



# Alle Achtung

**Die europäischen Kontrollorgane rüsten auf. Es bedarf einer guten Planung, um als Fahrer heute ohne Bußgelder durch das immer dichtere Netz der Straßen- und Betriebskontrollen zu kommen.**

Von Jan Bergrath (Text und Fotos)

**S**eit zehn Jahren arbeitet Herbert Bartz bei der Spedition Bünthen in Jülich. Er fährt einen neuen MANTGX 18.400 mit Automatik und Standklimaanlage. Als Stammfahrer ist er mit seinem Lohn zufrieden, er lädt meist beim ortsansässigen Kartonagenhersteller und bringt Papierrollen zurück. Lange Tour, kurze Tour, immer im Wechsel. Mit den Kollegen, seinen beiden Chefs sowie den Disponenten pflegt er ein gutes Verhältnis. „Unsere Touren sind so geplant, dass wir uns an die Lenk- und Ruhezeiten halten können“, lobt der 51-Jährige. „Kontrollen fürchte ich nicht.“



**Die niederländische Polizei holt auffällige Lkw direkt von der Autobahn.**



**Bei allen zu kontrollierenden Lastzügen wird zuerst die Achslast ermittelt.**



**Herbert Bartz fährt schon seit zehn Jahren für die Spedition Martin Bünten.**

Die Kontrollen, die er heute mitmacht, sind abgesprochen und Resultat einer partnerschaftlichen Beziehung, die Thomas Fiala von der Autobahnpolizei Eschweiler aufgebaut hat. Jeden ersten Mittwoch im Monat treffen sich Fahrer und regionale Unternehmer beim Stammtisch auf der Raststätte Aachener Land Süd mit Kontrollorganen aus Deutschland, Belgien und Holland. Es ist ein wechselseitiger Dialog, um praxisnahe Probleme aus dem Transportgewerbe zu besprechen – und so von vornherein zu vermeiden. Die Polizei, dein Freund und Helfer. Hier stimmt der Satz.

Vor unserer ungewöhnlichen Dreiländertour haben sich bei Geschäftsführer Theo Breuer, der für den modernen Fuhrpark mit 40 Lkw zuständig ist, Fred Dremel und Patrick Schell von der Bezirksregierung Köln angemeldet. Sie kommen sonst nur zur Betriebskontrolle, wenn die Fahrer

## Die Kontrolldichte steigt bis zum Jahr 2012 deutlich an. Auch in den Betrieben

bei Straßenkontrollen regelmäßig auffällig geworden sind. „Die Qualität der Anzeigen hat deutlich zugenommen“, sagt Schell. Unter den vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Jahr 2007 festgestellten Verstößen sind bei 637.168 kontrollierten Lkw rund 65 bis 70 Prozent Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht zu verzeichnen. 1500 Anzeigen waren es im vergangenen Jahr allein im Raum Aachen, 3000 in Köln, dem Sitz des Dezernats 55, für das Dremel und Schell arbeiten. „Zurzeit sind jede Woche drei bis vier neue Betriebe auffällig.“

Die Vorgaben der EU-Kommission an die Mitgliedsstaaten sind eindeutig: Bis 2012 soll die Quote der Lkw-Kontrollen sukzessive auf vier Prozent der zugelassenen Fahrzeuge über 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Davon 50 Prozent in den Betrieben. Die Quote errechnet sich aus der Zahl der zugelassenen Fahrzeuge mal 240 Arbeitstage. Im Zuständigkeitsbereich



**Das Multifunktionslenkrad des MAN erleichtert die Lenkzeitenkontrolle.**

der Bezirksregierung Köln sind es laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) rund 27 000 Lkw – darunter auch viele Fahrzeuge von Handwerksbetrieben. Es ist vielfach eine Politik der kleinen Nadelstiche. „Wir kratzen natürlich an der Oberfläche“, sagt Dremel, „doch unsere Kontrollen sind dicht genug,



