

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/765 –**

Kontrolle der Mautzahlungen für Lkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Erhebung der Gebühren für die Lkw-Maut in Deutschland erfolgt einerseits durch eine automatische Datenerhebung über die in vielen Fahrzeugen installierten On-Board-Units (OBU) mit späterer Abrechnung und andererseits über eine manuelle Bezahlung im Voraus über das Internet und über die an den Autobahnen installierten Automaten. Zur Kontrolle der rechtmäßigen Nutzung der mautpflichtigen Autobahnstrecken wurden im gesamten Autobahnstreckennetz Maut-Kontroll-Brücken installiert. Zudem sind für das Bundesamt für Güterverkehr Kontrolleure auf den Autobahnen unterwegs, die stichprobenartig die korrekte Mautzahlung kontrollieren.

1. Wie viele technisch einwandfrei funktionierende Maut-Kontroll-Brücken gibt es?

Alle 300 Kontrollbrücken arbeiten technisch einwandfrei.

2. Wie viele Maut-Kontroll-Brücken sind mindestens und maximal gleichzeitig im Einsatz?

Es werden immer so viele Kontrollbrücken per Knopfdruck in einem ständig wechselnden Verfahren aktiviert, wie zur Durchsetzung der Gebührenpflicht erforderlich sind. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die automatischen Kontrollen flexibel zur Tages- und Nachtzeit möglich sind und erfolgen.

3. Ist der Bericht in SPIEGEL-ONLINE vom 15. Februar 2005 zutreffend, dass aus Kostengründen zeitgleich nur jede zehnte Mautbrücke in Betrieb ist?

Nein.

4. Wie oft wurden die jeweils eingesetzten Maut-Kontroll-Brücken im Jahr 2005 gewechselt und wie wird dies im Jahr 2006 gehandhabt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Treffen die Aussagen von Toll-Collect Pressesprecher Harald Lindlar (SPIEGEL-ONLINE vom 15. Februar 2005) noch immer zu, dass die Schaltungen im Regelfall nur einmal im Monat gewechselt werden?

Nein. Innerhalb eines Kalendermonats wechseln die Schaltungen der Kontrollbrücken in einem für den Nutzer nicht erkennbaren zeitlichen Abstand.

6. Nach welchem Prinzip werden die Maut-Kontroll-Brücken geschaltet und sind hierbei für die Nutzer Muster zu erkennen, die prinzipiell ein Umgehen der Mautpflicht ermöglichen?

Der Einsatz der Kontrollbrücken erfolgt in regelmäßiger Anpassung an Erkenntnisse, die aus dem Verhalten von Mautprellern gewonnen werden. Für die Nutzer ist nicht zu erkennen, ob eine Brücke aktiviert ist oder nicht.

7. Um wie viel höher lägen die jährlichen Kosten, wenn alle Maut-Kontroll-Brücken ständig eingeschaltet wären?

Unter Beibehaltung des erforderlichen nicht diskriminierenden Kontrollkonzeptes würde eine Erhöhung der Kontrollquote auf 100 Prozent überschlägig bis zu einer Verzehnfachung der jährlichen Kosten führen. Zudem würde eine Erhöhung der Kontrollquote auf 100 Prozent eine entsprechende Mehrforderung von Toll Collect auslösen.

8. Wie viele OBU wurden in mautpflichtige Lkw eingebaut?

Angabe unterteilt

- a) in deutsche Lkw,
- b) in Lkw aus EU-Staaten und
- c) in Lkw aus Nicht-EU-Staaten.

Im Jahr 2005 wurden insgesamt in 315 127 Fahrzeuge gebietsansässiger Unternehmen sowie in 167 205 Fahrzeuge gebietsfremder Unternehmen Fahrzeuggeräte eingebaut. Die Betreibergesellschaft differenziert hinsichtlich gebietsfremder Fahrzeuge nicht nach EU- und Nicht-EU-Staaten.

9. Wie viele mautpflichtige deutsche Lkw verfügen über eine On-Board-Unit und wie hoch war der prozentuale Anteil solcher Lkw jeweils zum 31. März 2005, zum 30. Juni 2005, zum 30. September 2005 und zum 31. Dezember 2005?

