

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verdacht des Mautbetrugs durch Abgasmanipulation bei schweren Lkw

Im Januar berichtete das Fernsehmagazin „ZDFzoom“ und „Frontal21“ über offensichtlichen Mautbetrug bei schweren Lkw. Demnach seien vor allem Lkw aus osteuropäischen Ländern mit elektronischen Bauteilen – so genannten Emulatoren – unterwegs, mit denen die Bordelektronik manipuliert werden kann und auf diese Weise der für die Abgasreinigung notwendige Betriebsstoff „AdBlue“ (ein Gemisch aus Harnstoff und demineralisiertem Wasser) eingespart wird. Nach Recherchen des ZDF-Fernsehmagazins sind 20 Prozent aller Lkw aus osteuropäischen Ländern mit Ad-Blue-Emulatoren unterwegs. Treffen die Angaben zu, handelt es sich um massive zusätzliche Stickoxidbelastungen, die mengenmäßig die erhöhten Emissionen durch den Pkw-Dieselskandal sogar um etwa das doppelte übertreffen (jährlich 14 000 Tonnen NO_x zusätzlich). Mit der durch den Emulator deaktivierten Abgasnachbehandlung im SCR-Katalysator wird die Eindüsung von Harnstoff und damit folglich auch die Stickoxideliminierung eingestellt. Die Stickoxidemissionen eines auf diese Weise manipulierten Lkw entsprechen dann lediglich der Schadstoffklasse Euro 1, die Anfang der 90er-Jahre Stand der Technik waren. Durch die lediglich vorgetäuschten höheren Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6, die in der Lkw-Maut begünstigt sind, handelt es sich dabei auch um Mautbetrug in bisher nicht genau bezifferbarem Umfang. Der wirtschaftliche Vorteil, der durch den Mautbetrug für das Transportunternehmen je Lkw entsteht, wird auf jährlich etwa 2 000 Euro geschätzt.

In dem genannten ZDF-Beitrag werden die jährlich entgangenen Lkw-Mauteinnahmen auf rund 110 Mio. Euro taxiert. Von der Bundesregierung sind bisher keine Aktivitäten bekannt, was sie zur Aufklärung und Abstellung der festgestellten Unregelmäßigkeiten unternehmen will. Im Sinne des Bundesfernstraßenmautgesetzes muss das Bundesamt für Güterverkehr bei Zuwiderhandlungen tätig werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Waren der Bundesregierung die im genannten ZDF-Beitrag (Erstausstrahlung am 18. Januar 2017) geschilderten Probleme der Abgasmanipulation bei schweren Lkw mittels so genannter Emulatoren schon vor Ausstrahlung des Beitrags bekannt?

Wenn ja, was hat die Bundesregierung unternommen, um die beschriebenen Manipulationen zu unterbinden?

2. Welche eigenen Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu der Problematik gewonnen, und zu welchen Schlussfolgerungen kommt die Bundesregierung, um die Abgasmanipulation durch so genannte Emulatoren wirksam zu unterbinden?
3. Ist das Bundesamt für Güterverkehr befugt und mit entsprechend technisch geschultem Personal ausgestattet, um bei Routinekontrollen des Güterfernverkehrs die regelfonforme Funktionsweise der Abgasnachbehandlung (insbesondere SCR-Katalysator unter Verwendung von „Ad-Blue“) zu kontrollieren?

Wenn nein, warum nicht?

4. Ist das Bundesamt für Güterverkehr (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?

Wenn nein, warum nicht?

5. Beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Aufsichtsbehörde das Bundesamt für Güterverkehr anzuweisen und im Sinne des Bundesfernstraßenmautgesetzes gegen den Mautbetrug durch die geschilderten Abgasmanipulationen mittels Ad-Blue-Emulatoren vorzugehen?

Wenn nein, warum nicht?

6. Führt das Bundesamt für Güterverkehr als selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Kontrollen durch, bei denen die ordnungsgemäße Funktion der Abgasnachbehandlung mit SCR-Katalysatoren oder der widerrechtliche Einbau von Ad-Blue-Emulatoren überprüft wird?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, bei wie vielen Kontrollen wurden in den Jahren 2016 und 2017 Auffälligkeiten oder Manipulationen bei der Abgasnachbehandlung festgestellt?

7. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass es sich bei den Abgasmanipulationen mittels Ad-Blue-Emulatoren um eklatante Verstöße gegen die Abgabengerechtigkeit, die Sicherung der Marktordnung und des Umweltrechts handelt?

