

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Personalausstattung des Straßenkontrolldienstes des Bundesamts für Güterverkehr

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 Kontroll-dichte 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?

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?
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)?
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?
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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?
14. Wie verfährt das Bundesamt für Güterverkehr bei Kontrollen, bei denen besagte Emulatoren entdeckt werden?
Welche Strafen drohen dem Fahrer bzw. den verantwortlichen Transportunternehmen?
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)?
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?
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?
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?
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?
20. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den durch diesen Betrug entstehenden hochgerechneten Schaden für den Bund durch geminderte Einnahmen aus der Lkw-Maut?
21. Welche zusätzlichen Stickoxidemissionen entstehen nach Schätzung der Bundesregierung durch die weitgehend deaktivierte Abgasnachbehandlung der mit Emulatoren „ausgerüsteten“ Lkw in Deutschland?
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)?
23. Wie arbeitet das BAG mit den Polizeibehörden der Länder bei der Bekämpfung der Abgasmanipulation und des daraus resultierenden Mautbetrugs zusammen?

Berlin, den 20. März 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

