Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Geschäftsbericht 2021/2022

Inhalt

Vorwort ... 4

Aus dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wird das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) ... 6

Projekt Umbenennung: Aus BAG wird BALM. Ein Interview mit den Projektverantwortlichen ... 8
Gesetzgebungsverfahren Umbenennung BAG in BALM ... 9
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zur Umbenennung ... 10

#Verwaltungsmodernisierung at its best ... 12

Das neue Referat Z2 – Organisation und Verwaltungsmodernisierung ... 13
Strategisches Controlling und Risikomanagement in der Stabsstelle ... 13
EXKURS zur Verwaltungsvereinfachung: Die Übernahme der Lohnabrechnung in Eigenregie durch BALM ... 15
EXKURS: BALM IT-Service-Management und das Multimedia-Team ... 16

#WirsindBALM – BALM als attraktiver Arbeitgeber ... 18

Flexibilisierung der Arbeitszeitenregelung ... 19
Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ... 21
Eine starke Personalkommunikation ... 22

BALM koordiniert Beförderung von Flüchtenden aus der Ukraine ... 24

Ein Einblick in den Krisenstab „KM-UKR“ des BALM ... 25

Unsere Themen
BALM: Der Fördergeneralist ... 32

ÖPNV-Modellprojekte ... 34
Die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland: Digitale Daten als Grundlage für Routing-Anwendungen im Radverkehr ... 37
Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ... 39

Kontrolldienste ... 40

Die zentrale Einsatzplanung – kontrolldienstübergreifend ... 41
Einstellungsoffensive im Verkehrskontrolldienst ... 43
Digitalisierung der Verkehrskontrollen: Wie sich neue Technik in der Praxis bewährt ... 45

Das Mautsystem in der Praxis ... 48

Europäischer Elektronischer Mautdienst (EEMD), Mauterhebungsdienst (MED) ... 49
Umsetzung neuer rechtlicher Anforderungen an das Mautsystem in der Praxis ... 51

Verkehrsdatenmanagement – neue Wege der Datenbereitstellung und Datenanalyse ... 52

Die neuen Mautstatistiken des BALM ... 53
Interview Visualisierung – Eine Karte sagt mehr als 1.000 Worte ... 54
Alles andere als Standard ... 56
Marktbeobachtung im BALM – immer ein „Ohr am Gewerbe“ ... 56
Arbeitsalltag im Wandel ... 57

Servicestelle Ahndung: Das Referat A4 stellt sich vor ... 58

Dienstleistungszentrum Reisestelle: konsequente Digitalisierung ... 66

Impressum ... 68

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die beiden vergangenen Jahre standen ganz im Zeichen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine. Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat die größte Fluchtbewegung in Europa seit Ende des zweiten Weltkriegs ausgelöst.

Um die in Deutschland ankommenden Flüchtenden ab Anfang März 2022 schnell und koordiniert innerhalb Deutschlands und grenzüberschreitend in sichere Unterkünfte zu befördern, wurde im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) ein Lagezentrum im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eingerichtet. Wir haben all unsere Kraft, unser Engagement und unsere logistische Expertise eingebracht, um mit allen Beteiligten aus Bund, Ländern und Hilfsorganisationen in einer Zeit großer Not zügig und effektiv humanitäre Hilfe leisten zu können.

In den beiden zurückliegenden Jahren hat das BALM zudem verstärkt und fortlaufend seine Rolle als zukunftszugewandter Dienstleister rund um die Themenfelder Logistik und Mobilität ausgebaut.

Die Arbeit unseres Hauses ist von einer dynamischen Aufgabenentwicklung geprägt. Neben einer konsequenten Fortschreibung unserer Kontrollstrategien, Mautverfahren und der Digitalisierung unserer Ahndungsprozesse verantworten wir als Fördergeneralist innovative, klimaschonende Förderprogramme im Bereich des Güterkraft- und Personenverkehrs im Auftrag des BMDV ebenso wie die Förderung nachhaltiger, moderner Mobilität im Radverkehr oder zugunsten wegweisender ÖPNV-Modellprojekte.

In der Umbenennung der Behörde von Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zu Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zum 01. Januar 2023 fand die dynamische Aufgabenentwicklung der letzten Jahre schließlich ihren Schlussstein. Mit dem neuen Namen spiegeln wir nun auch nach außen die Aufgabenbreite des Bundesamtes wider.

Als BALM noch jung feiert unsere Behörde in diesem Jahr am 8. Dezember ihr 70-jähriges Bestehen. Ich lade Sie herzlich zum Tag der offenen Tür des BALM ein, im unmittelbaren Austausch mit meinen Kolleginnen und Kollegen die vielfältigen Aufgabenbereiche unseres Hauses zu erleben!

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Lektüre und freue mich, Sie anlässlich Ihres Besuches am Tag der offenen Tür des BALM begrüßen zu dürfen.

Christian Hoffmann
Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität

Köln, im November 2023

Aus dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wird das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

Seit dem 01.01.2023 ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Unser neuer Name ist das Ergebnis des dynamischen Aufgabenzuwachses des Bundesamtes in den letzten Jahren.

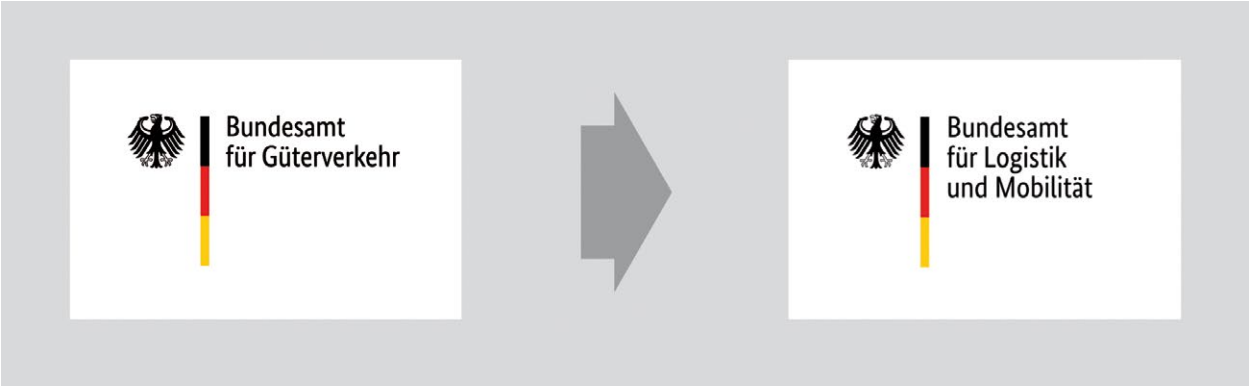
Neben einer konsequenten Fortschreibung unserer Kontrollstrategien, Mautverfahren und der Digitalisierung unserer Ahndungsprozesse haben wir fortlaufend gesellschaftliche Zukunftstrends im Themenfeld Verkehr im Auftrag des BMDV in unser Aufgabenspektrum integriert:

Damit der Verkehr in Deutschland sicherer, innovativer und klimaschonender wird, unterstützen wir die Logistikbranche und den Personenverkehr mit einer Vielzahl von Förderprogrammen mit Mitteln des Bundes ebenso wie die Förderung nachhaltiger, moderner Mobilität im Radverkehr oder zugunsten wegweisender ÖPNV-Modellprojekte.

Auf Grundlage von Verkehrsdaten und Marktstudien analysieren wir verkehrsträgerspezifische Informationen und bereiten verkehrspolitische Entscheidungsprozesse vor.

Wir sind verantwortlich für die zivile Notfallvorsorge (ZN) im Straßenverkehr sowie für die logistische verkehrsträgerübergreifende Koordinierung in Krisenlagen. Wir haben mit Beginn des russischen Angriffskriegs im Auftrag des BMDV und BMI ein Lagezentrum eingerichtet, um innerdeutsche und grenzüberschreitende Beförderungen für Flüchtende aus der Ukraine zu koordinieren und so humanitäre Hilfe zu leisten.

Das Bundesamt ist heute ein zukunftszugewandter Dienstleister rund um die Themenfelder Logistik und Mobilität.



Projekt Umbenennung: Aus BAG wird BALM. Ein Interview mit den Projektverantwortlichen

Eines der größeren Projekte in 2022 war sicherlich die Umbenennung unserer Behörde von „Bundesamt für Güterverkehr“ (BAG) in „Bundesamt für Logistik und Mobilität“ (BALM). Aber wie geht man die Namensänderung einer obersten Bundesbehörde an und was muss alles beachtet werden – dazu haben wir die beiden Projektverantwortlichen Frau Claudia Pinto, Referatsleiterin Z2, Organisation und Verwaltungsmodernisierung, sowie Frau Hannah Giesen, Referatsleiterin Z3, Personal- und Stellenwirtschaft, Beurteilungswesen, befragt.

Frau Pinto, wie kam es zu der Umbenennung des Amtes?

Claudia Pinto: Ursprünglich waren wir als Bundesamt für Güterverkehr eine reine Kontroll- und Ahndungsbehörde und zuständig für die Sicherung der Marktordnung im gewerblichen Straßengüterverkehr.

Heute entwickeln wir unsere bewährten Aufgaben und Kompetenzen fort und schließen nahtlos an wichtige gesellschaftspolitische Aufgaben von morgen an. Wir erweitern unser Tätigkeitsfeld also stetig und verstehen uns inzwischen als Dienstleister rund um die Themenfelder Logistik und Mobilität. Unser neuer Name ist damit das Ergebnis eines dynamischen Aufgabenzuwachses des Bundesamtes in den letzten Jahren.

Was steckt hinter dem neuen Namen „Bundesamt für Logistik und Mobilität“?

Claudia Pinto: Neben unserem Beitrag für Verkehrssicherheit und Wettbewerbsgerechtigkeit auf deutschen Straßen unterstützen wir die Logistikbranche und den Personenverkehr mit einer Vielzahl von Förderprogrammen mit Mitteln des Bundes, damit der Verkehr in Deutschland noch sicherer, innovativer und klimaschonender wird. Im Sinne der Verwirklichung einer modernen und nachhaltigen Mobilität sind wir Projektträger u. a. im Radverkehr und für wegweisende ÖPNV-Modellprojekte. Auf Grundlage von Verkehrsdaten und Marktstudien analysieren wir verkehrsträgerspezifische Informationen und bereiten verkehrspolitische Entscheidungsprozesse vor. Darüber hinaus sind wir verantwortlich für die zivile Notfallvorsorge (ZN) im Straßenverkehr sowie für die logistische verkehrsträgerübergreifende Koordinierung

Hannah Giesen, Referatsleiterin Z3, und Claudia Pinto, Referatsleiterin Z2

in Krisenlagen. Mit der neuen Behördenbezeichnung bilden wir nun unser gesamtes Aufgabenspektrum ab.

Frau Giesen, Sie waren die Projektleiterin im Projekt Namensänderung – Wie sind Sie dieses angegangen?

Hannah Giesen: Uns war wichtig, von Anfang an alle beteiligten Bereiche des Amtes mit einzubeziehen und für alle eine klare Zielvorgabe mit verbindlichen Zwischenschritten festzulegen. Hierfür haben wir zunächst eine Abfrage gestartet, anhand derer jede Abteilung und jeder Aufgabenbereich für sich zunächst einmal sammeln sollte, in welchen Punkten sich die Namensänderung jeweils auswirken würde und welche To-dos sich hieraus konkret für die stichtagsbezogene Umsetzung ergeben. So haben wir sichergestellt, dass nichts übersehen wird. Anhand der Rückmeldungen haben wir dann Arbeitspakete geschnürt, diese den jeweils in der Linie zuständigen Verantwortlichen übertragen und eine Meilensteinplanung zur zeitlichen Umsetzung erbeten. Anhand von regelmäßigen Statusberichten haben wir im Anschluss die Umsetzung beobachtet, übergreifende Themen koordiniert und den Projektfortschritt mit der Leitung abgestimmt.

Das klingt komplex dafür, dass hier nur der reine Name zu ändern war…

Hannah Giesen: Ja, es gab tatsächlich keinen einzigen Bereich im Amt, der nicht betroffen war. Das Spektrum reichte von der Änderung sämtlicher Gesetze und Rechtsvorschriften, in denen das Bundesamt erwähnt wird, über die im BALM genutzten Fachanwendungen, Behördenschilder, die IT, internes Regelwerk und Formularwesen bis hin zu dem Aushängeschild der Behörde schlechthin: den Kontrollfahrzeugen. Außerdem musste natürlich sichergestellt werden, dass alle wesentlichen Ansprechpersonen, Behörden, Verbände und die Öffentlichkeit rechtzeitig informiert sind. Die umfangreichen Kommunikationsmaßnahmen der Stabsstelle werden hier im Geschäftsbericht in einem gesonderten Kapitel dargestellt.

Aber dadurch, dass alle in die Umsetzung eingebunden waren, wir als Projektbüro jederzeit als zentraler Ansprechpartner zur Verfügung standen und die Arbeitspakete jeweils in eigener Zuständigkeit der originären Aufgabenträgerinnen und Aufgabenträger verantwortet wurden, konnte das Vorhaben sehr stringent und erfolgreich umgesetzt werden. Hier hat sich wieder einmal der Teamgeist des BALM bewährt: Wenn alle mit einem gemeinsamen Ziel an einem Strang ziehen und jeder seinen Beitrag leistet, schaffen wir jede Herausforderung!

Gesetzgebungsverfahren Umbenennung BAG in BALM

Am 9. März 2023 ist das Gesetz zur „Anpassung von Gesetzen und Verordnungen an die neue Behördenbezeichnung des Bundesamtes für Güterverkehr“ in Kraft getreten und somit auch die Anpassung der das BALM betreffenden Rechtsgrundlagen. Begleitet hat die Anpassung im BALM das Referat G1. Einen Einblick gibt Frau Alice Graffmann, Referentin im Referat G1.

Frau Graffmann, Sie sind Juristin im Referat G1 „Rechtsentwicklung und Auftragnehmermanagement“. Das Referat G1 hat das Gesetzgebungsverfahren von Anfang an begleitet und gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (kurz: BMDV) auf den Weg gebracht.

Welche Aufgaben hat das Referat G1?

Wir begleiten und unterstützen mit der Fachexpertise des BALM Rechtssetzungsverfahren sowohl auf nationaler als auch auf europäischer und internationaler Ebene. Unsere Aufgabe besteht unter anderem darin, Gesetzgebungsvorhaben auch aus der Kontroll- und Ahndungssicht zu bewerten und neue Lösungswege anzustoßen. Hierbei stehen wir im engen Austausch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie den Kolleginnen und Kollegen der 16 Länderministerien in diversen Arbeits- und Fachgremien. Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Referates G1 bildet die fachliche Konzeption und Weiterentwicklung des Mauterhebungssystems sowie das Auftragnehmermanagement, also der Einsatz privater Anbieter bei der Wahrnehmung gesetzlich zugewiesener Aufgaben des BALM.

Lassen Sie uns das Gesetzgebungsverfahren zur Namensumbenennung des BALM näher betrachten. Wie fängt man ein solches Vorhaben an? Was ist zu berücksichtigen?

Am Anfang war zu sichten, in welchen Rechtsgrundlagen das ehemalige BAG Erwähnung fand. Dabei wurden zunächst alle notwendig zu ändernden Gesetze und Rechtsverordnungen zusammengetragen, die, da sie ein förmliches Gesetzgebungsverfahren durchlaufen mussten, sodann als Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag einzubringen waren. Dieser Prozess braucht aufgrund der Beteiligung verschiedener Verfassungsorgane und der nicht absehbaren Vorlauffristen entsprechend Zeit. Insgesamt sprechen wir von 23 Gesetzen und 22 Rechtsverordnungen – größtenteils ressorteigene,

vereinzelt aber auch ressortfremde normative Grundlagen. In einem weiteren Schritt vollzog sich die Ausarbeitung eines Referentenentwurfs. Sämtliche Anpassungen der 45 Rechtsgrundlagen sind in einen Gesetzentwurf eingeflossen. Hierbei handelt es sich um ein sehr streng formales Verfahren, bei dem jede Änderung präzise beschriebenen Vorgaben entsprechen muss.

Welche weiteren Stationen hat das Änderungsgesetz durchlaufen?

Im Anschluss an die interne Abstimmung im BMDV, die Ressortabstimmung und Beteiligung der Länder und Verbände wurde der Entwurf der gesamten Bundesregierung vorgelegt, um einen Kabinettsbeschluss zu fassen. Der Entwurf wurde dann sowohl mehrfach im Bundesrat, als auch im Bundestag behandelt, bis er im Bundesgesetzblatt verkündet worden ist.

Wie viel Zeit hat das Gesetz in Anspruch genommen?

Es hat bis zum Inkrafttreten des Gesetzes tatsächlich fast ein Jahr gedauert. Ich habe im April 2022 mit den Recherche- und Konzipierungsarbeiten begonnen. Im Oktober 2022 wurde dann der Kabinettsbeschluss gefasst. Am 8. März 2023 ist das Anpassungsgesetz verkündet worden und das Gesetzgebungsverfahren hat damit seinen Abschluss gefunden. Dieser Zeitraum mag anhand der Auswirkung des Änderungsgesetzes – letztlich ist in allen Gesetzen und Verordnungen der Name des Bundesamtes ausgetauscht worden – lang erscheinen. Dies ist angesichts der Beteiligung verschiedener

demokratisch legitimierter Organe allerdings den meisten Gesetzgebungsverfahren immanent und sichert im Ergebnis die gegenseitige Kontrolle aller Beteiligten. Letztlich sind alle wesentlichen Ermächtigungsgrundlagen angepasst worden und nunmehr ist mit dem Namen BALM das breitgefächerte Ausgabenspektrum des Amtes auch nach außen hin sichtbar.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zur Umbenennung

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Stabsstelle hat schließlich die Öffentlichkeit sowie alle Behörden, Institutionen, Verbände, Wirtschaft und weiteren Zielgruppen über die Namensänderung fortlaufend informiert. Jan Brix, Referent im Sachgebiet Koordinierungsaufgaben, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, und Josef Thiel, Pressesprecher, geben im nachfolgenden Interview einen Überblick zu den begleitenden kommunikativen Maßnahmen.

Wie waren die begleitenden kommunikativen Maßnahmen zur Namensänderung von Ihnen konzipiert?

Josef Thiel: Wir wollten natürlich ganz bestimmte Botschaften transportieren und die Gelegenheit nutzen, nicht nur die Namensänderung als solche zu kommunizieren, sondern z. B. auch über unser in den letzten Jahren dynamisch gewachsenes Aufgabenfeld informieren. In diesem Zusammenhang war es wichtig, dass wir unsere unterschiedlichen Zielgruppen im Blick behalten und die benötigten Informationen adressatengerecht platzieren. Denn eines war klar: Das Echo in der Öffentlichkeit, welches unsere Umbenennung begleitet, ist wichtig für den weiteren Erfolg und die generell positive Wahrnehmung unserer Arbeit.

Jan Brix: Als Stabsstelle haben wir daher die Kommunikation mit der Außenwelt und den gesamten Prozess von der Verkündung des Bundesministers bis hin zum Austausch der Lettern am Gebäude begleitet. Um eine stringente und einheitliche Kommunikation zu erreichen, haben wir unsere Maßnahmen eng mit dem BMDV abgestimmt.

Können Sie uns einige konkrete Aktivitäten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit erläutern?

Josef Thiel: Im Bereich der klassischen Pressearbeit wurde der Startschuss der Maßnahmen mit der Pressemitteilung vom 05. Juli 2022 gegeben. Hierzu gab es einen intensiven Abstimmungsprozess und Austausch mit der Pressestelle des BMDV, um die Neuigkeit medial entsprechend vorzubereiten.

Minister Wissing hat die Begründung für die Namensänderung auf den Punkt gebracht, indem er sagte, dass das Bundesamt sich als ein umfassender, moderner Dienstleister rund um Logistik und Mobilität etabliert hat. Diese inhaltliche Erweiterung würde jetzt auch nach außen sichtbar gemacht.

Kurze Zeit später haben wir uns mit einem Informationsschreiben an unsere externen Kontakte gewendet und ihnen die bevorstehende Namensänderung erläutert. Flankierend gab es eine gezielte Ansprache von Multiplikatoren, um das Thema der Namensänderung über die Medienberichterstattung breiter zu streuen.

Jan Brix: Die Maßnahmen im Bereich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit betreffen aber auch zahlreiche Informationsmaterialien und -medien. Dazu gehören etwa alle unsere Publikationen, vom Flyer bis zum Geschäftsbericht, in denen der neue Name inklusive des Logos angepasst werden müssen. Es mussten neue Fotos von unseren Kontrollfahrzeugen mit Beschäftigten in Dienstkleidung gemacht werden.

Gab es über die Pressearbeit und die zahlreichen Print-Publikationen des Bundesamtes hinaus noch weitere Medien, die aufgrund der Namensänderung angepasst oder aktualisiert werden mussten?

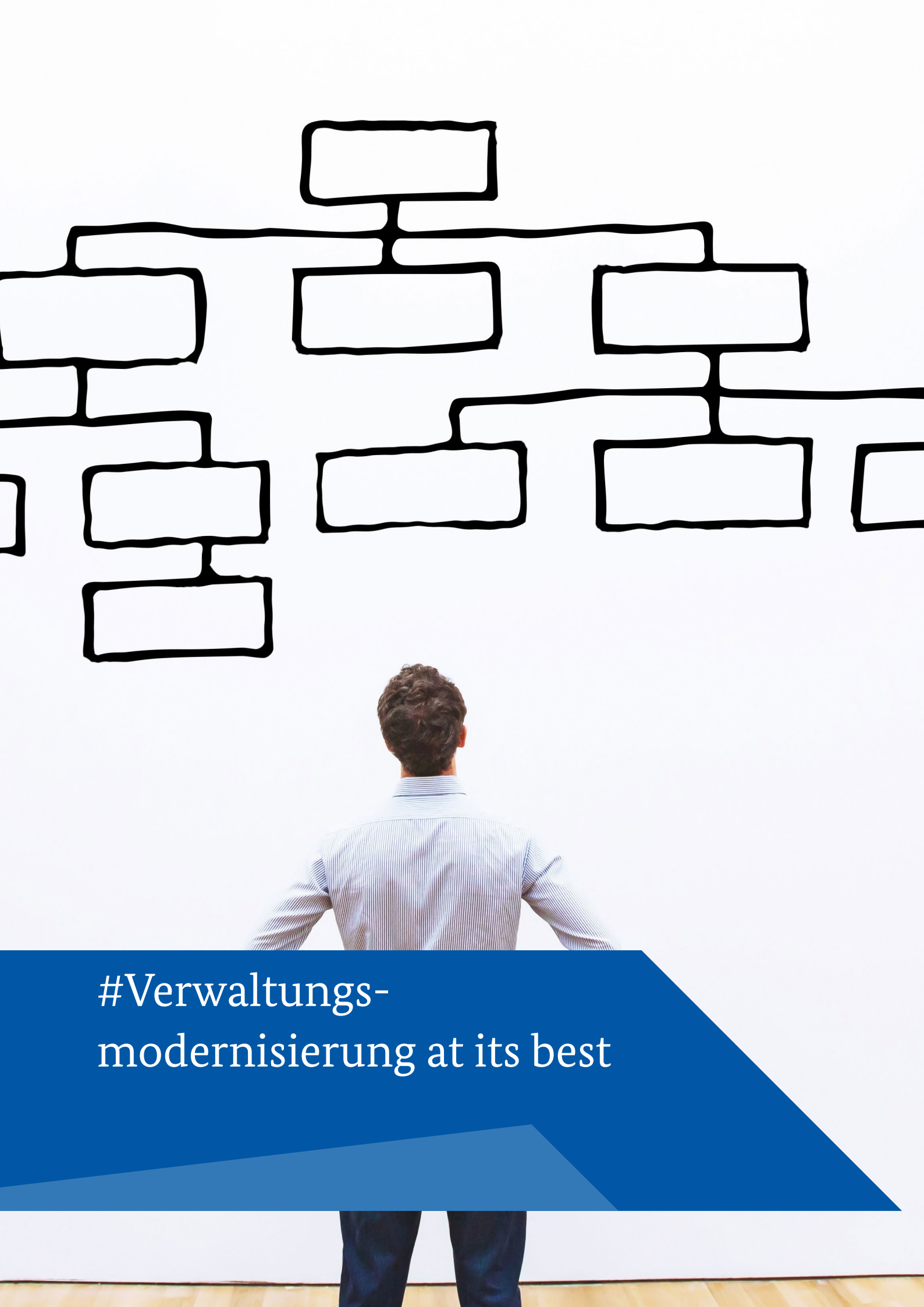
Jan Brix: Wir haben im Zuge der Namensänderung einen neuen Imagefilm produziert, der das Bundesamt als modernen Dienstleister rund um Logistik und Mobilität sowie als einen attraktiven Arbeitgeber präsentiert. An insgesamt drei Tagen sind Aufnahmen in der Zentrale in Köln und in der Nähe der Außenstelle Münster gedreht worden. Zahlreiche Beschäftigte haben sich bereit erklärt, bei der Produktion der verschiedenen Szenen mitzuwirken. Sie haben dadurch aktiv das hohe Maß an Authentizität des Imagefilms unterstützt und mit Leben gefüllt.

