Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/29133 –**

Kontrolltätigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr bei Lastkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Güterverkehr ist in den vergangenen Jahren weiter gewachsen. Auch die Corona-Pandemie hat die Bedeutung des grenzüberschreitenden Warenaustauschs weiter unterstrichen. Mit zunehmendem Güterverkehr auf der Straße wachsen jedoch auch mögliche Gefahren aufgrund unsicherer Fahrzeuge. Lastkraftwagen (Lkw) als ohnehin besonders große und schwere Fahrzeuge können z. B. bei Defekten von technischen Systemen, Missachtung von Lenk- und Ruhezeiten oder unsachgemäßer Ladungssicherung ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellen.

Um solche Gefahren zu verringern, kontrolliert das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Einhaltung von Rechtsvorschriften im Straßengüterverkehr und leistet insbesondere mit seinem Straßenkontrolldienst (SKD) und den technischen Unterwegskontrollen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Bei den Kontrollen wird unter anderem der ordnungsgemäße technische Zustand der Fahrzeuge überprüft, beispielsweise die Funktionstüchtigkeit von Brems- und Lichtanlagen, aber auch die Wirksamkeit von Abgasreinigungsanlagen.

Die Kontrollen können jedoch nur dann ihr Ziel erfüllen, wenn ausreichend viele Fahrzeuge kontrolliert, Mängel tatsächlich entdeckt und solche Verstöße konsequent geahndet werden. Um dies sicherzustellen, ist einerseits eine adäquate personelle Ausstattung der Kontrollbehörde notwendig. Andererseits stellt sich nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller aufgrund von Presseberichterstattungen die Frage, ob die Ahndung stets angemessen erfolgt. Demnach existiert eine Dienstanweisung innerhalb des BAG, nach der Absenkungen bei den Bußgeldern in Abhängigkeit von der Nationalität erfolgen (vgl. „BAG gewährt Bußgeld-Rabatte bis zu 50 Prozent“, Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility vom 15. April 2021).

1. Wie viele Lkw waren in den letzten fünf Jahren in Deutschland zugelassen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bestand an zugelassenen Lkw sowie Sattelzugmaschinen zum Stichtag 1. Januar können den unten stehenden Tabellen entnommen werden.

Lkw	
Berichtsjahr	Insgesamt
2016	2.800.780
2017	2.911.907
2018	3.031.139
2019	3.149.263
2020	3.276.093
2021	3.410.280

Sattelzugmaschinen	
Berichtsjahr	Insgesamt
2016	194.386
2017	201.984
2018	210.941
2019	218.454
2020	219.149
2021	218.469

2. Wie hat sich die Fahrleistung von Lkw in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt pro Lkw entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern sowie möglichst nach Last- und Leerfahrten differenzieren)?

Die durchschnittliche Fahrleistung von Lkw in den letzten fünf Jahren können dem beigefügten Anhang entnommen werden.

Jahresfahrleistung in 1.000 km, durchschnittliche Jahresfahrleistung in km, nach Fahrzeugart		2016	2017	2018	2019	2020
Jahresfahrleistung in 1.000 km	Lastkraftwagen bis 3.500 kg zulässige Gesamtmasse	45.340.704	47.484.034	49.549.250	51.318.456	53.028.266
	Lastkraftwagen 3.501 bis 7.500 kg zulässige Gesamtmasse	4.576.418	4.371.590	4.203.493	4.020.121	3.802.386
	Lastkraftwagen über 7.500 kg zulässige Gesamtmasse	12.402.915	12.421.310	12.183.144	11.945.781	11.306.840
	Sattelzugmaschinen	19.203.741	19.609.693	19.821.692	19.779.473	19.043.134
Durchschnittliche Jahresfahrleistung in km	Lastkraftwagen bis 3.500 kg zulässige Gesamtmasse	19.680	19.661	19.605	19.343	19.038
	Lastkraftwagen 3.501 bis 7.500 kg zulässige Gesamtmasse	18.446	17.830	17.413	16.896	16.263
	Lastkraftwagen über 7.500 kg zulässige Gesamtmasse	41.951	41.137	39.518	38.158	35.757
	Sattelzugmaschinen	99.588	97.641	95.389	93.136	89.667

Eine Differenzierung der Jahresfahrleistung nach gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern erfolgt nicht. Für die zurückgelegten Entfernungen der Fahrzeuge (in 1.000 km) wird auf folgende Tabelle verwiesen.

Herkunft	2015	2016	2017	2018	2019
Lastfahrt GA*	23.438.838	23.470.956	23.311.733	23.561.936	23.276.713
Lastfahrt GF**	22.864.897	24.630.106	26.368.970	24.854.350	26.694.884
Leerfahrt GA	6.245.692	6.363.982	6.435.702	6.473.373	6.475.904
Leerfahrt GF	2.014.135	2.121.902	2.261.284	2.158.671	2.245.699

* GA = Gebietsansässig

** GF = Gebietsfremd

Für eine detailliertere Aufschlüsselung der Übersicht über die Last- und Leerfahrten von gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrzeugen unterteilt nach Herkunftsstaaten wird auf die Anlage verwiesen.

3. Wie hat sich die Anzahl der Lkw-Fahrten in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern sowie möglichst nach Last- und Leerfahrten differenzieren)?

Herkunft	2015	2016	2017	2018	2019
Lastfahrt GA	254.228	256.593	259.383	262.518	263.675
Lastfahrt GF	27.382	29.610	32.326	30.498	32.604
Leerfahrt GA	147.498	149.762	153.055	154.214	154.265
Leerfahrt GF	8.903	9.706	10.689	10.183	10.885

Für eine detailliertere Aufschlüsselung der Entwicklung der Anzahl der Lkw-Fahrten in den letzten fünf Jahren nach Herkunftsstaaten wird auf die Anlage verwiesen.

4. Wie hat sich die Beförderungsleistung (in Tonnenkilometern) im Lkw-Verkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Herkunft	2015	2016	2017	2018	2019
GA	311.034	312.152	309.563	313.235	308.309
GF	310.195	335.374	365.104	349.211	370.798

Für eine detailliertere Aufschlüsselung der Entwicklung der Beförderungsleistung im Lkw-Verkehr in den letzten fünf Jahren nach Herkunftsstaaten wird auf die Anlage verwiesen.

5. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle, an denen Lkw beteiligt waren, in den letzten fünf Jahren entwickelt, und bei wie vielen dieser Unfälle waren Lkw unfallverursachend (bitte nach Jahren aufschlüsseln sowie neben Gesamtangaben die Ortslagen „Autobahn“ und „Innerorts“ getrennt darstellen)?

Die Anzahl an Unfällen an denen Lkw beteiligt waren, können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw		Jahr				
		2015	2016	2017	2018	2019
Insgesamt		29.480	29.353	29.170	28.631	27.103
darunter:	der Lkw war Hauptverursacher	19.260	19.022	18.988	18.594	17.641
Auf Autobahnen		6.038	6.210	6.364	6.546	6.148
darunter:	der Lkw war Hauptverursacher	3.560	3.759	3.883	4.037	3.740
Innerhalb von Ortschaften		15.341	15.198	14.902	14.377	13.589
darunter:	der Lkw war Hauptverursacher	10.743	10.530	10.335	9.922	9.467

Hinweis: Als Lkw werden alle Liefer- und Lastkraftwagen, Sattel- und andere Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen) zugrunde gelegt. Die endgültigen amtlichen Unfalldaten liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen bis zum Jahr 2019 vor. Endgültige amtliche Unfalldaten für das Jahr 2020 liegen erst im Juli 2021 vor. Die Beantwortung der Frage erfolgt daher für die Jahre 2015 bis 2019.