**Jede Kontrolle speichert die niederländische Polizei in ihrem Computersystem.**

## Unklarheit über Straßenkontrollformular



**Die niederländische Polizei arbeitet bereits mit dem Straßenkontrollformular.**

Immer noch gibt es offenbar selbst bei den Kontrollbehörden Unklarheiten, wie und wann das Straßenkontrollformular der EU ausgefüllt werden muss. Grundlage ist der Artikel 19 (3) VO EG 561 / 2006. Darin heißt es: Leitet ein Mitgliedsstaat in Bezug auf einen bestimmten Verstoß ein Verfahren ein oder verhängt er eine Sanktion, so muss er dem Fahrer gegenüber angemessene schriftliche Belege beibringen. Das heißt: Der Kontrolleur auf der Straße oder im Betrieb muss eine Kontrollbescheinigung aushändigen, denn er leitet das Verfah-



**Im Display sind die Lenk- und Ruhezeiten minutengenau zu erkennen.**

um die schwarzen Schafe herauszufiltern. Denn wir kennen unsere Pappenheimer.“

Hohe Bußgelder für die Unternehmer und Disponenten können die Folgen eines Besuchs der beiden Herren sein und beim Chef steht mehr auf dem Spiel als die bekannten 15 000 Euro. „Es ist sogar eine Ver-



**Wilco van Ees, 44, Polizeikommissar (NL)**

„Eine Scheibe erzählt eine Geschichte. Der digitale Tacho sorgt dafür, dass die Kontrolleure in Europa jetzt viel weniger Ermessensspielraum haben.“

ren ein. Ein amtliches Formular gibt es: In Deutschland ist es grün, in Belgien weiß und in den Niederlanden blau-grau. Die inhaltlichen Vorgaben sind in der Richtlinie 2000 / 30 EU definiert.

Manche Kontrolleure in Deutschland haben offenbar ein eigenes Formblatt entwickelt, bei Ausländern wird schon mal das Formular über die Niederschrift einer Sicherheitsleistung genutzt. Beliebter ist wohl auch der Quittungsbeleg vom bargeldlosen Einzugsverfahren von Verwarnungsgeldern. Das wäre formal zu beanstanden – inhaltlich wäre es ein angemessener schriftlicher Beleg, mit dem es innerhalb Deutschlands sicher keine Probleme gäbe. Der sicherste Weg – gerade bei Touren ins Ausland – ist jedoch das Straßenkontrollformular. Laut Artikel 20 (1) VO EG 561 / 2006 muss der Fahrer alle von einem Mitgliedsstaat ausgestellten Papiere hinsichtlich Sanktionen und eventueller Verfahren so lange aufbewahren, bis derselbe Verstoß gegen diese Verordnung nicht mehr in ein zweites Verfahren oder eine zweite Sanktion münden kann. Hier gilt die Mitföhrpflicht für den Fahrer analog zu den 28 Schaublättern, danach besteht für zwölf Monate eine Aufbewahrungspflicht durch den Unternehmer – immer für den Fall, dass es zu einer Betriebsprüfung kommt.

**Risikoeinstufung**

**B**is 2012 soll nach den Vorgaben der EU-Kommission die Quote der Lkw-Kontrollen bis auf vier Prozent erhöht werden, davon 50 Prozent direkt in den Betrieben. Jedoch sollen Transportunternehmen, deren Fahrer immer wieder auffallen, nach dem Willen der EU öfter per Betriebskontrollen durchleuchtet werden. Das Gewerbeaufsichtsamt Hannover befindet sich bereits in der Erprobung eines speziellen Risiko-Einstufungssystems nach Punkten und den Farben Grün, Gelb und Rot. Erfasst sind rund 2000 Betriebe. Ein geringes Risiko (Grün) liegt im Durchschnitt bei 89,3 Prozent der Betriebe vor. In der Kategorie Gelb und Rot sind zurzeit etwa 200 Betriebe, von denen rund 50 jährlich kontrolliert werden.