Josef Thiel: Darüber hinaus gab es noch viele weitere Aspekte, die beim Thema Namensänderung Beachtung fanden. Alle unsere digitalen Präsenzen mussten überarbeitet werden. Ob Internet, Intranet oder unsere Accounts bei den sozialen Medien mussten in puncto Text und Bildmaterial aktualisiert werden. Ja, nicht zuletzt musste auch dafür gesorgt werden, dass die neue Adresse „balm.bund.de“ eingerichtet wird und funktioniert.

Wie lassen sich rückblickend die umfangreichen kommunikativen Maßnahmen in puncto Namensänderung einordnen?

Josef Thiel: Es gab im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sehr viele Berührungspunkte, die eine enge Abstimmung mit den Fachabteilungen, dem BMDV und externen Dienstleistern erforderlich gemacht haben. Und unsere intensiven Aktivitäten haben Wirkung gezeigt: Es gab und gibt zahlreiche Veröffentlichungen in vielen Fachmagazinen und anderen Medien, die den Wechsel vom BAG zum BALM begleitet haben und über die Arbeit des Bundesamtes berichten.

Das Projekt der Namensänderung war eine ganz besondere Herausforderung für uns alle: Es galt ein gemeinsames Verständnis für den neuen Namen zu schaffen – nach innen und nach außen. Diese Chance und Herausforderung möchten wir auch weiterhin bestmöglich nutzen und das Bundesamt in seiner Vielfalt, seiner Kompetenz und mit all seinen Aufgaben darstellen.



#Verwaltungs-modernisierung at its best

Das neue Referat Z2 – Organisation und Verwaltungsmodernisierung

Das BALM verleiht dem Thema „Verwaltungsmodernisierung“ besonderen Stellenwert und hat im Jahr 2022 ein neues Referat „Z2 – Organisation und Verwaltungsmodernisierung“ geschaffen.

Frau Pinto, wie kam es zu dieser Entwicklung?

Claudia Pinto: Das BALM entwickelt sich ja insgesamt rasant weiter. Neben unserer Kernkompetenz in Kontrolle und Ahndung sind wir inzwischen „Förderstandort“, „Krisenmanager“, betreiben verkehrswirtschaftliche Datenanalyse auf hohem Niveau und vieles mehr. Da werden strategische Aufgabenplanung, Prozessoptimierung und Digitalisierung natürlich auch immer wichtiger und wachsen weiterhin. Die Ausgliederung des Aufgabenbereichs Organisation und die Etablierung als eigenständiges Referat erschienen uns an dieser Stelle sinnvoll: Somit kann das Bundesamt auch künftige aktiv Neuerungen und Modernisierungen noch fokussierter angehen. Hinzu kommt: Wir sind eine der ersten Ressortbehörden, die die Verwaltungsmodernisierung in der Referatsbezeichnung trägt und damit auch nach außen erkennbar werden lässt, dass Behörden ebenso effektiv und effizient arbeiten müssen, wie es Teilnehmende im Wettbewerb auf dem Markt tun.

Wir üben hier sozusagen Pionierarbeit im Zuge der Organisation von Behörden aus. Welche Aufgaben sind in dem neuen Referat angesiedelt?

Claudia Pinto: Neben den bereits angesprochenen vielfältigen Modernisierungsmaßnahmen mit dem Schwerpunkt Digitalisierung werden wir weitere Bereiche erschließen, die unseren Ressourcenbedarf im Rahmen der Erledigung der Fachaufgaben bestmöglich decken.

Hierfür haben wir uns qualifiziertes Personal an Bord geholt – Beschäftigte, die sich hauptamtlich um die Verwaltungsmodernisierung in den Fachabteilungen kümmern.

Stellen Sie einmal dar, wo genau die Verwaltungsmodernisierenden angesiedelt sind?

Claudia Pinto: Organisatorisch sind diese der jeweiligen Abteilung zugeordnet. Die Kolleginnen und Kollegen haben sich bereits intensiv in die Aufgaben der Fachabteilungen eingearbeitet und können mit diesem Wissen die Ideen zur Modernisierung umsetzen und aus diesem Wissen heraus auch neue Ideen entwickeln, die im besten Fall für alle geeignet sind.

Besonders hervorzuheben ist die Multiplikatorenfunktion bei der hausweiten Einführung der E-Akte. Die Verwaltungsmodernisierenden unterstützen sich gegenseitig bei der Klärung fachspezifischer Fragestellungen, erarbeiten gemeinsam Schulungsunterlagen, hospitieren untereinander bei Schulungsveranstaltungen und vertreten sich abteilungsübergreifend im Falle von Abwesenheiten.

Herr Herweg, Sie koordinieren die Verwaltungsmodernisierenden insbesondere zum Thema Prozessmanagement. Frau Pinto sprach bereits die gute Zusammenarbeit im Team an – jetzt einmal aus Ihrer Sicht: Wie läuft die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit?

Tobias Herweg: Obwohl die Verwaltungsmodernisierenden unterschiedlichen Abteilungen zugeordnet sind, lässt sich bereits jetzt feststellen, dass die Zusammenarbeit aller Beteiligten sehr gut harmoniert.

Auch im Bereich des Prozessmanagements (PzM) trägt die Zusammenarbeit der Verwaltungsmodernisierenden erste Früchte. Es ist allerdings bereits erkennbar, dass es fortlaufendes Verbesserungspotenzial bei der Betrachtung von referats- bzw. abteilungsübergreifenden Prozessen gibt. Die Abstimmung solcher Prozesse soll daher künftig in Form von sogenannten Schnittstellen-Workshops erfolgen.

Strategisches Controlling und Risikomanagement in der Stabsstelle

Der Bereich „Strategisches Controlling und Risikomanagement“ wird seit Februar 2022 innerhalb der Stabsstelle neu aufgebaut. Er dient einerseits zur systematischen Erfassung und Bewertung aller übergreifenden Ziele – sowohl BALM-interner als auch mit dem BMDV vereinbarter Ziele – und andererseits der ganzheitlichen Ermittlung und Steuerung von Risiken.

Damit wird im BALM ein zusätzliches Management- und Steuerungsmanagement etabliert, um leistungsstark und zukunftsorientiert den weiteren Herausforderungen gerecht zu werden.

Was sind die Hauptaufgaben des Strategischen Controllings und Risikomanagements und mit welchen Instrumenten wird gearbeitet?

Das strategische Controlling unterstützt die Behördenleitung bei der Planung, Kontrolle und Steuerung von strategischen Zielen und stellt der Behördenleitung die wichtigsten Informationen als Entscheidungsgrundlage bereit. Es gibt verschiedene Methoden, die im Bereich des strategischen Controllings angewendet werden können. Zur Durchführung des strategischen Controllings im BALM wird derzeit insbesondere das Instrument der „Balanced Scorecard" (BSC) genutzt. Hieraus ergibt sich eine Übersicht der wichtigsten strategischen Ziele für jede Abteilung im Haus – inklusive Zielvorgaben, Messwerten sowie IST-Ständen.

Das Risiko-Management-System orientiert sich an den gültigen Standards zum Risikomanagement, wie der ISO-Norm 31000, und wird im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit regelmäßig fortentwickelt. Es erfasst übergeordnet alle wesentlichen Risiken, ordnet diese einer Risikoklasse (grün, gelb, rot) zu und implementiert und überwacht die damit verbundenen Maßnahmen. Durch ein Risiko-Reporting wird ein Bild über die Risikolage im Haus geschaffen und dargestellt, wie mit den Risiken umgegangen werden soll.

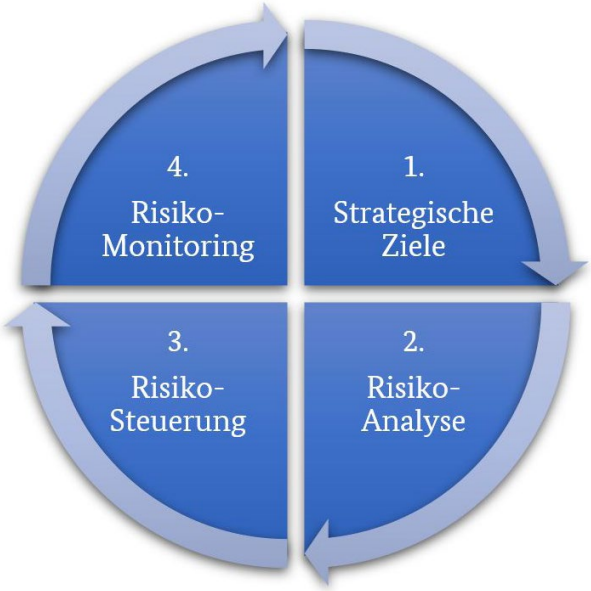
Wie wirken das strategische Controlling und das Risikomanagement zusammen?

Die wesentlichen Ziele des Bundesamtes dienen als Ausgangspunkt für die Identifikation von Risiken. Daher dienen insbesondere die Themen der Balanced Scorecard (BSC) zur Ermittlung wesentlicher Themenbereiche für die Risiko-Analyse.

In der Risiko-Analyse erfolgt die Bewertung der Einzelrisiken durch die Fachbereiche mit Hilfe eines Risikoerfassungsbogens. In diesem wird auch eine Bewertung der „Eintrittswahrscheinlichkeit" und „Tragweite des Risikos" vorgenommen. Durch die Stabsstelle und Behördenleitung kann anschließend ggf. eine abweichende Einschätzung getroffen werden.

Ausgehend von der Bewertung der Risiken findet eine Risiko-Steuerung statt. Zur Handhabung der Risiken kann eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet werden. Hierzu zählen u. a. eine engmaschige Berichterstattung, weitere kommunikative Maßnahmen sowie technische oder operative Prozessoptimierungen zur Risikominimierung oder -beseitigung.

Im Risiko-Monitoring wird die Entwicklung der Risiken sowie der Maßnahmen zusammengefasst und hieraus das Risiko-Reporting erstellt. Der Prozess beginnend mit der Betrachtung der strategischen Ziele und anschließender Ermittlung der Auswirkungen auf die Risiken findet in einem regelmäßigen Turnus statt.



Prozess im Bereich des Strategischen Controllings und Risikomanagements

Andrea Volmer

EXKURS zur Verwaltungsvereinfachung: Die Übernahme der Lohnabrechnung in Eigenregie durch das BALM

Die Lohnabrechnung erfolgte bis Oktober 2022 durch das Bundesverwaltungsamt (BVA). Abrechnungsrelevante Änderungen mussten an das BVA kommuniziert werden, da nur von dort die faktische Veranlassung zur Zahlung der Bezüge erfolgte. Die Mitteilungen an das BVA erfolgten mittels sogenannter Änderungsanordnungen, welche ausschließlich per Post übersandt wurden.

2020 teilte das BVA dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit, dass es die herkömmliche Bearbeitung der Bezüge von Tarifbeschäftigten sowie Beamtinnen und Beamten einstellen wird. Somit musste ein neuer Dienstleistender gefunden werden. Nachdem verschiedene Optionen beleuchtet wurden, entschied sich das BALM, die betreffende Dienstleistung inhouse zu stellen, mit dem Ziel, künftig als unmittelbarer Ansprechpartner für die Beschäftigten kunden- und serviceorientiert diese Aufgabe anzugehen.

Mit der Übernahme der Abrechnung durch das Bundesamt entfiel die Erstellung und Übersendung der Änderungsanordnungen an das BVA. Änderungen die Bezüge betreffend können nun sofort durch das Team der Besoldung der Abteilung Z eigenhändig erfasst und umgesetzt werden. Die Vorteile: Postlaufzeiten müssen nun nicht mehr beachtet werden, die Spezialistinnen und Spezialisten zur Lohnabrechnung sitzen im eigenen Haus und sind greifbar für direkte Rückfragen, sensible Daten der Beschäftigten müssen nicht mehr hin und her geschickt werden.

Und wie so oft bei der Implementierung von neuen Prozessen haben die Kolleginnen und Kollegen des BALM ein Höchstmaß an Flexibilität bei der Einführung gezeigt, einschließlich Learning by Doing sowie intensiver Schulungen in der Nutzung des für Lohnabrechnungen gängigen Systems PVSplus.

Letzten Endes verlief die Einführung des neuen Systems nahezu reibungslos, sodass der Übergang für die Beschäftigten kaum merklich war.

Die Übernahme der Abrechnungen von Beamtinnen und Beamten läuft nun seit Oktober 2022, die Übernahme der Abrechnungen für die Tarifangestellten erfolgte einen Monat später, im November 2022. Inzwischen haben sich die Prozesse eingependelt und das Team freut sich, als kompetenter Ansprechpartner und Dienstleister für die Beschäftigten zu fungieren.

EXKURS: BALM IT-Service-Management und das Multimedia-Team

In der heutigen digitalen Welt ist eine anpassungsfähige IT für jede Organisation unerlässlich – insbesondere für eine Bundesbehörde wie das Bundesamt für Logistik und Mobilität. Das BALM ist mit seinen mehr als 2.000 Beschäftigten im Innen- und Außendienst, den elf Außenstellen und verschiedenen sehr komplexen IT-Systemen auf eine reibungslose Kommunikation und einen effizienten IT-Betrieb angewiesen.

Aufgrund dessen hat es sich das BALM zur Aufgabe gemacht, für seine IT ein Organisationsformat zu finden, welches eine serviceorientierte Organisation unterstützt. Ziel war es, eine effektive und effiziente IT-Infrastruktur aufzubauen, um Geschäftsprozesse zu automatisieren, Zeit und Kosten zu sparen sowie die Qualität der bereitgestellten Dienste zu verbessern. Die Antwort auf diese Zielformulierung: Einführung des ITIL im Bundesamt.

Was ist ITIL überhaupt? ITIL (Information Technology Infrastructure Library) ist ein sogenanntes „Framework", das bewährte Methoden für das IT-Service-Management bietet. Es hilft dabei, Prozesse zu standardisieren, damit jeder in der IT dieselben Methoden und Verfahren nutzt. Die Mitarbeitenden des betreffenden Referats Informations- und Kommunikationstechnik der Abteilung Z verbringen dadurch weniger Zeit damit, herauszufinden, was zu tun ist, und mehr Zeit damit, tatsächliche Probleme zu lösen und unsere Services zu verbessern. Dies gelingt, indem ITIL einen umfassenden Rahmen für die Planung, Bereitstellung, Wartung und Verbesserung von IT-Services anbietet.

Der Transformationsprozess erstreckte sich über drei Jahre und wurde von einem entsprechenden Veränderungsmanagement begleitet. Festzuhalten ist: Mit der Einführung von ITIL und der damit verbundenen Standardisierung von IT-Services und -Prozessen konnte ein höheres Maß an Servicequalität und Kundenzufriedenheit erreicht werden. Seither werden über die einheitliche Serviceerbringung für die gesamte IT des BALM Fehler minimiert und Probleme schneller gelöst. ITIL kennt jedoch keinen Stillstand. Ein wichtiger Part nach der Einführung und Etablierung des Systems ist das Continual Service Improvement, in dem immer wieder neue Ausbaupotenziale identifiziert werden. Die kontinuierliche Verbesserung der Prozesse und Services bildet damit das Kernstück im laufenden Prozess der IT-Organisation.

Das Multimedia-Team

Herr Böhm, wie kam es zur Einrichtung des Arbeitsbereichs „Multimedia“ im BALM?

Als ich mit der Idee eines Videoportals im Bereich des IT-Kundenservice startete, habe ich nicht mit einer so erfreulichen Entwicklung gerechnet. Unsere Leitung hat die neuen Ideen von Anfang an tatkräftig unterstützt, schon frühzeitig die Weichen für den Ausbau eines Multimedia-Bereichs gestellt und dafür gesorgt, dass wir die neuen Kommunikationskanäle professionell nutzen können.

Wie schätzen Sie die künftige Entwicklung des Multimedia-Bereichs ein?

Das Interesse an der Erstellung und Aufbereitung von Multimedia-Inhalten ist hausweit enorm gewachsen und wird uns dauerhaft begleiten. Das freut mich natürlich sehr und ist eine schöne Bestätigung für das noch kleine Team.

Die Arbeit macht sehr viel Freude, ist gleichzeitig aber auch sehr zeitintensiv. Schließlich möchten wir bestmögliche Qualität abliefern.

Timo Alexis Tsangarakis

Bernhard Böhm

Herr Tsangarakis, wie kam es zu Ihrem beruflichen Einsatz im Bereich „Multimedia“ des BALM?

Das Themenfeld interessiert mich seit jeher. Auch privat beschäftige ich mich mit Video- und Audiobearbeitung. Außerdem betreue ich in meiner Freizeit die Veranstaltungstechnik bei Konzerten. Als das BALM eine entsprechende Stelle ausgeschrieben hatte, ergab sich für mich die einmalige Chance, mein Hobby zum Beruf zu machen.

Was macht Ihre tägliche Arbeit im Multimedia-Team aus?

Der Reiz besteht zum einen darin, bei vielen Themen von übergreifender Bedeutung beteiligt zu sein und mit vielen Kolleginnen und Kollegen des Hauses in direktem Kontakt zu stehen, insbesondere auch mit der Behördenleitung und dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Zum anderen macht es natürlich Spaß, die Inhalte auf technisch hohem Niveau medial aufzubereiten und zu veröffentlichen.

Und wenn nun auch weitere Fachbereiche auf uns zukommen, um ebenfalls die neuen Medien zu nutzen, dann ist das ein Kompliment für unsere Arbeit und motiviert uns für zukünftige Projekte.

#WirsindBALM – BALM als attraktiver Arbeitgeber

Flexibilisierung der Arbeitszeitenregelung

Gemeinsam mit dem Gesamtpersonalrat, der Gleichstellungsbeauftragten und der Gesamtschwerbehindertenvertretung hat die Personalverwaltung in Abteilung Z weitreichende Anpassungen erarbeitet. Im Fokus der Verhandlungen stand: das Bundesamt zukunftsorientiert für die Anforderungen an eine moderne Arbeitszeitgestaltung aufzustellen.

Das Ziel der Verhandlungen und der daraus resultierenden Dienstvereinbarung bringt Präsident Christian Hoffmann auf den Punkt: „Die DV FlexA ist eine gemeinsame Errungenschaft unserer Behörde und des GPR – das Ziel, welches wir verfolgt haben: als Arbeitgeber modern sein und attraktiv bleiben – immer mit dem Fokus auf die eigenen Beschäftigten." Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeit und die gleichzeitige Umstellung auf die Möglichkeit der mobilen Arbeit von bis zu drei Tagen pro Woche, kann das BALM – insbesondere im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf – umfangreiche Möglichkeiten bieten.

Im Rahmen dieser Umstellung wurden Kernzeiten durch wesentlich variablere Funktionszeiten ersetzt. Die hierdurch gewonnene dynamische Gestaltung der Arbeitszeit ermöglicht es jeder und jedem Beschäftigten des BALM, zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr zu arbeiten und somit Berufliches und Privates optimal auf die eigenen Bedürfnisse abzustimmen. Betreuungs- und Familienpflichten sowie private Termine können flexibel in den Arbeitsalltag integriert werden.

Mit Einführung der freiwilligen Samstagsarbeit wurde zudem ein weiteres Instrument der flexiblen Arbeitszeitgestaltung geschaffen. Diese dient im Wesentlichen dazu, Arbeitszeiten, die in der Arbeitswoche durch anderweitige Verpflichtungen nicht erbracht werden konnten, bei Bedarf nachzuholen.

Durch die Ausweitung des Pausenrahmens von vormals festen auf nun flexible Zeiten, kann jede und jeder Beschäftigte ihre oder seine Pausenzeit individuell der Arbeitszeit und anderweitigen Terminen zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr anpassen. Auch hierdurch entstanden weitere Möglichkeiten, variabel den Arbeitstag zu gestalten.

Um den Beschäftigten bei Reisezeiten im Rahmen von Dienstreisen entgegenzukommen, wurde in der DV FlexA zur Berechnung der Reisezeit der Beginn und das Ende der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit festgelegt. Sie trägt maßgeblich dazu bei, dass vormals nicht berücksichtigungsfähige Reisezeiten nun im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten auf dem Gleitzeitkonto berücksichtigt werden können.

Das Bundesamt hat durch die DV FlexA den Beschäftigten eine maximale Flexibilisierung des Berufsalltags ermöglicht.

Dies bestätigen auch die vielen positiven Rückmeldungen aus dem Kolleginnen- und Kollegenkreis.

Rückmeldungen wie: „Ohne die DV FlexA wäre es mir nicht möglich, in Vollzeit zu arbeiten" zeigen, wie wichtig und vor allem notwendig eine gute Work-Life-Balance für eine zukünftige Arbeitsplatzgestaltung und die damit einhergehende Zufriedenheit sowie intrinsische Motivation der Beschäftigten ist.

Gleichzeitig erhöht eine vertrauensvolle Zusammenarbeit die Attraktivität des BALM als Arbeitgebenden auf einem umkämpften Fachkräftemarkt.

Felicitas Schurchardt

Benjamin Greulich

Felicitas Schuchardt, Sachbearbeiterin OWi-Verfahren:

„Am 01.09.1998 habe ich als Auszubildende beim BAG begonnen und kenne daher noch ganz andere Strukturen.

Ich bin mehr als dankbar dafür, dass die DV FlexA in Kraft ist. Ich arbeite seit 2017 in Telearbeit und dies hat mir bei der Betreuung der Kinder bereits sehr geholfen.

