



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Alexander Muthmann (fraktionslos)**
vom 08.03.2018

AdBlue-Kontrollen auf bayerischen Straßen

Im Jahr 2017 wurden politisch und auch medial Manipulationen an der Bordelektronik in Lastkraftwagen thematisiert. Durch die Eingriffe in die Bordelektronik versuchen Unternehmen, Vorschriften zum Umweltschutz zu umgehen, um sich so Vorteile durch Kosteneinsparungen zu ermöglichen. Dies führt nicht nur zu einer Verzerrung des Wettbewerbs, sondern auch zu einer Aushebelung des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung.

Der Landtag hat am 06.04.2017 beschlossen, dass sich die Staatsregierung auf Bundesebene gegen den Betrug durch sogenannte AdBlue-Emulatoren in Lkw einsetzen soll. In einer Vollzugsmitteilung vom 11.07.2017 berichtete das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI), sich diesbezüglich an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt (CSU) gewandt zu haben; dies sei mit der Bitte verbunden gewesen, entsprechende Maßnahmen zu veranlassen. Staatsminister des Innern Joachim Herrmann bot hierbei auch die Unterstützung der Bayerischen Polizei an.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Staatsregierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach dem im Vorspann geschilderten Austausch zwischen Bayern und dem Bund ergriffen, um die Problematik des AdBlue-Betrugs anzugehen (z. B. rechtliche Schritte, Änderungen in der Kontrolldichte, technische Ausstattung oder Anderes)?
2. Zu den Kontrollen auf Bayerns Straßen
 - a) Wie viele AdBlue-Kontrollen wurden in den letzten fünf Jahren jeweils auf Bayerns Straßen durchgeführt (Auflistung bitte unter Nennung der Straße und der durchführenden Behörde)?
 - b) Wie viele AdBlue-Manipulationen wurden in den letzten fünf Jahren jeweils durch diese Kontrollen auf Bayerns Straßen festgestellt?
 - c) Welche Bußgelder/Strafen wurden in den einzelnen Jahren verhängt (Auflistung bitte untergliedert nach dem Herkunftsland des Lkw)?
3. Zu den Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG)
 - a) Wie viele Kontrolleure des BAG, die Kontrollen hinsichtlich einer AdBlue-Manipulation durchführen, sind nach Wissen der Staatsregierung auf Bayerns Straßen im Einsatz?
 - b) Wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt?
4. Zur Zusammenarbeit zwischen Landespolizei und BAG
 - a) Wie hat sich die Zusammenarbeit bei der Kontrolle von AdBlue-Manipulationen zwischen der Landespolizei und dem Bundesamt für Güterverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt?
 - b) Welche Strategien bestehen für die künftige Zusammenarbeit (bitte unter Nennung konkreter Maßnahmen und Beschlüsse)?
5. Zur Landespolizei
 - a) Welche Maßnahmen führt die Landespolizei zur gezielten Aufdeckung von AdBlue-Manipulationen durch?
 - b) In welchem Umfang führt die Landespolizei sensibilisierende Schulungen/Fortbildungen durch, um bei Kontrollen eine entsprechende Manipulation aufdecken zu können?
 - c) Wie viele Einsatzpersonen der Landespolizei verfügen über eine spezielle Schulung über AdBlue-Manipulationen (bitte aufgliedert nach Polizeipräsidenten)?
6. Zu den Verfahrensschritten bei Verdacht auf Manipulation
 - a) Welche Verfahrensanweisungen des StMI gibt es für die Aufdeckung von AdBlue-Manipulationen in Bayern?
 - b) Welche Verfahrensschritte werden eingeleitet, wenn bei einer Kontrolle durch die Landespolizei ein Verdacht auf eine AdBlue-Manipulation entsteht (bitte genaue Verfahren vom Verdachtsmoment bis hin zur möglichen Verhängung von Bußgeldern/Strafen)?
 - c) Inwiefern weichen die genannten Verfahren der Landespolizei von denen des Bundesamts für Güterverkehr ab (bitte unter Nennung möglicher konkreter abweichender Verfahrensschritte)?
7. Wie bewertet die Staatsregierung den möglichen Schaden durch AdBlue-Manipulationen
 - a) für die bayerische Wirtschaft?
 - b) für den Umweltschutz in Bayern?
 - c) für die Gesundheit der bayerischen Bevölkerung?
8. Wie gestaltet sich die Kooperation der Landespolizei hinsichtlich der AdBlue-Manipulation mit
 - a) anderen deutschen Polizeibehörden?
 - b) Behörden anderer europäischer Länder (bitte Darstellung der Kooperation für jedes einzelne Land)?
 - c) EU-Behörden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern und für Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie, dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie dem Staatsministerium für Gesundheit und Pflege vom 02.05.2018

1. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Staatsregierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach dem im Vorspann geschilderten Austausch zwischen Bayern und dem Bund ergriffen, um die Problematik des AdBlue-Betrugs anzugehen (z. B. rechtliche Schritte, Änderungen in der Kontrolldichte, technische Ausstattung oder Anderes)?