Hier sind die Niederländer bereits einen Schritt weiter: Unter dem Namen Tracopol gibt es ein Einstufungssystem für in- und ausländische Unternehmen. Jede Kontrolle – egal ob mit oder ohne festgestellten Verstoß – wird in einer Datenbank hinterlegt, auf die die Polizei in ihren stationären Kontrollbussen zurückgreifen kann. Sobald alle Streifenfahrzeuge mit UMTS ausgestattet sind, kann die Polizei über Bordcomputer erkennen, wie oft und mit welchen Verstößen ein Unternehmen oder Fahrer kontrolliert wurde, und entsprechend agieren.



**Die belgische Polizei kontrolliert oft am Grenzübergang Aachen-Lichtenbusch.**



**In Belgien werden die Lkw im Rahmen von Großkontrollen per Kelle rausgeholt.**



**Die Umgebungstemperatur der Bremsen verrät den technischen Zustand des Lkw.**



**Im Polizeicomputer werden die letzten 28 Tage der Fahrerkarte ausgelesen.**

dopplung dieser Summe möglich“, verrät Dremel. Das geht aus der Verwaltungsvorschrift des Bußgeldkataloges hervor. Bei besonders gravierenden Fällen kann der Vermögensvorteil eingerechnet werden, also die Kosten, die ein Unternehmer gespart hat, weil er nur einen Fahrer eingesetzt hat, wo zwei nötig gewesen wären. Dann wird ein Fahrer gern mit 200 Euro pro Tag berechnet. Ein Lkw, der zusätzlich hätte gemietet werden müssen, ebenfalls. „Bei der Festlegung eines Bußgeldes für Disponenten sind wir dagegen an dessen Einkommen gebunden. Hier sind meist 500 bis 1000 Euro die Obergrenze.“

Doch selbst die beste Disposition ist nicht gegen Unwägbarkeiten im Straßenverkehr oder unplanmäßige Verzögerungen gefeit. Zumal – anders als bei den Straßenkontrollen – explizit auch die Überwachung der Arbeitszeit zu den Aufgaben

der Betriebskontrolleure gehört. Das heißt: „Bei neun oder zehn Stunden Lenkzeit am Tag darf ein Fahrer praktisch keinen Handschlag mehr tun, sonst hat er gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen“, erklärt Schell. Hier lassen die Beamten, so weit möglich,

**Oft vergessen: Fahrer und Disponent sind zusammen an einem Verstoß beteiligt**

bei der Ahndung Augenmaß und Fingerspitzengefühl walten. Erfreulich: „Früher wurden Bußgelder gegen Unternehmer nur als reine Ahndung ausgesprochen“, sagt Dremel, „heute sind sie als Prävention für die Zukunft gedacht. Unsere Maßnahmen sollen einen erziehenden Charakter haben. Es ist nicht unsere Aufgabe, ein Unternehmen in den Ruin zu treiben.“

Oft sind es Kleinigkeiten. Bei der Auswertung erkennen Dremel und Schell aber schnell, ob es sich um systematische Strukturen handelt. Dann können sie auch anders: Zwölf Scheiben sind mit spezieller Software flott ausgewertet, das Bußgeld samt Gebühr und Auslagen nach Anzahl der Fahrzeuge sofort berechnet – bei fünf Lkw sind das schnell 3800 Euro und nicht mehr verhandelbar. Deshalb warnt Dremel: „Es sind immer zwei Leute an einem Verstoß beteiligt, der Fahrer und der Disponent. Der eine macht es, der andere duldet es. Doch vielen Unternehmern ist nicht bewusst, welche Rechte und Pflichten sie gegenüber den Fahrern haben.“

Darüber macht sich Herbert keine Sorgen. Seine Fahrerkarte ist sauber. In 28 Tagen hat er lediglich einmal aus Unachtsamkeit eine 30-minütige Pause zu kurz genommen. Theo Breuer weiß das aus dem



**Die deutsche Autobahnpolizei hält Herbert auf der anderen Seite der Grenze an.**



**Der Oberkommissar verlangt zunächst die Papiere.**



**Sämtliche Daten des Tachografen wandern auf den PDA des Beamten.**



Bei regelmäßigen Polizeikontrollen wird sehr viel Druckerpapier verbraucht.