Mit der flexiblen Arbeitszeit und dem Wegfall der Kernzeit ist es mir möglich, mich auszuloggen, wenn die Jungs nach Hause kommen, mit Ihnen Hausaufgaben zu erledigen und mich zwei Stunden später wieder einzuloggen. Es kam auch schon vor, dass einer von beiden nicht zur Schule gehen konnte. So kann ich flexibel darauf reagieren.

Ich selbst nutze die flexible Arbeitszeit auch für private Termine, die ich sonst nur nach Feierabend wahrnehmen konnte.

Das Zusammenspiel von Telearbeit und flexibler Arbeit hier beim BALM erleichtert uns das Familienleben enorm.

Mein Fazit: Ohne die Einführung der DV FlexA wäre es mir nicht möglich, in Vollzeit arbeiten zu gehen."

Sara-Alexandra Dahl, Sachbearbeiterin Gleichstellung:

„Als neue Mitarbeiterin des BALM weiß ich die Möglichkeit, mobil zu arbeiten, besonders zu schätzen, da dies von meiner vorherigen Behörde nicht angeboten wurde. Die Technik, die vom BALM dafür zur Verfügung gestellt wird, erleichtert die Arbeit außerhalb der Dienststelle natürlich enorm.

Alleine durch den Wegfall der Hin- und Rückfahrt an drei Tagen pro Woche habe ich deutlich mehr Freizeit und kann auch unter der Woche mal wieder etwas mit Freundinnen und Freunden unternehmen. Außerdem freuen sich meine Hunde, dass sie weniger alleine sind, und verbringen die Tage gerne mit mir im Homeoffice."

Benjamin Greulich, Sachbearbeiter Organisation:

„Ich bin ein großer Freund der neuen Dienstvereinbarungen DV FlexA und DV MobArb. Aufgrund meiner privaten Situation als Alleinerziehender ist es ständig notwendig, flexibel reagieren zu können. In letzter Zeit häufen sich bei meinem Sohn kurzfristige Unterrichtsausfälle, angeordnete Quarantäne oder Krankheiten. Da ist es beruhigend zu wissen, dass ich meine mobilen Arbeitstage auch verschieben, von zu Hause arbeiten und auch mal während der (bisherigen) Kernzeiten den Arbeitsplatz verlassen kann. In Verbindung mit dem Webex-Tool bieten sich hier tolle Möglichkeiten, um alles unter einen Hut zu bekommen. So kann ich beispielsweise auch an Tagen arbeiten, an denen mein Sohn krankheitsbedingt nicht in der Schule ist, und muss nicht jedes Mal einen Kind-krank-Tag/Sonderurlaub beantragen."

Sara-Alexandra Dahl

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Das BALM hat 2022 die Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ des ADFC in Gold erhalten – die höchstmögliche Auszeichnungsstufe. Laura Hasters, Sachbearbeiterin im Bereich Innerer Dienst der Abteilung Z hat den Zertifizierungsprozess bei uns im Haus begleitet. Wie lief das Projekt und was kann unsere Behörde unseren Beschäftigten hierdurch für einen Mehrwert anbieten? Wir haben einmal nachgefragt.

Frau Hasters, „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold – ein tolles Ergebnis. Wie kam das BALM auf die Idee, die Zertifizierung anzustreben?

Das Spektrum der Aufgaben, die das BALM im Bereich Radverkehr übernimmt, hat sich in den letzten Jahren enorm verbreitert. Nicht nur weil es zum Profil des BALM passt, sondern auch weil Radfahren für die Gesundheit, beim Thema Nachhaltigkeit und für eine zeitgemäße Mobilität eine immer wichtigere Rolle spielt, ist es naheliegend, das Radfahren auch intern zu fördern. Ein wichtiger Baustein hierfür ist die Zertifizierung des BALM zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber. Diese wird in Deutschland vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) vergeben und entspricht EU-weit gültigen Standards.

Für die Erreichung der höchsten Zertifizierungsstufe mussten sicherlich eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt und implementiert werden?

Tatsächlich ja – für die Erreichung der Zertifizierung werden zu verschiedenen Aspekten des Radfahrens eine Vielzahl von Maßnahmen vorgegeben (z. B. Teilnahme an jährlichen Fahrradaktionen, verschiedene Serviceangebote). Mit diesen Anforderungen hat sich das BALM also eine hohe Messlatte gesetzt. Dies wurde auch im Projektverlauf deutlich: Nach ersten Beschaffungen und der Einrichtung eines Fahrradwerkraumes begann die Arbeit an komplexeren Maßnahmen (wie z. B. die Einrichtung neuer Stellplätze), für deren Umsetzung wir auch neue Prozesse entwickelten. Im Vordergrund standen dabei Angebote, mit denen die Beschäftigten darin unterstützt werden sollten, mit dem Rad unterwegs zu sein, wenn sie das möchten – insbesondere auf dem Weg zur Arbeit. Dazu gehören die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur – hier vor allem hochwertige und sichere Stellplätze in ausreichender Anzahl – genauso wie Informationen rund um das Thema Radfahren.

Welche Maßnahmen erachten Sie als besonders wichtig?

Von besonderer Bedeutung waren Angebote, bei denen die Beschäftigten aktiv eingebunden wurden, z. B. die Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ und die Fahrradchecktage. Die aus einer großen Mitarbeitenden–Befragung und einer Standortanalyse gewonnene Daten sollten dabei sicherstellen, dass die Umsetzung der ADFC-Maßnahmen auch zum BALM und seinen Beschäftigten passt.

Neben der Vielzahl umgesetzter Maßnahmen gehört zur Zertifizierung auch ein offizielles Audit durch den ADFC – wie haben Sie dieses wahrgenommen?

Richtig, neben der Implementierung der vom ADFC vorgesehenen Schritte war zur Erreichung der Zertifizierung auch ein Termin mit einem Auditor des ADFC zu absolvieren, bei dem die Umsetzung vor Ort überprüft und bewertet wurde. An diesem Termin nahmen neben dem Präsidenten Herr Christian Hoffmann und Vertretern der Abteilung Z auch Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen anderen Referaten und Abteilungen des BALM teil. Das Bewusstsein für die Bedeutung des Radverkehrs im BALM prägte den Austausch während des Audits, weshalb der Auditor Herr Dr. Bittner den Termin in seinem Bericht als ‚freundliche Fachdebatte‘ bezeichnete. Am Ende des Prozesses zeigte sich, dass sich die gemeinsame Anstrengung gelohnt hatte: Das BALM erreichte die bestmögliche Zertifizierungsstufe ‚Gold‘ – als erster großer Arbeitgeber in Köln und als eine der ersten Bundesbehörden.

Wie haben die Kolleginnen und Kollegen auf das Ergebnis reagiert?

Zu den Angeboten für die Beschäftigten erreichten das Referat viele positive Rückmeldungen. Vor allem aber werden kontinuierlich Ideen für weitere Aktionen, Verbesserungen oder Fragestellungen an die Abteilung Z herangetragen. Das ist ein schönes Zeichen dafür, dass der Zertifizierungsprozess sehr dazu beigetragen konnte, das Thema Radfahren auch intern im BALM zu etablieren.

Wie geht es mit dem Thema „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ im BALM weiter?

Die bisherigen Maßnahmen werden verstetigt und ergänzt. Nicht nur weil nach drei Jahren eine Re-Zertifizierung ansteht, sondern auch weil sich Bedürfnisse der Beschäftigten oder Rahmenbedingungen im Bereich Mobilität ändern können und dadurch Anpassungen notwendig werden. Konkret steht für das kommende Jahr ein Fahrradsommer mit vielen Informationsveranstaltungen und Aktionen an. Diese werden durch ein gründliches Monitoring begleitet. So möchten wir erreichen, dass das Thema Radfahren breiter und tiefer in der Behörde verankert wird und eine ganz BALM-eigene Fahrradkultur weiter an Form gewinnt.

ZERTIFIZIERTER FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER
Eine Initiative der EU und des ADFC

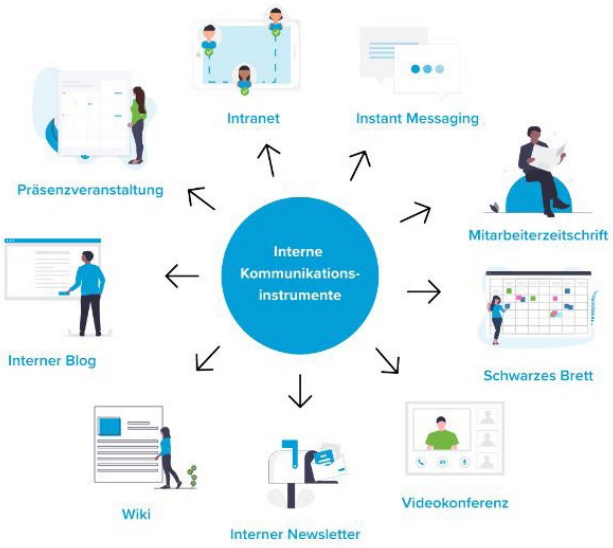
Eine starke Personalkommunikation

Eine mitarbeitendenzentrierte interne Kommunikation ist heute unverzichtbar für den Informationsfluss des BALM. Es geht hierbei nicht mehr nur um die Vermittlung von Informationen, sondern vielmehr um eine aktive und effektive Vernetzung aller Beschäftigten im Bundesamt – und das unabhängig von Abteilungszugehörigkeit, Standort und Hierarchieebene.

Die interne Kommunikation gestaltet sich heutzutage bestenfalls multimedial und interaktiv. Das bedeutet, dass sowohl klassische Informationskanäle wie E-Mails, Intranet oder Newsletter als auch moderne Tools wie Chats, Video- oder Audiokonferenzen, digitale Mitarbeitendenmagazine sowie Video-Plattformen eingesetzt werden. Und genau das setzen wir auch bei uns im BALM um. Ziel ist es, die Kommunikation so flexibel wie möglich zu gestalten, um einen effektiven Informationsfluss zu ermöglichen.

Im BALM wurde genau aus diesen Gründen im Jahr 2021 die Funktion der internen Kommunikation sowie eine Lotsenfunktion zur Kommunikation von Themen der Personalentwicklung im Bereich des Personalmarketings etabliert.

Sven Grohsnick-Fleißner, Kollege aus dem Referat Z3 „Personal- und Stellenwirtschaft, Beurteilungswesen“, koordiniert im BALM die interne Kommunikation.



Interne Kommunikation ist multimedial und interaktiv.

Interne Kommunikation ist keine Einbahnstraße

Die moderne interne Kommunikation soll als Bindeglied zwischen den Beschäftigten und der Behördenleitung agieren. Eine offene und transparente Kommunikation auf Augenhöhe fördert das Vertrauen und stärkt das Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb unseres Hauses. Hierbei sollten die Mitarbeitenden nicht nur informiert, sondern auch aktiv in die Prozesse eingebunden werden. In unserem in 2022 eingeführten digitalen Mitarbeitenden-Magazin „Flurfunk“ werden relevante Themen unserer Behörde von Beschäftigten für Beschäftigte aufgearbeitet. Wir stellen neue Kolleginnen und Kollegen vor und beleuchten laufende Projekte im BALM, um fortlaufend über Neuerungen zu informieren.

Sven Grohsnick-Fleißner

Insgesamt ist die optimale interne Kommunikation ein dynamischer Prozess, der eine kontinuierliche Anpassung an die Bedürfnisse und Veränderungen in unserer Behörde erfordert.

Die Ziele sind vielfältig. Dazu gehört unter anderem die Stärkung des Wir-Gefühls und der Mitarbeitendenbindung sowie die Förderung der Identifikation mit dem BALM.

Kommunikationsmedien- und mittel

Wie eingangs erwähnt – wichtig ist der Kommunikationsmix. Die Nutzung unterschiedlicher Kanäle (Multichannel-Ansatz) sorgt für eine erhöhte Akzeptanz – wir versuchen die Themen so den Beschäftigten näher zu bringen. Jede und jeder kann den Kommunikationskanal wählen, der ihr oder ihm am besten passt – so haben wir in 2022 die Umbenennung von BAG in BALM nicht nur durch klassische Intranetveröffentlichungen begleitet, sondern ebenfalls ein siebenteiliges Videopodcast-Format eingeführt, in dem die unterschiedlichen Arbeitspakete vorgestellt und der aktuelle Sachstand kommuniziert wurden.

Zusätzlich versuchen wir die bestehenden Kommunikationsprodukte in ein zeitgemäßes Format zu überführen – beispielsweise erfolgte ein Make-over der klassischen Hausnachrichten, weg von der PDF-Datei hin zu einem animierten Produkt.

Aufbau einer Anlaufstelle für die Weiterbildung, Aufstiege und Verbeamtungsverfahren

Frau Sarah Bruckmann, ebenfalls Referat Z3 „Personal- und Stellenwirtschaft, Beurteilungswesen", betreut die Kommunikation und Beratung Personalentwicklung, Aufstiege und Verbeamtungen im BALM.

Mit dieser neu eingerichteten Funktion hat das BALM eine Anlaufstelle für die Beschäftigten geschaffen und damit auch die Möglichkeit, sich über die diversen Weiterbildungs- und Aufstiegsangebote im BALM zu informieren. Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung sind vielfältig und sollten auch immer maßgeschneidert auf die jeweiligen Bedürfnisse sein – hier gibt sie den Kolleginnen und Kollegen einen maßgeschneiderten Überblick und stellt den Kontakt dann gerne zu den jeweils zuständigen Fachbereichen her.

Das BALM hält jetzt schon zahlreiche Weiterbildungen für die Beschäftigten bereit. Für individuelle Fragestellungen und einen besseren Überblick steht die Kollegin als zentrale Ansprechpartnerin zur Verfügung.

Laufbahnwechsel? Wie geht das?

Die Kollegin ist nicht nur mit den Themen Fort- und Weiterbildung betraut, sondern u. a. auch mit den verschiedenen Aufstiegsmöglichkeiten für einen Wechsel in die nächsthöhere Laufbahn. Hier stehen beispielsweise verschiedene Optionen seitens der Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung offen. Des Weiteren ist die Kollegin die zentrale Anlaufstelle für die regelmäßig durchgeführten Verbeamtungsverfahren in den Außenstellen sowie in der Zentrale des BALM – ein wichtiger Baustein bei uns in Sachen Arbeitgeberattraktivität.

BALM koordiniert Beförderung von Flüchtenden aus der Ukraine

Ein Einblick in den Krisenstab „KM-UKR“ des BALM

Mit Beginn des russischen Angriffskriegs hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Anfang März 2022 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ein Lagezentrum eingerichtet, um innerdeutsche und grenzüberschreitende Beförderungen für Flüchtende aus der Ukraine zu koordinieren und so humanitäre Hilfe zu leisten. Im Lagezentrum liefen alle eingehenden Meldungen zusammen und die notwendigen Maßnahmen wurden durch den Krisenstab „KM-UKR“ koordiniert.

Einrichtung von Sonderzügen und Sonderbusverkehren zur Beförderung von Flüchtenden aus der Ukraine in die Bundesländer

Aufgrund einer durch den russischen Angriffskrieg im Februar 2022 ausgelösten Welle an Flüchtenden wurden zur Vermeidung einer Überlastung einzelner, insbesondere grenznaher Städte und Regionen in Deutschland sowie zur Unterstützung einer innerdeutschen Verteilung der Flüchtenden im Auftrag des BMDV bzw. BMI Sonderzug- und Sonderbusverkehre eingerichtet.

Hierzu wurden in Absprache mit den Ländern zentrale Ankunfts- und Verteil-Drehkreuze in Berlin, Cottbus, Frankfurt/Oder und Hannover eingerichtet. Mit Sonderzügen ankommende Flüchtende erhielten an den Drehkreuzen eine Erstversorgung und wurden sanitätsdienstlich betreut. An gesondert eingerichteten Info-Points erhielten Flüchtende umfassende Informationsangebote, unter anderem zu weiteren Hilfsangeboten vor Ort, aber auch zu Weiterreisemöglichkeiten.

Mit einem bedarfsgerechten, über den ganzen Tag verteilten Angebot an Sonderbusverkehren konnten die Flüchtenden dann die Weiterreise auch ins europäische Ausland antreten.

Die Sonderzugverkehre wurden lageangemessen und bedarfsgerecht durch die Deutsche Bahn AG sowie weitere Dritt-EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) durchgeführt. Für die ergänzenden Sonderbusverkehre stellte die Deutsche Bahn als „Generalunternehmerin“ einen tagesaktuell abgestimmten, bedarfsorientierten Buspool an den Drehkreuzen zur Durchführung von Sonderbusverkehren in die Bundesländer zur Verfügung.

Bei der Planung des Einsatzes von Sonderzügen und –bussen wurden insbesondere auch humanitäre Aspekte, wie beispielsweise der Einsatz von speziellen Schlaf- und Liegewagen, Verpflegung und sanitätsdienstliche Betreuung während der Fahrt und bei Ankunft oder familienfreundliche Fahrzeiten, berücksichtigt.

Grenzüberschreitende Beförderungen – Sonderzüge von der ukrainisch-polnischen Grenze, Sonderbusverkehre nach Frankreich

In enger Abstimmung mit der polnischen Regierung wurden Sonderzüge und -busse im Rahmen koordinierter und, soweit möglich, aufeinander abgestimmter Beförderungsabläufe unmittelbar zu den Ankunfts- und Verteilhubs in den Bundesländern eingerichtet.

Neben Sonderzug- und -busverkehren unter anderem von Breslau und Rzepin wurde auch eine Sonderzugverbindung vom ukrainisch-polnischen Grenzort Przemysl nach Hannover-Messe/Laatzen eingerichtet. Die unterbrechungsfreie Zugverbindung im 2-Tages-Rhythmus entlastete nicht nur kontinuierlich die besonders betroffene Großraumregion Berlin, sondern stellte zugleich ein sicheres Reisemittel für vulnerablen Gruppen im Rahmen der humanitären Hilfe dar.

Darüber hinaus wurden in Abstimmung mit den französischen Behörden auch Sonderbusverkehre von Berlin bzw. Hannover nach Paris, Lyon und Dijon angeboten.

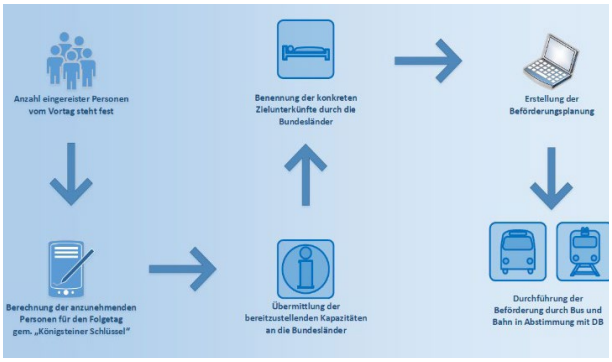
Bundesländer melden dem Krisenstab „KM-UKR“ tagesaktuelle Aufnahmekapazitäten

Die angebotenen Beförderungen mit Sonderbussen in die Aufnahmeeinrichtungen in den Bundesländern erfolgte bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung des tatsächlichen

Ankunftsgeschehen. Hierzu meldeten die Bundesländer im Rahmen eines fortlaufend mit allen Beteiligten abgestimmten Verteilungsverfahrens dem Krisenstab „KM-UKR“ tagesaktuell die am Folgetag anzusteuernde Aufnahmeeinrichtungen.

Abgestimmtes Kommunikationsprogramm – aktiv und innovativ

Um die Flüchtenden möglichst früh über ihre Weiterreisemöglichkeiten sowie weitergehende Unterstützungsangebote an ihrer Zieldestination zu informieren, hat das BALM in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn sowie dem BMI und BAMF ein umfassendes begleitendes Kommunikations- und Informationsprogramm erarbeitet. Neben speziellen Infopoints an den Bahnhöfen konnten die Reisenden insbesondere auch mittels QR-Codes in den Zügen und Bussen einfach und schnell auf die mehrsprachigen Informationsportale gelangen und sich so umfassend informieren.



Lageangemessene Aussetzung der Sonderverkehre

Der Einsatz von Sonderzug- und -busverkehren erfolgte bedarfsgerecht und in stetiger Abstimmung mit allen Beteiligten. Ausgehend von der Hochphase des Flüchtendenaufkommens in den Monaten nach Kriegsbeginn wurden bis Ende August 2022 sukzessive sämtliche innerdeutschen Sonderzug- und -busverkehre ausgesetzt.

Die grenzüberschreitende Sonderzugverbindung vom ukrainisch-polnischen Grenzort Przemysl hingegen wurde im Rahmen der humanitären Hilfe auch über die Wintermonate aufrechterhalten und im April 2023 in Abstimmung mit allen Beteiligten bis auf weiteres ausgesetzt.

Der Auftrag des BALM endet hiermit jedoch nicht: Im Rahmen eines mit allen Beteiligten abgestimmten Hochlaufkonzeptes hat das BALM zugesichert, bei einem erneuten erheblichen Anstieg und entsprechendem Bedarf die Beförderungsprozesse innerhalb kürzester Zeit zu reaktivieren. Darüber hinaus vertritt das BALM das BMDV in der im Oktober 2022 auf Initiative von Bundesverkehrsminister Dr. Wissing und seines tschechischen Amtskollegen eingerichteten „Task Force Flüchtlingsbeförderung“. Mit der Task Force wurde ein europäisches Netzwerk etabliert, welches im Fall eines erneuten erheblichen Anstiegs der Flüchtendenzahlen aus der Ukraine insbesondere Fragen zur operativen Umsetzung von (grenzüberschreitenden) Beförderungen (ad-hoc) abstimmt.

Einblick in den Krisenstab „KM-UKR“ – eine Aufgabe des gesamten BALM

Zur Wahrnehmung der Aufgaben wurde im BALM bereits einen Tag nach Aufgabenübertragung durch das BMDV am Samstag, dem 05.03.2022, ein Krisenstab KM-UKR in der Zentrale des Bundesamtes – unter Leitung des Vizepräsidenten des BALM Christian Hoffmann – eingerichtet.

An sieben Tagen pro Woche sorgten von dort aus bis zu 30 Beschäftigte pro Tag – zeitweise im Rahmen eines Schichtbetriebs – dafür, dass für die ankommenden Flüchtenden Beförderungsmöglichkeiten in ganz Deutschland organisiert werden und bereitstehen.

Die Besetzung des Krisenstabs KM UKR erfolgt vorrangig mit dem originären Personal der Stabsstelle, welche die zuständige Organisationseinheit für das Krisenmanagement und die Zivile Notfallvorsorge (SG KM/ZN) im BALM ist.