6. Wie verteilen sich die Unfälle in den letzten fünf Jahren, bei denen Lkw unfallverursachend waren, auf die verschiedenen Unfallursachen (bitte nach Jahren und Unfallursachen aufschlüsseln sowie neben Gesamtangaben die Ortslagen „Autobahn“ und „Innerorts“ getrennt darstellen)?

Die Verteilung der Unfälle, bei denen Lkw unfallverursachend waren, können den unten stehenden Tabellen entnommen werden.

Verteilung der Unfälle mit Personenschaden mit Hauptverursacher Lkw nach Ursachen*, 2015 bis 2019					
Insgesamt	2015	2016	2017	2018	2019
Anzahl Unfälle	19.260	19.022	18.988	18.594	17.641
darunter mit der Ursache ...					
Verkehrstüchtigkeit	3,9 %	4,3 %	4,7 %	4,6 %	5,0 %
Falsche Straßenbenutzung	5,0 %	4,5 %	4,8 %	4,8 %	4,6 %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	11,3 %	11,5 %	11,7 %	10,9 %	10,6 %
Abstand	23,0 %	23,5 %	23,6 %	23,6 %	23,7 %
Überholen	4,9 %	4,9 %	4,6 %	5,1 %	5,1 %
Vorbeifahren	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,4 %
Nebeneinanderfahren	5,9 %	7,1 %	6,9 %	7,3 %	7,6 %
Vorfahrt, Vorrang	13,9 %	13,2 %	13,7 %	13,2 %	13,3 %
Abbiegen, Wenden, Rückw.	19,6 %	19,2 %	18,6 %	18,9 %	19,1 %
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	3,6 %	3,8 %	3,6 %	3,5 %	3,6 %
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	1,5 %	1,7 %	1,5 %	1,7 %	1,7 %
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Ladung, Besetzung	0,9 %	1,0 %	1,0 %	0,9 %	0,9 %
Andere Fehler des Fahrzeugführers	18,3 %	17,9 %	18,4 %	18,5 %	17,0 %
Technische Mängel, Wartungsmängel	1,7 %	1,6 %	1,6 %	1,5 %	1,7 %

* Enthält Mehrfachnennungen, da dem Hauptverursacher bis zu drei Ursachen zugeordnet werden können.

Verteilung der Unfälle mit Personenschaden mit Hauptverursacher Lkw nach Ursachen*, 2015 bis 2019					
Auf Autobahnen	2015	2016	2017	2018	2019
Anzahl Unfälle	3.560	3.759	3.883	4.037	3.740
darunter mit der Ursache ...					
Verkehrstüchtigkeit	7,8 %	7,8 %	8,2 %	7,0 %	8,3 %
Falsche Straßenbenutzung	2,9 %	2,2 %	2,1 %	2,3 %	2,3 %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	21,5 %	23,1 %	23,0 %	22,0 %	21,1 %
Abstand	35,9 %	36,5 %	37,7 %	37,1 %	38,2 %
Überholen	10,5 %	10,9 %	9,8 %	9,9 %	9,9 %
Vorbeifahren	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
Nebeneinanderfahren	14,6 %	16,5 %	15,4 %	16,7 %	18,0 %
Vorfahrt, Vorrang	1,7 %	1,3 %	1,2 %	1,6 %	1,4 %
Abbiegen, Wenden, Rückw.	0,7 %	0,7 %	0,7 %	1,0 %	0,8 %
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	0,4 %	0,3 %	0,5 %	0,3 %	0,4 %
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Ladung, Besetzung	1,3 %	1,2 %	1,5 %	0,9 %	1,0 %
Andere Fehler des Fahrzeugführers	26,5 %	24,0 %	25,9 %	25,1 %	21,4 %
Technische Mängel, Wartungsmängel	4,6 %	4,9 %	3,8 %	3,5 %	3,8 %

* Enthält Mehrfachnennungen, da dem Hauptverursacher bis zu drei Ursachen zugeordnet werden können.

Verteilung der Unfälle mit Personenschaden mit Hauptverursacher Lkw nach Ursachen*, 2015 bis 2019					
Innerhalb von Ortschaften	2015	2016	2017	2018	2019
Anzahl Unfälle	10.743	10.530	10.335	9.922	9.467
darunter mit der Ursache ...					
Verkehrstüchtigkeit	2,3 %	2,7 %	2,8 %	2,9 %	3,0 %
Falsche Straßenbenutzung	3,0 %	2,8 %	2,8 %	2,9 %	2,9 %
Nicht angepasste Geschwindigkeit	5,6 %	5,3 %	5,0 %	4,5 %	4,6 %
Abstand	20,0 %	20,3 %	20,3 %	19,2 %	19,7 %
Überholen	2,4 %	2,4 %	2,3 %	2,7 %	2,6 %
Vorbeifahren	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,5 %	0,5 %
Nebeneinanderfahren	4,4 %	5,4 %	5,3 %	5,2 %	5,5 %
Vorfahrt, Vorrang	16,8 %	16,2 %	16,7 %	16,2 %	15,6 %
Abbiegen, Wenden, Rückw.	29,7 %	29,0 %	28,8 %	29,8 %	30,0 %
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	6,1 %	6,5 %	6,3 %	6,2 %	6,3 %
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	2,5 %	2,8 %	2,4 %	2,9 %	2,9 %
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Ladung, Besetzung	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %
Andere Fehler des Fahrzeugführers	15,1 %	14,8 %	15,1 %	15,5 %	15,1 %
Technische Mängel, Wartungsmängel	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,8 %

* Enthält Mehrfachnennungen, da dem Hauptverursacher bis zu drei Ursachen zugeordnet werden können.

Hinweis: Als Lkw werden alle Liefer- und Lastkraftwagen, Sattel- und andere Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen) zugrunde gelegt. Die endgültigen amtlichen Unfalldaten liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen bis zum Jahr 2019 vor. Endgültige amtliche Unfalldaten für das Jahr 2020 liegen erst im Juli 2021 vor. Die Beantwortung der Frage erfolgt daher für die Jahre 2015 bis 2019.

7. Wie hat sich die Anzahl der Getöteten je 1 000 beteiligten Verkehrsteilnehmern bei Unfällen, an denen Lkw beteiligt waren, in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln sowie neben Gesamtangaben die Ortlagen „Autobahn“ und „Innerorts“ getrennt darstellen)?

Die Anzahl der Getöteten je 1 000 beteiligten Verkehrsteilnehmern bei Unfällen mit Lkw Beteiligung können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Anzahl der Getöteten je 1.000 Beteiligte bei Unfällen mit Lkw nach Ortlagen						
		2015	2016	2017	2018	2019
Unter Beteiligung von Lkw insgesamt		12	11	12	12	11
darunter:	Auf Autobahnen	15	13	17	16	14
	Innerhalb von Ortschaften	6	6	7	6	6

Hinweis: Als Lkw werden alle Liefer- und Lastkraftwagen, Sattel- und andere Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen) zugrunde gelegt. Die endgültigen amtlichen Unfalldaten liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen bis zum Jahr 2019 vor. Endgültige amtliche Unfalldaten für das Jahr 2020 liegen erst im Juli 2021 vor. Die Beantwortung der Frage, die auf der Basis der Einzelangaben der amtlichen Unfallstatistik beantwortet wird, bezieht sich daher auf die Jahre 2015 bis 2019.