Prüfprogramm, das auf seinem Rechner installiert ist. Dort kann er erkennen, wenn Fahrer im Rahmen ihrer Doppelwochen in der jeweils ersten Woche schon zu viele Stunden haben. Das gibt er sofort an die Disposition – damit diese bei der Planung für Ausgleich sorgt. „Zum Glück haben wir die Flexibilität, entsprechend zu reagieren. Natürlich müssen wir heute unseren Kunden manchmal sagen, dass bestimmte Touren so nicht mehr machbar sind wie früher. Doch je mehr Lkw mit digitalem Tacho ausgestattet sind, desto besser ist es auf Dauer für die gesamte Branche.“

Es sind aber nicht immer die schwarzen Schafe: „Viele Kollegen machen sich selbst Stress, weil sie sich die Zeiten von vornherein falsch einteilen“, sagt Herbert. Damit er den Überblick nicht verliert, kann er seine Zeiten über das Multifunktionslenkrad des MAN jederzeit leicht abfragen. Dennoch ist



Thomas Fiala, 44, Polizeioberkommissar (D)

„Die deutschen Fahrer sind besser als ihr Ruf. Einige haben das Problem, dass sie die vielen neuen Gesetze und Vorschriften gar nicht mitbekommen.“

die digitale Technik unerbittlich – selbst eine nur um zwei Minuten zu kurze Pause zählt nicht. Die zwei Lenkzeiten werden zusammengefasst und schon liegt trotz besserer Planung ein Verstoß vor. „Man muss heute einfach höllisch aufpassen.“

Leider fehlt beim digitalen Tacho oft der Ermessensspielraum – sagt selbst die Polizei. „Junge Kontrolleure ohne große Erfahrung werden wie Roboter auf reine Fehleruche gedrillt“, beklagt Polizeikommissar Wilco van Ees. Bei Beek lotst er Herbert zu einem Kontrollpunkt. Er drückt nur die Da-



Klaus Willems, 54, Polizeiinspektor (B)

„Viele Fahrer werden von ihren Arbeitgebern immer noch nicht ausreichend über die neuen Sozialvorschriften und das digitale Kontrollgerät informiert.“

ten von zwei Tagen aus. „Wir kontrollieren, ob die letzte Pause in Ordnung war. Bei uns läuft das anders. Niederländische Firmen haben alle fünf Jahre regelmäßig eine Betriebskontrolle. Das bringt viel mehr.“

Obwohl er bei Herbert nichts findet, schreibt er ein internes Protokoll und gibt die Daten ins System Tracopol ein. „Eine Firma wie Bünthen würden wir erst gar nicht von der Straße holen. Andererseits erkennen wir, was sich hinter mancher bekannten Firma mit modernem Fuhrpark tatsächlich verbirgt.“ 30 Minuten veranschlagt er pro Kontrolle. Da kein Verstoß vorliegt, füllt er auch das vorliegende Straßenkontrollformular nicht aus – sondern stempelt den Ausdruck ab.

