

2025

Geschäftsbericht



BALM

Bundesamt für Logistik und Mobilität



Inhalt

Inhalt	2
1. Vorwort	4
2. BALM kompakt	6
3. Wir sind Wissensmanager!	9
3.1 Das sagt der Gesamtpersonalrat	10
3.2 Das sagt die Gleichstellungsbeauftragte	11
3.3 Zwei Interviews zu Homeoffice und Arbeitszeitgestaltung im BALM	12
3.4 Networking wird großgeschrieben	14
3.5 Bitte folgen! – Die Social-Media-Kanäle des BALM	15
3.6 Neue Slogans braucht das Amt	16
3.7 Innovation trifft Dialog: mittendrin auf Messen und Events	17
3.8 Pilotprojekt Mentoring im BALM	18
3.9 Social Hub: die neue Kantine	20
3.10 Das Flexiteam	20
4. Wir sind Transformationspaten!	22
4.1 Transformationspaten	23
4.2 Künstliche Intelligenz im BALM	24
4.3 AI – Ahndung Intelligent	25
4.4 Digitaler Fortschritt in der Ordnungswidrigkeitenbearbeitung	28
4.5 Einsatz von KI in der Abteilung F	28
4.6 BALM-Chatbot MILO – rund um die Uhr für dich da	29
4.7 DLZ Reisestelle: Nachhaltigkeit durch Digitalisierung	30
4.8 IPKS – Integriertes Planungs- und Kontrollsystem in der Einsatzsteuerung	31
5. Wir sind Logistikexperten!	32
5.1 Zivil-Militärische Zusammenarbeit und Verteidigungslogistik	33
6. Wir sind Krisenmanager!	34
6.1 Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge	35

7. Wir sind Verkehrssicherer!	37
7.1 Technologische Fortschritte steigern die Flexibilität und die Effizienz	39
7.2 Aufbau von Gewichtskontrollstellen an Autobahnen	40
7.3 Neue Fahrzeuge fürs BALM	41
7.4 BALM engagiert sich für #mehrAchtung	43
8. Wir sind Ahndungsexperten!	44
8.1 Die Verfolgung von Manipulationsvorgängen	45
8.2 Erfahrungsberichte der Teamkoordinatoren aus dem Referat Ahndung 2	46
9. Wir sind Trendanalysten!	48
9.1 Daten sind der Schlüssel für eine intelligente Mobilität	49
9.2 Neue Daten für zukunftsweisende Marktanalysen	50
10. Wir sind Einnahmesicherer!	52
10.1 Mautpflicht für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse	53
10.2 Wer ist Baulastträger: S-Modelle helfen	54
10.3 Umstellung auf den Mauterhebungsdienst	55
11. Wir sind Fördergeneralisten!	56
11.1 Evaluation von Förderprogrammen	59
11.2 Erfolgreicher Start: das Förderprogramm Ausbildung	60
11.3 Das Förderprogramm SteP als Beitrag zur Lösung des Lkw-Stellplatzproblems	61
11.4 Das Förderprogramm „Investive Modellvorhaben Radverkehr“	62
11.5 Das Förderprogramm „Geschäftsstelle Radnetz Deutschland“	63
11.6 Mobilitätsforum Bund – nicht-monetäre Förderung nachhaltiger Mobilität	65
12. Wir sind Kennzahlenspezialisten!	66
12.1 Kennzahlen	67
13. Impressum	70
13.1 Impressum und Bildnachweis	71
13.2 Übersicht der Außenstellen mit Adressen	72

1. Vorwort



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Welt scheint sich gerade schneller zu drehen als sonst: Die Nachrichten werden durch täglich neue Entwicklungen und multiple Krisen bestimmt. Dabei sind die Herausforderungen nicht abstrakt, sondern für uns alle zu spüren. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) trägt durch Digitalisierung, Flexibilität, Innovation und Verlässlichkeit seinen Teil dazu bei, langfristige Lösungen für die derzeitigen und künftigen Anforderungen zu finden.

Mit dem vorliegenden Bericht möchten wir Ihnen einen Eindruck davon vermitteln, wie das BALM mit seinen mehr als 2.000 Beschäftigten in den vergangenen zwei Jahren vorangegangen ist, welche Ziele erreicht und welche Neuerungen etabliert wurden. Aber vor allem wollen wir unseren Blick nach vorn richten, dafür steht der „Geschäftsbericht 2025“. Wir sind überzeugt, dass Stillstand Rückschritt bedeutet – gerade für eine Behörde, deren Aufgabenfeld so dynamisch und vielfältig ist.

Der äußerst erfolgreiche Start des Förderprogramms „Ausbildung“ ist ein erneuter Beweis für unsere Zukunftsgewandtheit. Das BALM hat sich dafür stark gemacht, dass das Programm trotz des noch fehlenden Haushalts und vor Beginn des Ausbildungsjahres aktiviert wurde – damit setzen wir ein klares Signal, dass wir den Fachkräftemangel in der Güterkraftverkehrsbranche gezielt angehen.

Auch im Verkehrskontrolldienst, einer der tragenden Säulen unseres Amtes, gehen wir mit hochmoderner Technik neue Wege und ermöglichen eine neue Qualität der Kontrolle. Während der Vorbeifahrt werden über digitale Schnittstellen wesentliche Überwachungsbereiche überprüft – allein im Jahr 2024 wurden mehr als 1,25 Millionen zusätzliche Kontrollen durchgeführt, Tendenz steigend.

Im Bereich des Krisenmanagements und der Zivilen Notfallvorsorge setzen wir Maßstäbe und blicken naturgemäß nach vorne, denn nur wer „vor der Lage“ ist, kann effektiv präventiv handeln, was in Zeiten multipler Krisenlagen wichtiger denn je ist. Die im Juli dieses Jahres geschlossene Kooperationsvereinbarung mit der Bundeswehr im Rahmen des Operationsplans Deutschland verdeutlicht die Beteiligung des BALM an Sicherheitsmaßnahmen für die Bundesrepublik.

Dem allgegenwärtigen Thema KI widmet sich das BALM in verschiedenen Pilotprojekten: von einem BALM-Chatbot für unsere Homepage, über eine KI, die bei der Bearbeitung von Anträgen und Verwendungsnachweisen hilft, bis zur künstlichen Intelligenz, die bei der Ahndung unterstützt. Der gezielte Einsatz von KI wird die Abläufe im BALM weiter optimieren. Dabei wird ihr Einsatz immer verantwortungsvoll und nutzenbringend sein, vorangetrieben und flankiert von einem BALM-internen Expertennetzwerk.

Um unsere vielfältigen Aufgabenfelder und unsere progressive Ausrichtung noch stärker sichtbar zu machen, haben wir aus Eigenmitteln und unter Beteiligung von Beschäftigten aus allen Abteilungen eine PR-Kampagne in eigener Sache ins Leben gerufen. Unter dem Titelslogan „Deutschlands beweglichstes Amt“ wird das BALM auf verschiedenen Medien kreativ bis provokant in Szene gesetzt.

Mit diesem Bericht lade ich Sie herzlich ein, das BALM näher kennenzulernen: als eine moderne Verwaltung mit klarer Mission, als Arbeitgeber mit Zukunft und als Partner und Ideengeber für Sicherheit, Mobilität und Resilienz.



Christian Hoffmann
Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität

Köln, im November 2025

2. BALM kompakt



Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) steht für eine hochgradig digitale, resiliente und effiziente Behörde mit einer einzigartigen Aufgabenbreite: Ob Kontrolle, Maut und Ahndung, Förderung und Verkehrswirtschaft, Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge – das BALM steht für Innovation. Dabei wird das BALM in Politik und Gewerbe, in Ländern und Kommunen sowie in der breiten Öffentlichkeit als Behörde wahrgenommen, die gesellschaftliche Bedarfe und Herausforderungen von morgen stets im Blick hat.

In seinem Selbstverständnis, dass Stillstand Rückschritt bedeutet, steht das BALM mit all diesen Partnern in einem fortgesetzten Austausch und sorgt dafür, dass sein Handeln bestmöglich Wirkung entfaltet. Wir übernehmen hierbei Aufgaben, die für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland von großer Bedeutung sind.

Maut

Ganz konkret verantwortet das BALM die Vereinnahmung der LKW-Maut. In 2024 wurden rund 13 Mrd. Euro Maut-einnahmen erzielt. In 2025 wird diese Summe wohl noch übertroffen werden.

Neben der Toll Collect als nationalem Mautbetreiber werden mittlerweile rund 40 Prozent des Mautumsatzes durch die europaweit operierenden Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdiensts (EETS) generiert, deren Zulassung und Aufsicht dem BALM obliegt. Das BALM hat den Mautmarkt in Deutschland damit zu einem wettbewerbsorientierten Markt gestaltet.

Kontrolle und Ahndung

An 365 Tagen im Jahr sorgen die Verkehrskontrollen des BALM für Verkehrssicherheit, einen fairen Wettbewerb auf der Straße und für die nachhaltige Nutzung unserer Straßeninfrastruktur. Anhand gezielter Datenbankabfragen sowie mit modernster, leistungsfähiger Sensorik werden wesentliche Gründe für eine Kontrolle bereits im fließenden Verkehr ausgewertet, teilweise werden während der Fahrt bereits konkrete Verdachtsmomente für entsprechende Verstöße ermittelt, sodass zunehmend gezielte Ausleitungen erfolgen. Mit seinem Einsatz digitaler Kontrolltechnik ist das BALM Vor- und Spitzenreiter in Deutschland, das kann zurzeit niemand anderes.

Die gesamte Logistikbranche profitiert dabei von unseren zielgerichteten, minimalinvasiven Kontrollen. Die positive Folge ist eine merkliche Reduzierung unnötiger Standzeiten und Eingriffe in den fließenden Verkehr mit eng getakteten Beförderungsabläufen, was auf breite Zustimmung in der Logistik- und Transportbranche trifft.

Wir handeln höchst effektiv im Sinne unseres gesetzlichen

Überwachungsauftrages: zu über 13 Mio. Mautkontrollen kommen im Jahr 2024 mehr als 1,25 Mio. weitere Kontrollen zugunsten der Verkehrssicherheit hinzu, Tendenz steigend!

Gemeinsam mit der Autobahn GmbH plant das BALM Gewichtskontrollstellen zum Schutz unserer Verkehrsinfrastruktur vor übermäßiger Belastung und Beschädigung durch überladene und falsch beladene Lkw. An 16 Kontrollstellen entlang der bundesdeutschen Magistralen wird das BALM dynamische Verwiegungen durchführen und damit maßgeblich zum Schutz unserer Straßeninfrastruktur beitragen.

Wir setzen innerhalb der EU auf eine grenzüberschreitende vernetzte Zusammenarbeit, um Synergien für immer komplexere Abläufe zu bündeln, und führen regelmäßig gemeinsame Kontrollen mit Behörden unserer Nachbarländer durch.

Werden Verstöße anlässlich der Verkehrskontrollen festgestellt, so sorgt die Ahndung für eine wirkungsvolle Durchsetzung staatlicher Überwachung. Das BALM ist nicht nur für die Verfolgung seiner eigenen Verstoßfeststellungen zuständig, sondern übernimmt in wesentlichen Bereichen der Überwachung des Güterverkehrs die Ahndung für die Polizeien der Länder, soweit die Betroffenen aus dem Ausland stammen.

Gibt es Hinweise auf regelmäßige oder marktverzerrende Verstöße in Unternehmen der Logistikbranche oder bei deren Auftraggebern, sorgt das BALM mit Betriebskontrollen für ordnungsgemäße Zustände. In enger Abstimmung mit den Verbänden des Gewerbes gehen wir regionalen oder branchenspezifischen Unregelmäßigkeiten nach, stets dem Ziel der Erhaltung eines fairen Wettbewerbs verpflichtet.

Förderprogramme und Verkehrswirtschaft

Für eine lebenswerte Welt von morgen arbeitet das BALM motiviert und intensiv an der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung: Ob es um alternative Antriebsarten für Lkw geht oder um den Ausbau der modernen, klimagerechten Mobilität in Ländern und Kommunen, mit der Förderung unterstützen wir verkehrspolitische Entscheidungen und schaffen Handlungsgrundlagen für Investitionen.

Wir agieren dabei als Generalisten: auf Grundlage einer langjährigen Expertise, stets dem Ziel eines wirkungsvollen, nachhaltigen Erfolges verpflichtet. Allein seit 2018 wurden rund eine Viertel Million Anträge zugunsten der deutschen Logistikunternehmen mit einem Volumen von ca. 6 Mrd. EUR bearbeitet.

Daher verwundert es wenig, dass das BALM sein Handlungsspektrum über die Jahre ausgebaut hat und für das Bundesministerium für Verkehr (BMV) inzwischen bedeutende Förderprogramme zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, des

öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Betrieblichen Mobilitätsmanagements übernommen hat.

Über die Geschäftsstelle Radnetz Deutschland koordiniert das BALM den Ausbau und die Erweiterung der deutschen Radverkehrsinfrastruktur hin zu einem länderübergreifenden, sicheren, lückenlosen und attraktiven Netz aus national bedeutenden Radfernwegen. Mit der Umsetzung des Sonderprogramms „Stadt und Land“ verbessert das BALM im direkten Zusammenwirken mit den Ländern den Radverkehr unmittelbar vor Ort. Das BALM steht Ländern und Kommunen und allen weiteren Akteurinnen und Akteuren moderner Mobilität als Lotse, Wissenszentrum und zentrale Anlaufstelle des Bundes mit Rat und Tat zur Seite.

Auch in der Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen ist das BALM beratend tätig: Mit unserer Marktbeobachtung haben wir das Ohr am Gewerbe und sind ein wichtiger Hinweisgeber für die Herausforderungen der Logistikbranche. Die Verkehrsanalyse greift die vorhandenen Daten auf und schöpft beeindruckende Mehrwerte: sei es mit dem Fahrleistungsindex als Frühindikator für die Konjunktur-entwicklung oder mit der Visualisierung der Mautdaten in anschaulicher, interaktiver Weise, z. B. für die Tourenplanung von Speditionen.

Zivile Notfallvorsorge und Krisenmanagement

Und schließlich das Thema Sicherheit: Auch hier kommt dem BALM eine zentrale Rolle zu. Die letzten Jahre haben es gezeigt, fast täglich erreichen uns neue Meldungen über Krisen oder Großschadenslagen. Ob extreme Natur- und Wetterereignisse, Unglücksfälle oder Pandemien – multiple Krisenlagen sind gegenwärtig. Umso wichtiger ist es, dass das BALM mit seinen Aufgaben im Krisenmanagement und der Zivilen Notfallvorsorge dazu beiträgt, dass lebenswichtige Verkehrsleistungen zur Versorgung von Bevölkerung, Wirtschaft und Streitkräften auch in Krisenlagen weiterhin zur Verfügung stehen.

Und dabei hat das BALM bereits mehrfach gezeigt, dass es Einsatzlagen erfolgreich meistern kann. Zuletzt hat das BALM anlässlich des russischen Angriffskriegs über mehr als ein Jahr an sieben Tagen pro Woche erfolgreich die Koordination von Beförderungen ukrainischer Flüchtender mittels grenzüberschreitender und innerdeutscher Sonderbus- und Sonderzugverkehre übernommen.

Aber nicht nur Naturereignisse oder Großschadenslagen fordern uns heraus. Die Verfügbarkeit von lebenswichtigen Beförderungs- und Transportleistungen ist gerade mit Blick auf die sich verschärfende sicherheits- und außenpolitische Lage in Europa im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung wichtiger denn je. Der aktuell seitens der Bundeswehr erarbeitete Operationsplan Deutschland sieht als wesentliche Aufgabe vor, den Aufmarsch und die Versorgung

verbündeter und eigener Streitkräfte der sogenannten Drehscheibe Deutschland sicherzustellen. Auch hier bringt sich das BALM im gemeinsamen Verständnis dieser gesamtstaatlichen Aufgabe aktiv ein und hat mit der Bundeswehr eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, um seinen Beitrag zur Unterstützung des Operationsplans (OPLAN) verbindlich festzulegen.

Wir warten nicht, bis die nächste Krise kommt, sondern bereiten uns bereits heute auf die nächste Einsatzlage vor. Wir vernetzen uns mit den Verfahrensbeteiligten auf Bundes- und Landesebene, beraten und organisieren ressortübergreifende Krisenstabsübungen. Zudem haben wir es geschafft, Unternehmen aus der Logistikbranche als Unterstützer in der Bewältigung von Krisenlagen zu gewinnen.

Alle unsere Aufgaben erfüllen wir in einer Behörde, die auch in der Frage, „wie“ zu arbeiten ist, neue Wege geht und im engen Schulterschluss zwischen Dienststelle, Personal- und Interessenvertretungen und der Gleichstellungsbeauftragten beständig Verbesserungen für alle Kolleginnen und Kollegen erreicht: Familienfreundliche Arbeitszeiten und ortsungebundenes Arbeiten tragen nicht nur zur Zufriedenheit von Einzelpersonen bei, sondern auch und vor allem zu guten Arbeitsergebnissen.



Verkehrsminister Patrick Schnieder bei seinem Besuch im BALM:
„Das BALM ist in Deutschland Vorreiter und Spitzenreiter.
Das, was das BALM kann, kann sonst niemand anderes.“

3. ^{Wir sind} Wissensmanager!



3.1 Das sagt der Gesamtpersonalrat

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) steht im Jahr 2025 für Aufbruch, Veränderung und eine enge, konstruktive Zusammenarbeit zwischen Dienststelle und Personalvertretung. Unsere Rolle als Personalvertretung ist dabei klar: Wir begleiten den Wandel, setzen uns für die Interessen der Beschäftigten ein und gestalten gemeinsam mit der Behördenleitung und den Kolleginnen und Kollegen die Zukunft unserer Arbeitswelt.

Verkehrskontrolldienst zukunftsicher aufstellen

Im Fokus steht derzeit unter anderem der Verkehrskontrolldienst (VKD). Der Gesamtpersonalrat ist eng in die Entwicklung des neuen Kontrollfahrzeugs eingebunden, das ab 2027 zum Einsatz kommen soll. Auch die Weiterentwicklung der portablen Kontrollgeräte (KonPk), die Konzepterarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Eigensicherung sowie die Personalentwicklung im VKD werden aktiv begleitet. Ziel ist ein ganzheitlich geplanter, moderner Kontrolldienst, der sowohl den fachlichen Anforderungen als auch den Bedürfnissen der Beschäftigten gerecht wird.

Mobiles Arbeiten: flexibel und verantwortungsbewusst

Mobiles Arbeiten ist heute fester Bestandteil unserer Arbeitskultur. Aktuell besteht die Möglichkeit, an drei Tagen pro Woche mobil zu arbeiten – europaweit. In laufenden Gesprächen setzen wir uns für die Ausweitung auf weltweite mobile Arbeit ein und begleiten die Einführung eines Jahresstundensaldos. So fördern wir mehr Eigenverantwortung, Selbstständigkeit und Flexibilität für die Beschäftigten.

Digitalisierung und KI: Arbeit erleichtern, Beschäftigte entlasten

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der digitalen Transformation. Die Ausstattung mit modernster IT ist gestartet, erste Konzepte zu KI und Chatbots entstehen. Unser Ziel ist klar: In zwei Jahren sollen alle Beschäftigten Zugang zu digitalen Assistenzsystemen haben – als Unterstützung im Arbeitsalltag, zur Prozessoptimierung und Entlastung. Dabei ist uns wichtig, die Kolleginnen und Kollegen mitzunehmen, zu informieren und in die Entwicklung aktiv einzubinden.

Dienstvereinbarungen weiterentwickeln – gemeinsam

Bestehende Dienstvereinbarungen werden kontinuierlich optimiert – in partnerschaftlicher Abstimmung zwischen Personalvertretung, Behördenleitung und Beschäftigten. Dabei fragen wir uns immer wieder: Wie können wir unsere Zusammenarbeit weiter verbessern? Wie schaffen wir mehr Motivation, mehr Flexibilität und eine Arbeitsumgebung, die echte Work-Life-Balance ermöglicht?

Außenstellen stärken – Zentrale entlasten

Ein weiterer Fokus liegt auf der Stärkung der Außenstellen. Mehr Aufgaben sollen dorthin verlagert, mehr Personal vor Ort eingesetzt werden – als gezielte Entlastung der Zentrale und zur Aufwertung der regionalen Standorte.

Digitale Personalverwaltung: effizient, transparent, entlastend

Mit der Einführung digitaler Personalverwaltungssysteme gestalten wir auch die Zusammenarbeit zwischen Personalvertretung und Personalabteilung effizienter. Ziel ist eine schlanke, schnelle und transparente Bearbeitung personalbezogener Themen – zum Vorteil aller Beteiligten.

Ausblick auf 2027 – Ziele im Blick, Menschen im Mittelpunkt

In zwei Jahren wollen wir gemeinsam viele dieser Ziele erreicht haben: ein moderneres, digitales BALM, effiziente Prozesse, starke Außenstellen, flexible Arbeitsmodelle und eine weiterhin enge, respektvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten. Dabei gilt: Veränderung darf nicht zu Überforderung führen. Denn nur wenn alle an einem Strang ziehen und niemand überlastet wird, lassen sich nachhaltige Erfolge erzielen.

Gemeinsam. Im Sinne der Beschäftigten. Für die Zukunft des BALM.

3.2 Das sagt die Gleichstellungsbeauftragte

Die moderne Arbeitswelt verlangt nach flexiblen und anpassungsfähigen Arbeitszeitmodellen. Im Bundesamt für Mobilität und Logistik (BALM) wurden mit der neuen Dienstvereinbarung zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten und der Möglichkeit zur mobilen Arbeit zwei zentrale Regelungen geschaffen, die den Beschäftigten eine verbesserte Work-Life-Balance ermöglichen. Diese Entwicklungen kommen insbesondere der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zugute und bieten darüber hinaus vielfältige Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung des Arbeitsalltags.

Mit der Einführung flexibler Arbeitszeiten anstelle fester Kernzeiten können die Beschäftigten ihre Arbeitsperioden zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr weitgehend selbst bestimmen. Hierbei kann auch ohne weiteren Antrag freiwillig auf den Samstag ausgewichen werden. Die Möglichkeit, bis zu drei Tage pro Woche mobil zu arbeiten, ergänzt diese Flexibilisierung und schafft zusätzlichen Handlungsspielraum.

Gerade für Teilzeitbeschäftigte ergeben sich hieraus neue Chancen: Durch die individuelle Arbeitszeitgestaltung können Arbeitsstunden angepasst und bei Bedarf erhöht werden. Dies ermöglicht nicht nur ein höheres aktuelles Einkommen, sondern trägt auch langfristig zur Absicherung der Altersvorsorge bei.

Das BALM entwickelt die Regelungen zur mobilen Arbeit kontinuierlich weiter. Neben der bestehenden Möglichkeit, innerhalb der EU mobil zu arbeiten, wird derzeit geprüft, ob dies künftig auch in Drittstaaten ermöglicht werden kann. Damit setzt sich das BALM aktiv dafür ein, die Arbeitsbedingungen stets an die aktuellen Anforderungen der modernen Arbeitswelt anzupassen und auf die Bedürfnisse der Beschäftigten einzugehen.

Eine weitere wesentliche Verbesserung ist die erleichterte Integration von Betreuungs- und Familienpflichten in den Arbeitsalltag. Dank der neuen Regelungen ist es beispielsweise einfacher, Kinder von der Schule oder Kita abzuholen oder sich um pflegebedürftige Angehörige zu kümmern, ohne dass dies zulasten der Arbeitszeit geht. Ebenso können wichtige private Termine besser mit dem Alltag harmonisiert werden.

Ein Blick auf die Zahlen zeigt, dass sich diese modernen Arbeitszeitmodelle bereits positiv auf die Karrierechancen im BALM auswirken: **Der Anteil der Frauen im höheren Dienst liegt bei 56%, der der Männer bei 44%. Von den elf Außenstellen werden sechs von Frauen geleitet.** Diese Verteilung verdeutlicht, dass es in der Behörde keine Unterrepräsentanz von Frauen in Führungs- und Spitzenpositionen gibt. Auch wenn verschiedene Faktoren zu dieser Entwicklung beigetragen haben, können die flexiblen Arbeitszeitregelungen als eine begünstigende Rahmenbedingung gesehen werden. Sie tragen dazu bei, dass Karriere und private Verpflichtungen besser miteinander vereinbart werden können, ohne dass sich daraus strukturelle Nachteile ergeben.

Mit der Kombination aus flexibler Arbeitszeitgestaltung und der Möglichkeit zur mobilen Arbeit hat das BALM moderne Arbeitsbedingungen geschaffen, die sowohl individuelle Bedürfnisse als auch die organisatorischen Anforderungen in Einklang bringen. Dies fördert nicht nur die Zufriedenheit und Motivation der Beschäftigten, sondern unterstützt auch eine **chancengerechte Karriereentwicklung**. Die positiven Auswirkungen dieser Regelungen zeigen sich nicht zuletzt in der ausgewogenen Verteilung der Geschlechter im höheren Dienst. Das Bundesamt beweist damit, dass Flexibilität und moderne Arbeitszeitmodelle einen entscheidenden Beitrag zur Attraktivität des Arbeitgebers und zur nachhaltigen Personalentwicklung leisten können.