Die Kennzahlen für die drei Kategorien (Autobahnen, innerhalb von Ortschaften und gesamt) wurden separat berechnet aus der jeweiligen Anzahl Getöteter, bezogen auf die Anzahl Beteiligter in der jeweiligen Kategorie. Die Kennzahl für alle Ortlagen berechnet sich dann aus den jeweiligen Kennzahlen auf den Autobahnen, der Kategorie innerhalb von Ortschaften und der nicht explizit aufgeführten, aber in Gesamt enthaltenen Kategorie außerhalb von Ortschaften. Sie entspricht jedoch nicht einem einfachen, sondern einem gewichteten Mittelwert dieser drei Kategorien.

Da die Kennzahl außerhalb von Ortschaften sehr viel höher ist (2019 = 19) und gleichzeitig auf Autobahnen und außerhalb von Ortschaften ähnlich viele Unfälle wie innerhalb von Ortschaften geschehen, folgt daraus, dass durch die Gewichtung die Kennzahl für alle Ortlagen Gesamt nicht genau zwischen den Kennzahlen für die Autobahnen und die anderen Ortlagen liegt, sondern näher an der Kennzahl für die Autobahnen und der nicht explizit aufgeführten, aber in Gesamt enthaltenen Kategorie außerhalb von Ortschaften.

8. Wie hat sich die Anzahl der Verletzten je 1 000 beteiligten Verkehrsteilnehmern bei Unfällen, an denen Lkw beteiligt waren, in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln sowie neben Gesamtangaben die Ortlagen „Autobahn“ und „Innerorts“ getrennt darstellen)?

Die Anzahl der Verletzten je 1 000 beteiligten Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Lkw können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Anzahl der Verletzten je 1.000 Beteiligte bei Unfällen mit Lkw nach Ortlagen						
		2015	2016	2017	2018	2019
Unter Beteiligung von Lkw insgesamt		599	602	607	609	609
darunter:	Auf Autobahnen	610	614	630	628	614
	Innerhalb von Ortschaften	561	564	563	567	566

Hinweis: Als Lkw werden alle Liefer- und Lastkraftwagen, Sattel- und andere Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen) zugrunde gelegt. Die endgültigen amtlichen Unfalldaten liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen bis zum Jahr 2019 vor. Endgültige amtliche Unfalldaten für das Jahr 2020 liegen erst im Juli 2021 vor. Die Beantwortung der Frage, die auf der Basis der Einzelangaben der amtlichen Unfallstatistik beantwortet wird, bezieht sich daher auf die Jahre 2015 bis 2019.

Die Kennzahlen für die drei Kategorien (Autobahnen, innerhalb von Ortschaften und gesamt) wurden separat berechnet aus der jeweiligen Anzahl Verletzter, bezogen auf die Anzahl Beteiligter in der jeweiligen Kategorie. Die Kennzahl für alle Ortschaften berechnet sich dann aus den jeweiligen Kennzahlen auf den Autobahnen, der Kategorie innerhalb von Ortschaften und der nicht explizit aufgeführten, aber in Gesamt enthaltenen Kategorie außerhalb von Ortschaften. Sie entspricht jedoch nicht einem einfachen, sondern einem gewichteten Mittelwert dieser drei Kategorien.

Da die Kennzahl außerhalb von Ortschaften sehr viel höher ist (2019 = 19) und gleichzeitig auf Autobahnen und außerhalb von Ortschaften ähnlich viele Unfälle wie innerhalb von Ortschaften geschehen, folgt daraus, dass durch die Gewichtung die Kennzahl für alle Ortschaften Gesamt nicht genau zwischen den Kennzahlen für die Autobahnen und die anderen Ortschaften liegt, sondern näher an der Kennzahl für die Autobahnen und der nicht explizit aufgeführten, aber in Gesamt enthaltenen Kategorie außerhalb von Ortschaften.

9. Wie viele Lkw wurden in den letzten fünf Jahren durch das BAG allgemein kontrolliert (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) kontrollierten Fahrzeuge in den letzten fünf Jahren können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Hinweis: Die Abweichungen zu den statistischen Angaben aus der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/21483 ergeben sich durch statistische Bereinigungen.

2016		Gesamt		
		GA*	GF**	Insgesamt
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	SKD ¹	138.724	219.721	358.445
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	MKD ²			30.289
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung				31.309
Kontrollierte Fahrzeuge gesamt				420.043
2017				
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	SKD ¹	138.094	230.854	368.948
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	MKD ²			46.741
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung				47.878
Kontrollierte Fahrzeuge gesamt				463.567
2018				
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	SKD ¹	145.354	260.604	405.958
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	MKD ²	30.771	43.743	74.514
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung				73.979
Kontrollierte Fahrzeuge gesamt				554.451
2019				
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	SKD ¹	118.026	221.512	339.538
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	MKD ²	42.019	58.764	100.783
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung				182.785
Kontrollierte Fahrzeuge gesamt				623.106

2020		Gesamt		
		GA*	GF**	Insgesamt
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	SKD ¹	89.055	171.472	260.527
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	MKD ²	24.913	36.357	61.270
Anzahl kontrollierte Fahrzeuge automatische Verwiegung				115.614
Kontrollierte Fahrzeuge gesamt				437.411

* GA= Gebietsansässige

** GF= Gebietsfremde

¹ Straßenkontrolldienst

² Mautkontrolldienst = Kontrollen im erweiterten Rechtsgebiet Straßenverkehrsrecht (StVR)

Die Entwicklung der Kontrollzahlen im Jahr 2020 ist bedingt durch die Corona-Pandemie. Zum einen hatte der vorrangige Gesundheitsschutz im BAG auch Auswirkungen auf die Zahl der Kontrollprozesse. Das BAG hat seine Kontrollkonzepte unmittelbar zu Beginn der Pandemie fortgeschrieben und setzt seitdem ergänzend auf konzentrierte Schwerpunkt- und Sonderkontrollen. Hierdurch konnten die pandemiebedingten Einbußen kompensiert werden. Zum anderen hatte auch das zeitweise rückläufige Verkehrsaufkommen Auswirkungen auf die Entwicklung der Kontrollzahlen (vgl. Lkw-Mautstatistik https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html).

10. Wie verteilen sich die Kontrollen auf die verschiedenen Rechtsgebiete (bitte nach Jahren und Rechtsgebieten aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Anzahl der Kontrollen im Jahr 2020, unterteilt in die Rechtsgebiete, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Kontrollen je Rechtsgebiet ¹	2020
Abfallrecht	15.796
CSC	1.743
FahrPersR	94.139
davon FahrPersR Manipulation	13.291
Gefahrgutrecht	11.360
GüKG	111.029
BKrFQG	69.836
Illegale Beschäftigung	7.133
Lebensmittelrecht	1.598
StGB	353
StVR	237.923
Tierschutz	137

¹ Ein Fahrzeug kann hinsichtlich mehrere Rechtsgebiete kontrolliert werden

Die Unterteilung im Rechtsgebiet Fahrpersonalrecht nach Gebietszugehörigkeit (Gebietsansässig und Gebietsfremd) kann für das Jahr 2020 der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Kontrollen im Fahrpersonalrecht:	GA	GF	Gesamt
2020	29.889	64.250	94.139

In den weiteren Rechtsgebieten erfolgt keine Unterteilung nach der Gebietszugehörigkeit.