Mit Wirkung zum 01.12.2017 trat die erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 20.10.2017 in Kraft. Im Zuge dieser Änderung wurde u. a. der § 47f StVZO eingefügt und § 69a Abs. 1 StVZO neu gefasst.

Die Änderung dient der ergänzenden Umsetzung des Art. 11 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009. Danach gehört zu den mit Sanktionen belegten Verstößen von Fahrzeugbetreibern auch die Manipulation von Systemen zur Verringerung der Stickstoffoxid-Emissionen. Die Manipulation wird als Verbotstatbestand aufgenommen und gemäß § 69a Abs. 1 der Verordnung als Ordnungswidrigkeitstatbestand festgelegt. Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Abs. 1 Nr. 7 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 47f Abs. 1, auch i. V. m. Abs. 2 Satz 1, oder entgegen § 47f Abs. 2 Satz 2 ein Kraftfahrzeug betreibt.

Die zuständigen Umweltbehörden können gemäß § 69a Abs. 1 StVZO i. V. m. § 62 Abs. 1 Nr. 7, Abs. 4 BImSchG Bußgelder in Höhe von bis zu 10.000 Euro verhängen.

Darüber hinaus wird derzeit die Technische Kontrollverordnung angepasst, wonach nun auch die Anordnung von Maßnahmen bezüglich Mängel möglich ist, die die Belastung der Umwelt betreffen.

2. Zu den Kontrollen auf Bayerns Straßen

a) **Wie viele AdBlue-Kontrollen wurden in den letzten fünf Jahren jeweils auf Bayerns Straßen durchgeführt (Auflistung bitte unter Nennung der Straße und der durchführenden Behörde)?**

b) **Wie viele AdBlue-Manipulationen wurden in den letzten fünf Jahren jeweils durch diese Kontrollen auf Bayerns Straßen festgestellt?**

Das vorschriftsmäßige Funktionieren der Abgasreinigungsanlagen wird ebenso wie alle sonstigen sicherheitsrelevanten technischen Einrichtungen im Rahmen von ganzheitlichen Kontrollen zur Überwachung des Schwerverkehrs überprüft.

Für AdBlue-Manipulationen liegen bei der Bayerischen Polizei keine expliziten Statistikdaten vor. Die Präsidien der Bayerischen Polizei teilten auf Anfrage 57 erkannte Manipulationen mit (Stand: 29.03.2018; seit Bekanntwerden des Phänomens 2017).

pulationen mit (Stand: 29.03.2018; seit Bekanntwerden des Phänomens 2017).

c) Welche Bußgelder/Strafen wurden in den einzelnen Jahren verhängt (Auflistung bitte untergliedert nach dem Herkunftsland des Lkw)?

Nach bisheriger Praxis wurde eine Strafbarkeit der Verstöße durch die Staatsanwaltschaften mehrheitlich verneint, zumal sich – u. a. nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) als „lex specialis“ aufgrund der speziellen Bußgeldvorschrift gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 1 BFStrMG herauskristallisierte. Demzufolge ist der Bußgeldtatbestand gemäß BFStrMG regelmäßig erfüllt, wenn bei der Benutzung mautpflichtiger Strecken eine unzutreffende Angabe zur Schadstoffklasse und somit die Berechnung der Höhe des Mautsatzes unter falschen Voraussetzungen erfolgte.

Im Rahmen der Ahndung werden derzeit überwiegend Sicherheitsleistungen vor Ort durch die Polizei i. H. v. 500 Euro (Fahrer) bzw. 1.000 Euro (Halter/Unternehmer) erhoben. Eine Weiterfahrt wird regelmäßig erst nach Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes gestattet. Die Vorgänge werden dem BAG als zuständige Behörde zur weiteren Verfolgung (u. a. zwecks Mautnachforderung) vorgelegt. Weitere Daten zur tatsächlichen Streckenbenutzung liegen aufgrund der Polizeirechtsfestigkeit des BFStrMG (§ 4j Abs. 3) nur dem BAG vor.

Über die Höhe von tatsächlich verhängten Bußgeldern bzw. Strafen liegen der Staatsregierung diesbezüglich keine Kenntnisse vor.

Die von den bayerischen Polizeikräften beanstandeten Lkw stammten aus folgenden Ländern: Polen, Griechenland, Rumänien, Bulgarien, Türkei, Slowakei, Serbien, Lettland, Slowenien, Bosnien und Herzegowina sowie Mazedonien.