Im höheren Dienst sind 56% der Beschäftigten Frauen und 44% Männer; zudem werden sechs der elf Außenstellen von Frauen geleitet.

3.3 Zwei Interviews zu Homeoffice und Arbeitszeitgestaltung im BALM

Interview Marina Gilles



Marina Gilles ist Sachbearbeiterin in Abteilung Z. der Kölner Zentrale.

Hallo Frau Gilles, schön, dass Sie sich Zeit nehmen für ein kurzes Interview. Zeit ist ja immer so ein Thema. Sie sind beruflich sehr engagiert und gleichzeitig Mutter zweier noch kleiner Kinder. Wie schaffen Sie den Spagat?

Marina Gilles: Meine Kinder sind 6 und bald 9 Jahre alt. Eine Betreuung muss immer gewährleistet sein. Wir haben das Glück, dass unsere Kinder zwei Nachmittage in der Woche „Oma-und-Opa-Zeit“ genießen können. Diese Tage sind den Kindern auch immer noch sehr wichtig. Zudem arbeite ich in Teilzeit und bin dadurch nach Schulschluss oder Kita-Ende zuhause.

Mein Mann arbeitet oft im Homeoffice und übernimmt dadurch ebenfalls einen Teil der Betreuung. Wir sprechen uns ab, wer wann zuhause ist oder die Kinder bringt/abholt bzw. das Eltern-Taxi übernimmt. Und trotzdem ist die Planung so manches Mal eine Herausforderung, da genau in dem einen wichtigen Moment weder Plan A, noch B oder C greift. Durch die flexiblen Arbeitszeiten und der in meinem Bereich sehr guten Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen und Vorgesetzten gab es bisher jedoch immer Lösungsmöglichkeiten.

Können Sie kurz beschreiben, wie ein typischer Tag bei Ihnen aussieht?

Marina Gilles: Mein typischer Tag hängt davon ab, ob ich ins Amt fahre oder von zuhause arbeite. An den Bürotagen

kümmert sich mein Mann morgens um die Kinder, sodass ich früh in meinen Arbeitsalltag starten und dadurch nachmittags rechtzeitig wieder zuhause sein kann. An den Tagen, an denen ich mich in mobiler Arbeit befinde, fängt mein Tag meistens etwas später an, weil ich mich dann morgens hauptsächlich um die Kinder kümmere. Da ich aktuell in Teilzeit arbeite und dadurch nachmittags zuhause sein kann, kümmere ich mich dann meistens um die Kinder und bin dann in der – wie es so schön heißt – „Carearbeit“ tätig. Sofern die Kinder keine eigenen Pläne haben, was in dem Alter auch schon öfter mal vorkommt.

Meinen Sie, mit einem Arbeitgeber, der weniger flexibel in der Homeoffice- und Arbeitszeitgestaltung ist, würden Sie Ihren Job ausführen können?

Marina Gilles: Weniger Flexibilität würde auf jeden Fall dazu führen, dass das aktuelle Modell so nicht mehr funktionieren würde. Zum Beispiel das Fehlen jeglicher Möglichkeit des mobilen Arbeitens würde sicherlich eine große Hürde darstellen, die in den aktuellen Tagesablauf nicht einzubauen wäre. Eine Reduzierung der Flexibilität bedeutet auf jeden Fall mehr Stress und Einschränkungen für alle Familienbeteiligten.

Wie lange sind Sie schon im BALM tätig und wie sah Ihr bisheriger Karriereweg innerhalb des BALM aus?

Marina Gilles: Ich bin seit Dezember 2021 im BALM und seit dieser Zeit als Sachbearbeiterin in Z52 tätig.

Das BALM hat eine hohe Quote, was Frauen in Führungspositionen angeht – liegt diese vergleichsweise hohe Quote Ihrer Meinung nach an der Flexibilität, die das Bundesamt bietet oder gibt es noch andere Gründe?

Marina Gilles: Ich denke, dass die hohe Flexibilität gerade für Personen mit Pflege- oder Familienbetreuung attraktiv ist. Es gibt einem die Möglichkeit, trotz der persönlichen Planung die berufliche Karriere weiter verfolgen zu können. Dadurch, dass alle Stellen im BALM grundsätzlich in Teilzeit besetzt werden können, bietet dies auch in Führungspositionen mehr Möglichkeiten der diversen Besetzung.

Interview Sarah Franke



Sarah Franke leitet die Außenstelle Kiel

Hallo Frau Franke, schön, dass Sie sich Zeit nehmen für ein kurzes Interview. Bei Zeit sind wir gleich beim Thema. Sie sind die Leiterin der Außenstelle Kiel und gleichzeitig Mutter eines kleinen Kindes. Auch für Sie hat der Tag nur 24 Stunden, wie schaffen Sie es, Ihre Führungsposition mit Zeit für Ihre Familie zu vereinbaren?

Sarah Franke: Das ist eine gute Frage. Es erfordert in jedem Fall einen gut strukturierten Tag und flexible Arbeitsbedingungen. Mein Mann und ich haben beide das Glück, unsere Arbeitszeit in großen Teilen nicht nur ortsungebunden ableisten zu können, sondern sind auch beide bei der Verteilung unserer täglichen Arbeitszeit sehr flexibel. Das ermöglicht es uns, die Kinderbetreuung gleichermaßen unter uns aufzuteilen und unsere Arbeitszeit um die Bedürfnisse der Familie herum zu verteilen. Natürlich gibt es Tage, wo der oder die eine mehr belastet ist, wenn z. B. ein wichtiges ganztägiges Meeting ansteht oder eine Dienstreise. Dann übernimmt jeweils die andere Person die Betreuung am Morgen und auch das Abholen aus der Kita. Aber auch für diese Tage bietet meiner Meinung nach das BALM eine super Möglichkeit, trotzdem meine Soll-Arbeitszeit zu erbringen. Dadurch, dass wir bis 22:00 Uhr arbeiten dürfen, kann ich auch, wenn mein Sohn schon im Reich der Träume ist, im Homeoffice weiterarbeiten.

Arbeiten Sie in Teil- oder Vollzeit?

Sarah Franke: Derzeit befinde ich mich aufgrund meiner Schwangerschaft in einem Teilbeschäftigungsverbot. Vor meiner erneuten Schwangerschaft war ich in Vollzeit tätig. Nach meiner Elternzeit plane ich auch wieder in Vollzeit zurückzukehren.

Können Sie kurz beschreiben, wie ein typischer Tag bei Ihnen aussieht?

Sarah Franke: In der Regel beginnt bei uns der Tag gegen 05:00 Uhr. Je nachdem, ob ich für den Tag Präsenz oder Homeoffice geplant habe, wechselt meine Rolle am Morgen. An Präsenztagen fahre ich direkt zur Außenstelle, um meinen Dienst zu beginnen. Mein Mann durchläuft dann mit unserem Sohn die Morgenroutine und bringt ihn anschließend zur Kita. Nach der Arbeit hole ich unseren Sohn von der Kita ab, sodass mein Mann im Homeoffice die Zeit bekommt, die er benötigt, um seine Arbeitszeit zu erbringen. An meinen mobilen Arbeitstagen ist es dann genau andersrum. Am Nachmittag treffen wir zuhause alle aufeinander und verbringen den restlichen Tag gemeinsam.

Meinen Sie, Sie könnten einen solchen Job wie Ihren machen, wenn Ihr Arbeitgeber weniger flexibel in der Homeoffice- und Arbeitszeitgestaltung wäre?

Sarah Franke: Das würde schwierig. Ich könnte bei weniger flexiblen Rahmenbedingungen, wie einem starren Arbeitszeitraum und weniger Homeoffice, als junge Mutter nicht in Vollzeit arbeiten und wäre gezwungen, meine Arbeitszeit deutlich zu reduzieren. Andernfalls könnte ich meinen familiären Verpflichtungen nicht in Gänze nachkommen. Durch eine starke Arbeitszeitreduzierung könnte ich meinem eigenen Anspruch bei der Erledigung der mir übertragenen Aufgaben jedoch nicht mehr gerecht werden. Mir ist es sehr wichtig, dass Termine durch mich eingehalten werden und die Kolleginnen und Kollegen sich jederzeit an mich wenden können mit dem, was sie auf dem Herzen haben, ob beruflich oder auch privat. Umso dankbarer bin ich, dass ich mit dem BALM einen Arbeitgeber gefunden habe, bei dem ich meinen beruflichen Traum leben darf und gleichzeitig meinen privaten Wunsch nach einer Familie verwirklichen konnte.

Sie sind Leiterin der Außenstelle Kiel, wie sah Ihr bisheriger Karriereweg innerhalb des BALM aus?

Sarah Franke: Im Jahr 2017 habe ich in der Außenstelle Kiel im Sachbereich A Ordnungswidrigkeitenverfahren als Sachbearbeiterin meinen Dienst begonnen und war für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren bezüglich Gebietsfremden verantwortlich. Schnell habe ich gemerkt, dass mir der Owi-Bereich sehr viel Spaß macht. Gleichzeitig kam in mir der Wunsch auf, mehr Verantwortung im Team zu übernehmen. Also bewarb ich mich um die Stelle als Sachgebietsleitung im Sachbereich A der Außenstelle Kiel und bekam diese auch. Wie es das Schicksal so will, wurde 2020 der Posten der Außenstellenleitung vakant. Um noch mehr Gestaltungsmöglichkeiten für die Außenstelle erlangen zu können, habe ich mich dann für die Außenstellenleitung beworben. Da ich 2019 meinen Masterabschluss nach drei Jahren nebenberuflichem Studium erlangt hatte, erfüllte ich somit auch die formellen Voraussetzungen. Nach erfolgreicher Bewerbung durfte ich dann die Position 2021 antreten und habe sie seitdem inne.

Im Höheren Dienst liegt die Frauenquote des BALM aktuell bei 56 Prozent – liegt diese vergleichsweise hohe Quote Ihrer Meinung nach an der Flexibilität, die das Bundesamt bietet oder gibt es noch andere Gründe?

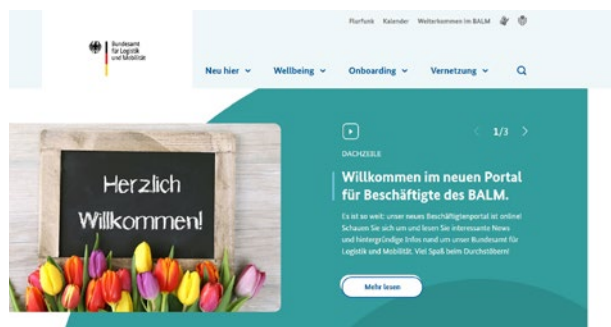
Sarah Franke: Ich glaube, dass die flexible Gestaltung von Arbeitszeit und Arbeitsort eine zentrale Rolle dabei spielt, dass der Frauenanteil im höheren Dienst beim Bundesamt so hoch ist. Arbeitszeitmodelle, die zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr sowie an bis zu drei Tagen mobil genutzt werden können, schaffen wichtige Freiräume, insbesondere für Personen mit familiären Verpflichtungen, was nach wie vor häufig Frauen betrifft.

Allerdings glaube ich auch, dass es neben der Flexibilität auch weitere Faktoren gibt. Dazu zählen eine gezielte Personalentwicklung, transparente Karrierewege, eine wertschätzende Organisationskultur und auch ein hohes Maß an Gleichstellungsbewusstsein innerhalb der Behörde. Diese Rahmenbedingungen senden das Signal, dass Leistung unabhängig vom Geschlecht anerkannt und gefördert wird. Und das ist meiner Meinung nach entscheidend, um Frauen für Führungspositionen zu gewinnen und dort zu halten.

Vielen Dank für das Gespräch und alles Gute für Sie!

3.4 Networking wird großgeschrieben

Das BALM hat ein **Beschäftigtenportal** innerhalb des zentralen Intranets entwickelt, zu dem ausschließlich BALM-Beschäftigte Zugang haben. So können sich die Beschäftigten noch einfacher und schneller untereinander vernetzen – abteilungs- und standortübergreifend. Im Fokus steht dabei die soziale Interaktion, die das Zusammengehörigkeitsgefühl der BALM-Beschäftigten stärken und die Identifikation mit dem Amt fördern soll. Neben Meldungen zu Neuigkeiten werden Möglichkeiten zum Wissens- und Interessenaustausch sowie Informationen beispielsweise zum Onboardingprozess oder zum Gesundheitsmanagement bereitgestellt.



Das Beschäftigtenportal ist die zentrale Anlaufstelle für Informationen, Ressourcen und Kommunikationsmöglichkeiten im BALM-Intranet.

In Einführungsveranstaltungen für neue Beschäftigte stellen die Abteilungen des BALM ihre Aufgaben, aktuelle Themen und Projekte vor. Zudem gibt es eine **Vortragsreihe** für alle Beschäftigten – „Wir im BALM“ – zum abteilungsübergreifenden Wissensaustausch und Know-how-Transfer. Und bei unseren Networking-Events haben die Beschäftigten schließlich Gelegenheit, sich auch über den fachlichen Austausch hinaus kennenzulernen.

Der Kommunikationsbereich des Stab Leitung stimmt außerdem aktuelle Themen und Veranstaltungen mit den

Beschäftigten aus den Abteilungen ab und betreut das Intranet des BALM als zentrale, interne Kommunikationsplattform. Der Stab Leitung berät die Abteilungen in allen Fragen der Kommunikation, von der Texterstellung über die Bildauswahl bis hin zu gestalterischen Themenstellungen.



Die Veranstaltungsreihe „Wir im BALM“ bietet abteilungsübergreifenden Wissensaustausch für die Beschäftigten.

3.5 Bitte folgen! – Die Social-Media-Kanäle des BALM

Im Oktober 2023 hat das BALM seine Präsenz in den sozialen Medien um einen Instagram-Kanal erweitert. Neben einem erfolgreichen LinkedIn-Kanal mit fast 10.000 Followerinnen und Followern und einem YouTube-Kanal bildet dieser die dritte Säule der Social-Media-Aktivitäten des BALM. Der Instagram-Account wird immer beliebter: Die magische Grenze von 2.000 Followern wurde längst überschritten.

Ein zerschlissener Reifen, ein mit Baumstämmen überladener Lkw oder ein Fahrzeug im Einsatz auf einer morgendlichen, nebligen Autobahn – diese Fotomotive haben auf dem BALM-Instagram-Kanal überdurchschnittlich hohe Zahlen an „Likes“ erzeugt. Absoluter Top-Content der letzten Zeit ist ein Bild der neuen Dienstfahrzeuge mit dem Text: „Der Rollout beginnt“. Mit weit über 100 Likes zeigen diese Posts beispielhaft, was bei den Followerinnen und Followern des BALM-Instagram-Kanals besonders gut ankommt: Fotos und Beiträge, die die wichtige, tägliche Arbeit der Kolleginnen und Kollegen des Verkehrskontrolldienstes anschaulich machen und erläutern. Information und Bekanntmachung über die Arbeit und den Auftrag des BALM stehen bei diesen Posts im Fokus. Gleichzeitig sorgen pointierte und humorvolle Captions auf dem Bildmaterial für die nötige Aufmerksamkeit:



Kreative Themenumsetzung und Zielgruppenansprache stoßen auf besonders große Resonanz.

Ein Video über die praktische Arbeit des Kontrolldienstes sorgte für besonders viel Reichweite. Darin wurde kurz und knapp erläutert, wie eine Gewichtskontrolle und anschließende Verwiegung von Lkw funktionieren. Mit mehr als 300 Likes und knapp 37.000 Aufrufen, durch die auch weitere Followerinnen und Follower gewonnen wurden, ist dieser Beitrag die Nr. 1 unter den BALM-Beiträgen.



Pointierte Aussagen zu Themen des Verkehrskontrolldienstes veranschaulichen die Bandbreite der Aufgaben für die Verkehrssicherheit.

Der Instagram-Feed des BALM nährt sich natürlich nicht nur aus Inhalten, die Kontrolleurinnen und Kontrolleure zusenden, sondern deckt die gesamte Bandbreite der BALM-relevanten Themen ab. So gibt es regelmäßig die Zahl der Woche, Posts zu moderner Mobilität, den verschiedenen Förderprogrammen oder Messeauftritten des Bundesamts. Eine herausgehobene Rolle spielt neben der Imagepflege und Öffentlichkeitsarbeit auch das Thema Recruiting: Beispielsweise stellen Beschäftigte des BALM in Kurzvideos ihren Arbeitsplatz und die Vorteile des Amtes als moderner und sicherer Arbeitgeber heraus. Auch aktuelle Jobausschreibungen sind regelmäßig als Storys auf dem Kanal zu finden.

Das BALM wird seine Social-Media-Aktivitäten weiter ausbauen und verstärkt auf kurze Videos aus den verschiedenen Bereichen setzen – genug interessanter Content ist in jedem Fall vorhanden. So wird das nächste Ziel von 5.000 Followerinnen und Followern hoffentlich schnell erreicht.

3.6 Neue Slogans braucht das Amt

In der Zentrale sind sie nicht zu übersehen: die neuen, bunten Plakate. Sie sind das Ergebnis eines ersten Brainstormings, wurden gerahmt und zieren inzwischen die Flure und das Foyer der Kölner Zentrale. Das klare Ziel: mehr Aufmerksamkeit für das BALM schaffen.

Angeregt durch Imagekampagnen wie die des BND („Wir suchen Terroristen [w/m/d]“) hat sich das BALM ebenfalls zum Ziel gesetzt, seine Öffentlichkeitsarbeit weiter durch pointierte und punktgenaue Slogans, die in Erinnerung bleiben, zu fokussieren. Die Slogans sollten auffällig bis provokant sein. Die erste Auflage wird inzwischen auf Messen und weiteren

öffentlichen Veranstaltungen in Form von Postkarten verteilt oder in Dienstfahrzeugen ausgelegt.

Auch auf den Social-Media-Kanälen werden die Slogans veröffentlicht. Sie dienen nicht nur der Imagepflege, sondern auch dem Recruiting neuer Beschäftigter: der integrierte QR-Code führt auf die Karriereseite des BALM.

Und es geht weiter: Mit der ersten Sloganreihe ist längst nicht Schluss. Viele Beschäftigte haben inzwischen das Angebot genutzt, weitere Slogan-Ideen einzusenden. Sie sind Teil eines Kreativ-Workshops, der das Ziel hat, die Kampagne fortlaufend zu erweitern und lebendig zu halten. Und dies erfolgt vollständig intern und ohne die Unterstützung eines externen Dienstleisters. Auf diese Weise entstehen nicht nur neue kreative Slogans, sondern unsere Imagekampagne ist gleichzeitig ein gelungenes Beispiel für Partizipation und Beschäftigtenbindung im BALM.



Ob auf dem Weg zur Kantine oder im Treppenhaus: die Motive der Slogan-Kampagne begegnen Beschäftigten und Besuchenden des BALM an zahlreichen Stellen. Zur Verwendung bei Veranstaltungen und Events gibt es die Slogans auch im Postkartenformat.

3.7 Innovation trifft Dialog: mittendrin auf Messen und Events

Erstmals auf der Gamescom:

BALM erobert neue Zielgruppen

2025 setzt das Bundesamt für Logistik und Mobilität ein starkes Zeichen und ist erstmals auf der Gamescom in Köln vertreten – der weltweit größten Messe für Computer- und Videospiele sowie Unterhaltungselektronik. Zwischen Gaming-Neuheiten und Techniktrends präsentiert sich das BALM als moderner, digital aufgestellter Arbeitgeber mit spannenden Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten für die junge Generation. Der direkte Dialog mit potenziellen Nachwuchskräften steht hier im Mittelpunkt – innovativ, authentisch, zukunftsorientiert.



Wachsendes Engagement auf Fachmessen

Mit der dynamischen Weiterentwicklung seiner Aufgaben hat das BALM seine Messeaktivitäten in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Mit dem klaren Ziel: Sichtbarkeit, Vernetzung und Dialog, um den Bekanntheitsgrad des BALM als digitale und moderne Behörde zu steigern.

Ob auf der IAA Transportation in Hannover, der Transport Logistic in München oder der NUFAM in Karlsruhe – das BALM ist als kompetenter Ansprechpartner in der Logistikbranche präsent. Darüber hinaus zeigt das Bundesamt Flagge auf Messen mit Fokus auf Mobilität, Radverkehr und

öffentlichen Personennahverkehr – wie der Eurobike in Frankfurt, der Bus2Bus und der Mobility Move in Berlin, dem UITP-Summit in Hamburg, dem Nationalen Radverkehrskongress (NRVK) des Bundesministeriums für Verkehr sowie der Fahrradkommunikalkonferenz.

Des Weiteren nimmt das BALM an Personalmessen wie beispielsweise Karrieretagen, Absolventenkongressen, Tag der Ausbildung sowie weiteren Personalmarketing-Messen in den Außenstellen teil.

„BALM hautnah“ – erlebbarer Kontrollauftrag

Ein echtes Highlight im Veranstaltungsportfolio ist die eigene Reihe „BALM hautnah“. Diese Aktions- und Informationstage bringen das Amt direkt mit der Branche zusammen – insbesondere mit Verbänden des Güterkraftverkehrs- und Transportlogistikgewerbes. Verkehrssicherheitskontrollen, Informationsstände und Fachvorträge bilden dabei ein abwechslungsreiches Programm, das die Aufgabenvielfalt des BALM für Teilnehmende greifbar und erlebbar macht.

Offene Türen, offene Kommunikation

Auch beim jährlich stattfindenden Tag der offenen Tür der Bundesregierung ist das BALM regelmäßig vertreten. Besucherinnen und Besucher erhalten hier spannende Einblicke in die tägliche Arbeit und Karrieremöglichkeiten des Bundesamtes – Transparenz, Bürgernähe und Nachwuchsförderung stehen im Zentrum. Apropos Kommunikation und Networking: Im nächsten Kapitel stellen wir das Pilotprojekt Mentoring vor.



Verkehrsminister Patrick Schnieder und BALM-Präsident Christian Hoffmann im Gespräch auf der Fachmesse Transport Logistik in München.

3.8 Pilotprojekt Mentoring im BALM

Im BALM ist im Jahr 2024 das Pilotprojekt Mentoring eingeführt worden. Führungskultur und Wertekompass sollen von Anfang an mit den neuen Führungskräften geteilt und weitergegeben werden. Die Mentoren (erfahrene Führungskräfte des BALM) beraten und unterstützen die Mentees (neu gewonnene Führungskräfte) persönlich und vertraulich, insbesondere

- zum Verständnis der Rolle als Führungskraft und deren Anforderung,
- zur Erlangung von Sicherheit im Umgang mit den Herausforderungen als Führungskraft,
- zu gemeinsamer Behördenkultur, Spielregeln und gelebter Praxis,
- zur Entwicklung eines gemeinsamen Aufgabenverständnisses und
- zur Ausprägung der Schnittstellenkompetenz sowie Anleitung zu initiativen, agilen und zielführenden Handlungen.

Nach Abschluss des Piloten soll das Mentoringprogramm in den Regelbetrieb überführt werden.

Nachfolgend lesen Sie Erfahrungsinterviews zum Pilotprojekt Mentoring im BALM mit Mentor Herrn Arne Kuhlmann (Abteilungsleitung) & Mentee Frau Tamara Schweitzer (Sachgebietsleitung).

Warum haben Sie sich als Mentor für das Pilotprojekt im BALM beworben?

Mentor: „Die Idee, das Mentoringprogramm einzurichten, weckte in mir große Begeisterung, weil es mich an meine ersten Jahre im BALM erinnert hat. Damals hätte ich mich sehr über eine solche Möglichkeit gefreut. Nun freue ich mich, meine heutigen Erfahrungen an jüngere Kolleginnen und Kollegen weiterzugeben.“

Welche positiven Erfahrungen haben Sie bisher aus dem Mentoring gewonnen?

Mentor: „Dass sich Mentoren und Mentees ohne Berührungsängste begegnen und ein offener, unkomplizierter Umgang miteinander besteht. Darüber hinaus konnte ich interessante sowie motivierte Menschen aus anderen Fachbereichen kennenlernen und Verknüpfungen entstehen lassen, die sonst wahrscheinlich nicht so entstanden wären.“

Mentee: „Da fallen mir einige ein. Besonders der praktische Erfahrungsaustausch mit krisengeübten Mentoren zeigt mir



Mentor Arne Kuhlmann und Mentee Tamara Schweitzer haben am Pilotprojekt teilgenommen und berichten über ihre Erfahrungen und Eindrücke.

als junger Führungskraft, dass es keine Situation gibt, die es nicht schon einmal gab. Das hilft insbesondere bei zunächst überwältigend wirkenden Herausforderungen, da es für jedes Problem eine Lösung gibt. Das gibt Sicherheit.“

Welche Fähigkeiten und/oder Einsichten haben Sie aus den bisherigen Phasen des Mentorings mitgenommen?

Mentor: „Auch wenn das Mentoringprojekt anfänglich noch unbekannt war und sich Prozesse und Personen erst einmal einspielen mussten, war allen Beteiligten nach kurzer Zeit klar, dass das Konzept funktioniert und eine beidseitige Bereicherung darstellt.“

Mentee: „Führung erfordert Ausdauer, Reflexion und einen klugen Umgang mit den eigenen Ressourcen. Es hilft, mit einem gesunden Maß an Motivation zu starten und sich bewusst Pausen zu gönnen, um langfristig wirksam zu bleiben. Prioritäten zu setzen und dranzubleiben, ist entscheidend. Die eigene Haltung und Stimmung haben großen Einfluss auf das Team – daher ist es wertvoll, an der eigenen Weiterentwicklung zu arbeiten.“

Gab es Herausforderungen während des Mentorings? Wenn ja, wie sind Sie damit umgegangen?