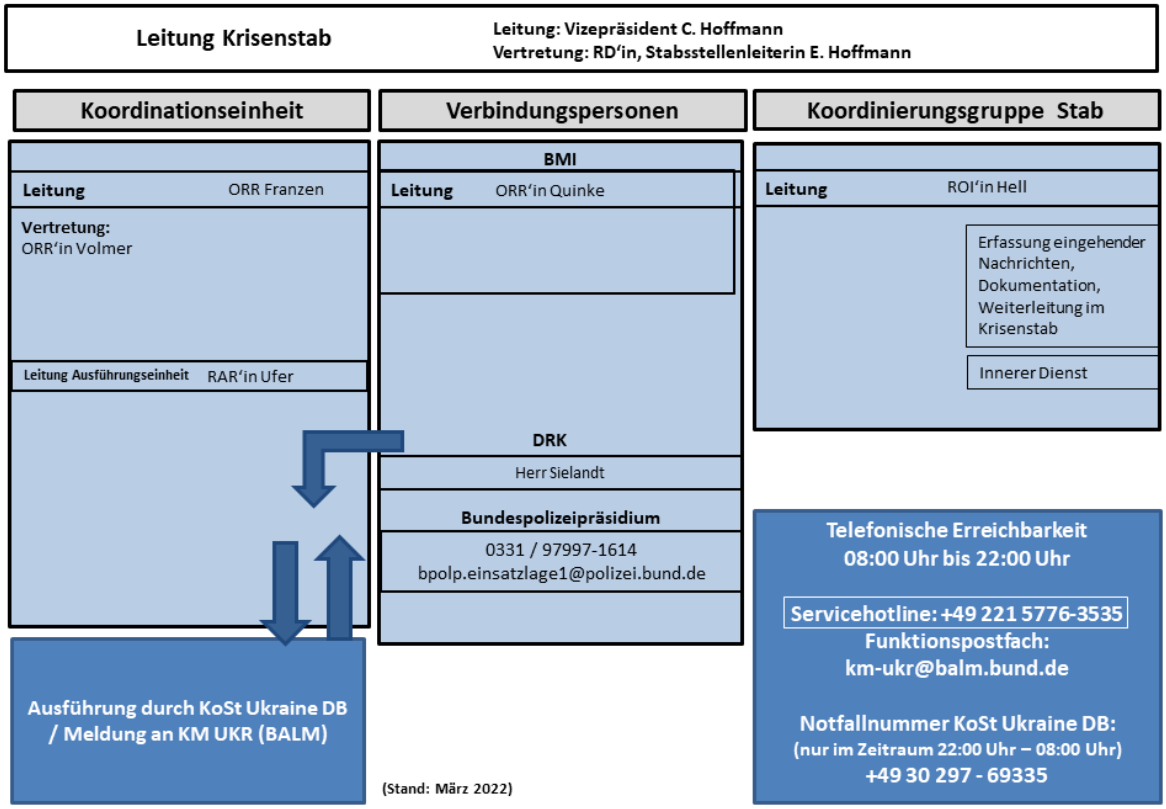
Zur Sicherstellung der Aufgabenwahrnehmung unterstützen darüber hinaus weitere eingewiesene Verstärkungskräfte aus der Zentrale des BALM den Krisenstab. Die Verstärkungskräfte kommen aus den verschiedensten Fachbereichen des BALM und sind für die Arbeit und Unterstützung im Krisenstab von ihren originären Aufgaben freigestellt.

Zeitweise unterstützten auch tatkräftig einige Kolleginnen und Kollegen aus dem Straßenkontrolldienst der Außenstelle Hannover und halfen vor Ort am HUB Hannover bei der Koordinierung der ankommenden Geflüchteten.

Mit Aussetzung der Sonderbusbeförderungen Ende August 2022 ist die Krisenstabsarbeit wieder in die Linienaufgaben des Sachgebiets KM/ZN zurückgeführt worden.

Unterstützung des Krisenstabs durch Verbindungspersonen des BMI bzw. des BAMF, des DRK und der Bundespolizei

Darüber hinaus wurde der Krisenstab des BALM durch Verbindungspersonen des Bundesministeriums des Innern und Heimat (BMI) sowie des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) unterstützt. Die Verbindungspersonen des BMI und BAMF bildeten hierbei die Schnittstelle und Kontaktstelle



zu den Bundesländern insbesondere zu Fragen der Aufnahme und Verteilung der Flüchtenden in den Ländern.

Des Weiteren unterstützte eine Verbindungsperson des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) tatkräftig den Krisenstab, um insbesondere die sanitätsdienstliche Begleitung der Sonderzüge sowie im Ankunftsgeschehen zu koordinieren.

Die ebenfalls im Krisenstab vertretenen Kolleginnen und Kollegen der Bundespolizei waren permanente Informationsschnittstelle zu den Bahnhöfen und versorgten den Krisenstab mit wichtigen Informationen zur aktuellen Lage.

Besuch des Bundesverkehrsministers im Krisenstab – Lob und Anerkennung für die geleistete Arbeit

Am 29. März 2022 besuchte der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, die Zentrale des BALM in Köln, um sich ein persönliches Bild vom Krisenstab KM-UKR und den von hier aus wahrgenommenen Aufgaben zu machen. Im Gespräch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Krisenstabs dankte Wissing für ihren Einsatz.

„Das Bundesamt koordiniert die Verteilung der ukrainischen Flüchtlinge in Bussen und Zügen, die nach Deutschland kommen. Das Team im Lagezentrum arbeitet 14 Stunden, 7 Tage die Woche. Jede Hilfe bei Koordinierung und Beförderung verteidigt unsere freiheitlich demokratischen Werte in Europa und leistet einen Beitrag, dass Putin diesen Krieg nicht gewinnt. Danke an alle", so der Bundesverkehrsminister.

„Das Bundesamt sorgt u. a. mit der Deutschen Bahn für die Beförderung der Flüchtlinge dorthin, wo sie Schutz finden, z. B. mit Sonderzügen. Die Arbeit der Kollegen ist vorbildlich. Wir sind stolz auf Sie", so Wissing weiter.

Bundesverkehrsminister Wissing besucht das Lagezentrum KM-UKR im BALM.

Wir haben kurze Interviews mit Kolleginnen und Kollegen geführt, die unterschiedliche Funktionen im Krisenstab KM UKR wahrgenommen haben.

Dominik Franzen

Im Krisenstab „KM-UKR“: Leitung der Koordinationseinheit; originärer Einsatzbereich: Leiter des Sachgebiets Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge in der Stabsstelle des BALM.

Was waren Ihre Aufgaben im Krisenstab KM-UKR?

Im Krisenstab „KM-UKR“ war ich für die Leitung der Koordinationseinheit des Krisenstabs verantwortlich. Die Koordinationseinheit hat insbesondere übergeordnete Koordinierungsaufgaben wahrgenommen und bildete einerseits die Schnittstelle des Lagezentrums zur Krisenstabsleitung und war zugleich erster Ansprechpartner der weiteren Verbindungspersonen des Krisenstabs des BMI/ BAMF, des DRK und der Bundespolizei sowie der beauftragten Beförderungsdienstleister. Auf dem täglichen Programm standen neben der fortlaufenden Koordinierung der Beförderungsprozesse und –planungen in Abstimmung mit der Ausführungseinheit des Krisenstabs und den Verbindungspersonen des BMI/ BAMF insbesondere auch zahlreiche (Ad-hoc-)Besprechungen mit den weiteren Verfahrensbeteiligten. Beispielsweise wurden im Rahmen von täglichen Lagebesprechungen mit der Deutschen Bahn neben Fragen zur Planung und Einsatz der Beförderungskapazitäten an den verschiedenen HUBS unter anderem auch Fragen zum täglichen Meldewesen oder zu Kommunikationsmaßnahmen, wie Veröffentlichungen auf dem Help-Ukraine-Portal der DB, abgestimmt.

Was waren Ihre Highlights im Krisenstab KM-UKR und worauf blicken Sie gerne zurück?

Auch wenn es sicherlich eine ganz besonders herausfordernde Zeit war, erinnere ich mich vor allem an die ersten Tage und Wochen im Krisenstab zurück. Nachdem der Krisenstab Freitagnachmittag aktiviert wurde, haben wir uns bereits einen Tag später im Lagezentrum des BALM eingefunden. Von da an hieß es in einem äußerst dynamischen Umfeld und in kürzester Zeit Strukturen und Prozesse zur Durchführung von Sonderzug- und -busbeförderungen in enger Abstimmung mit allen Beteiligten aufzubauen und zu etablieren. Und es ging im Eiltempo: Bereits am Ende des ersten Tages konnten wir Sonderbusbeförderungen für Flüchtende aus der Ukraine in die Bundesländer anbieten.

Mich hat beeindruckt, mit welchem Einsatz und welcher Motivation jede und jeder sich Tag für Tag im Krisenstab eingebracht hat – immer dort, wo Unterstützung gerade gebraucht wurde.

Dominik Franzen

Marie-Luise Hell

Im Krisenstab „KM-UKR“: Leiterin Koordinierungsgruppe Stab; originärer Einsatzbereich: Referentin im Sachgebiet Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge in der Stabsstelle des BALM.

1. Was waren Ihre Aufgaben im Krisenstab KM-UKR?

Meine Aufgabe im Team war die Leitung der Koordinierungsgruppe – Stab, das heißt konkret, Sichtung der eingehenden E-Mails und Adressierung an die richtigen Personen, um hier sachgerecht und zeitnah reagieren zu können und einen einheitlichen Wissenstand im Krisenstab sicherzustellen. Darüber hinaus gehörte ebenfalls die Dienstplanung zu den Aufgaben. Es musste zum einen ein 3-Schichtbetrieb sichergestellt werden und die arbeitsschutzrechtlichen Regelungen musste damit natürlich im Einklang stehen. Es mussten schnell geordnete Strukturen geschaffen und ein Ablagesystem entwickelt werden, um der täglichen Flut an E-Mails gerecht zu werden. Die Nachrichten mussten dokumentiert werden und es war wichtig, dass jedes Teammitglied wusste, wo man welche Mails und Dokumente wiederfindet. Darüber hinaus war die KGS dafür zuständig, dass das Team arbeitsfähig war – sprich, Arbeitsmaterialien und IT-Ausstattung mussten zur Verfügung stehen und bei Problemen waren wir Ansprechpersonen.

2. Was waren Ihre Highlights im Krisenstab KM-UKR und worauf blicken Sie gerne zurück?

Ein besonderes Highlight für mich war der Besuch von Minister Dr. Volker Wissing Ende März 2022, als er das Lagezentrum besucht hat, sich die Arbeit vor Ort angesehen hat und uns damit Wertschätzung für diese wichtige Arbeit entgegengebracht hat. Ich stellte dabei die Abläufe im Lagezentrum vor und wie ein reibungsloser Ablauf bei den Beförderungen der Flüchtenden täglich sichergestellt wurde.

Ich blicke gerne darauf zurück, mit vielen Kolleginnen und Kollegen aus anderen Bereichen – und anderen Behörden – sehr kollegial zusammengearbeitet zu haben. Ich schaue gerne über den Tellerrand und durch die Arbeit im Krisenstab habe ich viele tolle Kolleginnen und Kollegen kennengelernt.

Marie-Luise Hell

Christine Ufer

Im Krisenstab „KM-UKR“: Leiterin Ausführungseinheit; originärer Einsatzbereich: Grundsatzsachbearbeiterin im Sachgebiet Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge in der Stabsstelle des BALM.

Was waren Ihre Aufgaben im Krisenstab KM-UKR?

Als Leiterin des Sachgebiets Ausführungseinheit des Krisenstabs KM-UKR war ich für die Beauftragung von Personenbeförderungsunternehmen sowie die Überwachung der Leistungserbringung in enger Abstimmung mit der Koordinationseinheit, den Verbindungspersonen aus dem BAMF und den Kollegen/-innen der KoST Ukraine DB zuständig.

Wir, das operative Lagezentrum, waren ein ca. zehnköpfiges Team, welches die tagesaktuelle Beförderungsplanung gemeinsam erstellt hat. Zur Koordinierung der Ankunft und Weiterreise der Flüchtenden in Deutschland bzw. ins europäische Ausland wurden sogenannte Ankunfts- bzw. Verteilhubs in Berlin, Cottbus, Frankfurt/Oder und Hannover eingerichtet. Von den Hubs erfolgte die Weiterreise der Flüchtenden in die Zielunterkünfte mittels Bussen.

Der Einsatz von Sonderbusverkehren war flexibel und am tatsächlichen Ankunftsgeschehen in enger Absprache mit unseren Verbindungspersonen im Krisenstab KM-UKR ausgerichtet. Es war von großem Vorteil, dass im Krisenstab Verbindungsleute des BAMF, des THW (BMI) und des DRK sowie Kollegen/-innen der Bundespolizei saßen, mit denen wir uns schnell und unkompliziert über die zu organisierenden innerdeutschen Sonderbusverkehre von den Hubs in die Zielunterkünfte der Länder austauschen konnten. In der Hochphase des Ankunftsgeschehens kamen auch grenzüberschreitende

Sonderbusse zum Einsatz. So planten wir zusätzlich Sonderbusverkehre aus Polen in die Bundesländer (insbesondere von Rzepin bzw. Warschau) und in Abstimmung mit Frankreich auch wöchentliche Sonderbusse von Berlin (über Hannover) nach Frankreich (zunächst Paris, dann Lyon bzw. Dijon).

Besonders herausfordernd waren häufig verspätete Rückmeldungen einzelner Bundesländer, welche Unterkünfte aufnahmebereit sind, sowie – meist in der Rufbereitschaft bis 22 Uhr oder am Wochenende – Anrufe zu besonderen Umständen der Bustransfers (Ausbrüche von Krankheiten oder Nichterreichbarkeit der Unterkunft). Hier galt es, pragmatisch schnelle Lösungen zu finden, was uns aber durchweg gut gelang.

Was waren Ihre Highlights im Krisenstab KM-UKR und worauf blicken Sie gerne zurück?

Das Highlight war zweifelsfrei der Besuch des Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing am 29.03.2022. Im Rahmen seines Besuchs im Lagezentrum „KM-UKR" fand er lobende Worte für unseren Einsatz: „Sie leisten hier Großartiges."

Ich fand es bereichernd, im Krisenfall anzupacken, zu koordinieren und so einen ganz wesentlichen Beitrag zur Unterstützung Hilfebedürftiger leisten zu können.

Ich schaue besonders gerne auf den gemeinsamen Teamgeist zurück. Mit dem wir alle, viele auch außerhalb ihrer eigentlichen Tätigkeit, unkompliziert, pragmatisch und ohne zu zögern im Lagezentrum anpackten. Hier zeigte sich einmal mehr, dass Krisenmanagement nur gelingt, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen und sich „auf Augenhöhe" begegnen. Die Strukturen des Krisenstabs KM-UKR basieren auf flachen Hierarchien und unmittelbarer Kommunikation der Krisenstabsmitglieder untereinander, um eine erfolgreiche Aufgabenwahrnehmung gewährleisten zu können.

Christine Ufer

Verena Quinke

Referentin beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF)

1. Was waren Ihre Aufgaben im Krisenstab KM-UKR?

Meine Aufgabe umfasste die Leitung und Steuerung des Teams, welches für das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) zur Unterstützung des Krisenstabs KM-UKR abgeordnet wurde.

Dabei habe ich an Besprechungen mit verschiedenen Akteuren (z. B. BAMF/BMI/Bundesländer) teilgenommen, war Ansprechperson für das BALM in Grundsatzangelegenheiten betreffend die Beförderungsprozesse, habe die Beantwortung von Presseanfragen, die die Tätigkeit des BAMF betrafen, mit den entsprechenden Stellen des BMI und BALM abgestimmt, und bildete die Schnittstelle zwischen Bund und Bundesländern (z. B. Absprachen von besonderen Beförderungssachverhalten zwischen dem BMI, BALM und den Bundesländern oder die Klärung bzw. Weiterleitung von Beförderungsanliegen der Bundesländer).

2. Was waren Ihre Highlights im Krisenstab KM-UKR und worauf blicken Sie gerne zurück?

Ein Highlight war auf jeden Fall der Besuch des Krisenstabs KM-UKR durch Herrn Minister Dr. Wissing. Ich hatte die Gelegenheit, kurz mit ihm persönlich zu sprechen. Dabei berichtete er von seinem kurz zuvor stattgefundenen Besuch der polnisch-ukrainischen Grenze und zeigte sich sehr betroffen von den dort herrschenden Zuständen.

Das gesamte Team des Krisenstabs KM-UKR hat eine sehr verantwortungsvolle und wichtige Aufgabe wahrgenommen. Gerne blicke ich daher zurück auf den überaus kollegialen,

Verena Quinke

respektvollen sowie hilfsbereiten Umgang miteinander. Obwohl es insbesondere zu Beginn eine stressige Zeit war und wir lange Arbeitstage hatten, haben die Kolleginnen und Kollegen ihre positive Grundeinstellung und ihren Humor nicht verloren.

Die Arbeit im Krisenstab war eine sehr ereignisreiche Zeit und gleichzeitig eine bereichernde und gewinnbringende Erfahrung. Neben der Möglichkeit, einen Einblick in ein anderes Amt zu erhalten, habe ich viele nette Menschen kennengelernt und freue mich sehr über den Kontakt zu Kolleginnen und Kollegen auch über das Ende der Abordnung hinaus.

Michael Sieland

Rechtsanwalt, Deutsches Rotes Kreuz e.V. Generalsekretariat

1. Was waren Ihre Aufgaben im Krisenstab KM-UKR?

Die Verbindungsperson des Deutschen Roten Kreuzes e.V. Generalsekretariat im Krisenstab BAG/BALM (KM-UKR) hat vor allem folgende Aufgaben:

- Informationsaustausch zwischen KM-UKR und Führungs- und Lagezentrum des DRK Generalsekretariats auf kurzem Wege zu ermöglichen,
- auf bekannte Problemstellungen, die sich aus der Beförderung von Flüchtenden ergeben können, hinzuweisen,
- besondere Bedarfe der beförderten/zu befördernden Flüchtenden zu identifizieren,
- Lösungsansätze seitens der Rotkreuzgliederung zur Bewältigung der identifizierten Bedarfe anzubieten.

2. Was waren Ihre Highlights im Krisenstab KM-UKR und worauf blicken Sie gerne zurück?

Das Highlight meiner Tätigkeit im KM-UKR ist sicherlich die extrem hohe Professionalität und das ebenso hohe Engagement, dass die Mitarbeiter des KM-UKR in der Bewältigung der Lage gezeigt haben.

Es ist das eine, einen „guten Job" im täglichen Leben zu machen. Es ist aber etwas ganz anderes, in einer psychisch wie physisch extrem anstrengenden und zuweilen belastenden Situation über Wochen oder gar Monate durchhalten zu müssen; insbesondere dann, wenn man weiß, dass das persönliche Engagement und der Erfolg des persönlichen Einsatzes ganz unmittelbar dafür verantwortlich sind, dass z.B. eine völlig erschöpfte Mutter mit drei Kindern nach einer tagelangen Reise aus einem Kriegsgebiet endlich wohlbehalten den sicheren Aufnahmeort in der Bundesrepublik erreichen kann. Dies kann nur funktionieren, wenn das eigene Tun in einem kooperativen Team eingebettet und auch aufgefangen wird.

Wer Teamspirit in Krisenlagen noch nicht erlebt hat, hat noch keinen Teamspirit erlebt. Aber eben dieser Teamspirit war es, der im KM-UKR – gerade in der schwierigen Anfangsphase – in meiner Wahrnehmung – die Beteiligten über die sich immer wieder ergebenden Hürden getragen hat.

Dafür kann man, im Sinne der Betroffenen, nur dankbar sein. Es ist aber auch klar, dass ein solches intensives, positives Zusammenwirken nur dann möglich ist, wenn auch die Führungsebene lösungsorientiert führt, was ich zu meiner großen Freude im KM-UKR ebenfalls erleben durfte.

Gerade für die externen Verbindungspersonen ist es wichtig, nicht nur ein jederzeit „offenes Ohr" für die Belange des KM-UKR zu haben; es ist ebenso wichtig zu wissen, dass man jederzeit – und damit meine ich zu jeder Zeit – unmittelbaren Kontakt zu Entscheiderinnen und Entscheidern aufnehmen konnte, um die Hürden der täglichen – und nächtlichen – Arbeit zu überwinden.

Im Sinne der vielen betroffenen Menschen, der Opfer von Krieg und Vertreibung, die bei uns Schutz gesucht und Hilfe durch die Mitarbeitenden des KM-UKR gefunden haben, kann ich daher nichts anderes als Danke sagen.

Ganz persönlich möchte ich mich für die jederzeit kollegiale und freundschaftliche Unterstützung auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen der beteiligten DRK-Gliederungen von Mecklenburg–Vorpommern bis Bayern, von Sachsen bis Niedersachsen ganz herzlich bedanken.

Michael Sieland

Unsere Themen
BALM:
Der Fördergeneralist

Bei der Umsetzung von Förderprogrammen für das BMDV nimmt das BALM eine Vorreiterrolle ein und hat sich in den letzten Jahren einen Ruf als kompetenter Ansprechpartner für Akteure in verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors erarbeitet. Das BALM trägt damit einen Beitrag zu einer sicheren, modernen, innovativen und klimaschonenden Mobilität bei.

Mit dem Ziel, dem BMDV als universeller Partner in der Entwicklung, Umsetzung und Evaluierung von Förderprogrammen zur Seite zu stehen, wird der Ausbau des Generalistentums in der Förderung vorangetrieben. Damit soll zukünftigen – auch kurzfristig eintretenden – Entwicklungen Rechnung getragen werden.

Der stetige Aufgabenzuwachs durch neue Förderprogramme in der Vergangenheit sowie die Absicht, für neue Förderprogramme jedweder Ausrichtung aufgestellt zu sein, macht konzeptionelle und strukturelle Anpassungen in der Abteilung Förderprogramme erforderlich. Auf dem Weg dahin ist der Aufbau eines kompetenten und langfristig gebundenen Personalpools unabdingbar. Die bereits begonnene Optimierung des Prozessmanagements und der Aufbau eines prozessorientierten Wissensmanagements werden deshalb Gegenstand eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses in der Abteilung Förderprogramme sein. Ein konsequentes Fördercontrolling und eine weitreichende Digitalisierung der Geschäftsprozesse sind dabei zwei maßgebliche Instrumente, die diesen Prozess unterstützen und der Zielverfolgung dienen.

Update des eService-Portals

Seit 2012 erfolgt die vollständige Antrags- und Auszahlungsabwicklung für die Antragstellenden digital über das eService-Portal des BALM. Im Jahr 2021 wurde das Portal vollständig überarbeitet und ein moderner Verfahrensablauf implementiert, der anwendungsorientiert und bearbeitungsfreundlich ist sowie höchsten Sicherheitsstandards genügt.

Für die Antragstellenden besteht durch das eService-Portal eine unkomplizierte Kontaktaufnahme zum BALM via Kontaktformular und E-Mail-Postfach. Antragstellende sind zeitlich ungebunden und können das Portal jederzeit nutzen. Das eService-Portal wird mit regelmäßigen inhaltlichen Updates sowie Layout-Anpassungen versehen. Zusätzlich wird die Datensicherheit durch regelmäßige Überprüfungen durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) überprüft und sichergestellt.

Fördercontrolling im Bereich der Förderprogramme

Das BALM übernimmt seit 2008 die Projektträgerschaft für Förderprogramme des Bundes im Bereich des Güterkraftverkehrs und der Mobilität. Seit 2019 ist die Anzahl der Förderprogramme kontinuierlich gestiegen und das Förderprogramm-Portfolio hat sich deutlich erweitert.

Ein zielgerichtetes Fördercontrolling als Werkzeug zur Optimierung und Steuerung der Förderprogramme ist daher unerlässlich. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde im Berichtszeitraum das Fördercontrolling für jedes Förderprogramm etabliert und wird fortlaufend angepasst.

Ziel ist es, eine ressourcenschonende und jederzeit zuverlässige Datenbasis zu gewährleisten sowie vergleichbare Messwerte und Kennzahlen zu generieren.

Exemplarisch werden im Folgenden ausgewählte Förderprogramme vorgestellt.

