Fotos | Jan Bergrath

RUNDUMSCHLAG

Wieder einmal zeigt Hauptinspektor Raymond Lausberg, wie man Verstöße gegen die Sozialvorschriften erfolgreich kontrolliert – und ahndet.

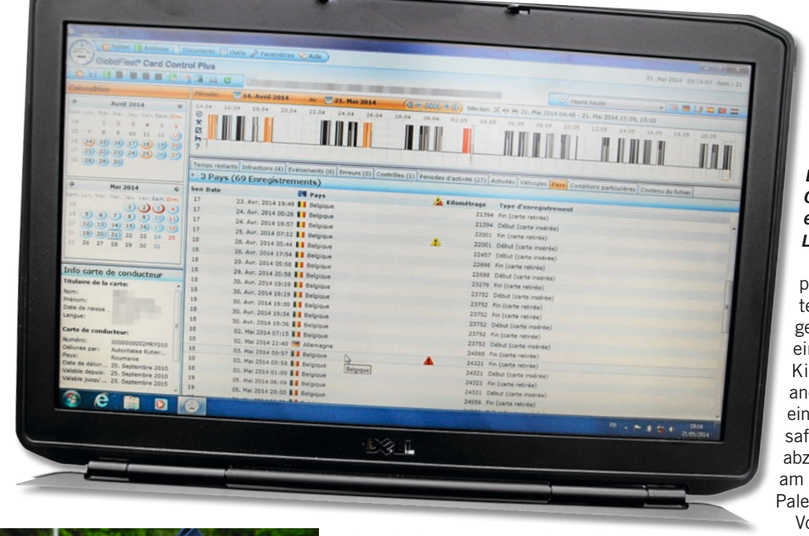
Text | Jan Bergrath

Der Abend ist frühsommerlich warm und im Besprechungsraum der Autobahnpolizei von Battice straft Hauptkommissar Raymond Lausberg seine deutschen Kritiker Lügen, die behaupten, er sei von seinem Dienstherrn „zurückgepfiffen“ oder sogar „strafversetzt“ worden. Im größten europäischen Transitland für den Straßengüterverkehr sind Mitarbeiter von Polizei und BAG nicht gut auf Lausberg zu sprechen. Denn der Belgier verfolgt beharrlich all die Transportunternehmen, die ihre vornehmlich osteuropäischen Fahrer ausnutzen, um sich im Wettbewerb über den Preis Vorteile zu verschaffen.

Auch an diesem Tag ist Lausberg nicht etwa dazu verdonnert, in einem Kaff an der Nordsee am Strand zu patrouillieren. Als Einsatzleiter von 18 gut ausgebildeten Polizeibeamten einer Schwerlastkontrollgruppe bereitet er vielmehr eine konzertierte Aktion gegen das Sozialdumping vor. Und zwar an der E 40, einer der wichtigsten Autobahnen des Landes, über die täglich mehr als 7.000 Lkw donnern. „Es sind zwar nur viele kleine Nadelstiche gegen illegale Machenschaften im Transport“, sagt Lausberg. „Aber unsere Erfolgsquote kann sich sehen lassen.“

Nachdem er freundlich, bestimmt und mit unnachahmlichem Witz die Strategie der Nachtaktion erklärt und die möglichen Kontrollpunkte zwischen Eupen und Lüttich auf eine Tafel gezeichnet hat, rücken die Polizisten mit neun Zivilfahrzeugen aus.

Lausbergs langjährige Erfahrung zeigt sich gleich beim ersten Einsatz, als er von einem Parkplatz aus den Verkehr beobachtet. Ein weißer Iveco-Transporter mit blauem Planaufbau und einer Schlafkabine auf dem Dach rast in bedenklicher Schräglage vorbei. Lausberg gibt Gas, überholt den Kleinlaster mit rumänischem Kennzeichen, schaltet sein Blaulicht ein und lotst den Fahrer auf den Rastplatz L'Arche kurz vor Lüttich. Der Fahrer reagiert gelassen, reicht seine Frachtbriefe heraus und öffnet die Ladebordwand am Heck. Auf den ersten Blick ist hier bereits zu erkennen, dass die Nutzlast „ausgereizt“ ist – vorne an der Stirnwand lehnt eine schwere Glasscheibe, dahinter stehen mehrere Paletten. „Alles nur nationale Transporte“, fasst



Die Auswerte-Software Globofleet zeigt auf einen Blick, in welchen Ländern der Fahrer war.