Mentor: „Die größte Herausforderung besteht vermutlich darin, sich bei vollen Terminkalendern genügend Zeit für das Mentoring einzuräumen. Den freien Handlungsspielraum bewerte ich positiv, da hierdurch individuelle Belange berücksichtigt werden können.“

(Redaktionelle Anmerkung: Die Mentoren und Mentees legen die Intervalle, die Form und die Anzahl der Austausche eigenverantwortlich fest.)

Mentee: „Eine Herausforderung war es für mich, meine eigenen Ziele klar zu definieren und zu formulieren, was ich mir vom Mentoring erwarde. Anfangs war ich unsicher, wie offen ich über meine Themen sprechen kann – aber mit der Zeit ist das Vertrauen gewachsen. Es war auch nicht immer leicht, im Alltag genügend Zeit und Fokus für die Gespräche zu finden, aber genau das hat mir gezeigt, wie wichtig Prioritätensetzung ist.“

Inwiefern hat das Mentoring zum aktuellen Zeitpunkt Ihre persönliche sowie berufliche Entwicklung beeinflusst?

Mentee: „Das Mentoring war für mich ein echter Spiegel. Ich wurde dazu angeregt, meine Sichtweisen, meine Motivation und meine Ziele zu hinterfragen. Das hat mir geholfen, mich selbst besser zu reflektieren und Klarheit zu gewinnen. Im Laufe der Zeit habe ich dadurch ein besseres Verständnis für meine Stärken und Entwicklungsfelder gewonnen – und das hat mein Selbstvertrauen spürbar gestärkt.“

Hat das Mentoringprogramm Ihre eigenen Führungsfähigkeiten beeinflusst und wenn ja, wie?

Mentor: „Den Austausch im Mentoring empfinde ich als äußerst bereichernd. Es ist sehr motivierend zu beobachten, wie Impulse und Denkansätze von den Mentees aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Durch die Gespräche eröffnen sich neue Perspektiven, die auch meine eigene berufliche Praxis nachhaltig positiv beeinflusst haben.“

Was hat im Mentoringprogramm bisher besonders gut funktioniert? Was wünschen Sie sich für die letzte Rotation?

Mentor: „Der Sechs-Monats-Zeitraum hat sich gut bewährt. Die Mentees und die Mentoren hatten meines Erachtens ausreichend Zeit für das Sammeln von Fragestellungen und den darauffolgenden Austausch zu unterschiedlichsten Themen. Durch den flexiblen Rahmen kann auf unterschiedliche Kenntnisse und Bedürfnisse eingegangen werden.“

Mentee: „Die Mentoren geben viel Zeit und Herzblut in das Mentoring. Als Mentee wird man ernst genommen und durch die Offenheit entsteht ein enges Vertrauensverhältnis. Dafür bin ich dankbar und wünsche mir, dass es so bleibt.“

Was war/ist für Sie bisher der wertvollste Aspekt der Mentoringbeziehung bzw. des -programms?

Mentor: „Neuen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zu bieten, im geschützten Rahmen Fragen zum Führungsalltag zu stellen. Nach Abschluss des Mentorings ist ein Grundstein gelegt, der weitergehende Vernetzungen im Amt gewährleistet.“

Mentee: „Für mich war es sehr wertvoll, im Mentoring einen Raum zu erleben, in dem Offenheit und Ehrlichkeit möglich sind. Es wurde deutlich, dass auch kritische Rückmeldungen ihren Platz haben und dass genau das zur persönlichen Weiterentwicklung beiträgt.“

Inwiefern trägt das Mentoringprogramm aus Ihrer Sicht zur Stärkung der Behördenkultur bei?

Mentor: „Das Mentoring fördert ein übergreifendes Verständnis für die unterschiedlichen Arbeitsweisen im Haus. Die Erörterung und Einnahme unterschiedlicher Sichtweisen hilft, Unterschiede zwischen den einzelnen Fachabteilungen und -referaten zu überbrücken. Ein gemeinsames Verständnis beeinflusst und stärkt die Kultur.“

Mentee: „Durch das Programm werden das gegenseitige Verständnis unter den Abteilungen und die persönliche Identifikation mit der Behörde verbessert. Man lernt, wie die anderen Bereiche denken und was sie sich wünschen. Insgesamt stärkt das Mentoring die Behördenkultur ganz erheblich.“

Und jetzt von der Vernetzung zu unserem Social Hub.

3.9 Social Hub: die neue Kantine

Nach einer aufwändigen Sanierung und der intensiven Suche nach einem neuen professionellen Partner eröffnete am 3. Juni 2024 die neue Kantine der Zentrale des BALM in Köln.

Und das lange Warten hat sich für die Beschäftigten gelohnt, lag doch der Fokus bei der Gestaltung des Kantinenbereichs nicht nur auf einer praktischen, sondern vielmehr auch auf einer multifunktionalen Einrichtung; hell, freundlich und modern gestaltet lädt die neue Kantine zum Verweilen und auch zur Nutzung außerhalb der reinen Speisenaufnahme ein.

Mit Loungebereichen, separierten Arbeitsplätzen, einem Coffeepoint und einem integrierten Besprechungsraum kann der Kantinenbereich auch zum kollegialen Austausch, für Besprechungen, Veranstaltungen oder aber das Arbeiten außerhalb des eigenen Büros genutzt werden. Das moderne Herzstück des Dienstgebäudes ist entstanden.

Auch bei der gesunden Verpflegung der Beschäftigten konnte mit der Eröffnung der Kantine ein großer Schritt hin zum

modernen Arbeitgeber gemacht werden. So ist es möglich, sich während der normalen Dienstzeiten jederzeit im Kiosk der Kantine zu versorgen. Neben dem klassischen Mittagsangebot gibt es auch eine Frühstücksverpflegung. Darüber hinaus hat sich der Kantinenbetreiber gegenüber dem BALM verpflichtet, zu mindestens 41 Prozent regionale/saisonale und zu 32 Prozent Bioprodukte (bei Obst und Fleisch 100 Prozent Bio) anzubieten. Alle Speisen werden frisch vor Ort gekocht.

Die Preise der angebotenen Speisen können aufgrund einer gemäß der Kantinenrichtlinie Bund gewährten Bezuschussung des Dienstherrn auf einem kostengünstigen Niveau gehalten werden.

Somit stellt die neue Kantine für das BALM einen weiteren Baustein hin zum modernen und attraktiven Arbeitgeber im Herzen von Köln dar.

Und natürlich darf bei all dem eine optimale Flexibilität nicht fehlen.



Die neue Kantine ist mit Loungebereichen, separierten Arbeitsplätzen, einem Coffeepoint und einem integrierten Besprechungsraum ausgestattet.

3.10 Das Flexiteam

Das Flexiteam besteht aus einem Team von 6 Mitarbeitenden. Jedes Teammitglied hat einen anderen beruflichen Background, sodass die individuellen Stärken der Einzelnen auf vielfältige Weise die Fachbereiche im BALM unterstützen können.

Das Flexiteam ist gegründet worden, um unkompliziert und unbürokratisch Engpässen in unseren Fachbereichen entgegenzuwirken: sei es aufgrund von Personalausfällen,

Krankheit oder Elternzeit, einer Hochphase von Anträgen oder unbesetzten Stellen.

Die Flexiteam-Beschäftigten werden temporär auf vakanten Stellen eingesetzt und arbeiten zum Großteil in den Fachbereichen, die einen Antrag auf Unterstützung des Flexiteams gestellt haben, mit. Sie sind Bestandteil des Fachbereichs für die Zeit des Einsatzes.

Darüber hinaus ist ein wichtiger Teil ihrer Arbeit das Wissensmanagement. Das Flexiteam soll nicht nur dazu dienen, als „Springer“ zu arbeiten, sondern mit dem Fachbereich gemeinsam Wissensmanagement betreiben und auch in andere Projekte eingebunden werden.

Unser Flexiteam in Zahlen

6	11	10	25
Flexiteam-Mitglieder	Monate Ø Einsatzdauer	Einsätze in Referaten	Flexiteam-Anträge



Mein Name ist **Tatjana**. Ich bin im Flexiteam, weil ich mich auf die Themenvielfalt des Hauses freue und die Zusammenarbeit aktiv mitgestalten möchte.

Mein Name ist **Claudia** und ich bin Teil des Flexiteams, weil ich Wissen für jeden transparent machen möchte und mich gerne in neue Themenfelder einarbeite.



Mein Name ist **Andreas**. Und ich bin im Flexiteam, weil hier jeder seine Fähigkeiten in verschiedenen Bereichen einsetzen und flexibel auf die Bedürfnisse reagieren kann.



Mein Name ist **Sylvia** und ich koordiniere das Flexiteam. Diese Aufgabe macht mir Spaß, weil ich gerne im Team arbeite und durch meine langjährige Orga-Tätigkeit die unterschiedlichen Flexiteam-Mitarbeitenden in den verschiedenen Fachbereichen zu einer guten Zusammenarbeit bringen kann.



Mein Name ist **Irina** und ich bin Teil des Flexiteams, um meine langjährige Erfahrung im BALM nun auch in verschiedenen Aufgabenbereichen einzubringen und neue Themenfelder kennenzulernen. Ich freue mich auf spannende Einsätze.



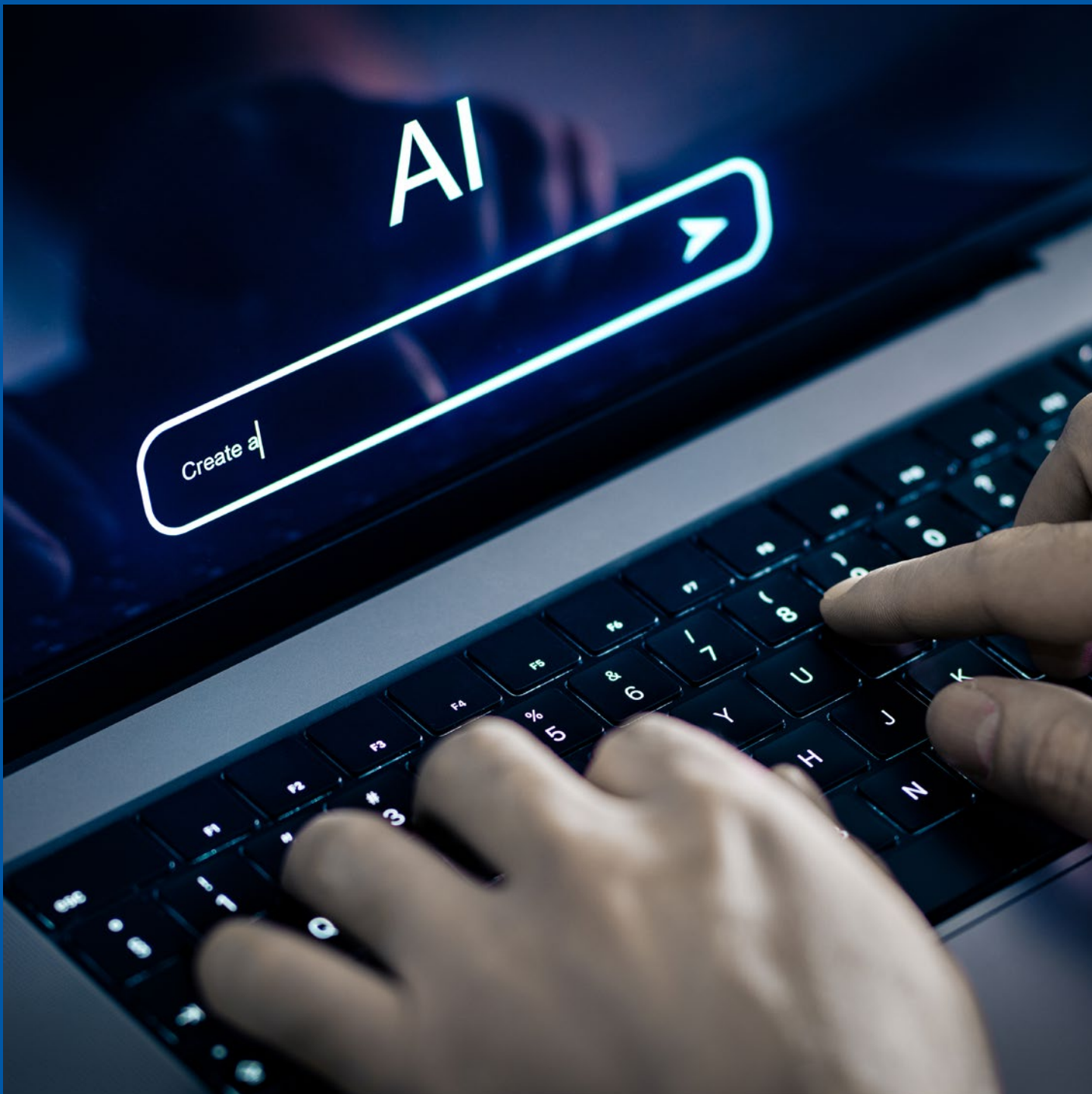
Mein Name ist **Wina**. Ich bin erst seit kurzem Teil des Flexiteams und freue mich sehr auf die abwechslungsreichen Tätigkeiten, die mich hier erwarten.



Mein Name ist **Fiona** und ich bin im Flexiteam, um die verschiedenen Aufgabenbereiche des Hauses kennenzulernen. Ich freue mich darauf, neue Interessen zu entdecken und viel Neues zu lernen.



4. Wir sind Transformationspaten!



4.1 Transformationspaten

Digitale Transformation aktiv gestalten – das BALM setzt auf Zukunft!

Die Modernisierung und Neuausrichtung unserer Arbeitsweisen ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit – und wir stellen uns ihr aktiv. Mit der Teilnahme an der Schulung #Transformationspaten für Digitalisierung investieren wir gezielt in die Zukunftsfähigkeit unserer Behörde.

Unsere Beschäftigten werden zu Gestalterinnen und Gestaltern der digitalen Transformation, um Innovationen voranzutreiben, Prozesse effizienter zu gestalten und unsere Organisation an den Anforderungen der Zukunft auszurichten.

Warum ist uns das wichtig?

- Effizienzsteigerung & Flexibilität: Digitalisierung optimiert Abläufe und macht uns reaktionsschneller
- Bessere Services & Kundenzufriedenheit: durch smarte Lösungen bieten wir noch bessere Leistungen
- Innovationskraft: wir setzen auf kontinuierliche Verbesserung
- Sicherheit & Stabilität: zukunftsorientierte Strukturen sorgen für langfristige Resilienz

Wandel aus der Organisation heraus fördern

Unsere Fachkräfte erlernen über sechs Monate hinweg Methoden zur erfolgreichen Umsetzung von Transformationsprojekten. Im Februar 2025 startete die erste Transformationsphase mit fünf Beschäftigten des BALM. Durch diesen praxisorientierten Ansatz stellen wir sicher, dass die digitale Transformation nicht nur theoretisch verstanden, sondern auch in die Praxis überführt wird – für nachhaltige Veränderungen.

Mit Abschluss der Schulung werden unsere Transformationspaten eine Multiplikatoren-Rolle im BALM übernehmen, den Kulturwandel unterstützen, den abteilungsübergreifenden Wissenstransfer fördern sowie digitale Kompetenzen auf allen Ebenen stärken.

Mit dieser Initiative unterstreichen wir unser Engagement für eine moderne, agile und zukunftssichere Behördenorganisation. Unsere Bürgerinnen und Bürger, andere Behörden, Unternehmen und Partner können sich darauf verlassen, dass wir proaktiv handeln, Innovation fördern und digitale Chancen konsequent nutzen.



Mit der Initiative „Transformationspaten für Digitalisierung“ unterstreicht das BALM sein Engagement für eine moderne, agile und zukunftssichere Behördenorganisation.

4.2 Künstliche Intelligenz im BALM

Wir stehen in den Startlöchern

Im Zeitalter der Digitalisierung gewinnt der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) auch im BALM zunehmend an Bedeutung. Wir haben grundlegende Schritte unternommen, um das Potenzial von KI verantwortungsvoll und nutzbringend zu erschließen.

Pilotprojekte mit Perspektive

Mit dem Start mehrerer KI-Projekte hat die Einführung von KI-Unterstützung im BALM begonnen. Die Projekte befinden sich in den Initialisierungsphasen, doch bereits jetzt ist erkennbar, wie groß das Potenzial ist, Prozesse zu verschlanken und den Service zu verbessern.

Verantwortungsvoll und strategisch

Uns ist bewusst, dass der Einsatz von KI nicht nur technologische, sondern auch rechtliche und ethische Fragen aufwirft. Die Einführung von KI-Anwendungen erfolgt deshalb schrittweise, transparent und unter Einbindung aller relevanten Fachbereiche und Interessenvertretungen. Hierzu haben wir ein BALM-weites Netzwerk aus Expertinnen und Experten eingerichtet, welches als Ideengeber aber auch als Austauschforum für übergreifende Fragen fungiert.

Perspektive: mehr Effizienz und bessere Services

Unser Ziel ist es, durch den gezielten Einsatz intelligenter Technologien interne Abläufe zu optimieren, Entscheidungsprozesse zu unterstützen und die Kommunikation mit unseren Partnerinnen und Partnern zu verbessern. Gleichzeitig stärken wir damit unsere Attraktivität als moderner Arbeitgeber. Der Transformationsprozess hat begonnen!



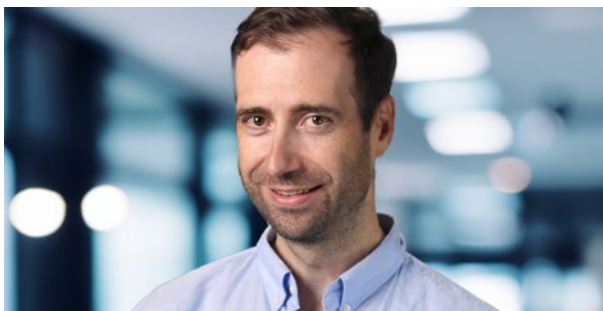
Ein abteilungsübergreifendes Team erarbeitet die Rahmenbedingungen für die strategische Einführung und den verantwortungsvollen Umgang mit KI im BALM.

4.3 AI – Ahndung Intelligent

Das Thema KI gewinnt auch für den Ahndungsbereich zunehmend an Bedeutung. Die Möglichkeiten einer effizienten Nutzung werden im Referat A4 geprüft. Monika Lügghausen (Sachbearbeitung Verwaltungsmodernisierung) und Tino Schunke (Teamkoordination Anforderungsmanagement) berichten über die Digitalisierung in den Ahndungsanwendungen und bieten einen Ausblick zum Einsatz von künstlicher Intelligenz im Ahndungsbereich.

Steckbrief
Im BALM seit:
Abschluss:
Tätigkeit:

Tino Schunke
November 2023
Master of Law
Teamkoordinator
A4-Anforderungs-
management



Tanja Koch: *Herr Schunke, wie hat sich bislang die Fachanwendung SC-OWi an die fortschreitende Digitalisierung angepasst?*

Tino Schunke: Alle Verfahrensschritte – von der Erfassung bis zum Abschluss – erfolgen digital. Fristen werden automatisch überwacht und die gesamte Dokumentation erfolgt revisionssicher. Dadurch werden Medienbrüche vermieden und die Prozesse deutlich effizienter.

Tanja Koch: *Welche digitalen Vorhaben sind noch für SC-OWi in Planung?*

Tino Schunke: Das Bundesamt für Logistik und Mobilität verfolgt mehrere digitale Initiativen, um die Fachanwendungen SC-OWi und SC-Mobil weiterzuentwickeln und die Effizienz bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zu steigern. Hierfür steht stellvertretend der Launch des SC-OWi-Portals.

Launch SC-OWi-Portal

Das SC-OWi-Portal ist ein im Internet bereitgestelltes Portal, welches im Rahmen der Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren genutzt werden kann. Mit dieser Lösung können Betroffene ihre vom BALM oder TC erhaltenen

Schreiben aus dem Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren zusätzlich online einsehen und Angaben tätigen. Hierdurch wird der medienbruchfreie Prozess weiter vorangetrieben und ein Beitrag zur Nachhaltigkeit erbracht.

Zur Unterstützung dieser digitalen Vorhaben sucht das BALM nach IT-Fachkräften, die die Koordination zwischen internen Fachbereichen, externen Dienstleistern und behördlichen Stakeholdern übernehmen. Diese Positionen sind entscheidend für die technische Umsetzung und Entwicklung sämtlicher IT-Anwendungen, um sicherzustellen, dass regulatorische Anforderungen effizient in stabile technische Lösungen übersetzt werden.

Technische Integration & Schnittstellen

SC-OWi ist über Schnittstellen an verschiedene externe Systeme angebunden. Dazu zählen unter anderem das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPO), das Fahrignungsregister (FAER) sowie Kontroll- und Mautsysteme. Durch diese Anbindungen werden Daten schneller, sicherer und automatisiert übermittelt. Die Integration ermöglicht eine medienbruchfreie Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Justizeinrichtungen.

Automatisierung & Workflow

Viele Prozesse innerhalb von SC-OWi sind heute regelbasiert automatisiert. So werden beispielsweise Tatbestände automatisch geprüft und Bescheidentwürfe generiert sowie Wiedervorlagen in das System integriert. Dadurch wird die Sachbearbeitung deutlich entlastet und kann sich auf komplexere Einzelfälle konzentrieren.

Anwendungsfreundlichkeit

Die Benutzeroberfläche wurde modernisiert und an die Anforderungen unterschiedlicher Rollen von Nutzenden angepasst. Dynamische Eingabemasken, Plausibilitätsprüfungen und integrierte Hilfefunktionen verbessern die Erfahrung der Nutzenden. Neue Mitarbeitende können sich dadurch schneller einarbeiten und Fehlerquellen werden minimiert.

Weiterentwicklung & Ausblick

Das System wird fortlaufend weiterentwickelt. Dabei kommen agile Methoden zum Einsatz, die eine flexible Anpassung an neue rechtliche, technische oder organisatorische Anforderungen ermöglichen. Künftig ist auch der Einsatz von KI-basierten Analysefunktionen geplant, um die Bearbeitung noch effizienter zu gestalten. Die Einbindung des Feedbacks der Nutzenden spielt dabei eine zentrale Rolle.

Steckbrief
Im BALM seit:
Tätigkeit:

Monika Lügghausen
April 2022
Verwaltungs-
modernisierung



Alexandro-Niklas Marino: Frau Lügghausen, Sie beschäftigen sich im Fachbereich Ahndung mit dem Thema der Verwaltungsmodernisierung. Wie lassen sich Ihre Aufgaben kurz beschreiben und was ist Ihnen besonders wichtig?

Monika Lügghausen: Seit nunmehr gut drei Jahren begleite ich die Abteilung Ahndung bei allen zentralen und abteilungsspezifischen Themen rund um Digitalisierung, Prozessoptimierung und Prozessmodernisierung. Ich unterstütze die Fachbereiche z. B. dabei, Optimierungspotentiale zu identifizieren und umzusetzen und damit ihre Prozesse weiterzuentwickeln, Verwaltungsabläufe zu vereinfachen und Komplexität zu meistern. Der Grundsatz „Prozesse erst optimieren, dann digitalisieren“ gilt m. E. auch dann, wenn wir uns die Frage stellen, welche weiteren Prozesse mit KI digitalisiert, automatisiert und beschleunigt werden können.

Was mich antreibt: Die Weiterentwicklung unserer Behörde durch konsequente und wirkungsorientierte Verwaltungsmodernisierung, die Effizienz und Zukunftsfähigkeit unserer Geschäftsprozesse. Mir liegen besonders am Herzen: ein gutes Miteinander, gemeinsames Gestalten, eine offene Kommunikation und Lernkultur, Offenheit für Innovation sowie das Heben von Synergiepotenzialen. Daher ist mir auch der Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen der Verwaltungsmodernisierung in den anderen Abteilungen wichtig. Eine gute Vernetzung und das Arbeiten an gemeinsamen Themen mit Blick in dieselbe Richtung sind der Motor, um unsere Behörde in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen und in Zeiten des Wandels zu begleiten.

Alexandro-Niklas Marino: Das Thema „KI“ genießt im BALM derzeit große Aufmerksamkeit. In Ihrer Rolle als Verwaltungsmodernisiererin: zu Recht?

Monika Lügghausen: Ja, unbedingt. KI kommt sowieso – die Frage ist: Wie nutzen wir das für uns? Wie machen wir das Amt „AI-ready“? Wie können wir von den neuen technischen Möglichkeiten profitieren, welche digitalen Lösungen passen für das BALM? Denn: Es wird nicht ohne weitere Automatisierung

und KI gehen: Denken wir an den demografischen Wandel auf der einen, ein steigendes Aufgabenportfolio auf der anderen Seite. In diesem Zusammenhang müssen wir uns die Frage stellen: Wie kann KI zur Effizienzsteigerung beitragen? Oder anders gefragt: Wie können Beschäftigte in ihrer Aufgaben erledigung durch KI optimal und effizient unterstützt werden?