Doch 45 Minuten später kommt Herbert bei Polizeiinspektor Klaus Willems auf der belgischen Seite von Aachen-Lichtenbusch damit nicht durch. Hier finden regelmäßig Großkontrollen statt – die Quote der Lenkzeitverstöße liegt bei 50 Prozent, so Willems Statistik. Der Belgier kontrolliert 28 Tage – und wertet per Laptop die Fahrerkarte aus. Ein ungläubiges Lächeln streift sein Gesicht. Im Gesamtüberblick

## Manipulation des digitalen Tachos aufgedeckt

Eine der Grundvoraussetzungen, dass die Europäische Union den digitalen Tacho ab Mai 2006 für alle Neufahrzeuge eingeführt hat, war die zugesagte Manipulationsicherheit. Schon in Ausgabe 10/2008 hat **FERNFAHRER** berichtet, dass deutschen Kontrollbehörden verschiedene Möglichkeiten zur Manipulation des digitalen Tachos bekannt sind. Ein Magnet am Geber soll beispielsweise die Aufzeichnung von Lenkzeiten, Geschwindigkeit und gefahrenen Kilometern verhindern. Einem aufmerksamen Kontrolleur entgeht der Betrug freilich nicht, wenn ein Fahrer laut Frachtpapieren eine längere Strecke zurückgelegt hat. Allein beim Blick auf den Papierausdruck fällt der Betrug kaum auf. Beliebte ist die Methode offenbar in den Containerterminals, wo es lange Wartezeiten gibt. Auch in Spanien ist die Methode nicht unbekannt, in Frankreich geht die Polizei bereits rigoros dagegen vor. Doch auch der Halter des Lkw macht sich durch die falsche Aufzeichnung der Kilometerleistung strafbar, wenn der Betrug zum Beispiel beim Wiederverkauf entdeckt wird.

Schon seit anderthalb Jahren macht die niederländische Polizei das Verkehrsministerium auf diesen Skandal aufmerksam. Auch in der EU gab es Anfragen zu diesem Thema. Verhindert werden könnte die Manipulation, so ein niederländischer Polizeixperte, einfach durch die Ausstattung aller Lkw mit einem für ADR-Transporte vorgeschriebenen Geber. Doch passiert ist bislang nichts. Nun hat die für 35 000 Fahrer zuständige niederländische Gewerkschaft FNV Bondgenoten durch eine TV-Berichterstattung die Manipulation erstmals an die breite Öffentlichkeit gebracht, nachdem ein niederländischer Lkw-Fahrer zugegeben hatte, den digitalen

Tacho unter Druck zu manipulieren. Die Empörung war groß.

Laut Jan de Jong von FNV war der Fahrer von seinem Arbeitgeber entlassen worden, weil er sich weigerte, seinen Tacho weiter zu manipulieren. In einem Test mit einem Volvo konnte FNV die Manipulationsmöglichkeit zudem selbst beweisen und stellte bei einer Umfrage fest, dass viele Fahrer und auch Fachwerkstätten über die Möglichkeiten genau Bescheid wussten. Die Arbeitgeberverbände weisen jedoch eine Kriminalisierung der Transportbranche zurück. Ihr Argument: Die Tatsache, dass der digitale Tacho manipuliert würde, sei vor allem darauf zurückzuführen, dass die neuen Sozialvorschriften völlig überzogen und kaum verständlich seien.

Dem kann de Jong zum Teil zustimmen: Die Sozialvorschriften führten dazu, dass Fahrer in ein unflexibles Zeitkorsett gepresst würden, das sie dazu zwingt, auch noch zu fahren, selbst wenn sie müde sind, nur um innerhalb ihrer starren Schichtzeiten die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Die Folge seien ständig wechselnde Arbeitsrhythmen, gerade in der Nacht, die zu mehr Müdigkeit führen – also unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit das Gegenteil der EU-Vorgaben erreichen. Das größte Problem sieht de Jong jedoch in der Struktur des niederländischen Transportgewerbes. Von derzeit 11 975 Unternehmen (Stand Juni 2007) haben 7081 Unternehmen nur ein bis vier Fahrzeuge. „Es gibt einfach viel zu viele kleine Betriebe, die alles tun müssen, um im Geschäft zu bleiben. Sie haben nur die Chance zu fahren und sonst nichts. Die Fahrer arbeiten dort zunehmend unter sehr großem Druck.“



Geschäftsführer Breuer mit der Auswertung der Wochenlenkzeiten.