Für die Jahre 2016 bis 2019 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/21483 verwiesen.

11. Wie viele Verstöße wurden im Rahmen dieser Kontrollen festgestellt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
12. Wie verteilen sich die festgestellten Verstöße auf die verschiedenen Rechtsgebiete (bitte nach Jahren und Rechtsgebieten aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der erfassten Verstöße im Jahr 2020 je Rechtsgebiet sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verstöße je Rechtsgebiet	2020
Abfallrecht	3.189
CSC	1
FahrPersR	68.532
davon FahrPersR Manipulation	*
Gefahrgutrecht	1.852
GüKG	7.584
BKrfQG	**
Illegale Beschäftigung	721
Lebensmittelrecht	7
StGB	520
StVR	22.394
Tierschutz	7

* Keine Aufteilung des Unterrechtsgebietes bei der Anzahl der Verstöße

** Verstöße sind im Rechtsgebiet GüKG enthalten, derzeit nicht gesondert auswertbar.

Im Rechtsgebiet Fahrpersonalrecht liegt eine Aufschlüsselung nach der Gebietszugehörigkeit für ausgewählte Verstöße nach den Verordnungen (EG und EU) Nr. 561/2006, 165/2014 und dem Accord Européen sur les Transports Routiers (deutsch: Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals; AETR) vor. Die Zahlen für das Jahr 2020 können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

Ausgewählte Verstöße im Fahrpersonalrecht*	GA	GF	Gesamt
2020	26.567	32.260	58.827

* nach den VO'en (EWG) Nrn. 561/2006, (3821/85 bis 2016) 165/2014 und dem AETR festgestellte Verstöße

Für die Jahre 2016 bis 2019 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/21483 verwiesen.

13. Bei wie vielen der kontrollierten Lkw wurde mindestens ein Rechtsverstoß festgestellt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die nachfolgende Tabelle umfasst die durch das BAG beanstandeten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach GA und GF Haltern für die Jahre 2016 bis 2020.

Beanstandungen	GA	GF	Gesamt
2016	23.552	42.194	65.746
2017	19.368	36.753	56.121
2018	17.137	38.238	55.375
2019	13.116	32.330	45.446
2020	9.023	23.503	32.526

Die Entwicklung der Kontrollzahlen im Jahr 2020 ist bedingt durch die Corona-Pandemie. Zum einen hatte der vorrangige Gesundheitsschutz im BAG auch Auswirkungen auf die Zahl der Kontrollprozesse. Das BAG hat seine Kontrollkonzepte unmittelbar zu Beginn der Pandemie fortgeschrieben und setzt seitdem ergänzend auf konzentrierte Schwerpunkt- und Sonderkontrollen. Hierdurch konnten die pandemiebedingten Einbußen kompensiert werden. Zum anderen hatte auch das zeitweise rückläufige Verkehrsaufkommen Auswirkungen auf die Entwicklung der Kontrollzahlen (vgl. Lkw-Mautstatistik https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html).

14. In wie vielen Fällen wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren oder ein anderweitiges Verfahren eingeleitet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren für den betroffenen Zeitraum können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.

	GF	GA
2016	32.210	7.037
2017	33.665	13.210
2018	31.872	7.099
2019	25.468	11.958
2020	35.109	5.881

15. In wie vielen Fällen wurden Bußgelder verhängt oder anderweitige Zahlungen angeordnet, und wie hoch ist die Gesamtsumme dieser Bußgelder oder anderweitigen Zahlungen (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Anzahl und den Gesamtbetrag an Bußgeldbescheiden sowie Verwarnungen mit Verwarngeld, unterteilt nach Gebietsansässigen und Gebietsfremden können den folgenden Tabellen entnommen werden.

Hinweis: Die Abweichungen zu den statistischen Angaben aus der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/21483 ergeben sich durch verfahrensimmanente Bereinigungen (z. B. Rücknahmen von Einsprüchen im gerichtlichen Verfahren und statistischen Anpassungen).

GA:

	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Gesamtbetrag in Euro
2016	1.004	993	184.624
2017	1.440	1.116	301.064
2018	1.274	1.108	191.004
2019	1.190	1.094	193.809
2020	1.277	712	247.853

GF:

	Bußgeldbescheide	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	Gesamtbetrag in Euro
2016	28.502	682	9.432.983
2017	27.412	538	18.769.112
2018	25.381	489	18.695.727
2019	19.728	375	13.853.288
2020	25.518	448	15.370.367

16. In wie vielen dieser Fälle wurden diese Bußgelder bzw. die anderweitigen Zahlungen tatsächlich geleistet, und wie hoch ist die Gesamtsumme dieser geleisteten Bußgelder bzw. der anderweitigen Zahlungen (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Einnahmen aus Buß- und Verwarnungszahlungen können den folgenden Tabellen entnommen werden. Eine statistische Unterteilung nach GA und GF bei Verwarnungszahlungen erfolgt nicht.

Hinweis: Die Abweichungen in den statistischen Angaben aus der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/21483 ergeben sich durch verfahrensimmanente Bereinigungen (z. B. verzögerte Zahlungseingänge oder nachträgliche Zahlungen für Gutachter).

GA:

	Einnahmen Bußgelder in Euro
2016	529.235
2017	375.776
2018	325.071
2019	263.053
2020	260.939

GF:

	Einnahmen Bußgelder in Euro
2016	8.872.023
2017	9.924.359
2018	11.697.730
2019	10.540.746
2020	12.771.371

Verwarngelder:

	Verwarnungen in Euro
2016	38.844
2017	45.21
2018	47.13
2019	42.419
2020	34.572

17. Bei wie vielen der betroffenen Lkw wurde eine Weiterfahrt untersagt bzw. eine Stilllegung des Fahrzeugs angeordnet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

35. Bei wie vielen der betroffenen Lkw wurde eine Weiterfahrt untersagt bzw. eine Stilllegung des Fahrzeugs angeordnet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
45. Bei wie vielen Lkw mit beanstandeter Abgasanlage wurde eine Weiterfahrt untersagt bzw. eine Stilllegung des Fahrzeugs angeordnet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Fragen 17, 35 und 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Untersagung der Weiterfahrt für den Zeitraum 2016 bis 2020 ist der unten stehenden Tabelle zu entnehmen:

Anzahl Untersagung der Weiterfahrt	Gesamt		
	GA	GF	Insgesamt
2016	2.314	5.668	7.982
2017	2.129	5.626	7.755
2018	1.956	5.983	7.939
2019	1.648	5.050	6.698
2020	1.330	4.039	5.369

18. Kann die Bundesregierung die Existenz einer in der Presseberichterstattung erwähnten sogenannten Länderliste bestätigen, in der Bußgeldabsenkungen je nach Nationalität thematisiert werden (vgl. „BAG gewährt Bußgeld-Rabatte bis zu 50 Prozent“, Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility vom 15. April 2021), und falls ja, wie bewertet sie diese?
19. Welchen dienstlichen bzw. rechtlichen Status besitzt diese Liste, und handelt es sich dabei insbesondere um eine Dienstanweisung und um einen Teil des Diensthandbuchs der BAG?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das BAG als zuständige Behörde sind bei der Bearbeitung von Bußgeldverfahren die in den jeweils einschlägigen bundeseinheitlichen Buß- und Verwarnungsgeldkatalogen enthaltenen Bußgeldrichtsätze maßgebend.

