



# TOTE fahren

**D**er wohl schlimmste Spediteur Hessens kommt aus Bad Hersfeld.“ So begann am 29. Dezember 2010 ein Bericht im Lokalfernsehen des Hessischen Rundfunks (HR). „Immer wieder soll er seine Lkw-Fahrer ge-

zwungen haben, viel länger zu fahren, als sie eigentlich dürfen. Fälschung der Tachoscheiben inklusive. Jetzt soll der Horrorspediteur 1,3 Millionen Euro Strafe zahlen.“

Im Report der eigentliche Skandal: Mindestens drei Wochen sollen Fahrer mit der

Fahrerkarte eines Toten unterwegs gewesen sein. Und zwar laut der Pressemeldung des Polizeipräsidiums Osthessen mit der Karte eines verstorbenen führenden Mitarbeiters, also eines Disponenten oder Geschäftsführers. Beides ist pietätlos. Doch eines wird



## Kilometer machen auf die Fahrerkarte eines Toten – skrupelloser geht Manipulation am digitalen Tacho wohl kaum.

Text | Jan Bergrath

Fotos | Jan Bergrath, Autobahnpolizei Niedersachsen, diverse Polizeistellen

sei es aus reiner Gier oder miserabler Kalkulation. Um gleich an dieser Stelle zu betonen: Es geht hier nicht um die Tatsache, dass manche Fahrer zum Beispiel am Wochenende auf dem Hof, weil ihre Lenkzeit abgelaufen ist, mit einer fremden Karte mal kurz den Lkw bewegen, um sich nicht die Ruhezeit kaputt zu fahren. Im hessischen Fall geht es eindeutig um kriminelle Machenschaften.

Die Identität des Hersfelder Unternehmers ist schnell geklärt: Ein freier Mitarbeiter des HR, der die lokale Transportbranche gut kennt, bekommt einen Insidertipp. Er filmt vor dem kaum anonymisierten Firmengelände der Spedition, die sich auf Eiltransporte spezialisiert hat. Ein eher kleiner Fisch im Haifischbecken der Logistik. Der Inhaber verweigert dem HR nach erster Zusage ein Interview, auch für den FERNFAHRER ist er weder telefonisch noch schriftlich zu erreichen.

Der HR lässt einen Fahrer über die erschreckenden Arbeitsbedingungen im Fernverkehr und Patrick Fois von Verdi über die verständliche Angst vieler Fahrer vor dem Verlust ihres Arbeitsplatzes reden – wenn sie sich tatsächlich dem Druck ihrer Chefs verweigern. Fois betont zudem, dass die Höhe des angedrohten Bußgeldes ein Novum sei, und hofft dabei auf eine abschreckende Wirkung für Nachahmer. Doch genau darin könnte nach dem deutschen Rechtssystem das Problem liegen. Auch die zuständige Staatsanwaltschaft Fulda will sich zu den Ermittlungen nicht im Einzelnen äußern. Immerhin sagt Harry Wilke, Pressesprecher der Staatsanwaltschaft Fulda, auf Nachfrage des FERNFAHRER: „Die Pressemeldung der Polizei war mit uns nicht abgesprochen und hätte so nicht rausgehen dürfen.“

Laut dieser Polizeipressemeldung sind die Fahrer des 41-jährigen Spediteurs bereits im Frühjahr 2010 bei Verkehrskontrollen der



Die EU-Fahrerdaten soll doppelte Fahrerdaten eigentlich verhindern.

### In Deutschland ringt die Justiz mit sich selbst: Straftat oder Ordnungswidrigkeit?

Dortmunder Autobahnpolizei aufgefallen. Eine von der Staatsanwaltschaft Fulda angeordnete Betriebskontrolle der Bad Hersfelder Polizei zusammen mit der Abteilung Arbeitsschutz des Regierungspräsidiums Kassel endete nach Auswertung der sichergestellten Daten mit der möglichen Rekordstrafe: „Nichteinhalten der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten waren an der Tagesordnung“, heißt es in der Meldung, „Überschreitungen von 50 Stunden und mehr sind dabei keine Seltenheit. Alleine die festgestellten bußgeldrechtlichen Einzelverstöße der Fahrer ergäben in der Summe einen Betrag von circa 440.000 Euro. Bei dem Spediteur würden sich die Verstöße, einzeln geahndet, auf eine Summe von rund 1.300.000 Euro belaufen. Über die tatsächlich zu zahlenden Bußgelder wird nun die zuständige Bußgeldstelle entscheiden.“

Schon hier bedarf es einer Relativierung: Die digitalisierten Daten aus den Tachografen der Lkw, die ein Unternehmer ein Jahr lang archivieren muss, werden durch Prüfprogramme, falls keine Toleranz eingestellt ist, strikt nach der Fahrpersonalverordnung ausgewertet. Das kann bei einem mittelständischen Unternehmen selbst aufgrund zahlreicher nur kleiner Verstöße schnell zu einer extremen Geldbuße führen, die aber in den wenigsten Fällen tatsächlich auch verhängt wird. Nicht selten sprechen Betriebskontrol-

# länger

dabei klar – die Fahrerkarte eines Verstorbenen wird nicht automatisch ungültig.

Dieser skandalöse Missbrauch zeigt vor allem, wie skrupellos einige Transportfirmen in den letzten Jahren geworden sind, um sich einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen,

## Unfall nach Tachomanipulation



Der Fahrer dieses völlig zerstörten Volvo, der im Jahr 2007 mit Tempo 126 bei Barcelona von der Autobahn flog, starb noch an der Unfallstelle. Das System seines digitalen Tachos war durch einen zweiten Geber manipuliert.



**Dunkelziffern**

**M**ehr als 20.000 Fälle entdeckter Manipulationen soll es laut Polizei allein 2009 in Europa gegeben haben. Vor allem in Deutschland gibt es jedoch noch keine konkreten Zahlen, da die Polizeikontrolle Ländersache ist. Das Bundesamt für Güterverkehr, BAG, arbeitet an einer deutschlandweiten Erfassung. Laut Tispol, dem EU-Polizei-Netzwerk, sind folgende Manipulationen erfasst:  
 Belgien: 927 Fälle  
 Spanien: 8.328  
 Niederlande: 217  
 Niedersachsen: 548

leure im ersten Fall eine durchaus hohe pauschale Summe aus und erlegen eine Optimierung der internen Abläufe auf.

Und meist verstehen fachfremde Medien die Pressemeldungen über die Lenkzeiten nicht korrekt. Denn der größte Fehler, den Fahrer nach wie vor begehen: Sie verkürzen ihre täglichen Ruhezeiten von neun oder elf Stunden. Schon addieren sich, selbst wenn nur 30 Minuten Pause fehlen, zwei volle Lenkblöcke, im ungünstigsten Fall zwei mal zehn Stunden. Die Pressemeldung der Polizei Osthessen besagt „nur“, dass die Fahrer aus Hersfeld innerhalb von 50 Stunden keine



*Die Klappe im Blech über dem Getriebe erleichtert die Magnetmanipulation.*

ausreichende Ruhezeit hatten, HR-online zum Beispiel meldet jedoch, dass sie 50 Stunden ununterbrochen am Steuer saßen.

Wie sich die ermittelten Verstöße tatsächlich zusammensetzen – darüber hüllen sich Polizei und Staatsanwaltschaft Fulda in Schweigen. Nur eins lässt Sprecher Wilke durchblicken: Es ist überhaupt nicht sicher, dass den Fahrern und ihrem Arbeitgeber aus dem Missbrauch der Fahrerkarte strafrechtliche Konsequenzen drohen. Denn den Missbrauch von Fahrerkarten, so beklagen Kontrollbeamte immer wieder, sieht die deutsche Justiz völlig uneinheitlich.



*Bei einer Routinekontrolle im November 2010 fiel ein Sattelzug aus Holland auf.*

Fälschung beweisbarer Daten gemäß Paragraf 269 StGB oder Missbrauch von Ausweispapieren gemäß Paragraf 281 StGB – darauf verweisen Kontrollbeamte meist, wenn sie diese Fälle zur Anzeige bringen. „Viele Staatsanwaltschaften tun sich schwer, in diesem Bereich eine Straftat zu bejahen“, sagt Polizeihauptkommissar Helfried Gössele von der Autobahnpolizei Osnabrück. „Das Verfahren wird oft als Ordnungswidrigkeit an die Gewerbeaufsichtsbehörden abgegeben.“

Damit ist der Manipulation des digitalen Tachografen – und als solche wird der Miss-



*Kontrollbeamte behalten verdächtige Fahrer immer im Auge.*



*Bei Manipulationsverdacht muss der Sattel weg, um an das Getriebe zu gelangen.*



*Die Niederländer verfügen über eine Spezialeinheit zur technischen Kontrolle.*





*Die Autobahnpolizei hat dieses Machwerk aus Italien entdeckt.*



*Von außen auf den ersten Blick nur ein Billigradio in einem bulgarischen Lkw...*



