

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1629 –**

Personalausstattung des Straßenkontrolldienstes des Bundesamts für Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Straßenkontrolldienst (SKD) des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) leistet mit seinen technischen Kontrollen bei Lkw und Bussen einen unverzichtbaren Beitrag zur Verkehrssicherheit. Auch die Einhaltung der Sozialvorschriften (z. B. Lenk- und Ruhezeiten) fällt in den Aufgabenbereich des Straßenkontrolldienstes.

Der Straßenkontrolldienst des BAG muss die immer anspruchsvollere und daher auch zeitaufwändigere Kontrolltätigkeit im Bundesfernstraßennetz bewältigen.

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine ausreichende Kontrolldichte ist nach Auffassung der Fragesteller eine personelle Aufstockung des SKD geboten, denn es besteht bereits jetzt ein Ungleichgewicht zwischen der personellen Ausstattung von Straßen- und Mautkontrolldienst. Gleichzeitig soll für die Ausweitung der Lkw-Maut auf das Bundesstraßennetz zum 1. Juli 2018, und zu einem späteren Zeitpunkt auch für die Kontrolle der Pkw-Maut, zusätzliches Personal eingestellt werden, das sich ausschließlich um die Mautkontrolle kümmert (vgl. www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/BroschuereBAG.pdf?__blob=publicationFile).

Zu den neuen Aufgaben, die sich durch die technische Weiterentwicklung der schweren Nutzfahrzeuge ergeben, gehört die Überprüfung der einwandfreien Funktion der Abgasnachbehandlungsanlage. Nachdem das ZDF bereits im Januar 2017 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12291) die Manipulation der Stickoxideliminierung durch so genannte Emulatoren aufdeckte, werden durch die Kontrolleure des BAG in jüngster Zeit vermehrt Manipulationen am Fahrzeugdiagnosesystem (OBD) festgestellt. Bisher ist unklar, welchen Umfang die Manipulationen an schweren Lkw insgesamt haben, da erst seit kurzer Zeit die festgestellten Fälle vom BAG statistisch erfasst und dokumentiert werden.

1. Wie viele Stellen waren nach dem Stellenplan für den Straßenkontrolldienst des BAG 2016/2017 vorgesehen, und wie viele davon waren in den genannten Jahren tatsächlich besetzt?

Zum 1. Januar 2017 waren im Straßenkontrolldienst (SKD) 249 Stellen vergeben und davon 231 Stellen besetzt.

2. Wie viele Stellen waren nach dem Stellenplan für den Mautkontrolldienst des BAG 2016/2017 vorgesehen, und wie viele davon waren in den genannten Jahren tatsächlich besetzt?

Zum 1. Januar 2017 waren im Mautkontrolldienst (MKD) 582 Stellen vergeben und davon 458 Stellen besetzt.

3. Wie viele Stellen sollen für den Mautkontrolldienst im Zusammenhang mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf das Bundesstraßennetz neu geschaffen werden, und wie sieht der Stellenaufwuchs für die neuen Aufgaben auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung konkret aus?

Für die Ausweitung der LKW-Maut wurden 92 neue Dienstposten für den MKD eingerichtet. Die entsprechenden Stellen wurden für den Haushalt 2018 angemeldet.

4. Wie viele Stellen sollen beim Mautkontrolldienst des BAG auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung angesiedelt sein, und welche Haushaltsmittel sind dafür eingeplant (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Für den MKD sind nach derzeitigem Stand 680 Dienstposten bzw. Planstellen/Stellen vorgesehen. Die Haushaltsmittel werden titelbezogen angepasst.

5. Wie viele Stellen sollen im Zusammenhang mit der Einführung der Pkw-Maut im Bundesautobahnnetz beim BAG neu geschaffen werden, welche Haushaltsmittel sollen dafür bereitgestellt werden, und ab wann werden die dafür notwendigen Ausgaben haushaltswirksam?

Im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe werden im Bundesamt für Güterverkehr (BAG) 315 Stellen neu geschaffen. Hierfür sind jährlich Haushaltsmittel i. H. v. 18,265 Mio. Euro erforderlich. Die notwendigen Ausgaben werden erstmals 2018 haushaltswirksam.

6. Plant die Bundesregierung für die stärkere Kontrolle der Verkehrssicherheit des Lkw-Verkehrs im Bundesfernstraßennetz und die Überwachung der Sozialvorschriften im Güterfernverkehr (z. B. Lenk- und Ruhezeiten) die personelle Aufstockung des Straßenkontrolldienstes des BAG?