Nach den gesetzlichen Regelungen des § 17 Absatz 3 Satz 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes und hierauf gründender ständiger Rechtsprechung bemisst sich die Höhe der Geldbuße nach der vorwerfbaren Handlung des Betroffenen, jedoch auch nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen, die im Verfahren zu berücksichtigen sind. Das BAG muss daher darauf achten, dass das festzusetzende Bußgeld verhältnismäßig zu den Einkommensverhältnissen des Betroffenen ist und ihn nicht über Gebühr belastet.

Bei Verstößen von Unternehmen gilt eine einheitliche Bußgeldhöhe unabhängig vom Standort des Unternehmens, gerade auch im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen zur Auftraggeberverantwortung und der Kabotage. Über ein engmaschiges Netz an Schwerpunktkontrollen und nachgelagerten Betriebskontrollen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen und der weiteren Vorschriften, insbesondere des Güterkraftverkehrsrechts, werden illegale Praktiken von Unternehmen durch das BAG aufgedeckt und konsequent geahndet.

Für das BAG ist die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs im Güterverkehr maßgeblich. Das BAG überprüft daher kontinuierlich seine Kontroll- und Ahndungspraxis und setzt gesetzliche Regelungen bzw. Vorgaben der Rechtsprechung um.

20. Welche Verbindlichkeit besitzt die Liste bzw. deren Anwendung, und welche Ermessensspielräume sind vorhanden?

In jedem Ordnungswidrigkeitenverfahren, das beim BAG durchgeführt wird, werden alle Umstände des Einzelfalls bei der Festsetzung des Bußgelds berücksichtigt. Neben den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen kommen u. a. auch Faktoren wie mögliche Vorverstöße oder Einlassungen des Betroffenen zum Tragen. Es findet stets eine Ermessensausübung statt.

21. Welche Länder befinden sich auf der Liste, welche Bußgeldabsenkungen sind für diese Länder jeweils vorgesehen, und von welchen weiteren Faktoren wird die Höhe der Absenkungen abhängig gemacht?

Im Rahmen der einzelfallbezogenen Ermessensausübung werden ergänzende Wirtschaftsdaten zum Einkommensniveau gemäß einer Kategorisierung der Staaten in drei Gruppen herangezogen. Gruppe 1 bilden die Staaten, bei denen keine wesentlichen Unterschiede zum Einkommensniveau in Deutschland bestehen. Gruppe 2 enthält Staaten mit niedrigerem Einkommensniveau. Schließlich bilden Staaten, in denen das Einkommensniveau der Fahrer signifikant unterhalb dem in Deutschland üblichen liegt, die Gruppe 3.

Die Entscheidung, ob und in welcher Höhe eine Absenkung vorgenommen werden kann, ergibt sich aus den Vorgaben der Rechtsprechung. Die Zuordnung von Staaten zu den betreffenden Gruppen erfolgt anhand allgemein zugänglicher wirtschaftlicher Daten über das durchschnittliche Lohnniveau in der Transportbranche in dem betreffenden Staat und wird kontinuierlich überprüft und ggf. angepasst.

Für die Bußgeldfestsetzung maßgeblich sind weiter insbesondere, ob von vorsätzlicher oder fahrlässiger Begehungsweise auszugehen ist und ob Vorverstöße vorliegen.

22. Seit wann existiert diese Liste, bzw. seit wann wird sie zur Absenkung von Bußgeldern genutzt?

In der Verfahrensbearbeitung des Bundesamtes wird seit 2005 bei höheren Bußgeldern (mehr als 250 Euro) gegen gebietsfremde Fahrer das Einkommensniveau im Niederlassungsstaat in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen.

23. Inwiefern ist geplant, Bußgelder auch in Zukunft anhand einer Länderliste abzusenken?

Für das BAG ist die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs im Güterverkehr maßgeblich. Das BAG überprüft daher kontinuierlich seine Kontroll- und Ahndungspraxis und entspricht hierbei ebenso den gesetzlichen Regelungen bzw. Vorgaben der Rechtsprechung, wie es die tatsächlichen Verhältnisse auf dem angespannten Güterkraftverkehrsmarkt in die Gesamtbetrachtung einbezieht und berücksichtigt.

24. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für das BAG im Allgemeinen, um Bußgelder abzusenken, welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt sein, und welche Ermessensspielräume bestehen?

Im Rahmen der Bearbeitung von Bußgeldverfahren orientiert sich das Bundesamt an den Bußgeldrichtsätzen der jeweils einschlägigen bundeseinheitlichen Buß- und Verwarnungsgeldkataloge sowie den gesetzlichen Regelungen bzw. Vorgaben der Rechtsprechung. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

25. In wie vielen Fällen wurde in den vergangenen fünf Jahren insgesamt von der Möglichkeit von Bußgeldabsenkungen Gebrauch gemacht, wie viel Prozent aller Verfahren betrifft dies, und wie hoch fielen die Absenkungen in absoluter und in relativer Höhe aus (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren und Staaten aufschlüsseln)?
26. In wie vielen Fällen wurde dabei konkret von der Möglichkeit von Bußgeld-Absenkungen gemäß der „Länderliste“ Gebrauch gemacht, wie viel Prozent aller Verfahren betrifft dies, und wie hoch fielen die Absenkungen in absoluter und in relativer Höhe aus (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren und Staaten aufschlüsseln)?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine entsprechende Bußgeldabsenkung kommt nicht bei Unternehmern, sondern nur bei Fahrern und auch dann nur in den Fällen in Betracht, in denen ein Bußgeld von mehr als 250 Euro verhängt wird und der Fahrer aus einem Staat mit nachgewiesenem deutlich niedrigerem Einkommensniveau stammt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen. In der ganz überwiegenden Mehrzahl der Bußgeldbescheide findet eine Absenkung der Bußgeldhöhe nicht statt. Eine statistische Erhebung wird nicht vorgenommen.

27. Wie viele Lkw wurden in den letzten fünf Jahren durch das BAG konkret im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen überprüft (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die im Rechtsgebiet Straßenverkehrsrecht durchgeführten technischen Kontrollen sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

StVR Techn. Kontrolle	Anzahl kontrollierte Fahrzeuge		
	GA	GF	Insgesamt
2016	20.298	40.150	60.448
2017	29.500	64.336	93.836
2018	36.041	74.209	110.250
2019	31.094	61.611	92.705
2020	25.662	48.092	73.754

28. Wie viele Mängel wurden im Rahmen dieser Kontrollen festgestellt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

30. Bei wie vielen der kontrollierten Lkw wurde mindestens ein Mangel festgestellt (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Fragen 28 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge bei den technischen Unterwegskontrollen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

StVR Techn. Kontrolle	Anzahl beanstandete Fahrzeuge*		
	GA	GF	Insgesamt
2016	1.661	6.288	7.949
2017	1.466	7.512	8.978
2018	1.311	7.012	8.323
2019	1.081	6.035	7.116
2020	1.035	5.044	6.079

* Eine Beanstandung kann mehrere Verstöße beinhalten

Eine separate statistische Erfassung der rein im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängeln erfolgt nicht.

