

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/8162 –**

### **Mautbetrug durch GPS-Jammer**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 17. August 2023 berichtete die „Bild“ unter dem Titel „Lastwagen-Mafia aus Osteuropa; Maut-Beschiss mit Geheim-Gerät“ über eine Manipulation am Maut-System, die bewirkt, dass Fahrer, die diese illegalen Geräte einsetzen 0 Cent Maut entrichten würden ([www.bild.de/bild-plus/regional/hamburg/hamburg-aktuell/lastwagen-mafia-aus-osteuropa-maut-beschiss-mit-geheim-geraet-85029492.bild.html](http://www.bild.de/bild-plus/regional/hamburg/hamburg-aktuell/lastwagen-mafia-aus-osteuropa-maut-beschiss-mit-geheim-geraet-85029492.bild.html)).

Laut Artikel bestätigt das Bundesamt für Logistik und Mobilität, dass dieses Problem bekannt sei, jedoch die Fälle „nicht verstärkt“ auftreten würden: „Nach hiesigem Kenntnisstand handelt es sich um sogenannte GPS-Jammer, die allgemein dazu genutzt werden, um die Positionserkennung von GPS-Geräten zu stören“ (ebd.). Das Amt würde die Entwicklung beobachten und wolle seine Kontrollabläufe fortwährend an neue Erkenntnisse anpassen. Zudem würden speziell ausgebildete Kontrollbeschäftigte eingesetzt, die sich auf den Themenbereich Manipulation spezialisiert haben (ebd.).

Auf in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/29528 antwortete die damalige Bundesregierung, dass statistische Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (ab dem 1. Januar 2023 umbenannt in Bundesamt für Logistik und Mobilität [www.balm.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2022/BALM\\_Disclaimer.html](http://www.balm.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2022/BALM_Disclaimer.html)) nur auf der Basis von Jahres- oder Halbjahreswerten erfolgten. Eine Untergliederung in einzelne Monate würde nicht erfolgen. Ebenso würde keine Untergliederung nach Ländern und Herkunftsstaaten erfolgen. In der Antwort wurde dann nach „Gebietsansässigen“ und „Gebietsfremden“ aufgeschlüsselt.

1. Wann hat die Bundesregierung Kenntnis erlangt von dem Problem, dass GPS-Jammer zum Maut-Betrug eingesetzt werden?
2. Wie viele Fälle von Maut-Betrug im Straßengüterverkehr sind der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren bekannt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
  - a) In wie vielen Fällen davon wurden GPS-Jammer eingesetzt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
  - b) Woraus bestanden die übrigen Fälle (bitte auflisten, auf welche Art und Weise der Betrug stattgefunden hat, und nach Jahren aufschlüsseln)?
  - c) Aus welchen Ländern stammen die betroffenen Lkw, Lkw-Fahrer und Unternehmen (bitte nach Jahren aufschlüsseln; falls weiterhin keine Länderdaten aufgenommen werden, bitte nach Gebietsansässigen und Gebietsfremden aufschlüsseln)?
  - d) Welcher wirtschaftliche Schaden ist nach Kenntnissen der Bundesregierung der Logistikbranche durch diese Verstöße entstanden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
  - e) Welche Mindereinnahmen an Lkw-Maut sind der Bundesrepublik Deutschland nach Kenntnissen der Bundesregierung durch diese Verstöße entstanden (bitte nach Jahren und Art des Verstoßes aufschlüsseln)?
  - f) Welche Einnahmen durch Bußgeld wurden nach Kenntnissen der Bundesregierung bei den Verstößen erzielt (bitte nach Jahren und Art des Verstoßes aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sogenannte GPS-Jammer können die On-Board Unit, die zur Mauterhebung eingesetzt wird, stören. Dies führt grundsätzlich dazu, dass die Lkw-Maut für die Dauer der Störung nicht ordnungsgemäß entrichtet wird.

Jegliche Störungen der Betriebsbereitschaft der On-Board Unit und somit auch eine durch den Einsatz von GPS-Jammern verursachte Störung werden von dieser aufgezeichnet und bei Mautkontrollen erkannt. Das gesamte Mautkontrollsystem (Kontrollbrücken und -säulen, mobile Kontrolle und nachgelagerte Kontrollverfahren) erkennt daher standardmäßig das Vorliegen von Nichtentrichtungen der Lkw-Maut.