Zum 31. März 2005 verfügten zunächst 289 626, zum 30. Juni 2005 bzw. 30. September 2005 zwischenzeitlich 303 686 bzw. 309 978 sowie zum 31. Dezember 2005 schließlich 315 127 Fahrzeuge inländischer Unternehmen über eine On-Board-Unit. Statistisches Material zu den gewünschten Prozentangaben liegt nicht vor.

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausfallquote bei On-Board-Units?

Die Ausfallquote liegt deutlich unter 1 Prozent.

11. Trifft der Bericht von SPIEGEL-ONLINE vom 15. Februar 2005 zu, dass die On-Board-Units von Fahrern deaktiviert werden können?

Die OBU kann in einem Zugfahrzeug unter 12 t verbaut sein. Fährt die Zugmaschine ohne Anhänger, bleibt die Fahrt mautfrei. Für solche Zugmaschinen besteht die Möglichkeit, im Menü (mittels einer Pfeiltaste) die OBU in den mautfreien Modus zu setzen.

Des Weiteren sieht das Gesetz unter bestimmten Umständen mautfreie Fahrten von an sich mautpflichtigen Fahrzeugen vor. Dies gilt zum Beispiel für Fahrten im Rahmen des Straßenbetriebs- und Unterhaltungsdienstes, der Baustellenverkehre, der Notdienste oder der Hilfstransporte. Für diese Fälle besteht die Möglichkeit über eine weitere Menüeinstellung (manuelle Mauterhebung) die OBU in den manuellen Einbuchungsmodus zu setzen.

Daher haben Fahrten, bei denen die OBU in den mautfreien Modus versetzt sind, ganz überwiegend einen legalen Hintergrund. Im Gegenteil ist die Umstellung auf den mautfreien Modus eine systembedingt notwendige Funktion.

Gleichwohl prüft das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) stichprobenartig in Zusammenarbeit mit Toll Collect, ob es sich um eine berechtigte Umstellung handelt oder nicht.

12. Wenn ja, in welchem Ausmaß wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von Deaktivierungen der On-Board-Units Gebrauch gemacht,
- bezogen auf die Zahl kontrollierter Fahrzeuge,
 - relativiert auf die Zahl von Lkw-Fahrten und
 - relativiert auf die Zahl von Lkw?

Da die Gründe, die zu einer Menüänderung führen, ganz überwiegend einen legalen Hintergrund haben, werden diese Fälle bei der Kontrolle nicht gesondert erfasst.

13. Erkennt das satellitengestützte Erfassungssystem das Deaktivieren oder Ausfallen einer OBU?

Nein. Ob es sich um eine Fahrt im manuellen Modus handelt, wird durch Abfrage der OBU festgestellt. Diese Abfrage kann durch die Kontrollbrücken sowie durch die Kontrollen des BAG erfolgen.

14. Wie viele Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr sind insgesamt auf den Bundesautobahnen tätig?

Das BAG verfügt über ca. 520 Mautkontrolleure, die ausschließlich für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Autobahnmautgesetzes (ABMG) zuständig sind.

Für die Überwachung anderer Rechtsvorschriften, die dem Überwachungsauftrag des BAG unterfallen, sind des Weiteren ca. 250 Straßenkontrolleure bundesweit im Einsatz.

15. Wie viele Fahrzeuge – bitte unterschieden in Angaben für die einzelnen Bundesländer – stehen dem Bundesamt für Güterverkehr für Lkw-Kontrollen zur Verfügung?

Der Überwachung der Lkw-Maut stehen dem BAG derzeit 275 Dienstfahrzeuge zur Verfügung. Für die einzelnen Bundesländer (teilweise zusammengefasst) ergibt sich folgende Aufteilung:

Anzahl	Region
25	Baden-Württemberg
41	Bayern
14	Berlin/Brandenburg
11	Hessen
13	Mecklenburg-Vorpommern
41	Niedersachsen/Bremen
41	Nordrhein-Westfalen
15	Rheinland-Pfalz
12	Saarland
22	Sachsen
12	Sachsen-Anhalt
14	Schleswig-Holstein/Hamburg
14	Thüringen
275	Insgesamt

Daneben verfügt das BAG im Rahmen seines weiteren Überwachungsauftrages über weitere ca. 150 Dienstfahrzeuge.