ÖPNV-Modellprojekte

Seit 2021 nimmt das BALM die Projektträgerschaft im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wahr und nimmt damit die Rolle der Bewilligungsbehörde für die Fördernehmenden ein. Damit gehören der Erlass der Förderbescheide, die Projektbegleitung und -betreuung sowie die förderrechtliche Prüfung im Rahmen der laufenden Förderverfahren zu den Aufgaben des Teams ÖPNV-Modellprojekte im BALM.

Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein zentrales Handlungsfeld im Klimaschutzprogramm 2030. Ziel ist die Minderung der CO_2-Emissionen durch Veränderungen im Verkehrsverhalten mit Verlagerungen auf den ÖPNV. Im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ werden daher Maßnahmen mit bis zu 80 % Bundesmitteln gefördert, die dazu beitragen,

- die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen,
- die Nutzung des ÖPNV zu steigern,
- die Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf
- den ÖPNV zu erreichen und
- die CO2-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu verringern.

Gefördert werden insbesondere Maßnahmen in den folgenden Bereichen:

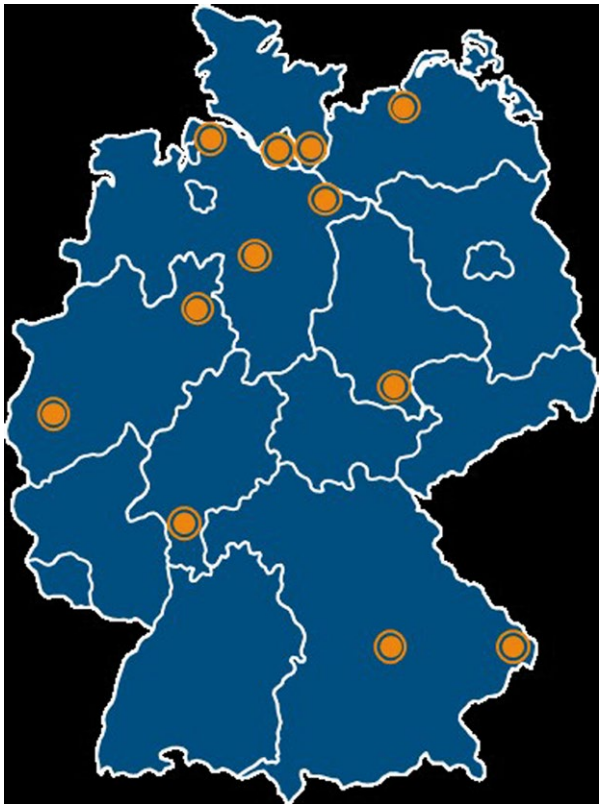
- Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Entwicklung und Realisierung von On-Demand-Diensten, Vorrang- und Beschleunigungsmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, unterstützende integrative Tarifmaßnahmen),
- Digitalisierung von Auskunfts- und Vertriebssystemen (z. B. Entwicklung oder Ausbau von Mobilitätsplattformen sowie deren digitaler und/oder multi- und intermodaler Verknüpfung, Check-In/Be-Out-Systeme),
- Weitere Maßnahmen (z. B. Marketing und Kommunikation), die auf eine nachweisbare Stärkung des ÖPNV abzielen und damit zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen.

Dabei werden die Projekte auch mit Blick auf ihr CO2-Reduktionspotenzial wissenschaftlich begleitet. Darüber hinaus soll ein Beitrag zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ durch die Modellprojekte geleistet werden.

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen. Der Bund trägt mit seiner Förderung dazu bei, dass sich die Qualität des ÖPNV in Deutschland insgesamt auf einem hohen Niveau befindet.

1. Förderaufruf vom 21.01.2021

Am 12. Januar 2021 wurde der 1. Förderaufruf des BMDV veröffentlicht. Das Förderverfahren war zweistufig aufgebaut. Interessierte Verkehrsunternehmen und -verbünde sowie Städte, Kreise und Gemeinden konnten sich im ersten Schritt mit Projektskizzen beim BALM als zuständige Bewilligungsbehörde um eine Förderung bewerben. Mit über 160 Einreichungen erreichte der 1. Förderaufruf bundesweit hohes Interesse. Bewilligt wurden 12 Projekte, darunter überwiegend Verbundprojekte mit insgesamt 45 Verbundpartnerinnen und -partnern, die für die Projektumsetzung zusammenarbeiten.



- Das Fördervolumen beträgt ca. 250 Mio. Euro
- Projektlaufzeit: 2022 – 2024

2. Förderaufruf vom 02.08.2022

Am 2. August 2022 wurde der 2. Förderaufruf veröffentlicht. Aus 57 Einreichungen wurden deutschlandweit sieben innovative Modellprojekte ausgewählt und in einem zweiten Schritt zur förmlichen Antragstellung aufgefordert. Nach Abschluss der Antragsprüfung konnten die Zuwendungsbescheide Ende 2022 versendet werden.

Auf Basis der Evaluierung des 1. Förderaufrufs wurde der 2. Förderaufruf unter Berücksichtigung von ländlichen Regionen weiterentwickelt, da in diesen Gebieten ein höherer Förderbedarf für den Ausbau im ÖPNV besteht. Der Schwerpunkt der Förderung liegt daher in diesem Förderaufruf auf Modellprojekten in ländlichen Regionen, um gezielt auf ein flächendeckendes, attraktiveres Angebot und auf eine Annäherung an gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land hinzuwirken. Hierfür wurde der zweite Förderaufruf in zwei Förderlinien unterteilt: Förderlinie I – „Ländliche Regionen“ und Förderlinie II – „Stadtregionen“. Durch diese Aufteilung stehen die Förderinteressierten des ländlichen Raums und der Stadtgebiete nicht mehr in direkter Konkurrenz zueinander, sondern lediglich innerhalb der Förderlinie. Es werden vier Projekte in der ländlichen und drei Projekte in der städtischen Region mit insgesamt 18 Verbundpartnerinnen und -partnern gefördert.

- Das Fördervolumen umfasst ca. 150 Mio. Euro
- Projektlaufzeit: 2023 – 2025

Vorstellung zweier Modellprojekte

„Digitale Mobilitätsinnovationen in Freyung-Grafenau (DiMoFRG)“

Im Rahmen des Modellprojekts „DiMoFRG“ des Landratsamts Freyung-Grafenau in Bayern sind eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots und die Schaffung einer Mobilitätsgarantie vorgesehen. Diese soll durch neue Buslinien, Taktverdichtungen und -ausweitungen, die Einführung und Integration von On-Demand-Verkehren und Fahrradmitnahmemöglichkeiten erreicht werden. Auch Sozial- und Krankenfahrten sollen durch den Landkreis angeboten und lokale Taxi- und Mietwagenunternehmen in das ÖPNV-System integriert werden. Zusätzlich sollen Vernetzungs- und Digitalisierungsmaßnahmen das Serviceangebot des ÖPNV stärken. Hierzu zählen kontaktloses Ticketing samt Bestpreisverrechnung, eine Online-Buchungsplattformen für On-Demand- und Rufbusverkehre, eine physische und digitale Echtzeitauskunft und eine Mobilitätsplattform inkl. Auskunft, Buchung und Vertrieb. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch Marketing- und Kommunikationskampagnen, Usability Tests und ein umfassendes Monitoring. Die Fördersumme beträgt rund 9,5 Mio. Euro.

Bisher erreicht wurden u. a.:

- Entwicklung einer Mobilitätsplattform frgmobil.de (Verbindungsauskunft)
- Schaffung neuer und Erweiterung bestehender Buslinien
- Taktverdichtungen

Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein zentrales Handlungsfeld im Klimaschutzprogramm 2030.

Kreisübergreifende Angebotsoffensive zum Ausbau und zur Schaffung eines metropolitanen Stadt-Land-Taktes (ÖVerKAnT)

Der Kreis Herzogtum-Lauenberg beabsichtigt im Rahmen des Modellprojekts „ÖVerKAnT“, mithilfe der Schaffung neuer (Express-)Buslinien, der Einführung automatisierter Bus-Shuttles im Linienverkehr sowie des Ausbaus eines On-Demand-Dienstes das ÖPNV-Angebot vor Ort signifikant auszuweiten. Ebenso sind die Verlängerung der Betriebszeiten sowie Taktverdichtungen geplant. Um die Nutzung des bestehenden Angebots zu erhöhen, soll der bestehende Schnellbuszuschlag abgeschafft werden. Zudem werden die P+R- und B+R-Anlagen in den Verbundtarif integriert und die Buchung über die Mobilitätsplattform wird ermöglicht. Zur besseren Integration verschiedener Verkehrsträger wird eine digitale Anschlusssicherung kreisweit erprobt. Die Entwicklung intermodaler Mobilitätsstationen (RuralHubs) ist für verschiedene Standorte geplant und dient insbesondere der Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Nutzung. Projektbegleitend sind Kommunikations- und Beteiligungsmaßnahmen vorgesehen. Die Fördersumme beträgt ca. 16 Mio. Euro.

Bisher erreicht wurden u. a.:

- Aufbau eines mit Elektrobussen betriebenen Stadtverkehrs
- Umsetzung eines neuen Stadtverkehrskonzeptes (neue Linien, dichtere Takte, ausgeweitete Bedienungszeiträume digitaler On-Demand-Services)
- Fortführung des mit emissionsfreien E-Fahrzeugen durchgeführten On-Demand-Angebots im suburbanen Raum

3. Förderaufruf

Der 3. Förderaufruf wurde am 11. Mai 2023 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr veröffentlicht. Wie schon im 2. Förderaufruf wird im Rahmen des 3. Förderaufrufs erneut zwischen der „Förderlinie I – Ländliche Regionen“ und „Förderlinie II – Stadtregionen“ unterschieden. Fristgerecht wurden 67 Projektskizzen eingereicht. Eine Bewilligung der ausgewählten Projekte ist für Ende 2023 geplant.

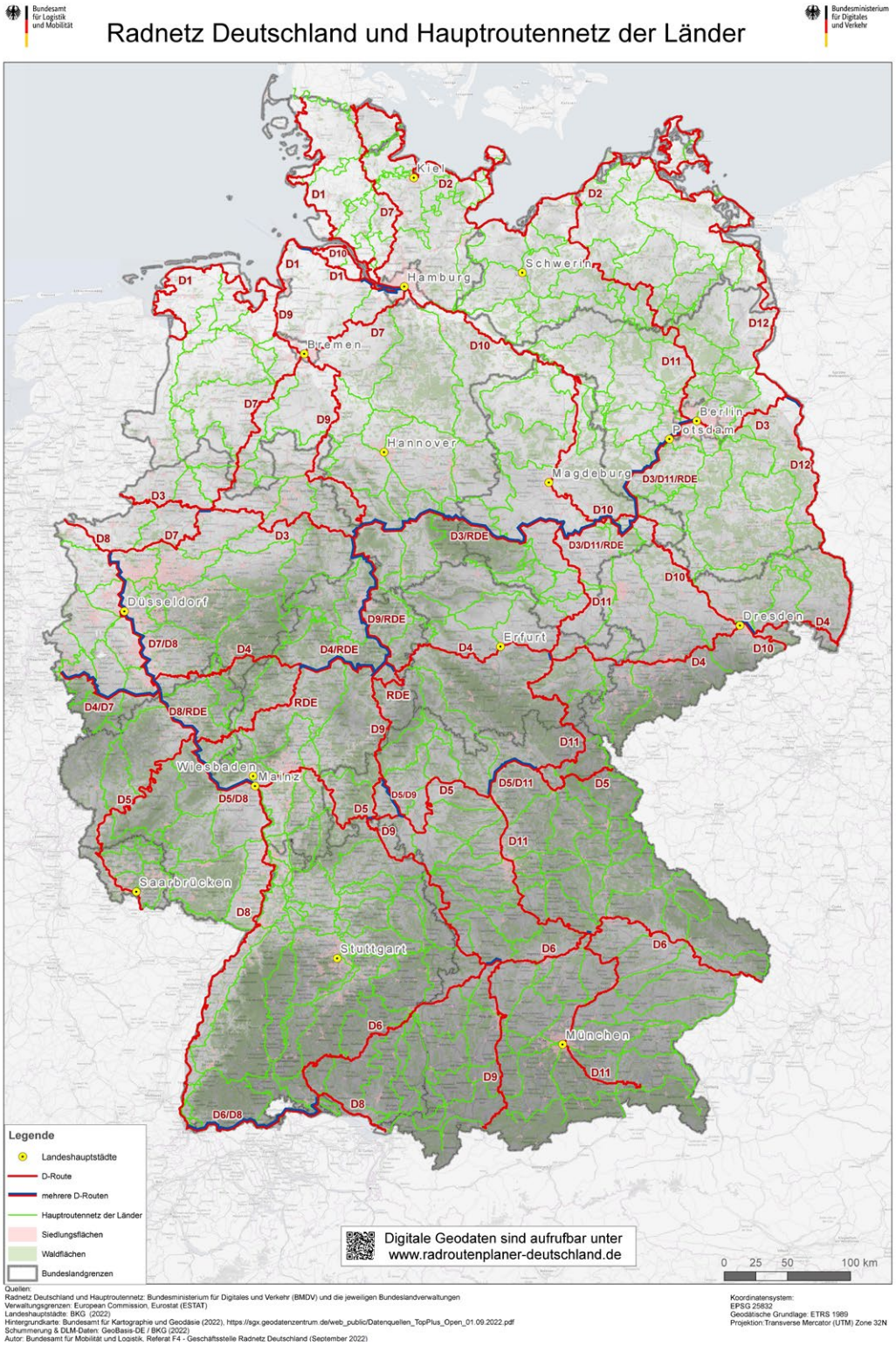
- Projektlaufzeit: 2024 – 2026

Digitale Daten als Grundlage für Routing-Anwendungen im Radverkehr

Das Fahrrad liegt stark im Trend. Es zählt zu den wichtigsten und nachhaltigsten Fortbewegungs- und Transportmitteln im Alltags- und Freizeitradverkehr. Radverkehrsanlagen als Teil des überregionalen Radnetzes bilden dabei die Grundlage für ein nationales Radverkehrsangebot. Die Bereitstellung von Informationen zu den Netzen trägt im nächsten Schritt dazu bei, dass der Radverkehr sicherer, leistungsfähiger und attraktiver wird. Die Daten zu Radverkehrsnetzen (genauer Routenverlauf und -qualität) und die aus ihnen entwickelten Dienste, wie Navigationsapps, werden im Zuge der weiteren Entwicklung zur Informationsgesellschaft an Bedeutung gewinnen und eröffnen ein verkehrspolitisches Handlungsfeld. Geodaten zur Radverkehrsinfrastruktur sind eine Entscheidungsgrundlage für vielfältige Fragestellungen und für unterschiedliche Zielgruppen. Von Inspiration zur nächsten Radreise oder als Grundlage von Planungen in der Raum- bzw. Siedlungsentwicklung durch die öffentliche Hand bis hin zur Entwicklung von Geschäftsmodellen – finden die Geodaten zur Radverkehrsinfrastruktur eine Anwendung.

Die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat eine zentrale Rolle im Geodatenmanagement für die Radverkehrsinfrastruktur und ist Kontaktstelle für die zuständigen Stellen auf Landesebene. Die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland veröffentlicht Geodaten zum Radnetz Deutschland und setzt die Weiterentwicklung des Datenangebotes um. Dabei werden die Landesdatensätze zu einem persistenten Bundesdatensatz

aggregiert, um das qualitätsgeprüfte Ergebnis über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) zu veröffentlichen. Die Geodaten der Streckenführungen im Radnetz Deutschland sind ein kostenfreies Datenangebot und werden über den Radroutenplaner Deutschland (RRP-D) bereitgestellt. Das Internetangebot RRP-D ermöglicht durch die Verknüpfung von Landesradroutenplanern die Planung von bundeslandübergreifenden Radreisen. Die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland betreibt das Angebot und fördert die Weiterentwicklung des Systems zu einem bundesweiten Radroutenplaner.



Zwei Fragen an Herr Henri Nolden, Referent für Digitalisierung im Team Radnetz Deutschland zur Geodatenveröffentlichung.

Welchen Mehrwert haben Geodaten für den Radverkehr und welche Aufgaben stehen in diesem Bereich an?

„Die Geodaten haben einen vielfältigen Anwendungsbereich und eignen sich für die Klärung von raumbezogenen Fragestellungen. Dabei dienen die Daten als Routinggrundlage für Radfahrende, Entscheidungsgrundlage für raumplanerische Vorhaben oder sind die Basis von Geschäftsmodellen, wie Routing-Anwendungen für radtouristischen Reiseveranstalter. Der Ausbau des Datenangebotes und die Verbreitung der Datenveröffentlichung sind unsere zentralen Ziele. Auch die qualitative Weiterentwicklung der Dateninhalte bedeutet eine stetige Herausforderung für die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland. Unsere Zielvorstellung ist dabei, einen einheitlichen Bundesdatensatz mit detaillierten Informationen zu den vorhandenen Radverkehrsanlagen bereitstellen zu können. Breite und zielgruppenorientiere Plattformen fördern dabei die Sichtbarkeit und Nutzung der Daten. Mit dem „Nationalen Datenschema zu Radverkehrsinfrastruktur“ koordiniert das BALM ein ambitioniertes Projekt mit Signalwirkung.“

Welche Rolle spielt das BALM in der Förderung der Datenkultur im Bereich Radverkehr?

„Mit der Einrichtung der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland im BALM ist eine Kontaktstelle für die Länder mit Koordinierungsfunktion geschaffen worden. Sie übernimmt Aufgaben rund um das Geodaten- und Qualitätsmanagement, um die aggregierten Geodaten zentral zur Verfügung zu stellen. Das BALM fördert zudem die Kommunikation der Länder auf Arbeitsebene. Mit der Geodatenveröffentlichung zu Streckenführungen im Radnetz Deutschland im Sommer 2022 wurde ein Meilenstein erreicht, der eine Grundlage für die Weiterentwicklung des Datenangebots darstellt. Der qualitative Ausbau der Dateninhalte und die Verwertung der Daten für andere Plattformen bilden die Motivation für zukünftige Projekte.“

Henri Nolden

Das Sonderprogramm „Stadt und Land“

Interview mit Anne Wiegand (Sachbearbeiterin im Team „Sonderprogramm Stadt und Land“)

Seit 2021 läuft das Sonderprogramm „Stadt und Land“ beim BALM. Wie zufrieden sind Sie mit dem bisherigen Verlauf des Finanzhilfeprogramms?

Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ wird die Radverkehrsförderung des Bundes in die Breite getragen: Die bislang rund 2.550 durch das BALM als Projektträger bestätigten Maßnahmen (Stand September 2023), darunter Radwege, Abstellanlagen, Fahrradbrücken oder -unterführungen, sprechen für ein erfolgreiches Programm – und zeigen den Bedarf für eine sicher ausgebaute und lückenlose Radverkehrsinfrastruktur.

Im „Tagesgeschäft“ als Projektträger wird sichtbar, dass der Alltagsradverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ in ganz Deutschland einen großen Schritt nach vorn macht. Wenn etwa Abstellanlagen in der Nähe von Schulgebäuden oder an Schnittstellen des Öffentlichen Personennahverkehrs errichtet werden, wissen wir, dass das verbesserte Angebot an Stellplätzen dazu führt, dass die Menschen ihre Fahrräder gern mit zur Schule oder Arbeit nehmen. Dabei parken sie auch vergleichsweise teure Räder mit elektrischer Trittunterstützung (Pedelecs), wenn die Anlagen sicher und komfortabel erreichbar sind.

Zudem hilft jeder Lückenschluss im Radwegenetz oder eine grundhafte Sanierung, die Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr zu schaffen. Nicht nur im großstädtischen Bereich ist diese Infrastruktur wichtig, um ein attraktives, klimafreundliches und gesundheitsförderndes Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Zur Nutzung des eigenen Fahrrads sollte animiert werden, wo immer es möglich ist – und das ist auch im ländlichen Raum der Fall.

Als Projektträger ist das BALM das Bindeglied zwischen Ländern und Kommunen auf der einen und dem Bund als Geldgeber auf der anderen Seite. Welche aktuellen Entwicklungen können Sie derzeit feststellen?

Die aktuell durch den Bund umgesetzte Verstetigung der Finanzhilfen im Sonderprogramm „Stadt und Land“ bedeutet Planungssicherheit und zahlreiche neue Projekte. Viele Kommunen schaffen heute schon ein Angebot für eine zukünftig wachsende Nachfrage. Sie richten komfortable Radwege und Fahrradstraßen ein, die ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit der Radfahrenden garantieren und im Idealfall von der übrigen Wegeführung – und hier vor allem vom Kraftverkehr – getrennt sind. Zudem müssen Radwege eine Mindestbreite aufweisen, um sicheres und bequemes Radfahren zu ermöglichen. Unfallschwerpunkte sind leider nach wie vor die Kreuzungssituationen, für welche es jedoch inzwischen neue bauliche und verkehrsplanerische Lösungen gibt. Auch solche Maßnahmen werden daher im Sonderprogramm „Stadt und Land“ finanziert.

Generell sind immer mehr Menschen bereit, Geld für die Anschaffung eines kostenintensiveren Pedelecs in die Hand zu nehmen. Dies führt dazu, dass sich der Einzugsbereich der mit dem Fahrrad erreichbaren Ziele vergrößert und höhere Geschwindigkeiten zu verzeichnen sind. Auch der Trend zur Nutzung von Lastenrädern ist eine Entwicklung, die wir in der heutigen Form erst seit einigen Jahren beobachten. Wenn sich das Nutzungsverhalten der Menschen ändert, muss sich auch die Infrastruktur anpassen, um dem Bedarf Rechnung zu tragen. Mit der aktuellen Ausgestaltung des Finanzhilfeprogramms einschließlich eines stetigen Dialogs zwischen Bund und Ländern kann die öffentliche Hand im Sinne des modernen Verwaltungshandelns hierauf gut reagieren.

Anne Wiegand

Kontrolldienste

Die zentrale Einsatzplanung – kontrolldienstübergreifend

Mit der Einführung der LKW-Maut in Deutschland zum 01.01.2005 war gleichzeitig die Kontrolle der Mautzahlung sicherzustellen. Zu diesem Zweck errichtete das BALM den Mautkontrolldienst (MKD) mit ca. 500 Kontrollbeschäftigten.

Der MKD war ausschließlich für Mautkontrollen zuständig und unterschied sich dadurch vom bisherigen Straßenkontrolldienst (SKD), dem die Kontrolle sämtlicher Rechtsgebiete nach § 11 GüKG (Güterkraftverkehrsgesetz) obliegt.

Mautkontrollstatistik 2022

2022	Kontrollzahlen *		
	automatisch (TC)	MKD	Summe
	21.238.919	14.439.311	35.678.230

Straßenkontrollstatistik 2022

2022	Gebietsansässig	Gebietsfremd	Gesamt
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	62.626	168.888	231.514
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung			79.865

Wesentliche Unterschiede der beiden Kontrolldienste fanden sich auch in der organisatorischen Zuordnung und Einsatzplanung der Kontrollbeschäftigten. Während die Beschäftigten des SKD organisatorisch den Außenstellen des BALM zugewiesen waren, gehörten die Beschäftigten des neuen MKD als dislozierte Mitarbeitende zu der BALM-Zentrale in Köln. Auch die Einsatzplanung der jeweiligen Kontrollbeschäftigten wurde für den SKD in den Außenstellen betrieben, für den MKD – zentral in Köln.