Dabei spielt der spezifische technische Störungsgrund keine Rolle. Eine gesonderte Erfassung der konkreten Störungsgründe ist für die Aufdeckung, Nacherhebung und Ahndung von Nichtzahlungen nicht erforderlich und erfolgt daher nicht. Nicht ordnungsgemäß entrichtete Maut wird in jedem festgestellten Fall der Nichtentrichtung, und somit auch bei dem Einsatz von GPS-Jammern, nacherhoben und ein individuelles Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Die Wirksamkeit der eingesetzten Überwachungs- und Ahndungsverfahren wird durch die geringe Beanstandungsquote von dauerhaft unter 1 Prozent in den jährlich rund 35 Millionen Kontrollen bestätigt.

Da es nicht erforderlich ist, den spezifischen technischen Grund von Nichtentrichtungen der Maut gesondert zu erfassen, können auch keine statistischen Auswertungen zur Anzahl des Einsatzes von GPS-Jammern oder anderen Gründen einer Nichtzahlung bereitgestellt werden. Dies gilt folglich auch für anteilige Zuordnungen nach Herkunftsländern, nicht ordnungsgemäß entrichteter Maut oder Bußgeldern.

3. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, für welchen Preis die GPS-Jammer den Lkw-Unternehmen angeboten werden, und wenn ja, welche?

Hat sich, wenn die Frage bejaht wird, der Preis nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten Jahren signifikant verringert?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

4. Wie viele speziell ausgebildete Kontrollbeschäftigte, die sich auf den Themenbereich Manipulation spezialisiert haben, hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität in den letzten fünf Jahren eingesetzt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Bildet das Bundesamt für Logistik und Mobilität selbst solche Kontrollbeschäftigten aus (wenn ja, bitte für die letzten fünf Jahre nach Jahren aufschlüsseln und die Anzahl angeben)?

5. Wurden in den letzten fünf Jahren Kontrollabläufe in Bezug auf GPS-Jammer angepasst (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, wenn ja, bitte aufschlüsseln, in welchen Jahren dies erfolgt ist und wie die Bundesregierung den Erfolg der Veränderung der Kontrollabläufe einschätzt)?
6. Sind zurzeit konkrete Änderungen der Kontrollabläufe in Bezug auf GPS-Jammer geplant (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung ggf., um das Problem des Mautbetrugs mit GPS-Jammern zu lösen?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Erkennen von Nichtentrichtungen der Lkw-Maut gehört unabhängig vom jeweiligen Grund der Nichtentrichtung und damit auch bei dem Einsatz von GPS-Jammern zum routinemäßigen Ablauf von Kontrollen. Hierbei werden sämtliche Kontrollmittel, einschließlich der mobilen Kontrollfahrzeuge und damit auch des gesamten Mautkontrollpersonals des Bundesamtes für Güterverkehr und Logistik (BALM), eingesetzt. Zusätzlich setzt das BALM speziell ausgebildetes Personal ein, um frühzeitig missbräuchliche Eingriffe an der Fahrzeugtechnik erkennen und verfolgen zu können. Hierbei gewonnene Erkenntnisse fließen regelmäßig in die technische Weiterentwicklung des Mautsystems ein.

Im Bereich Manipulation ist das Expertenwesen in den letzten fünf Jahren fortwährend ausgebaut worden. Derzeit werden im gesamten Verkehrskontrolldienst des BALM rund 60 speziell ausgebildete Kontrollbeschäftigte eingesetzt. Dieser Aufwuchs soll fortgesetzt werden.

Darüber hinaus werden Kontrollen, Kontrolltechnik und Kontrollabläufe des BALM fortlaufend an neue Erkenntnisse angepasst.

Einzelheiten zu den Kontrollabläufen und zum detaillierten Personaleinsatz werden aus kontrolltaktischen Erwägungen nicht veröffentlicht.

8. Plant die Bundesregierung, die statistischen Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Logistik und Mobilität auf eine Untergliederung nach Monaten zu erweitern, und wenn nein, warum nicht?
9. Plant die Bundesregierung, die statistischen Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Logistik und Mobilität auf eine Untergliederung nach Ländern und Herkunftsstaaten zu erweitern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entwicklungen oder Trends in Bezug auf güterkraftverkehrsrechtliche Aspekte werden erst in einem größeren zeitlichen Zusammenhang als auf monatlicher Basis hinreichend deutlich. Daher werden diese bisher jährlich, und damit in diesem zeitlichen Kontext veröffentlicht. Eine weitere Untergliederung ist derzeit nicht vorgesehen. Eine weitergehende Unterscheidung nach Ländern und Herkunftsstaaten brächte auch keinen Mehrwert, da die Kontrollverfahren des BALM diskriminierungsfrei erfolgen, und nicht nach Herkunftsstaaten unterscheiden.