16. Wie viele Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr sind mindestens und maximal gleichzeitig im Einsatz?

Die Einteilung der Mautkontrolleure hängt von verschiedenen Faktoren ab, insbesondere von der Analyse der täglichen Verkehrsströme.

Mit Hilfe von Softwareprogrammen werden insbesondere Strecken ermittelt, bei denen die Mautprellerquote im Vergleich zu anderen Strecken relativ höher ist oder bei denen in den Nachtstunden ein relativ höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist. Insgesamt wird durch die Dienstplangestaltung sichergestellt, dass es keine Autobahnabschnitte gibt, auf denen Mautpreller sicher vor Kontrollen sind.

17. Wie viele Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr waren in den letzten sechs Monaten durchschnittlich jeweils im Einsatz (die Angaben bitte unterteilt in Zwei-Stunden-Intervalle und unterschieden nach Wochentagen von Montag bis Sonntag)?

Die geleisteten Dienstzeiten der Mautkontrolleure finden entsprechend dem Verkehrsaufkommen zu 85 Prozent in den Zeiten von 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends, zu ca. 10 Prozent zu Zeiten zwischen 20 Uhr abends und 6 Uhr morgens und zu ca. 5 Prozent an den Wochenenden (Samstag und Sonntag) statt. An den Tagen von Montag bis Freitag ergeben sich keine signifikanten Abweichungen.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Fahrer mautpflichtiger Lkw die Mautpflicht umgehen, indem sie gezielt auf Zeiten und Strecken geringer Kontrolldichte ausweichen?

Nein.

19. Wenn ja, in welchem Ausmaß – Angaben bitte gegliedert nach Bundesländern – wurde für den Lkw-Verkehr das Ausweichen von Mautstrecken auf aktuell nicht kontrollierte mautpflichtige Strecken festgestellt?

Das BAG hat keine entsprechenden Ausweichverkehre festgestellt.

20. Wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag über das gezielte Umgehen der Mautpflicht konkrete Untersuchungsergebnisse vorzulegen, und wenn ja, wann?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Wie hoch ist die statistisch berechnete Wahrscheinlichkeit, dass ein mautpflichtiges Fahrzeug, für das die Nutzung nicht gezahlt wurde, nicht von den Kontrollen erfasst wird und somit kein Bußgeld verhängt werden kann?

Die Beanstandungsquote lag im Jahr 2005 bei insgesamt 17,5 Millionen kontrollierten Kfz bei unter 2 Prozent.

22. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass – wie von stern-TV am 1. Februar 2006 berichtet – in einem Test fünf Lkw, für die die Maut nicht vorab manuell entrichtet wurde und keine OBU aktiviert war, auf fünf verschiedenen Routen allesamt weder von Maut-Kontroll-Brücken noch von Kontrolleuren des Bundesamtes für Güterverkehr erfasst worden sind?

Kontrollen erfolgen stichprobenartig, so dass die Nichterfassung einzelner Fahrten nicht ausgeschlossen werden kann. Zur Durchsetzung der Gebührenpflicht ist die Kontrolle von 10 Prozent der gebührenpflichtigen Fahrten (im Jahr 2005 waren es rund 17,5 Mio. kontrollierte Fahrzeuge) erforderlich und ausreichend, wie die niedrige und weiter sinkende Beanstandungsquote beweist.

23. Worauf gründet sich die u. a. in der Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12. Oktober 2005 bekundete Einschätzung der Bundesregierung, dass bei zwei Prozent aller mautpflichtigen Fahrten keine Maut entrichtet wird, und was ist die aktuelle Annahme?

Wie vielen Fahrten entspricht dies pro Tag, Monat und Jahr?

Die Beanstandungsquote (erfasst Nicht- bzw. Falschzahler sowie im Innendienst entsprechend zu prüfende Feststellungen) lag im vergangenen Jahr bei 17,5 Millionen durch das BAG und die Betreibergesellschaft entsprechend kontrollierten Fahrzeugen konstant unter 2 Prozent.

24. Wie hoch waren auf Grund der Einschätzung in Frage 23 die durch das Umgehen der Mautpflicht entstehenden Einnahmeausfälle für den Bund im Jahr 2005?