Im Jahr 2010 begannen im MKD erste konzeptionelle Schritte im Rahmen des neuen Integrierten Planungs- und Kontrollsystem (IPKS). Das Ziel war, die Einsatzplanung kennzahlenbasiert, zunächst anhand von Befahrungswerten aus dem Zentralen Informationssystem (ZIS), später ergänzt um Beanstandungsdaten, auszurichten.

Im Rahmen der Entwicklung von IPKS wurde zudem die neue Planungssoftware IVU.plan integriert.

Nachdem die neue Planungssoftware IVU.plan zügig im MKD ausgerollt war und sich im Wirkbetrieb bewährt hatte, sollte sie auch das Planungsprogramm im SKD ablösen. Die dezentrale Einsatzplanung im SKD machte es erforderlich, das Programm sukzessive in den Außenstellen einzuführen.

Um die strategische Ausrichtung der BALM-Kontrolldienste den sich stetig veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, wurde im Jahr 2017 das Projekt „Neustrukturierung der Aufgabenbereiche Kontrolle“ initiiert. Seine Zielsetzung ist die personelle Zuordnung der Kontrollbeschäftigten des MKD zu den regionalen Außenstellen analog zu den Kontrollbeschäftigten des SKD auf der einen Seite und auf der anderen Seite die kontrolldienstübergreifende zentrale Einsatzplanung.

Am 01.03.2018 startete der erfolgreiche Pilotbetrieb der zentralen Planung für die Außenstelle Dresden. Erstmals erfolgte damit die Einsatzplanung von regionalen Kontrolleinheiten des SKD analog zu den Kontrolleinheiten MKD aus einer Hand in Köln.

Die im Pilotbetrieb gewonnen Erkenntnisse wurden kontinuierlich evaluiert. In weiteren Schritten erfolgte darauf aufbauend die zentrale Einsatzplanung für die Außenstellen:

April 2021: Außenstelle Erfurt

Mai 2022: Außenstelle Mainz

August 2022: Außenstelle Schwerin

Januar 2023: Außenstelle München

Die vollständige Übernahme der kontrolldienstübergreifenden Einsatzplanung soll bis Ende 2023 mit der Übernahme der Einsatzplanung der Außenstellen Hannover, Münster und Stuttgart abgeschlossen werden.

Einhergehend mit der bereits erfolgten Übernahme der Planung der automatischen Kontrolleinrichtungen durch das BALM im Jahr 2022 werden dann sämtliche straßenseitigen Kontrollen zentral mittels IPKS geplant und gesteuert.

Mit der Neustrukturierung dieses Aufgabenbereichs besteht insbesondere die Möglichkeit, zielgerichtet strukturelle und regionale Optimierungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem stetigen Zuwachs an Kontrollpersonal und Kontrollthemen zu nutzen.

Durch die zentrale einheitliche Steuerung der Verkehrskontrolldienste können gemeinsame regionale Kontrollaktivitäten im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen infolge der technischen Weiterentwicklung und voranschreitender Digitalisierung in der Transport- und Logistikbranche und der damit notwendigen Veränderungen bei der Ausrichtung von Kontrollprozessen optimal verzahnt werden. Aber auch durch überregionale Kontrollmaßnahmen unter Einbeziehung von Kontrollteams verschiedener Außenstellen sind Synergieeffekte, bedingt durch die zentrale Einsatzplanung, zu erzielen.

Gleichzeitig kommt es zu einer Angleichung der Einsatzrahmenbedingungen, die bislang überwiegend regional geprägt waren. Damit wird die Voraussetzung für eine effizientere Einsatzplanung mit einheitlichem Rahmen geschaffen. Besondere Anforderungen, u. a. in Bezug auf den Audit „Beruf und Familie“, können so homogen umgesetzt werden.

Die Zentralisierung der Einsatzplanung setzt in den Außenstellen Kapazitäten frei, welche u. a. in die Fort- und Weiterbildung der Kontrollbeschäftigten investiert wird. Fachliche Schulungen werden kontrolldienstübergreifend und stärker dezentral durch die Außenstellen durchgeführt. Damit wird einerseits das Schulungsangebot ausgeweitet und andererseits die Schulungsintervalle verkürzt. Schließlich ergänzen regionale Komponenten die Qualitätssicherung und ermöglichen so eine bessere Berücksichtigung der jeweiligen lokalen Gegebenheiten.

Die kontrolldienstübergreifende zentrale Einsatzplanung, flächendeckende Schulungsmaßnahmen für alle Kontrollbeschäftigten und die kontinuierliche regionale Qualitätssicherung in den Außenstellen bieten somit weiteres Potenzial zur Qualitäts- und Effizienzsteigerung der Kontrolltätigkeit und zur Stärkung der Kontrolldienste.

Einstellungsoffensive im Verkehrskontrolldienst

Seit 2020 läuft das Großverfahren Einstellungsoffensive Verkehrskontrolldienst – auf 160 Ausschreibungen folgten ca. 1.000 Bewerbungen – über 400 Gespräche und bisher 117 Einstellungen. Weitere Ausschreibungen sind geplant. Die Unterweisung neu eingestellter Kontrollbeschäftigter im Verkehrskontrolldienst (SKD) erfolgt über einen Zeitraum von 36 Monaten im Rahmen eines dualen Ausbildungssystems, das in einem Rahmenplan abgebildet wird:

Die Kontrollpraxis wird im Mentoring-Prinzip, d. h. unter Anleitung und Begleitung durch erfahrene Kontrollbeschäftigte auf der Straße vermittelt. Vorab erfolgt die Vermittlung der notwendigen fachlichen Grundlagen durch verschiedene theoretische Unterweisungen. Diese führt das Sachgebiet Fachliche Schulung im Referat K2 durch.

Um dem Kontrollauftrag des BALM auf der Straße gerecht werden zu können, sind Unterweisungen in einer Vielzahl von Rechtsgebieten nötig, beispielhaft zu nennen sind unter anderem Lenk- und Ruhezeiten, Gefahrgut, allgemeines Verwaltungsrecht, Ladungssicherung.

Die Vermittlung dieser Themengebiete erfolgte vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in verschiedenen mehrtägigen Präsenzseminaren, die von allen neu eingestellten Kontrollbeschäftigten, je nach Einstellungstermin zusammengefasst in Unterweisungsgruppen, besucht wurden. Mit der Pandemie und den damit verbundenen Kontaktverboten war diese Art der Unterweisung nicht mehr praktikabel. Es mussten „kontaktlose“ Möglichkeiten der Wissensvermittlung geschaffen werden. Das Sachgebiet Fachliche Schulung hat vor diesem Hintergrund Unterweisungen konzipiert, die das Lernen in Online-Formaten (Videokonferenzen bzw. Webex-Meetings) beinhalten, aber auch Lernphasen im Selbststudium vorsehen.

Bei den Kontrollbeschäftigten in Einarbeitung stößt die „neue“ Art der Schulung auf positive Resonanz. Der Kontrolleur Bastian Wiemers hat seine Tätigkeit im Verkehrskontrolldienst kurz vor dem Beginn der Corona-Pandemie in der Außenstelle Münster aufgenommen:

„Der Wechsel zwischen Theorie und Praxis ermöglicht, das Erlernte direkt in der praktischen Einarbeitung anzuwenden. Mit Blick auf die Theorie musste ich mich gerade am Anfang an die digital durchgeführten Schulungen via Videokonferenz bzw. „Webex-Meeting“ aufgrund von Corona erst gewöhnen. Aber rückwirkend betrachtet haben sich die Online-Seminare in Verbindung mit den Selbstlernsequenzen bewährt, da ich mein Lerntempo selbst steuern konnte, jedoch trotzdem bei auftretenden Fragen immer entsprechenden Support durch das Sachgebiet Fachliche Schulung bekommen habe.“

Bastian Wiemers

Aktuell werden Schulungsaufgaben dezentralisiert, d. h. Unterweisungen werden zukünftig durch die Sachbereiche K der Außenstellen vor Ort vorgenommen. Im Zuge dieser gewonnenen Umstellung werden die in den vergangenen Jahren gewonnen Erkenntnisse und Erfahrungen einfließen:

Steffen Altmann koordiniert als Leiter einer Kontrolleinheit an der Außenstelle München die Umsetzung des Einarbeitungskonzeptes in der Praxis und ergänzt aus seiner Sicht: „Die Verzahnung von Theorie und Praxis ist ein sehr wichtiger Inhalt bei der Einarbeitung von neuen Kontrolleurinnen und Kontrolleuren (K.i.E., Kontrolleurinnen und Kontrolleure in Einarbeitung). Das Schulungsreferat hat ein sehr gutes Konzept bezüglich der Vermittlung der unterschiedlichen Rechtsbereiche entwickelt. Das Wissen wird mit praxisnahen sowie gut konzeptionell abgestimmten Begleitheften gefördert und vertieft. Eine lückenlose und professionelle Einarbeitung findet neben Selbstlerntagen in der Theorie auch in der Praxis statt. Die Wissensvermittlung durch die erfahrenen Kolleginnen und Kollegen rundet das Bild einer praxisnahen Einarbeitung ab. Außerdienstliche Aktivitäten beziehungsweise Vorbereitungen für eine leichtere Vermittlung von schwierigen Themen zeigen das Engagement der „Altgedienten“.

Die Mentorinnen und Mentoren arbeiten zielgerichtet, bereiten die K.i.E. sehr gut auf die Praxisteile vor und können jederzeit auf die Unterstützung der LKS zählen. Neben der fachlichen darf auch die administrative Thematik nicht vergessen werden. Bei dieser erhalten die K.i.E. ebenfalls Unterstützung.

Die LKS sehen sich gleichzeitig als Berater und Motivatoren, um allen in der Kontrolleinheit gerecht zu werden. Nur so können wir gemeinsam ein gutes Fundament für die neue Generation von Kontrolleurinnen und Kontrolleuren legen.“

Rudolf Steffes-Ley

Sabrina Leschinger

Kontrollsituation auf Parkplatz

Kontrollfahrzeug Heckansicht

Digitalisierung der Verkehrskontrollen: Wie sich neue Technik in der Praxis bewährt

Die Digitalisierung der Kontrollen des Bundesamtes wird kontinuierlich vorangetrieben. Natürlich bleibt die eigene Erfahrung der Kontrollbeschäftigten weiterhin ein wesentlicher Bestandteil für die Erkennung und Beurteilung von Gesetzesverstößen. Durch zeitgerechte technische Unterstützungsmittel kann die Auswahl kontrollrelevanter Verkehre allerdings noch zielgerichteter erfolgen.

Deshalb hat das Bundesamt ein neues digitales Kontrollfahrzeug entwickelt und erprobt, mit dem Verdachtsfälle sowohl während der Vorbeifahrt als auch im Stand zunehmend effizienter identifiziert werden können. Mittels dieser Technik reduzieren sich unnötige Standzeiten des Fahrpersonals, da die Kontrollen des Bundesamtes fokussierter als bisher erfolgen und dadurch auch quantitativ signifikant erhöht werden können.

In den Kontrollfahrzeugen werden hierzu viele neue technische Komponenten eingesetzt, z. B. Kamerasysteme, LiDAR (Light detection and ranging) oder DSRC (Dedicated Short Range Communication). Binnen Sekunden klassifiziert und überprüft das System Fahrzeuge auf zahlreiche mögliche Verstöße und das sogar bei Kontrollfahrten mit bis zu 130 km/h. Abmessungen von Fahrzeugen, Informationen zu Lenk- und Ruhezeiten, der aktuelle Zustand des Bremssystems oder automatisierte Abfragen von Datenbanken über kontrollrelevante Informationen werden so ermöglicht. Die gewonnenen Informationen führt eine zentrale Softwarelogik zusammen, bewertet sie vor und präsentiert sie „live“ dem Kontrollpersonal. Dieses entscheidet sodann mit seiner umfassenden Expertise über gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen, insbesondere ob ein Fahrzeug ausgeleitet und gezielt näher überprüft werden muss.

Diese Verbesserung der Kontrollen des Bundesamtes führen zu immer geringeren Eingriffen in den Verkehrsfluss und optimieren die wirkungsvolle Überwachung des Schwerlastverkehrs. Seit in der Außenstelle Mainz die Pilotphase zur Nutzung der neuen Kontrollfahrzeuge erfolgreich abgeschlossen ist, werden sukzessiv alle weiteren Kontrollgruppen ausgestattet.

Und so lauten die Erfahrungen einiger Anwender aus dem Straßenkontrolldienst:

„Mein persönlicher Favorit bei der Auslesung des digitalen Kontrollgerätes über die DSRC-Einheit des Kontrollfahrzeuges ist die Anzeige der aktuell eingestellten Tätigkeit des Kraftfahrers während der Vorbeifahrt. Dadurch kann ich eine sehr hohe Anzahl von Fahrzeugen während der Fahrt auf eventuelle Manipulationen am Kontrollgerät überprüfen, wenn z. B. anstatt Lenkzeit, Ruhezeit angezeigt wird. Somit ist die Suche nach der Nadel (eine Manipulation an den Lenk- und Ruhezeiten auf frischer Tat zu ahnden) im Heuhaufen (Millionen von Fahrzeugen) um ein Vielfaches leichter. […] Durch das neue Kontrollfahrzeug tragen die Kontrolleurinnen und Kontrolleure jetzt noch effizienter und schneller einen größeren Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr, wirtschaftlicher Gerechtigkeit gegenüber anderen Unternehmen und vor allem der Gesundheit der Fahrer bei.“

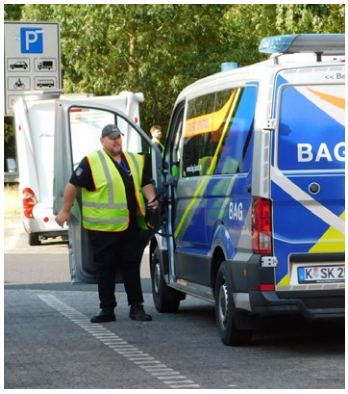
Andreas Braun

„[...] für mich ist dieses Projekt ein wichtiger und richtiger Schritt seitens der Dienststelle, um der rasanten technischen Entwicklung und den daraus resultierenden Bedürfnissen bei unseren Verkehrskontrollen Rechnung zu tragen. Wenn auch bisweilen nur in Teilgebieten, so lassen sich die mobilen Kontrollen nun zielgerichteter und somit im Ergebnis effizienter gestalten."

Holger Schock

„Bei jedem neuen Projekt gibt es ja mal Anfangsschwierigkeiten, aber ich denke, aufgrund der Rückmeldungen durch die Fahrerinnen und Fahrer der Pilotfahrzeuge der Außenstelle Mainz konnte auf Fehler reagiert werden und es konnten Verbesserungen in den Entwicklungsprozess miteinfließen. Es ist noch nicht alles perfekt, aber man ist da auf einem sehr guten Weg. Das System läuft stabil und das Arbeiten mit der Software finde ich angenehm."

Markus Giesecke



„Die Möglichkeit, während der Fahrt schon angezeigt zu bekommen, ob ein Fahrzeug zu hoch oder zu lang ist, funktioniert meines Erachtens gut. Das Messergebnis ist sehr genau und weicht nur geringfügig von den tatsächlichen Werten ab."

Sven Wagner

„Am Anfang hatte ich eine gewisse Skepsis dem neuen Kontrollsystem gegenüber. Während der Praxis zeigte sich aber schnell, dass das System stabil und zuverlässig arbeitet. Die Anwendung unterstützt mich in der Entscheidung über eine Ausleitung. Wer meint, ein technisch so fortschrittliches System sei schwer zu bedienen, den kann ich an dieser Stelle beruhigen. Die Anwendung ist äußert benutzerfreundlich und intuitiv."

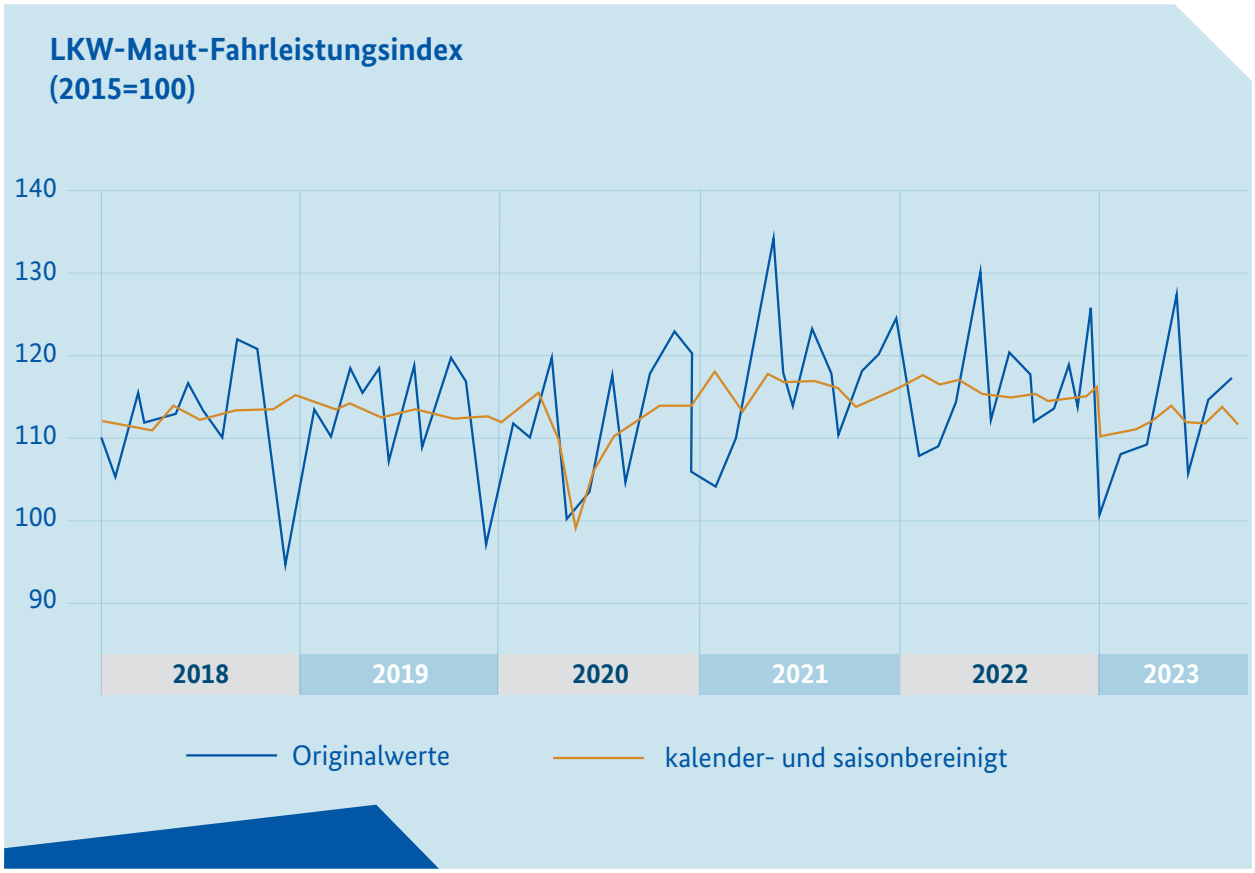
Mario Trost

BALM-Beschäftigte bei der Ausübung ihrer Kontrolltätigkeiten.

Das Mautsystem in der Praxis

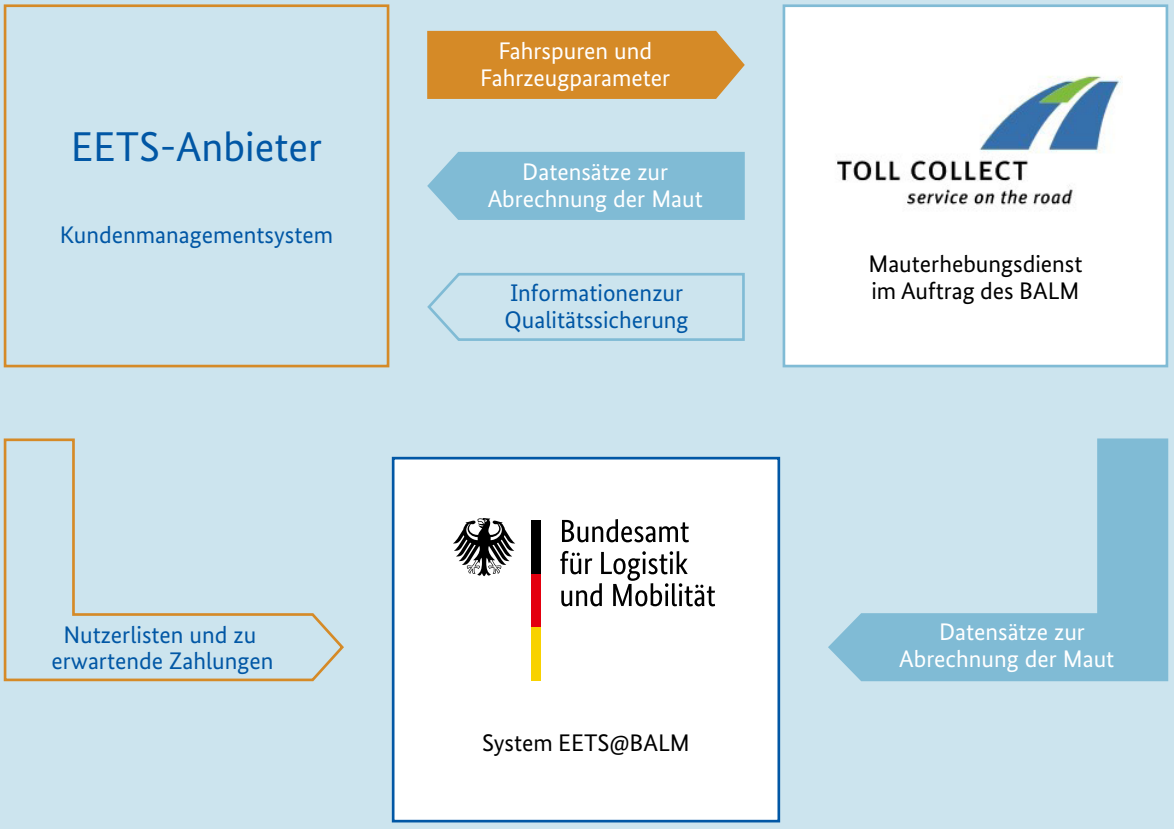
Europäischer Elektronischer Mautdienst (EEMD), Mauterhebungsdienst (MED)

Neben dem nationalen Betreiber, der Toll Collect GmbH, wird die Maut in Deutschland auch von europaweit operierenden Anbietern des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EEMD/EETS) erhoben. Derzeit sind sechs EETS-Anbieter in Deutschland zugelassen. Anfang des Jahres 2020 wurde beim BALM in enger Zusammenarbeit mit der Toll Collect GmbH mit den Vorbereitungen zur Einführung eines Mauterhebungsdienstes (MED) begonnen. Dieser ermöglicht allen EETS-Anbietern eine zentrale Erkennung und Tarifierung. Damit bietet das BALM den Anbietern 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 GmbH übernommen wird. Dies senkt die Markteintrittsbarrieren und trägt zur Kosteneffizienz bei.