Kluge Assistenten und eine gut trainierte KI können dabei helfen. Hier geht es um die Zusammenarbeit von Mensch und KI, darum, Prozesse neu zu denken. Manchmal ist es erforderlich, vermeintlich einfachere, weil gewohnte Wege zu verlassen, um neue Wege zu gehen.

Der Einsatz von KI ist ein ganzheitlicher Veränderungsprozess, für den wir jetzt den Rahmen stecken.

Alexandro-Niklas Marino: Was sind Erfolgsfaktoren bei der Einführung von „KI“?

Monika Lügghausen: Es gibt – wie bei jeder neuen, innovativen Technologie – Chancen und Risiken. Ich sehe folgende Gelingensbedingungen für den Einsatz von KI (sicherlich nicht abschließend):

1. Transparenz und Aufklärung:

- Erklärung der Funktionsweise: Es ist wichtig, den Mitarbeitenden verständlich zu machen, wie KI-Systeme funktionieren, welche Daten verwendet werden und wie die Algorithmen Entscheidungen treffen.
- Offene Kommunikation: Die Mitarbeitenden sollten über die Vorteile und potenziellen Risiken des KIEinsatzes informiert werden.

2. Vertrauensbildung durch Ethik und Datenschutz:

- Klare Ethikrichtlinien: Die Implementierung von KI sollte auf klaren ethischen Richtlinien basieren, die den Schutz der Privatsphäre, Transparenz in der Entscheidungsfindung und die Vermeidung von Diskriminierung sicherstellen.
- Datenschutz garantieren: Es muss sichergestellt werden, dass KI-Systeme datenschutzkonform arbeiten und die persönlichen Daten der Betroffenen schützen.

3. Pilotprojekte und schrittweise Einführung:

- Praktische Tests: Durch die Durchführung von Pilotprojekten kann der Einsatz von KI in einem kleineren Rahmen getestet werden. Dabei können die Ergebnisse beobachtet und Anpassungen vorgenommen werden, bevor die Technologie in großem Maßstab ausgerollt wird.

- **Evaluierung und Feedback:** Die Pilotprojekte sollten regelmäßig evaluiert werden, und das Feedback der Nutzenden sollte in die Weiterentwicklung einfließen.

4. Beteiligung der Beschäftigten:

- **Einbindung:** Die Beschäftigten der Fachbereiche sollten in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Dies schafft Akzeptanz und stellt sicher, dass die Systeme den praktischen Anforderungen und Bedürfnissen des Fachbereichs entsprechen.
- Die Beschäftigten sollten in der Nutzung von KI-Tools geschult werden, um Vertrauen in die Technologie zu schaffen und deren Akzeptanz zu fördern.
- Weiterhin braucht es eine zukunftsfähige Weiterbildungskultur.

5. Klare rechtliche Rahmenbedingungen:

- Der Einsatz von KI im BALM muss durch klare Regelungen begleitet werden, die den rechtlichen Rahmen abstecken und Missbrauch verhindern.

6. Verantwortung und Kontrolle:

- Die Verantwortung für Entscheidungen bleibt beim Menschen, anders ausgedrückt: keine Entscheidungen ohne menschliche Kontrolle! Zudem muss sichergestellt sein, dass KI-gestützte Entscheidungsvorschläge überprüfbar und nachvollziehbar sind.

7. Langfristige Evaluation und Anpassung:

- **Kontinuierliche Verbesserung:** Der Einsatz von KI sollte kontinuierlich überwacht und verbessert werden.

Fazit:

Durch eine Kombination dieser Maßnahmen kann das Vertrauen in die Technologie gefördert werden. Es ist entscheidend, dass der Einsatz von KI nicht nur als technologische Innovation, sondern auch als sozial verantwortliche Entscheidung wahrgenommen wird.

KI-Einsatz ergeben sich im Rahmen der Verfahrensbearbeitung z. B. in der Prüfung von Einlassungen (Anhörungen, Ein- und Widersprüche etc.), in der Informationsbereitstellung, in der Erstellung von Berichten, in der Übersetzung von Einlassungen in anderen Sprachen, in der Konsistenzprüfung von Anträgen, in der Vorevaluation von Informationen/Unterlagen zur schnelleren Bearbeitung durch Fachkräfte, durch intelligente Portale, z. B. KI-Chatbot zum effizienten Umgang mit Wissensdatenbanken, zur Entscheidungsunterstützung, indem komplexe Sachverhalte analysiert werden, indem Eingaben klassifiziert werden, Entscheidungsvorschläge erzeugt, große Mengen an Daten sowie Texte ausgewertet, strukturiert, zusammengefasst und strukturierte Ergebnisse generiert werden. Zudem kann KI helfen beim Generieren präziser und kontextbezogener Antworten auf komplexe Anfragen, beim Verstehen und Abrufen von Informationen auf der Grundlage semantischer Ähnlichkeit, um hochpräzise Suchergebnisse und intelligente Empfehlungen zu liefern, bei der Verarbeitung großer Dokumentenmengen durch KI-gestützte Automatisierung, zur Beschleunigung des Erkenntnisgewinns.

Und im Folgenden gibt es konkrete Einblicke in das Online-Portal für die digitale Antragsstellung im Bereich Ahndung.

Alexandro-Niklas Marino: *Wie könnte eine KI im Ahndungsbereich Ihrer Vorstellung nach aussehen und welcher Nutzen könnte daraus gezogen werden?*

Monika Lüghausen: In der Ahndung von Verstößen sind vielfältige potentielle Einsatzmöglichkeiten von generativer Künstlicher Intelligenz denkbar. Beispielsweise kann KI in den vorbereitenden (z. B. analysierenden) Tätigkeiten gute Dienste leisten. Konkret denkbare Szenarien für einen

4.4 Digitaler Fortschritt in der Ordnungswidrigkeitenbearbeitung

Seit Januar 2023 wird in der Abteilung A an der Entwicklung und Implementierung eines Online-Portals gearbeitet. Dieses soll den Nutzenden in den jeweiligen Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eine effiziente digitale Rückmeldemöglichkeit bieten. Es ist eine direkte Übertragung von Nutzendendaten aus dem Internet in das Fachprogramm der Abteilung A vorgesehen. Der Vorschlag für ein solches Portal stammt unter anderem auch aus dem Beschäftigtenkreis des Referates A2. Das Online-Portal ist zudem ein Beitrag zur Umsetzung des E-Government- und Onlinezugangsgesetzes.

In Zukunft können Verfahren somit schneller abgeschlossen werden und die Qualität der Rückmeldungen in Bezug auf Lesbarkeit, Vollständigkeit und Plausibilität wird deutlich verbessert.

Die Entwicklung des Online-Portals ist in zwei Stufen gegliedert. Die Grundfunktionen, wie beispielsweise die Übermittlung von Nutzendendaten an das jeweilige Fachreferat und das Hochladen angeforderter Dokumente, werden voraussichtlich im Jahr 2026 mit der ersten Stufe umgesetzt. Hier werden auch entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung der digitalen Barrierefreiheit, des Datenschutzes und der IT-Sicherheit berücksichtigt. Die zweite Stufe beinhaltet weitere Funktionen, die die Effizienz der Verfahrensbearbeitung noch

einmal deutlich steigern werden. Geplant sind unter anderem die Implementierung einer Bezahlfunktion über das Online-Portal und die Visualisierung von Streckenangaben. Darüber hinaus ist die Angliederung weiterer Verfahrensabschnitte, wie beispielsweise Widerspruchs- und Einspruchsverfahren, vorgesehen.

So bietet dieses Portal den Nutzenden erhebliche Vorteile gegenüber der Übermittlung von Daten per E-Mail oder Post. Die handschriftliche Übermittlung per Post oder das Einscannen von Dokumenten mit anschließender elektronischer Übermittlung entfällt. Des Weiteren können wichtige Unterlagen, beispielsweise Dokumente zur Mautbefreiung, direkt im Portal hochgeladen werden. Dadurch kommt es zu weniger Rückfragen. Auch Rückfragen zum Verfahren werden minimiert, da im Online-Portal alle Beweismittel und sonstigen Daten zum Verfahren übersichtlich und transparent dargestellt sind. Zudem sind die Nutzenden bei der Übermittlung von Daten deutlich flexibler, da sich das Online-Portal mit einem QR-Code auch von jedem Smartphone aus aufrufen lässt.

Die Einführung des Online-Portals ist somit ein wesentliches Vorhaben, um das Ziel einer stetigen Effizienzsteigerung und gleichzeitiger Kostenreduzierung zu erreichen.

4.5 Einsatz von KI in der Abteilung F

Das BALM hat Chancen, Ziele, Einsatzmöglichkeiten und Funktionsweisen einer möglichen KI-Unterstützung in der Abteilung F identifiziert.

Mit der Einführung von KI sollen künftig insbesondere repetitive Tätigkeiten automatisiert werden. Ziel der Einführung von KI ist insofern vorrangig die Entlastung der Beschäftigten von einer Vielzahl dieser monotonen Tätigkeiten. Als repetitiv werden Tätigkeiten bezeichnet, bei denen gleiche oder ähnliche Arbeitsabläufe wieder und wieder durchgeführt werden. Dazu zählt exemplarisch die Anlage von Anträgen. Durch die Entlastung der Beschäftigten werden Kapazitäten für zukunftsgerichtete und richtungsweisende Aufgaben geschaffen.

Der Einsatz von KI ist in erster Linie eine Automatisierung zur Unterstützung von einzelnen Prozessschritten. Nach erster Einschätzung handelt es sich hierbei insbesondere um eine Unterstützung bei der Bearbeitung von Anträgen und Verwendungsnachweisen in den operativen Bereichen der Abteilung F, die über das Antragsportal eingereicht werden.

Weitere Einsatzmöglichkeiten, bei denen KI unterstützen kann, werden fortlaufend, sukzessive geprüft.



Die Implementierung von KI zielt darauf ab, repetitive Tätigkeiten in Zukunft zu automatisieren.

4.6 BALM-Chatbot MILO – rund um die Uhr für dich da

Digital, schnell, bürgernah: BALM setzt auf KI-gestützte Kommunikation

Mit dem Chatbot MILO bringt Stab Leitung ein neues digitales Angebot an den Start. Der „Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistik-Onlineassistent“ soll ab Ende 2025 einfache Fragen auf der Website des Bundesamtes automatisiert beantworten – rund um die Uhr, zuverlässig und entlastend für die Beschäftigten.

Im Interview sprechen Assane Ndoye und Josefin Beekes über das Projekt, seine Bedeutung und die Herausforderungen.



Assane Ndoye und Josefin Beekes arbeiten im Bereich Stab Leitung und kümmern sich um die Themen Koordination und Kommunikation.

Herr Ndoye, was bedeutet der Chatbot für das BALM?

Assane Ndoye: MILO steht nicht nur für „Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistik-Onlineassistent“, sondern er ist viel mehr als nur Technik – er ist ein Symbol für die digitale Zukunft der Verwaltung. Wir wollen Menschen erreichen, ihnen schnell helfen und zeigen: Das BALM denkt mit und voraus. Alle Fragen zu den BALM-Themen, von der Maut über die Förderprogramme und das Krisenmanagement bis zu den Kontrollen und zum Datenverkehrsmanagement werden von MILO beantwortet.

Was bedeutet der Einsatz von KI generell für die öffentliche Verwaltung – und wo liegen aus Ihrer Sicht die Chancen und Grenzen?

Christian Janssen: Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz in der öffentlichen Verwaltung bringt sowohl große Chancen als auch klare Grenzen mit sich. Einerseits spart die Automatisierung von Routineaufgaben Zeit und Ressourcen und andererseits ermöglichen Chatbots und KI-gestützte Auskunftssysteme Bürgerinnen und Bürgern rund um die Uhr schnellen Zugang zu Informationen. KI ist aber nur so gut wie die Datenbasis: Fehlerhafte oder verzerrte Daten führen zu falschen Ergebnissen. Fazit: KI kann die Verwaltung zukunftsfähiger, schneller und bürgernäher machen – vorausgesetzt, ihr Einsatz erfolgt verantwortungsvoll, transparent und mit klaren Regeln.

Welche Herausforderungen gab es?

Josefin Beekes: Natürlich gab und gibt es Hürden – Schnittstellen, Datenschutz, Usability. Aber gemeinsam mit einem unterstützenden Dienstleister konnten wir eine Lösung schaffen, die performant, DSGVO-konform und anwendungsfreundlich ist und die Beschäftigten entlasten wird.

Herr Ndoye, ist der Livegang von MILO sozusagen der Abschluss des Projekts? Oder wie geht es danach weiter?

Assane Ndoye: Ganz im Gegenteil – der Livegang gegen Ende des Jahres ist eher der Anfang eines kontinuierlichen Prozesses. Danach werden wir MILO regelmäßig evaluieren und weiterentwickeln – damit der Chatbot dauerhaft zuverlässig und aktuell bleibt, müssen wir ihn regelmäßig mit neuen Inhalten füttern, das Feedback der Nutzenden auswerten und technische Anpassungen vornehmen. Das erfordert Koordination, Pflege und vor allem: ein Team, das auch langfristig mitzieht.

Frau Beekes, bedeutet das auch einen laufenden redaktionellen Aufwand?

Josefin Beekes: Absolut. Inhalte veralten, Gesetze ändern sich, neue Themen kommen auf. Ein Chatbot ist kein Selbstläufer – er lebt davon, dass Menschen ihn aktiv weiterentwickeln. Und das nehmen wir sehr ernst.

Was würden Sie Menschen entgegenen, die bei KI in der Verwaltung noch skeptisch sind – und wie lässt sich Offenheit für neue Technologien fördern?

Christian Janssen: Skepsis ist grundsätzlich nichts Schlechtes – im Gegenteil: Sie schützt uns davor, blind auf Trends aufzuspringen. Wichtig ist aber, dass wir uns ehrlich mit den Chancen auseinandersetzen. KI kann Verwaltung nicht ersetzen, aber sie kann sie schneller und zugänglicher machen. Offenheit entsteht, wenn Menschen sehen, dass Technologie ihnen wirklich hilft – im Alltag, bei der Arbeit, im Kontakt mit Behörden. Dafür braucht es Transparenz, klare Kommunikation und den Mut, Neues auszuprobieren.

KI kann die Verwaltung zukunftsfähiger, schneller und bürgernäher machen.

– Christian Janssen, Stab03



4.7 DLZ Reisestelle: Nachhaltigkeit durch Digitalisierung

Seit 2024 werden die Reisekosten vollständig elektronisch im Travel-Management-System bearbeitet. Über eine Schnittstelle zur Bundeskasse werden auch die Auszahlungen an die Reisenden mittlerweile papierlos abgewickelt. Dies stellt einen Meilenstein in der Verwaltung und Organisation von Dokumenten dar. Auch der Umstieg von papierbasierten Systemen auf digitale Archivierung bietet nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und organisatorische Vorteile.

Ausgehend vom Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit hat das Dienstleistungszentrum (DLZ) bei der Einführung der papierlosen Archivierung folgende Ziele verfolgt:

- **Ressourcen- und Kostenersparnis:** Durch den Wegfall von Papier und Druckmaterialien werden Kosten für Beschaffung, Lagerung und Verwaltung von physischen Dokumenten eingespart. Damit wird ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet, indem weniger Papier produziert und entsorgt werden muss.
- **Platzersparnis:** Büroflächen, die zuvor für Aktenregale und Lagerstätten genutzt wurden, können nun anderweitig verwendet werden. Dies führt zu einer effizienteren Nutzung von Büroressourcen.
- **Verbesserte Effizienz und Produktivität:** Dokumente sind jederzeit zugänglich und können schnell durch Suchfunktionen gefunden werden. Dies entlastet Mit-

arbeitende, beschleunigt Arbeitsprozesse und reduziert den Aufwand für die manuelle Dokumentensuche.

- **Erhöhte Datensicherheit:** Digitale Archive sind im Vergleich zu physischen Akten sicherer. Regelmäßige Back-ups und Sicherheitsmechanismen verhindern Datenverlust und ermöglichen eine sichere Archivierung.

Die Umstellung auf eine papierlose Archivierung erforderte eine sorgfältige Planung und Vorbereitung. In Zusammenarbeit mit den Referaten „Haushalt“ und „Informations- und Kommunikationstechnik“ des BALM wurden zunächst die spezifischen rechtlichen Anforderungen (Aufbewahrungsfristen) und die IT-seitigen Anforderungen für die Reisestelle des DLZ festgelegt.

Die Einführung einer papierlosen Archivierung ist ein großer Schritt in Richtung einer moderneren und nachhaltigeren Verwaltung. Künftig werden jährlich ca. 500.000 Blatt Papier eingespart. Die postalische Versendung von über 200.000 Bescheiden pro Jahr wird durch die Zustellung per E-Mail überflüssig. Darüber hinaus können die Bescheide im digitalen Archiv papierlos abgelegt werden. Dies trägt nicht nur zur Reduzierung der Kosten und des Ressourcenverbrauchs bei, sondern steigert auch die Effizienz und Datensicherheit.

Der nun digital ablaufende Prozess wird in Zukunft dazu beitragen, dass es weiterhin heißt: DLZ Reisestelle – Die Gute Reise.



Die Umstellung auf eine papierlose Archivierung stellt einen bedeutenden Schritt in Richtung einer zeitgemäßen und nachhaltigen Verwaltung dar.

4.8 IPKS – Integriertes Planungs- und Kontrollsystem in der Einsatzsteuerung

Im Referat K3 werden die Einsatzpläne für den gesamten Verkehrskontrolldienst (VKD) erstellt und genehmigt. Für die Erstellung der Einsatzpläne wird das IPKS verwandt. Was das genau bedeutet und wie das System funktioniert, erklären unsere „IPKS“-Spezialisten Christoph Auerbach und Gert Schneider im folgenden Interview.

Christoph Auerbach: *Ich möchte Sie heute bezüglich unseres IPKS befragen. Würden Sie uns bitte erklären, was diese Abkürzung bedeutet?*

Gert Schneider: IPKS steht für das Integrierte Planungs- und Kontrollsystem. Dieses System unterstützt die Kolleginnen und Kollegen bei der Einsatzplanung, um planerisch die Erfüllung des gesetzlichen Kontrollauftrags zu gewährleisten. Dabei erfolgt eine effiziente Planung der Kontrollressourcen unter Berücksichtigung verschiedener Verkehrskennzahlen. Das Optimierungsergebnis wird mittels eines Analysetools bewertet, um einen monatlichen Einsatzplan zu erstellen. Hierbei fließen nicht nur Verkehrskennzahlen ein, sondern auch gesetzliche Vorschriften (z. B. Arbeitszeitgesetz) und interne Richtlinien (z. B. Dienstvereinbarungen).



Die Einsatzfahrzeuge des BALM sind mit der neuesten Technik ausgestattet.

Christoph Auerbach: *Das klingt nach einem ganzheitlichen Ansatz. Welche Vorteile bringt das Verfahren mit sich?*

Gert Schneider: Das innovative Verfahren bietet mehrere Vorzüge. Zum einen wird der Erstellungsprozess automatisiert, wodurch Zeit gespart wird. Zudem ist die Planung spezifisch auf den relevanten Verkehr ausgerichtet, wodurch eine gezielte Steuerung ermöglicht wird. Da Entscheidungen auf Basis von Kennzahlen getroffen werden, verläuft die Planung objektiv und effizient.

Christoph Auerbach: *Das ist faszinierend! Welche Fortschritte im Bereich der Digitalisierung haben die Effizienz der Beschäftigten verbessert?*

Gert Schneider: Die Digitalisierung hat zahlreiche Fortschritte ermöglicht. So unterstützt ein Mitarbeitendenportal die Interaktion und Kommunikation zwischen Einsatzplanung und Kontrolldienst. Es entfällt die Notwendigkeit, Formulare und Anträge (Urlaubsanträge, Ist-Zeiterfassung und Dienstplanmitgestaltung) in Papierform auszufüllen. Auch bietet es die Möglichkeit, den Einsatzplan über das Smartphone einzusehen. Eine wesentliche Neuerung ist zudem die Schnittstelle zum DLZ zur Reisekostenabrechnung.

Christoph Auerbach: *Abschließend eine technische Frage: Welchen Unterschied gibt es zwischen maschinellem Lernen und künstlicher Intelligenz? Findet KI auch im IPKS Anwendung?*

Gert Schneider: Das Thema KI ist momentan sehr präsent. Die eingesetzte Optimierungssoftware ist nicht darauf ausgelegt, komplexe menschliche Entscheidungen zu imitieren. Wir nutzen vielmehr maschinelles Lernen, insbesondere für die Erstellung der Verkehrsprognosen im Rahmen von KonAu (Automatische Kontrolle). Dabei wird die Maschine darauf trainiert, Muster zu erkennen und zukünftige Verkehre auf mautpflichtigen Straßen vorherzusagen, um präzise Ergebnisse zu gewährleisten.

Christoph Auerbach: *Vielen Dank für das Interview und die spannenden Einblicke in die Welt von IPKS.*



Christoph Auerbach und Gert Schneider bei der Planung und Auswertung von Kontrollressourcen.

Wir sind **5. Logistikexperten!**



5.1 Zivil-Militärische Zusammenarbeit und Verteidigungslogistik

Ob Katastrophenlagen oder Großschadensereignisse: Die Zivil-Militärische Zusammenarbeit (ZMZ), also die gegenseitige Unterstützung von Streitkräften und der zivilen Organisationen, spielt eine zentrale Rolle bei der Bewältigung von Krisen. Mit seinen Aufgaben im Krisenmanagement und der Zivilen Notfallvorsorge zur Versorgung der Bevölkerung, Wirtschaft und Streitkräfte in Krisenlagen hat das BALM vielfältige Schnittstellen zur Bundeswehr.

Mit den wachsenden sicherheitspolitischen Herausforderungen hat die ZMZ zuletzt vor allem im Bereich der Gesamtverteidigung erheblich an Bedeutung gewonnen und ist zentrales Element des Operationsplan Deutschlands (OPLAN DEU) der Bundeswehr.

Das BALM steht seit 2024 im engen Austausch mit der Bundeswehr und bringt seine Expertise um logistische Prozesse in Krisenlagen unter anderem bei Arbeitsgruppen und Arbeitssitzungen zur Umsetzung des Operationsplans Deutschland (OPLAN DEU) der Bundeswehr aktiv ein. Darüber hinaus nimmt das BALM regelmäßig an NATO-Krisenstabsübungen teil.



Leiterin Stab Leitung, Elodie Hoffmann, referierte bei der Veranstaltung „Zukunftsorientierung Kooperationen in der Logistik 2025“ zu den Aufgaben des BALM in der Zivilen Notfallvorsorge.

BALM schließt Kooperationsvereinbarung mit der Bundeswehr

Zur Stärkung bzw. zum planmäßigen Auf- und Ausbau der Zusammenarbeit in der Vorbereitung und Umsetzung des Operationsplans Deutschland und im Sinne einer frühen und guten Vorbereitung sowie der Schaffung beidseitiger Verbindlichkeit hat das BALM im Juli 2025 eine Kooperationsvereinbarung mit dem Operativen Führungskommando der Bundeswehr geschlossen.

Die Kooperationsvereinbarung legt insbesondere eine Intensivierung der Vorbereitungen zur Sicherstellung von Transportbedarfen der Bundeswehr im Rahmen der Zivilen Notfallvorsorge fest. Weiterhin sieht die Kooperationsvereinbarung vor, dass das Verkehrsdatenmanagement des BALM mit gezielten verkehrswirtschaftlichen Datenanalysen zur Erstellung eines gesamtstaatlichen Lagebilds beiträgt. Auf spezifische Anforderung des Operativen Führungskommandos wird der Verkehrskontrolldienst im Rahmen seiner gesetzlichen Befugnisse temporär gezielte Verkehrskontrollen durchführen sowie bei Warnaufgaben unterstützen, um eine reibungslose Durchführung militärischer Transporte in geschlossenen Verbänden zu gewährleisten. Damit leistet das BALM einen wesentlichen Beitrag zur Vorbereitung und Umsetzung des Operationsplans Deutschland.

Mit der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung schaffen wir den Grundstein für eine enge und verbindliche Zusammenarbeit mit dem Operativen Führungskommando der Bundeswehr. Im Verständnis dieser gesamtstaatlichen Aufgabe werden wir unsere Expertise entlang unserer Aufgabenbreite bei der Vorbereitung und Umsetzung des Operationsplans Deutschland einbringen.

– so BALM-Präsident, Christian Hoffmann.

6. ^{Wir sind} Krisenmanager!



6.1 Krisenmanagement und Zivile Notfallvorsorge

Energie, Wasser, Nahrungsmittel, Treibstoffe – nur einige Beispiele von lebenswichtigen Gütern, die für eine funktionsfähige Gesellschaft und Wirtschaft essenziell sind. Wie wichtig sie sind, bekommen wir zu spüren, wenn sie plötzlich nicht wie gewohnt zur Verfügung stehen. Gerade Naturkatastrophen, Unfälle oder andere Großschadensereignisse sind eine Gefahr und können zu massiven Einschränkungen in der Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern führen.

Mit seinen Aufgaben in der Zivilen Notfallvorsorge leistet das BALM einen zentralen Beitrag zur Sicherstellung lebenswichtiger Verkehrsleistungen in Krisenlagen zur Versorgung der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Streitkräfte. Im inneren Notstand fungiert es als zuständige und koordinierende Behörde nach dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG), im Spannungs- und Verteidigungsfall als TOB-Einsatzbehörde nach dem Verkehrssicherungsgesetz (VerkSiG).