Wenn nein, warum nicht?

8. Bei wie vielen Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr wurden in den Jahren 2016 und 2017 wiederrechtlich eingebaute so genannte Emulatoren – also elektronische Bauteile zur Beeinflussung der Bordelektronik bzw. Abgasnachbehandlung – festgestellt?
9. Wie verfährt das Bundesamt für Güterverkehr bei Kontrollen, bei denen besagte Emulatoren entdeckt werden?

Welche Strafen drohen dem Fahrer bzw. den verantwortlichen Transportunternehmen?

10. Kann die Bundesregierung auf Basis der Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr bestätigen, dass – wie im ZDF-Beitrag genannt – etwa 20 Prozent der im deutschen Fernstraßennetz eingesetzten osteuropäischen Lkw die Abgasnachbehandlung durch so genannte Emulatoren weitgehend deaktivieren?
Wenn ja, wie will die Bundesregierung diese Quote senken?
Wenn nein, wie hoch schätzt die Bundesregierung die „Manipulationsquote“ ein, und auf welche Stichprobenergebnisse gehen die Erkenntnisse zurück?
11. Wie wird der durch die Abgasmanipulation entstehende Schaden bei der Lkw-Maut (Mautbetrug durch Vortäuschung einer höheren Schadstoffklasse) im Einzelfall verfolgt bzw. geahndet?
12. Mit welcher Strafe bzw. welchem Bußgeld muss ein Fahrer und das verantwortliche Transportunternehmen rechnen, wenn er mit einer durch einen Ad-Blue-Emulator deaktivierten Abgasnachbehandlung in eine Kontrolle des Bundesamts für Güterverkehr gerät?
13. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung zur Bußgeldhöhe bei Manipulation der Abgasnachbehandlung und Mautbetrug in den Nachbarländern Deutschlands vor (bitte die Bußgeldhöhe einzeln nach Land auflisten)?
14. Wann und wie wurden die Bußgeldhöhen bei Mautbetrug in Deutschland für Fahrer und verantwortliche Transportunternehmen zuletzt angepasst, und wann ist die nächste Anpassung vorgesehen?
15. In wie vielen Fällen wurden in den Jahren 2016 und 2017 Lkw-Fahrer bzw. die verantwortlichen Transportunternehmen wegen Mautbetrugs durch Vortäuschung höherer Schadstoffklassen mittels Emulatoren in schweren Lkw durch das Bundesamt für Güterverkehr belangt?
16. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den durch diesen Betrug entstehenden Schaden für den Bund durch geminderte Einnahmen aus der Lkw-Maut?
17. Welche zusätzlichen Stickoxidemissionen entstehen nach Schätzung der Bundesregierung durch die weitgehend deaktivierte Abgasnachbehandlung der mit Emulatoren „ausgerüsteten“ Lkw in Deutschland?
18. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie die Polizei der Länder mit dem Problem deaktivierter Abgasnachbehandlungsanlagen mittels Emulatoren in schweren Lkw umgeht?
19. Welche Fallzahlen entsprechend manipulierter Lkw (Anzahl widerrechtlich eingebauter Emulatoren) sind der Bundesregierung aus den Ländern bekannt (bitte nach Ländern für die Jahre 2016 und 2017 auflisten)?
20. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Kontrollpraxis in den Ländern derzeit existiert?
In welchen Ländern wird durch die Polizei die korrekte Funktion der Abgasnachbehandlung und der Einsatz von Emulatoren überprüft?
21. Wie arbeitet das Bundesamt für Güterverkehr mit den Polizeibehörden der Länder bei der Bekämpfung der Abgasmanipulation und des daraus resultierenden Mautbetrugs zusammen?
22. Welchen fachlichen Austausch pflegt das Bundesamt für Güterverkehr mit den Behörden osteuropäischer Staaten, um das Problem der Manipulationen bei der Abgasnachbehandlung schwerer Lkw einzudämmen?
23. Hält die Bundesregierung den Vorschlag des Automobilverbands ACEA, der gefordert hat, die Bewerbung, den Verkauf und den Gebrauch von Ad-Blue-Emulatoren zu verbieten, für zielführend, um Missbrauch in diesem Bereich zu unterbinden, und unterstützt sie diesen Vorschlag?

24. Wird die Bundesregierung sich bei der EU, wie bereits 2012 von der ACEA gefordert, für ein entsprechend weitreichendes Verbot der Ad-Blue-Emulatoren einsetzen?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 28. März 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion