



Die Polizei in Brandenburg hat besonders osteuropäische Klein-Lkw im Visier.

Fahndungserfolg macht mutig. Ende Februar hatten Beamte der Verkehrspolizei Direktion (VPD) West aus Brandenburg auf der A 10 einen litauischen Sattelzug kontrolliert. Der Fahrer konnte keine ordnungsgemäßen Frachtunterlagen vorzeigen und so erhärtete sich sehr schnell der Verdacht, dass etwas mit seiner Ladung nicht stimmte. „Die Zollplombe war gefälscht“, beschreibt Gerald Selinger, der 1. Polizeihauptkommissar der VPD, den Zufallstreffer. „Unsere Beamten haben dann auf der Ladefläche drei Land Rover im Wert von 250.000 Euro entdeckt. Sie waren in Holland als gestohlen gemeldet. Der Fahrer wurde vorläufig festgenommen.“

Fotos | Jan Bergrath, Autobahnpolizei (1)

Vier Wochen später steht Selinger auf dem Aral-Autohof Schoppsdorf an der A 2. Quer über das Gelände verläuft in etwa die Landesgrenze zwischen Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Es ist immer noch früh dunkel, aber angenehm warm. Das Technische Hilfswerk hat bereits zwei Lichtmaste und ein großes Zelt aufgebaut, als Selinger gegen 19 Uhr zur Einsatzbesprechung ruft. 135 Polizeibeamte aus beiden Ländern machen sich bereit zu einer gemeinsamen nächtli-



Konsequente Kontrollen in Belgien



Wie kaum ein anderes Land in Westeuropa kontrolliert die belgische Polizei in regelmäßigen nächtlichen Aktionen, ob Lkw-Fahrer den Tacho manipulieren. Die letzte Großkontrolle fand Ende Februar zusammen mit Kollegen der niederländischen Polizei in Hasselt von 18 bis 2 Uhr in der Nacht an der A 13 statt. 50 Lkw wurden kontrolliert, nach

der belgischen Definition hatten zehn Fahrer manipuliert: einmal Fahren gänzlich ohne Fahrerkarte, fünfmal Manipulation mit Magnet, zweimal Fahren mit fremder Karte. Dazu kommen zwei gefälschte Urlaubsbescheinigungen. Als erwischte Nationalitäten gibt die Polizei nüchtern an: PL / SK / BG / NL / GB / CZ (drei) / RO / SBR. Unter den zusätzlichen fünf Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten war nach Polizeiangaben auch ein deutscher Fahrer, der mit jeweils 56 und 57 Lenkstunden pro Woche erwischte wurde – was die belgischen Beamten zu dem lakonischen Satz veranlasste, es gebe auch noch fleißige deutsche Fahrer. Weitere Verstöße betrafen das CMR-Recht, die Kabotage, Sondertransporte ohne Genehmigung sowie drei komplett gefälschte TÜV-Bescheinigungen. Insgesamt wurden Bußgelder in Höhe von 37.480 Euro verhängt.



Polizeihauptkommissar Gerald Selinger ist der Einsatzleiter der Nachtkontrolle.



AUF DER LAUER

Mögliches Diebesgut und Verdacht auf Tachomanipulation – an der A 1 und der A 2 greift die Autobahnpolizei mit zwei großen Kontrollen durch.

Text | Jan Bergrath



Auto- und Kleintransporter werden von der Polizei gezielt herausgewunken.



Massive Überladung durch allerhand gebrauchte Fahrräder auf dem Dach.



Nicht nur Lenkzeiten hat die Polizei im Visier, sondern auch Fahrzeugscheine.

chen Großkontrolle an der Transitaustobahn A 2. Auch dort hat der Schwerverkehr aus Osteuropa in den letzten Jahren massiv zugenommen. Nicht umsonst heißt die Route bei den deutschen Fahrern „Warschauer Allee“. Aber nicht nur Handelsware ist dort unterwegs. Immer öfter versuchen organisierte Banden, im Schutz der Dunkelheit Diebesgut aus Deutschland zu schaffen. Und so heißt es knapp im Einsatzbefehl: „Bekämpfung der Eigentumskriminalität, der Kfz-Komplettentwendungen, des Ein- und Durchfuhrschmuggels und Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz.“