*... bei genauer Kontrolle der Polizei steckt ein zusätzlicher analoger Tacho dahinter.*

brauch der Fahrerkarte in vielen anderen europäischen Ländern gesehen – in Deutschland Tür und Tor geöffnet. Fast überall gilt bei allen Manipulationen das Strafrecht und nicht, wie hier in Deutschland, das Ordnungswidrigkeitsrecht. Statt den möglichen sieben Punkten in Flensburg kommt ein Fahrer oft mit einer relativ geringen Geldstrafe davon. Mit anderen Worten – während in Frankreich Eingriffe am Digi-Tacho oftmals pauschal mit 3.000 Euro geahndet werden, „rechnet“ sich in Deutschland diese Manipulation. Und das spricht sich offenbar rum.

„Hierzulande hat der beinahe flächendeckende Missbrauch der Fahrerkarte bereits ein besorgniserregendes Ausmaß erreicht“, erklärt Gössel schon Ende November vor Kollegen aus 16 Bundesländern und weiteren Tacho-Experten anlässlich des bereits vierten bundesweiten Erfahrungsaustauschs „Manipulationen am Kontrollgerät“ in Bautzen. Auch Peter Rothgängel, Manipulationsexperte beim Bundesamt für Güterverkehr, BAG, pflichtet Gössel bei: „Die Dreistigkeit gerade der deutschen Fahrer beim Missbrauch der Fahrerkarte hat zugenommen. Besonders nachts, wenn auf den Autobahnen selten bis gar nicht kontrolliert wird.“

Staatsanwälte sind Gössels Einladung bis auf eine Ausnahme noch nie gefolgt. Wahrscheinlich würden ihnen die Augen geöffnet: Da werden beispielsweise Rentner

und Aushilfen auf 400-Euro-Basis beschäftigt, nur damit sie ihre Fahrerkarte zur Verfügung stellen. Die Chefs selber sind nicht selten virtuell als Beifahrer mit auf Tour. Bedenklich: Nicht nur kleine Firmen manipulieren – nach Polizei-Informationen auch große Unternehmen mit gutem Ruf. Wobei nicht immer sicher ist, ob Fahrer aus eigenem Antrieb manipulieren, um unterwegs mit den Zeiten klarzukommen, oder auf Anordnung.

Vor allem ost-europäische EU-Länder spielen eine fragwürdige Rolle. In Tschechien gab es eine Zeit lang sogar zwei Ausgabestellen für Fahrerkarten, die nichts voneinander wussten. Doppelte Fahrerkarten sollen eigentlich durch Tachonet, die europaweite Fahrerkartendatei, in Brüssel verhindert werden. Doch die Behörde arbeitet noch lange nicht so effektiv, wie es sich die Kontrollbeamten wünschen. Und in Deutschland, so die unverhohlene Kritik, mangelt es trotz konkreter Vorgaben der EU zur Kontrolldichte am entsprechenden Personal, um zum Beispiel dringend nötige Betriebskontrollen zu intensivieren.

Längst ist ein Wettrennen zwischen Fahrern respektive Unternehmern und den Kontrolleuren entbrannt – bei dem die Staatsmacht technisch immer wieder aufholen

## **Manipulationen können sich auf die Sicherheitssysteme im Lkw auswirken**

mus. Vier Hersteller präsentieren in Bautzen ihre Software, mit der sich auch Manipulationen schnell erkennen lassen. Tacho-Office von Nordsys zum Beispiel ist eine speziell auf die Anforderungen von Kontrollbehörden zugeschnittene Analysesoftware zur Auswertung von Daten aus dem EU-Kontrollgerät. Die Software untersucht systematisch sowohl Fahrer- als auch Fahrzeugdatensätze nach Auffälligkeiten.

Die Experten sind sich einig: Es ist das erste Auswertesystem mit einer automatischen Erkennung von Manipulationsversuchen am Kontrollgerät, die über die reine Analyse der Störungs- und Ereigniseinträge des digitalen Kontrollgerätes weit hinausgeht. Die Analyseergebnisse begründen einen Anfangsverdacht, der sich anschließend mit den in der Software integrierten Analysewerkzeugen näher untersuchen und verifizieren lässt. Für eine entsprechende Aufrüstung fehlt den Behörden jedoch schlicht das Geld.