29. Wie verteilen sich diese Mängel auf die unterschiedlichen Kategorien (z. B. Bremsanlage, Lichtanlage etc.) (bitte nach Jahren und Kategorien aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Eine Teilauswertung der festgestellten Verstöße, aufgeschlüsselt nach dem häufigsten Vorkommen, können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Anzahl Verstöße/Teilauswertung TUK	2016	2017	2018	2019	2020
Bremsanlage	510	392	710	374	352
Lenkung	53	54	40	22	14
Lichtanlage und Elektrik	2.029	2.062	3.308	2.762	2.442
Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen	505	281	842	554	700
Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile	152	200	120	78	124
Sonstige Geräte einschließlich Fahrten-schreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer	152	170	630	538	372
Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	5	19	0	56	108

31. In wie vielen Fällen wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren oder ein anderweitiges Verfahren eingeleitet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
32. In wie vielen Fällen wurden Bußgelder verhängt oder anderweitige Zahlungen angeordnet, und wie hoch ist die Gesamtsumme dieser Bußgelder oder anderweitigen Zahlungen (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
33. In wie vielen dieser Fälle wurde von der Möglichkeit von Bußgeldabsenkungen Gebrauch gemacht, wie viel Prozent aller Verfahren betrifft dies,

und wie hoch fielen die Absenkungen in absoluter und in relativer Höhe aus (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

34. In wie vielen Fällen wurden die Bußgelder bzw. die anderweitigen Zahlungen tatsächlich geleistet, und wie hoch ist die Gesamtsumme dieser geleisteten Bußgelder bzw. der anderweitigen Zahlungen (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 31 bis 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wegen Zuwiderhandlungen, die bei technischen Verstößen festgestellt wurden (straßenverkehrsrechtliche Verstöße), erfolgt durch die zuständigen Behörden der Länder. Statistische Erhebungen über die Anzahl der von den zuständigen Landesbehörden eingeleiteten Ordnungswidrigkeiten liegen der Bundesregierung nicht vor.

36. Bei wie vielen Lkw wurde seit Beginn einer entsprechenden statistischen Erfassung durch den Straßenkontrolldienst des BAG im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen der ordnungsgemäße technische Zustand der Abgasanlage überprüft (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die statistische Erfassung von Kontrollen der Abgasanlagen (sogenannte AdBlue-Kontrollen) können der unten stehenden Tabelle entnommen werden. Eine separate Erfassung dieser Kontrollen erfolgt seit Juni 2017.

	AdBlue kontrollierte Fzg bei TUK*-Kontrollen		
	GA	GF	Gesamt
ab Juni 2017	2.082	4.879	6.961
2018	3.583	9.715	13.298
2019	1.828	6.654	8.482
2020	1.679	5.238	6.917

* TUK= Technische Unterwegskontrollen

37. Bei wie vielen Lkw wurde die Abgasanlage gleich aus welchem Grund beanstandet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die folgende Tabelle enthält die Anzahl der Beanstandungen bei Kontrollen des ordnungsgemäßen technischen Zustandes der Abgasanlage.

	AdBlue beanstandete Fahrzeuge		
	GA	GF	Gesamt
ab Juni 2017	9	122	131
2018	11	300	311
2019	10	206	216
2020	10	350	360

38. Wie verteilen sich die Beanstandungen auf Manipulationen an der Abgasanlage (z. B. durch AdBlue-Emulatoren) und Defekte (bitte nach Jahren und Beanstandung aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?

Die Beanstandungen von Manipulationen und Defekten an der Abgasanlage können der unten stehenden Tabelle entnommen werden. Eine differenzierte statistische Erfassung erfolgt seit August 2018.

	AdBlue-Manipulation beanstandete Fahrzeuge			AdBlue-Defekt beanstandete Fahrzeuge		
	GA	GF	Gesamt	GA	GF	Gesamt
ab August 2018	3	87	90	4	44	48
2019	7	95	102	3	111	114
2020	2	99	101	3	76	79

39. Bei wie vielen der Lkw mit beanstandeter Abgasanlage wurde ein Verfahren zur Nacherhebung der Maut eingeleitet, und wie hoch ist die Gesamtsumme der nachgeforderten Maut (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
40. Bei wie vielen dieser Lkw wurde die nachgeforderte Maut tatsächlich erhoben, und wie hoch ist die Gesamtsumme der erhobenen Maut (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
41. Bei wie vielen der Lkw mit beanstandeter Abgasanlage wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren oder ein anderweitiges Verfahren eingeleitet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
42. In wie vielen Fällen wurden Bußgelder verhängt oder anderweitige Zahlungen angeordnet, und wie hoch ist die Gesamtsumme der verhängten Bußgelder oder der anderweitigen Zahlungen (bitte unter Einbeziehung der Verfahren, die das BAG für andere Akteure wie z. B. die Bundesländer betreut, nach Jahren aufschlüsseln und dabei zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Haltern differenzieren)?
44. In wie vielen Fällen wurden die Bußgelder bzw. die anderweitigen Zahlungen tatsächlich geleistet, und wie hoch ist die Gesamtsumme der erhobenen Bußgelder bzw. der anderweitigen Zahlungen (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 39 bis 42 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die statistischen Angaben zu Maut-Nacherhebungsverfahren wegen beanstandeter Abgasanlagen können der unten stehenden Tabelle entnommen werden. Diese schließt auch Verfahren anderer Behörden (u. a. der Polizeien der Länder) mit ein. Eine statistische Differenzierung nach Gebietsansässigen und Gebietsfremden erfolgt nicht.

Statistische Angaben zu Verfahren wegen beanstandeter Abgasanlage				
Maut-Nacherhebungsverfahren AdBlue				
	2016–2018*	2019*	2020	insg.
Anzahl der Verfahren	757	426	430	1613
abschließend bearbeitete Verfahren mit Sollstellung	660	358	52	1070
nachträglich festgesetzte Maut in Höhe von durch Bezahlung vollständig abgeschlossene Verfahren	892.169,97 €	1.683.513,55 €	119.554,36 €	2.695.237,88 €
	512	225	15	752
Summe der tatsächlich gezahlten Mautnacherhebung	1.404.272,39 €	810.487,87 €	19.317,37 €	2.234.077,63 €
Statistische Angaben zu Verfahren wegen beanstandeter Abgasanlage				
Maut-Nacherhebungsverfahren Wechselklappe				
	2016–2018*	2019*	2020	insg.
Anzahl der Verfahren	89	44	42	175
abschließend bearbeitete Verfahren mit Sollstellung	74	32	8	114
nachträglich festgesetzte Maut in Höhe von durch Bezahlung vollständig abgeschlossene Verfahren	405.314,65 €	86.845,21 €	23.151,60 €	515.311,64 €
	69	21	5	95
Summe der tatsächlich gezahlten Mautnacherhebung	319.136,33 €	39.733,90 €	1.803,89 €	360.674,12 €
Bußgeldverfahren				
Anzahl der Bußgeldverfahren	372	493	351	1216
Höhe verhängten Bußgelder	273.367,50 €	378.089,75 €	275.224,73 €	926.681,98 €
durch Bezahlung vollständig abgeschlossene Verfahren	284	402	268	954
Summe der gezahlten Bußgelder	214.985,00 €	260.942,75 €	206.705,72 €	682.633,47 €

* Die Abweichung zu den statistischen Angaben aus der Antwort zur vorherigen Kleinen Anfragen ergibt sich durch die zusätzliche Bearbeitung der inzwischen nachträglich eingegangenen Kontrollfeststellungen bzw. der abschließenden Bearbeitung dieser

43. In wie vielen dieser Fälle wurde von der Möglichkeit von Bußgeldabsenkungen Gebrauch gemacht, wie viel Prozent aller Verfahren betrifft dies, und wie hoch fielen die Absenkungen in absoluter und in relativer Höhe aus (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Eine Absenkung des Bußgeldes erfolgt in den oben genannten Fällen nicht.