3. Zu den Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG)

a) **Wie viele Kontrolleure des BAG, die Kontrollen hinsichtlich einer AdBlue-Manipulation durchführen, sind nach Wissen der Staatsregierung auf Bayerns Straßen im Einsatz?**

b) **Wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt?**

Zu den Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

4. Zur Zusammenarbeit zwischen Landespolizei und BAG

a) **Wie hat sich die Zusammenarbeit bei der Kontrolle von AdBlue-Manipulationen zwischen der Landespolizei und dem Bundesamt für Güterverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt?**

Die Zusammenarbeit zwischen der Landespolizei und dem BAG schließt auch im Falle der Kontrolle von AdBlue-Manipulationen die Weitergabe von Fachwissen im Rahmen gemeinsam durchgeführter Kontrollen sowie Absprachen zur effektiven Verfolgung und Ahndung festgestellter Verstöße ein.

b) Welche Strategien bestehen für die künftige Zusammenarbeit (bitte unter Nennung konkreter Maßnahmen und Beschlüsse)?

Die Zusammenarbeit der Landespolizei mit dem BAG wird sich auch künftig auf die Verfolgung der in Rede stehenden Verstöße und beispielsweise die gemeinsame Nutzung von Kontrollstellen fokussieren. Die Zusammenarbeit in der Praxis wird von den Verbänden als sehr gut bezeichnet.

5. Zur Landespolizei

a) Welche Maßnahmen führt die Landespolizei zur gezielten Aufdeckung von AdBlue-Manipulationen durch?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 2a ausgeführt, werden AdBlue-Manipulationen im Rahmen von ganzheitlichen Kontrollen zur Überwachung der Verkehrssicherheit des Schwerverkehrs durch die Landespolizei überprüft.

b) In welchem Umfang führt die Landespolizei sensibilisierende Schulungen/Fortbildungen durch, um bei Kontrollen eine entsprechende Manipulation aufdecken zu können?

Gewonnene Erkenntnisse über die Thematik werden fortlaufend in das bewährte Fortbildungsangebot für das Kontrollpersonal integriert. Zudem erfolgen dienststellenintern, z. B. bei Verkehrspolizeidienststellen, spezifische Fortbildungen bezüglich AdBlue-Manipulationen. Schließlich wird auch im Rahmen gemeinsamer Kontrollen mit Beteiligung des BAG entsprechendes Fachwissen ausgetauscht.

c) Wie viele Einsatzpersonen der Landespolizei verfügen über eine spezielle Schulung über AdBlue-Manipulationen (bitte aufgliedert nach Polizeipräsidien)?

Spezielle Schwerverkehrskontrollgruppen (SVG) sind in jedem Präsidium der Landespolizei angegliedert. Die dort eingesetzten Beamten verfügen über Fachkenntnisse im Zusammenhang mit der Kontrolle des Schwerlastverkehrs, die u. a. auch das Erkennen von Manipulationen an der Abgasanlage beinhalten.

6. Zu den Verfahrensschritten bei Verdacht auf Manipulation

a) Welche Verfahrensanweisungen des StMI gibt es für die Aufdeckung von AdBlue-Manipulationen in Bayern?

Derzeit werden Regelungen bezüglich verschiedener Maßnahmen in Bezug auf die Feststellung von Fahrzeugmängeln, auch bezüglich AdBlue-Manipulationen, geprüft.

b) Welche Verfahrensschritte werden eingeleitet, wenn bei einer Kontrolle durch die Landespolizei ein Verdacht auf eine AdBlue-Manipulation entsteht (bitte genaue Verfahren vom Verdachtsmoment bis hin zur möglichen Verhängung von Bußgeldern/Strafen)?

Folgende Verfahrensschritte kommen – je nach Sachverhalt – infrage:

- Unterbindung der Weiterfahrt,
- Beweissicherung durch Sicherstellung der Manipulations-einheit, ggf. Ausbau durch eine Fachwerkstatt,

- Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes beim manipulierten Fahrzeug in einer Fachwerkstatt,
- Beschuldigtenvernehmung/Betroffenenanhörung,
- Einbehaltung einer Sicherheitsleistung nach Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft bzw. dem BAG,
- ggf. Einbehaltung der entgangenen Mautgebühren nach Rücksprache mit dem BAG,
- Anzeigenvorlage an Staatsanwaltschaft bzw. BAG.

c) Inwiefern weichen die genannten Verfahren der Landespolizei von denen des Bundesamts für Güterverkehr ab (bitte unter Nennung möglicher konkreter abweichender Verfahrensschritte)?

Abweichende Verfahrensschritte sind hier nicht bekannt.