Wenn ja, wie viele Stellen sollen ab 2018 ff. zusätzlich geschaffen werden, und wie viele Stellen umfasst der Straßenkontrolldienst auf Basis des Stellenplans ab 2018 ff. insgesamt?

Wenn nein, warum nicht?

Aktuell wurden 18 Stellen im Straßenkontrolldienst ausgeschrieben. Weitere 76 Planstellen/Stellen zur Erhöhung der Kontrollleistung des Straßenkontrolldienstes wurden im Haushalt 2018 angemeldet.

7. Ist es nach dem Stellenplan möglich, Stellen zwischen dem Maut- und Straßenkontrolldienst haushaltsneutral zu „verschieben“?

Wenn ja, macht die Bundesregierung davon Gebrauch?

Wenn nein, warum nicht?

Eine haushaltsneutrale Verschiebung von Planstellen/Stellen zwischen den Kapiteln 1213 und 1201 des Bundeshaushaltsplans ist nicht möglich, da das Kapitel 1201 wegen des sog. Mautkreislaufs in sich abgeschlossen ist.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung eine personelle Stärkung des Straßenkontrolldienstes aus den Planstellen, die für den Mautkontrolldienst vorgesehen sind?

Wenn ja, in welchem Umfang sollen auf diese Weise neue Stellen im Straßenkontrolldienst geschaffen werden?

Es besteht die Möglichkeit, dass der Mautkontrolldienst in Teilrechtsgebieten, die mit der Ausübung des dortigen originären Auftrags kompatibel sind, den Straßenkontrolldienst unterstützt.

9. Plant die Bundesregierung mit einer möglichen besseren personellen Ausstattung des Straßenkontrolldienstes gleichzeitig zusätzliche Stellen im Innendienst, um die zügige Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten zu gewährleisten?

Wenn nein, warum nicht?

In Fortführung der Personalplanungen im Straßenkontrolldienst wird eine Erhöhung der personellen Ausstattung des für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Bereichs vorbereitet.

10. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass die Aufgaben des Straßenkontrolldienstes des BAG in den letzten Jahren zunehmend anspruchsvoller geworden sind, die technischen und sonstigen Kontrollen mehr Arbeitszeit je Mitarbeiter beanspruchen und daher eine personelle Aufstockung dringend geboten ist, allein um die Kontrolldichte konstant zu halten?

Wenn nein, warum nicht?

Aufgrund des gestiegenen Kontrollaufwandes wird bessere personelle Ausstattung des Straßenkontrolldienstes vorbereitet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

11. Welche eigenen Erkenntnisse hat die Bundesregierung zwischenzeitlich zu der Problematik Abgasmanipulation durch so genannte Emulatoren gewonnen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12291), und seit wann werden die bei Kontrollen entdeckten Emulatoren bzw. andere Manipulationen an der Abgasnachbehandlung vom BAG statistisch erfasst?

Aus den Kontrollen des BAG sind insbesondere nachfolgende Manipulationen bekannt:

- Durch den Einsatz von Emulatoren wird eine funktionierende AdBlue-Anlage simuliert. Die AdBlue-Dosiereinheit kann ausgeschaltet werden oder auch komplett ausgebaut werden.

- Emulatoren können über einen Schalter zu- und abgeschaltet werden.
- Mittlerweile sind Plug-and-Play-Versionen von Emulatoren bekannt. Bei einer sich anbahnenden Kontrollsituation kann der Emulator entfernt werden.
- Manipulation der Temperatursensorik des Fahrzeugsystems. Das AdBlue-Reagenz beginnt bei ca. -11 °C zu kristallisieren. Zur Vermeidung einer Beschädigung des Motors ist eine Abschaltvorrichtung zulässig. Die Manipulationstätigkeit besteht darin, dass eine tiefe Temperatur simuliert wird.
- Steuergeräte werden durch eine Softwareanpassung manipuliert, ohne dass der Einbau eines zusätzlichen Emulatormoduls erforderlich ist. Durch die geänderte Software wird eine Fehlfunktion der AdBlue-Anlage bewirkt.

Statistisch werden die Manipulationen seit Anfang Juni 2017 erfasst, es wird jedoch nicht nach verschiedenen Methoden der Manipulation differenziert.