„Die Aufgaben sind klar verteilt“, erläutert Hauptkommissar Selinger. „Die Kollegen aus Sachsen-Anhalt ziehen auf der A 2 verdächtige Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr, unsere Leute führen hier vor Ort dann die Kontrollen durch.“ Es ist so etwas wie das Wettrennen von Hase und Igel, von Profis auf beiden Seiten des Gesetzes. „Wir wissen natürlich, dass bei Lkw mit gestohlener Ware unauffällige Pkw vorausfahren, um zu überprüfen, ob wir kontrollieren. Und natürlich spricht sich unsere Aktion schnell über die

diversen sozialen Medien oder den klassischen CB-Funk unter den Lkw-Fahrern herum.“ Deshalb sind auch auf den Umgehungsstraßen Fahrzeuge in Zivil unterwegs, Einsatzwagen stehen weiter östlich an den Auffahrten zur Autobahn. Das Fahndungs-

netz ist weit ausgeworfen und eng geknüpft. Kaum ist die Truppe ausgeschwärmt, lotsen die Beamten in den Zivilfahrzeugen auch schon die ersten Lastwagen auf den Kontrollplatz, Fahrzeuge, die sie nach Augenschein für verdächtig halten. Das sind in erster Linie Auto- und Fahrzeugtransporter, vor allem aber die Kleintransporter, die derzeit in der internationalen Teilpartielogistik für mächtig Unruhe sorgen.

Fünf bis sechs Fahrzeuge kontrollieren die Spezialisten der Polizei gleichzeitig. Unterstützt werden sie vom Zoll. Die blau-weißen Einsatztransporter sind entsprechend mit Arbeitsplätzen und Laptops ausgestattet. Zum Teil dauert es eine halbe Stunde, bis die Beamten die Fahrgestellnummern aller gela-

Auch auf den Umgehungsstraßen sind Zivilstreifen unterwegs

denen Pkw eingegeben und mit ihrer Datei der als gestohlen gemeldeten Autos verglichen haben. Polizisten aus der technischen Kontrolle nehmen derweil die Ladungssicherung unter die Lupe.

Doch am Ende sind es nur Kleinigkeiten, etwas zu hoch oder etwas zu lang – was die osteuropäischen Fahrer mit der ihnen nachgesagten Kunst zur Improvisation schnell beheben. Und sei es, indem sie auf der oberen Ladefläche des Autotransporters die Luft aus den Pkw-Reifen lassen.

Anders sieht es bei den Klein-Lkw aus – wie ein besonders krasser Fall belegt. Beim Wiegen eines 3,5-Tonnners aus Litauen, der mit auf dem Dach befestigten Fahrrädern nicht gerade unauffällig unterwegs war, stauen selbst die erfahrenen Beamten. Sie müssen eine Überladung von mehr als einer Tonne feststellen. Das heißt: Der Fahrer darf vor

Unterschiedliche Auslegung

Eine Standardregel aus der VO (EG) 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten lautet: In einer Woche darf ein Fahrer dreimal neun und zweimal zehn Stunden lenken, in der Doppelwoche zusammen dann 90 Stunden. Die Woche beginnt allerdings am Montag um 0.00 Uhr. Das führt offenbar bei Kontrollen zu unterschiedlichen Auslegungen, wie oft ein Fahrer, der um 22.00 Uhr am Sonntagabend losfährt und, inklusive der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen, gegen neun Uhr am Montag beim Kunden eintrifft, in dieser Woche dann noch zehn Stunden lenken darf. Einige Fahrer und Unternehmer denken: noch zweimal. Das BAG hat mehrere Tage und verschiedene Konferenzen der Referatsleiter gebraucht, um nun zu einer eindeutigen Antwort zu kommen: Nach Artikel 6 Abs. 1

Satz 2 VO (EG) Nr. 561/2006 kann ein Verstoß gegen diese Vorschrift dann vorliegen, wenn die neunte Stunde der täglichen Lenkzeit überschritten wird. Daher wird bei einer sonntags um 22.00 Uhr begonnenen Lenkzeit ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 561/2006 ab 07.45 Uhr am Montag verwirklicht werden (neun Stunden Lenkzeit zzgl. 45 Minuten Fahrtunterbrechung), wenn der betreffende Fahrer in dieser Woche noch zweimal die tägliche Lenkzeit mit mehr als neun Stunden verlängert. Ein hier in der zweiten Woche begangener Verstoß kann entgegen ihrer Beispielsberechnung nicht der ersten Woche zugerechnet werden. Die EU-Kommission selbst erklärt es etwas einfacher. Wenn vorher die wöchentliche Ruhezeit eingehalten wurde, wird der Beginn der Arbeitswoche einfach auf Sonntag 22 Uhr vorverlegt.



An der A 1 untersucht Polizeihauptkommissar Helfried Gössel verdächtige Elektronik.