Von Beginn an war die Einbindung der EETS-Anbieter von großer Bedeutung. Dies zeigte sich etwa in regelmäßigen Informationsveranstaltungen, der Einbindung bei der Erstellung von Schnittstellenspezifikationen und einem kontinuierlichen FAQ-Prozess. Im Sommer 2022 ging der MED planmäßig produktiv. Die W.A.G. payment solutions, a.s. (Eurowag) nutzt den Dienst seither als erster EETS-Anbieter. Die Migration der übrigen EETS-Anbieter erfolgt in den nächsten Jahren. Ab 2026 ist der Dienst für alle EETS-Anbieter verpflichtend zu nutzen.

So funktioniert der Mauterhebungsdienst



Umsetzung neuer rechtlicher Anforderungen an das Mautsystem in der Praxis

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften im Hinblick auf die Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 8. Juni 2021 wurden die Mautteilsätze angepasst. Dies betrifft zum einen den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten und zum anderen den Mautteilsatz für Luftverschmutzungskosten, der im Zuge der Novellierung leicht angehoben wurde.

Hinter der nach außen marginal erscheinenden Tarifanpassung verbergen sich aufwändige Abstimmungs- und Anpassungsprozesse. Anhand dieses Beispiels lässt sich das Aufgabenspektrum des BALM im Bereich Maut sehr anschaulich darstellen. Neben rechtlichen sind vor allem auch systemische Anpassungen im Kontroll- und Ahndungsbereich notwendig, um eine reibungslose Umstellung der Mautsätze zum Stichtag zu gewährleisten.

Zu Beginn eines solchen Anpassungsprozesses wird das BALM bereits im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens eingebunden. Das BALM wirkt an den nationalen und europäischen Gesetzgebungsverfahren mit, indem es seine Fachexpertise aus Kontroll- und Sanktionssicht in die Rechtsentwicklung einbringt. In einem nächsten Schritt ist das BALM maßgeblich an der technischen Umsetzung der im Gesetz festgelegten Anforderungen an das Mautsystem beteiligt. Aufgrund der Verzahnung einer Vielzahl technischer Systeme, die nicht isoliert voneinander verändert oder angepasst werden können, sind immer mehrere Bereiche des BALM gleichzeitig betroffen. Das BALM koordiniert und steuert als zentraler Ansprechpartner die Prozesse, ist an der Konzeption beteiligt und stimmt sich regelmäßig mit weiteren Beteiligten, wie z. B. der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, ab. Ein solches Großprojekt braucht Zeit. In der Regel ist von einer Umsetzungsdauer von ca. 18 Monaten für die erfolgreiche Realisierung von Änderungen am Mautsystem auszugehen.

Verkehrsdatenmanagement – neue Wege der Datenbereitstellung und Datenanalyse

Im BALM liegen vielfältige Daten vor, die über ihren eigentlichen Entstehungsgrund hinaus deutliche Mehrwerte für unterschiedlichste Fragestellungen bieten können und sie damit zu regelrechten Datenschätzen machen. Insbesondere die umfangreichen Mautdaten bieten vielfältige Ansatzpunkte für verkehrliche Fragestellungen. Das Verkehrsdatenmanagement verfolgt das Ziel, diese Mehrwerte im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu heben und den unterschiedlichen Bedarfsträgern sowohl inner- als auch außerhalb des Bundesamtes in geeigneter Weise zugänglich zu machen.

Dazu werden vorhandene Datenquellen systematisch erschlossen und in einem zentralen Data Warehouse aufbereitet. Hierdurch können Daten zeitnah, in einheitlicher Form sowie adressatengerecht zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise werden die verschiedenen Aufgabenbereiche des BALM genauso mit Daten und Auswertungen versorgt, wie ganze Datensätze und Datenprodukte der Öffentlichkeit bereitgestellt werden.

Der Ansatz des Verkehrsdatenmanagements geht jedoch über die reine Datenbereitstellung hinaus. Durch die Kombination mit den im BALM vorhandenen Kompetenzen können die Daten weitergehend analysiert und mit Erkenntnissen, z. B. aus der Marktbeobachtung, verknüpft werden. Auf diese Weise können durch statistische, ökonometrische oder kartographische Analysen neue Ansätze zur Beantwortung wichtiger verkehrlicher oder verkehrspolitischer Fragestellungen geleistet werden, die die regelmäßigen Untersuchungen ergänzen und damit insbesondere Entscheidungsprozesse im BMDV unterstützen helfen.

Im Folgenden werden Einblicke in unterschiedliche Aktivitäten im Rahmen des Verkehrsdatenmanagements und der Marktanalysen des BALM gegeben.

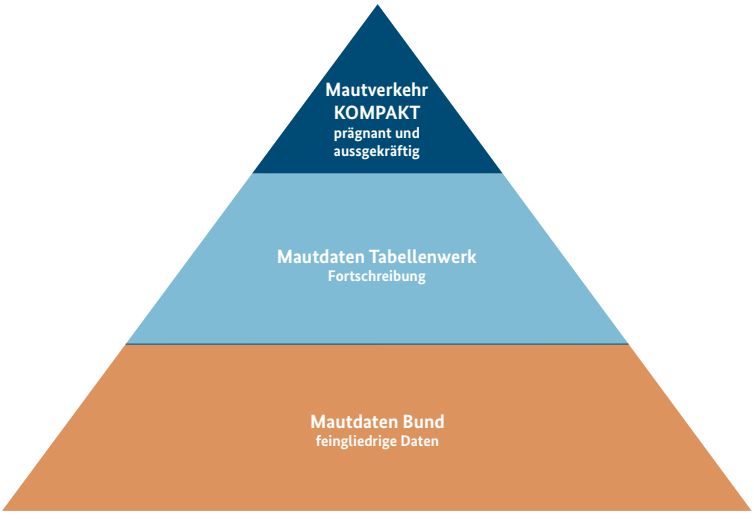
Die neuen Mautstatistiken des BALM

Ein Beispiel für Produkte, die vom Aufbau des Verkehrsdatenmanagements profitieren, sind die Mautstatistiken. Die bereits seit rund 15 Jahren bestehende Mautstatistik wurde grundlegend überarbeitet und erweitert. Hierbei stand die zielgruppengerechte Aufbereitung und Interpretation von Daten im Vordergrund, die zur Entstehung von drei Produkten geführt hat.

Die Mautdaten Bund enthalten die am feinsten aufgelösten Daten und berücksichtigen den adressierten Bedarf von z. B. Forschungseinrichtungen und Ingenieurbüros. Diese Daten werden im Sinne von Open Data auch über die Mobilithek des BMDV in verschiedenen Ausführungen veröffentlicht.

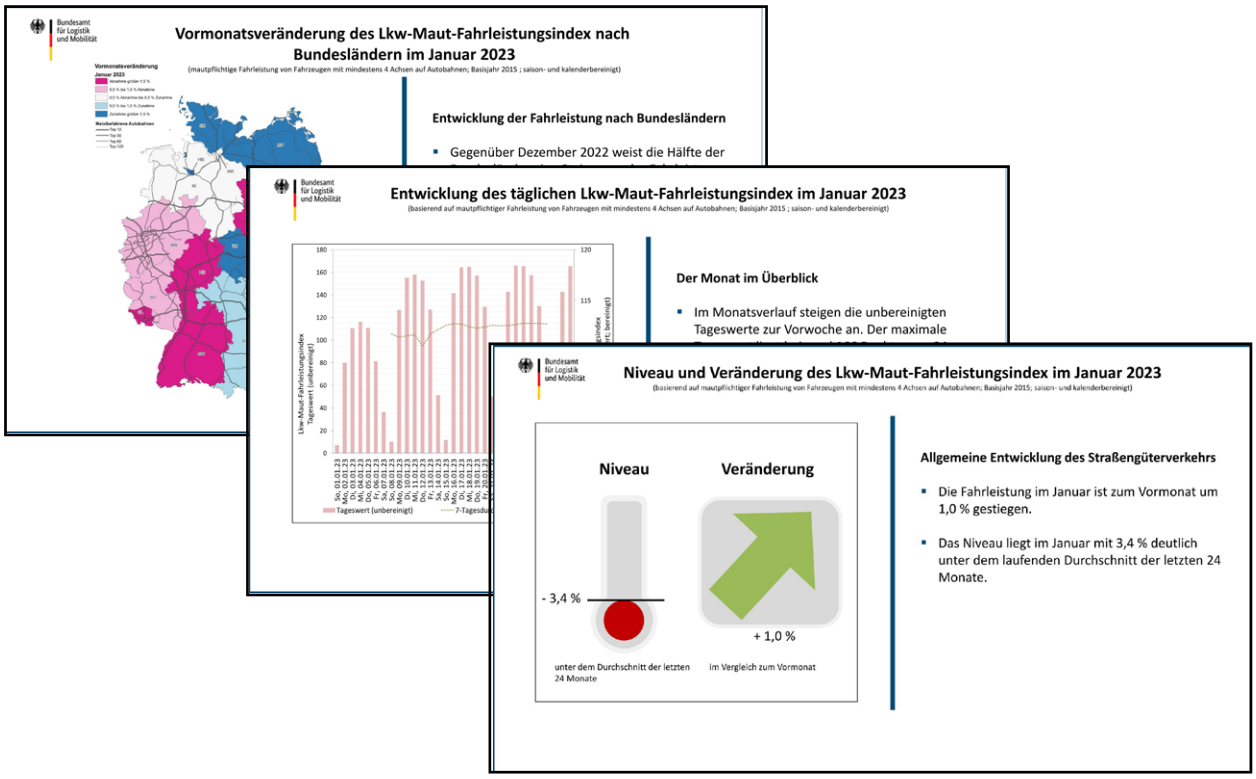
Das Tabellenwerk schreibt die Tabellen der ehemaligen Mautstatistik fort und richtet sich somit an langjährige Nutzer, die auf konsistente statistische Zeitreihen in ihrer täglichen Arbeit angewiesen sind.

Als dritte Komponente wurde das neue Format Mautverkehr – KOMPAKT etabliert. Dieses gibt einen kurzen und prägnanten Überblick über die Entwicklung des schweren mautpflichtigen Güterverkehrs auf Basis der beim Bundesamt entwickelten Lkw-Maut-Fahrleistungsindizes und ordnet die aktuellen Entwicklungen und Tendenzen ein.



Bausteine der neuen Mautstatistiken

Mautverkehr – KOMPAKT besteht aus fünf grundlegenden Modulen. Hierin wird ein Überblick über die aktuelle Entwicklung gegenüber dem Vormonat und im langfristigen Durchschnitt genauso gegeben, wie der Verlauf der letzten zwei Jahre im Vergleich zu markanten Niveaus, wie beispielweise des „Vor-Covid-19-Niveaus“, veranschaulicht wird. Durch die Betrachtung der Entwicklung des vorangegangenen Monats können auch kurzfristige Tendenzen und Sondereffekte dargestellt werden. Neben der Darstellung der Anteile der Fahrleistung nach Herkunftsländern wird der Fahrleistungsindex räumlich nach Bundesländern verortet, um auch regionale Unterschiede sichtbar zu machen.



Prägnant und aussagekräftig – Mautverkehr KOMPAKT

Durch den modularen Aufbau werden Anpassungen an aktuelle Entwicklungen ermöglicht und somit die Veröffentlichung auf dem Laufenden gehalten. Auch die fallweise Ergänzung zusätzlicher Module, wie die Zusammensetzung der mautpflichtigen Lkw-Flotte in der Jahresausgabe von Mautverkehr – KOMPAKT, ist hierdurch problemlos möglich.

Interview Visualisierung – Eine Karte sagt mehr als 1.000 Worte

Jessica Wiesinger und Gesine Krischausky arbeiten im Referat „Statistik“ im Sachgebiet „Zentrales Informationssystem (ZIS)“ und betreuen dort federführend ein Geoinformationssystem (GIS), mit dem man unter anderem Karten erzeugen kann. Im Interview geben Sie einen Einblick in ihre Arbeit.

Teil des ZIS ist ein Geoinformationssystem, mit dem unter anderem Karten erstellt werden können. Braucht man überhaupt noch Karten? – Schließlich kann jeder auf entsprechende Karten-Apps und Websites zugreifen.

Jessica Wiesinger: Wir sind alle mit dem Umgang von Karten im alltäglichen Gebrauch vertraut. Jeder sucht sich sein Restaurant oder eine Fahrstrecke über entsprechende Anbieter aus und erhält zusätzliche nützliche Informationen. Mit den von uns veröffentlichten Karten und Web-Apps stellen wir

die im BALM zur Verfügung stehenden Fachdaten kartographisch dar und bringen sie in sinnvolle Zusammenhänge. Hierdurch können wir unsere Fachdaten anschaulich intern und extern zur Verfügung stellen. Ein Beispiel hierfür sind die Karten der prognostizierten Befahrungsstärken auf Autobahnen, die wir auf unserer Internetseite veröffentlichen. Diese geben einen Überblick über die erwarteten Verkehrsstärken in Verbindung mit bestehenden Parkplatzpotenzialen.

Frau Krischausky, können Sie uns verraten, worauf es bei der Erstellung dieser Karten ankam?

Gesine Krischausky: Als erstes sollten die Karten des BALM in einem einheitlichen, wiedererkennbaren Design gestaltet werden. Gleichzeitig müssen wir uns bei der Erstellung von Karten an die kartographischen Regeln halten. Diese fangen bei der Nutzung einer geeigneten Hintergrunddarstellung an und reichen von einer geeigneten Farbwahl und Symboldarstellungen bis zur Qualitätssicherung der Fachdaten. Die Berücksichtigung des Datenschutzes darf neben der Zitation der Quellenangabe ebenfalls nicht fehlen. Eine kartographische Aufbereitung richtet sich dabei immer nach den identifizierten Nutzeranforderungen. Alles im allem denken wir, dass die neu entwickelten Karten sowohl informativ als auch ästhetisch ansprechend sind.

Wofür wird das GIS im Referat „Statistik" noch benutzt?

Gesine Krischausky: Das Produktportfolio Karten und Geodaten hat sich in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt. Neben Kartendarstellungen für verkehrswirtschaftliche Analysen und Analysen zur Qualitätssicherung von Daten, werden auch konkrete Darstellungen zur Informationsvermittlung von Fakten beispielweise im Produkt „Mautverkehr KOMPAKT" beigesteuert. Darüber hinaus arbeitet der Bereich Radverkehrsförderung des Bundesamtes ebenfalls mit dem GIS und wird hierbei vom Referat „Statistik" unterstützt.

Das sind ja schon einige Anwendungsfälle. Wie soll es in Zukunft im Bereich GIS weitergehen?

Jessica Wiesinger: Wie bei jeder Anwendung ist es nicht nur wichtig inhaltlich, sondern auch technisch am Ball zu bleiben, um auch für die Zukunft gerüstet zu sein. Hier entwickeln wir das GIS fortlaufend weiter. Daneben möchten wir das GIS weiter mit Leben füllen und Karten bzw. Apps für das gesamte Amt bereitstellen und so die Kolleginnen und Kollegen bei ihren Fachaufgaben unterstützen. Wir sind bereits mit einzelnen potentiellen Nutzern im Kontakt und freuen uns auf neue und spannende Herausforderungen.

Alles andere als Standard

Zusätzlich zu den regelmäßig veröffentlichten Produkten stellen verkehrswirtschaftliche Analysen einen zunehmend wichtigen Bestandteil der Aufgabenwahrnehmung dar. Diese werden stets im aktuellen Kontext und nach Bedarf durchgeführt. Hierzu gehören Analysen zu tagesaktuellen verkehrspolitischen Fragestellungen des BMDV genauso wie unterstützende Analysen im Rahmen von Berichterstattungen der Marktbeobachtung im Krisenfall. Darüber hinaus werden auch unterschiedlichste Anfragen, z. B. von Bürgerinnen und Bürgern oder der Fachöffentlichkeit, auf Basis vorliegender Sonderauswertungen beantwortet.

Der im Verkehrsdatenmanagement für die Analysen zur Verfügung stehende Methodenbaukasten wird ständig erweitert und an den konkreten Bedarfen der unterschiedlichen Interessenten ausgerichtet. Beispiele für Analysen stehen in der Rubrik „Veröffentlichungen“ auf der Internetseite des BALM zur Verfügung.

Marktbeobachtung im BALM – immer ein „Ohr am Gewerbe“

Verkehrspolitische Entscheidungsprozesse bedürfen fachlich fundierter, differenzierter und neutraler Informationsgrundlagen. Diese schafft das Bundesamt durch seine Marktanalysen. Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung nach § 14 Güterkraftverkehrsgesetz erarbeitet das Bundesamt eine Vielzahl an Berichten, die dem BMDV als Informationsgrundlage dienen und direkt in die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen einfließen.

Im Zuge der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine hat sich der Bedarf an kurzfristigen Daten, Analysen und Einschätzungen zur aktuellen Marktlage deutlich erhöht. Angesichts kurzfristiger Änderungen rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und der besonderen Bedeutung der Transportmärkte für die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung wurden seitens des BMDV verstärkt kurzfristige, hochfrequente Berichte und Einschätzungen des Bundesamtes nachgefragt. Bildeten im Jahr 2021 zunächst weiterhin die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt einen Schwerpunkt der Ad-hoc-Berichterstattung, so rückten im Jahr 2022 die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine auf die nationalen und internationalen Transportketten in den Mittelpunkt. Ein Augenmerk galt dabei auch der Arbeitskräftesituation im Verkehrssektor in Deutschland. Neben einer umfangreichen Auswertung amtlicher Statistiken und anderer Fachquellen wurde – wie zuvor im Rahmen der Berichterstattung im Zuge der Corona-Pandemie – eine Vielzahl an Gesprächen mit unterschiedlichsten Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern geführt, um ein ausgewogenes, differenziertes Bild der tatsächlichen Marktlage zu gewinnen. Hierfür greift das Bundesamt auf eigene, dezentral im Bundesgebiet tätige Beschäftigte zurück, die direkten Kontakt mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten aufnehmen.

Neben den kurzfristigen Ad-hoc-Berichten, die zuletzt einen beträchtlichen Raum der Aufgabenwahrnehmung der Marktbeobachtung einnahmen, erstellt das Bundesamt eine Vielzahl weiterer Berichte, die dem BMDV als Informationsgrundlage dienen. Hierzu zählen periodische Berichte und sogenannte Schwerpunktstudien. Erstgenannte befassen sich wiederkehrend mit bestimmten Sachverhalten, beispielsweise der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland oder den Arbeitsbedingungen sowie der vorherrschenden Arbeitsmarkt- und Ausbildungssituation in ausgewählten Berufsbildern. Die Schwerpunktstudien setzen sich hingegen mit aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen verschiedenster Art auseinander. Ein jüngeres Beispiel hierfür ist die Entwicklung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland. Viele Studien der Marktbeobachtung werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie stehen auf der Internetseite des Bundesamtes (www.balm.bund.de) zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Arbeitsalltag im Wandel

Zwei Fragen an Frau Katja Hess-Jüsten und Herrn Frank Werker, Beschäftigte der Marktbeobachtung

Wie haben sich die kurzfristigen Ad-hoc-Befragungen im Zuge der Corona-Pandemie und dann des Kriegs in der Ukraine auf Ihren Arbeitsalltag ausgewirkt?

Katja Hess-Jüsten: Die Ad-hoc-Befragungen haben eine Umorganisation meines Arbeitstages erfordert. Für die Gewinnung von aktuellen Informationen und Erkenntnissen zu den jeweiligen Sonderthemen mussten möglichst viele Unternehmen in kurzer Zeit befragt werden, um eine qualifizierte Momentaufnahme der aktuellen Situation zu erzielen. Nur durch die Umstellung von persönlichen Unternehmensbesuchen auf Online- bzw. Telefongespräche konnte ich die nötige Quantität erzielen. Durch die größere zeitliche Flexibilität war ich in der Lage, mehrere Gespräche pro Tag wahrzunehmen. Auch kurzfristige Termine waren online oder telefonisch leichter umzusetzen.

Frank Werker: In Zukunft wird für die Marktbeobachterinnen und Marktbeobachter die hybride Führung von Expertengesprächen zum Tagesgeschäft gehören, da die Akzeptanz bei den Gesprächspartnerninnen und Gesprächspartnern der Marktbeobachtung hierfür kontinuierlich steigt. In Abstimmung mit den Unternehmen werden die Marktbeobachterinnen und Marktbeobachter künftig persönliche Vor-Ort-Besuche, Telefongespräche und Online-Marktgespräche miteinander kombinieren. Hier spielen Themen wie Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit ebenfalls eine zunehmende wichtige Rolle.

Was waren besonders positive Begleiterscheinungen der Ad-hoc-Befragungen?

Katja Hess-Jüsten: Ich konnte beispielsweise durch die Sonderbefragungen zu vielen neuen Unternehmen wertvolle Kontakte aufbauen und diese auch für die regelmäßigen Marktgespräche – mein eigentliches Tagesgeschäft – gewinnen.

Frank Werker: Ich empfinde als positive Erfahrung der Online- bzw. Telefonbefragungen, dass man dieses Modell auf andere Bereiche des Arbeitsalltags übertragen kann. Beispielsweise konnte die Einarbeitung von neuen Beschäftigten in den Außenstellen leichter durchgeführt werden, da diese zu Expertengesprächen in digitaler Form mit eingeladen wurden. Zudem konnten Beschäftigte des Innendienstes an bestimmten Gesprächen teilnehmen. Eine gute Kommunikation unter den Kolleginnen und Kollegen war ebenfalls ständig möglich, um sich beispielsweise über fachliche Themen auszutauschen.

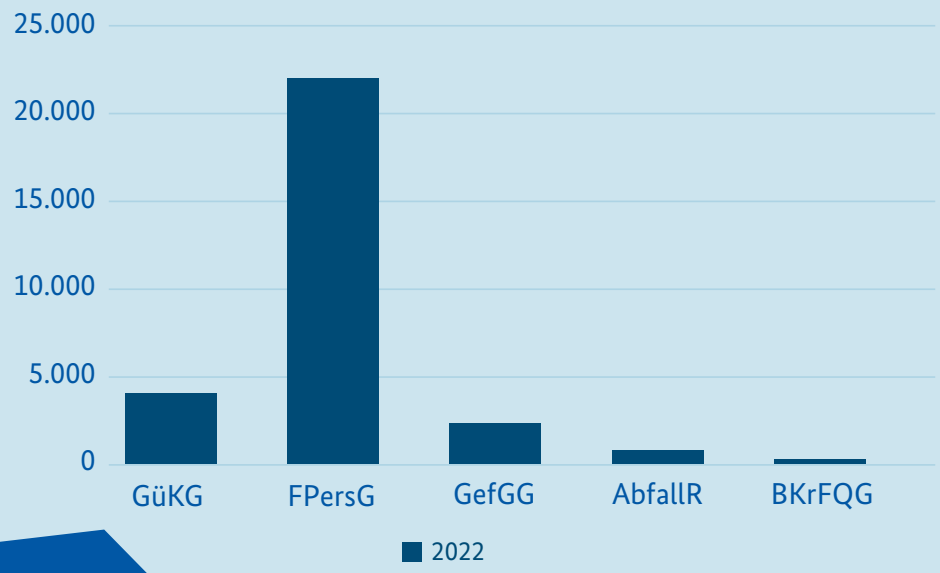
Servicestelle Ahndung

Das Referat A4 stellt sich vor

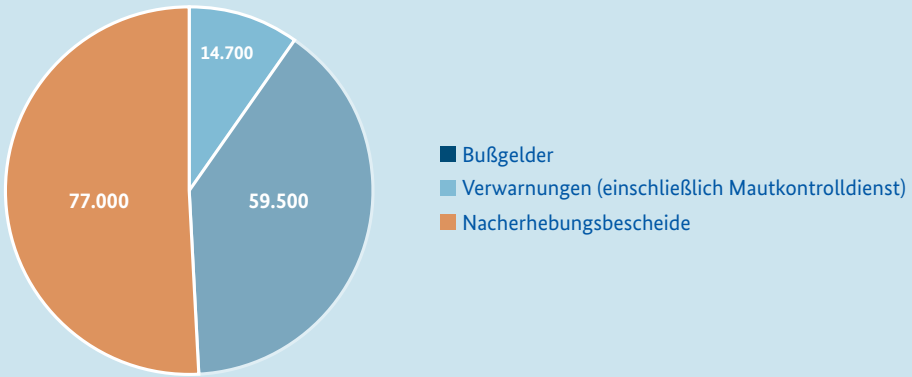
Das neu gegründete Referat A4 übernimmt seit April 2022 für die Abteilung Ahndung die Aufgaben der Servicestelle. Großen Wert legt A 4 auf die stetige Weiterentwicklung der verwendeten Fachanwendungen SC-OWi und SC-Mobil, sowohl im Innendienst als auch im Außendienst.