Datum	Zeit	Datum	Zeit	SoSt	Ist	DIF	Kennzeichen	Hinweis/Verstoß
01.10.2009	08:45						D DN-MB 267	Arbeitsbeginn (Ende einer Tages-/Wochenruhezeit)
01.10.2009	08:45	01.10.2009	17:48	9:00	4:46	4:14	D DN-MB 267	Tageslenkzeit
01.10.2009	08:45	01.10.2009	17:48				D DN-MB 267	Arbeitsende (Beginn einer Tages-/Wochenruhezeit)
01.10.2009	08:45	01.10.2009	17:48		9:03		D DN-MB 267	Gesamtzeit zwischen ausreichenden Ruhezeiten
01.10.2009	08:45	02.10.2009	03:33	11:00	9:45	1:15	D DN-MB 267	Tagesruhezeit verkürzt, Ausgleich notwendig
02.10.2009	03:33						D DN-MB 267	Arbeitsbeginn (Ende einer Tages-/Wochenruhezeit)
02.10.2009	03:33	02.10.2009	15:21	9:00	5:48	3:14	D DN-MB 267	Tageslenkzeit
02.10.2009	03:33	02.10.2009	15:21				D DN-MB 267	Arbeitsende (Beginn einer Tages-/Wochenruhezeit)
02.10.2009	03:33	02.10.2009	15:21		11:48		D DN-MB 267	Gesamtzeit zwischen ausreichenden Ruhezeiten
05.10.2009	23:33						D DN-MB 267	Arbeitsbeginn (Ende einer Tages-/Wochenruhezeit)
05.10.2009	23:33	06.10.2009	13:21	9:00	8:19	0:41	D DN-MB 267	Tageslenkzeit
05.10.2009	23:33	06.10.2009	13:21	9:00	8:56	0:36	D DN-MB 267	Tagl. Arbeitszeit verfangert
05.10.2009	23:33	06.10.2009	13:21				D DN-MB 267	Arbeitsende (Beginn einer Tages-/Wochenruhezeit)
05.10.2009	23:33	06.10.2009	13:21		14:18		D DN-MB 267	Gesamtzeit zwischen ausreichenden Ruhezeiten
06.10.2009	23:03	06.10.2009	23:03	11:00	9:42	1:18	D DN-MB 267	Tagesruhezeit verkürzt, Ausgleich notwendig
07.10.2009	03:10						D DN-MB 267	Arbeitsbeginn (Ende einer Tages-/Wochenruhezeit)
07.10.2009	03:10	07.10.2009	14:01	9:00	7:02	1:58	D DN-MB 267	Tageslenkzeit
07.10.2009	03:10	07.10.2009	14:01				D DN-MB 267	Arbeitsende (Beginn einer Tages-/Wochenruhezeit)
07.10.2009	03:10	07.10.2009	14:01		10:51		D DN-MB 267	Gesamtzeit zwischen ausreichenden Ruhezeiten

Ein Prüfprogramm hilft, rechtzeitig Fehler der Fahrer zu vermeiden.

Kommentar



Jan Bergrath über die Sozialvorschriften

Eine der ersten einheitlichen Arbeitsschutzvorschriften in der damals noch relativ kleinen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) war 1969 die Verordnung EWG Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Mittlerweile ist die Europäische Union auf 27 Mitgliedsstaaten gewachsen und auch die Sozialvorschriften wurden immer wieder novelliert, um sie dem Güterverkehr auf den Straßen anzupassen. Die letzte Fassung ist die Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Auch wenn es manchmal schwerfällt: Sie dient zum Schutz der Fahrer.