46. Wie hat sich in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Stellen im BAG entwickelt (bitte für jedes Jahr nach Gesamtpersonalbestand sowie den Teilzahlen für Straßenkontrolldienst und Mautkontrolldienst aufschlüsseln)?
47. Wie viele dieser Stellen waren in den letzten fünf Jahren tatsächlich besetzt (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 46 und 47 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Haushalt 2016 standen für den Mautkontrolldienst 558 (Plan-)Stellen zur Verfügung, die im Jahr 2018 anlässlich der weiteren Ausweitung der Mautpflicht auf 704 (Plan-)Stellen angewachsen sind. Im Jahr 2020 erfolgte ein weiterer Aufwuchs auf insgesamt 728 (Plan-)Stellen. Seit dem Haushalt 2016 er-

folgen stetig bundesweite Personalgewinnungsverfahren für einen nachhaltigen Personalaufwuchs.

In den Haushalten 2019 und 2021 wurden für den Mautkontrolldienst insgesamt 170 Planstellenhebungen erreicht, die die fortgesetzte Aufgabenentwicklung im Mautkontrolldienst z. B. mit der anteiligen Wahrnehmung von Kontrollaufgaben nach dem GüKG adäquat abbildet. Das laufende Besetzungsverfahren hat zum Ziel, diese 170 Beförderungs- bzw. Entwicklungsdienstposten bis Ende 2021 statusoffen zu besetzen. Hiervon konnten für bisher knapp 70 Dienstposten Bewerbende ausgewählt bzw. eine Besetzung erfolgreich abgeschlossen werden.

Dem Straßenkontrolldienst (SKD) standen bis 2018 gleichbleibend rund 250 (Plan-)Stellen zur Verfügung. Mit dem Haushalt 2018 kamen weitere 70 Stellen für Kontrolleurinnen und Kontrolleure hinzu. Derzeit sind 258 (Plan-)Stellen besetzt. Ein Großverfahren zur Personalgewinnung befindet sich mit der Besetzung von knapp 50 (Plan-)Stellen in der Abschlussphase. Ein weiteres Großverfahren wurde Ende 2020 mit dem Ziel der sukzessiven Besetzung der verbliebenen vakanten (Plan-)Stellen angestoßen.

48. Wie hat sich in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Stellen im Bereich der technischen Unterwegskontrollen des Straßenkontrolldienstes entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
49. Wie viele dieser Stellen waren in den letzten fünf Jahren tatsächlich besetzt (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 48 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für technische Unterwegskontrollen (TUK) standen dem Straßenkontrolldienst 2018 45 (Plan-)Stellen zur Verfügung. Mit dem Haushalt 2018 und 2020 wurden insgesamt weitere sieben (Plan-)Stellen ausgebracht, so dass für diese Aufgabe zurzeit 52 (Plan-)Stellen zur Verfügung stehen. Vor dem Hintergrund des generellen Aufwuchses im SKD und der hohen Anforderungen an die Tätigkeit in der TUK (spezielle Kfz-technische Ausbildung sowie fundierte Erfahrungen in der Kontrolltätigkeit) steht die Ausschreibung der bestehenden Besetzungsmöglichkeiten unmittelbar bevor.

Anlage

Kraftfahrt-Bundesamt
332-410.20-245

Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE) Zeitreihen - Verkehr europäischer Fahrzeuge
Gesamtverkehr - Zurückgelegte Entfernung in 1.000 Kilometern nach Heimatstaat des
Zugfahrzeugs seit 2015

Last-/Leerfahrten Heimatstaat des Zugfahrzeugs	2015	2016	2017	2018	2019
Lastfahrten					
Belgien	213.310	183.450	178.360	156.097	184.904
Bulgarien	632.090	744.611	659.626	434.178	309.259
Dänemark	92.895	82.620	78.134	79.613	81.116
Deutschland	23.438.838	23.470.956	23.311.733	23.561.936	23.276.713
Estland	110.903	104.498	92.276	84.973	64.722
Finnland	(33.784)	(26.755)	(16.120)	(17.626)	(18.710)
Frankreich	181.785	180.528	163.582	138.238	146.612
Griechenland	189.256	364.139	441.065	471.610	411.213
Irland	29.142	33.606	30.513	27.250	28.558
Italien	412.591	505.994	490.681	442.691	504.573
Kroatien	170.316	192.250	208.857	222.582	212.478
Lettland	465.980	414.579	429.436	411.332	438.584
Liechtenstein	-	-	-	-	-
Litauen	853.576	1.029.886	1.334.441	1.479.246	1.792.845
Luxemburg	143.015	146.905	143.060	142.152	145.360
Montenegro	-	/	/	/	/
Niederlande	2.280.417	2.071.361	2.086.777	2.046.570	1.999.651
Norwegen	49.622	30.632	31.594	22.783	27.270
Österreich	1.199.816	1.163.315	1.091.888	1.035.189	1.071.443
Polen	7.681.667	9.412.952	10.814.649	9.926.232	11.523.526
Portugal	254.393	349.432	286.725	307.304	298.387
Rumänien	932.175	1.177.226	1.411.086	1.527.772	1.479.185
Schweden	96.531	87.089	95.758	87.408	78.939
Schweiz	123.104	99.014	84.057	115.079	87.154
Slowakei	1.423.605	1.396.788	1.527.140	1.398.405	1.342.477
Slowenien	642.159	640.546	711.179	754.965	854.997
Spanien	1.315.865	1.294.211	1.375.170	1.378.756	1.593.074
Tschechien	2.051.097	1.590.531	1.282.443	951.453	886.979
Ungarn	1.144.871	1.170.914	1.160.275	1.058.556	989.453
Vereinigtes Königreich	140.220	135.480	143.127	135.241	122.436
Zypern	713	797	952	1.051	968
GF gesamt	22.864.897	24.630.106	26.368.970	24.854.350	26.694.884
Leerfahrten					
Belgien	13.329	13.542	19.401	13.609	19.793
Bulgarien	28.485	62.657	42.761	18.738	16.309
Dänemark	10.988	9.452	11.462	9.412	4.396
Deutschland	6.245.692	6.363.982	6.435.702	6.473.373	6.475.804
Estland	7.390	4.893	2.762	(3.850)	(2.998)
Finnland	/	/	/	/	/
Frankreich	42.143	46.819	37.475	34.424	36.617
Griechenland	18.240	26.866	31.837	(34.246)	(19.457)
Irland	(1.309)	(2.069)	(2.387)	(1.098)	(1.646)
Kroatien	13.425	16.854	17.659	18.665	19.898
Lettland	18.789	18.470	14.864	20.895	28.466
Liechtenstein	-	-	-	-	-
Litauen	47.650	66.731	88.961	112.495	137.172
Luxemburg	10.907	11.683	11.093	34.535	34.058
Montenegro	-	/	/	/	/
Niederlande	390.276	378.387	357.256	371.283	321.167
Norwegen	(2.860)	(3.493)	(3.058)	(8.897)	(4.346)
Österreich	116.534	122.232	129.740	124.017	120.886
Polen	858.633	920.177	1.050.238	975.401	1.137.960
Portugal	9.219	9.196	7.557	9.207	8.749
Schweden	4.211	4.504	5.532	3.886	7.702
Schweiz	23.863	24.828	26.222	26.378	14.603
Slowakei	70.652	73.082	90.849	71.593	61.712
Slowenien	38.940	37.024	43.104	43.196	49.025
Spanien	58.681	55.768	58.379	60.860	59.233
Tschechien	149.184	129.511	120.364	90.397	75.517
Ungarn	60.751	63.876	64.979	51.143	48.165
Vereinigtes Königreich	17.677	19.790	23.347	20.446	18.825
Zypern	/	/	-	-	-
GF gesamt	2.014.135	2.121.902	2.261.284	2.158.671	2.245.699