(weitere Informationen finden Sie unter www.balm.bund.de → Themen → [Krisenmanagement & Zivile Notfallvorsorge](#))

Aber auch unterhalb der gesetzlichen Einsatzlagen nimmt das BALM, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Krisenmanagementaufgaben wahr – zuletzt mit dem Krisenstab „KM-UKR“ mit Beginn des russischen Angriffskriegs (siehe hierzu Infobox).

Bewältigung von Einsatzlagen – eine Aufgabe des gesamten Amtes

Nicht zuletzt der Betrieb des Krisenstabs „KM-UKR“ hat es gezeigt. Die Arbeit im Krisenstab bringt besondere Herausforderungen mit sich. Die Mitarbeitenden müssen sich auf komplexe und dynamische Lagen einlassen. Sie müssen sich ad-hoc organisieren, mit weiteren Handelnden wie Hilfsorganisationen ein gemeinsames Ziel entwickeln und insbesondere auch mit dem eigenen Team in sich zuspitzenden Situationen einen „kühlen Kopf“ bewahren.

Gemeinsam anpacken!

Mit einem umfassenden Schulungskonzept für das Krisenmanagement im BALM werden Beschäftigte aus allen Abteilungen des Hauses, die als sog. Verstärkungskräfte freiwillig ihre Bereitschaft zur Unterstützung des Krisenstabs in Einsatzlagen erklärt haben, bereits seit 2018 kontinuierlich auf einen Einsatz im Krisenstab vorbereitet (s. Infobox „schon gewusst...“).

Auch unsere Führungskräfte sind eingebunden: Im Rahmen einer Schulungsreihe wurden im Herbst 2024 erstmalig auch alle Führungskräfte des BALM auf ihre Rolle und Aufgaben als Führungskraft im Krisenstab vorbereitet.

Der Verkehrskontrolldienst (VKD) des BALM unterstützt ebenfalls im Krisenmanagement. Im Rahmen eines Interessenbekundungsaufrufs haben mehr als 100 Beschäftigte des Verkehrskontrolldienstes ihre Bereitschaft zur Unterstützung des Krisenstabs in Einsatzlagen zugesichert. Bei künftigen Einsatzlagen liegt die Aufgabe der Verstärkungskräfte aus dem Verkehrskontrolldienst vor allem darin, den Krisenstab des BALM mit seinem Lagezentrum in der Zentrale des BALM mit aktuellen Informationen von den Handlungsorten zu versorgen. Bildlich gesprochen: Sie sind „Augen und Ohren“ des Krisenstabs des BALM. Natürlich wird auch unser Verkehrskontrolldienst auf diese verantwortungsvolle Aufgabe im Rahmen einer Schulungsreihe vorbereitet.

Eines ist klar: Krisenmanagement gehört zum BALM und wir sind vorbereitet, bei der Sicherstellung lebenswichtiger Verkehrsleistungen zur Versorgung zu unterstützen.



Führungskräfte des BALM in der Krisenstabsschulung.



Verstärkungskräfte aus dem Verkehrskontrolldienst der Außenstelle Dresden.

Schon gewusst...

- Wir sind „krisenerprobt“ und haben bereits mehrere Einsatzlagen erfolgreich bewältigt. Neben der Wahrnehmung von Krisenmanagementaufgaben im Rahmen von COVID-19 oder des Rheinniedrigwassers 2019/2020 haben wir zuletzt ab Februar 2022 mit unserem Krisenstab „KM-UKR“ über mehr als ein Jahr hinweg an sieben Tagen pro Woche die Beförderung und Verteilung Geflüchteter aus der Ukraine koordiniert – im Auftrag des BMV.
- Wir haben umfassende Arbeitsstrukturen im Bereich des Krisenmanagements und der Zivilen Notfallvorsorge mit beteiligten Bundesbehörden sowie den 16 Verkehrsministerien der Länder aufgebaut und etabliert. Denn eine abgestimmte Krisenvorbereitung aller Beteiligten ist die Grundlage für eine erfolgreiche Bewältigung.
- Wir beüben regelmäßig die Bewältigung von Einsatzlagen im Rahmen von Krisenstabsübungen – zuletzt hat das BALM im November 2024 eine 2-tägige Krisenstabsübung mit weiteren zuständigen Behörden nach dem VerKLG des Geschäftsbereichs, der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung als anforderungsberechtigte Behörde nach dem VerKLG sowie dem BMV durchgeführt.

Damit die Güter auf der Straße rollen – Kooperation des BALM mit Verkehrsunternehmen zur Vorbereitung auf Einsatzlagen

Eines ist klar: In Krisensituationen kommt insbesondere den Transport- und Logistikunternehmen eine zentrale Rolle bei der Sicherstellung lebensnotwendiger Transporte zur Versorgung der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Streitkräfte zu.

Aus diesem Grund steht das BALM bereits im Vorfeld zur Vorbereitung auf Einsatzlagen mit der Transport- und Logistikbranche in engem Austausch, um leistungsstarke Transport- und Beförderungsunternehmen für eine Mitwirkung in der Zivilen Notfallvorsorge und damit für die Unterstützung in Krisenlagen zu gewinnen.

Im Rahmen jährlicher Unternehmensgespräche informiert das BALM die Transportunternehmen über ihre Aufgaben in der Zivilen Notfallvorsorge. Zudem erhält das BALM Informationen über das Leistungsangebot der Unternehmen.



7. Wir sind Verkehrssicherer!



Der neue, einheitliche Verkehrskontrolldienst (VKD) wird die bisher vom Straßen- und Mautkontrolldienst wahrgenommenen Aufgaben bündeln und in einer flexiblen, zukunftsorientierten Struktur ausführen. Dabei sind die konsequente Digitalisierung der Kontrolltechnik sowie die personell-organisatorische Neustrukturierung der Kontrolldienste der wesentliche Bestandteil dieser Neuausrichtung.

Für das Transportgewerbe führt diese Digitalstrategie des BALM zu zielgerichteten, minimalinvasiven Kontrollmaßnahmen. Gleichzeitig werden durch die digitalen Kontrollen gezielt Kontrollverstöße geahndet. Dies ermöglicht zusätzliche Spielräume für komplexe Kontrollen und die gezielte Integration von weiteren Schwerpunkten in der Kontrollstrategie.



Beschäftigte des Verkehrskontrolldienstes überprüfen die Frachtpapiere und den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeugs auf einer Raststätte.



Das BALM sorgt mit umfassenden Kontrollen des Güterverkehrs und der Lkw-Maut für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Umweltschutz, Fairness und Transparenz.

7.1 Technologische Fortschritte steigern die Flexibilität und die Effizienz

Im Zuge der Transformation zum VKD wird die Kontrolltechnik der bisher getrennten Entwicklungslinien von Straßen- und Mautkontrolldienst zusammengeführt, vereinheitlicht und optimiert. Im Ergebnis trägt dies zur Flexibilisierung und Effizienzsteigerung bei.



Während der Vorbeifahrt des Kontrollfahrzeugs werden innerhalb weniger Sekunden die relevanten Daten ausgelesen und einer sorgfältigen Überprüfung unterzogen.

In 2027 wird die erste Generation eines einheitlichen mobilen Kontrollsystems als Fahrzeugplattform eingeführt, mit der alle Kontrollaufgaben des VKD wahrgenommen werden können und gleichzeitig die mobile, minimalinvasive Kontrolle ausgebaut wird. Die Kontrolltechnik wird so ausgerichtet, dass mit ihrer Hilfe insbesondere die Fahrzeuge als kontrollrelevant ausgeleitet werden, bei denen bereits Verdachtsmomente erkannt wurden und Vorprüfungen erfolgt sind. Dies stärkt die Effizienz und Effektivität der Kontrolle und minimiert unnötige Standzeiten für das Transportgewerbe. Darüber hinaus können mehr Fahrzeuge als bisher kontrolliert werden und Kontrollen auf zuvor festgelegte Verdachtsmomente fokussiert werden.



Digitale Kontrolltechnik stärkt die Effizienz und Effektivität der Kontrolle und minimiert unnötige Standzeiten für das Transportgewerbe.

Dabei bauen wir auf den bisherigen Erfahrungen auf, denn die erste Generation des einheitlichen mobilen Kontrollsystems des VKD kombiniert die gut vernetzte, mobile Mautkontrolltechnik mit der digitalen Kontrollsensorik des vormaligen Straßenkontrolldienstes. Diese umfasst die Funkauslesung des intelligenten Fahrtenschreibers, die laserbasierte Vermessung der Fahrzeuge und die Vorprüfung des Zustands ihrer Bremsanlagen durch thermografische Bildanalyse. All dies binnen weniger Sekunden während der Vorbeifahrt des Kontrollfahrzeugs.

Wir erweitern die Möglichkeiten der Überprüfung in der Vorbeifahrt, binden zusätzliche digitale Elemente des Transportprozesses an und erhöhen die Anwendungsfreundlichkeit – und damit die Arbeitseffizienz – unserer Softwaresysteme. Mit der einheitlichen Integration von zentralen Systemen in unsere Kontrollanwendungen verbessert sich die Nutzererfahrung und aufwendige Eingaben werden reduziert. Mit der Einführung des europäischen Systems zur elektronischen Bereitstellung von Frachttransportinformationen (eFTI) wird der VKD ab Juli 2027 bei einer Verkehrskontrolle in der Lage sein, über eine sichere Verbindung die mitführungspflichtigen Transportdaten von teilnehmenden Unternehmen digital abzurufen. Somit muss der Beförderer keine klassischen Frachtpapiere mehr ausstellen und mitführen, sondern kann seine Informationskette – wie wir als Behörde – durchgehend digital halten. Dieser Schritt eröffnet dem VKD neue Möglichkeiten, der Kontrollaufgabe mit noch geringerem Eingriff in den Güterverkehr nachzugehen, da erstmals auch Frachtinformationen bereits vor dem Anhalten eines Fahrzeugs einem schnellen Check unterzogen werden können. Transporte, die nicht dem aktuellen Kontrollziel entsprechen und keine weiteren Auffälligkeiten zeigen, können somit unbehelligt ihre Fahrt fortsetzen. Auch die angehaltenen Transporte profitieren von einer schnelleren Bearbeitung, da händische Dateneingaben entfallen und die Kontrolle mit smarten Analysen unterstützt wird. Die Zusammenführung zweier Kontrolldienste konsolidiert die parallelen Entwicklungen zu einer Linie und bietet gemeinsam mit der Digitalisierung des gesamten Transportsektors mehr denn je die Chance, den Kontrollbeschäftigten moderne, intelligente Softwarelösungen zur Unterstützung bei der Erfassung und Prüfung der komplexen kontrollierten Konstellationen an die Hand zu geben.

Durch die unabhängige und technisch objektiv unterstützte Kontrolle der Einhaltung der Regelungen des Straßen-güterverkehrs steht das BALM für Verkehrssicherheit und Wettbewerbsgerechtigkeit.

7.2 Aufbau von Gewichtskontrollstellen an Autobahnen

Cornelia Schmitz und Marco Mutard arbeiten im Referat „Kontrolltechnik“ im Sachgebiet „Stationäre Kontrolltechnik“ und sind dort für die Koordinierung des Aufbaus von 16 Gewichtskontrollstellen an Autobahnen zuständig. Im Interview geben Sie einen Einblick in das Projekt Gewichtskontrollstellen (GKS).



Marco Mutard arbeitet im Referat „Kontrolltechnik“ im Sachgebiet „Stationäre Kontrolltechnik“.



Zum Schutz der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von Brückenbauwerken, haben sich das BALM und die Autobahn GmbH des Bundes auf die Errichtung von 16 Gewichtskontrollstellen verständigt.

Wie kam das Projekt 16 Gewichtskontrollstellen zustande?

Cornelia Schmitz: Überladene und falsch beladene LKW verursachen eine überdurchschnittliche Belastung sowie Beschädigung der Verkehrsinfrastruktur. Zum Schutz dieser, insbesondere von Brückenbauwerken, haben sich das

BALM und die Autobahn GmbH des Bundes auf die Errichtung von 16 GKS bis Ende 2028 verständigt. Ein vorgezogener Pilot soll bereits Anfang 2026 in Betrieb gehen. Am 31.05.2023 wurde hierfür eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und dem BALM geschlossen.

Wie ist eine Gewichtskontrollstelle aufgebaut?

Cornelia Schmitz: Eine GKS wird aus drei Teilkomponenten bestehen:

■ Teilkomponente I:

Vorselektion WIM-Anlage (Weigh in Motion)

In der Fahrbahn der Autobahn eingebaute Messsensoren verwiegen die LKW während der Überfahrt bei Autobahngeschwindigkeit. Überladene LKW werden vorselektiert und dem Anwender in einer Bedienanwendung mit dem Überladungsstatus angezeigt.

■ Teilkomponente II:

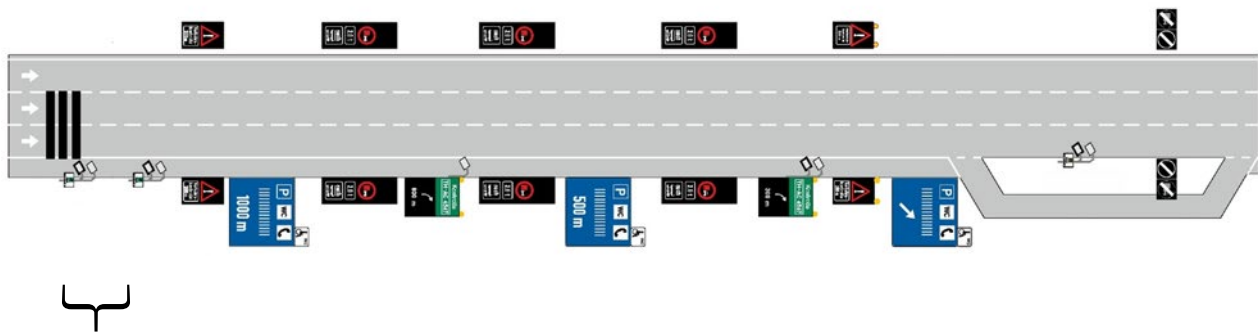
automatische Ausleittechnik

Zur gezielten Ausleitung eines von der Vorselektion als überladen markierten LKW wird das Kennzeichen auf elektronische Ausleit tafeln in LED-Technik aufgeschaltet. Weitere LED-Tafeln weisen den Weg auf dem Rastplatz zur Waage.

■ Teilkomponente III:

Stationäre Nachverwiegung und LKW-Nachkontrollbereich

Auf der Waage werden gerichtsverwertbare Messwerte der Achslasten sowie des Gesamtgewichts erfasst. Künftig erfolgt die Erfassung der Messwerte zudem bei langsamer Überfahrt ohne Halt des Fahrzeugs. Im Überladungsfall sind die erfassten Messwerte Grundlage für die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens durch das BALM. Gemäß den geltenden Bestimmungen kann in Abhängigkeit von der Höhe der Überladung die Weiterfahrt des LKW untersagt werden. Die Kontrollfallaufnahme durch das BALM erfolgt dann im LKW-Nachkontrollbereich. Hier können überladene LKW abgestellt und entsprechende Folgemaßnahmen (z. B. Um- oder Abladung) eingeleitet werden.



Teilkomponente I:
Vorselektion WIM-Anlage
(Weigh in Motion)

Grafische Darstellung der geplanten Gewichtskontrollstellen des BALM und der Autobahn GmbH des Bundes.

Nach welchen Kriterien werden die Standorte der 16 Gewichtskontrollstellen festgelegt?

Marco Mutard: Zunächst wurden auf Basis einer verkehrswissenschaftlichen Untersuchung von Mautbefahrungsdaten stark befahrene Streckenabschnitte ermittelt. Innerhalb dieser Streckenabschnitte wurden mögliche Rastplätze für GKS-Standorte anhand festgelegter Kriterien vom BALM ausgewählt (u. a. Größe und Anzahl vorhandener LKW-Abstellplätze, Verteilung im Bundesgebiet). Die Autobahn GmbH des Bundes prüfte auf Grundlage der Vorauswahl des BALM die technische Umsetzbarkeit der dargestellten Teilkomponenten einer GKS an dem Rastplatz. Wichtig hierbei ist, dass die GKS an bereits vorhandenen Rastplätzen aufgebaut werden, um eine schnelle Realisierung zu erzielen.

Welche Vorteile ergeben sich für Kontrollen an einer Gewichtskontrollstelle?

Marco Mutard: Durch die Kombination aus den drei genannten Teilkomponenten einer GKS wird eine effiziente

Kontrolle von überladenen Fahrzeugen ermöglicht. Die Vorselektion ermöglicht ein gezieltes Detektieren von überladenen Fahrzeugen, die dann über das automatische Ausleitsystem auf den Kontrollplatz zur Nachverwiegung ausgeleitet werden können. Über das automatische Ausleitsystem ist neben der kennzeichenbezogenen Individualausleitung auch eine Pulkausleitung von Fahrzeugtypen, wie LKW oder Bussen, möglich. Durch die Verwiegung der Fahrzeuge bei langsamer Überfahrt der Waage (selbsttätig dynamischer Modus) kann eine Verwiegung deutlich schneller als bisher bei achsweiser Verwiegung (nicht-selbsttätig statischer Modus) stattfinden, sodass insgesamt mehr Fahrzeuge innerhalb eines Kontrollzeitraums verwogen werden können.

Darüber hinaus können die Gewichtskontrollstellen natürlich auch für Kontrollen anderer Rechtsgebiete, wie beispielsweise Gefahrgut- oder Abfallrecht, genutzt werden. In diesem Fall können über die Vorselektion und das automatische Ausleitsystem gezielt Fahrzeuge mit entsprechender Kennzeichnung individuell ausgeleitet werden.

7.3 Neue Fahrzeuge fürs BALM

Das BALM hat 38 neue Einsatzfahrzeuge in Betrieb genommen. Es handelt sich um die neuen VW Passat GTE 1.5 hybrid DSG (Modellversion B9 ab 2024), die bis zu 120 km weit elektrisch fahren können und bereits jetzt die Abgasnorm Euro 6e erfüllen.

Das BALM ist die erste Behörde, die den neuen Passat als Blaulichteinsatzfahrzeug von VW in Emden erhalten hat. Die Fahrzeuge haben u. a. eine gehobene Sicherheits- und Innenausstattung. Hierzu gehört neben dem IQ-Light mit Matrix-LED Scheinwerfern und einem großen Display zur

digitalen Steuerung des Fahrzeugs ebenso die passive Sicherheit der Fahrzeugkarosserie mit fünf von fünf Sternen im NCAP-Crashtest.

Erstmalig wurde das neue BALM-Design mit den gelben und silbernen Reflektoren auf einem PKW angewendet – die stilisierte Autobahn ist ein echter Blickfang!



7.4 BALM engagiert sich für #mehrAchtung



Das Logo der Kampagne wirbt für Respekt und Rücksicht im Auto, zu Fuß und auf dem Fahrrad.

Die Verkehrssicherheitsinitiative #mehrAchtung findet seit 2023 im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) statt. Zahlreiche Institutionen und Verbände aus dem Mobilitätsbereich haben sich hier in einer Partner-Allianz zusammengeschlossen, um für ein rücksichtsvolles und sicheres Miteinander auf unseren Straßen zu werben. Denn wie wir uns im Straßenverkehr verhalten, hängt mit unserer inneren Einstellung zusammen. Wer achtsam ist, fährt gelassener und lässt sich weniger ablenken. Wer Respekt und Rücksicht im Auto, zu Fuß oder auf dem Fahrrad lebt, ist damit sicherer unterwegs.

Die Initiative bietet Ansätze und Anregungen, wie jede und jeder durch das eigene Verhalten zu mehr Aufmerksamkeit, Rücksicht und Respekt im Straßenverkehr beitragen kann. Die Initiiierenden setzen auf eine positive Ansprache und appellieren an die Eigenverantwortung der Menschen. Angesprochen sind alle Teilnehmenden am Straßenverkehr – unabhängig von Mobilitätsform, Alter, Wohnort oder Geschlecht. Im Mittelpunkt steht ein respektvoller und wertschätzender Umgang auf Augenhöhe.

Die Initiative #mehrAchtung leistet damit einen wichtigen Beitrag, um das Ziel der Vision Zero – keine Todesopfer und Schwerverletzten im Straßenverkehr – zu erreichen.

Wir kontrollieren mit Leidenschaft – denn wir wissen, wofür. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität sorgt mit seinen Straßen-, Maut- und Betriebskontrollen nicht nur für Wettbewerbsgerechtigkeit, sondern wir leisten auch einen

zentralen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes auf Deutschlands Straßen. Darüber hinaus fördern wir die Zukunftstrends im Güterkraft- und Personenverkehr. Das Thema Verkehrssicherheit ist die DNA des BALM. Der Verkehrsraum zwischen den Leitplanken ist für unsere Kontrollbeschäftigten der tägliche Arbeitsplatz. Mehr Verständnis und gegenseitige Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden bedeuten auch mehr Verkehrssicherheit für unsere Beschäftigten – deshalb unterstützen wir die Kampagne [#mehrAchtung](#).

8. Wir sind Ahndungsexperten!



8.1 Die Verfolgung von Manipulationsvorgängen

Julia Bruhn, Annika Pohl und Sonja Struck sind als Sachbearbeiterinnen für besonders komplexe Ordnungswidrigkeiten-Verfahren in den BALM-Außenstellen Kiel und Münster tätig. Einen Schwerpunkt ihrer Tätigkeit bildet die Verfolgung von Manipulationsvorgängen als Teil des Fahrpersonalrechts.



Durch gezielte Manipulationen oder Veränderungen wird die ordnungsgemäße Funktionsweise zum Beispiel des Fahrtenschreibers beeinflusst.

Frau Pohl, Sie bearbeiten Manipulationsvorgänge schon seit vielen Jahren. Welche Fahrzeugteile werden manipuliert und was macht die Bearbeitung dieser Vorgänge so komplex?

Annika Pohl: Der in fast allen Fahrzeugen obligatorisch eingebaute digitale Fahrtenschreiber steht hier im Fokus. Dadurch sollen vor allem die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten umgangen werden. Die Manipulation wird so durchgeführt, dass trotz der Fahrtbewegung des Fahrzeugs keine Aufzeichnung der Lenkzeiten im Fahrtenschreiber erfolgt.

Im Laufe meiner Tätigkeit hat sich ein Wandel der Manipulationsarten gezeigt. Früher wurde einfach ein Magnet an den Geschwindigkeitssensor des Fahrzeugs angebracht, um die Funktionsweise des Fahrtenschreibers über das Magnetfeld zu stören. Später ist dann zunehmend der USB-Anschluss des Fahrzeugs als Aktivator genutzt worden. Teilweise werden auch bauliche Veränderungen am Geschwindigkeitssensor vorgenommen.

In den letzten Jahren hat die kriminelle Energie und Professionalität bei der Durchführung und Nutzung der jeweiligen Manipulationen noch einmal zugenommen. Mittlerweile werden gut ausgebildete kriminelle IT-Spezialisten beauftragt, um Schadsoftware aufzuspielen und die Funktionsweise des Fahrtenschreibers gezielt zu manipulieren.

Die Komplexität bei der Bearbeitung dieser Vorgänge ist sehr groß. Zu Recht sind für Manipulationen am Fahrtenschreiber mit bis zu 30.000 Euro pro Tat auch die höchsten Bußgelder vorgesehen.

Frau Bruhn, Sie sind ebenfalls seit vielen Jahren als Koordinatorin für Ordnungswidrigkeiten tätig. Wie genau sieht die Beweisführung in diesen Verfahren aus?

Eine Besonderheit bei der Bearbeitung der Vorgänge ist, dass die Beurteilung der Ordnungswidrigkeit zunächst anhand von Indizien erfolgt. Die Beweisführung ist daher ein Zusammenspiel zwischen den Beschäftigten auf der Straße und uns im Innendienst. Wir arbeiten Hand in Hand und tauschen uns detailliert aus. Die vorliegenden Berichte bringen mich manchmal zum Staunen. So wurden beispielsweise schon Starkmagneten gefunden, die nach Angaben des Kraftfahrers ausschließlich der Innenraumdekoration, dem Anbringen von Fotos oder dem Sichern von Staufächern dienten. Ähnlich kreativ sind manchmal auch die Verstecke. So wurden Magnete oder manipulierte Fernbedienungen von den Beschäftigten vor Ort schon im Schuh und im Kaffeebecher entdeckt.

Die Beschäftigten auf der Straße sind sehr findig, ihnen entgeht so schnell nichts! Genauso wichtig ist es dann, dass der Innendienst die gesicherten Unterlagen und digitalen Daten penibel auswertet. Zur Verwirklichung der Ordnungswidrigkeit reicht zwar das bloße Vorhandensein einer Manipulationsmöglichkeit aus. Unser Anspruch ist es jedoch, darüber hinaus – wenn möglich – auch die Verantwortung der Betroffenen für den Einbau nachzuweisen.

Frau Struck, in der Antwort auf die erste Frage deutete Frau Pohl an, dass Manipulationen die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden. Was genau sind hier die Gefahren und gibt es noch andere Auswirkungen einer aktiven Manipulationseinrichtung?