So sind die Beamten überwiegend auf ihre Erfahrung und den Zufall angewiesen. Wie am 26. November 2010 während einer Routinekontrolle auf der A 30 bei Melle. Helfried Gössel überprüfte den Sattelzug eines für illegale Abfalltransporte polizeibekanntem niederländischen Unternehmens – und erkennt im Vorbeigehen an der Zugmaschine eine Art Serviceklappe im Riffelblech der Getriebeabdeckung. „Der Fahrer hatte zwar keinen Magneten am Geber angebracht“, so Gössel, „aber bei einer Auswertung der Fahrzeugdaten konnte eine frühere Magnetmanipulation nachgewiesen werden.“

Magnetmanipulation ist definitiv eine Straftat. Bei einer Routinekontrolle versuchen er-tappte Fahrer deshalb immer wieder, das Corpus Delicti schnell zu entfernen, beispielsweise wenn der Beamte die Daten der Fahrzeugpapiere aufnimmt. „Erfahrene Kontrolleure lassen den Fahrer deshalb nie aus den Augen“, verrät BAG-Mann Rothgängel.

Wie schnell ein rechtschaffener Fahrer in Bedrängnis geraten kann, musste Markus Hahnke\* aus dem Rheinland erfahren. Er fährt seit 24 Jahren, in letzter Zeit immer wieder bei kleinen Firmen, bei denen die Disponenten die Einstellung hatten, der Tag habe 25 Stunden, die man auch fahren könne. So war er letztes Jahr kurz bei einem selbstfahrenden Unternehmer mit zwei geleasteten Lkw, einem DAF XF und einem MAN TGA, beschäftigt. Er holte Container aus Antwerpen. „Dort im Hafen wird nur noch mit

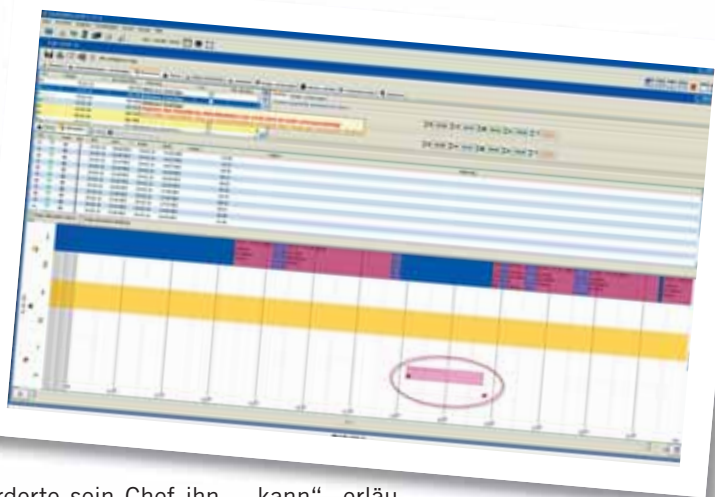
\*Name von der Redaktion geändert

**Kontrollsoftware wie Tacho-Office kann auch Manipulationen erkennen.**

Magnet manipuliert, um die Wartezeiten zu vertuschen“, sagt er heute. „Unser belgischer Auftraggeber bestand darauf.“

Eines Abends, eigentlich war die Lenkzeit bereits im Hafen ausgereizt, beorderte sein Chef ihn noch zu einer Tankstelle an der deutsch-niederländischen Grenze. „Dort fragte er, ob er einen Magneten ans Getriebe meines MAN setzen könnte. Es sei ganz harmlos. Ich war neugierig und willigte ein. Gemeinsam fuhren wir nach Worms zum Kunden, allerdings ohne Tempomat, denn der tat es nicht mehr, sondern nur nach Drehzahl. Am nächsten Morgen nahm er den Magneten wieder ab. Und ich hatte neun Stunden Pause auf meiner Fahrerkarte.“ Bald danach kündigte Hahnke – und überlegt heute, ob er nachträglich Selbstanzeige erstatten soll, um dem Treiben ein Ende zu bereiten.

„Jede Manipulation hinterlässt Spuren, die man anhand von Fehlercodes nachweisen



kann“, erläutert Mario Pilz, Unfallsachverständiger aus Kronburg im Allgäu. Er übernimmt, wenn die Polizei sich nicht sicher ist, ob ein Lkw manipuliert ist. Wird ein Lkw nach einem Anfangsverdacht festgehalten, dann aber keine Manipulation entdeckt, können betroffene Unternehmen in bestimmten Fällen hohe Ausfallforderungen stellen. Bei einer Trefferquote von 100 Prozent braucht Pilz rund 30 Minuten, um die Manipulation zu finden. Dazu zerlegt er Fahrzeuge auch. Längst geht es nicht mehr nur um Magneten.