Ort die Räder abladen, bis das maximal zulässige Gesamtgewicht wiederhergestellt ist. Die Räder selbst sind, wie sich schnell herausstellt, zumindest nicht gestohlen, Mitleid mit dem Fahrer hat der Kontrolleur trotzdem nicht: „Die Sicherheit im Straßenverkehr geht vor“, sagt er trocken. „Für den Weitertransport oder die Sicherung hier vor Ort ist allein der Fahrer zuständig.“ Dass die abgeladene Fracht über Nacht abhanden kommt, bezweifelt er. „Die Fahrer aus Osteuropa sind so gut vernetzt, die Räder bleiben hier nicht lange stehen. Irgendein wahrscheinlich nur zur Hälfte beladender Transporter nimmt sie bestimmt mit.“

Die eigentliche Gefahr sieht Einsatzleiter Selinger im technischen Zustand der Transporter und in den Verstößen gegen die Sozialvorschriften. „Bei den Kleinlastern verzeichnen wir vor allem die typischen Deliktfelder wie hohe Überladungen, mangelnde Ladungssicherung und technische Mängel“, fasst Selinger zusammen. „Bei den Fahrern sind es überwiegend fehlende oder unvollständige Lenkzeitnachweise und zum Teil das komplette Fehlen der erforderlichen

Fahrerlaubnisklassen, zum Beispiel, wenn bestimmte Anhängerkombinationen genutzt werden.“

Gegen vier Uhr in der Frühe endet die Kontrolle. Ein richtig spektakulärer Erfolg ist diesmal ausgeblieben, wenn man von dem jungen Grenzgänger absieht, der ganz ohne Führerschein, dafür aber mit Einbruchswerkzeug im Kofferraum auf einer der Ausweichrouten in die Falle ging. Er stand tatsächlich wegen Diebstahldelikte auf der Fahndungsliste. Ansonsten wurden durch die Brandenburger Einsatzkräfte insgesamt 790 Fahrzeuge und 918 Personen kontrolliert. Das



Der Sachverständige Mario Pilz ist Experte für Tachomanipulationen.

Ergebnis in reinen Zahlen: sieben Straftaten (dreimal Fahren unter Alkoholeinwirkung, einmal Auffinden eines entwendeten Navigationsgerätes, einmal Buntmetalldiebstahl, einmal Fahren ohne Fahrerlaubnis und ein Verstoß gegen das Ausländergesetz), dazu 80 Ordnungswidrigkeiten. Des Weiteren: vier Blutproben, 78 Atemalkoholvortests und vier Drogen-Schnelltests. Fünf Verstöße wegen Fahren unter Alkohol oder Betäubungsmitteln wurden geahndet, 44 Verwarngelder erhoben sowie 16 Bußgeldanzeigen gefertigt. Die Polizei in Sachsen-Anhalt verzeichnet dazu in ihrer eigenen Statistik bei weiteren 132 Kraftfahrzeugkontrollen und 193 Personenkontrollen insgesamt 45 Ordnungswidrigkeits-Verfahren sowie ein Strafverfahren wegen Fahrens ohne Führerschein.

„Alles in allem sind wir mit der Kontrolle zufrieden“, resümiert Selinger. Die konzentrierten Aktionen sollen fortgesetzt werden. Und siehe da: Als das THW schließlich das Licht ausschaltet, sind auch die Fahrräder verschwunden.

Eine Woche später vollzieht sich an der A 1 bei Bramsche ein ähnliches Schauspiel – diesmal allerdings bei Tageslicht. Polizeihauptkommissar Helfried Gössel, Leiter Schwerlastkontrolle der Autobahnpolizei Os-



Die Autobahnpolizei Bramsche führt die „Projektwoche Manipulation“.

lich keine Manipulation vor oder wir haben sie mit unseren Mitteln schlicht und einfach nicht entdeckt.“

Seit 45 Jahren ist Gössel bei der Polizei, Ende April ist er nun mit einem lachenden und einem weinenden Auge in Ruhestand gegangen. FERNFAHRER hat mehrfach über ihn berichtet, denn Gössel ist der anerkannte Polizeiexperte zum Thema Tachomanipulation. Nun geht es ihm darum, das Wissen weiterzugeben. Deshalb hat Gössel zehn Autobahnpolizeireviere entlang der A 1 sowie die regionalen Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zu einer „Projektwoche Tachomanipulation“ eingeladen.