Hinweis zur Datenbasis: Nationale Erhebung zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge, Tabelle D3.1 und D4 gemäß Anhang D der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 zum Güterkraftverkehr ausländischer Fahrzeuge.
Hinweis zum Gesamtverkehr: Basis der Auswertung sind alle Fahrten europäischer Fahrzeuge, die deutsches Gebiet befahren - inklusiver Auslandsanteile, die zur jeweiligen Fahrt gehören. Durchfahrten durch Deutschland werden über das Entfernungswerk ermittelt. Detaillierte Informationen der jeweiligen Datenbasis der einzelnen Berichtsjahre sind dem Qualitätsbericht zu entnehmen.
Meldestand der Berichtsjahre:

2015 und 2016: 04.01.2019
2017: 15.07.2019
2018 und 2019: 26.11.2020
© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE) Zeitreihen - Verkehr europäischer Fahrzeuge
Inlandsteil im Gesamtverkehr - Zurückgelegte Entfernung in 1.000 Kilometern nach
Heimatstaat des Zugfahrzeugs seit 2015

Last-/Leerfahrten Heimatstaat des Zugfahrzeugs	2015	2016	2017	2018	2019
Lastfahrten					
Belgien	107.339	90.554	95.190	80.368	94.527
Bulgarien	217.241	273.397	252.566	152.599	117.845
Dänemark	51.839	48.461	46.024	45.681	47.284
Deutschland	22.144.538	22.222.120	22.137.198	22.409.047	22.220.202
Estland	41.576	41.993	35.601	32.512	26.057
Finnland	(13.231)	(13.994)	(6.280)	(5.580)	(10.172)
Frankreich	53.682	62.678	59.040	47.440	59.282
Griechenland	41.013	76.203	94.059	98.893	87.619
Irland	6.882	7.617	7.733	7.005	7.293
Italien	161.986	175.751	184.890	159.567	181.723
Kroatien	84.872	96.057	107.664	116.293	110.579
Lettland	162.408	148.483	157.611	156.298	176.640
Liechtenstein	-	-	-	-	-
Litauen	306.849	378.582	507.441	589.670	753.695
Luxemburg	82.571	84.615	83.166	81.895	84.820
Montenegro	-	/	/	/	/
Niederlande	1.423.280	1.287.580	1.290.745	1.274.923	1.246.795
Norwegen	21.335	11.774	12.825	8.185	9.553
Österreich	665.784	624.144	580.138	577.710	596.202
Polen	4.050.347	5.085.712	5.979.016	5.499.524	6.435.394
Portugal	43.214	62.803	51.641	52.734	51.273
Rumänien	344.160	458.362	570.589	599.265	600.000
Schweden	45.077	41.003	44.503	44.263	39.199
Schweiz	74.513	42.583	49.301	45.954	37.210
Slowakei	604.981	619.553	704.269	610.385	558.723
Slowenien	357.665	357.853	397.066	412.196	469.326
Spanien	244.741	241.027	267.642	268.906	295.792
Tschechien	1.116.748	873.387	712.828	518.605	488.312
Ungarn	529.855	545.631	536.743	495.789	452.738
Vereinigtes Königreich	30.331	27.196	33.184	29.077	28.416
Zypern	123	129	146	157	143
GF gesamt	10.883.643	11.777.124	12.867.900	12.011.471	13.068.045
Leerfahrten					
Belgien	8.098	7.220	11.147	7.414	11.703
Bulgarien	15.072	38.119	31.435	12.889	11.447
Dänemark	6.843	6.089	6.862	6.021	2.970
Deutschland	6.015.216	6.136.911	6.205.022	6.250.996	6.268.620
Estland	3.615	2.732	1.908	2.030	2.132
Finnland	/	/	/	/	/
Frankreich	21.329	23.303	20.041	18.459	19.678
Griechenland	5.581	7.963	13.165	10.293	7.879
Irland	(663)	(1.422)	(1.234)	(584)	(811)
Kroatien	9.716	11.910	11.575	12.842	13.278
Lettland	11.922	11.585	10.301	14.343	16.850
Liechtenstein	-	-	-	-	-
Litauen	28.787	39.354	56.028	72.747	91.610
Luxemburg	7.395	7.844	7.455	21.717	22.118
Montenegro	-	/	/	/	/
Niederlande	261.426	254.659	240.857	245.299	213.759
Norwegen	(1.863)	(1.708)	(1.420)	(2.920)	(1.816)
Österreich	68.665	70.351	74.460	72.036	70.388
Polen	541.885	612.314	710.671	646.034	767.332
Portugal	5.183	4.745	4.060	4.840	4.518
Schweden	3.430	3.516	3.677	3.067	4.147
Schweiz	14.498	12.784	15.419	11.418	5.784
Slowakei	44.071	46.437	51.937	41.586	34.004
Slowenien	28.546	26.941	31.729	30.458	35.265
Spanien	33.364	32.740	38.371	38.887	38.054
Tschechien	103.840	86.466	78.763	59.755	47.368
Ungarn	43.099	44.409	45.369	37.597	35.292
Vereinigtes Königreich	7.338	8.065	8.550	8.211	6.606
Zypern	/	/	-	-	-
GF gesamt	1.276.228	1.364.675	1.476.234	1.381.445	1.464.809

Hinweis zur Datenbasis: Nationale Erhebung zum Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge, Tabelle D3.1 und D4 gemäß Anhang D der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 zum Güterkraftverkehr ausländischer Fahrzeuge. Hinweis zum Gesamtverkehr: Basis der Auswertung sind alle Fahrten europäischer Fahrzeuge, die deutsches Gebiet befahren - inklusiver Auslandsanteile, die zur jeweiligen Fahrt gehören. Durchfahrten durch Deutschland werden über das Entfernungswerk ermittelt. Detaillierte Informationen der jeweiligen Datenbasis der einzelnen Berichtsjahre sind den Methodischen Erläuterungen zu entnehmen.
Meldestand der Berichtsjahre:

2015 und 2016: 04.01.2019
2017: 15.07.2019
2018 und 2019: 26.11.2020
© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg