeld Verkehr. Das Aufgabenspektrum des BAG spiegelt diese Zukunftstrends und setzt Standards in einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik.

Konsequent wird daher im Bereich der Straßen-, Maut- und Betriebskontrollen auf die Nutzung von Synergien, Digitalisierung, optimierte Kontrollkonzepte und eine moderne Personalpolitik gesetzt.

Das BAG hat nicht nur in fachlicher Hinsicht klare Schwerpunkte gesetzt: Mit modernen Methoden wie dem Geschäftsprozess-, Projekt- und Changemanagement wird eine nachhaltige und gleichzeitig agile Aufbau- und Ablauforganisation geschaffen. Im Wege eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses stellen wir damit gleichzeitig sicher, dass Abläufe stetig überprüft und im Falle sich ändernder Anforderungen und Rahmenbedingungen flexibel und anforderungsgerecht umgesetzt werden können.

Für die nachhaltige und spürbare Verbesserung der Arbeitsbedingungen aller im BAG Beschäftigten analysieren wir kontinuierlich die unterschiedlichsten Themenfelder – von Familienfreundlichkeit über Gesundheitsmanagement und Diversität bis hin zur Aus- und Fortbildung – umfassend und bauen sie gezielt aus. Wir erweitern Fortbildungsangebote und gestalten diese übersichtlicher; Gesundheitstage, Betriebssport und Sozialberatung werden ergänzt durch Ernährungsangebote und Fitnesskooperationen.

Das BAG – ein innovativer Arbeitgeber

Das BAG versteht sich als moderner und innovativer Arbeitgeber:

Mission Mobile Arbeit und Diversity

In kürzester Zeit ist es uns gelungen, den Großteil der Beschäftigten des BAG mit der um sich greifenden pandemischen Lage Anfang 2020 ins mobile Arbeiten bzw. ins Homeoffice zu schicken. Diesem Kraftakt kam die bereits auf Mobile Arbeit ausgerichtete IT-Strategie des Hauses zugute: Bereits die Hälfte der Beschäftigten verfügte über ein Notebook nebst entsprechendem Equipment wie Dockingstation, Maus, Tastatur sowie LTE-Karte.

Von Mitte bis Ende März 2020 konnten schließlich alle Beschäftigten ausgestattet und die Notebooks – unterstützt durch Videoanleitungen in einem eigenen Portal – in Betrieb genommen werden. Hierzu wurden kurzfristig zwei leistungsfähige „Betankungsstraßen“ eingerichtet, mit deren Hilfe die IUK des Hauses circa 400 Notebooks in zehn Tagen installiert hat.

Neben der mobilen Ausstattung ist parallel auch die Informations- und Kommunikations-Infrastruktur sukzessive optimiert worden, um die Zusammenarbeit der Kolleg:innen im BAG und im Außenkontakt bestmöglich zu unterstützen: Hierzu zählen beispielsweise die Erweiterung der Videokonferenztechnik mit Raumanlagen und mobilen Tischgeräten, die Erweiterung der Telefonanlage in der BAG-Zentrale, die Einführung einer Videokonferenzplattform und die Beschaffung von Webcams und Headsets.

Alle Beschäftigten, deren Arbeitsweise sich durch die mobile Arbeit verändert hat, werden fortlaufend durch ein IUK-Kernteam mittels Informationsveranstaltungen, Trainings und Coachings unterstützt, um neue Rollen und Arbeitsweisen kennenzulernen.



Interview der Leitung des Referats Z3 zu den aktuellen und zukünftigen Personalthemen des BAG

Das BAG übernimmt immer weitere Themengebiete rund um die moderne und urbane Mobilität. Parallel zur Entwicklung seiner Aufgaben hat das BAG vielfältige Maßnahmen ergriffen, um für seine Beschäftigten als Arbeitgeber noch attraktiver zu werden. Ein wichtiger Aspekt hierbei sind die Arbeitszeiten. Welche Angebote gibt es, um flexibel und ortsunabhängig zu arbeiten?

Bianca Kniesel: Wir haben das Mobile Arbeiten 2019 eingeführt und haben damit die Grundlage für eine flexible und moderne Arbeitszeit- und Arbeitsortgestaltung geschaffen.

Als attraktiver Arbeitgeber im öffentlichen Dienst wollen wir mehr örtliche und zeitliche Flexibilität bei der Aufgabenwahrnehmung im Berufsalltag schaffen. Gleichzeitig soll die mobile Aufgabenwahrnehmung die Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf weiter voranbringen.

Daher startete die Mobile Arbeit 2019 als Pilot mit einer kurzen einjährigen Evaluierungsphase.

Das Infektionsgeschehen der Pandemie zu Beginn 2020 hat unsere bereits eingeleiteten Modernisierungsprozesse erheblich beschleunigt. In dieser Lage haben wir alle gemeinsam gezeigt, dass wir im öffentlichen Dienst auch sehr schnell umstellen können. Das hat so hervorragend funktioniert, dass die mobile Arbeit sehr schnell gelebter Alltag wurde und heute bereits zum Standard gehört.

Im April 2020 hat das BAG die Charta der Vielfalt unterzeichnet. Welche Ziele hat sich das BAG diesbezüglich gesetzt?

Sonja Leyendecker: Das BAG möchte das Thema „Diversity Management“ konsequent umsetzen. Diversity Management ist keine Theorie, die festlegt, wie vielfältige Organisationen auszusehen haben oder was sie tun müssen, sondern ein Managementkonzept, das alle Strategien, Maßnahmen und Instrumente zusammenfasst, die den Wandel steuerbar machen.

Das grundlegende Ziel von Diversity Management ist, die Organisationskultur so zu gestalten, dass das Arbeitsumfeld inklusiv und frei von Vorurteilen ist und alle Beschäftigten Wertschätzung erfahren, um Gleichstellung zu erreichen. Gleichzeitig geht es darum, einen Wandel im Verhalten und



Bianca Kniesel und Sonja Leyendecker

in den Werten der Beschäftigten anzuregen und Vorurteile abzubauen. Diversity Management ist deshalb nicht nur ein Thema für die Personalverwaltung, sondern muss fester Bestandteil der gesamten Organisationsstrategie sein und zur gelebten Kultur des Hauses werden.

In einem ersten Schritt geht es zunächst darum, ein Bewusstsein für dieses wichtige Thema bei allen Beschäftigten zu schaffen und zu zeigen, dass jede/r Einzelne diesen wichtigen Wandel mitgestalten kann.

Auf welche Weise ist das BAG bereits jetzt vielfältig?

Sonja Leyendecker: Diversity bedeutet soziale Vielfalt. Menschen sind einzigartig. Alter, Geschlecht, Religion und ethnische Herkunft gehören zu den sogenannten „Diversity-Dimensionen“, ebenso sexuelle Identität, Kultur, Gesundheit/Krankheit oder familiäre Lebenssituation. Bei all diesen Dimensionen – sicherlich in unterschiedlicher Intensität – bildet das BAG bereits jetzt eine breite Vielfalt ab.

Digitalisierung unserer Veranstaltungsräume und -technik

In Rekordgeschwindigkeit haben wir in den beiden letzten Jahren unsere Konferenzräume mit modernen Raum- und Medienkonzepten neu gestaltet. Auch die Einrichtung eines Medienraumes, der es zukünftig ermöglicht, von Image- und Schulungsfilmen bis hin zu Videopodcasts die gesamte Bandbreite der modernen Kommunikation abzubilden, ist gerade abgeschlossen worden.

Von interaktiven, videokonferenzfähigen Smartboards über ein volldigitales Raumbuchungs- und Anzeigesystem bis hin zu einer vollautomatischen Lichtsteuerung und Frischluftklimatisierung wurde hierbei eine technische Zeitenwende eingeleitet, die zukünftig die bestmöglichen Rahmenbedingungen für die Durchführung von Besprechungen und Schulungen schafft.



Nachhaltigkeit im BAG

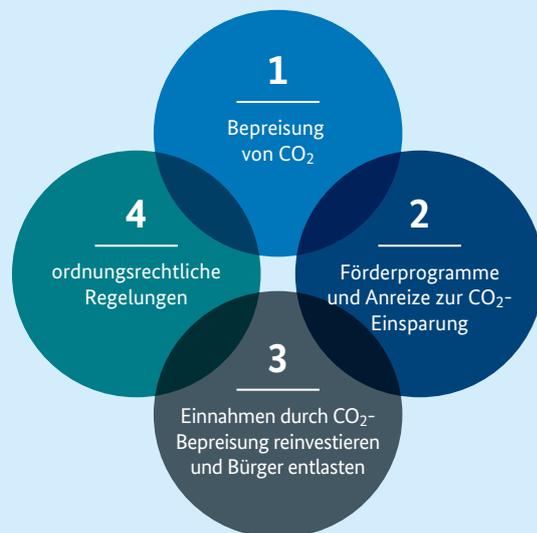
Wir haben uns das Ziel gesetzt, als nachhaltige und umweltbewusste Behörde unseren Beitrag zum Klimaschutzprogramm 2030 zu leisten. So sind wir bereits seit 2020 als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert. Mit der Einrichtung einer Fahrradwerkstatt sowie der Beschaffung von Dienstfahrrädern für die Beschäftigten des BAG haben wir Fakten geschaffen. Im Jahr 2020 ist dazu passend das erste rein elektrisch betriebene Verwaltungsfahrzeug als Pilotprojekt beschafft. Weitere werden folgen.

Im nächsten Schritt streben wir die EMAS-Zertifizierung an.

Was bedeutet „EMAS“

„Das Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) ist ein Gemeinschaftssystem aus Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung für Organisationen, die ihre Umweltleistung verbessern wollen.“

Die vier Elemente des Klimaschutzprogramms bis 2030



Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

Personalgewinnung im BAG – Recruiting auf neuen Wegen

Das BAG wächst – das ist nicht nur am immer breiter gefächerten Aufgabenspektrum erkennbar, sondern ist auch in der Personalgewinnung das zentrale Thema. Als Bundesoberbehörde bieten wir auch in turbulenten Zeiten sichere Arbeitsplätze mit den vielfältigen Vorteilen des öffentlichen Dienstes und gleichzeitig einer Vielzahl von Maßnahmen zur modernen, individuellen Gestaltung des Arbeitsumfeldes.

Um genau diese Vorteile noch stärker in den Vordergrund zu stellen, haben wir unser digitales Recruiting massiv ausgebaut. Neben der BAG-eigenen Website nutzen wir unterschiedliche Online-Portale zur zielgruppengerechten Ansprache potenzieller Bewerbender und bauen gleichzeitig unsere Aktivitäten in beruflichen sozialen Netzwerken konsequent aus.



Daneben haben wir den Mehrwert von Arbeitgeber-Bewertungsplattformen erkannt und setzen uns aktiv für ein differenziertes Meinungsbild des BAG als Arbeitgeber ein.

Nicht zuletzt hierdurch ist es uns gelungen, den unverändert hohen Personalbedarf des Bundesamtes weiterhin erfolgreich zu decken und gleichzeitig den Umständen der Pandemie jederzeit gerecht zu werden. Durch sorgfältige Sicherheits- und Hygienekonzepte sowie eine lageangepasste Nutzung von Videokonferenzlösungen für Auswahlgespräche konnten wir nicht nur z. B. den Personalstamm für unsere neuen Aufgaben der modernen Mobilität erfolgreich aufbauen, sondern – neben vielen anderen Bereichen – insbesondere unseren IT-Bereich und die Kontrolldienste deutlich verstärken.



„Digitale Vernetzung, laufender Wissenstransfer zwischen den Aufgabenbereichen des Bundesamtes, immer in der Optimierung begriffene Kontrollkonzepte, an zukünftige Herausforderungen ausgerichtete Aufgaben wie die Förderung alternativer Antriebsarten des Radverkehrs und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch unsere spezifischen Aufgaben im Bevölkerungsschutz sind unsere Markenzeichen. Das sind die Kompetenzen, für die wir stehen!

Klar ist auch: Wir schaffen den Rahmen, in dem Sie Ihr Wissen und Ihre Kreativität optimal einbringen können, ob virtuell, vor Ort oder von zu Hause im mobilen Arbeiten. Jeder bringt seine eigene Persönlichkeit und Geschichte mit. Und so entsteht das WIR – werden auch Sie Teil des Teams!“

*Christian Hoffmann
Vizepräsident des Bundesamtes für Güterverkehr*



Aufgabenschwerpunkte in Zeiten von Corona

Kontrollen unter Pandemiebedingungen

Die bundesweiten Schwerpunktkontrollen des BAG

Zu Beginn der Pandemie verzeichneten zahlreiche Unternehmen der Logistikbranche einen Auftragsrückgang und fürchteten zunächst Nachteile durch Verstöße von Wettbewerbern (Nichteinhaltung von Ruhezeiten, Verstöße gegen den Mindestlohn etc.). Durch gezielte bundesweite Schwerpunktkontrollen hat das BAG hierbei unmittelbar ein sichtbares und wirkungsvolles Zeichen gesetzt, für die Sicherstellung der Wettbewerbsgerechtigkeit sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gesorgt und seinen gesetzlichen Kontrollauftrag damit auch unter Pandemiebedingungen konsequent umgesetzt.

In gemeinsamen Kontrollaktionen haben sich die Einsatzkräfte des Zolls auf die Überwachung der Vorschriften bezüglich des Mindestlohns konzentriert, die Einsatzkräfte des BAG sowie die Polizei schwerpunktmäßig auf die Einhaltung der Kabotageregeln sowie auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Zudem führte der Straßenkontrolldienst des BAG regelmäßige Kontrollaktionen zu weiteren Schwerpunktthemen durch: Hierbei handelte es sich insbesondere um Kontrollen in den Rechtsbereichen Gefahrgutrecht, Abfallrecht und die technische Unterwegskontrolle. Das Konzept der Schwerpunktkontrollen umfasst die Durchführung von in der Regel drei Kontrollaktionen pro Monat.

Im Fokus der letzten beiden Jahre stand und steht somit insbesondere die Überwachung der Kabotagebestimmungen mittels gezielter Schwerpunktkontrollen. Bei diesen regelmäßigen bundeseinheitlichen Kontrollaktionen, bei denen eine Vielzahl von Kontrollbeschäftigten eingebunden ist, legen wir ein besonderes Augenmerk auf Kontrollen an Güter- und

Verteilzentren, bestimmte Produktionsstätten (z. B. Holzwerke) sowie von ausgewählten Verkehren (z. B. Abfallbeförderungen) und stark von gebietsfremden Fahrzeugen befahrenen Strecken und Verkehrsknotenpunkten. Bei der Planung und Auswahl der konkreten Kontrollorte werden Hinweise von Verbänden des Gewerbes sowie kontrollpraktische Erfahrungswerte berücksichtigt, um noch gezielter gegen Verstöße vorzugehen.

Konkret erklärt: Wie gehen wir bei Kabotagekontrollen vor?

Eine Kontrolle beginnt mit der Überprüfung der bei der Beförderung vorzulegenden Beförderungspapiere sowie einer Befragung des Fahrpersonals. Ergeben sich dabei Hinweise auf Kabotagebeförderungen, erfolgt eine weitere detaillierte Befragung des Fahrpersonals. Neben eventuell noch mitgeführten Papieren von vorhergehenden Beförderungen werden auch die Daten des Fahrtenschreibers des genutzten Fahrzeuges und der Fahrerkarte, die generell bei den Kontrollen ausgelesen werden, bezüglich des Fahrtverlaufes überprüft. Hierbei kann unter Umständen festgestellt werden, ob Fahrtverläufe vor der Kontrolle mit den vorgelegten Papieren übereinstimmen.

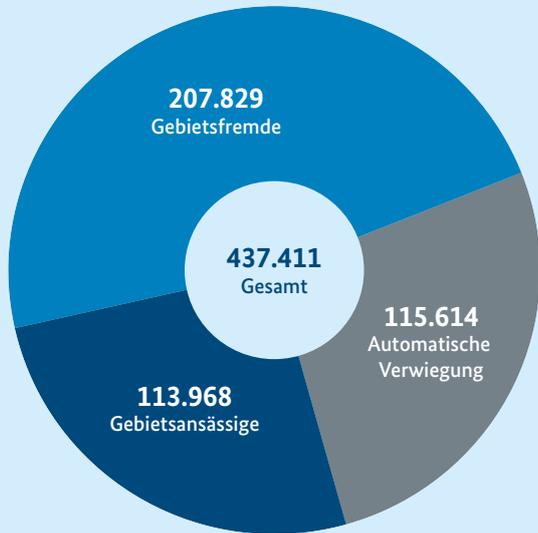
Allerdings zeigt sich bei den Kontrollen auch, dass nicht alle Binnenbeförderungen mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen unter die Kabotagevorschriften fallen. So dürfen in Deutschland ansässige Unternehmen im Ausland zugelassene Fahrzeuge einsetzen. Außerdem ist der Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr häufig von den Regelungen ausgenommen, ebenso der Werkverkehr.



Schwerpunkt-Kontrolle



Durch das BAG kontrollierte Fahrzeuge in 2020

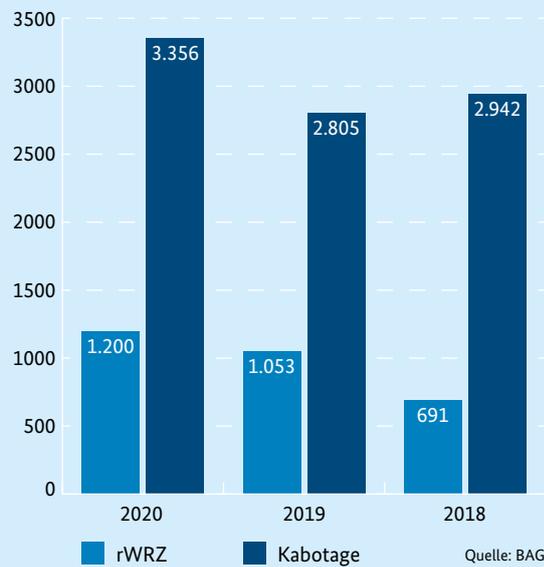


2020 ist es dem Kontrolldienst über das Instrument der Schwerpunktkontrollen gelungen, die Kontrolltätigkeit bei der Überprüfung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und der Einhaltung der Kabotagebestimmungen zu intensivieren. Dabei zeigt sich eindeutig, dass in Bereichen und Regionen, die in der Vergangenheit kontrolliert worden sind, die Zahl der Kabotagebeförderungen deutlich erkennbar zurückgegangen ist. Dies bestätigt das Konzept der Schwerpunktkontrollen, wonach die in der Vergangenheit durchgeführten Kontrollmaßnahmen Wirkung zeigen.

Im Jahr 2020 standen die Kontrollthemen Kabotage und Lenk- und Ruhezeiten (insbesondere Überprüfung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit) im Fokus sowohl der regelmäßigen Kontrolltätigkeit als auch bei hierzu gezielt durchgeführten Schwerpunktkontrollaktionen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die im Jahr 2020 insgesamt festgestellten Verstöße in vorgenannten Themenfeldern (im Vergleich zu den Vorjahren):

Anzahl der Verstöße



Der Straßenkontrolldienst (SKD)/Interview

Interview mit dem Leiter der Kontrolleinheit Straße, Außenstelle Mainz, zu den bundesweiten Schwerpunktkontrollen des BAG

Sie sind ein sogenannter LKS im Straßenkontrolldienst. Was bedeutet die Abkürzung und wie sehen die Aufgaben eines LKS aus?

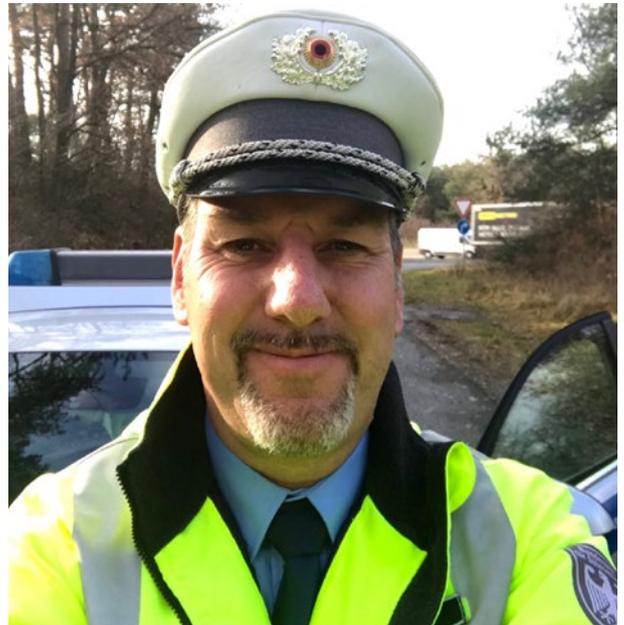
Der Begriff LKS steht für „Leitung Kontrolleinheit Straße“. Die Aufgaben eines LKS sind sehr vielfältig und bestehen im Wesentlichen aus der Dienst- und Fachaufsicht einer Kontrolleinheit, hier der Kontrolleinheit 6, die der Außenstelle Mainz zugeordnet ist. Eine Kontrolleinheit umfasst in der Regel 20 Kontrollkräfte. Die Betreuung und Einweisung von zurzeit sieben neuen Kollegen ist gerade ein sehr wichtiger Bestandteil meiner Arbeit. Weiterhin kümmere ich mich um sämtliche administrative Tätigkeiten rund um Standortkontrollen und mobile Kontrollen sowie die Koordination dieser Kontrollen mit anderen Außenstellen oder Behörden. Auch halte ich regelmäßig Vorträge zu spezifischen Themen wie dem Gefahrgutrecht.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat vor einem Jahr mit bundesweit koordinierten Schwerpunktkontrollen begonnen, die inzwischen ein fester Bestandteil des Kontrollkonzepts des BAG sind. Was waren Ihrer Meinung nach die Beweggründe für diesen Schritt?

Deutschland ist ein Transitland. Hessen, für das meine Kontrolleinheit im Wesentlichen zuständig ist, liegt mittendrin. Dementsprechend treffen wir auf Fahrzeuge aus aller Herren Länder. Deutschland ist aber nicht nur ein Transitland in der Mitte Europas, sondern auch ein attraktiver Markt für Transportunternehmen aus vielen Ländern der EU. Gerade mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie und damit einhergehend zunächst sinkender Transportmengen wurde sehr schnell ersichtlich, dass der damit verbundene Wettbewerb im Transportgewerbe zugenommen hatte. Und hierbei geht es eben auch um Beförderungen innerhalb Deutschlands, die als Kabotagebeförderungen nur unter eingeschränkten Bedingungen durchgeführt werden dürfen. Die Schwerpunktkontrollen zielen darauf ab, dass diese Bedingungen im Sinne eines fairen Wettbewerbs eingehalten werden.

Wie erfolgt die Auswahl der Kontrollstellen?

Die Außenstelle Mainz ist für Straßenkontrollen im Saarland, Rheinland-Pfalz und Hessen zuständig. In diesen Bundeslän-



Heiko Bast

dern sind viele sogenannte Hotspots wie Flughäfen, Häfen und Logistikzentren angesiedelt. Bei der Auswahl von Kontrollstellen orientieren wir uns an diesen „Hotspots“.

Die speziellen Kontrollaktionen laufen seit 2020. Auf welchen Rechtsgebieten lag der Kontrollfokus?

Die Schwerpunktkontrollen konzentrieren sich zum einen auf die Kontrolle der Kabotage und zum anderen auf die Kontrolle der Einhaltung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit und das damit verbundene Verbot, diese im Fahrzeug zu verbringen.

Welche Erkenntnisse konnten Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen im Rahmen der Schwerpunktkontrollen sammeln, auch im Hinblick auf zukünftige Aktionen?

Schwerpunktkontrollen sind richtig und wichtig. Der Fokus dieser Kontrollen ist klar definiert. Und selbst wenn die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge im Verhältnis zu den kontrollierten Fahrzeugen aus dem Ausland eher gering ist, sind unsere Kontrollen mit dem Fokus auf Kabotage wichtig für faire Wettbewerbsbedingungen.

Haben sich andere Behörden in Ihrem Bereich an den Schwerpunktkontrollen beteiligt und falls ja, wie liefen derartige gemeinsame Aktionen ab?

Als die Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 Fahrt aufgenommen hat, wurde deutlich, dass gerade im Bereich der Hauptzollämter ein großes Interesse an gemeinsamen Kontrollen



Der Mautkontrolldienst (MKD)/ Interview

Interview mit einem Mautkontrolleur in Nordrhein-Westfalen

Herr Bickici, was sind Ihre Aufgaben als Mautkontrolleur?

aufkam. Auch sind die mit der Polizei koordinierten Kontrollen weiterhin umgesetzt worden. Mit unseren kontrolldienstspezifischen Corona-Handlungsempfehlungen, die kontinuierlich an den jeweiligen Stand der Pandemieentwicklung angepasst wurden, sowie mit der entsprechenden Ausstattung an hochwertigen Hygieneartikeln ist die Sicherheit aller Beteiligten gewährleistet worden, bei gleichzeitig auch weiterhin effektiv durchgeführten Kontrollen.

Wie wirken die Kontrollen?

Die Anzahl der Kontrollen steht natürlich in direktem Zusammenhang mit dem Personal, das wir auf der Straße einsetzen können. Bedingt durch die Aufstockung des Kontrollpersonals und die digitale Aufrüstung des Kontrolldienstes werden wir in Zukunft eine zunehmende Kontrolldichte erzielen. Insofern werden unsere Kontrollen effektiver und wir können viel mehr „schwarze Schafe“ der Branche aus dem Verkehr ziehen.

Und zum Abschluss die Frage, was Sie sich persönlich und für Ihre Kolleginnen und Kollegen wünschen.

Natürlich wünsche ich uns, weiterhin sicher und gesund durch die anhaltende Pandemie zu kommen und dass eine gewisse Normalität zurückkehrt.

Ich kontrolliere die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Darüber hinaus führe ich Verkehrssicherheitskontrollen durch, indem ich die einschlägigen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, z. B. die Einhaltung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte, kontrolliere. Hierzu bin ich täglich in speziell ausgerüsteten Kontrollfahrzeugen auf der Straße unterwegs.

Zu Beginn der SARS-CoV-2-Pandemie kam es schnell zu einem Lockdown, Kontakte sollten reduziert und es sollte möglichst von zu Hause gearbeitet werden. Das ist bei Ihrer Tätigkeit nicht möglich. Wie haben Sie diese Zeit erlebt?

Zu Beginn der Pandemie gab es viel weniger Kenntnisse, als es heute der Fall ist. Das führte natürlich zu Unsicherheit, auch bei mir. Gleichzeitig leisteten und leisten meine Kolleginnen und Kollegen in den Kontrolldiensten und ich durch unsere Tätigkeiten einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen. Und gerade während der Pandemie war es besonders erforderlich, unserer Kontrolltätigkeit weiterhin nachzugehen. Daher war ich froh, dass im Bundesamt fortlaufend und kurzfristig auf neue Entwicklungen reagiert wurde und die besondere Situation im Kontrolldienst stets im Blick war.

Wie hat sich das Covid-19-Pandemie-Geschehen auf Ihre tägliche Arbeit ausgewirkt?

Die Abläufe während der Kontrollen haben sich dahin gehend geändert, dass zu den bisher ohnehin einzuhaltenden Bestimmungen nun auch der Schutz vor einer möglichen Ansteckung den Arbeitsalltag prägt. Eine eigens wegen des Pandemiegeschehens erstellte Handlungsempfehlung gibt uns Kontrolldienstbeschäftigten wichtige Hinweise zur möglichst sicheren Kontrolle.

Zum persönlichen Schutz werden im Kontrolldienst dann natürlich Mund-Nasen-Schutz, Einweghandschuhe und Desinfektionsmittel zur Verfügung gestellt. Um den notwendigen Abstand zum Fahrpersonal einhalten zu können, wurden zudem sogenannte „Kontrollboxen“ beschafft, die zur kontaktlosen Übergabe der Papiere vorgesehen sind. Des Weiteren steht ein durchsichtiger Spuckschutz zur Verfügung, der

Schwerpunktkontrollen Kabotage im Jahr 2020

Im Rahmen bundeseinheitlicher und regionaler Schwerpunktkontrollen des Bundesamtes wurden im Jahr 2020 insgesamt **4.819 Fahrzeuge** im Güterkraftverkehrsrecht kontrolliert. Insgesamt wurden dabei **453 Verstöße** gegen die Kabotagevorschriften festgestellt, wobei bei einem beanstandeten Fahrzeug mehrere Verstöße vorliegen können.



Korkut Bickici

bei der Bezahlung am Kreditkartenterminal aufzustellen ist, sodass auch hierbei ein direkter Kontakt zum Fahrpersonal ausgeschlossen ist.

Wie verhalten sich die Lkw-Fahrer bei den Kontrollen unter den Corona-Bedingungen?

Zu Beginn einer jeden Kontrolle wird das Fahrpersonal klar und unmissverständlich auf die Sicherheitsbestimmungen hingewiesen und aufgefordert, nur auf ausdrückliche Weisung des Kontrollpersonals das Fahrzeug zu verlassen.

Die allermeisten Fahrer halten von sich aus bereits den Mindestabstand ein und tragen auch bei den Kontrollen einen Mund-Nasen-Schutz. Bei Zahlungen wird bevorzugt mit der Kreditkarte bezahlt.

Verkehrswirtschaftliche Analysen in Zeiten der Corona-Pandemie

In herausfordernden Zeiten wie jenen der Corona-Pandemie benötigen Entscheider:innen in Politik und Wirtschaft verlässliche Informationen über die Entwicklungen auf den Waren- und Dienstleistungsmärkten sowie des Arbeitsmarktes. Hierbei kommt den Transportmärkten mit ihrer Rückgratfunktion für die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Das Bundesamt hat hierbei durch seinen direkten Zugang zu Marktteilnehmern sowie durch die Analyse verschiedener Datenquellen einen wichtigen Beitrag durch die kurzfristige Bereitstellung neutraler und fundierter Daten, Informationen und Analysen geleistet:

Wochenberichte der Marktbeobachtung:

Seit Beginn der ersten Welle der Pandemie sind wöchentlich verkehrsträgerübergreifende Berichte zur Entwicklung auf den Teilmärkten des Straßengüterverkehrs, der Eisenbahn, des Kombinierten Verkehrs, der Binnenschifffahrt, des

Seeverkehrs über deutsche Häfen, des Luftverkehrs sowie zu den Arbeitsbedingungen und zur Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt im Bereich Transport und Logistik erstellt worden. Grundlage für die Berichterstattung war neben der Auswertung umfangreicher amtlicher Statistiken und anderer Fachquellen insbesondere eine Vielzahl von Expert:innen-Interviews mit Marktteilnehmern. Aus Gründen des Infektionsschutzes mussten die Expert:innengespräche, anders als üblich, in Form von Telefoninterviews geführt werden. Nach Abklingen der ersten Pandemiewelle wurde die Erscheinungsfrequenz der Wochenberichte schrittweise verlängert. Insgesamt führten die Marktbeobachterinnen und Marktbeobachter mehr als zweitausend Telefoninterviews und lieferten somit ein qualifiziertes Bild des Marktgeschehens aus Sicht der Betroffenen. Hierbei gilt ein besonderer Dank den Gesprächspartnern in den Verkehrsunternehmen, die regelmäßig für die Gespräche bereitstanden.



Tagesbezogener Lkw-Maut-Fahrleistungsindex:

Mit der Erweiterung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex auf eine tagesbezogene Auswertung konnten kurzfristig Daten bereitgestellt werden, die nicht nur die Entwicklung im Bereich des Straßengüterverkehrs aufzeigten, sondern zusätzlich Hinweise auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gaben (vgl. hierzu den nachfolgenden Artikel in dieser Veröffentlichung).

Berichte über die aktuelle Situation an den Grenzübergängen:

Mit Aufwachen der zweiten Pandemiewelle bat das BMVI um aktuelle Meldungen über etwaige Störungen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs an den deutschen Grenzübergängen. Hierbei standen Wartezeiten im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen im Mittelpunkt der Berichterstattung. Die Meldungen erfolgten zunächst zweimal täglich und wurden später auf einen täglichen Turnus umgestellt.

Wochenberichte Luftverkehr:

Seit Anfang 2021 hat das BAG wöchentlich über die Flugverbindungen, Frequenzen und Kapazitäten im Personenluftverkehr zwischen Deutschland und Staaten mit hohen Corona-Infektionsinzidenzwerten und/oder Virusvariantengebieten berichtet. Die Berichte erfolgten jeweils wenige Stunden nach Bekanntgabe der aktuell in diese Kategorie fallenden Staaten durch das Robert-Koch-Institut.

Gleitende Kurz- und Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr:

In herausfordernden Zeiten kommt Prognosen über die kurzfristig zu erwartende Verkehrsentwicklung eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grunde hat die durch das Bundesamt betreute gleitende Kurz- und Mittelfristprognose den Auswirkungen der Pandemie ein besonderes Augenmerk gewidmet.

Der tägliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex als Referenz für eine gelungene behördenübergreifende Zusammenarbeit

Bereits seit 2018 erstellt das BAG in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt (StBA) und der Deutschen Bundesbank jeden Monat den sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex, um aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger:innen, der Forschung sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Grundlage des statistischen Produkts bilden die Mautdaten, die bei der Erhebung der Lkw-Maut generiert werden. Um eine möglichst lange vergleichbare Zeitreihe zu erstellen, wird ein Festbasisindex für von Mautausweitungen nicht berührte Merkmale (Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen) berechnet. Ein großer Vorteil dieses Index liegt darin, dass er zeitnah zur Verfügung steht, da einerseits nahezu jeder Lkw auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen mithilfe von satellitengestützten Fahrzeuggeräten (On-Board-Units) Informationen sammelt und diese per Mobilfunk mehrfach täglich automatisiert über die Betreiber an das BAG übermittelt. Andererseits wurde die Berechnung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex so programmiert, dass die Berechnung weitestgehend automatisch verläuft.

In der Corona-Krise stellte diese zeitnahe Verfügbarkeit einen noch größeren Vorteil dar. Seit März 2020 erreichten das BAG vermehrt Anfragen öffentlicher und privater Stellen sowie der Medien zu den Lkw-Mautdaten. Hintergrund dieser Anfragen war und ist das Interesse, möglichst zeitnah Informationen über die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Entwicklung des Straßengüterverkehrs zu erhalten. Die vom BAG und StBA durchgeführten Analysen, die einen engen Zusammenhang zwischen dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex und der industriellen Produktion sowie der allgemeinen Konjunktorentwicklung in Deutschland bescheinigen, verstärken dieses Interesse weiter.

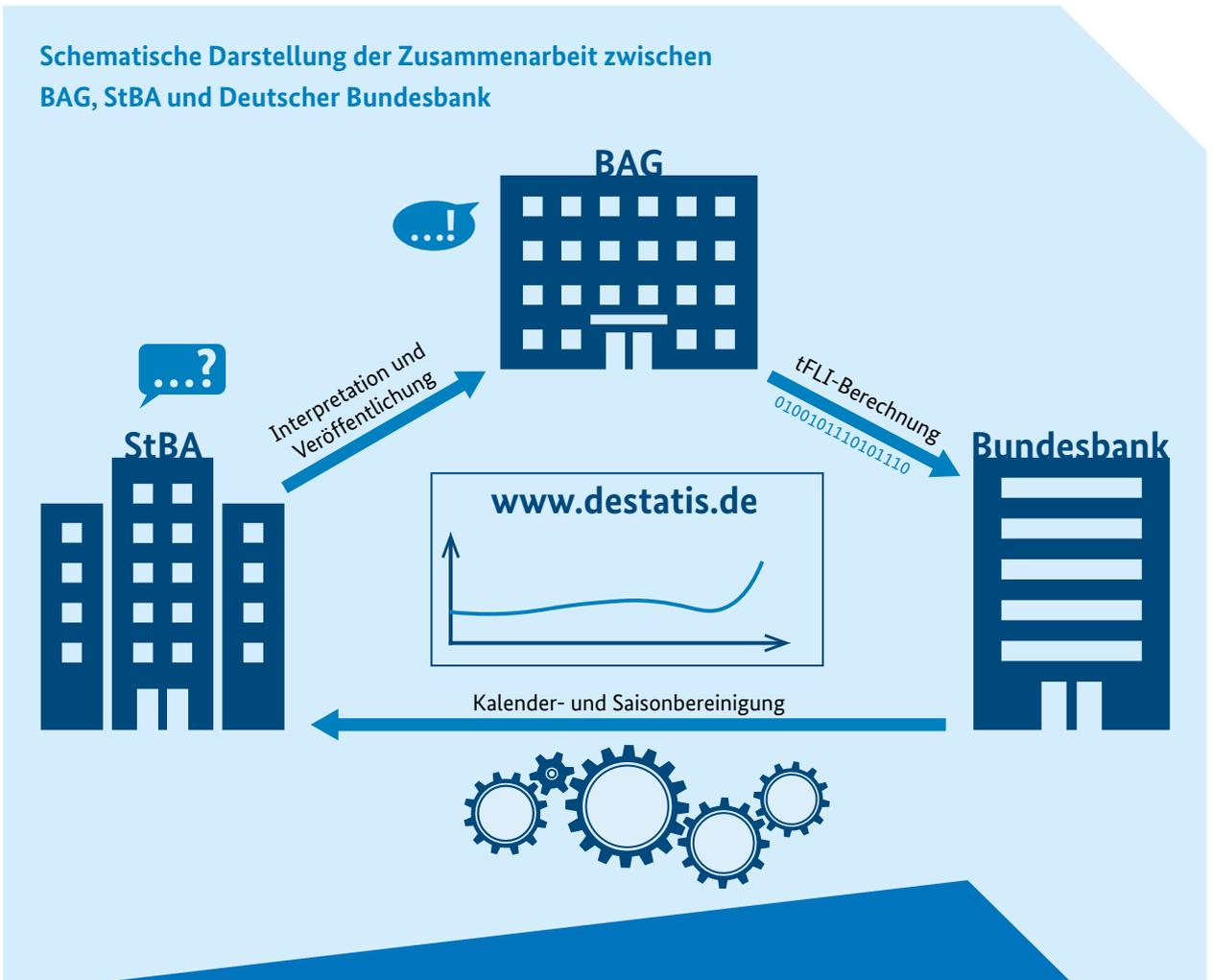
Um möglichst viele dieser Anfragen zu bündeln, hat das BAG nach Wegen gesucht, den bereits bestehenden monatlichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex kurzfristig umzugestalten und tägliche Werte zur Verfügung zu stellen. So konnte noch im März 2020 der tägliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt werden, der seitdem unter anderem für die Berichterstattung an das BMVI genutzt wird. Um die Aussagekraft und Reichweite des Index weiter zu erhöhen, suchte das BAG in der Folge erneut die Zusammenarbeit mit dem StBA und

der Deutschen Bundesbank. Einerseits wurde in enger Abstimmung mit der Deutschen Bundesbank ein Verfahren zur Saison- und Kalenderbereinigung der täglichen Indexwerte entwickelt. Andererseits entstand auf den Internetseiten des StBA eine neue Plattform, auf welcher der tägliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex bereits seit April 2020 veröffentlicht wird.

Die behördenübergreifende Zusammenarbeit erfolgte dabei für mehrere Monate zunächst täglich und seit Herbst 2020 wöchentlich. Die tägliche Aufgabenteilung zwischen den Behörden gliedert sich dabei wie folgt: Das BAG erstellt arbeitstäglich den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Originalwerte) und sendet diesen an die Deutsche Bundesbank. Die Deutsche Bundesbank bereinigt die Originalwerte um Saison-

und Kalendereffekte und leitet die Ergebnisse an das BAG und das StBA weiter. Das StBA veröffentlicht und veranschaulicht die Daten kurze Zeit später auf ihren Internetseiten. Die pragmatische und kollegiale Zusammenarbeit über Ressort- und Behördengrenzen hinweg gilt seither als Vorzeigeprojekt.

Mit dem täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wurde das Veröffentlichungsprogramm des BAG rund um die Mautdaten, d. h. der monatliche Index, die Mautstatistik des BAG und die monatlich veröffentlichten Mautumsätze pro Abschnitt, um einen weiteren Baustein ergänzt. Derzeit arbeitet das BAG daran, zukünftig weitere statistische Produkte anbieten zu können.





Unsere Themen

Förderprogramme des BAG

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel der Stunde/Interviews

Das Fahrrad liegt stark im Trend. Es zählt zu den wichtigsten und nachhaltigsten Fortbewegungs- und Transportmitteln. Als neuen Aufgabenbereich hat das BAG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2019 die Projektträgerschaft zur Förderung des Radverkehrs übernommen. Damit leistet das BAG einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung einer sicheren und umweltgerechten Mobilität und zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030.

Das BMVI investiert mehr Mittel denn je in den Radverkehr. Von 2020 bis 2023 stehen rund 1,46 Milliarden Euro allein für die Förderung des Radverkehrs bereit.¹



Überblick über die Radverkehrsförderung im BAG

Mit den Förderprogrammen sollen Radfahrende bundesweit unterstützt, geschützt und gestärkt werden. Des Weiteren soll mehr Verkehr auf den klimafreundlichen Radverkehr verlagert werden – insbesondere im ländlichen Raum. Das BAG hat sich mit diesem neuen Aufgabenfeld dynamisch zur ersten Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung des Radverkehrs weiterentwickelt. Die durch das BAG fachlich und administrativ begleiteten Vorhaben umfassen:

- Projekte zur Entwicklung neuer Ideen und Konzepte, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten;

- bauliche Vorhaben, die sich durch Modellhaftigkeit und Innovation auszeichnen und somit Leuchtturmcharakter für den Radverkehr haben;
- Finanzhilfen des Bundes für Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort;
- länderübergreifend die Schaffung eines sicheren, lückenlosen und attraktiven Netzes aus national bedeutenden Radfernwegen.

Parallel dazu erhöht das BAG die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr mit der Förderung der Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen im Programm Abbiegeassistenzsysteme „AAS“.

Insbesondere die Durchführung der Projektförderung für die Planung und Realisierung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen für innovative Radverkehrsinfrastrukturprojekte stellt für das BAG eine neue Aufgabe dar. Für die Realisierung dieser Vorhaben ist die Einbeziehung einer Reihe von Akteuren notwendig. Unter anderem erfordert das Haushaltsrecht des Bundes die Beteiligung des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat als zuständige oberste Baubehörde des Bundes sowie der jeweiligen obersten Landesbaubehörden. Mit der Umsetzung der Programme hat das BAG neue interessante Netzwerke erschlossen und sein Aufgabenportfolio zukunftsorientiert erweitert.

Bereits seit Mitte 2020 finden intensive Vorarbeiten zum Aufbau der Straßenverkehrsakademie im BAG statt. Sie soll als bundesweit fachkompetente Stelle für Radverkehrsförderung und -planung sowie als Wissenszentrum und zentraler Ansprechpartner fungieren.

Für die stetige und nachhaltige Umsetzung der neuen Tätigkeiten gewinnt das BAG seit 2019 zum ersten Mal „Radverkehrsexpert:innen“. In der Abteilung Förderprogramme ist eine eigene Organisationseinheit „Radverkehr und Straßenverkehrsakademie“ eingerichtet worden, in der die notwendige Expertise und die Strukturen für die umfassende Begleitung der Radverkehrsförderung im BAG gebündelt sind.

Die Förderlandschaft, gerade auch in Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030, entwickelt sich äußerst dynamisch. Das BAG als Bewilligungsbehörde wird sich diesen Entwicklungen auch weiterhin flexibel anpassen.

¹ Vgl. BMVI: Förderung und Finanzierung des Radverkehrs: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>



Manuel Hundt

Zwei Fragen an Herrn Manuel Hundt, Referent im Team Radverkehr, zum Programm zur Förderung nichtinvestiver Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP).

Im Jahr 2019 hat das BAG die Trägerschaft für Projekte zur Förderung nichtinvestiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP vom Umweltbundesamt übernommen. Was waren die größten Herausforderungen dieser Aufgabe?

„Wir haben damals ein laufendes Förderprogramm übernommen. Dies hatte den Vorteil, dass gewisse Abläufe und Strukturen bereits vorhanden waren. Es liegt auf der Hand, dass jedoch nicht alle Prozesse eins zu eins im BAG übernommen werden konnten. Hinzu kam die Herausforderung für uns und für die Zuwendungsempfänger, laufende Projekte in die Betreuung zu übernehmen. Mit Bedacht wurden die vorhandenen Gegebenheiten und die vorliegende Infrastruktur angepasst und vorausschauend auch neue Strukturen im BAG aufgebaut.“

Was unterscheidet die NRVP-Förderung von anderen Förderprogrammen im BAG?

„Wenn man vom Verkehrsträger Fahrrad absieht, dessen Förderung bis dahin nicht beim BAG lag, zeichnet sich das Förderprogramm durch eine große Vielfalt von Anträgen aus. Jedes Projekt ist individuell, gerade im Hinblick auf die Struktur der Zuwendungsempfänger:innen und Kosten sowie der Handlungs- und Themenschwerpunkte, und kein Antrag gleicht dem anderen; dafür ist die Anzahl der Projekte geringer als in anderen Programmen des BAG. Den Herausforderungen, die diese Vielfalt mit sich bringt, begegnen wir im Team mit einem engen Kontakt zu den Zuwendungsempfänger:innen und einer guten Kommunikation.“

Fragen an Herrn Dr. Sebastian Thuß, Teamleiter für die investive Radverkehrsförderung, zum Programm investive Modellvorhaben und zum Sonderprogramm Stadt und Land.

Was können Sie uns über die Reaktionen auf den Start des Programms zur Förderung investiver Modellvorhaben für den Radverkehr in Deutschland sagen?

„Das Echo auf den Förderaufruf im Jahr 2019 hat uns positiv überrascht – es wurden etwa 140 Projektideen mit großer inhaltlicher Bandbreite eingereicht. Das zeigt, dass das Förderprogramm einen Nerv getroffen hat und insbesondere Städte und Gemeinden, aber auch private Antragsteller mit vielfältigen Ideen zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs in Deutschland aufwarten. Eine Rolle hat dabei sicher gespielt, dass die Förderrichtlinie Raum für Bottom-up-Ideen gelassen hat: Projektideen müssen in erster Linie innovativ sein und über die jeweilige Region hinaus strahlen, also Nachahmer finden können. Das ermöglicht verschiedenste Ansätze: Die Warnowbrücke in Rostock (Mecklenburg-Vorpommern) als technisch anspruchsvolles Brückenbauwerk soll nach Fertigstellung zu einem Symbol für die Hinwendung zum Radverkehr bei der Stadtentwicklung werden. Beim geplanten Lückenschluss im Landkreis Altenkirchen (Rheinland-Pfalz) hingegen liegt der Fokus auf der Vereinbarkeit von naturschutzfachlichen Belangen mit einem attraktiven Raderlebnis. Darüber hinaus gibt es besonders integrative Radverkehrskonzepte oder Kooperationen zwischen Universitäten und den jeweiligen Städten und Gemeinden – gewissermaßen als Schaufenster für eine zukünftige Planungspraxis.“



Dr. Sebastian Thuß



Welche Herausforderungen gab es dabei aus Sicht des BAG als Bewilligungsbehörde zu bewältigen?

„Mit der Prüfung und Begleitung von Zuwendungsbaumaßnahmen sind wir als Bewilligungsbehörde gewissermaßen ins kalte Wasser gesprungen. Hier kam es darauf an, einerseits innerhalb der Behörde kurzfristig Know-how aufzubauen und sich andererseits bundesweit mit Fachbehörden zu vernetzen. Hervorzuheben ist dabei die Zusammenarbeit mit mehreren im Hoch- und Tiefbau erfahrenen staatlichen Bauverwaltungen, die uns je nach Region als fachaufsichtführende Ebene für das jeweilige Bauprojekt unterstützen.“

Als Herausforderung kann man zudem zählen, dass die Förderrichtlinie bewusst große Spielräume lässt, wenn es z. B. um die Festlegung förderfähiger Kosten geht – naturgemäß gibt es für neuartige Vorhaben keine Blaupause. Der entstehende Freiraum ist natürlich mit den zuwendungsrechtlichen Leitplanken in Einklang zu bringen.“

Konnten Sie zur Vorbereitung des Sonderprogramms „Stadt und Land“ auf diese Erfahrungen zurückgreifen?

„Einerseits konnte das BAG die inzwischen gewonnenen Erfahrungen im Bereich moderner Radinfrastruktur, des rechtlichen Kontexts sowie der Akteurslandschaft gut nutzen. Andererseits weist das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ein grundlegend anderes Strickmuster auf: Hier geht es weniger um neuartige Modellvorhaben, sondern um die Umsetzung der bekannten Best Practice in der Breite. Möglichst viele Menschen sollen so durch eine sichere, attraktive und lückenlose Infrastruktur zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden.“

Zum anderen handelt es sich hier um Finanzhilfen, die der Bund erstmals in großem Umfang den Ländern zur Verfügung stellt, um in eigener Verantwortung gemeinsam mit den Gemeinden Radverkehrsprojekte umzusetzen. Für das BAG ergab sich vorbereitend die Mitwirkung am Aufbau eines ‚schlanken Verfahrens‘, in dessen Rahmen sich die Vorha-

benlisten der Länder binnen eines Monats auf Vereinbarkeit mit der zugrundeliegenden Verwaltungsvereinbarung prüfen lassen. Voraussetzung hierfür war die Erstellung begleitender Informationspapiere, der Abgleich der Rahmenbedingungen landeseigener Förderprogramme sowie die Bereitstellung eines rein elektronischen Antragsverfahrens. Obwohl in Summe viele Akteure beteiligt sind, konnte ein sehr zielstrebiges Verfahren etabliert werden.“

Zwei Fragen an Frau Julia Wiegand, Referentin im Team Radverkehr, zur Geschäftsstelle Radnetz Deutschland.



Julia Wiegand

Welche Erfolge kann die Geschäftsstelle für das Radnetz Deutschland bis jetzt verzeichnen?

„Das Jahr 2020 war ein Jahr des Aufbaus und der Entwicklung. Wir haben am Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen für die Umsetzung des Förderprogramms sowie für die Digitalisierung des Radnetzes Deutschland zwischen Bund und Ländern mitgewirkt.“

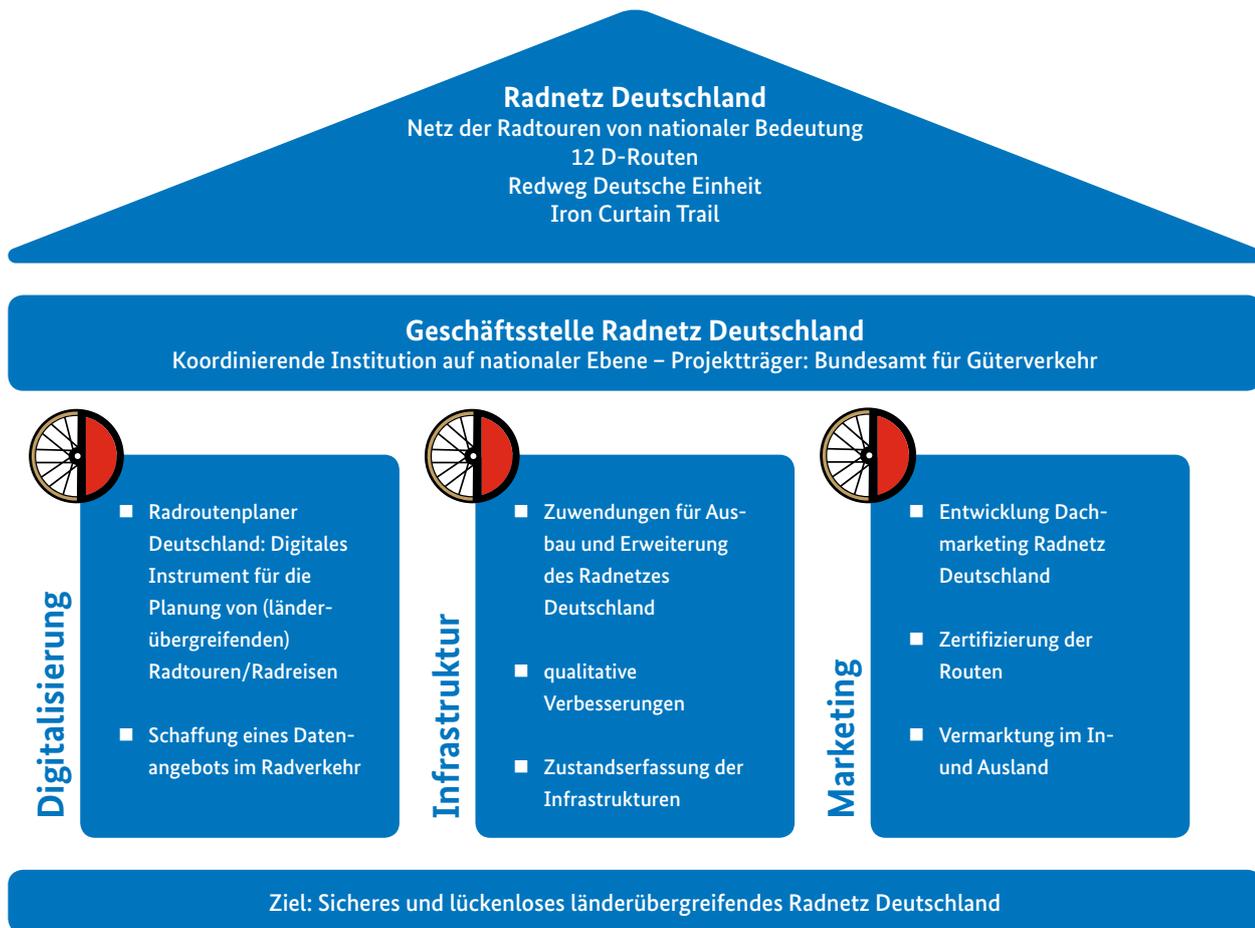
Die Geschäftsstelle hat außerdem die Koordinierung des Ländergremiums zum Radroutenplaner Deutschland übernommen. Mit Hochdruck haben wir daran gearbeitet, dass Anfang 2021 das Förderprogramm Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland erfolgreich an den Start gehen kann.“

Vor welchen Herausforderungen steht die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland aktuell?