Frau Struck: Die Sicherheit im Straßenverkehr ist aufgrund verschiedener Faktoren beeinträchtigt. Maßgeblich ist natürlich, dass sämtliche Sicherheitssysteme außer Kraft gesetzt werden, sobald die Manipulationseinrichtung aktiv ist. Man kann sagen, dass das Fahrzeug nicht „weiß“, dass es fährt – mit allen Konsequenzen. Auch die Bremskraft kann erheblich reduziert sein.

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist aber auch zusätzlich gefährdet, da durch die Manipulationseinrichtungen die Sozialvorschriften umgangen werden. Wenn Lenk- und Ruhezeiten

nicht eingehalten werden, sind übermüdete Kraftfahrer auf der Straße unterwegs.

Bei Manipulationsvorgängen bewegen wir uns außerdem immer auch in Grenzbereichen zu anderen Rechtsgebieten. Die Lenk- und Ruhezeiten habe ich bereits erwähnt, aber auch im Bereich Straßenverkehrsrecht können Auswirkungen entstehen. Ein Fahrzeug ist unter der Nutzung einer Manipulationseinrichtung teilweise in einem deutlich schlechteren Zustand als es die aufgezeigte Kilometerleistung vermuten lässt.

Frau Pohl, ab wann sind Manipulationsvorgänge strafrechtlich relevant und ab wann landen sie als Ordnungswidrigkeit auf Ihrem Tisch?

Ob eine Straftat wie beispielsweise die Fälschung technischer Aufzeichnungen gemäß § 268 StGB vorliegt, ergibt sich immer aus dem jeweiligen Einzelfall. Die Abgrenzung ist nicht immer eindeutig, was auch daran erkennbar ist, dass uns sehr häufig Vorgänge von der Staatsanwaltschaft vorgelegt werden. Dabei handelt es sich um Vorgänge, die von der Staatsanwaltschaft nicht weiterverfolgt werden, die das BALM jedoch nach OWi-Recht ahndet.

8.2 Erfahrungsberichte der Teamkoordinatoren aus dem Referat Ahndung 2



Andre Wunder, Julia Nussbaum und Fabian Sürth arbeiten im Referat A2 Ordnungswidrigkeitenverfahren als Teamkoordinatoren.

Was war die Motivation, sich für die Teamkoordination zu bewerben?

Herr Sürth: Meine Motivation, mich als Teamkoordinator zu bewerben, war in erster Linie der Wunsch nach beruflicher Weiterentwicklung. Als ich von der neu geschaffenen Position erfuhr, erkannte ich darin eine spannende Gelegenheit, aktiv an einem Veränderungsprozess mitzuwirken und diesen von Beginn an mitzugestalten. Es reizte mich sehr, eine neue Rolle mit aufzubauen, Prozesse zu gestalten und Verantwortung zu übernehmen.

Frau Nussbaum: Vor allem die Aufgabe, mein Wissen und meine Erfahrungen aus jahrelanger Ausgangsbearbeitung und Einarbeitung an neue Kolleginnen und Kollegen weiterzugeben, hat mich interessiert. Ausschlaggebend für meine Bewerbung als Teamkoordinatorin war schließlich auch der Ausblick auf eine langfristige Zusammenarbeit im Team.

Herr Schmidt: Die Chance, mit dieser Stelle eine neue Herausforderung anzunehmen, nachdem ich bereits jahrelang im Mautkontrolldienst gearbeitet hatte, war für mich eine große Motivation. In den letzten Jahren konnte ich zudem

viele positive Erfahrungen bei der Einarbeitung und Betreuung von neuen Mitarbeitenden sammeln und habe dafür viel positives Feedback erhalten. Auch dies hat zu meiner Motivation beigetragen.

Herr Wunder: Die Aussicht, meine langjährige Erfahrung optimal einsetzen zu können, und die Übernahme von mehr Verantwortung waren für mich eine große Motivation.

Welche Erfahrungen wurden bisher gemacht?

Herr Wunder: Nach einigen Monaten kann ich resümieren, dass mir die Arbeit als Teamkoordinator sehr viel Freude bereitet. Die Kommunikation unter den Teamkoordinatoren ist hervorragend, wir haben sehr kurze „Wege“ und auch die Kommunikation mit der Referatsleitung ist sehr gut. Ich habe das Gefühl, dass wir als Teamkoordination dazu beitragen, dass sich im Referat einiges bewegt.

Herr Sürth: Schon der Einstieg in die neue Funktion war sehr positiv. Im Rahmen einer großen Auftaktveranstaltung wurden alle neuen Teamkoordinatoren durch die Leitung des Referats herzlich begrüßt. Die Veranstaltung bot nicht nur einen guten Überblick über die anstehenden Aufgaben, sie förderte zugleich den Teamgeist.

Wie konnte ich „mein“ Team unterstützen?

Frau Nussbaum: Ich denke, der Schlüssel zu einer erfolgreichen Unterstützung liegt in der richtigen Kommunikation mit meinem Team. Neue Informationen bezüglich der Vorgangsbearbeitung übermittle ich daher sehr zeitnah. Fachfragen kläre ich am liebsten persönlich. Für mein Team und mich ist es auch wichtig, dass Optimierungspotenziale gemeinsam ermittelt und an die Vorgesetzten weitergeleitet werden. Das stärkt das Gemeinschaftsgefühl.

Herr Wunder: Ein kollegialer und wertschätzender Umgang miteinander erleichtert die Zusammenarbeit in meinem Team ungemein. Durch meine langjährige Erfahrung weiß ich auch, welche Themen die Beschäftigten umtreiben. Fragen versuche ich dann gerne auf dem kurzen Dienstweg zu klären.

Herr Sürth: Darüber hinaus finden wöchentliche Gruppenbesprechungen statt, in denen sich die Teamkoordination mit der Gruppenleitung austauscht. Dieser enge Dialog ist sehr hilfreich, um Informationen schnell weiterzugeben, Entscheidungen abzustimmen und Anliegen direkt zu klären.

Was haben Sie sich noch für die Zukunft vorgenommen?

Herr Sürth: Für die Zukunft habe ich mir vorgenommen, die offene Kommunikation und das vertrauensvolle Miteinander weiter zu fördern. Mir ist es wichtig, dass sich alle

Kolleginnen und Kollegen jederzeit mit Fragen oder Problemen an mich wenden können. Mein Ziel ist es, ein Klima der gegenseitigen Unterstützung schaffen, in dem sich jeder wertgeschätzt und eingebunden fühlt.

Frau Nussbaum: Ich möchte gemeinsam mit meinem Team Optimierungsvorschläge erarbeiten und umsetzen sowie auch meine eigenen Ideen für optimale Prozesse im Referat A2 einbringen.

9. Wir sind Trendanalysten!



9.1 Daten sind der Schlüssel für eine intelligente Mobilität

Bloße Zahlenkolonnen und trockene Tabellen?

Daten sind weit mehr als bloße Ansammlungen von Zahlen und Werten – sie erzählen Geschichten, eröffnen neue Perspektiven und geben Einblicke in aktuelle und bevorstehende Entwicklungen. Sie helfen uns, spannende Zusammenhänge zu entdecken, die sonst im Verborgenen blieben.

Bei der Aufgabenwahrnehmung des BALM entstehen jeden Tag viele verschiedene Daten. Ob Daten aus den Erhebungen der Marktbeobachtung, Mautdaten, Daten des Verkehrskontrolldienstes, Daten über Ordnungswidrigkeiten oder Informationen über Förderprogramme. Alle werden als Fakten, Statistiken und Grafiken aufbereitet und bilden die vielfältigen Tätigkeitsbereiche des BALM transparent ab.

Neben dieser rein aufgabenbezogenen Betrachtung der Daten stellen sich den Beschäftigten der Abteilung Verkehrswirtschaft aber täglich viele weitergehende Fragen, insbesondere:

„Können wir aus den Daten auch Antworten für Fragestellungen von morgen liefern?“

Die klare Antwort lautet: „Wir im BALM können!“

Die verschiedenen Daten werden genutzt, um auftretende Fragestellungen für die Politik und die Gesellschaft fundiert und faktenbasiert beantworten zu können. In den Jahren 2023 und 2024 wurden beispielsweise nachfolgende Themen betrachtet bzw. Projekte begonnen, deren Auswirkungen sich in den nächsten Jahren im Alltag zeigen werden:

- Verkehrsanalysen
- Stellplatzinformationsdienst
- Planung von Ladeinfrastruktur
- Lkw-Verkehrsportal
- Forschungsprojekte

■ Es wurde eine Vielzahl an Verkehrsanalysen durchgeführt, um beispielsweise Folgen von Baumaßnahmen zu untersuchen. Hier war eine zentrale Fragestellung: „Wie hat sich der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke auf den Verkehr im Großraum Düsseldorf – Köln – Bonn ausgewirkt?“

■ Durch das Projekt Stellplatzinformationsdienst werden Mautdaten genutzt, um der Frage nachzugehen: „Wo können Lkw-Fahrende ihre Lenk- und Ruhezeiten verbringen?“ Um diese Frage zu beantworten, wird der Stellplatzinformationsdienst zukünftig zur Verfügung stehen und Informationen über die Auslastung von Rastplätzen bereitstellen.

■ „Wo sollten Ladepunkte für Elektro-Lkw entstehen?“

Das BALM hat ein Verkehrsdatenmanagement aufgebaut, über das Daten nicht nur gezielt aufbereitet und interpretiert, sondern auch im Sinne von Open Data frei zugänglich zur Verfügung gestellt werden. Ein Beispiel hierfür ist das Lkw-Verkehrsportal, welches tagesscharfe Aussagen über den mautpflichtigen Verkehr in einem interaktiven Webportal zur Verfügung stellt. Durch Kooperationen mit Partnern, wie der Toll Collect GmbH und dem Statistischen Bundesamt, haben wir Voraussetzungen geschaffen, Daten bestmöglich nutzen zu können. Um den Nutzenden maßgeschneiderte Datenlösungen anbieten zu können, die den größtmöglichen Informationsgehalt bei gleichzeitiger Einhaltung des Datenschutzes beinhalten, entwickeln wir kontinuierlich neue Analysemethoden. So konnten beispielsweise Forschungsprojekte der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen mit Mautdaten in bisher nicht gekannter Detailtiefe unterstützt werden.

Die Ergebnisse unserer vielseitigen Aktivitäten unterstreichen, dass nutzbare Daten der Schlüssel für eine intelligente Mobilität sind. Sie schaffen Transparenz in komplexen Sachverhalten, auf deren Basis zukunftsweisende Lösungen gefunden werden können. Dies hilft beispielsweise bei der Durchführung von Kontrollen, um diese für die Verkehrsteilnehmenden so effizient wie möglich zu gestalten oder dabei, eine gezielte Steuerung und Umsetzung von Förderprogrammen zu gewährleisten.

Dieser Schlüssel öffnet nicht nur neue Möglichkeiten außerhalb des BALM, sondern unterstützt durch die Analyse von Verwaltungsdaten auch die eigene Aufgabenerfüllung.

9.2 Neue Daten für zukunftsweisende Marktanalysen

Rainer Jansen hat Volkswirtschaftslehre studiert und ist seit 2021 beim BALM im Referat Statistik beschäftigt. Seit Mitte 2024 ist er stellvertretender Sachgebietsleiter des Sachgebiets „Operatives Controlling und Bewertung“. Zu seinen Aufgaben zählt es, die Daten für die Steuerung der Fachaufgaben zielgruppengerecht aufzubereiten und einzuordnen. Hierzu wurden Kennzahlensysteme entwickelt und mit Hilfe von Dashboards bereitgestellt.

Über seine Arbeit sagt er:

„Meine tägliche Aufgabe ist es, aus Daten abgeleitet die „richtigen Fragen“ zu stellen. Nur wer weiß, wonach er suchen muss, findet auch die richtigen Antworten. Hierdurch können die Aufgaben und Prozesse des BALM effizienter werden. Für mich ist das eine wichtige Voraussetzung für weniger Bürokratie.“

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

Um bestimmte Fragestellungen gezielt beantworten zu können, erhebt die BALM-Marktbeobachtung im Rahmen der sogenannten Primärforschung eigenständig eine Vielzahl an Daten und Informationen. Ein wichtiges Standbein ist dabei die Durchführung von Expertengesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft, Verbänden und weiteren Interessengruppen. Sie sind unerlässlich, um ein ausgewogenes, differenziertes Bild der tatsächlichen Marktlage zu gewinnen und Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten zu beurteilen. Hierfür greift das BALM auf eigene, dezentral im Bundesgebiet tätige Beschäftigte zurück, die direkten Kontakt mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten aufnehmen. Mit der Einführung von Online-Befragungen hat die BALM-Marktbeobachtung jüngst ihr Instrumentarium erweitert, um insbesondere die wachsende Nachfrage nach kurzfristigen, hochfrequenten Berichterstattungen noch besser zu befriedigen.

Die Hintergründe erläutert Michael Gierke, Leiter des Referats „Marktbeobachtung“ im BALM: „Angesichts kurzfristiger Änderungen rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und der besonderen Bedeutung der Transportmärkte



Rainer Jansen arbeitet im Sachgebiet Operatives Controlling und Bewertung

für die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung hat sich der Bedarf des BMV an kurzfristigen Daten, Analysen und Einschätzungen deutlich erhöht. Dies findet seinen Ausdruck in einer stark gestiegenen Nachfrage nach kurzfristigen, hochfrequenten Berichterstattungen des BALM zur aktuellen Marktlage, z. B. im Zuge des Ukraine-Krieges. Die Erfahrung zeigt, dass zeitintensive Expertengespräche zur Befriedigung derartiger Informationsbedürfnisse an Grenzen stoßen. Auf die geänderten bzw. zusätzlichen Informationsbedürfnisse hat die BALM-Marktbeobachtung daher mit der Implementierung von Online-Befragungen reagiert. Ihr Vorteil liegt vor allem darin, kurzfristig eine hohe Anzahl an Unternehmen ansprechen und die Ergebnisse auf eine breitere Basis stellen zu können. Die Daten können vergleichsweise kostengünstig erhoben werden, sie stehen unmittelbar nach Teilnahme an der Befragung für die Auswertung zur Verfügung und weisen eine hohe Qualität auf.

Im Jahr 2024 wurden seitens der BALM-Marktbeobachtung drei Online-Befragungen durchgeführt. Im Rahmen von zwei Erhebungen für das BMV wurden zum einen ein aktuelles Stimmungsbild im Kombinierten Verkehr, zum anderen ein aktueller Sachstand zum Thema „Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)“ ermittelt. Eine dritte Online-Befragung zielte auf die Ermittlung der Zufriedenheit von Unternehmen mit der derzeitigen Förderabwicklung des BALM im Allgemeinen sowie mit dem Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“ (ehemals „De-minimis“) im Speziellen ab. Zu unserer großen Freude stießen die Befragungen auf eine sehr positive Resonanz.

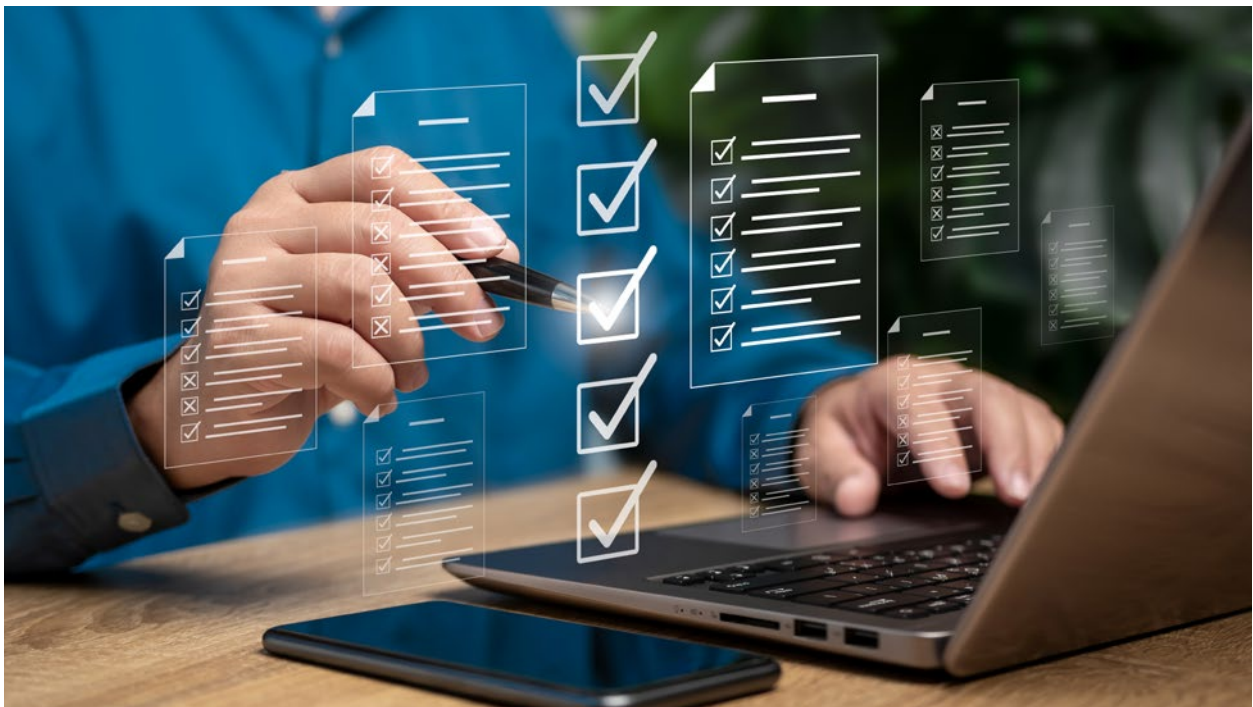
Insgesamt beteiligten sich im Jahr 2024 knapp 1.500 Unternehmen an den drei genannten Online-Befragungen des BALM.

Die hohe Teilnahmebereitschaft spricht für die Akzeptanz und den Erfolg des eingeschlagenen Weges. Erklärtes Ziel ist es daher, zukünftig weitere Anwendungsfelder für Online-Befragungen zu erschließen. Eines dieser Anwendungsfelder ist beispielsweise die Durchführung von Befragungen von Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern mittels Ausgabe von QR-Codes, durch die mobil auf Erhebungen des BALM zugegriffen werden kann.

Ein Kernelement der Marktbeobachtung bleiben die Gespräche mit Expertinnen und Experten, mithin der direkte Kontakt und intensive Austausch mit allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten. Sie sind für die Bereitstellung nutzbarer, fachlich fundierter Daten und Informationen auch zukünftig unerlässlich. Mein besonderer Dank gilt daher allen Gesprächspartnerinnen und -partnern der Marktbeobachtung für die rege und dauerhafte Teilnahme an unseren Erhebungen. Die Online-Erhebungen stellen aufgrund ihrer genannten Vorzüge eine ideale Ergänzung der Instrumentarien der Marktbeobachtung dar.“

Die BALM-Marktbeobachtung erstellt jedes Jahr eine Vielzahl an Berichten, die dem Verkehrsministerium als Informationsgrundlage dienen. Neben kurzfristigen Ad-hoc-Berichten zählen hierzu periodische Berichte und sogenannte Schwerpunktstudien. Die periodischen Berichte befassen sich mit bestimmten Sachverhalten, beispielsweise der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland oder den Arbeitsbedingungen sowie der vorherrschenden Arbeitsmarkt- und Ausbildungssituation in ausgewählten Berufsbildern, wie zum Beispiel der Fahrerberufe. Die Schwerpunktstudien hingegen setzen sich mit speziellen Sachverhalten und aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen auseinander.

Viele Studien der Marktbeobachtung und aus dem Bereich Verkehrsdatenmanagement sowie die zugehörigen Daten sind öffentlich zugänglich. Sie stehen auf der Internetseite des Bundesamtes (www.balm.bund.de) zum kostenfreien Download zur Verfügung.



Die BALM-Marktbeobachtung hat ihr Instrumentarium um Online-Befragungen erweitert. So kann sie noch besser auf die wachsende Nachfrage nach schnellen, häufigen Berichten reagieren.

10. Wir sind Einnahmesicherer!



10.1 Mautpflicht für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse

Einführung einer CO₂-Differenzierung und Absenkung der Mautpflichtgrenze für eine gerechtere, effizientere und nachhaltigere Verkehrsfinanzierung

Am 24.11.2023 ist das „Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften“ im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Damit wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine gerechtere, effizientere und nachhaltigere Verkehrsfinanzierung nach den Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 sowie aus dem EU-Recht (Eurovignetten-Richtlinie) geschaffen. Am Gesetzgebungsverfahren unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) waren auch Juristinnen und Juristen aus dem BALM-Referat G1 „Rechtsentwicklung und Auftragnehmermanagement“ maßgeblich beteiligt. Die Arbeit an der praktischen Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen war damit aber längst nicht abgeschlossen. Einen Einblick gibt Frau Nicole Simon, Beschäftigte im Referat G1.



Nicole Simon arbeitet im Referat G1 – Rechtsentwicklung, Auftragnehmermanagement.

Frau Simon, Sie sind Sachbearbeiterin im Referat G1. Welche Aufgaben hatte das Team Auftragnehmermanagement bei der praktischen Umsetzung der 2023 verabschiedeten Maßnahmen zur Umgestaltung der Mautpflicht?

Nicole Simon: Unser Team war seit Sommer 2021 insbesondere mit den beiden zentralen Vorhaben CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut durch Einführung von Emissionsklassen sowie Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 und unter 7,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (Tonnageabsenkung) befasst. Diese wurden jeweils in gemeinsamen Projekten des BALM mit der Betreibergesellschaft, der bundeseigenen Toll Collect GmbH, in die Tat umgesetzt.

Das Referat G1 war hierbei sowohl für die Koordination der BALM-internen Aufgabenverteilung als auch für die Kommunikation mit der Toll Collect und weiteren externen

Akteuren zuständig. Da beide Maßnahmen zeitnah nach Verkündung des Änderungsgesetzes (zum 01.12.2023 bzw. zum 01.07.2024) in Kraft treten sollten, war jeweils eine frühzeitige Planung erforderlich. Bei derart großen Vorhaben wie der CO₂-Differenzierung und der Tonnageabsenkung erstreckt sich der Projektzeitraum in der Regel über mindestens 2,5 Jahre.

Wie hat man sich die Projektarbeit konkret vorzustellen?

Nicole Simon: Dies möchte ich gerne am Beispiel der Tonnageabsenkung kurz darstellen: Im April 2022 haben wir damit begonnen, gemeinsam mit der Toll Collect, dem BMV sowie externen technischen Beratern die sogenannten Umsetzungsprämissen zu erarbeiten. Diese bildeten ab, welche Änderungen nach aktuellem Kenntnisstand zu erwarten sind. Anschließend konnte gemeinsam mit der Toll Collect ein Fachkonzept erarbeitet werden, welches die Ausgangslage und den vollen Umfang des Projekts beschreibt. Das bedeutet konkret: Welche Änderungen sind im Geschäftsprozess, in den Systemen und bei den Schnittstellen erforderlich, welche Kommunikationsmaßnahmen müssen gestartet werden, damit alle Betroffenen gleichermaßen informiert sind. Außerdem wurde ein Mengengerüst erarbeitet, von wie vielen zusätzlichen Fahrzeugen und Nutzenden auszugehen ist. So ist es natürlich ein Unterschied, ob die Systeme und Beschäftigten 30.000 oder 300.000 neue Fahrzeuge zu bewältigen haben. Außerdem wurden die zu involvierenden Fachbereiche innerhalb des BALM identifiziert und eine Meilensteinplanung erstellt.

Auch in der konkreten Umsetzungsphase gab es regelmäßige Sitzungen, insgesamt mehr als 70 auf übergeordneter Ebene und mindestens ebenso viele auf Arbeitsebene. Dabei wurde über den Stand bei den einzelnen Arbeitspaketen gesprochen, es wurden problematische Punkte erörtert und Absprachen getroffen. Innerhalb des BALM waren hierbei Referate aus fast allen Abteilungen eingebunden.

Was war die größte Herausforderung aus Ihrer Sicht?

Nicole Simon: Bei der Tonnageabsenkung war dies eindeutig die sogenannte „Handwerkerausnahme“ gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 10 BFStrMG (Bundesfernstraßenmautgesetz). Danach sollen Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse unter 7,5 Tonnen, die zur Ausübung eines Handwerks oder eines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs genutzt werden, unter bestimmten Voraussetzungen von der Maut befreit werden, um die oftmals kleinen Betriebe nicht mit zusätzlichen Kosten und Verwaltungsaufwand zu belasten.

In der Praxis haben sich zu dieser Vorschrift zahlreiche Auslegungs- und Abgrenzungsfragen ergeben, die das BALM (also insbesondere die Juristinnen und Juristen der Referate G1 und G2) in Abstimmung mit dem BMV klären mussten. Um die Kontrolle und alle nachgelagerten Prozesse zu entlasten, sollte den Handwerksbetrieben zudem die Möglichkeit eingeräumt werden, ihre potentiell mautbefreiten Fahrzeuge bereits vor dem Start der „Maut über 3,5 t“ zu melden. Die Toll Collect hat dazu eine Online-Meldemöglichkeit (OMM) für Handwerksbetriebe auf ihrer Internetseite eingerichtet.