Das Hauptquartier der Beamten ist die Autobahnpolizei Bramsche nördlich von Osnabrück. Zwei Nachtkontrollen und drei Tageskontrollen stehen auf dem Plan. Das erste Fazit kann Gössel schon früh ziehen: „Die klassische Manipulation mit einem Magneten am Kitas-Geber des Getriebes ist rückläufig“, berichtet er. „Denn um den neuen Kitas-Geber, der seit Oktober 2012 in allen Lkw eingebaut werden muss, von außen zu beeinflussen, bedarf es eines derart starken Elektromagneten, dass es einem sofort die Finger wegrißt.“ Aber jede gute Nachricht hat auch ihren negativen Nebenaspekt. „Wir müssen feststellen, dass immer öfter – vor allem von Transportunternehmen oder Fahrern aus dem Osten – die alten Kitas-Geber wieder eingebaut werden. Auch das können wir bei einer intensiven Kontrolle natürlich mit der entsprechenden Software in der Fahrzeugelektronik auslesen. Bei Ebay sind sie aber dennoch der Renner.“

Die Manipulation des Tachos ist eine Straftat. Und dennoch lassen sich Fahrer immer wieder dazu verleiten – oder machen es aus eigenem Antrieb. Gössel hat seine Fälle schön säuberlich in einem Ordner festgehalten, mit Bild der erwischten Fahrzeuge. Ein kurzer, wohlgermerkt unerlaubter Blick zeigt: Auch bekannte deutsche Firmen sind dabei, und sei es ‚nur‘ mit den Fahrzeugen



Der geschulte Blick erkennt bereits auf dem Ausdruck auffällige Abweichungen.

nabrück, greift zum letzten Mittel, um zu ermitteln, warum ein rosaroter Sattelzug aus Lichtenstein auf dem Weg nach Norden deutlich schneller als die anderen Lkw unterwegs war. Er markiert den Reifen mit Kreide, lässt den Lkw um eine Umdrehung vorrollen, nimmt anschließend Maß und vergleicht die Meterzahl mit dem angegebenen Schild im Einstieg des Scania. Die Werte stimmen eindeutig überein, die Kalibrierung des Tachografen ist in Ordnung. Es gibt Unternehmer, die mit nagelneuen Winterreifen in die Werkstatt fahren und danach slickähnliche Schlappen aufziehen, nur um ein paar zu-



Am Polizeilaptop erscheinen die Daten dann klassisch als Tachoscheibe.

sätzliche Stundenkilometer zu erreichen. Aber wieder nichts. Lediglich im Kasten der Bordelektrik hat Gössel einen KippSchalter entdeckt, der dort so nicht hingehört. Er stellt sich als Mikro-Schalter für ein durchaus legales Chip-Tuning heraus, mit dem der Fahrer bei Bedarf schlicht noch mehr Leistung aus dem Motor holen kann, etwa auf bergigen Strecken. „Jeder zusätzliche Schalter ist immer suspekt“, sagt Gössel. Doch nach fast einer Stunde intensivem Check muss er den Fahrer ziehen lassen. Der Zweifel bleibt – und mit ihm die Einsicht in die Grenzen der eigenen Möglichkeiten. „Entweder lag wirk-



Immer öfter müssen die Beamten Einbauteile der Elektronik überprüfen.

Probleme mit der Elektronik

Bereits in der Ausgabe 3/2011 hatte FERNFAHRER auf die Bedenken von Kontrolleuren und Fahrzeugexperten hingewiesen, die befürchten, dass die technische Manipulation am digitalen Tacho Auswirkungen auf die Elektronik eines Lkw haben könnte. Einen umfangreichen Test, ob diese Vorwürfe stimmen, hat es nie gegeben. Einzelne Hersteller haben die offenkundigen Schwachstellen individuell gelöst. Seit Oktober 2012 müssen alle Lkw nach einer neuen EU-Verordnung mit einem manipulationssicheren Kitas-Geber am Getrie-

be ausgestattet sein. Nur gelegentlich sickern Unfallmeldungen an die Öffentlichkeit, die belegen, dass wohl die frühen Mahnungen der Polizei nicht ganz unbegründet waren. So berichtete am 25. Februar das österreichische Magazin „Vienna Online“ von einer Routinekontrolle der Polizei auf der Wiener Außenringautobahn A 21. „Dabei kam heraus“, so das Magazin, „dass das digitale Kontrollgerät während der Fahrt Ruhezeit aufgezeichnet hat und das komplette ABS des Sattelzuges ausgeschaltet war. Der türkische Lenker wurde angezeigt.“



Per Kreidemarkierung überprüft Gössel vor Ort, ob die Kalibrierung des Tachos stimmt.



