

DER SCHEIN TRÜGT

In Belgien fallen immer öfter osteuropäische Lkw auf, die zur Hauptuntersuchung nicht wie vorgeschrieben am Heimatstandort waren.

Text | Jan Bergrath



Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Der altbekannte Spruch zieht immer wieder – vor allem bei Fahrzeugen. Mit dem allmählichen Siegeszug des Automobils in Europa entwickelte sich Anfang des 20. Jahrhunderts die Idee einer freiwilligen technischen Überwachung für Kraftfahrzeuge. So wurde

zum Beispiel am 30. Juni 1925 in Berlin der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungsvereins (Dekra) gegründet. Und das war auch gut so – denn ohne die regelmäßige Hauptuntersuchung, umgangssprachlich nach dem zweiten großen Überwachungsverein „Tüv“ genannt, würden so manche private und gewerbliche Nutzer ihre Fahrzeuge so lange

rollen lassen, bis sie ihnen unterm Hintern wegrosten. Nun jedoch, mit einem aus den Fugen geratenen Dumping-Wettbewerb im europäischen Straßengütertransport, bekommt das alte Sprichwort von der Kontrolle eine ganz neue Bedeutung, wie aktuelle Vorfälle aus Belgien belegen. Immer öfter findet die Autobahnpolizei heraus, dass der Prüfer

in der Heimat die Hauptuntersuchung durchführte, ohne das Fahrzeug jemals gesehen zu haben. Der Schein, den einige Lkw-Fahrer über eine angeblich im Heimatland durchgeführte technische Kontrolle mit sich führen, trügt offensichtlich.

Zum Hintergrund: Artikel 2 der EU-Richtlinie 2009/40 sowie Artikel 4, § 1 und 2, der neuen EU-Richtlinie 2014/45 (siehe Kasten), die bis zum 20. Mai 2017 von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss, besagen eindeutig, dass ein Lkw über 3,5 Tonnen zGG in dem Land zur jährlich fälligen Hauptuntersuchung muss, in dem er zugelassen ist.

Kein Problem, sollte man meinen, denn im internationalen Transport kommen die Fahrzeuge der Frachtführer ja eigentlich regelmäßig zurück an den gemeldeten Standort. Das ist in der Praxis aber mitnichten so. Gerne stationieren osteuropäische Transportunternehmen ihre im Heimatland zugelassenen Fahrzeuge dauerhaft im Westen. „Und manche belgische Speditionen lassen ihre in Belgien zugelassenen Trailer von Zugmaschinen aus Osteuropa ziehen“, erzählt Hauptinspektor Raymond Lausberg. „Viele dieser Lkw machen dann nur Binnentransporte im Rahmen der Kabotage oder im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich, Deutschland oder in die Niederlande.“

Das ist, falls es sich nicht um mehr als drei Fahrten innerhalb Belgiens handelt, legal und von der EU-Kommission auch so gewollt, um Leerfahrten zu vermeiden und den Warentransport billig zu halten. Doch nun kristallisiert sich mehr und mehr heraus, dass viele dieser Fahrzeuge den angenommenen Standort in Osteuropa gar nicht mehr zu sehen bekommen – und damit auch nicht die Organisation, die für die Hauptuntersuchung zuständig ist. Seit etwa zwei Jahren schon beobachtet Lausberg, dass Lastzüge vor allem aus Rumänien und Bulgarien oftmals in einem katastrophalen technischen Zustand auf den westeuropäischen Autobahnen unterwegs sind. Seit Anfang des Jahres lässt er beinahe zweimal die Woche auffällige Lkw zur belgischen Prüforganisation, der