Raymond Lausberg präsentiert einen Magneten aus einem rumänischen Lkw.

Lausberg zusammen. „Auch in Belgien unterbieten Dutzende gut vernetzte osteuropäische Firmen das normale Stückgutgeschäft mit für heimische Unternehmen kaum zu realisierenden Preisen. Dieses Fahrzeug müssen wir auf jeden Fall wiegen.“

Während Lausberg den Transporter zur Waage einer Baufirma im Industriegebiet von Battice eskortiert, hat sich ein anderes Kontrollteam den polnischen Fahrer eines in Polen zugelassenen Tankzugs der Spedition Roos aus Durmersheim für eine sehr intensive Kontrolle ausgesucht. Es folgt ein erschreckender Beleg dafür, wie die deutschen Kontrollorgane bei der Bekämpfung illegaler Praktiken versagen.

Erst vor wenigen Wochen hatte ein FERNFAHRER-Leser Fotos vom Parkplatz am Tor 15 der BASF in Ludwigshafen in die Redaktion gemailt. Sie zeigen einen Reisebus, dessen Insassen an einem Montagmorgen mit schwerem Gepäck in die weißen Scania von Roos steigen. Die an die BAG-Zentrale in Köln weitergeleitete Frage des Lesers, warum beispielsweise das BAG nicht vor Ort kontrolliere, ob die Fahrer ihre Anreise im Bus auch korrekt als Arbeitszeit im Tacho nachtragen, wurde von der Behörde bis heute nicht beantwortet.

Anders die belgische Polizei: Mit der entsprechenden Software im Laptop wird schnell ersichtlich, dass der polnische Kollege seine Anreise eben nicht als Arbeitszeit nachgetragen hat. Der belgische Gesetzgeber hat den Beamten dazu ein klares Maß für die Ahndung gegeben: 660 Euro kostet der Verstoß, einzulösen vor Ort in bar oder per Tankkarte. Solange ist die Weiterfahrt untersagt.

Dieses Schicksal teilt für diese Nacht auch der rumänische Fahrer des Kleintransporters, weiß Lausberg zu berichten, der nun wieder zum Team gestoßen ist. Der Wiegeschein mit einem Gesamtgewicht von 5.225 Kilogramm ließ ihm gar keine andere Wahl, als dem Fahrer wegen einer Überladung von 49 Prozent ein saftiges Bußgeld von 1.364 Euro abzuverlangen und ihn aufzufordern, am nächsten Tag die überzähligen Paletten abzuladen.

Von der Dienststelle bringt Lausberg gleich noch einen konfiszierten Magneten mit, der es in die lokale Presse geschafft hat. Ein rumänischer Sattelzug mit französischen Kartoffeln war bei einer Routinekontrolle aufgefallen. 5.400 Euro sollte der Fahrer eigentlich zahlen. „Er hat aber nur 5.000 Euro von der Bank bekommen“, erzählt Lausberg. „Und da es sehr heiß war und der Lkw schon zwei Tage feststand, haben wir ihn schließlich fahren lassen, bevor aus den Kartoffeln Pommes frites wurden.“

Wieder geht es mit dem BMW auf die Bahn. Jede der Sonderkontrollen der Schwerlasttruppe, so berichtet Lausberg, bringe eine Bußgeldsumme zwischen 18.000 und 20.000 Euro ein. Neben den üblichen „klassischen“ Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten immer wieder dabei: Fahren ohne oder alternativ gleich mit zwei Fahrerkarten und, offenbar ein neuer Trend, gefälschte Prüfbescheinigungen bei Lkw aus Osteuropa, deren technischer Zustand nicht wirklich dem entspricht, was der amtliche Stempel vorzugeben scheint. Dann entdeckt Lausberg auf einem kleinen Parkplatz schon von Weitem einen Sattelzug der belgischen Spedition Diabol, die auf ihren in Belgien zugelassenen Trailern mit dem Spruch „Ein Teufel im Transport“ wirbt.