„Zu den größten Herausforderungen zählt die Einbindung und Vernetzung zahlreicher und vielfältiger Akteure aus Bund, Ländern, Verbänden und Touristikern. Zudem gilt es, gemeinsam mit den Akteuren eine bundesweit einheitliche Qualität und Homogenität in Infrastruktur und Daten zu schaffen.“

Radnetz Deutschland

Beim BAG ist eine Geschäftsstelle Radnetz Deutschland eingerichtet. Ziel ist es, das Radnetz Deutschland zu einem länderübergreifenden, sicheren, lückenlosen und attraktiven Netz aus national bedeutenden Radfernwegen weiterzuentwickeln. Die Radwege sollen sich zudem in das europäische Veloroutennetz einfügen. Mit dem Förderprogramm unterstützt der Bund finanziell die qualitative Verbesserung, die Bekanntheit und Attraktivität der D-Routen, des Radwegs Deutsche Einheit sowie des Iron Curtain Trails.



Radnetz Deutschland und Hauptroutennetz der Länder



Quellen: Radwegenetz: Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) und die jeweiligen Bundeslandverwaltungen – Verwaltungsgrenzen: EuroGeographics – Landeshauptstädte, Siedlungsgebiete und Gewässerflächen: Digitales Landschaftsmodell 1000 des Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystems (ATKIS), www.geodatenzentrum.de – Hintergrundkarte: OSM-Grundkarte – Karte erstellt durch: UDATA GmbH, 22.11.2019 – Koordinatensystem: EPSG 25832 – Geodätische Grundlage: Europäisches Terrestrisches Referenzsystem 1989 (ETRS89) – Projektion: Universal Transverse Mercator (UTM) Zone 32N

Zwei Fragen an Frau Lisa Hartzheim, Leitung der Straßenverkehrsakademie.

Was ist die Straßenverkehrsakademie und an wen richtet sie sich?

„Als Wissenszentrum und zentrale Ansprechstelle für Fragen und Themenstellungen rund um die Radverkehrsförderung und -finanzierung auf Ebene des Bundes richtet sich die Straßenverkehrsakademie an Fachverantwortliche, Fachleute aus Politik und Verwaltung, Forschung, Hochschulen und Wissenschaft, Unternehmen, Verbände, Bürgerinnen und Bürger, Aktionsbündnisse sowie die interessierte Öffentlichkeit rund um den Radverkehr. Die maßgeblichen Ziele der Straßenverkehrsakademie sind: Informieren, Fortbilden und Vernetzen.“

Welche Tätigkeiten fielen 2020 während der Aufbauphase an?

„Das Jahr 2020 stand für die Straßenverkehrsakademie ganz im Zeichen des Aufbaus. Es fanden umfangreiche vorbereitende Tätigkeiten für den geplanten Start im Jahr 2021 statt. Unter anderem wurden Konzepte erarbeitet, Anforderungen definiert und notwendige Abstimmungen mit dem BMVI herbeigeführt. Zum Aufbau des geplanten Fortbildungsangebots und zur technischen Umsetzung des geplanten Webportals



Lisa Hartzheim

wurden zahlreiche Gespräche mit potenziellen Auftragnehmern geführt. Es wurde eine Ausschreibung vorbereitet und neues Personal gewonnen. Nunmehr gilt es, die Straßenverkehrsakademie bundesweit als zentralen Ansprechpartner und Kompetenzzentrum rund um die Radverkehrsförderung und andere Themen einer nachhaltigen und multimodalen Mobilität zu etablieren.“

Straßenverkehrsakademie

Fortbildungen

- Bedarfsgerechte Vermittlung von Fachexpertise an die Bedarfsträger
- Ausrichtung von Fortbildungen, Workshops etc.

Wissenstransfer

- Webportal mit Wissensdatenbank
- Breite Nutzbar-machung von Erkenntnissen geförderter Projekte
- Best-Practice-Transfer

Netzwerke

- Vernetzung von relevanten Akteuren des Radverkehrs mit Schnittstellen zu anderen Mobilitätsthemen
- Förderung eines verstärkten Austausches zwischen unterschiedlichen Akteuren
- Netzwerkveranstaltungen, Konferenzen

Transferstelle

- Zentrale Ansprech-stelle für Länder und Kommunen im Bereich der Radverkehrsförderung
- Umfassende Infor-mationen über Fördermöglichkeiten, Praxisbeispiele und Forschungsergebnisse
- Förderfibel

Die Corona-Soforthilfe des BAG

Unterstützung der von der COVID-19-Pandemie schwer getroffenen Reisebusbranche

Die Reisebusunternehmen waren durch das Verbot von Reisebusreisen, auf das sich Bund und Länder am 16. März 2020 verständigt hatten, bereits zu einem frühen Zeitpunkt von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Seit März 2020 gab es nahezu keine touristischen Reisen mehr.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer:

„Die Busbranche wurde von Corona besonders hart getroffen. Das sind vor allem Mittelständler, die um ihre Existenz fürchten. Jetzt dürfen nicht ausgerechnet die bestraft werden, die in den vergangenen Jahren intensiv in neue und klimafreundliche Mobilität mit neuen Bussen investiert haben. Wir werden den betroffenen Busunternehmen deshalb schnell und unbürokratisch helfen. Dafür nehmen wir 170 Millionen Euro in die Hand. Die Gelder können ab dem 24. Juli abgerufen werden.“

Quelle: Pressemitteilung des BMVI vom 16.07.2020

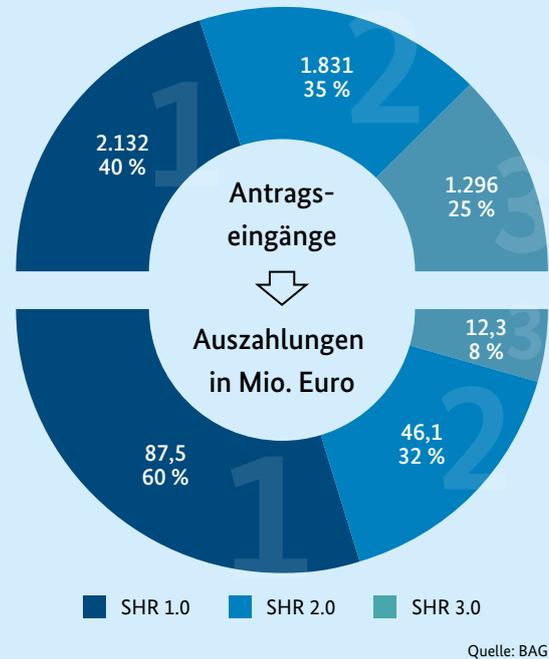
Zum Ausgleich von Einnahmeausfällen wurde den betroffenen Unternehmen die Möglichkeit eröffnet, Gelder in Form von Billigkeitsleistungen zu beantragen. Billigkeitsleistungen sind finanzielle Leistungen, die – anders als Zuwendungen – aus Gründen der staatlichen Fürsorge zum Ausgleich oder zur Minderung von Schäden und Nachteilen gewährt werden, die ihre Ursache regelmäßig in einem Ereignis haben, das für den betroffenen Personenkreis nicht vorhersehbar war und das von ihm auch nicht zu vertreten ist.

In Rekordzeit sind im BAG die entsprechend erforderlichen organisatorischen und technischen Voraussetzungen geschaffen worden, um Bearbeitungszeiten bei Antragstellung und Antragsbearbeitung in Anbetracht der Dringlichkeit der Unterstützung so gering wie möglich zu halten.

Mit der ersten Auflage des Programms „Soforthilfe Reisebusbranche“ (SHR 1.0) wurde ein Ausgleich für die sogenannten Vorhalte- und Vorleistungskosten zugestanden, die zwischen dem 17. März 2020 und dem 30. Juni 2020 angefallen sind.

Dadurch konnte zwar vielen Reisebusunternehmen vorübergehend geholfen werden, die ansteigenden Infektionszahlen im Herbst 2020 und die damit verbundenen Maßnahmen setzten die überwiegend mittelständisch geprägte Reisebusbranche aber weiter unter finanziellen Druck. Viele Unternehmen hätten vor dem wirtschaftlichen Aus gestanden. Es war das Ziel der Bundesregierung, dies zu verhindern.

Antragseingänge und Auszahlungen Stand 07.05.2021



Mit der zweiten Auflage des Programms (SHR 2.0) konnten Vorhaltekosten, die zwischen dem 1. Juli 2020 und dem 30. September 2020 angefallen sind, abgerechnet werden. Im März 2021 starteten die Vorbereitungen zur dritten Auflage des Programms (SHR 3.0). Die Antragsfrist endete vorzeitig am 28. April 2021. Unternehmen der Reisebusbranche konnten nunmehr auch ihre Vorhaltekosten aus Oktober 2020 abrechnen.

Durch den aktiven Einsatz, die tatkräftige Unterstützung und die zielführende Zusammenarbeit aller Beteiligten war es möglich, das Soforthilfeprogramm für die Reisebusbranche unbürokratisch und in kürzester Zeit umzusetzen.

Rückmeldungen aus dem Kreis der Beschäftigten des für die Antragsbearbeitung zuständigen Referates:

„Es ist ein schönes Gefühl, die von der Pandemie gebeutelten Unternehmen der Reisebusbranche mit dieser Soforthilfe unterstützen zu können.“

„Mit den Unternehmen der Reisebusbranche war jederzeit eine konstruktive und sachliche Zusammenarbeit möglich.“

Die Förderprogramme des BAG: ein Überblick

Das BAG ist Bewilligungsbehörde für Förderprogramme im Bereich des Güterkraftverkehrs, des Radverkehrs, der ÖPNV-Modellprojekte, der Klimaschonenden Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI), der Soforthilfe Reisebusbranche, zur Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen (AAS), zum Ausgleich von Vorhaltekosten für Flughäfen und für private Investoren zur Förderung von Lkw-Stellplätzen.

Güterkraftverkehr

Als Bewilligungsbehörde bietet das BAG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verschiedene Förderprogramme im Bereich Güterkraftverkehr an. Ziel der Programme ist insbesondere, dem Fachkräftemangel im Straßengüterverkehr entgegenzuwirken, die Sicherheit im Straßengüterverkehr zu erhöhen, die negativen Wirkungen des Straßengüterverkehrs auf Umwelt und Klima zu reduzieren und die branchenbezogene Qualifizierung von Beschäftigten in Unternehmen des Güterkraftverkehrs zu fördern.

Ausbildung

Mit dem Förderprogramm Ausbildung werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, die Ausbildungsplätze zur Ausbildung zur/zum Berufskraftfahrer:in schaffen.

De-minimis

Im Rahmen des Förderprogramms „De-minimis“ werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen gefördert, die Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Umwelt durchführen.

Förderprogramm EEN

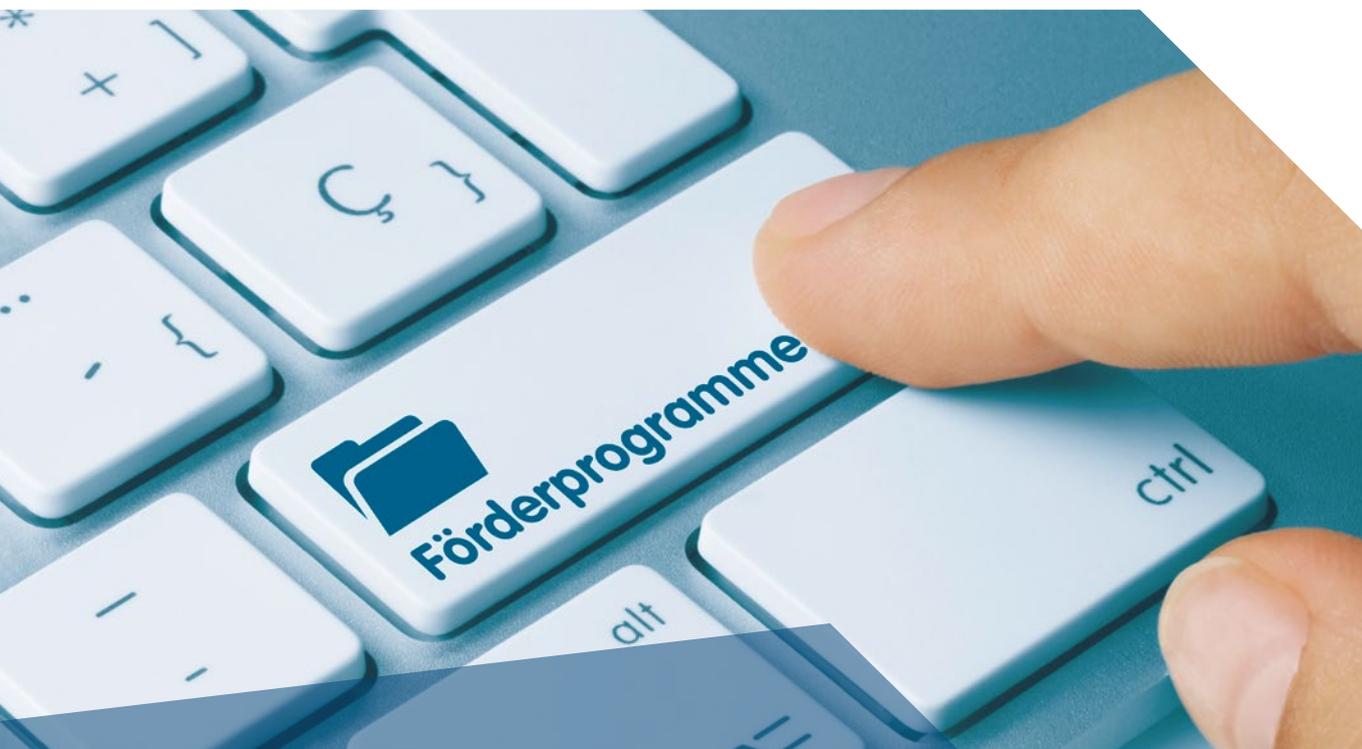
Mit dem Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO2-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) wurden bis zum 31.03.2021 (Antragsfrist) Zuschüsse zur Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit energieeffizienten und/oder CO2-armen Antriebstechnologien in Unternehmen des Güterkraftverkehrs gewährt. Das 2021 gestartete Förderprogramm KsNI ist das Nachfolgeprogramm von EEN.

Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF)

Mit dem Förderprogramm Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) soll ein wirksamer Wirtschaftsimpuls zugunsten von Fahrzeugproduktion und -zulassung sowie damit einhergehend ein spürbarer und anhaltender Beitrag zur Absenkung des CO2- und Schadstoffemissionsniveaus erreicht werden.

Weiterbildung

Mit dem Förderprogramm Weiterbildung werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, welche die branchenbezogene Qualifizierung ihrer Beschäftigten vorantreiben.



Radverkehr

Das Fahrrad liegt stark im Trend. Es zählt zu den wichtigsten und nachhaltigsten Fortbewegungs- und Transportmitteln. Das BAG ist als zentraler Projektträger zur Förderung des Radverkehrs im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erste Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung des Radverkehrs. Damit leistet das BAG einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung einer sicheren und umweltgerechten Mobilität und zur Erreichung der Klimaschutzziele in der Mobilität.

Investive Maßnahmen

Radverkehr braucht gute Infrastruktur – wir sind Projektträger für das Programm zur Förderung innovativer und modellhafter Baumaßnahmen für den Radverkehr

Nichtinvestive Maßnahmen

Das BAG fördert Projekte zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Der aktuelle NRVP 3.0 wurde im April 2021 vom Bundeskabinett beschlossen und gilt bis 2030.

Radnetz Deutschland

Mit dem Förderprogramm unterstützt der Bund finanziell die qualitative Verbesserung, die Bekanntheit und Attraktivität der D-Routen, des Radwegs Deutsche Einheit sowie des Iron Curtain Trails.

Sonderprogramm „Stadt und Land“

Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ (S&L) unterstützt im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort.

ÖPNV-Modellprojekte

Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung spielt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Rolle. Die Bundesregierung unterstützt deshalb in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte im ÖPNV finanziell.

Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI)

Mit dem Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI sollen die Treibhausgasemissionen mit Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im straßengebundenen Güterverkehr gesenkt werden.

Abbiegeassistent (AAS)

Das Förderprogramm Abbiegeassistent (AAS) trägt durch finanzielle Anreize dazu bei, schwächere Verkehrsteilnehmer:innen wie Radfahrer:innen und Fußgänger:innen vor schweren Unfällen mit rechts abbiegenden Lastkraftwagen oder Bussen zu schützen.

Lkw-Stellplätze (SteP)

Ziel der Förderung ist die Verbesserung der Parksituation für Lkw im Interesse der Verkehrssicherheit. Dazu sollen Anreize für die Bereitstellung von 4.000 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in Autobahnnähe durch private Investoren geschaffen werden. Mit der Förderung werden Unternehmen in die Lage versetzt, mehr- oder erstmalig Lkw-Fahrer:innen als Parkplatzkund:innen zu gewinnen.

Ausgleich für Einnahmeausfälle in der Reisebusbranche („Soforthilfe Reisebusbranche“)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) leistet zur Unterstützung der Reisebusbranche wegen erlittener Einnahmeausfälle im Jahr 2020 kurzfristig finanzielle Ausgleichszahlungen an betroffene Reisebusunternehmen. Das Programm wird auch 2021 fortgeführt.