12. Bei wie vielen Fahrzeugen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung 2017 und 2018 Emulatoren festgestellt, und bei wie vielen Fahrzeugen bestand der Verdacht anderweitiger Manipulationen an der Abgasnachbehandlung (elektronische Manipulation der OBD)?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge im Bundesfernstraßennetz, die mit manipulierter und mithin unwirksamer Abgasnachbehandlungsanlage unterwegs sind, und wie hoch ist der hochgerechnete Anteil an den insgesamt im gewerblichen Güterkraftverkehr zurückgelegten Fahrzeugkilometern?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Straßenkontrolldienst prüft im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle (TUK), ob Verdachtsmomente für eine AdBlue-Manipulation bestehen. 2017 (Juni bis Dezember) wurden 6 962 Fahrzeuge und 2018 (Januar bis März) 3 668 Fahrzeuge kontrolliert.

2017 wurden seit Juni an insgesamt 131 Fahrzeugen Manipulationen nachgewiesen; im Zeitraum Januar bis März 2018 bei 65 Fahrzeugen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. Wie verfährt das Bundesamt für Güterverkehr bei Kontrollen, bei denen besagte Emulatoren entdeckt werden?
Welche Strafen drohen dem Fahrer bzw. den verantwortlichen Transportunternehmen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/12291 verwiesen.

15. In wie vielen Fällen ist das BAG als zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG), also Bußgeldbehörde, bei Zuwiderhandlungen gegen das Bundesfernstraßenmautgesetz durch Abgasmanipulationen mit Ad-Blue-Emulatoren (Mautbetrug) bisher tätig geworden (bitte nach Jahren differenzieren)?

Bisher wurden insgesamt 432 Kontrollfeststellungen bezüglich einer Änderung der Abgasanlage (u. a. verbaute Wechselklappen, Softwaremanipulationen, verbaute Emulatoren, Kabeldurchtrennungen, festgestellter Widerstand am NOx-

Sensor oder Abgasfehler) und davon insgesamt 411 Kontrollfeststellungen aufgrund von festgestellten AdBlue-Verstößen erfasst. Die Bearbeitung der Kontrollfeststellungen führte mit Stand vom 17. April 2018 zu 215 Nacherhebungsverfahren, in denen bereits die geschuldete Maut in Höhe von insgesamt 253 676,95 Euro mit Nacherhebungsbescheid gefordert wurde.

16. Wie wird der durch die Abgasmanipulation entstehende Schaden bei der Lkw-Maut (Mautbetrug durch Vortäuschung einer höheren Schadstoffklasse) nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständigen Behörden im Einzelfall verfolgt bzw. geahndet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. In wie vielen Fällen erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung eine strafrechtliche Verfolgung bei Manipulationen an der Abgasnachbehandlung mittels Emulatoren oder anderer Eingriffe in die Bordelektronik?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Mit welcher Strafe bzw. welchem Bußgeld muss ein Fahrer und das verantwortliche Transportunternehmen nach Einschätzung der Bundesregierung rechnen, wenn er mit einer durch einen Ad-Blue-Emulator deaktivierten Abgasnachbehandlung in eine Kontrolle des BAG gerät?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

19. In wie vielen Fällen wurden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 (soweit für das laufende Jahr verfügbar) Lkw-Fahrer bzw. die verantwortlichen Transportunternehmen wegen Mautbetrugs durch Vortäuschung höherer Schadstoffklassen mittels Emulatoren in schweren Lkw belangt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

20. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den durch diesen Betrug entstehenden hochgerechneten Schaden für den Bund durch geminderte Einnahmen aus der Lkw-Maut?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 18/12291 verwiesen.

21. Welche zusätzlichen Stickoxidemissionen entstehen nach Schätzung der Bundesregierung durch die weitgehend deaktivierte Abgasnachbehandlung der mit Emulatoren „ausgerüsteten“ Lkw in Deutschland?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 18/12291 verwiesen.

22. Welche Fallzahlen entsprechend manipulierter Lkw (Anzahl widerrechtlich eingebauter Emulatoren) sind der Bundesregierung aus den Ländern (Kontrollen der Polizei) bekannt (bitte nach Ländern für die Jahre 2016, 2017 und 2018 aufschlüsseln)?

Es können keine nach Jahren differenzierten Angaben gemacht werden. Eine statistische Erfassung erfolgt seit der zweiten Jahreshälfte 2017. Mit Stand vom 26. Februar 2018 wurden bisher 100 Kontrollfeststellungen durch die Polizei bezüglich der AdBlue-Thematik erfasst, davon betrafen 22 Kontrollfeststellungen Mischtatbestände und 78 Kontrollfeststellungen reine Ad-Blue-Manipulationsvorgänge.

23. Wie arbeitet das BAG mit den Polizeibehörden der Länder bei der Bekämpfung der Abgasmanipulation und des daraus resultierenden Mautbetrugs zusammen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 bis 21 auf Bundestagsdrucksache 18/12291 verwiesen.