Bei der CO₂-Bemautung bestand die größte Herausforderung darin, den komplexen Sachverhalt für die Nutzenden aufzubereiten. Dabei kommt dem CO₂-Emissionsklassenfinder, der über die Internetseite der Toll Collect abgerufen werden kann, eine zentrale Bedeutung zu. Mit Hilfe weniger Klicks und gezielter Fragestellungen wird den Nutzenden minuten-schnell die Einstufung ihrer Fahrzeuge in die richtige CO₂-Emissionsklasse angezeigt.

Wie wurden die Öffentlichkeit und insbesondere die betroffenen Unternehmen, Gewerbetreibenden und Privatpersonen über die Neuerungen informiert?

Nicole Simon: Das BMV, das BALM, die Toll Collect sowie die Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes

(EETS), Verbände und Medien haben in den Monaten vor der Einführung über zahlreiche Kanäle (z.B. Social Media, Informationen auf der Homepage, Werbung an Tankstellen, Webinare, Flyer) umfassend informiert.

Trotzdem gab es mehrere Tausend schriftliche und telefonische Anfragen von Verbänden, Presse, Gewerbetreibenden, Unternehmen und Privatpersonen allein zur neuen Gewichtsklasse und zur sogenannten „Handwerkerausnahme“. Das BALM hat diese Anfragen beantwortet und den Informationsbedarf durch sein Angebot auf der Homepage sowie durch Pressemitteilungen gedeckt.

Hat sich der Aufwand gelohnt?

Nicole Simon: Die bisherigen Kennzahlen zeigen, dass es sich für den Bund auf jeden Fall gelohnt hat. Im Vergleich zu den Vorjahren sind die Mauteinnahmen deutlich gestiegen. Die Projekte waren für mich einerseits eine Herausforderung, aber andererseits auch total spannend. Man arbeitet mit ganz verschiedenen Leuten zusammen, was mir großen Spaß macht. Wenn es Probleme gibt oder etwas plötzlich nicht mehr funktioniert, muss man in kurzer Zeit eine Lösung finden. Das geht nur, wenn man kommunikativ ist und auch dann die Ruhe behält, wenn es um einen herum mal laut und hektisch wird.

10.2 Wer ist Baulastträger: S-Modelle helfen

Die LKW-Maut wird auf allen Bundesfernstraßen erhoben, aber nicht für alle Abschnitte dieser Fernstraßen ist der Bund auch der Baulastträger. Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern tragen diese Baulast nach dem Bundesfernstraßengesetz für Streckenabschnitte, wenn diese als sogenannte Ortsdurchfahrt (OD) gewidmet sind. Diese sind durch OD-Steine oder -Tafeln entsprechend markiert.

Den Städten steht die auf diesen Abschnitten anfallende Maut – ohne CO₂-Anteile und unter Berücksichtigung von Abzugsbeträgen – nach § 11 des BFStrMG zu. Das Bundesamt ermittelt die entsprechenden Mautbeträge dieser Streckenabschnitte.

Informationen zu den Baulasten sind im Bundesinformationssystem Straße, abgekürzt BISStra, enthalten. Hier fließen Informationen aus den regelmäßigen Datenlieferungen der Bundesländer zusammen. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) verwaltet diese Daten und stellt sie der Toll Collect GmbH zur Verfügung, damit diese in den regelmäßigen Aktualisierungen der Mauttabelle berücksichtigt werden. In den Lieferungen der Mauttabelle sind die Baulastinformationen enthalten. Dieser behördenübergreifende Prozess ist seit 2018, dem Start der Maut auf allen Bundesstraßen, eine bewährte und gelebte Praxis.



Karte der Bundesstraßen mit Baulast der Stadt Konstanz.

In den mautspezifischen IT-Systemen des BALM werden diese Informationen der Baulasten, der Befahrungszahlen sowie der erhobenen Maut zusammengeführt. Hierfür sind in den IT-Systemen sogenannte Straßenbaulastträgermodelle, kurz S-Modelle, für jede Stadt angelegt worden. Diese Vorgehensweise und die Ermittlung der Daten werden regelmäßig einem Audit unterzogen. Das letzte Audit wurde in 2024 durchgeführt.

Für 2025 sind vier neue S-Modelle für die Städte Norderstedt, Gießen, Worms und Konstanz zu berücksichtigen. Bei der letzten Volkszählung, dem Zensus 2022, haben

diese Städte die Marke von 80.000 Einwohnern überschritten und sind nun Träger der Baulasten bei Ortsdurchfahrten auf Bundesfernstraßen.

Die Daten mit den Baulasten wurden rechtzeitig noch im letzten Jahr an das BALM übermittelt, sodass eine ordnungsgemäße Ermittlung der Befahrungen und der erhobenen Maut weiterhin gewährleistet ist. Eine erste Auszahlung an die neu zu berücksichtigenden Städte, wie für alle anderen Städte auch, insgesamt 98, wird im August 2025 über die Bundesländer veranlasst. Für 2024 wurden insgesamt 52,7 Mio. Euro ermittelt.

10.3 Umstellung auf den Mauterhebungsdienst

Mit dem Mauterhebungsdienst (MED) findet eine einheitliche Erkennung und Tarifierung für alle Mautdiensteanbieter in Deutschland statt. Der MED wird im Auftrag des Bundesamtes durch die Toll Collect GmbH bereitgestellt. Bislang nutzt die Eurowag als einziger Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS) den MED. Ab 2026 ist die Nutzung des MED für alle EETS-Anbieter in Deutschland verpflichtend. In einem aufwendigen und präzise geplanten Verfahren werden die übrigen fünf in Deutschland zugelassenen EETS-Anbieter daher in diesem Jahr auf den MED migriert. Neben der Dokumentationsprüfung werden hierzu verschiedene Testphasen durchlaufen. Dabei werden sowohl technische Tests, wie z. B. die Schnittstellen zum EETS@BALM-System sowie im Backoffice der EETS-Anbieter als auch zahlreiche Fahrtests auf der Straße durchgeführt. Anhand eines Testfallkatalogs werden die Fahrtests auf einer vorher festgelegten Strecke und damit unter

für alle EETS-Anbieter gleichen Testbedingungen durchgeführt. Neben den Testszenarien sind die Anbindung der Testumgebungen sowie die Verbindung der produktiven Umgebungen wesentliche Bestandteile der Migration auf den Mauterhebungsdienst. BALM, EETS-Anbieter und der nationale Mautbetreiber Toll Collect arbeiten eng zusammen, um die MED-Migration zum Ende des Jahres 2025 erfolgreich abgeschlossen zu haben.



On-Board-Units unterschiedlicher Hersteller werden im Rahmen der Umstellung auf den Mauterhebungsdienst überprüft.

- Dokumentationsprüfung
- Prüfplanung
- Einbau FzG in Testflotte und Anbindung an Testumgebungen TC/BALM
- MED-Kompatibilitätstest
- Tests zur Ortung und Vergutschriftung
- Testauswertung
- Fahrtests EETS-Anbieter (optional)
- Technische Vorbereitung
- Anbindung Produktivumgebung Toll Collect
- MED-Pilotbetrieb
- Auswertung Pilot
- Migration komplette Flotte

ca. 150 Tests
5 EETS-Anbieter

ca. 240 Besprechungen
bis zu 1 Mio. zu migrierende OBUs

11. Wir sind Fördergeneralisten!



BALM als Fördergeneralist

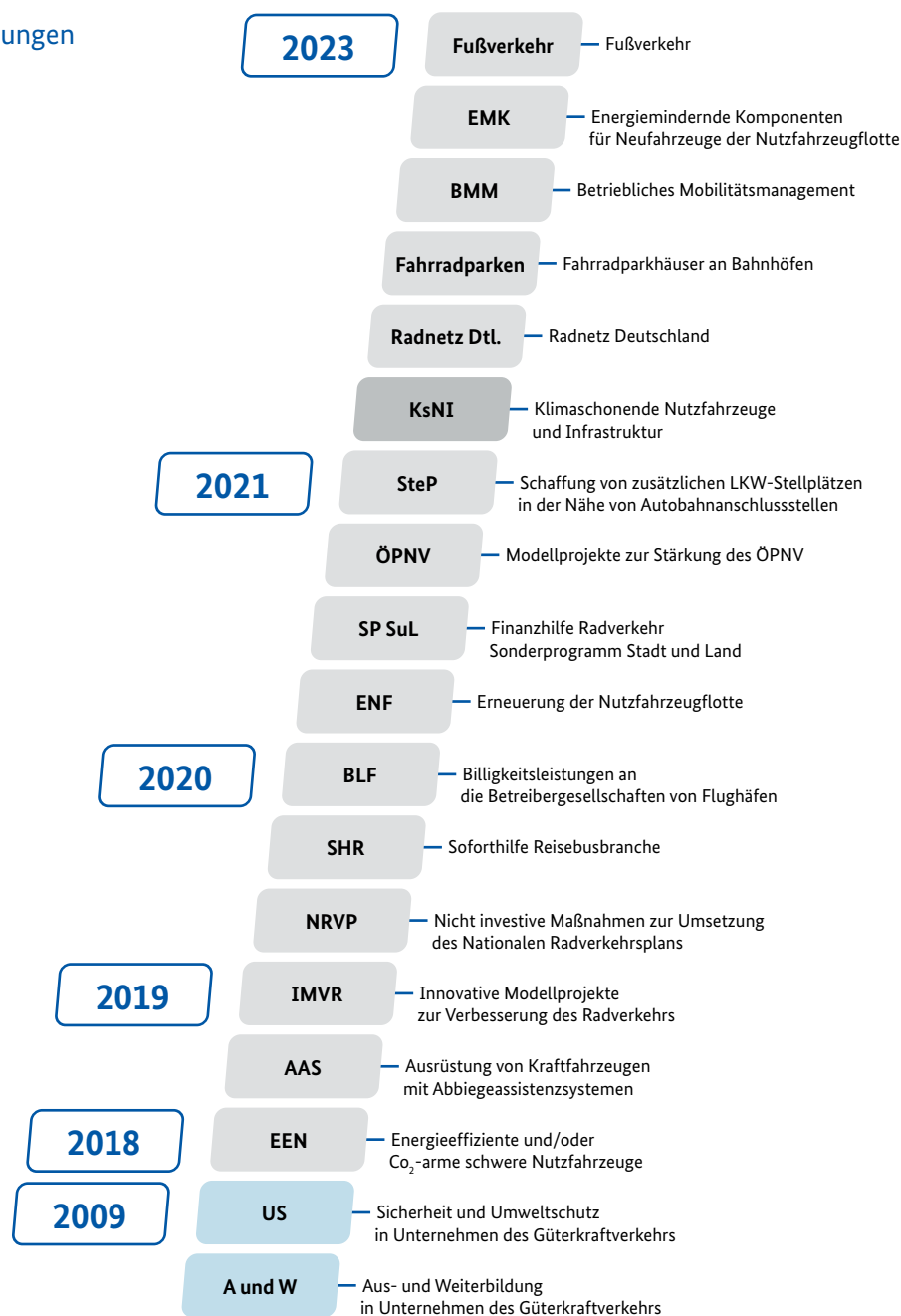
Auch in den Jahren 2023 und 2024 konnte das BALM seine Aufgaben als Förderbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr ausweiten und damit seine Rolle als Fördergeneralist im Ressort weiter festigen. So sind im Berichtszeitraum weitere sechs Förderprogramme zum Portfolio des BALM hinzugekommen:

- Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI)
- Geschäftsstelle Radnetz Deutschland (RN-D)

- Fahrradparken an Bahnhöfen (FPaB)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)
- Energiemindernde Komponenten für Neufahrzeuge der Nutzfahrzeugflotte (EMK)
- Fußverkehr

Wie bei den bisherigen Programmen stehen auch hier Klimaneutralität, nachhaltige Mobilität und die Förderung der Verkehrswirtschaft im Fokus der zu fördernden Projekte.

Die BALM-Förderungen im Überblick



* Die hervorgehobenen Förderprogramme befinden sich in laufender Bearbeitung.

Wir sichern die Qualität in den Zuwendungsverfahren.

Iwona Blatzheim,
Sachgebietsleiterin F22 „Qualitätsmanagement“



Ziel des Transformationsprozesses ist die kontinuierliche Weiterentwicklung des BALM in seiner Rolle als verlässlicher und modern aufgestellter Fördergeneralist. Heute schon sind die Prozesse vom Antragsportal über die Bearbeitung bis hin zur Auszahlung vollständig digital. Diese Digitalisierung soll fortgeführt und optimiert werden.

Im Rahmen der Projektträgerschaft für das Bundesministerium für Verkehr wirkt die Abteilung an der Etablierung und Fortschreibung der Förderrichtlinien für eine bestmögliche Aufgabenwahrnehmung und Kundenorientierung mit. Deshalb sollen von der Beratung zu passenden Programmen, der Qualitätssicherung im Ablauf – zukünftig auch mithilfe von KI – bis hin zur Evaluation von Programmen entsprechende Prozesse etabliert werden. Ein kennzahlenbasiertes Controlling der Fachreferate und ein umfassendes Prozessmanagement unterstützen diese Abläufe.

Um den bisherigen Entwicklungen und den zukünftigen Ausrichtungen Ausdruck zu verleihen, hat die Abteilung

Förderprogramme diese in der Broschüre „BALM als Fördergeneralist – Gezielte Förderung für nachhaltige Mobilitätslösungen und innovative Verkehrskonzepte“ zusammengefasst.

Im Rahmen der Qualitätssicherung ist es unser Ziel, Arbeitsprozesse zu optimieren, um die hochwertige Bearbeitung der Zuwendungsverfahren laufend sicherzustellen und dabei Subventionsbetrug weiter einzudämmen. Die Qualitätssicherung ist eine wichtige Säule zur Einhaltung der Regelkonformität im Zuwendungsverfahren und zählt damit maßgeblich in den Bereich Compliance ein. Durch die bundesweite Durchführung von Betriebsprüfungen überprüfen wir nicht nur die bundeshaushaltsrechtlichen Anforderungen und Vorgaben an die Vergabe von Zuwendungen, sondern erhalten auch unmittelbare Rückmeldungen der Zuwendungsempfänger. Die dabei vorgetragenen Fragen und Anregungen können zur Weiterentwicklung und Optimierung der Zuwendungsverfahren mit eingebracht werden.

Der Ablauf von Förderungen im BALM mit den wichtigsten Meilensteinen im Überblick:

Vom BALM geprüfte Förderanträge

rd. 1/4 Mio.

in den Jahren 2018–2024



Ablauf von Förderungen im BALM

11.1 Evaluation von Förderprogrammen

Das BALM setzt das Ziel eines wirkungsorientierten Haushalts um. So ließen BMV und BALM in der Studie „Wirkung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Empirische Grundlage und Ansätze für die Berechnung von Verlagerungs- und Klimawirkungen verschiedener Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen“ die Verlagerungswirkung von Radinfrastrukturen ermitteln und, darauf aufbauend, eine Projektion des erwarteten Klimanutzens für mehrere investive Förderprogramme des Rad- und Fußverkehrs aufstellen. Auftragnehmer waren das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung sowie die PTV Planung und Transport GmbH. Die Methodik wurde in einem Haupt- sowie mehreren Kurzberichten transparent aufbereitet und kann auch durch Dritte an neue Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt werden.

Im Ergebnis können durch die untersuchten Förder- und Finanzhilfeprogramme für den Rad- und Fußverkehr bis zum Jahr 2030 rund 4 Mio. t CO₂-Äquivalente, bis zum Jahr 2045 rund 8,7 Mio. t CO₂-Äquivalente eingespart werden.

Auch die Evaluation des Förderprogramms „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“, die im März 2025 vom Institut für angewandte Ökologie und dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung in einem Abschlussbericht veröffentlicht wurde, bestätigte die effektive Arbeit des BALM.

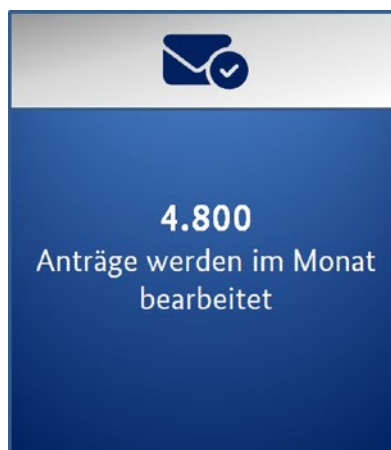
„Das Ziel der Richtlinie einer Marktaktivierung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und Treibhausgasminderung im Straßengüterverkehr wurde erreicht. Insgesamt war die Förderung erheblich in Höhe und Umfang und stellt einen Leuchtturm für die Markteinführung von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen in Europa dar. Alle befragten Stakeholder halten die hohe Signalwirkung als Start der Elektrifizierung

von Nutzfahrzeugen für klar belegt. Auch bei den angebotenen Modellen klimafreundlicher Nutzfahrzeuge gab es eine deutliche Steigerung der verfügbaren Modelle in der N1- und N3-Klasse im Verlauf des Betrachtungszeitraums der KsNI-Förderung.“ (Quelle BT-Drs. 20/15152, Bericht über die Evaluierung der Wirksamkeit des Förderprogramms auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und dazugehöriger Infrastruktur)

In den ergänzenden Interviews wurde von den befragten Nutzenden der Antragsprozess mehrheitlich äußerst positiv bewertet und angesichts der Komplexität des Fördergegenstands und des hohen Fördervolumens auch Verständnis für die formalen Vorgaben geäußert. Die Zufriedenheit mit der Förderabwicklung der Zuwendungsempfänger war vor allem bei Nachweispflicht, Projektträger-Kommunikation, Förderbedingungen im Alltag und Dauer der Auszahlung sehr hoch.

Im Einzelnen wurden im Hinblick auf die Arbeitsweise des BALM u. a. folgende Aspekte herausgestellt:

- Eine sehr hohe Zufriedenheit lag im Bereich der Antragsbearbeitung durch das BALM vor.
- Eine hohe Zufriedenheit der erfolgreich bewilligten Antragstellenden lag mit dem Prozess der Förderung nach der Bewilligung vor.
- Die Website des BALM wurde als besonders nützlich empfunden. Es wird eine umfangreiche FAQ-Sammlung hervorgehoben, die im Programmverlauf intensiv genutzt wurde. Ergänzend wurde auf die kompetente Betreuung des BALM im Rahmen der Hotline wie auch des Funktionspostfachs KsNI verwiesen.



11.2 Erfolgreicher Start: das Förderprogramm Ausbildung



Präsident Christian Hoffmann informiert über den erfolgreichen Start der aktuellen Förderperiode im Förderprogramm Ausbildung.

Wie konnte der Antragsstart so kurzfristig mobilisiert werden?

Das BALM hatte die Förderperiode 2025 bereits zu Beginn des Jahres vollumfänglich vorbereitet. Allein der noch festzustellende Haushalt 2025 stand bislang dem Antragsstart entgegen.

Das BALM hatte und hat seinen Fokus dabei fortlaufend auf die Herausforderungen der Branche gerichtet. Trotz des noch weiter fehlenden Haushalts sowie des anstehenden regulären Ausbildungsbeginns am 01.08. hat sich das BALM mit dem BMV dafür stark gemacht, eine Antragstellung sowie Bescheidung noch vor August zu ermöglichen.

Weshalb wurde es trotz der vorläufigen Haushaltsführung gestartet?

Das Förderprogramm „Ausbildung“ ist ein entscheidender Treiber, dem fehlenden Fachkräftebedarf der Branche nachhaltig entgegenzuwirken: Der Start des Förderprogramms war, wie zuvor ausgeführt, aus meiner Sicht alternativlos!

Wer hat sich dafür eingesetzt? Welches Signal wird damit gesendet?

Es ist den gemeinsamen Bemühungen der Güterkraftverkehrsverbände, des BMV, des BMF sowie des BALM zu verdanken, dass diese besondere Vorgehensweise im Interesse der Unternehmen des Güterkraftverkehrs Anwendung findet. Damit setzen Verbände sowie Politik das klare Signal, dass aktiv dem Personalmangel der Branche auch unter besonderen Umständen entgegengewirkt werden muss und kann.

Wie viele Anträge sind inzwischen eingegangen?

Zum 24.07.2025 sind 740 Anträge eingegangen, mit denen insgesamt 2.713 Ausbildungsverhältnisse zur Förderung beantragt wurden.

Bei der Förderung werden besonders kleine Unternehmen berücksichtigt – wieso ist dies wichtig für die Branche einerseits und die Wirtschaft andererseits?

Das Programm basiert auf den Regelungen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung, die eine besondere Berücksichtigung der Unternehmensgröße nicht vorsieht. Die Förderquoten sind hingegen gestaffelt: Die Förderhöhe beträgt bei kleinen Unternehmen 70 Prozent, bei mittleren Unternehmen 60 Prozent und bei anderen Antragstellenden 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Sind schon weitere Unterstützungen oder andere Ideen im Ausbildungsbereich geplant und wenn ja, welche?

Das BALM unterstützt mit seiner Expertise und seinen Erfahrungen jederzeit weitere Maßnahmen und Ideen im Ausbildungsbereich. Impulse und Anregungen der Branche greift das BALM gern auf, um den Ausbildungsbereich des Güterkraftverkehrs weiter voranzubringen.

11.3 Das Förderprogramm SteP als Beitrag zur Lösung des Lkw-Stellplatzproblems

Das Förderprogramm SteP verfolgt das Ziel, überfüllte Rastanlagen zu vermeiden und verkehrsgefährdendes Parken an Zu- und Abfahrten von Rastanlagen und damit einhergehende Probleme bei der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten auszuräumen. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) agiert hierbei als Bewilligungsbehörde und leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Hierzu hat das BMV im Jahr 2021 das BALM mit der Umsetzung der Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen (SteP) beauftragt.

Das BALM als Bewilligungsbehörde hat sich einer passgenauen Förderung verschrieben. Gefördert werden insbesondere der Neubau und Ausbau von Lkw-Parkplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen durch private Investoren. Durch das Förderprogramm wurden bislang rund 68 Mio. € Fördermittel ausgekehrt und damit über 1.300 zusätzliche Stellplätze geschaffen.

Hierdurch konnte in allen zwölf Autobahnabschnitten, an denen bereits durch SteP geförderte Stellplätze eröffnet wurden, eine deutliche Verbesserung der Stellplatzsituation für Lkw verzeichnet werden. Das zeigt, das Förderprogramm funktioniert und wird breitflächig angenommen. Gleichzeitig kann das Bundesamt allein hier lediglich einen Teilbeitrag liefern.

Vor dem Hintergrund, dass im Jahr 2040, im Vergleich zum Jahr 2019 mit einer weiteren Zunahme vom straßengebundenen Güterverkehr in Höhe von 34 Prozent gerechnet wird, stellt das Förderprogramm SteP bereits jetzt eine Verbesserung der allgemeinen Stellplatzknappheit und damit der allgemeinen Verkehrssicherheit dar. Sollte im Bundeshaushalt 2025 – wie im Haushaltsentwurf vorgesehen – das Förderprogramm SteP mit weiteren Mitteln ausgestattet werden, kann auch in Zukunft auf diesem Wege dem weiter steigenden Bedarf an Lkw-Stellplätzen an Bundesautobahnen im Sinne der Verkehrssicherheit begegnet werden. Positive Rückmeldungen wie zum durch das BALM geförderten Neubau an der A 38 geben dem Förderprogramm Recht.

Mehr Informationen zum Förderprogramm erhalten Sie unter: [Förderprogramme – Bundesamt für Logistik und Mobilität](#).



Geförderter Neubau eines Parkplatzes mit 54 Lkw-Stellplätzen an der A 38 (Anschlussstelle 10 Nordhausen-West).

11.4 Das Förderprogramm „Investive Modellvorhaben Radverkehr“

*Das Schöne ist:
Jede Woche bringt etwas Neues.*

David Friedrich,
Referat F4 – Nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Wie läuft das Förderprogramm „Investive Modellvorhaben Radverkehr“?

Sehr gut. Das Förderprogramm ist 2019 gestartet. Ein Dutzend Vorhaben – wie etwa in Neckarsulm, Passau oder Oberhausen – sind mittlerweile erfolgreich abgeschlossen. Wir fördern in erster Linie innovative Infrastrukturprojekte mit „Modellcharakter“. Dadurch sollen auch andere Kommunen überzeugt werden, dem Radverkehr noch mehr Aufmerksamkeit zu schenken und in eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu investieren.

Die finanzielle Förderung des Bundes, die wir umsetzen, läuft aktuell bis 2030. Derzeit haben wir 25 Vorhaben im Portfolio über ganz Deutschland verteilt. Da wir insbesondere innovative Bauprojekte fördern, gibt es in der Realität natürlich auch einige Herausforderungen zu überwinden: Behördliche Genehmigungen, Auflagen, Lieferengpässe – wir unterstützen die Projekte bei diesen Herausforderungen, wo wir können.

Das Interesse am Programm ist nach wie vor sehr groß, wir erhalten laufend Förderanfragen – ohne dass wir einen neuen Förderaufruf starten oder aktiv dafür werben. Wir sind ein junges Team und das Besondere an unserer Arbeit ist, dass wir langfristige Effekte erzielen. Man muss wissen: Die durchschnittliche Nutzungsdauer einer Brücke – und davon haben wir einige im Programm – liegt bei etwa 70 Jahren. Für den Radverkehr und für lebenswerte Städte erreichen wir wirklich etwas. Was wir fördern, hat nachhaltigen Charakter.

Wie sieht Ihr Tagesgeschäft aus?