Ausgleich für Vorhaltekosten Flughäfen

Die Flughäfen Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/M., Hamburg, Hannover, Leipzig, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart werden mit einmaligen Beihilfen zum anteiligen Ausgleich ungedeckter Vorhaltekosten für die Aufrechterhaltung von Luftverkehrsinfrastruktur und das Offenhalten der Flughäfen zu Beginn der COVID-19-Pandemie unterstützt.

(Stand: September 2021)

Lkw-Maut

Europäischer Elektronischer Mautdienst (EEMD), Mauterhebungsdienst (MED)/Interview

Seit im April 2019 der erste EETS-Anbieter (European Electronic Toll Service) in Deutschland zugelassen wurde, wird die Lkw-Maut in Deutschland neben dem nationalen Betreiber – der Toll Collect GmbH – auch von europaweit operierenden EETS-Anbietern erhoben. Derzeit sind vier EETS-Anbieter in Deutschland zugelassen, weitere befinden sich im Zulassungsverfahren, zum Teil kurz vor der Zulassung.

Mit der Einführung des Mauterhebungsdienstes (MED) bietet das BAG zukünftig eine zentrale Erkennung und Tarifierung für alle EETS-Anbieter an. Dafür hat das Bundesamt die Toll Collect GmbH beauftragt, ihr bestehendes zentrales Mauterhebungssystem für die EETS-Anbieter zu öffnen.

Lars Brand, Referatsleiter Europäischer Elektronischer Mautdienst (EEMD),
Bundesamt für Güterverkehr

„Im Rahmen des MED-Projektes arbeiten das Bundesamt und Toll Collect seit Anfang 2020 an den technischen Grundlagen für den Mauterhebungsdienst. Im Mittelpunkt der Arbeit stehen die Schnittstellen zwischen den Systemen des BAG, der EETS-Anbieter und Toll Collect.“



Lars Brandt

Lag bisher bei den Projekten mit Toll Collect der Fokus auf den Nutzern des Mautsystems, war hier etwas für die sehr heterogene Gruppe der EETS-Anbieter zu entwickeln. Wir mussten zum Beispiel berücksichtigen, dass bereits zugelassene EETS-Anbieter andere Anforderungen haben als noch nicht zugelassene. Deshalb war vom Projektstart an die Einbindung der EETS-Anbieter von großer Bedeutung. Wir haben sofort begonnen, über unsere Pläne zu informieren, und schon vier Monate nach Projektstart einen ersten Informationstermin für alle EETS-Anbieter durchgeführt. Sie wurden unter anderem bei der Erstellung von Schnittstellenspezifikationen einbezogen und wir haben einen permanenten FAQ-Prozess aufgebaut.“

Lucia Bauer, Koordination Zulassungsverfahren, BAG

„Seit das BAG Anfang 2016 die ersten Gespräche mit EETS-Anbietern aufgenommen hat, koordiniere ich die Zulassungsverfahren und begleite die EETS-Anbieter als Mautdienstleister in Deutschland. Dabei haben wir eine leistungsstarke und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen und dem BAG etabliert, in deren Fokus die Dienstleistung für die Mautzahler steht. Mit der Einführung des Mauterhebungsdienstes bietet das BAG den Anbietern des Europäischen Elektronischen Mautdienstes einen erleichterten Zugang zur Mitwirkung an der Mauterhebung an, da ein Teil des Mauterhebungsprozesses – die Erkennung der befahrenen Strecke und die Berechnung der Mautgebühr – durch die bundeseigene Toll Collect übernommen wird. Das trägt zur Kosteneffizienz bei, erleichtert die Umsetzung von künftigen Entwicklungen und führt zu einem größeren Angebot an Mautdienstleistern.“



Lucia Bauer

Betreiberüberwachung – Rechnungswesen

Seit dem Jahr 2019 erheben neben dem nationalen Betreiber Toll Collect auch europäische Anbieter in Deutschland die Lkw-Maut. Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs des Mauterhebungssystems und des Mautkontrollsystems ermittelt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ausgewählte Qualitätsparameter bei Toll Collect und den europäischen Anbietern. Die Qualität des Lkw-Mautsystems befindet sich in den Jahren 2019 und 2020 weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Trotz Corona-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen wurden vom BAG im Jahr 2020 136 Qualitätsmessungen an Kontrollbrücken/-säulen durchgeführt.

Beliefen sich die Einnahmen im Bundeshaushalt aus der Lkw-Maut im Jahr 2018 noch auf ca. 5,1 Mrd. €, so war 2019 ein Anstieg auf ca. 7,3 Mrd. € zu verzeichnen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zurückzuführen. Im Jahr 2020 lagen die Maut-einnahmen bei ca. 7,4 Mrd. € und sind – trotz Corona-Pandemie – im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen.

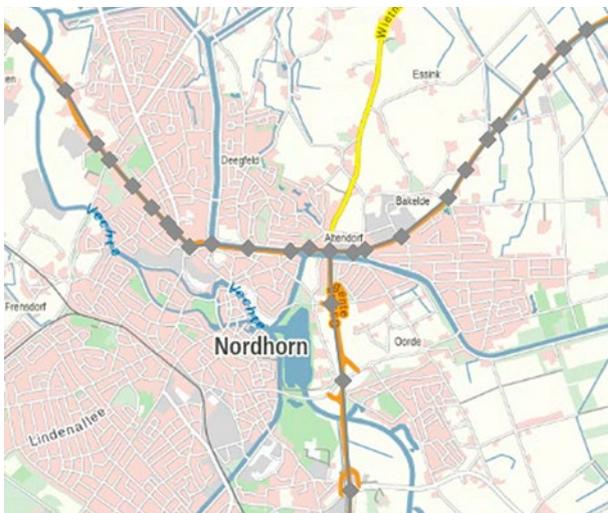
Sowohl in 2019 als auch in 2020 setzt sich der Trend im Buchungsverhalten der mautpflichtigen Nutzer:innen fort. Immer weniger Nutzer:innen buchen sich über Mautterminals manuell in das mautpflichtige Streckennetz ein. Stattdessen steigt die Anzahl der Nutzer:innen im automatischen Verfahren bzw. bei den europäischen Anbietern.

Weiterhin prägen ständige Änderungen im mautpflichtigen Streckennetz – hervorgerufen insbesondere durch die Einführung der Maut auf allen Bundesstraßen – den Berichtszeitraum. Neue Streckenabschnitte von Bundesstraßen werden gebaut, andere fallen weg.

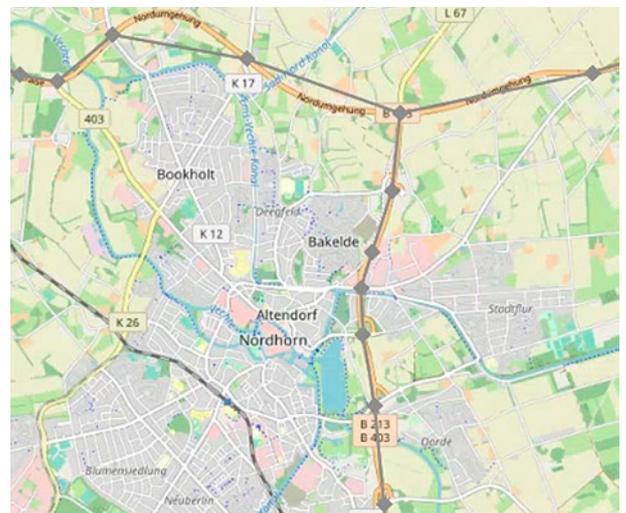
BAG-Mautstatistik: Fahrleistungen in Höhe von 40,3 Mrd. Kilometer

Im Jahr 2020 haben mautpflichtige Nutzfahrzeuge rund 40,3 Milliarden Kilometer auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz (rund 52.000 km) in Deutschland zurückgelegt. Das sind 1,3 % weniger als im Jahr 2019 und ist insbesondere durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.

Differenziert man die Fahrleistungswerte nach den Zulassungsstaaten der Kraftfahrzeuge, so legten deutsche Lkw im Jahr 2020 24,1 Mrd. km zurück und damit um etwa 0,9 % weniger als im Vorjahr. Die Fahrleistung von Fahrzeugen aus anderen Zulassungsstaaten ist dagegen um etwa 2,1 % (auf 16,2 Mrd. km) gesunken.



B213 und B404 bei Nordhorn zum 01.01.2019



B213 und B404 in Nordhorn zum 31.12.2020

Die Betriebskontrollen des BAG/Interview

Das BAG führt Betriebskontrollen zur Überwachung güterkraftverkehrsrechtlicher und mautrechtlicher Bestimmungen durch. Zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG), zu denen insbesondere die Marktzugangsvoraussetzungen zählen, kann das Bundesamt bei Eigentümern und Besitzern von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung und allen an der Beförderung oder an den Handelsgeschäften über die beförderten Güter Beteiligten Betriebskontrollen durchführen.

Der Betriebskontrolldienst GüKG/Interview

Herr Dimitri Schnarr vom Referat Betriebskontrollen gibt im Gespräch Einblicke in die Aufgaben und Berufspraxis des Betriebskontrolldienstes im BAG bei der Überwachung güterkraftverkehrsrechtlicher Bestimmungen.

Das BAG ist vielen vor allem für Lkw-Kontrollen auf der Straße bekannt. Es werden jedoch auch Betriebskontrollen durchgeführt. Könnten Sie mir die Zuständigkeiten diesbezüglich etwas näher erläutern?

Die Einheiten des Straßenkontrolldienstes, welche auf den Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen tätig sind, bilden den sichtbaren Teil unserer Behörde in der Öffentlichkeit. Sie führen tagtäglich die Kontrollen des fließenden Verkehrs durch. Anders als im Rahmen von Straßenkontrollen ist der Kontrollauftrag des „GüKG-Betriebskontrolldienstes“ des BAG gesetzlich enger gefasst und beschränkt sich auf die Überwachung der güterkraftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und der Marktzugangsvoraussetzungen. Genauer gesagt umfasst die originäre Zuständigkeit des „GüKG-Betriebskontrolldienstes“ die sogenannte Auftraggeberverantwortung. Im Ermittlungsverlauf haben jedoch stets auch Kontrollen im befördernden Transportunternehmen zu erfolgen. Neben dem „GüKG-Betriebskontrolldienst“ gibt es auch noch den Maut-Betriebskontrolldienst. Hier sprechen wir über den GüKG-Betriebskontrolldienst.

Wie genau sieht die tägliche Arbeit im Referat Betriebskontrollen beim BAG aus?

Oberstes Ziel ist es, die Marktordnung im Einzelfall herzustellen und eine Breitenwirkung zu erreichen, indem auch andere Beteiligte zur Wahrung der Marktordnung veranlasst werden. Hierzu führt der Betriebskontrolldienst eine Betriebs-



kontrolle im transportierenden Unternehmen oder bei dem Auftraggeber einer Beförderungsleistung durch. Diese erfolgen in den Geschäftsräumen des jeweiligen Unternehmens und können mit Termin oder unangekündigt durchgeführt werden; je nach begründetem Anfangsverdacht und aus ermittlungstaktischen Gründen. Bei der Kontrolle sichten wir die gesamten Geschäftsunterlagen, angefangen bei Beförderungsrechnungen, Liefer- und Wiegescheinen, sonstigen Begleitpapieren, Arbeitszeitnachweisen der Fahrer bis hin zur umfassenden Prüfung ausgewählter Konten des Rechnungswesens. Es muss festgestellt werden, ob z. B. unerlaubte Kabotagebeförderungen oder grundsätzlich unerlaubter gewerblicher Güterkraftverkehr durchgeführt bzw. beauftragt wurde. Werden Verstöße festgestellt, führt der/die jeweilige Betriebskontrolleur/in anschließend das gesamte Ordnungswidrigkeitenverfahren durch. Das bedeutet, es erfolgt eine Anhörung des betroffenen Unternehmens, anschließend der Erlass eines Bußgeld- oder Einziehungsbescheides bis hin zur Abgabe an die Staatsanwaltschaft und dem Auftreten als Zeuge bei Gericht.

Außerdem kann es je nach Sachverhalt passieren, dass im Zuge einer Kontrolle weitere Auftraggeber oder Transportunternehmer bekannt werden, bei denen dann Anschlusskontrollen stattfinden können. Es ist auch möglich, dass Unternehmen besucht werden, die mit einem Beförderungsvorgang im Zusammenhang stehen, zum Beispiel Fahrzeugvermieter.

Wie kommt man auf die zu kontrollierenden Unternehmen?

Der Anlass zu einer Betriebskontrolle kann sich aufgrund von Erkenntnissen aus Straßenkontrollen unseres Straßenkontrolldienstes, der Polizei, des Zolls oder anderer Kontroll- und Ahndungsbehörden ergeben. Daneben erhalten wir auch regelmäßig zielgerichtete und fundierte Hinweise von Fachverbänden und Anzeigen von Fahrern oder Unternehmen.

Sämtliche Hinweise und Anzeigen werden unsererseits ausgewertet. Hieraus können Schwerpunktstraßenkontrollen, Betriebskontrollen oder beides in gegenseitiger Ergänzung resultieren.

Im Jahr 2020 erfolgten verstärkt Schwerpunktkontrollen im Bereich der unerlaubten Kabotage. Auch Holztransporte wurden gezielt kontrolliert. Die Schwerpunktkontrollen erfolgen regelmäßig in Zusammenarbeit mit anderen Behörden wie der Polizei und dem Zoll.

Praktisch kann man für die Schwerpunktkontrollen festhalten, dass die Mitarbeiter des Straßenkontrolldienstes ein hervorragend geschultes Auge haben und genau wissen, welches Vorgehen notwendig ist, um mögliche Verstöße festzustellen.

Es wurde erwähnt, dass Kabotage ein besonderes, aktuelles Schwerpunktthema gewesen sei. Was genau ist Kabotage und wogegen kann hierbei verstoßen werden?

Unter Kabotage versteht man eine Beförderung im Inland durch einen Gebietsfremden, also konkret, wenn durch ein gebietsfremdes Unternehmen eine Beförderung mit Beladeort und Entladeort innerhalb Deutschlands vorgenommen wird. Solche Beförderungen sind nur beschränkt unter genau definierten, engen Bedingungen zulässig. Ein Transportunternehmen, welches innerhalb der EU bzw. dem EWR niedergelassen ist, muss dabei entsprechende europäische Regelungen einhalten, Unternehmen aus Drittstaaten dürfen grundsätzlich keine Kabotage in Deutschland durchführen.

So darf ein Unternehmen aus der EU zum Beispiel bei Vorliegen aller geforderten Voraussetzungen nur drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen vornehmen. Ebenso sind bestimmte Dokumente mitzuführen, zum Beispiel Nachweise, aus denen sich die durchgeführten Kabotagebeförderungen und die vorangegangene grenzüberschreitende Beförderung belegen lassen. Aus Feststellungen unzulässiger Kabotage ergeben sich in der Folge Hinweise für die Betriebskontrolleure, den deutschen Auftraggeber

einer solchen Beförderung zu kontrollieren. Hat dieser alles Erforderliche im Rahmen der Auftraggeberverantwortung getan, um sicherzustellen, dass der Transportunternehmer aus der EU die Kabotagebestimmungen einhält? Für den Betriebskontrolldienst sind Erkenntnisse über die Auftraggeber für weitere Kontrollen besonders interessant.

Woraus ergeben sich die aktuellen Themen für Schwerpunktkontrollen?

Diese resultieren beispielsweise aus sich thematisch häufenden Anzeigen zu bestimmten Komplexen wie der gerade genannten Kabotage oder etwa im Bereich der Holztransporte. Besteht hier der Verdacht, dass zu einem dieser Themen grundsätzlich mehr Hinweise eingehen als zu anderen Themen, können daraus Schwerpunktkontrollen resultieren.

Dann werden Schwerpunktkontrollen von einem oder mehreren Tagen angesetzt. An diesen wird gezielt und mit verstärktem Personaleinsatz hinsichtlich der bestimmten Verstöße kontrolliert. Zu diesen Straßenkontrollen wird dann anlassbezogen auch der Betriebskontrolldienst hinzugezogen.

Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den anderen Behörden und Institutionen hierbei?

Wir arbeiten z. B. mit der Polizei, dem Zoll – Finanzkontrolle Schwarzarbeit – sowie mit den jeweiligen Länderbehörden zusammen. Dies führt dann häufig zu gemeinsamen Kontrollen, wobei jede Behörde den eigenen Kontrollzweck verfolgt und unabhängig von den anderen ermittelt.

Eine Zusammenarbeit ist behördenübergreifend absolut sinnvoll und wird sehr positiv bewertet. Beispielsweise besteht zwischen dem Zoll und dem BAG eine Vereinbarung über



die Grundsätze der Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung. Wir ergänzen uns gegenseitig und schätzen die Erfahrung und das Wissen unserer Partner.

Daneben finden auch Veranstaltungen statt, an denen wir im Sinne eines Erfahrungsaustausches teilnehmen. Seien dies nun Vortragsrunden anderer Kontrollbehörden oder Gesprächskreise von Fachverbänden.

Es gibt auch einen je nach Fall und Sachverhalt engen Austausch mit den Landesverkehrsbehörden, da diese als Erteilungsbehörden die Erlaubnis für den Güterkraftverkehr bzw. die Gemeinschaftslizenzen konkret an die inländischen Unternehmer ausgeben und auch die Bußgeldverfahren gegen inländische Transportunternehmer betreiben.

Wie hat die Corona-Pandemie den Ablauf der Betriebskontrollen beeinflusst?

Die einzuhaltenden Hygienemaßnahmen haben zu einer Veränderung der Rahmenbedingungen geführt. Zum einen schotteten sich Unternehmen verständlicherweise nach außen ab und vermieden Kontakt zu externen Besuchern. Zum anderen nahm der Anzeigeneingang auch merklich ab, da sich die neue Situation zunächst auch auf die Kontrolltätigkeiten von Polizei, Zoll sowie unseren eigenen Kontrolldiensten auswirkte. Mit einem gegenseitig angepassten Verhalten und unter Einhaltung der AHA-Bestimmungen konnten dennoch Betriebskontrollen durchgeführt werden.