Diese Sattelzugmaschine ist in der Slowakei zugelassen, ...

... der Trailer trägt ein belgisches Schild, der Fahrer ist Rumäne.

Ein zweites Team kontrolliert den polnischen Fahrer einer deutschen Tankspedition.

„Es ist das Konzept, das für belgische Fahrer Arbeitslosigkeit bedeutet und für viele osteuropäische Fahrer die Hölle ist.“ Der Fahrer sitzt in seinem DAF, Lausberg tritt heran und fragt wie immer höflich nach Frachtpapieren und Fahrerkarte. Ergebnis: Die Zugmaschine ist in der Slowakei zugelassen, auch dieser Fahrer kommt aus Rumänien. Lausberg holt noch einmal seinen Laptop heraus. Dort hat er zu Testzwecken die gängige Software Globofleet installiert. Der Grund zeigt sich sofort, als Lausberg die Gesamtübersicht der letzten 28 Tage abruft: Auf einen Blick lassen die kleinen Länderflaggen erkennen: Der Rumäne hat seine Touren fast immer nur in Belgien beendet. Lausberg fragt nach – und in der Tat war er seit über sieben Wochen nicht mehr zu Hause. Übernachtet hat er immer im Lkw. „Ich lasse es diesmal dabei bewenden, den Fahrer darauf hinzuweisen, dass das so nicht gestattet ist“, sagt Lausberg.

Es ist Mitte Mai und Lausberg weiß, dass er nach über einem Jahr, als er zum ersten Mal einen Brief an seinen Verkehrsminister geschrieben hat, einen wichtigen Etappensieg im Kampf gegen das Sozialdumping erwirkt hat. „Der belgische König hat ein neues Gesetz zur Wochenruhezeit unterschrieben.“

Es geht um Lausbergs Lieblingsthema, das ihm nicht nur in der Fachpresse, sondern auch im deutschen und belgischen Fernsehen eine gewisse Bekanntheit beschert hat. Bei den deutschen Kollegen schien er anfangs nicht sonderlich beliebt zu sein. „Mittlerweile hat sich das Blatt gewendet und ich werde sogar zu Fachtagungen von Polizei und anderen Kontrollorganen eingeladen, um über meine Maßnahmen gegen den illegalen Wettbewerb mit Fahrern aus Osteuropa zu berichten“, erzählt der Polizist.

Mit Beharrlichkeit und Medienpräsenz hat sich Lausberg durchgesetzt

Am 21. Juni trat das neue Gesetz nun in Kraft: Ein Unternehmer, dessen Fahrer während seiner regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von 45 Stunden im Lkw angetroffen wird, muss jetzt ein Bußgeld von 1.800 Euro berappen. Auslegungsfachleute deutscher Behörden werden möglicherweise anmerken, dass damit Fahrer, die vor dem Lkw im Zelt schlafen oder im Trailer Karten spielen, nicht unter den dem neuen Bußgeld zugrunde liegenden Artikel 8, Absatz 8 der VO(EG) 561/2006, fallen. Doch solche Wortklaubereien schließt Lausberg aus. „Ein belgischer Staatsanwalt hat mich bereits angerufen, mir gratuliert und gesagt, dass ich mich am Ende durchgesetzt habe.“ In Deutschland hingegen dreht sich die Interpretation des Gesetzes gerade um 180 Grad (siehe Seite 8).

Wer einmal persönlich mit Raymond Lausberg über die aktuelle Situation und seine Erfahrungen diskutieren möchte, kann das am 19. Juli tun. Und zwar am Stand des FERNFAHRER beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Dort findet um 15 Uhr eine Podiumsdiskussion statt, an der sich auch Jutta Steinruck und Udo Skoppek beteiligen. ◄I

Dieser rumänische 3,5-Tonner wiegt stolze 5,2 Tonnen.

Seit Juni kosten die 45 Ruhestunden in der Kabine 1.800 Euro.