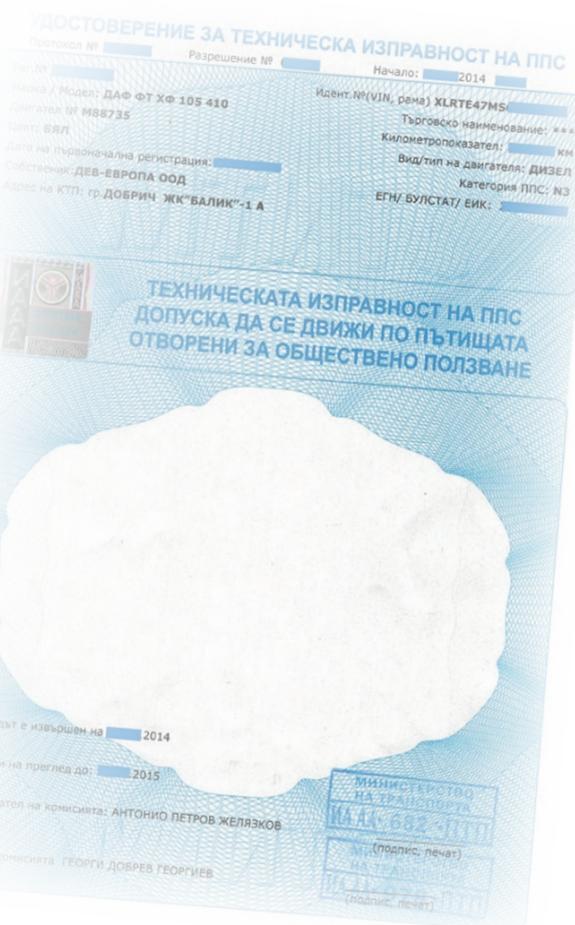
Jedes Land hat seine eigene Bescheinigung der Hauptuntersuchung.

Autosécurité, überführen. Dort fällt er nach einem kurzen Check regelmäßig vom Glauben ab, wenn die Techniker gerissene Frontscheiben, gerissene Bremscheiben, gebrochene Federn oder ein zu großes Spiel zwischen Sattelkupplung und Königszapfen feststellen und den Lkw erst einmal aus dem Verkehr ziehen.

Denn die amtliche Bescheinigung in der jeweiligen Landessprache, die der Fahrer vorzeigt, ist echt. „Nur“, sagt Lausberg, um ein krasses aktuelles Beispiel zu nennen, „war der Lkw zu der Zeit der angeblichen Hauptuntersuchung gar nicht in Bulgarien, sondern pendelte fünf Monate lang zwischen Frankreich und Belgien. Das lässt sich leicht anhand des digitalen Tachos und der Frachtpapiere feststellen.“

Lausbergs Verdacht: Immer öfter fahren Lkw eben vor allem aus Rumänien und Bulgarien gar nicht mehr zu HU in ihr Heimatland, sondern die amtliche und echte Bescheinigung kommt per Kurier dorthin, wo der Lkw gerade unterwegs ist. „Auch in Belgien gibt es immer mal wieder Fälle von Korruption, aber die Vorfälle aus diesen Ländern sind mittlerweile besorgniserregend hoch.“ Anfang März erwischte er einen Fahrer aus Rumänien, der gar keine Papiere dabei hatte. „Der Fahrzeugschein war offensichtlich noch auf dem Weg.“

Laut belgischem Bußgeldkatalog kann Lausberg für eine nachweislich fiktive technische Prüfbescheinigung eine Strafe von 1.980 Euro verhängen. Dazu kommen die anfallenden Prüfgebühren vor Ort. „Alle Unternehmer, deren Lkw ich stillgelegt habe,



haben sofort das Geld bezahlt. Zum Teil kamen mit Verstößen gegen die Sozialvorschriften Bußgelder bis zu 5.000 Euro zusammen. In einem Fall hatte ein Lkw vorher eine Kontrolle des BAG durchlaufen. Dabei haben die Kollegen dem Fahrer lediglich ein Bußgeld von 35 Euro für ein defektes Rücklicht verhängt. Offenbar ist die Problematik in Deutschland noch nicht bekannt.“

Das bestätigt eine Anfrage des FERNFAHRER beim Bundesamt für Güterverkehr. Aus Köln heißt es: „Die Nachfrage in unseren Außenstellen ergab, dass die Feststellungen der belgischen Polizei vom BAG-Straßenkontrolldienst nicht bestätigt werden konnten, da solche Erkenntnisse nicht vorliegen.“



Pro Woche führt Lausberg zwei bis drei auffällige Lkw zur belgischen Autosécurité.



Bei einem Sattelzug aus Bulgarien ist die Frontscheibe auf voller Breite gerissen.



Auch gerissene Bremscheiben fallen bei Nachprüfungen immer wieder auf.



Ein Lkw aus Osteuropa war monatelang mit gebrochener Feder unterwegs.

Die EU-Richtlinie

Jeder Mitgliedstaat sorgt dafür, dass die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge regelmäßig von Prüfstellen, die von dem Mitgliedstaat ermächtigt wurden, in dem diese Fahrzeuge zugelassen sind, gemäß dieser Richtlinie geprüft werden.

Die technische Überwachung wird von dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder von einer durch diesen Mitgliedstaat entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen oder Einrichtungen durchgeführt, die vom Mitgliedstaat dafür ernannt sind.