Entsprechend haben wir unser Vorgehen bei einer Betriebskontrolle angepasst. Wenn eine Betriebskontrolle vor Ort nicht möglich war, haben wir auf eine „Online-Betriebskontrolle“ umgestellt und Unterlagen umfassend bei dem

zu kontrollierenden Unternehmen angefordert und in der Dienststelle ausgewertet. Notwendige Nachfragen erfolgten dann telefonisch, per E-Mail oder per Videokonferenz.

Die Kontrolle im Unternehmen halten wir Betriebskontrollleur/innen aber weiterhin für notwendig im Sinne umfassender Vorortermittlungen. Gerade bei Kabotageprüfungen kommt es auch darauf an, Unterlagen zu innerbetrieblichen Abläufen einzusehen.

Um welche übergeordnete Zielrichtung geht es denn bei all diesen Maßnahmen?

Unser Ziel bei all dem ist es, dafür zu sorgen, dass der zusammenwachsende europäische Wirtschaftsraum, hier insbesondere der gemeinsame Transportmarkt, reibungslos funktioniert. Dies bedeutet die Bekämpfung von Marktstörungen und konsequente Verfolgung und Ahndung der Marktstörer, abgestimmt in einem europäischen Kontext mit den anderen Mitgliedstaaten. Es sollen überall gleiche und faire Marktbedingungen für alle Teilnehmer bestehen – wir sorgen dafür, dass die Spielregeln einer funktionierenden Marktordnung innerhalb Deutschlands konsequent beachtet werden.

Wie ist die Wahrnehmung der Aufgaben des Betriebskontrolldienstes innerhalb des BAG organisiert?

In den Außenstellen des Bundesamtes sind Betriebskontrollzentren eingerichtet worden. So können wir die Wirtschaft und Behörden noch besser unterstützen und eine deutlich höhere Kapazität für den Außendienst, also für die Durchführung von Betriebskontrollen vor Ort, schaffen. Mit den Betriebskontrollzentren in Ost (Dresden), Mitte (Hannover), West (Mainz), Süd (München) und Nord (Schwerin) sind wir daher auch in der Zukunft gut aufgestellt.

Betriebskontrollen 2020



Der Betriebskontrolldienst Maut/Interview

Das Referat Betriebskontrollen gibt im Gespräch Einblicke in die Aufgaben und Berufspraxis des Betriebskontrolldienstes im BAG bei der Überwachung mautrechtlicher Bestimmungen. Steht die Einhaltung der Bestimmungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) im Vordergrund, prüft das Bundesamt im Rahmen einer Betriebskontrolle vor Ort im Betrieb, ob der Nutzer des Mautsystems gegen die mautrechtlichen Verpflichtungen verstoßen hat. Durch den Abgleich der vorhandenen Kontrollfall- und Abrechnungsdaten mit den vorgefundenen betrieblichen Prozessen können mautpflichtwidrige Verhaltensweisen aufgedeckt werden.



Björn Engemann

Wie werden Betriebskontrollen zur Überwachung mautrechtlicher Bestimmungen durchgeführt?

Im Rahmen unserer Betriebskontrollen greifen wir zunächst auf die Auswertungen der automatischen Kontrolleinrichtungen zurück, also den auf Autobahnen errichteten Kontrollbrücken und den seit der Mauterhebung auf Bundesstraßen angebrachten Kontrollsäulen sowie auf die Feststellungen des Mautkontrolldienstes. Unsere Zielsetzung ist dabei, nicht nur Einzelverstöße zu ahnden, sondern insbesondere systematisch begangene Zuwiderhandlungen im Bereich der Maut.

Auf diese Weise leistet das Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer, sichert die Vereinnahmung der Maut zur Entwicklung und Sicherung der notwendigen Infrastruktur und fördert die mit der Maut verbundenen Umweltschutzgedanken.

Wie ist der Betriebskontrolldienst Maut technisch ausgestattet, um eine Betriebskontrolle vor Ort durchzuführen?

Alle Mitarbeiter:innen im Betriebskontrolldienst sind mit Laptop, Multifunktionsgerät und speziellen Programmen ausgestattet, um einen Abgleich mit allen vorhandenen Daten der Entrichtung vorzunehmen.

Wie sieht das Vorgehen konkret für ein betroffenes Unternehmen aus?

Am Anfang eines jeden Betriebskontrollvorhabens steht eine umfangreiche Recherche aller Daten zu dem betroffenen Unternehmen einschließlich eventuell vorliegender Verstöße. Bereits im Vorfeld ziehen wir alle zur Verfügung stehenden Informationen, die für die umfassende Beurteilung des Sachverhaltes sachdienlich sein könnten, heran, um den Aufwand und die Kontakte vor Ort so gering wie möglich halten zu können. Entsprechend dem Grundsatz der Amtsermittlung wird der Sachverhalt nicht nur zulasten, sondern auch zugunsten des Zahlungspflichtigen ermittelt.

Hierzu fordern wir das zu prüfende Unternehmen auf, Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Vor der Pandemie haben wir diese Unterlagen meist im Betrieb eingesehen und gegebenenfalls Kopien gefertigt. Jetzt bieten wir den Unternehmen auch die Möglichkeit an, uns ihre Unterlagen vor einem persönlichen Termin auf elektronischem Weg zu übermitteln.

Welche Dokumente werden für die Betriebskontrolle benötigt?

Benötigt werden in der Regel Aufstellungen sämtlicher eingesetzter Fahrzeuge (sowohl der auf den Betrieb zugelassenen als auch sonstige gemietete oder geleaste Fahrzeuge) sowie ihre Zulassungsdokumente. Wir können dazu notwendige Abfragen durchführen, auch bei anderen Quellen, zum Beispiel zuständigen Behörden, öffentlich zugänglichen Registern oder im Wege einer sogenannten Anschlusskontrolle sowie bei anderen am Transport Beteiligten.

Informationen bzw. Nachweise wie Lieferscheine, Fahrzeug-einsatzpläne oder Massenspeicherdaten der Fahrzeuge können elektronisch, etwa per E-Mail oder per Datenspeichermedium, übersandt werden.

Wie viele Betriebskontrollen Maut konnten denn im Jahr 2020 trotz der Pandemie durchgeführt werden?

Trotz der längeren Bearbeitungszeiten konnten im Jahr 2020 991 Verfahren abgeschlossen werden.

Die Zukunft ist vernetzt: Digitalisierung der Verkehrskontrollen

Hunderttausende Gütertransportfahrzeuge werden jährlich durch den Straßenkontrolldienst (SKD) des BAG kontrolliert. Der effiziente Einsatz der Kontrollleur:innen spielt für diesen Erfolg eine große Rolle. Grundsätzlich führt der SKD verschiedene Arten der Kontrolle durch: stationäre Kontrollen auf Rastplätzen, Autohöfen und an Tankstellen und mobile Kontrollen im fließenden Verkehr mit gezieltem Ausleiten der ausgewählten Fahrzeuge.

Auf der Straße sind die Kontrollkräfte klassischerweise auf ihre Kontrollerfahrung angewiesen, wenn sie entscheiden, welches Fahrzeug sie näher kontrollieren wollen. Künftig wird die eigene Erfahrung durch Sensorikmessungen ergänzt. Denn im Pilotprojekt SKD-Digital ist der Einsatz von High-tech zur Stärkung der Verdachtsgewinnung im Vorbeifahren erfolgreich erprobt und zur Serienreife gebracht worden.

Zugleich wurde in diesem Projekt eine völlig neue Softwareumgebung geschaffen, die die Basis für weitere zeitgemäße Ansätze bildet. So werden Auffälligkeiten direkt der oder dem Beifahrer/in im Kontrollfahrzeug übersichtlich angezeigt. Bestätigt sich bei einer anschließenden Kontrolle des Fahrzeugs der Verdacht, können die Kontrollkräfte aus dem System heraus direkt weiterarbeiten und somit wertvolle Kontrollzeit für weitere Prüfungen gewinnen. Die Kontrollsoftware ist als App auch auf dem Smartphone nutzbar, sodass Auffälligkeiten vor Ort am Lkw abgeglichen werden können und am Fahrzeug gewonnene Erkenntnisse direkt in die digitale Kontrollfallakte fließen.

Digitale Arbeitsweisen sind für den SKD und die anschließenden Arbeitsbereiche längst kein Neuland mehr: bereits seit vielen Jahren findet die Bearbeitung der Kontrollfälle digital statt und die Abfrage von Registern beim Kraft-

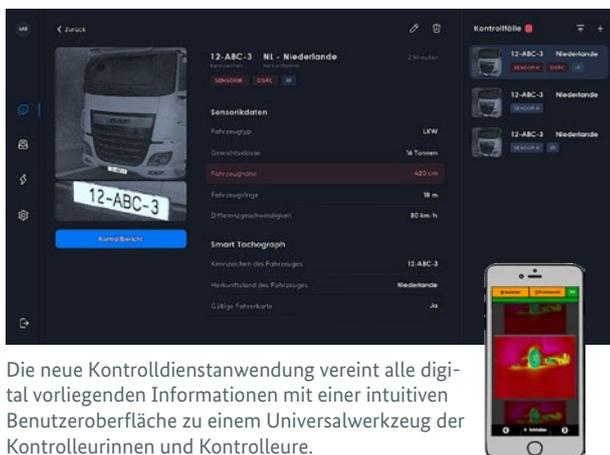
fahrt-Bundesamt (KBA) ist ebenfalls digitalisiert. Zuletzt lag der Fokus der digitalen Aufrüstung auf der Erkennung technischer Sachstände und der zeitgemäßen Fallbearbeitung. Künftig soll dank der automatischen Kennzeichenerkennung und der teilweisen Tachografenauslesung über DSRC (Dedicated Short Range Communication) der Sensorikfahrzeuge noch einiges mehr möglich sein. Zum Beispiel sind die unmittelbare Einsicht in bestimmte Datenbanken und die bessere Erkennung von Kabotagefahrten Ziele der weiteren Planung.

Allerdings liegen viele notwendige Informationen im Güterverkehr noch immer nur in Papierform vor oder sind erst im Laufe der letzten Jahre elektronisch übertragbar gemacht worden. Hinzu kommen Informationen, die bisher überhaupt nicht existierten oder erfasst wurden. Dazu zählen auch einige der Daten, die von den intelligenten Fahrtenschreibern der nächsten Generation erstmals generiert, aufgezeichnet und für Kontrolldienste zugänglich gemacht werden. Es gibt zahlreiche internationale Bestrebungen, veraltete Verfahren effizienter zu gestalten und um zusätzliche Funktionen zu erweitern. Zum Beispiel, indem digitale Alternativen zu papiergebundenen Verfahren geschaffen werden. Das betrifft unter anderem den Frachtbrief und Informationen über geladenes Gefahrgut. Der internationale elektronische Frachtbrief eCMR soll die Bearbeitung in allen am Transport beteiligten Unternehmen deutlich beschleunigen und erleichtern. Eine Plattform für die Gefahrgutbeförderung soll für ungehinderten Zugang zu sicherheitsrelevanten Daten im Falle eines Unfalls, einer Kontrolle usw. sorgen.

In der EU wird mit eFTI (elektronische Frachttransportinformationen) ein System geschaffen, das Unternehmen eine digitale Schnittstelle zu Behörden bietet, um gesetzlich vorgeschriebene Informationen zum Transport elektronisch bereitzustellen statt wie bisher in Papierform.

Für die Kontrolle bedeutet das, dass die Integrität der Informationen erhöht wird, der Kontrollvorgang vereinfacht und beschleunigt wird und bestimmte Daten bereits während der Fahrt geprüft werden können. So kann die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge verbessert werden und die Daten müssen nicht mehr händisch eingegeben werden.

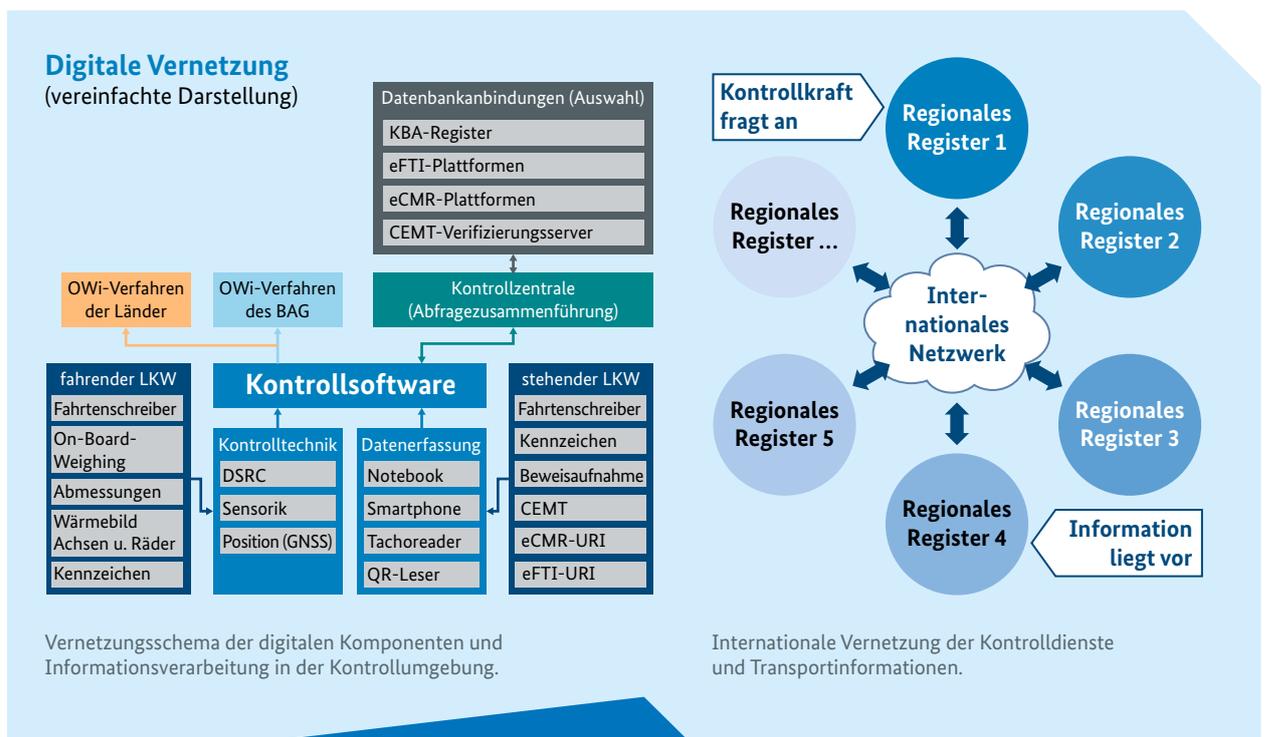
Das Bundesamt ist an diesen Entwicklungen beteiligt, um Anforderungen der Kontrolldienste einfließen zu lassen und rechtzeitig die Weichen für die Organisation technischer und fachlicher Vorbereitungen zur Einführung neuer Technologien zu stellen. Hierzu arbeiten wir in internationalen Arbeitsgruppen mit, vertreten dort die Interessen des BMVI und des Bundesamts und tauschen uns regelmäßig mit Fachkolleg:innen aus anderen Ländern aus.



Die neue Kontrolldienstsanwendung vereint alle digital vorliegenden Informationen mit einer intuitiven Benutzeroberfläche zu einem Universalwerkzeug der Kontrollleur:innen und Kontrolleure.

Zugleich ist das BAG eng mit anderen Behörden und Forschungsanstalten im Geschäftsbereich des BMVI vernetzt, um im Bereich der digitalen Technologien stets neue Möglichkeiten für die Kontrolldienste zu sondieren.

Ein Schlüsselprinzip für effiziente Kontrollen ist somit die Vernetzung – die Vernetzung von verschiedenen Kontrollmethoden, von technischen Hilfsmitteln, von Behörden, von Informationsplattformen und letztlich auch die Vernetzung der Fahrzeuge selbst.



„Auf europäischer Ebene werden mit eFTI jetzt die Weichen gestellt, wie Unternehmen für etwa die nächsten 20 Jahre mit Kontrollbehörden wie dem BAG kommunizieren werden. Das System wird offen für neue und unterschiedliche Technologien sein. Die Grundregeln müssen diese Flexibilität hergeben und zugleich klar definiert sein. Diese gemeinsame Arbeit von Behörden und Wirtschaft aus 27 teilweise föderalen Mitgliedsstaaten und allen Verkehrsträgern ist spannend und funktioniert sehr gut – auch durch inzwischen überall verfügbare digitale Meetings.“

Sebastian Witzler,
Vertreter des BAG im Digital Transport & Logistics Forum (DTLF)

Ordnungsrecht, Marktzugang

Ordnungswidrigkeiten Klassik/ Interview

Die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gegen Gebietsfremde ist eine wichtige Aufgabe, die das BAG wahrnimmt. Ziel ist es, faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr sicherzustellen und die Verkehrssicherheit sowie den Umweltschutz im Straßenverkehr zu erhöhen. Diese Aufgabe wird im Innendienst der Außenstellen des Bundesamtes wahrgenommen. Die häufigsten Verstöße werden im Bereich der Sozialvorschriften begangen. Hierzu zählen Lenkzeitüberschreitungen und Ruhezeitverkürzungen, aber auch Manipulationen am Fahrtenschreiber werden immer häufiger festgestellt. Aufgrund der zunehmenden Komplexität der Verstöße und der stetigen Rechtsentwicklung im Ordnungswidrigkeitenbereich werden seit 2020 in den Außenstellen Ordnungswidrigkeitenkoordinator:innen eingesetzt.

Interview mit Franziska Haß, Abteilung Ahndung.

Frau Haß, Sie sind seit Juli 2020 Koordinatorin für Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Gebietsfremde. Wie hat sich ihr Aufgabenbereich im Vergleich zur Sachbearbeiterin verändert?