Die Beanstandungsquote lag im vergangenen Jahr konstant unter 2 Prozent. Unter diese Quote fallen zum einen Nichtzahler, zum anderen Falschzahler. Zu berücksichtigen ist, dass sowohl durch das BAG als auch durch die Betreiber-gesellschaft die nicht entrichtete Maut nacherhoben wird (sog. Nacherhebungs-verfahren). Folglich ist mit einem Einnahmeausfall von deutlich unter 2 Prozent zu rechnen.

25. Wie viele Bußgelder in jeweils welcher Höhe wurden bislang verhängt (Angaben bitte jeweils unterteilt in 50-Euro-Schritten nach erstem, zwei-ten usw. Bußgeld sowie nach Fahrer und Spedition sowie nach Fahrlässigkeit und Vorsatz)?

Im Zeitraum zwischen Januar 2005 und Januar 2006 ergab sich ein Gesamtbe-trag von rund 3,9 Mio. Euro bei insgesamt rund 32 000 rechtskräftigen Bußgeld-bescheiden.

Davon richteten sich gegen Unternehmer wegen fahrlässiger Begehung rund 3 000 Bescheide mit einem Gesamtbetrag von rund 605 000 Euro bzw. wegen vorsätzlicher Begehung rund 1 000 Bescheide mit insgesamt rund 350 000 Euro sowie gegen Fahrer wegen fahrlässiger Begehung rund 19 000 Bescheide mit einem Gesamtbetrag von rund 1,7 Mio. Euro bzw. wegen vorsätzlicher Bege-hung rund 9 000 Bescheide mit einem Gesamtbetrag von rund 1,3 Mio. Euro.

Detailliertere Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

26. Anhand welcher Kriterien wird entschieden, ob Fahrer und/oder Spedition bei Nichtzahlung der Maut aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit gehandelt haben?

Die Frage, ob vorsätzliches oder aber fahrlässiges Verhalten des Betroffenen vorliegt, richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des Ordnungswidrigkeitenrechts.

27. Wie hoch sind die Gesamteinnahmen durch die Bußgelder seit Einführung der Lkw-Maut, unterteilt nach Kalendermonaten?

Im Jahr 2005 beliefen sich die betreffenden Einnahmen auf insgesamt nur rund 2,4 Mio. Euro, da das Bußgeldverfahren nach dem Begehen der Ordnungswid-rigkeit mehrere Monate dauert. Infolgedessen fallen die in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres erzielten Einnahmen in Höhe von 1,3 Mio. Euro aufgrund von Überhängen aus dem Abschluss von Bußgeldbescheiden aus dem Vorjahr sehr hoch aus. Genauere Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

28. Wie lange dauert es durchschnittlich, nicht an Ort und Stelle erhobene Bußgelder von ausländischen Fahrzeugen nachträglich einzuziehen, und wie viele Fälle gibt es, in denen dies noch nicht gelungen ist – mit Angabe der durchschnittlichen Säumigkeit?

Die Durchführung von Bußgeldverfahren gegen nicht gebietsansässige Betroffene entspricht der Durchführung von Bußgeldverfahren in anderen Rechtsgebieten des Güterkraftverkehrs (z. B. Fahrpersonalrecht, Gefahrgut etc.).

Zur Gewährleistung des Bußgeldverfahrens nutzt der Kontrolldienst des BAG in einschlägigen Fällen die strafprozessuale Maßnahme der Sicherheitsleistung (§ 132 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG).

Für den Fall, dass ein Bußgeldbescheid derzeit im Ausland nicht vollstreckbar sein sollte, bleibt der Bescheid in Wiederholungsfällen nicht folgenlos. Bei Vorliegen rechtskräftiger Vorverstöße wird die Geldbuße angemessen erhöht. Insofern kann der gesetzlich vorgesehene Bußgeldrahmen (§ 10 Abs. 2 ABMG) von bis zu 20 000 Euro ausgeschöpft werden.

29. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Kontrolldichte zu erhöhen?

Nein.

30. Wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

31. Überlegt die Bundesregierung, die Bußgelder zu erhöhen?

Die Regelgeldbußen bei Mautverstößen (Nicht- bzw. nicht ausreichende Mautentrichtung im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 ABMG) wurden zuletzt mit Wirkung zum 15. August 2005 erhöht.