7. Wie bewertet die Staatsregierung den möglichen Schaden durch AdBlue-Manipulationen

a) für die bayerische Wirtschaft?

Spediteure, die gesetzeswidrige und wettbewerbsverletzende Manipulationen an der Fahrzeugtechnik vornehmen, verschaffen sich im Vergleich zu den sich rechtskonform verhaltenden Speditionen Wettbewerbsvorteile sowohl durch die Ersparnis der Anschaffung von AdBlue als auch durch die Entrichtung geringerer Mautgebühren. Manipulierte Lkw erfüllen nicht die Euro-5- oder Euro-6-Anforderungen, werden aber vom Mautsystem so abgerechnet, obwohl sie aufgrund des tatsächlichen Schadstoffausstoßes nach der teureren Euro-1-Norm bemaутet werden müssten.

Weitere Nachteile entstehen Unternehmen durch verschärfte Kontrollen auf den Straßen; diese Betriebsstörungen können zu Verzögerungen und zu entsprechend höheren Kosten führen.

Eine detaillierte Bezifferung möglicher Schäden für die bayerische Wirtschaft kann nicht vorgenommen werden.

Zu den Kostenvorteilen hinsichtlich der Ersparnis von AdBlue kann angemerkt werden: Ein Lkw benötigt ca. 1,5–3 l AdBlue auf 100 km bei einem durchschnittlichen Einkaufspreis für Unternehmen von ca. 0,20 Euro/l. An der Tankstelle kostet AdBlue ca. 0,55–0,70 Euro/l.

Der AdBlue-Verbrauch der SCR-Anlage (SCR = selektive katalytische Reduktion) moderner Lkw beträgt etwa 5 Prozent des Dieserverbrauchs in Litern.

b) für den Umweltschutz in Bayern?

Gemäß der Sendung „Frontal“ des ZDF im vergangenen Jahr beträgt die Menge der durch AdBlue-Manipulationen bei Lkw emittierten Stickoxide in Deutschland 14.000 Tonnen pro Jahr.

Wie belastbar diese Angaben sind, kann allerdings nicht nachvollzogen werden.

c) für die Gesundheit der bayerischen Bevölkerung?

Eine konkrete Bewertung ist nicht möglich, da unbekannt ist, in welchem Umfang der AdBlue-Betrug bei Lkw zur Gesamtbelastung mit Stickoxiden beiträgt. Grundsätzlich ist aber zu berücksichtigen, dass der Langzeitgrenzwert für NO₂ auf Studien beruht, die in den untersuchten Konzentrationsbereichen keine Wirkungsschwelle gezeigt haben. Daher führt theoretisch jede Zunahme der Exposition auch zu einer Zunahme von Morbidität und Mortalität. (Ebenso bietet dieser Grenzwert keinen absoluten Schutz vor gesundheitlichen

Schäden, sondern er stellt die rechtlich festgelegte, als tolerabel angesehene, Risikohöhe dar.)

**8. Wie gestaltet sich die Kooperation der Landespolizei hinsichtlich der AdBlue-Manipulation mit
a) anderen deutschen Polizeibehörden?**

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) als Untergremium der Innenministerkonferenz (IMK) erörtert regelmäßig aktuelle Verkehrsthemen. Diese umfassen die verkehrsstrategische Ausrichtung der Polizei, aber auch einsatztaktische Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu zählen Verkehrsunfalllagebilder, Bekämpfungsschwerpunkte, beispielweise Drogen im Straßenverkehr, Überwachung des Gefahrgut- und Schwerlastverkehrs sowie zielgruppenorientierte Präventionsprogramme.

Im Rahmen der letzten Sitzung der AG VPA am 17. und 18.01.2018 wurde unter anderem das Thema AdBlue-Manipulationen behandelt. Dabei berichtete ein Vertreter des BAG über die Kontrollen und Erfahrungen bei der Verfolgung von Verstößen in diesem Zusammenhang.

b) Behörden anderer europäischer Ländern (bitte Darstellung der Kooperation für jedes einzelne Land)?

Die Bayerische Polizei beteiligt sich auch im Jahr 2018 an koordinierten Kontrollaktionen des europäischen Polizeinetzwerkes TISPOL. Zur Kontrolle des Schwerverkehrs nehmen bayernweit alle Landespolizeipräsidien an der Aktion „Truck and Bus“ teil, wodurch im Rahmen des ganzheitlichen Ansatzes auch AdBlue-Verstöße erkannt und verfolgt werden.

c) EU-Behörden?

Für eine Kooperation der Landespolizei mit EU-Behörden liegen hinsichtlich der AdBlue-Manipulationen weder eine Aufgabe noch eine Befugnis vor. Jedoch werden relevante Themen im Zuge der nationalen Gremienbefassung auch auf supranationale Ebene transportiert.