Als Sachbearbeiterin war natürlich meine Hauptaufgabe die Abarbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren aus den verschiedenen Rechtsgebieten wie Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht oder Güterkraftverkehrsrecht sowie Abfallrecht. Seitdem ich als Ordnungswidrigkeitenkoordinatorin tätig bin, liegt mein Hauptaugenmerk neben der Sachbearbeitung auf der Unterstützung des Teams und der Sachgebietsleitung. So habe ich beispielsweise diverse Arbeitshilfen für die Sachbearbeitung erstellt und stehe den Kolleg:innen als eine Art „Fragen-Hotline“ zur Verfügung. Außerdem unterstütze ich die Sachgebietsleitung bei der Durchführung von Fachaufsichten und dem Moderieren von Dienstbesprechungen. Da schließt sich auch der Kreis. Durch die Erstellung der Arbeitshilfen und den Beratungskontakt zu der Sachbearbeitung



Franziska Haß und Sarah Guse

bin ich immer informiert, welche Themen besonders aktuell sind. Diese bringe ich dann in der Dienstbesprechung an. Außerdem halte ich das Team über rechtliche Änderungen auf dem Laufenden. Zum Beispiel hatten die Veränderungen im Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation deutliche Auswirkungen auf die Ahndung von Verstößen aus diesem Rechtsgebiet, sodass nicht nur die Arbeitshilfen angepasst werden mussten, sondern ich die Änderungen auch im Rahmen unserer Dienstbesprechung dargelegt habe. Aber auch meine Sachbearbeitung an sich hat sich geändert. So bin ich nun vorrangig für Verfahren mit besonderer Komplexität zuständig. Das sind in der Regel Vorgänge, bei denen Ad-Blue-Anlagen oder Kontrollgeräte manipuliert wurden oder auch die Regularien für die Kabotagebeförderungen nicht eingehalten wurden.

Nun hatten Sie aufgrund der Pandemie ja nicht den üblichen Start auf Ihrer neuen Position. Welche wesentlichen Herausforderungen haben Sie in diesem Zusammenhang für Ihren Bereich wahrgenommen?

Das BAG hat bereits zu Pandemiebeginn herausragend reagiert und die Präsenzzeiten in der Dienststelle auf das notwendige Mindestmaß reduziert. Alle Beschäftigten im Innendienst wurden technisch so ausgestattet, dass auch in der mobilen Arbeit ein reibungsloser Arbeitsablauf möglich wurde. Zusätzlich wurde die Kernarbeitszeit ausgesetzt und so noch mehr Flexibilität geschaffen. Das minimiert nicht nur die Kontakte, sondern kommt besonders den Beschäftigten zugute, die Homeschooling und Arbeit miteinander vereinen müssen. Mein Start in die neue Position war somit definitiv nicht üblich, jedoch unter den Voraussetzungen des BAG wunderbar zu meistern. Durch die Rahmenbedingungen in Pandemiezeiten habe ich weder fachlich noch organisatorisch Einbußen hinnehmen müssen.

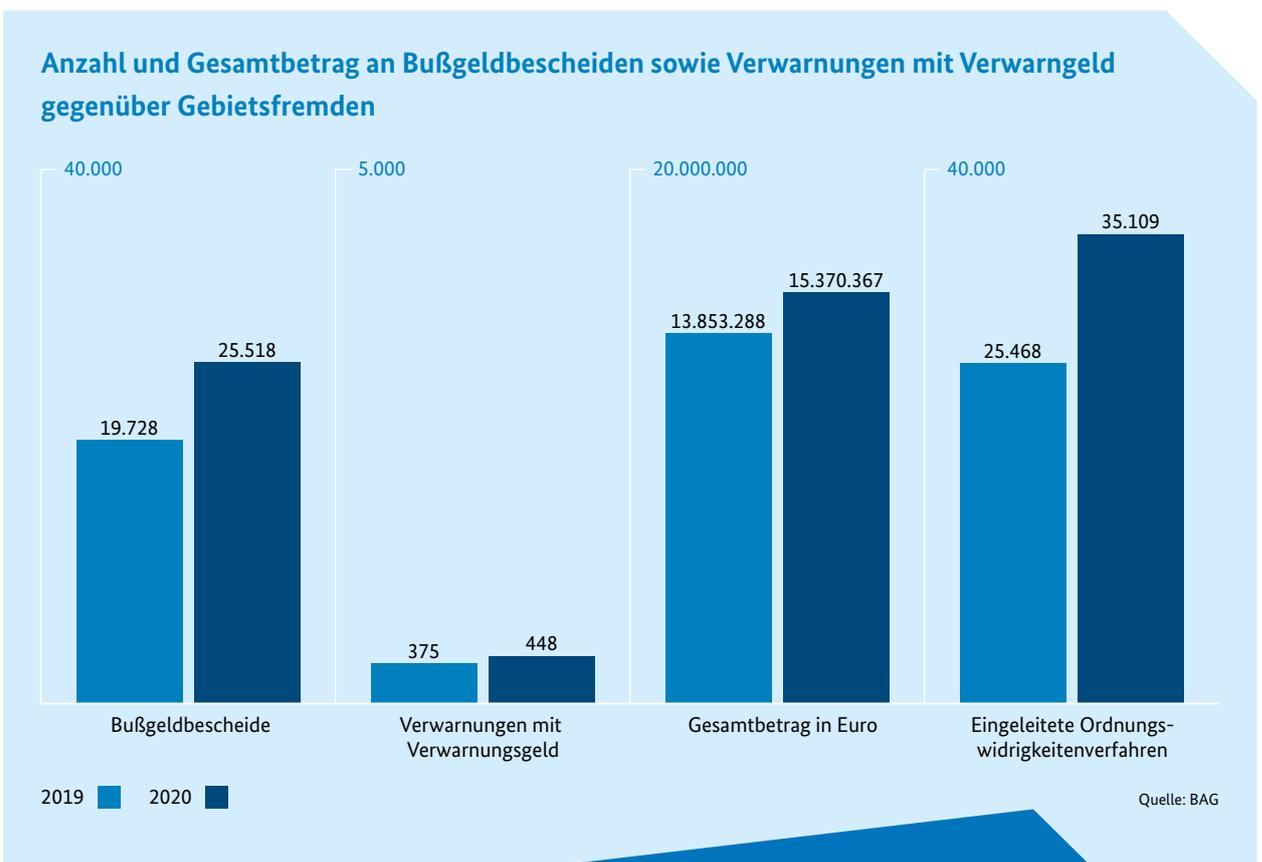


Bisweilen wurden die für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten notwendigen Gesetze, Verordnungen und internen Einzelanweisungen in den Büros der Kolleg:innen aufbewahrt. Wie mussten Sie die Arbeitsabläufe an die neue Situation anpassen?

Digitalisierung ist hier das Stichwort. Innerhalb von kurzer Zeit mussten alle relevanten Unterlagen so abgespeichert werden, dass das Kollegium jederzeit darauf zugreifen kann. Dieser Aufgabe habe ich mich gewidmet und Rechtsgrundlagen, Arbeitshilfen, Handlungsanweisungen sowie Urteile für unsere Außenstelle digital strukturiert. Auf diese Weise können wir unseren hohen Qualitätsanspruch auch bei räumlicher Flexibilität aufrechterhalten.

Trotz dieser Veränderungen konnten die Bearbeitungszahlen im Vergleich zu 2019 um knapp 4 Prozent gesteigert werden. Wie können Sie sich dies erklären?

Ja, das ist eine beachtliche Leistung. Diese Steigerung der Bearbeitungszahlen verdeutlicht auch, wie reibungslos die neuen Arbeitsweisen und die technische Unterstützung funktionieren. Darüber hinaus spielen sicher auch die arbeitnehmerfreundlicheren Arbeitsbedingungen eine Rolle. Ich kann mir vorstellen, dass viele Kolleg:innen die Flexibilität gerade in Bezug auf die Arbeitszeit und den Arbeitsort bestmöglich nutzen, um ihr Potenzial vollumfänglich entfalten zu können. Ich selbst merke sehr deutlich, dass die Ausschöpfung der neuen Flexibilität die Vereinbarkeit von Privatem und Beruflichem deutlich erhöht. Dass dadurch eine Steigerung der Bearbeitungszahlen erreicht wurde, freut mich umso mehr, denn das trägt zur Erreichung unserer strategischen Ziele bei. Schließlich ist es unser Auftrag, faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr sicherzustellen sowie die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz im Straßenverkehr zu erhöhen. Je mehr Verstöße wir aufdecken und ahnden können, desto näher kommen wir unseren Zielen.



Ordnungswidrigkeiten Maut/ Interview

Ordnungswidrigkeiten aus dem Homeoffice verfolgen

2020 wurden wegen nicht entrichteter bzw. nicht vollständig entrichteter Maut von der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH und dem BAG insgesamt 82.955 Bescheide über die nachträgliche Erhebung der Maut erlassen. In 24.742 Fällen hat das BAG zudem ein Bußgeld verhängt und in 24.943 Fällen Verwarnungen (mit und ohne Verwarnungsgeld) erteilt.

Vor Corona erfolgte die Bearbeitung der amtlichen Verfahren ganz überwiegend vom Büro aus. Angesichts der pandemischen Lage arbeiten die Beschäftigten des Bundesamtes heute ganz überwiegend im Homeoffice. Von einer Sachbearbeiterin des Referates Ordnungswidrigkeitenverfahren wollen wir wissen, wie sie mit der Umstellung zurechtgekommen ist und welche Erfahrungen sie mit dem Arbeiten von zu Hause aus gemacht hat.

Was sind Ihre Aufgaben beim BAG und wie müssen wir uns Ihre tägliche Arbeit vorstellen?

Ich bin Sachbearbeiterin im Bereich der Durchführung von Mautverfahren und führe eine Gruppe von zehn Beschäftigten, die diese Verfahren bearbeiten. Die Kolleginnen und Kollegen unterstütze ich bei fachlichen Fragen.

Was sind für Sie persönlich die Vorteile der Arbeit im Homeoffice?

Gerade im Zusammenhang mit der „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“ kommt mir die Arbeit im Homeoffice sehr zugute. Man denke hier nur an den Wegfall der Fahrzeiten. Den Kontakt mit den Kolleginnen und Kollegen halte ich mithilfe von Onlinekonferenzen aufrecht – oder greife einfach auch schnell mal zum Telefon.



Ist denn sichergestellt, dass Bürger:innen trotzdem beim BAG während der üblichen Geschäftszeiten immer jemanden für ihre Fragen und Probleme erreichen?

Ja, natürlich. Aufgrund der elektronisch geführten Akten sind wir für Anfragen vonseiten der Bürger:innen sehr gut aufgestellt. Auskünfte können zügig mittels Telefon oder E-Mail erteilt werden.

Das hört sich ja alles gut an. Gibt es auch weniger Positives?

Wie man so schön sagt: Eine Medaille hat immer zwei Seiten. Auch das eingeschworene Team kann sich durch die räumliche Distanz entfremden. Daher greifen wir auf teambildende Maßnahmen zurück und als Vorgesetzte bin ich dafür verantwortlich, dass die Kommunikation untereinander beständig aufrechterhalten bleibt.

Der Brexit und seine Auswirkungen im Güterkraftverkehr

Das BAG erteilt für den internationalen Straßengüterverkehr multilaterale CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen. CEMT-Genehmigungen berechtigen ausschließlich zu Beförderungen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr zwischen den CEMT-Mitgliedstaaten. Hierzu zählt neben den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Vielzahl der ost- und südosteuropäischen Staaten. Für die Beförderungen von Umzugsgütern stehen besondere, mengenmäßig nicht beschränkte CEMT-Genehmigungen zur Verfügung. Das Bundesamt für Güterverkehr ist ferner zuständig für die Ausgabe von bilateralen Genehmigungen, die für den Straßengüterverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erforderlich sind.

Ein hohes Augenmerk galt im Jahr 2020 dem Brexit. Nach Unterzeichnung des Austrittsabkommens trat das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland mit Ablauf des 31.01.2020 aus der Europäischen Union aus. Viele Unternehmen hatten Fragen zu den verkehrsrechtlichen Auswirkungen und den Folgen für den Marktzugang und baten das Bundesamt um Klärung. Das Austrittsabkommen sah eine Übergangsphase bis zum 31.12.2020 vor, während der das Vereinigte Königreich weiter wie ein EU-Mitgliedstaat behandelt wurde. Die EU-Gemeinschaftslizenzen blieben in Bezug auf Großbritannien und Nordirland damit bis Ende des Jahres 2020 gültig. Innerhalb des Zeitraums zwischen dem Austritt und dem 31.12.2020 war die Nutzung von CEMT-Genehmigungen für Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union mithin nicht erforderlich.

Nach dem zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich geschlossenen Handels- und Kooperationsabkommen, das am 1. Mai 2021 in Kraft trat, können EU- und UK-Güterkraftverkehrsunternehmen mit entsprechenden Lizenzen weiterhin Beförderungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich durchführen. Im Einzelnen bedeutet dies:

1. Bei den multilateralen Genehmigungen werden die CEMT-Genehmigungen sowie die CEMT-Umzugsgenehmigungen als gültig anerkannt.
2. EU-Transportunternehmer mit gültiger Gemeinschaftslizenz und UK-Transportunternehmer mit gültiger britischer Lizenz dürfen wie gewohnt grenzüberschreitende Beförderungen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich durchführen. Die Fahrt muss von Fahrern durchgeführt werden, die im Besitz einer Bescheinigung der fachlichen Eignung sind.
3. Zu den genehmigungsfreien Verkehren zählen:
 - der Posttransport als Universaldienst,
 - die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen,
 - bis zum 20. Februar 2022: der Gütertransport mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt,
 - ab dem 21. Februar 2022: Gütertransport mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 2,5 Tonnen nicht übersteigt,
 - der Transport von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen und für humanitäre Hilfe) bestimmten Gütern,
 - die Transporte von Gütern im sogenannten Werkverkehr,
 - der Transport von Gütern mit einem Kraftfahrzeug, dessen zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 40 km/h liegt.
4. Kabotage:

UK-Transportunternehmer mit gültiger britischer Lizenz dürfen nach grenzüberschreitender Beförderung aus dem Gebiet des UK in ein EU-Mitgliedsland maximal zwei Beförderungen innerhalb der EU durchführen. Beide Beförderungen können im Rahmen der sogenannten „Großen Kabotage“ innerhalb der EU erfolgen, also zwischen EU-Mitgliedstaaten. Eine dieser beiden Kabotagebeförderungen kann aber auch innerhalb eines Mitgliedstaates, die sogenannte „Kleine Kabotage“, durchgeführt werden. Die Möglichkeit zur „Kleinen Kabotage“ steht unter folgenden Bedingungen:

 1. Der Unternehmer aus dem Vereinigten Königreich muss die Ladung, mit der er in die Europäische Union einfährt, in dem Mitgliedstaat entladen, in dem er die „Kleine Kabotage“ durchzuführen beabsichtigt.
 2. Die kleine Kabotagebeförderung muss innerhalb von sieben Tagen nach der entsprechenden Entladung erfolgen.

EU-Transportunternehmer, die im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz sind, dürfen nach grenzüberschreitender Beförderung aus dem Gebiet der EU in das Gebiet des UK bis zu zwei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung im UK durchführen.



Verkehrswirtschaft: Das BAG auf dem Weg zum Data Warehouse/Interview



Claus Goebels



Lisa Döring



Michael Cox

Wir verstehen uns auch zunehmend als Data Warehouse für verkehrswirtschaftliche Datenanalysen. Warum dies so ist, erläutern Ihnen im Nachfolgenden Michael Cox, Lisa Döring und Claus Goebels.

Können Sie uns erklären, welche Daten dem BAG vorliegen?

Im Zentralen Informationssystem (ZIS) des BAG haben wir zwei Arten von Daten: zum einen Daten aus den klassischen Kontroll- und Ahndungsaufgaben und zum anderen Mauterhebungsdaten, die vor allem durch die Aufgaben in Bezug auf die Lkw-Maut anfallen. Daneben erschließen wir zurzeit unter anderem im Rahmen des BMVI-Expertennetzwerks noch weitere Verkehrsdaten. Die genannten Daten werden unter Berücksichtigung des Datenschutzes anonymisiert verwendet.

Für welche Zwecke werden diese Daten bislang eingesetzt?

Bisher hat das Bundesamt die Daten vorrangig für Statistiken zur Mauterhebung und für Geschäftsstatistiken verwendet. Gleichzeitig wurden die Daten bislang vorrangig auf einer zusammengefassten Ebene betrachtet. Nur in seltensten Fällen wurden die räumlich und zeitlich hochaufgelösten sowie anonymisierten Einzeldatensätze verwendet.

Wie können diese Daten noch genutzt werden?

Das Mautsystem und die erzeugten Daten sind für die Erhebung der Maut und die Betreiberüberwachung konzipiert. Es wird also erfasst, wo und wann ein mautpflichtiges Fahrzeug auf das mautpflichtige Netz auf- und abfährt und welchen Weg es dazwischen zurücklegt. Gleichzeitig bedeutet das, dass ein Stopp zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten an einem Autohof abseits der Autobahn in vielen Fällen als Fahrtende ausgewiesen wird. Für die Erhebung der Maut ist das korrekt, für die Ableitung von Informationen über logistische Fahrten, also die zurückgelegten Wege von einem Verladeort zum an-

deren, ist eine Unterscheidung von Pausen und Verladestopps essenziell. Dementsprechend entwickeln wir beispielsweise Konzepte und Methoden, um diese einzelnen Mautfahrten zu logistischen Fahrten zusammenzufassen.

Wofür werden logistische Fahrten benötigt?

Tatsächlich reden wir hier von Millionen Fahrten am Tag, für die entschieden werden muss, ob die Fahrt bei der Ausfahrt aus dem Mautnetz zu Ende ist oder nicht. Im Februar 2021 hatten wir beispielsweise pro Werktag im Durchschnitt 2,7 Mio. Fahrten, die von rund 600 Tsd. verschiedenen Fahrzeugen erbracht wurden. Um diese enormen Datenmengen handhaben zu können, wurden unter anderem das ZIS und das zugehörige Geoinformationssystem (GIS) aufgebaut. Insgesamt könnten die logistischen Fahrten zukünftig für die Ermittlung verkehrstatistischer Kennziffern genutzt werden. Diese könnten dann wiederum für die Kontrollstrategie des BAG sowie für die amtliche Statistik und Forschung genutzt werden.