Die Software SC-OWi unterstützt die Anwenderinnen und Anwender bei der Sach- und Vorgangsbearbeitung von Ordnungswidrigkeiten, SC-Mobil dient der Erfassung der Kontrollfälle durch die Kontrolleurinnen und Kontrolleure.

Erteilte Bußgeldbescheide nach Rechtsgebieten (ohne Maut)



Ahndungsmaßnahmen Maut im Jahr 2022



Das Referat ist in fünf Bereiche unterteilt:

- Das Anforderungsmanagement,
- Das operative Testmanagement,
- Benutzerverwaltung/Fehlermanagement/Schnittstellen,
- Die Scan- und Clearingstelle,
- Verwaltungsmodernisierung/Prozessmanagement.

Jeder Bereich verantwortet schwerpunktmäßig bestimmte Aufgaben und arbeitet Hand in Hand mit den anderen Bereichen zusammen.

Das Anforderungsmanagement übernimmt die Steuerung der Anforderungen von SC-OWI und SC-Mobil vom Eingang bis zur Beauftragung. Das operative Testteam koordiniert die anschließenden Tests in SC-OWi und begleitet die Umsetzung der Anforderungen bis zum Produktivgang. Das Fehlermanagement betreut und unterstützt bei auftretenden Fehlern im Produktivsystem. Die Scan- und Clearingstelle ordnet die zuvor digitalisierten Posteingänge den Vorgängen zu. Die Verwaltungsmodernisierung unterstützt die Fachabteilungen bei den anstehenden Digitalisierungsthemen.

Die einzelnen Bereiche im Detail:

Halime Kardas, Daniel Mannebach, Monika Lüghausen (v.l.n.r.)

Anforderungsmanagement

Monika Lüghausen: ***Anforderungsmanagement – was genau sind das für Anforderungen und von wem werden Anforderungen gestellt und umgesetzt?***

Daniel Mannebach: Die Anforderungen sind Verbesserungsvorschläge an die Software und werden von den Fachbereichen direkt an das Anforderungsmanagement gestellt, dort koordiniert und geprüft, wann eine Umsetzung stattfinden kann. Selbstverständlich werden gesetzliche und dringend benötigte Änderungen bevorzugt umgesetzt. Eine Anforderung betrifft oft mehrere Referate im Bundesamt, somit wird von Anfang an darauf geachtet, dass alle Bereiche miteingebunden sind und eine reibungslose Umsetzung erfolgen kann.

Sobald eine Anforderung seitens des Anforderungsmanagements abschließend bearbeitet ist, folgt die Beauftragung beim Dienstleister.

Operatives Testteam

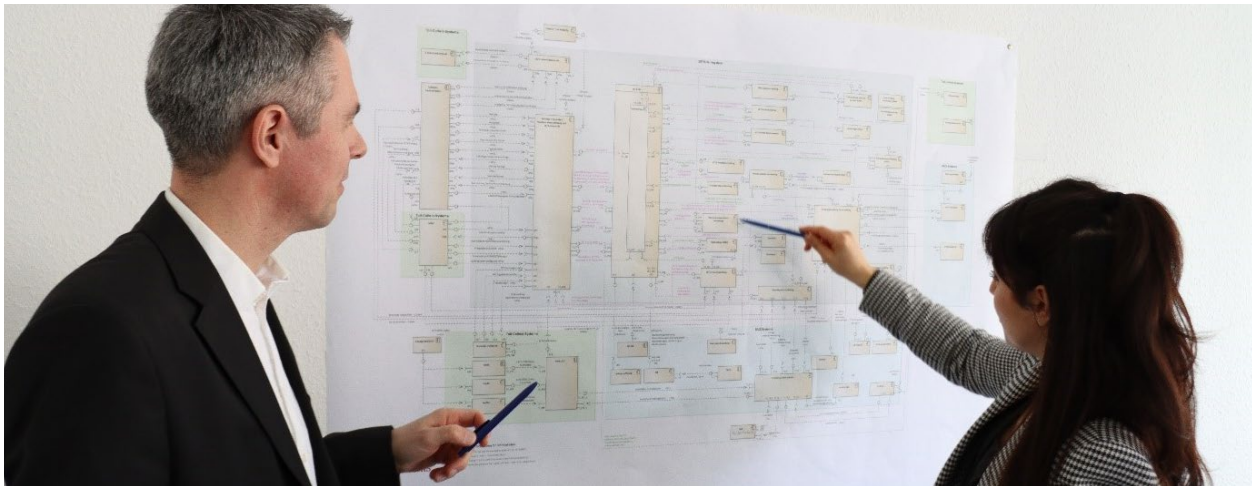
Monika Lüghausen: ***Frau Kardas, was genau kann man sich unter dem operativen Testteam vorstellen?***

Halime Kardas: Das Aufgabengebiet des operativen Testteams umfasst die Planung und Durchführung von Tests im Zusammenhang mit der Software SC-OWi.

Das Team ist verantwortlich für die Überprüfung der Funktionalität, Performance und Benutzerfreundlichkeit von SC-OWi. Das operative Testteam arbeitet eng mit dem Anforderungsmanagement sowie dem Testmanagement zusammen.

Monika Lüghausen: ***Was ist der Unterschied zwischen dem operativen Testteam und dem Testmanagement?***

Halime Kardas: Das Testmanagement übernimmt die Planung, Steuerung und Koordination des Testprozesses, während das operative Testteam für die praktische Umsetzung des Testprozesses verantwortlich ist. Aus dem vom Anforderungsmanagement gebündelten Anforderungspaket werden Testszenarien abgeleitet und ausgeführt. Das operative Testteam erstellt hierfür Ressourcenpläne und testet die Software in verschiedenen Umgebungen und trägt dazu bei, die Qualität und Zuverlässigkeit der Software SC-OWI sicherzustellen und weiter zu verbessern.



Daniel Mannebach, Halime Kardas

Benutzerverwaltung, Fehlermanagement, Schnittstellen

Das Team bearbeitet Anträge auf Zugang, Änderung und Wegfall zur Fachanwendung SC-OWI. Des Weiteren werden verwendete Stammdaten, beispielsweise der in der Fachanwendung hinterlegte Behördenkatalog, gepflegt. Weitere Aufgaben sind die zentrale Bearbeitung und Verwaltung der Fehlermeldungen aus den verschiedenen Fachreferaten und Sachbereichen Ahndung sowie der Sachbereiche Kontrolldienste und Zentrale Dienste bis hin zur Lösung. Hierdurch sorgt das Team für einen möglichst stabilen Regelbetrieb. Schwachstellen der Fachanwendung werden kommuniziert, um gegebenenfalls im Rahmen einer neuen Anforderung abgestellt zu werden. Sofern es sich bei den Fehlern um Anwendungsfehler handelt, werden diese mit den Anwenderinnen und Anwendern im Rahmen der Fachanwendungsbetreuung erörtert und abgestellt. Zuletzt werden diverse Schnittstellen betreut, wovon besonders die Schnittstelle zum Fahreignungsregister benannt wird.

Scan- und Clearingstelle

In der Scan- und Clearingstelle werden referatsübergreifend alle Posteingänge mit hochmodernen Scannern digitalisiert und den Verfahren zugeordnet. Auch Kontrollfeststellungen anderer Behörden werden seit November 2022 bundesweit erfasst, gescannt und digitalisiert. Somit werden der Austausch und die Bearbeitung zwischen den Außenstellen und der Zentrale in Köln erheblich beschleunigt.

Interview mit Monika Lüghausen, Sachbearbeiterin Verwaltungsmodernisierung Abteilung A

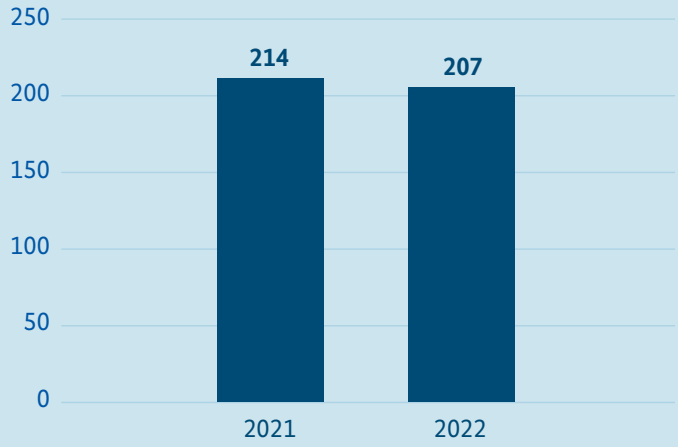
Ljiljana Lisica: Frau Lüghausen, Sie sind seit 1. April 2022 im BALM. Ihre Stelle wurde ganz neu geschaffen. Was ist der Hintergrund und welche Herausforderungen fallen in Ihren Bereich?

Monika Lüghausen: Die Schaffung einer Stelle „Verwaltungsmodernisierung“ in jeder unserer Abteilungen werte ich als Zeichen des hohen Stellenwerts von Modernisierung und Digitalisierung im Bundesamt. Was meine persönliche Rolle betrifft: Ich bin direkte Ansprechpartnerin für die Abteilung Ahndung im Hinblick auf die Themen der Verwaltungsmodernisierung, des Prozessmanagements sowie bei speziellen Organisationsthemen. Ich verstehe mich als Schnittstelle zu dem (ebenfalls neu gegründeten) Referat Organisation & Verwaltungsmodernisierung und unterstütze die Fachabteilung bei den anstehenden Digitalisierungsthemen. Im Rahmen der Einführung der E-Akte bin ich Koordinatorin für die Abteilung Ahndung und First Level Support für die Anwenderinnen und Anwender. Ein weiterer, wichtiger Fokus im BALM liegt darauf, unsere Geschäftsprozesse so schlank und so digital wie möglich zu gestalten, Optimierungspotentiale zu identifizieren und damit die Prozesse für die Zukunft fit zu machen. Es ist mir ein Anliegen, dafür gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen Wege zu finden und das Bundesamt in seiner Weiterentwicklung zu begleiten.

Horst Pietrula

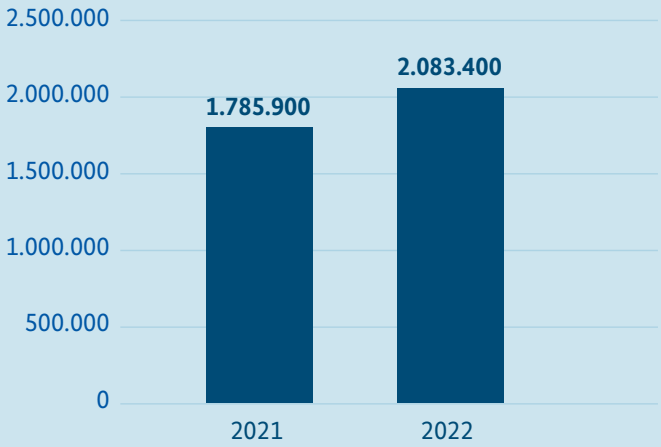
Daten und Fakten zu den Betriebskontrollen der Abteilung Ahndung

Anzahl der Betriebskontrollen GüKG

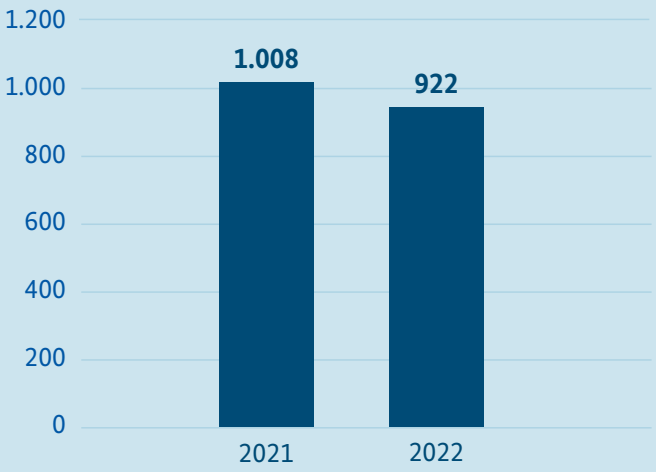


Sowohl die Verletzung der Auftraggeberverantwortung (§7c GüKG) als auch unerlaubt oder in unzulässiger Weise durchgeführte Binnenbeförderungen werden mittels Geldbußen bzw. der Einziehung von Taterträgen geahndet.

Summe der festgesetzten Beträge aus Bußgeld-und Einziehungsbescheiden in €

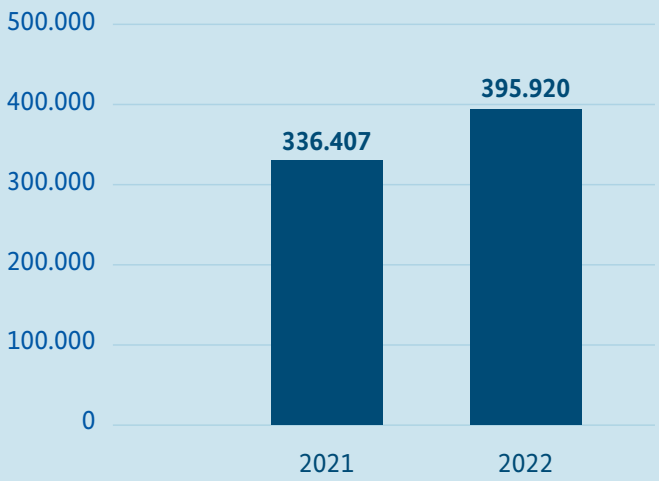


Betriebskontrollen Maut

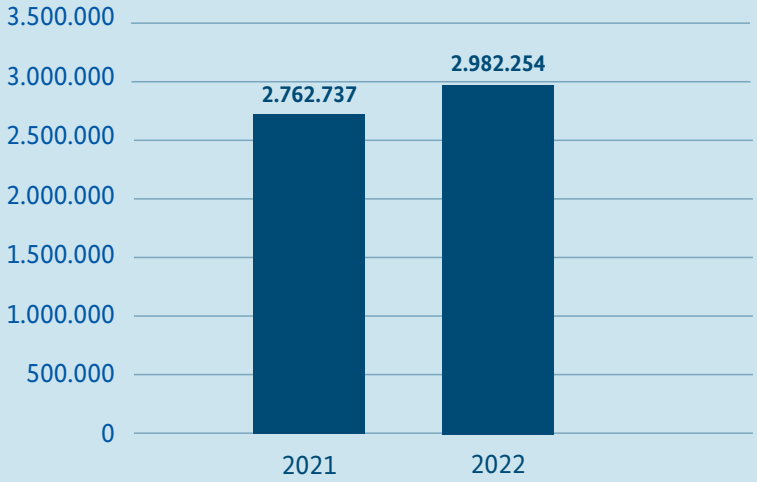


Anlass für eine Betriebskontrolle sind in der Regel Mehrfachverstöße gegen die Mautpflicht, die aufgrund von Straßenkontrollen, Brücken- und Säulenkontrollen oder durch Hinweise Dritter festgestellt wurden. Betriebskontrollen werden allerdings teilweise auch ohne einen speziellen Anfangsverdacht als Stichprobe durchgeführt.

Höhe der Bußgelder in €



Höhe der Nacherhebungen in €



Im Bereich der Maut gibt es zwei Verfahren: Zum einen kann die zu wenig bezahlte (entgangene) Maut für einen Mautverstoß von ein bis zu fünf Jahren mittels Nacherhebungsbescheid in einem Verwaltungsverfahren nacherhoben werden.

Darüber hinaus können alle Fahrten mit nicht ordnungsgemäßer Mautentrichtung in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren bebußt werden.

Dienstleistungszentrum Reisestelle: konsequente Digitalisierung

Ein Projekt, das das DLZ Reisestelle in den letzten beiden Jahren besonders vorangetrieben hat, war das IT-Modul der Abrechnungssoftware, das die digitale Bearbeitung der zahlreichen Reisen unserer Auszubildenden (Azubi) ermöglichen sollte. Hintergrund ist, dass der Geschäftsbereich Verkehr der Bundesverwaltung überdurchschnittlich viele Auszubildende beschäftigt und das DLZ auch hier von Anfang an digital arbeiten möchte, was nicht zuletzt auch eine Optimierung der Bearbeitung verspricht. Und auch die jungen Antragstellenden sind sehr daran interessiert.

Realisierung eines zielgruppenspezifischen IT-Moduls

Aufgrund von Regelungen im Tarifvertrag der Auszubildenden im öffentlichen Dienst (TVAöD) kann das allgemein genutzte Modul, das auf dem Bundesreisekostengesetz (BRKG) beruht, für die Azubi nicht eingesetzt werden. Die betreffende Rechtsgrundlage kennt andere Tatbestände und Erstattungsregelungen bis hin zu besonderen Tagegeldsätzen.

Anfangs als Projekt des Geschäftsbereichs des BMDV gestartet, wurde es bereits kurze Zeit später zu einem EfA-Projekt auf Bundesebene. EfA bedeutet hier „Einer für Alle“, d. h. ein Geschäftsbereich betreibt das Projekt, das dann aus gemeinsamen Mitteln finanziert wird und im Erfolgsfall dann von allen genutzt wird. Im Jahr 2021 konnte dann der Startschuss für den Roll-out gegeben werden.

Praxisnahe Unterstützung durch das DLZ

Die fachseitige Unterstützung des Entwicklungsprozesses der Software durch das DLZ Reisestelle war in dieser Zeit von großer Bedeutung, da im DLZ umfangreiches Erfahrungswissen in der Bearbeitung dieser besonderen Fälle vorhanden war. Auch das Testteam des DLZ konnte seine Expertise einbringen, sodass schlussendlich ein Modul entstand, das zukunftsfähig und geeignet ist, die Bearbeitung der Anträge aus den Reihen der Azubi erfolgreich zu gestalten.

Die Abnahme des Moduls erfolgte im Juni 2021, anschließend wurde der Roll-out geplant und begonnen. Aufgrund der organisatorischen Umstellung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Jahr 2022, die vom DLZ auch mitvollzogen wurde, konnte zur Jahreswende 2022/2023 die letzte vom DLZ betreute Dienststelle an die Nutzung des Moduls angebunden werden.

Der Reisebearbeitungsprozess ist in der Bundesverwaltung nahezu vollständig digital abgebildet und wird flächendeckend genutzt. Nur der vollständig digital ablaufende Prozess wird in Zukunft dazu führen können, dass es weiterhin heißt: DLZ Reisestelle – Die Gute Reise.

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Logistik und Mobilität
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Werderstraße 34
50672 Köln

Web: balm.bund.de
presse@balm.bund.de
Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Redaktion
Josef Thiel

Konzept und Gestaltung
fischerAppelt AG, relations GmbH
Schönhauser Allee 148
10435 Berlin

Web: fischerappelt.de

Stand
November 2023

Bildnachweis
Titel (obere Reihe v.l.n.r.): AdobeStock 501523487, Kara; Peter-Paul Weiler/berlin event foto; AdobeStock 211732841, tadamichi; (mittlere Reihe v.l.n.r.): AdobeStock 162838029, Africa Studio; Peter-Paul Weiler/berlin event foto; GettyImages 589938287; (untere Reihe v.l.n.r.): Peter-Paul Weiler/berlin event foto; GettyImages, 19043261971, Elnur Amikishiyev; GettyImages 1024188402; Seite 4: Norbert Ittermann; Seite 6: .): Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 7: BALM; Seite 8: BALM; Seite 10: AdobeStock 623915638, Nedrofly; Seite 11: BALM; Seite 12: AdobeStock 230617322, Song_about_summer; Seite 14 (oben): AdobeStock 234963226, vanillya; Seite 14 (unten): beide BALM; Seite 15: BALM; Seite 16: AdobeStock 206673875, Dmitry; Seite 16 (unten): AdobeStock 324608366, GAGO IMAGES; Seite 17: beide BALM; Seite 18: Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 19: AdobeStock 321491125, hkama; Seite 20: alle BALM; Seite 21: ADFC; Seite 22: BALM; Seite 23: AdobeStock 488958317, thodonal; Seite 23 (unten): Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 24: AdobeStock 276219805, Oleksandr; Seite 25: Deutsche Bahn; Seite 26: BALM; Seite 27 (oben): BALM; Seite 27 (unten): BALM, Josef Thiel; Seite 28: BALM; Seite 29 (oben): BALM; Seite 29 (unten): AdobeStock 530348315, KomootP; Seite 30 (unten links): BALM; Seite 30 (unten rechts): privat; Seite 31 (unten rechts): privat; Seite 32: AdobeStock 90601990, Stockfotos-MG; Seite 33: AdobeStock 278165488, momius; Seite 34: BALM; Seite 35: AdobeStock 159677025, Morocko; Seite 36: AdobeStock 509022119, Wellnhofer Designs; Seite 37: BALM; Seite 38 (oben rechts): privat; Seite 38 (unten): AdobeStock 119104916, Andrey Popov; Seite 39 (unten rechts): privat; Seite 40: Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 41: BALM; Seite 42: Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 43: BALM; Seite 44 (obere Reihe): BALM; Seite 44 (untere Reihe): Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 45: BALM; Seite 46: BALM; Seite 47 (oben links): Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 47 (alle anderen): BALM; Seite 48: AdobeStock 248020476, Herr Loeffler; Seite 49 (oben): BALM; Seite 49 (unten): AdobeStock 110717087, monticellllo; Seite 50: BALM; Seite 51: BALM; Seite 52: AdobeStock 481873752, everythingpossible; Seite 53: BALM; Seite 54: BALM; Seite 55: BALM; Seite 57 (unten links): privat; Seite 57 (unten rechts): BALM; Seite 58: AdobeStock 637352875, ArLawKa; Seite 59: BALM; Seite 60: BALM; Seite 61: BALM; Seite 62: BALM; Seite 63: BALM; Seite 64 (oben): BALM; Seite 64 (unten): AdobeStock 35925122, Ingo Bartussek; Seite 65: BALM; Seite 66: AdobeStock 213413648, hanohiki; Seite 67: AdobeStock 608144849, ttonaorh; Seite 68: Peter-Paul Weiler/berlin event foto.

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM).
Er wird kostenfrei abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Der Bericht gibt einen allgemeinverständlichen Überblick über die Arbeitsschwerpunkte des BALM des jeweiligen Berichtszeitraumes und liefert wesentliche Kennzahlen.

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

www.balm.bund.de