Diesen Traum in Rosa untersucht die Polizei auf mögliche Tachomanipulation.

ihrer osteuropäischen Niederlassungen. Selbst Unternehmen, von denen man es nie und nimmer gedacht hätte, stehen auf der Liste. Ein glatter Dolchstoß in den Rücken des Glaubens an die Seriosität des Gewerbes und eine bittere Pille für die Frachtführer, die mit Qualität im Wettbewerb punkten wollen.

Allein bei Bramsche zieht die Polizei 202 Sattelzugmaschinen und 17 Lkw aus dem Verkehr. Insgesamt 54 Lastwagen werden beanstandet, zum Teil wegen technischer Mängel, zum Teil wegen „einfacher“ Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Ein Drittel der beanstandeten Lkw sind manipuliert. Die krassesten Fälle: zwei sichergestellte Magneten, ein nicht lesbarer digitaler Tacho, diverse Spuren von Magneten am Getriebe, acht falsche Tacho-Kalibrierungen, zwölfmal Fahren gänzlich ohne Fahrerkarte. Für Letzteres liegt der Rekord bei 1.200 Kilometern,

aufgestellt von einem deutschen Fahrer. Dazu kommt dreimal Fahren mit fremder Fahrerkarte. „Das Problem zieht sich über das ganze Jahr“, sagt Gössel. „Oft sind die Fahrer kleinerer Firmen betroffen. Nicht selten nutzen sie etwa in der Nacht zum Montag die Karte ihres Chefs oder eines Disponenten, bevor sie erst frühmorgens ihre eigene Karte stecken, um den späteren Beginn der eigenen Lenkzeit vorzutauschen.“

Ganze Touren von neun bis zehn Stunden Lenkzeit, selbst für namhafte Paketdienste, seien so konzipiert, heißt es. Warum die Fahrer dieses Risiko ohne Gegenwehr auf sich nehmen, bleibt ein Rätsel. Denn die Fälschung beweisbarer Daten ist eine Straftat nach Paragraph 269 des Strafgesetzbuches: Und die wird von den Staatsanwaltschaften immer stärker verfolgt.

Auch die Polizei rüstet zwangsläufig auf: Die deutschen Kontroll-Experten treffen sich inzwischen jedes Jahr zu einem Kongress. Daran nimmt auch der Sachverständige Mario Pilz aus Memmingen teil. Er wird immer dann gerufen, wenn die Manipulation tief in die Elektronik der Lastwagen eingreift. „Bisher hatten wir diese Manipulationen sehr stark im Verkehr aus dem Süden“, erzählt Pilz. „Jetzt kommen sehr interessante ‚Lösungen‘ verstärkt aus dem Osten. Aber es dauert immer nur eine gewissen Zeit, dann finden wir den Trick.“

Mittlerweile hat Hauptkommissar Gössel das Zepter des Manipulationsexperten an einen Kollegen der Polizei Rheinland-Pfalz abgegeben. „Schweren Herzens“, wie er offen zugibt. „Aber als Privatmann bleibe ich natürlich weiter am Ball.“ ◀

Neue Verordnung zum digitalen Tacho

Für Trickser bei den Lenk- und Ruhezeiten wird es laut einer am 1. März 2014 in Kraft getretenen neuen EU-Verordnung schwieriger – allerdings in ihrer gesamten Wirkung erst ab März 2016. Bei der bis dahin nächsten Generation des digitalen Tachos sollen Kontrolleure



per Fernabfrage auf die Daten des Fahrers im Lkw zugreifen können. Allerdings nur auf die, „die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen notwendig sind, deren Fahrtenschreiber mutmaßlich manipuliert oder missbraucht wurde“. Dazu gehören unter anderem Angaben zu Datenfehlern, Sensorstörungen oder zur Geschwindigkeit. Konkrete Daten zu Lenk- und Ruhezeiten sollen die Kontrollbehörden aber nicht prüfen dürfen. Auch sollen die Standortdaten der Lkw in Kombination mit einem Satellitennavigationssystem (GNSS/IST) aufgezeichnet werden. Damit, so die Experten, wird es den Kontrolleuren erleichtert, festzustellen, ob ein Fahrer an einer Ladestelle den Tacho falsch bedient, also Pause statt Arbeit dokumentiert hat. Drei Jahre nach Erlass der Einzelvorschriften, die voraussichtlich im März 2015 kommen, müssen Lkw dann mit dem neuen Tacho ausgestattet sein – also frühestens 2018.