Welchen weiteren Nutzen kann das BAG aus der Datenauswertung ziehen?

Beispielsweise können Analysemethoden und Datengrundlagen für die räumlich und zeitlich differenzierte Planung von BAG-Kontrollen genutzt werden. Der Aufbau von Analysekompetenzen, die Aufbereitung von Daten und die Entwicklung von Methoden ist natürlich kein Selbstzweck, sondern ein Werkzeugkasten, mit dem wir die Arbeit des BAG noch effizienter gestalten wollen. Darüber hinaus entwickeln wir derzeit weitere Anwendungsfälle für das BMVI. Diese umfassen insbesondere Maut- und Verkehrsprognosen sowie Einschätzungen zur Förderung von E-Lkw-Ladeinfrastruktur und von anderen verkehrspolitischen Maßnahmen. Langfristig streben wir an, eine Datenbank nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für weitere und neue Formen der Mobilität aufzubauen.

Einblicke und Highlights aus dem Bereich Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge/Interview

Im BAG werden die Aufgaben der Zivilen Notfallvorsorge (ZN) nach dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) und dem Verkehrssicherstellungsgesetz (VerkSiG) sowie Krisenmanagementaufgaben im Vorfeld der gesetzlich vorgegebenen Schwellen in vergleichbaren Lagen wahrgenommen. Insbesondere werden dort die Aufgaben der koordinierenden Behörde nach dem VerkLG bzw. koordinierende Aufgaben nach dem VerkSiG wahrgenommen und in Krisenlagen entsprechende Unterstützungsleistungen erbracht.

Frau Ufer, was waren die größten Highlights in den Jahren 2019 und 2020?

Im Bereich des Verkehrsleistungsgesetzes (VerkLG) lag der Schwerpunkt vor allem auf der Neufassung der Verwaltungsvorschrift zum VerkLG. Ausgehend von einer Auftaktveranstaltung im BAG mit den sogenannten anforderungsberechtigten und zuständigen Behörden des VerkLG sowie dem BMVI im November 2019 fand die weitere Abstimmung der Verwaltungsvorschrift im Rahmen einer eigens eingerichteten Arbeitsgruppe statt. Neben der Berücksichtigung der Änderungen im Rahmen der umfassenden Novellierung des VerkLG im Jahr 2013 sind bei der Überarbeitung der Ver-

waltungsvorschrift auch die Erkenntnisse aus der Teilnahme des BMVI und des BAG an der länderübergreifenden Krisenmanagementübung „LÜKEX 18“ eingeflossen. Die neugefasste Verwaltungsvorschrift ist am 01.07.2021 in Kraft getreten.

In Wahrnehmung der Aufgaben der koordinierenden Behörde stimmt sich das BAG kontinuierlich mit Vertreterinnen und Vertretern der anforderungsberechtigten und zuständigen Behörden und des BMVI ab, um im Sinne einer bestmöglichen Krisenvorbereitung konkrete Einsatzszenarien und daraus erwachsende (verkehrsträgerübergreifende) Vorbereitungen zu treffen, gerade auch im Hinblick auf die Krisenstabsarbeit.

Und welche Entwicklungen gibt es im Bereich des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VerkSiG)?

Nach dem VerkSiG ist das BAG im Bündnis-, Spannungs- oder Verteidigungsfall für die Wahrnehmung der Sicherstellung der Güterbeförderung auf der Straße zur Versorgung der Zivilbevölkerung und der Streitkräfte zuständig. Diese erfolgt im Anwendungsfall durch sogenannte Transportorganisationen – konkret die Transportorganisation des Bundes (TOB) und die Transportorganisationen des Landes (TOL). Bei den



Kritische Infrastruktur und Verkehrsunternehmen im Blick: Mitarbeiter der Stabsstelle besprechen sich zur Kartendarstellung der neuen IT-Anwendung. Mit Blick auf unsere redundanten Kommunikationsmittel kommt auch der BOS-Digitalfunk zum Einsatz.

Transportorganisationen handelt es sich um eine Auswahl besonders leistungsstarker Gütertransport- und Logistikunternehmen zur Durchführung lebenswichtiger Transporte im Anwendungsfall des VerkSiG. Zur effizienten Vorbereitung der Transportorganisationen finden regelmäßige durch BAG federführend organisierte Bund-Länder-Sitzungen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsministerien der Länder sowie vor- bzw. nachbereitende Arbeitsgruppensitzungen statt. Ziel ist es, die Prozesse und Strukturen in der TOB und in den TOL in der Krisenprävention und Krisenbewältigung sukzessive anzugleichen. Hierzu wird auch in enger Abstimmung mit dem BMVI die entsprechende Verwaltungsvorschrift derzeit angepasst. Nur auf diese Weise lässt sich in Krisenlagen nach VerkSiG in der Bund-Länder-Zusammenarbeit effizient und zielgenau handeln.

Herr Mathei, in Vorbereitung auf mögliche Einsatzlagen im Rahmen der Zivilen Notfallvorsorge führt das BAG Unternehmensgespräche durch. Können Sie uns hier einen kurzen Einblick geben?

Um leistungsstarke KMU im Bereich des Gütertransports und der Logistik bzw. im Bereich der Personenbeförderung für eine Bereitstellung von Leistungen im Anwendungsfall nach dem VerKLG oder VerkSiG zu gewinnen, führt das BAG seit 2019 jährlich Unternehmensgespräche durch. Nachdem im Jahr 2019 zunächst nur Unternehmensgespräche mit Güter- und Logistikunternehmen durchgeführt wurden, werden seit 2020 auch Personenbeförderungsunternehmen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs und die Geschäftsstellen der großen Speditionskooperationen vom BAG besucht.

Die Unternehmensgespräche dienen neben der Informationsvermittlung zur Zivilen Notfallvorsorge auch dazu, relevante Informationen insbesondere zu den Transportkompetenzen und der Infrastruktur der Unternehmen abzufragen.

Alle Unternehmen, die im Rahmen der Gespräche ihre freiwillige Mitwirkung in der Zivilen Notfallvorsorge erklären, werden durch eine Urkunde des BAG ausgezeichnet. Daneben bieten wir den Unternehmen eine sog. Telekommunikationssicherstellung an. Konkret handelt es sich hierbei um die vorrangige Entstörung eines Festnetzanschlusses sowie die vorrangige Verbindungsherstellung eines Mobilfunkanschlusses im Krisenfall.

In unserer IT-Anwendung werden die mitwirkungsbereiten KMU differenziert nach ihren spezifischen Transport- und Beförderungskompetenzen erfasst und auf digital hinterlegtem Kartenmaterial abgebildet.



Frau Ufer, in einer Einsatzlage wird im BAG zur Aufgabenwahrnehmung ein Krisenstab aktiviert. Wie kann man sich die Aktivierung des Krisenstabs vorstellen?

Im Falle einer sich anbahnenden Krise bzw. einer bereits eingetretenen Krise wird eine „Besondere Aufbauorganisation (BAO)“ – der sogenannte Krisenstab – eingerichtet und besetzt. Um je nach Ausmaß der Einsatzlage den Krisenstab in der vorgesehenen Aufbauorganisation vollständig besetzen zu können, sind seit 2019 referats- und abteilungsübergreifend Verstärkungskräfte in der Zentrale des BAG gewonnen worden. Seither werden die Verstärkungskräfte im Rahmen von regelmäßigen Schulungen und Workshops auf ihre Arbeit im Krisenstab vorbereitet.

Einfach klasse, wie groß das Interesse der Kolleg:innen aus dem Haus ist, sich als Verstärkungskraft zu engagieren.

Herr Fiß, zur Bewältigung einer Einsatzlage stehen eigene Krisenstabsräume zur Verfügung. Können Sie uns hierzu einen kurzen Einblick geben?

In einer Nebenstelle der BAG-Zentrale in Köln werden eigene Krisenstabsräume zur Bewältigung möglicher Einsatzlagen eingerichtet und vorgehalten. Herzstück ist unser operatives Lagezentrum, in dem in einer Einsatzlage insbesondere die Beförderungsorganisation und -disposition im Zusammenspiel mit den Verfahrensbeteiligten stattfindet. Das operative Lagezentrum ist mit modernen Informations-, Visualisierungs- und Kommunikationsmitteln und (verkehrsträgerübergreifendem) Kartenmaterial ausgestattet. Darüber hinaus stehen weitere Besprechungsräume bzw. Büroräume für den Krisenstab zur Verfügung.

Einen besonderen Fokus haben wir in den letzten beiden Jahren auf die Sicherstellung einer möglichst lückenlosen

Betriebsfähigkeit gelegt, beispielsweise bei einem großflächigen Stromausfall. Hierzu wird das Lagezentrum sukzessive mit redundanten Kommunikationsmitteln wie BOS-Digitalfunk oder Satellitenkommunikation ausgestattet. Auch ist die Einrichtung eines Notstromaggregats zu nennen, das eine unterbrechungsfreie Stromversorgung der Krisenstabsräume absichert.

Zudem wurde die Anbindung der Krisenstabsräume an die Netze des Bundes (NdB), eine hochverfügbare und besonders sichere Netzwerkinfrastruktur, beantragt. Mitte 2020 sind die Krisenstabsräume auch den Vertretern der anforderungsberechtigten und zuständigen Behörden vorgestellt worden. In einer Einsatzlage werden sich die Vertreter dann als sog. Verbindungspersonen im Lagezentrum einfinden.

Frau Ufer, kam es im Rahmen der COVID-19-Pandemie zu einer Einsatzlage des BAG?

Es kam zwar am Ende nicht zur Anwendung des VerKLG. Da es jedoch zeitweise zu Beeinträchtigungen des Güterverkehrs und entsprechender Lieferketten kam und eine Verschärfung

der Lage auch nicht auszuschließen war, haben wir die aktuelle Lageentwicklung natürlich kontinuierlich verfolgt und bewertet und uns präventiv auf unterschiedliche Einsatzszenarien vorbereitet.

Außerdem waren wir im November 2020 kurzfristig vom BMVI mit der Einrichtung und dem Betrieb einer zentralen Ansprechstelle für die Digitale Einreisemeldung (DEA) für das Verkehrsgewerbe beauftragt. Die DEA dient den Gesundheitsämtern insbesondere zur Unterstützung der Quarantäneüberwachung nach Einreise aus Corona-(Hoch-)Risikogebieten. Für die Verkehrsunternehmen haben sich mit Einführung der DEA verschiedene Verpflichtungen, insbesondere Überprüfungspflichten vor bzw. während der Fahrt, ergeben. Hier stehen wir dem Verkehrsgewerbe für Fragen im Zusammenhang mit der DEA mit einem eigens eingerichteten Funktionspostfach zur Verfügung.



Das operative Lagezentrum ist mit modernen Informations-, Visualisierungs- und Kommunikationsmitteln sowie verkehrsträgerübergreifendem Kartenmaterial ausgestattet.

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BAG

Kennen Sie eigentlich schon den neuen Internetauftritt des BAG?

Schauen Sie sich die Seite doch einmal an – und verschaffen Sie sich einen Überblick über unsere spannenden, verkehrsthemenübergreifenden Aufgaben. Diese reichen von denen einer klassischen Kontroll- und Ahndungsbehörde über die Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und des Radverkehrs bis hin zum „Europäischen Elektronischen Mautdienst“ (EEMD) und der Zivilen Notfallvorsorge.

Das breite Aufgabenspektrum und das rasche Aufgabewachstum der letzten Jahre müssen natürlich auch kommunikativ begleitet werden: mit einer gezielten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in der Stabsstelle des BAG.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist verantwortlich für die Positionierung des Bundesamts in den Medien und steuert die strategische Platzierung von fachspezifischen Themen. Dabei werden sowohl interne als auch externe Kommunikationsaufgaben wahrgenommen.



Interne Kommunikation: Networking wird großgeschrieben

In Einführungsveranstaltungen für neue Kolleg:innen stellen die Abteilungen des BAG ihre Aufgaben, aktuelle Themen und Projekte vor. Zudem organisieren wir die Vortragsreihe „Wir im BAG“ zum abteilungsübergreifenden Wissensaustausch und Know-how-Transfer. Und bei unseren Networking-Events haben die Beschäftigten schließlich Gelegenheit, sich auch über den fachlichen Austausch hinaus kennenzulernen.

Die Öffentlichkeitsarbeit stimmt außerdem aktuelle Themen und Veranstaltungen mit den Kolleg:innen aus den Abteilungen ab und betreut das Intranet des BAG als zentrale, interne Kommunikationsplattform. Unsere Abteilungen beraten wir in allen Fragen der Kommunikation, von der Texterstellung über die Bildauswahl bis hin zu gestalterischen Themenstellungen.

Externe Kommunikation: Proaktive Kommunikation

Als „single-point-of-contact“ ist die Öffentlichkeitsarbeit die zentrale Anlaufstelle für externe Zielgruppen wie Journalist:innen, Fachmedien, Verbände, andere Behörden und Bürger:innen. Die Veränderungen der Medienlandschaft durch die digitalen Verbreitungswege machen eine proaktive Pressearbeit unabdingbar. Nur wer schnell reagiert und zielgenaue Informationen bereitstellt, findet Beachtung für seine Themen. Wir geben Pressemitteilungen heraus, organisieren Interviews von Medienvertretern mit der Behördenleitung und veröffentlichen Publikationen.

Die Teilnahme an Fachmessen, Veranstaltungen und Events vervollständigt die Öffentlichkeitsarbeit des BAG im Bereich der externen Kommunikation.

www.bag.bund.de

Die Aufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr:

Kontrollen

- Mautkontrollen
- Straßenkontrollen
- Betriebskontrollen

Verkehrswirtschaftliche In

Förderprogramme

- Abbiegeassistent
- Güterkraftverkehr
- Radverkehr
- Mobilität und Klima
- Lkw-Stellplätze
- Ausgleichszahlungen
- Ausgleichszahlungen

Straßenverkehrsakade

Genehmigungen/Mark

Bußgeldverfahren/Ord

Lkw-Maut

Europäischer Elektronis

Krisenmanagement und

Rechtsentwicklung

Konzessionsabgab

International

demer Dienstleister im Bereich Verkehr und Mobilität.

www.bag.bund.de

Bundesamt für Güterverkehr

Das DLZ Reisestelle – Alles auf den Kopf gestellt!

Während das Jahr 2019 dem Dienstleistungszentrum Reise-stelle einen weiteren Anstieg der Bearbeitungsmengen bescherte, ließ das Corona-Jahr 2020 das Arbeitsaufkommen auf ein Maß absinken, wie es noch nie der Fall war, zumal sich in den Jahren zuvor kontinuierlich beobachten ließ, dass in sämtlichen Behörden die Reisezahlen von Jahr zu Jahr angestiegen waren.

Kurzfristig hat das DLZ daher umgesteuert und das Jahr 2020 genutzt, um einige Sonderprojekte abzuarbeiten:

- das Projekt Wissensmanagement, das mit der Einrichtung und dem Aufbau eines DLZ-Wiki aufgesetzt wurde.
- ein Reiseleitfaden, der alle Informationen für Reisende zum Thema Bundesreisekostengesetz umfassen soll,
- ein Serviceleitfaden, der dazu dienen soll, den Servicegedanken in den Prozessen und Arbeitsschritten des DLZ Reisestelle besser zu verankern.

DLZ	2018		2019		2020	
	Absolut	in %	Absolut	in %	Absolut	in %
Abrechnungen	156.890	100	163.363	104	116.269	74
Gebuchte Reisemittel	91.018	100	107.746	118	38.462	42



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Güterverkehr
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Werderstraße 34
50672 Köln
Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Redaktion

Josef Thiel

Konzept und Gestaltung

ORCA Affairs GmbH
Schumannstr. 5 10117 Berlin
www.orca-affairs.de

Stand

Oktober 2021

Bildnachweis

Titel (obere Reihe, v. l. n. r.): GettyImages-503879787, Westend61 / Jo Kirchherr • BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK • BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK; Titel (mittlere Reihe, v. l. n. r.): BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK • dpa picture alliance 100744429, Klaus-Dietmar Gabbert • GettyImages-589938287, Westend61 / Tom Chance; Titel (untere Reihe, v. l. n. r.): GettyImages-1012117874, Michael Moeller • Elnur Amikishiyev • GettyImages-938280370, Drazen ; S. 4: BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK; S. 6: BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK; S. 8: BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK; S. 9: AdobeStock 154163833, Patrick Daxenbichler; S. 10: AdobeStock 335004677, len4ik; S. 11: BAG; S. 12: BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK; S. 13: BAG (oben, Mitte); BAG, Laurin Schmid / BILDKRAFTWERK (unten); S. 14: BAG, Josef Thiel; S. 15: BAG (unten links); BAG, Josef Thiel (unten rechts); S. 16-19: BAG; S. 19 (unten): AdobeStock 164230681, Elena Elisseeva; S. 21: BAG; S. 22: AdobeStock 290103685, powell83; S. 23: GettyImages-1012117874, Michael Moeller; S. 24-25: BAG; S. 28: BAG; S. 30: AdobeStock 278165488, momius; S. 32-33: BAG; S. 34: AdobeStock 112720894, lenetsnikolai; S. 35: AdobeStock 400189938, SOMKID; S. 37-39: BAG; S. 40 (oben): BAG; S. 40 (unten): AdobeStock 167687583, Mike Espenhain; S. 42: AdobeStock 340870943, Jacob Lund Photography; S. 43: AdobeStock 119404090, Rawpixel Ltd.; S. 44-47: BAG; S. 48 (oben): AdobeStock 186253697, imagemir / BAG; S. 48 (unten): BAG, Josef Thiel; S. 49 (oben): BAG, Josef Thiel; S. 49 (unten): AdobeStock 278783089, Prostock-studio;

Druck

Druckerei des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

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

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