„Gerade aus Süditalien kommen regelrechte Kunstwerke“, sagt auch Robert Karrer von der Autobahnpolizei Rosenheim. „Spezialisierte Werkstätten rüsten die Fahrzeuge mit einem doppeltem Kitas-Geber aus oder setzen zwischen den digitalen Tacho und die zentrale Steuereinheit des Lkw die Platine eines analogen Tachos.“ Damit, so Tacho-Experte Pilz, kann selbst die Notlaufeigenschaft von Mercedes oder Iveco umgangen werden, die bei den unplausiblen Geschwindigkeitssignalen (siehe FERNFAHRER 10/2010) aktiviert wird. Den rasenden Beleg dafür erwischte die Schweizer Polizei bereits im Frühjahr letzten Jahres: einen Iveco Stralis, der bei anschließenden Tests eine rekordverdächtige Geschwindigkeit von 130 Sachen erreichte – ein todsicherer Arbeitsplatz. ◀



**Polizeihauptkommissar Helfried Gössel, 58, aus Osnabrück**

„Seit der Einführung des digitalen Tachos im Jahr 2006 hat dessen Manipulation deutlich zugenommen. Besonders der vielfache Missbrauch der Fahrerkarte hat besorgniserregendes Ausmaß erreicht.“



**Erfahrungsaustausch deutscher Kontrollbeamten und Experten in Bautzen.**

**Kommentar**



**Jan Bergrath**

Die EU propagiert das System des Digital-Tachos als fälschungssicher. Dass dem nicht so ist, zeigt sich erstmals aktenkundig, als im Januar 2007 ein Volvo in Spanien mit überhöhter Geschwindigkeit von der Autobahn fliegt. Im Wrack fand die Polizei zusätzliche Kabel und einen zweiten Kitas-Geber. Der Fahrer verstarb. In Spanien wie in vielen anderen EU-Ländern wird die Manipulation hart sanktioniert – es gilt das Strafrecht. Hierzulande kommt man in der Regel mit einer Geldstrafe davon. Diese Ungleichbehandlung ist europäischer Irrsinn.

Auch den analogen Tacho konnte man manipulieren, das wurde aber nur in Einzelfällen praktiziert, denn es gab die Tachoscheibe. Anfang der 90er Jahre traf ich auf einem Autohof in Istanbul einen Fahrer, der mit Stolz erzählte, dass er die Wartezeit beim Zoll nutzte, um seine Scheiben mit jeweils acht Stunden Pause vorzuschreiben. Die legte er nach Rückfahrten ohne Pause vor der deutschen Grenze ein. Ich fand das damals cool und kann das beschreiben, weil ich es selbst erlebt habe: Die raue Transportwelt wurde geprägt von falsch verstandener Männlichkeit. Sozialvorschriften waren nur etwas für Weicheier, wenn der Chef ein paar Mark unter der Hand lockermachte, wurde geschummelt, bis sich die Tachonadeln bogen. Viele verdienten gutes Geld. Aber es hatte Konsequenzen: In keiner anderen Branche hebeln so viele Beschäftigte bis heute die Arbeitsschutzgesetze selber aus.

Der Traum von der Freiheit ist in der industrialisierten Logistik Geschichte, doch bei vielen Fahrern ist diese Trucker-Mentalität geblieben. Sie trifft nun auf ein rigides Kontrollsystem ohne Flexibilität, das auch legal arbeitenden Fahrern Probleme bereitet. Sie trifft aber vor allem auf zu viele Unternehmen, die entweder schlecht kalkulieren, sich diese Preise diktieren lassen müssen – oder ihre Leistung durch Manipulation billiger anbieten. Fahrer, die Angst um ihren Job haben, müssen es dann ausbaden. Hier gilt es, durch harte Strafverfolgung Grenzen zu setzen.

Gefragt sind auf der anderen Seite intelligente Fahrer, die das komplexe Zeitmanagement der Fahrpersonalverordnung beherrschen. Doch hier zeigte der vergangene Dezember: Fahrer, die es einfach gut meinten und sich durch den Schnee zu den Kunden kämpften, erhielten auf der Rückfahrt Anzeigen, weil sie sich nicht an die Lenk- und Ruhezeiten hielten. Abweichungsregelungen für nicht vorhersehbare Verkehrslagen, wie sie die Leitlinie 1 der EU ermöglicht, sind vielen Kontrolleuren nicht bekannt. Selbst rechtsbewusste Fahrer zwingt der digitale Tacho dazu, Entscheidungen zu treffen, die Wochen später die Gerichte beschäftigen. Das ist ebenfalls Irrsinn.