Das Schöne im Tagesgeschäft ist: Jede Woche bringt etwas Neues. Wir arbeiten mit Kommunen aller Größen – von der kleinen Ortsgemeinde mit 300 Einwohnern, die noch nie eine Förderung des Bundes erhalten hat, bis hin zur Millionenstadt Hamburg. Wir dienen als Bindeglied zwischen Antragstellenden, zuwendungsempfangenden Kommunen, staatlicher Bauverwaltung, Ingenieurbüros, Interessenvertretungen und Vereinen. Und bei Bedarf setzen wir uns digital auch mit der zuständigen Wasser- und Naturschutzbehörde

gemeinsam an den Tisch, wenn Zuwendungsempfangende Klarheit brauchen.

Aber wir erledigen natürlich auch alle klassischen Verwaltungsaufgaben, die mit der Förderung zusammenhängen: Interessenbekundungen und Anträge prüfen, Zuwendungsbescheide ausstellen, Fördergelder auszahlen, gegenüber dem Ministerium Bericht erstatten, Haushaltsgelder verwalten. Wir sind im Team Allrounder. Das müssen wir auch sein.

Was sind die Besonderheiten und was bedeutet das für Sie?

Wir sind Problemlöser. Für alles, was kommt, versuchen wir praktikable Lösungen zu finden. Wenn wir den Kommunen sagen würden – „also den Fall hatten wir leider noch nicht, da können wir auch nicht helfen“ – dann könnten wir einpacken. Dass ein Vorhaben in seiner Laufzeit nicht mindestens auf eine Hürde stößt, kommt eigentlich nicht vor. Und gegen Ende des Jahres arbeiten wir im klassischen Bewilligungsgeschäft oft auch gegen die Zeit, um die Fördergelder möglichst vollständig auszuzahlen. Unser „Weihnachtsfest“ ist deshalb der Kassenschluss Mitte Dezember – der Tag, an dem keine Buchungen mehr möglich sind. Spätestens dann sind alle Projekte eingetütet und die Gelder verplant und abgerufen. Das schafft man nur als flexibles und engagiertes Team. In diesem Umfeld fühle mich wohl – ich brauche Herausforderungen, sonst wird mir langweilig. Und hier im Programm geht es durchaus auch ums Gestalten, sonst erzielt man keine Ergebnisse.

Was sind die persönlichen Erfolge bei Ihrer Arbeit im Programm?

Winston Churchill wird der Satz zugeschrieben: „Wir formen unsere Gebäude, danach formen sie uns.“ Das gilt ebenso für den öffentlichen Raum und dessen Infrastruktur. An schönen Orten, an Orten, die gut funktionieren für Menschen – dort halten wir uns gerne auf. Infrastruktur, die funktioniert und ein Gefühl der Sicherheit vermittelt, erzielt etwas: Wir nutzen sie ganz selbstverständlich.

Wenn wir es schaffen, Kommunen beim Bau richtungsweisen der Infrastruktur für den Radverkehr zu helfen, dann haben wir unser Ziel erreicht. Dann haben wir ein Stück Weg zurückgelegt hin zu einer klimafreundlichen und auf den Menschen zentrierten lebenswerten Stadt, einem lebenswerten Land. Hierfür sind wir Dienstleister. Es hilft in jeder Dimension, wenn man offen für Neues ist. Bevor ich beim BALM anfang, habe ich als Politikwissenschaftler gearbeitet, vor allem auch quantitativ, also basierend auf statistischen Daten, Netzwerkdaten usw. Die Affinität zum Zahlenwerk habe ich im Referat F4 genutzt, um mich verstärkt dem Haushaltsthema zu widmen. Wie können wir die Mittel, die wir haben, am besten einsetzen? Wie können wir das Optimalre rausholen? Der öffentliche Raum und die „Finanzarchitektur“ sind für mich spannende Themenfelder.

Welche Entwicklungen im Förderprogramm gibt es und was bedeutet das für Sie?

Ohne Geld wird aus der schönsten und innovativsten Idee kein Bauwerk. Umso gespannter blicken wir auf die kommenden Haushaltsjahre und die Frage, welche Mittel zur Verfügung stehen werden und wie viele Projekte damit umgesetzt werden können.



Das BALM fördert in erster Linie innovative Infrastrukturprojekte mit „Modellcharakter“.

11.5 Das Förderprogramm „Geschäftsstelle Radnetz Deutschland“

Ich sehe in der Radverkehrsförderung eine echte Chance – für nachhaltige Mobilität und lebendigen Tourismus.

Hannah Kramer,
Referat F4 – Nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Wie läuft das FöPro „Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland“?

Kurz gesagt: Das Programm kommt richtig gut voran. Die Entwicklung des Förderprogramms ist durchweg positiv, die Nachfrage wächst kontinuierlich. Bundesländer, Kommunen aber auch Landes- oder Destinationsmarketingorganisationen zeigen großes Interesse – ein klares Signal dafür, dass nachhaltige Mobilität und sichere Radverkehrsinfrastruktur in der Breite angekommen sind.

Die ersten Maßnahmen, die seit der Bewilligungsrunde 2021 umgesetzt wurden, zeigen bereits Wirkung: Lücken im Radwegenetz wurden geschlossen, bestehende Führungen modernisiert, Beschilderung inkl. neuem „Radnetz

Deutschland“-Logo ausgebaut und erste Marketingkonzepte zur Steigerung der touristischen Nutzung umgesetzt. Und das nicht nur punktuell – sondern mit dem Anspruch, das gesamte „Radnetz Deutschland“ langfristig attraktiver und sicherer zu machen.

Wie sieht Ihr Tagesgeschäft (diesbezüglich) aus?

Abwechslungsreich – und das ist auch gut so. Wir begleiten Förderprojekte über den gesamten Prozess hinweg: von der Antragstellung über die Bewilligung bis hin zur Umsetzung und zum Projektabschluss. Dabei geht es nicht nur um die reine Förderroutine, sondern um echte Zusammenarbeit mit den Antragstellenden. Gleichzeitig kümmern wir uns darum, das „Radnetz Deutschland“ sichtbarer zu machen – sowohl

für Radfahrende als auch für die Menschen, die auf lokaler und regionaler Ebene administrativ, organisatorisch und bautechnisch mit dem Radnetz in Berührung kommen. Wir vernetzen Akteure, bringen Routenbetreiber ins Gespräch, moderieren zwischen unterschiedlichen Interessen. Die Mischung aus fachlichem Projektmanagement und strategischer Kommunikation macht die Arbeit besonders spannend – und herausfordernd. Aber genau das reizt mich auch daran.

Was sind die Besonderheiten und was bedeutet das für die Arbeit/Ihre Person?

Das Programm hat einen deutschlandweiten Anspruch – das ist keineswegs selbstverständlich. Ziel ist ein Radnetz, das nicht an Stadt- oder Landesgrenzen endet, sondern das Menschen in ihrem Alltag und in der Freizeit wirklich verbindet. Wir betrachten Maßnahmen nicht isoliert, sondern im Gesamtkontext. Es geht um Anschlussfähigkeit, Qualität und Anwendungsfreundlichkeit. Genau das erfordert strategisches Denken, Dialog auf Augenhöhe – und ein Verständnis dafür, wie unterschiedlich die Voraussetzungen in den einzelnen Regionen sind. Für mich persönlich sind das Zusammenspiel zwischen Verwaltung, Politik und Praxis, das gegenseitige Verständnis für regionale Unterschiede – und trotzdem ein gemeinsames Ziel vor Augen – besonders spannend. Damit erreichen wir immer mehr und immer bessere Radverkehrsinfrastruktur. Und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

Was sind die persönlichen Erfolge im Zusammenhang mit der Arbeit im Programm/ im Referat?

Ein besonderes Highlight war die Entwicklung und Umsetzung des Marketingkonzepts für das „Radnetz Deutschland“ – vom ersten Konzept bis zur Umsetzung der ersten konkreten Maßnahmen wie beispielsweise das neue Logo oder der Aufbau einer eigenen Website, die noch dieses Jahr veröffentlicht wird. Der Prozess ist nach wie vor sehr intensiv: viele Abstimmungen, viel Detailarbeit und immer wieder nachschärfen. Aber auch das gesamte Team der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland freut sich über die sichtbaren Ergebnisse, beispielsweise wenn man unterwegs ist und das neue D-Routen-Logo entdeckt oder der Freundeskreis Bilder von der D-Route von deutschlandweiten Standorten schickt.

Welche Entwicklungen (im FöPro) gibt es und was bedeutet das für Sie?

Wir erleben eine zunehmende Dynamik: Immer mehr Menschen wollen sicher und komfortabel mit dem Fahrrad unterwegs sein, sowohl in der Freizeit als auch im Alltag. Das gesellschaftliche Interesse an nachhaltiger Mobilität, insbesondere dem Radtourismus wächst – und mit ihm die Anforderungen an Infrastruktur und Planung. Daher wird die Notwendigkeit einer Weiterführung des Förderprogramms „Ausbau und Erweiterung des Radnetz Deutschland“ deutlich. Deshalb brauchen wir weiterhin den politischen Willen und die finanzielle Unterstützung. Für mich persönlich heißt das: flexibel bleiben, mitdenken, zuhören und das Ziel, ein Radnetz, das wirklich verbindet und Deutschland zu einem attraktiven Radtourismusland für In- und Ausländer macht, mitgestalten.



Das gesellschaftliche Interesse an nachhaltiger Mobilität, insbesondere dem Radtourismus wächst – und mit ihm die Anforderungen an Infrastruktur und Planung.

11.6 Mobilitätsforum Bund – nicht-monetäre Förderung nachhaltiger Mobilität

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität fördert nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen, sondern setzt sich mit seinem Mobilitätsforum Bund im Wege der nicht-monetären Förderung auch für die Stärkung der Fachkompetenz bei der Planung und Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen ein. Das Mobilitätsforum Bund steht als früher Ansprechpartner, Netzwerkakteur und Wissensvermittler sowie als Distributor für Best Practices ein.

Mit dem Förderlotsen und der digitalen Förderfibel auf seinem Webportal (www.mobilitaetsforum.bund.de) bietet das Mobilitätsforum Bund ein niedrigschwelliges Angebot, sich über bundes- und landesweite Förderprogramme zur nachhaltigen Mobilität zu informieren. Idealerweise werden Projektverantwortliche direkt an die zuständigen Ansprechpartner vermittelt.

Orientierung vermittelt das Mobilitätsforum Bund aber nicht nur zu Förderprogrammen, sondern auch zu Fördermaßnahmen. Die Ergebnisse aus innovativen Förderprojekten werden auf Grundlage eines strategischen Kommunikationsansatzes prozess- und zielorientiert in die Breite getragen. Hierzu veranstaltet das Mobilitätsforum Bund u.a. digitale Workshops mit Stakeholdern. Die Darstellung von Best Practices soll Kommunen, Wissenschaft und Interessierten zur Umsetzung ihrer Vorhaben ermutigen und als Inspiration für Lösungen andernorts dienen.

Das umfangreiche Angebot des Mobilitätsforums Bund zu Webinaren und Seminaren rundet die nicht-monetäre Förderung ab. Die Fortbildungs- und Netzwerkveranstaltungen zielen darauf ab, die Befähigung der Teilnehmenden zur Umsetzung Ihrer Vorhaben weiter zu stärken.

Das Mobilitätsforum Bund richtet sich hierbei nach dem kommunizierten Bedarf der Länder und der Kommunen, um eine zielgerichtete und wirksame Unterstützung bieten zu können. Im Austausch mit Fachleuten aus Ländern und Kommunen werden stetig neue Angebote entwickelt. Ein Beispiel hierfür ist die neue Veranstaltungsreihe zur kommunalen Verkehrssicherheit, die 2024 an den Start gegangen ist.

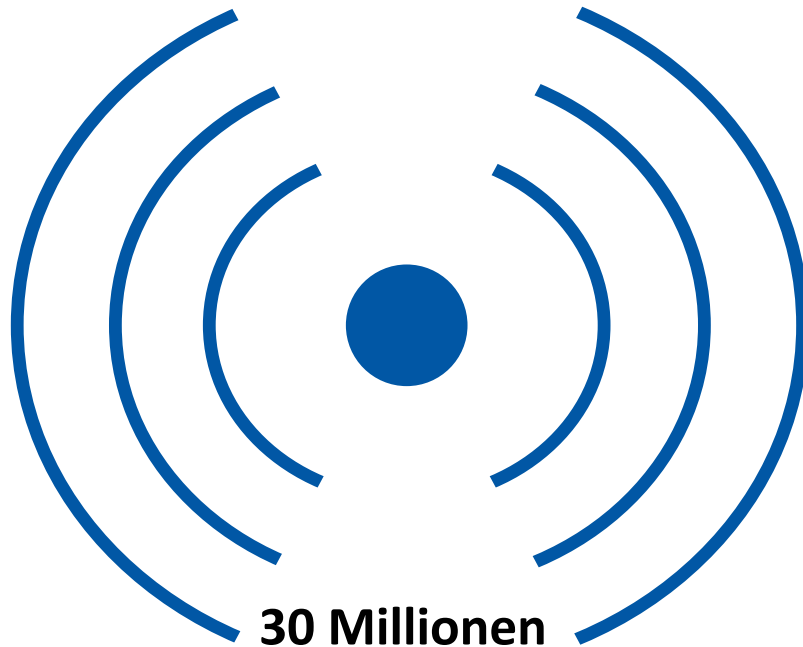
„596 Anfragen wurden im Jahr 2024 von unserer Förderlotsenstelle bearbeitet.“

„2024 haben 5.176 Teilnehmende an den Fortbildungs- und Netzwerkangeboten des Mobilitätsforums Bund teilgenommen.“

„2025 bieten wir 25 kostenfreie Webinare, 17 Grundlagenseminare und 15 Vertiefungsseminare zu den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit an.“

12. Wir sind Kennzahlenspezialisten!





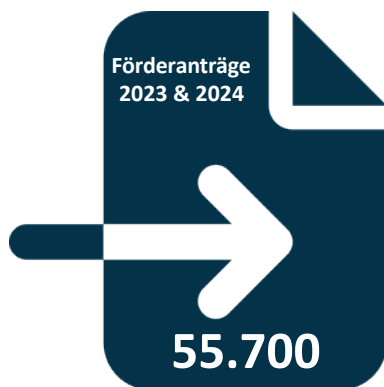
30 Millionen
sensorische Kontrollen
in den Jahren 2023 & 2024



BALM
Verkehrskontrolle

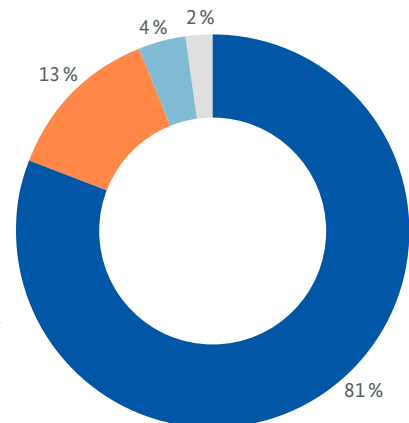
STOP

511.000
manuelle Kontrollen
in den Jahren 2023 & 2024



Anträge aus dem
Förderprogramm...

- Umweltschutz und Sicherheit
- Aus- und Weiterbildung
- Energiemindernde Komponenten
- Abbiegeassistent



21,3 Mrd. Euro

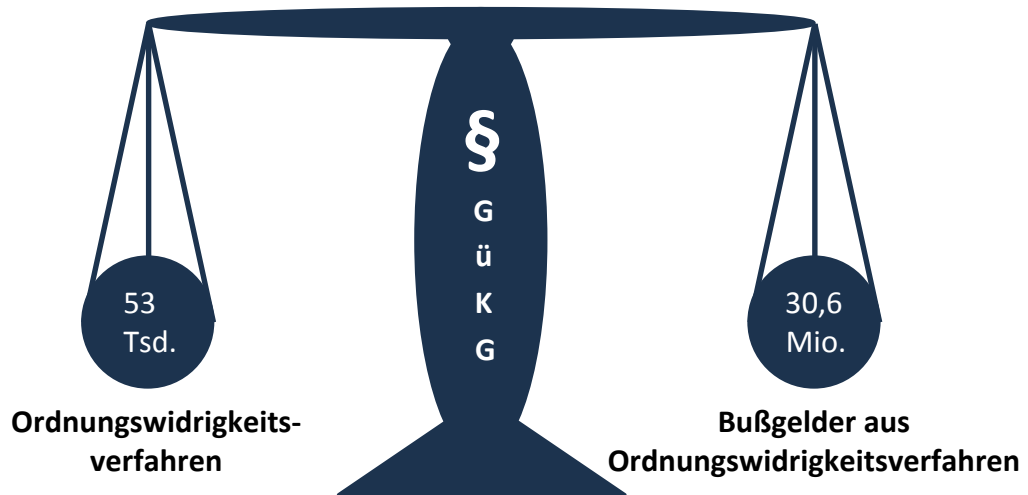
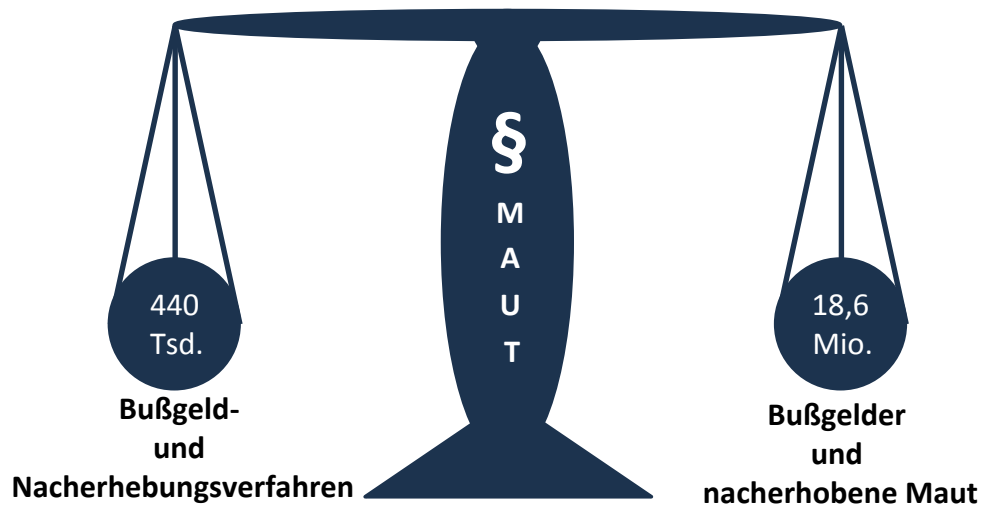
Mautumsatz
in den Jahren 2023 & 2024

von

durchschnittlich

1,65 Mio.

verschiedenen Mautnutzern



13. Impressum



13.1 Impressum und Bildnachweis

Herausgeber

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Werderstraße 34
 50672 Köln

Web: balm.bund.de
 presse@balm.bund.de

Tel.: 0221/57 76-0

Fax: 0221/57 76-17 77

Redaktion

Josef Thiel (verantw.),

Redaktionelle Mitarbeit: Josefin Beekes, Elodie Hoffmann,
 Assane Ndoeye, Susanne Zolke

Die Redaktion bedankt sich ausdrücklich für die gute Unterstützung des Teams Statistik (Referat V2) aus der Abteilung Verkehrswirtschaft für die Aufbereitung und Zurverfügungstellung von illustrierendem Daten- und Zahlenmaterial.

Vielen Dank darüber hinaus an alle Beteiligten, die Texte, Informationen und Bilder beigesteuert und an den Inhalten zur Erstellung dieser Publikation mitgewirkt haben.

Konzept und Gestaltung

fischerAppelt, relations GmbH

Schönhauser Allee 148

10435 Berlin

Web: fischerappelt.de

Druck

**Hausdruckerei des Bundesministeriums
 für Verkehr (BMV)**

Stand

November 2025

Bildnachweis

Titel (obere Reihe v.l.n.r.): BALM, Sören Jadzinski; AdobeStock 1477193850; AdobeStock 35925122; (untere Reihe v.l.n.r.): AdobeStock 1558487584; AdobeStock 159677025; AdobeStock 413761136; Seite 4: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Netzwerk der Logistik; Seite 6: BALM; Seite 8: BALM; Seite 9: AdobeStock 332098464; Seite 12: BALM; Seite 13: BALM; Seite 14: BALM; Seite 15: BALM; Seite 16: BALM; Seite 17: BALM; Seite 18: BALM; Seite 20: BALM; Seite 21: BALM; Seite 22: AdobeStock 1477193850; Seite 23: AdobeStock 1614071173; Seite 24: BALM; Seite 25: BALM; Seite 26: BALM; Seite 28: AdobeStock 954123251; Seite 29: BALM, privat; Seite 30: AdobeStock 853484094; Seite 31: BALM, Sören Jadzinski; (links); BALM; Seite 32: AdobeStock 1558487584; Seite 33: Bundeswehr/Christian Werner; Seite 34: AdobeStock 44555071; Seite 35: BALM; Seite 37: BALM, Sören Jadzinski; Seite 38: Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 39: Peter-Paul Weiler/berlin event foto; Seite 40: BALM; Seite 41: BALM; Seite 42: BALM, Sören Jadzinski; Seite 43: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.; Seite 44: BALM, Sören Jadzinski; Seite 45: BALM; Seite 46: BALM; Seite 48: AdobeStock 738388049; Seite 50: BALM; Seite 51: AdobeStock 1163918709; Seite 52: AdobeStock 43107353; Seite 53: BALM; Seite 54: BALM; Seite 55: BALM; Seite 56: AdobeStock 320900150; Seite 57: BALM; Seite 58: BALM; Seite 59: BALM; Seite 60: Norbert Ittermann photography; Seite 61: BALM; Seite 62: BALM; Seite 63: AdobeStock 288539112, BALM; Seite 64: AdobeStock 1498994829; Seite 66: AdobeStock 969667258; Seite 67: BALM; Seite 68: BALM; Seite 69: BALM; Seite 70: BALM, Sören Jadzinski.

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM). Er wird kostenfrei abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichts umfasst die Jahre 2023-25.

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.

13.2 Übersicht der Außenstellen mit Adressen

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität verfügt über die Zentrale mit Sitz in Köln und über acht Außenstellen mit Sitz in Schwerin, Hannover, Münster, Dresden, Erfurt, Mainz, Stuttgart, München sowie drei Außenstellen mit Schwerpunktaufgaben mit Sitz in Kiel, Bremen und Saarbrücken.

Bundesamt für Logistik und Mobilität

Werderstraße 34
50672 Köln
Deutschland

Telefon: 0221/57 76-0
Fax: 0221/57 76-17 77
E-Mail: poststelle@balm.bund.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Außenstelle Erfurt

Bahnhofstraße 37
99084 Erfurt
Deutschland

Telefon: 0361/6 64 89-0
Fax: 0361/6 64 89-66
E-Mail: balm-erfurt@balm.bund.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Außenstelle Bremen

Bürgermeister-Smidt-Straße 55-61
28195 Bremen
Deutschland

Telefon: 0421/1 60 82-0
Fax: 0421/1 60 82 55
E-Mail: balm-bremen@balm.bund.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Außenstelle Hannover

Goseriede 6
30159 Hannover
Deutschland

Telefon: 0511/12 60 74 – 0
Fax: 0511/12 60 74 – 66
E-Mail: balm-hannover@balm.bund.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Außenstelle Dresden

Bernhardstraße 62
01187 Dresden
Deutschland

Telefon: 0351/8 79 96 – 0
Fax: 0351/8 79 96 – 90
E-Mail: balm-dresden@balm.bund.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Außenstelle Kiel

Willestraße 5-7
24103 Kiel
Deutschland

Telefon: 0431/9 82 77-0 (von 09:00 bis 15:00 Uhr)
Fax: 0431/9 82 77-88 u. -89
E-Mail: balm-kiel@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle Mainz**

*Brucknerstraße 2
55127 Mainz
Deutschland*

Telefon: 06131/1 46 72-0
Fax: 06131/1 46 72-75
E-Mail: balm-mainz@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle Schwerin**

*Bleicherufer 11
19053 Schwerin
Deutschland*

Telefon: 0385/5 91 41-0
Fax: 0385/5 91 41-290
E-Mail: balm-schwerin@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle München**

*Winzererstraße 52
80797 München
Deutschland*

Telefon: 089/1 26 03-0
Fax: 089/1 26 03-321
E-Mail: balm-muenchen@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle Stuttgart**

*Schloßstraße 49
70174 Stuttgart
Deutschland*

Telefon: 0711/61 55 57-0
Fax: 0711/61 55 57-88
E-Mail: balm-stuttgart@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle Münster**

*Grevenener Straße 129
48159 Münster
Deutschland*

Telefon: 0251/5 34 05-0
Fax: 0251 5 34 05 – 999 oder -290
E-Mail: balm-muenster@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Büro Berlin**

*Johannisstraße 5-6
10117 Berlin
Deutschland*

Telefon: 030/28 88 56 3
Fax: 030/28 88 56 450
E-Mail: balm-berlin@balm.bund.de

**Bundesamt für Logistik und Mobilität –
Außenstelle Saarbrücken**

*Gutenbergstraße 11-23
66117 Saarbrücken
Deutschland*

Telefon: 0681 9 67 02-0
Fax: 0681/9 67 02 90
E-Mail: balm-saarbruecken@balm.bund.de