In Kombination mit dem – theoretisch – manipulations sicheren digitalen Tacho wurde sie immer wieder verschärft, weil über die Jahre zu viele Fahrer im Transportgewerbe gezwungen wurden, regelmäßig gegen die Vorschriften zu verstoßen. Das führte innerhalb der Branche zu einer Wettbewerbsverzerrung. Nun erscheinen die Vorschriften vielen Kritikern zu starr und unflexibel. In der Tat: Ihre Einhaltung erfordert ein Umdenken bei der Disposition und auch die Fahrer müssen lernen, ihre Schichten anders einzuteilen. Viele Freiheiten sind in dem sich ändernden Beruf vorbei. Aber Fahrer müssen auch den Mut haben, bei nicht machbaren Touren Nein zu sagen und sich nicht selbst zu betrügen, indem sie beim Abladen auf Pause stellen.

Viele, meist mittelständische Unternehmen machen es bereits vor, dass es geht. Nicht immer zu 100 Prozent, dazu gibt es zu viele Unwägbarkeiten. Doch unter dem steigenden Druck der Kontrollen werden die schwarzen Schafe sukzessive aus dem Markt ausscheiden. Es wird sicher noch ein paar Jahre dauern, aber das Ziel ist definiert: ein gut ausgebildeter und seinen Leistungen entsprechend bezahlter Berufskraftfahrer und eine faire Disposition.

ist Herberts Nachlässigkeit eine nicht ahndenswerte Bagatelle. Er belässt es bei einer Ermahnung.

„Man kann in der Auswertung viele Verstöße sehen und verstehen“, sagt Willems und zeigt die Daten eines anderen deutschen Fahrers. Fast jeder Tag ist rot markiert, heißt: ein Verstoß. Vier Tage zu wenig Ruhezeit, dreimal in der Woche mehr als zehn Stunden gelenkt, Probleme mit der Doppelwoche. „Sein Disponent weiß offensichtlich nicht, was er tut“, sagt Willems.

So manch ein Disponent weiß nicht, was er tut, wenn er die Touren plant

Der auffällige Kollege muss 900 Euro zahlen, der Fahrer bekommt ein weißes Straßenkontrollformular. „Sein Unternehmer hat Glück, die Verstöße werden in Deutschland nicht erfasst und das mindert die Gefahr einer Betriebskontrolle“, erläutert Thomas Fiala auf der deutschen Seite, während er mit seinem PDA alle Daten der letzten 28 Tage direkt aus dem Tacho runterlädt. Das dauert seine Zeit. Auch hier nur eine Ermahnung und ein Lob für Herbert. Die Aufklärung im Betrieb hat gefruchtet.

„Es besteht großer Informationsbedarf, der in vielen Unternehmen nicht gestillt wird“, sagt Fiala. „Unterwegs sind die Fahrer oft mit den Feinheiten der Vorschriften überfordert. Dabei ist es die eindeutige Pflicht der Unternehmen, die Arbeit der Fahrer so einzuteilen, dass diese sich an die geltenden Gesetze halten können.“

Nach genau 5:40 Stunden Lenkzeit geht unsere Tour durch Holland, Belgien und Deutschland zu Ende – während der drei Kontrollen stand der Tacho vorschriftsmäßig auf Arbeit. „Das war interessant“, fasst Herbert die Fahrt zusammen. „Die Holländer und die Deutschen sind mir zu lasch, die Belgier und die Franzosen viel zu krass. Und durch den Digitaltacho bleibt auf Dauer das Menschliche auf der Strecke.“

Abzocke?

Immer öfter erreichen die Redaktion Meldungen erboster Fernfahrer, die von regelrechter Abzocke bei Auslandskontrollen berichten. Dem würden wir gerne genauer nachgehen. Betroffene können ihren Fall auch als E-Mail schildern, am besten mit Rückrufnummer. Unter fernfahrer@etm-verlag.de erreicht Ihr uns.



Fred Dremel (li.) und Patrick Schell machen regelmäßig Betriebskontrollen.



Tachoscheiben und digitale Daten ergeben ein Bild über das Unternehmen.