



## GEZIELTE KONTROLLE DER STRAFTÄTER

Tachomanipulation beschäftigt die Transportbranche seit Jahren. Nun hat die Verkehrspolizeiinspektion Feucht um Polizeidirektor Stefan Pfeiffer und Oberkommissar Andre Munker drastische Zahlen veröffentlicht.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Stefan Pfeiffer/VPI Feucht, VPI Feucht, Andre Munker

Zum ersten Mal gelangte Polizeidirektor Stefan Pfeiffer, heute 60 Jahre alt, seit fast 40 Jahren im Polizeidienst und seit 2008 bei der Verkehrspolizeiinspektion (VPI) Feucht, 2019 durch seinen „geplatzten Krug“ auf der A3 zwischen Roth und Nürnberg-Süd in den Fokus der Öffentlichkeit. Er forderte Gaffer in Pkw und Lkw, die die Szene per Handy fotografierten und selbst einen Stau auslösten, spontan dazu auf, sich einen durch einen Auffahrunfall getöteten ungarischen

Lkw-Fahrer tatsächlich anzusehen statt „nur“ die 128,50 Euro Bußgeld zu zahlen. Was die meisten Fahrer ablehnten. Diese Aktion brachte ihm bundesweit großen Respekt ein.

Nun stehen Stefan Pfeiffer und sein Leiter der Schwerlastkontrolle, Andre Munker, wieder im Blickpunkt der medialen Öffentlichkeit. Zuerst hielt Pfeiffer im Herbst einen brisanten Vortrag auf der 10. Konferenz „Optimierte Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit“ in Bonn und danach

auf dem alljährlichen „Autotag der Allianz“ in München. Die vielen altgedienten Kontrolleure wie etwa Raymond Lausberg (Belgische Polizei), Sven Kilian (Roadpol), der langjährige Polizeidirektor der VPI Mannheim, Dieter Schäfer, und weitere Experten kennen das Thema schon lange. Kurz gesagt geht es um fehlende Kontrollinstrumente, umgebaute Assistenzsysteme, Betrug bei Arbeitszeiten und Sensoren. Die VPI Feucht entdeckt zunehmend professionell manipulierte Lastwagen. An manchen

Tagen gibt es bei 100 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge Mängel. Im Blogbeitrag „Strategien gegen tödliche Unfälle“ auf eurotransport.de sind diese Probleme bereits zum Teil genannt.

### Ausfall der Assistenzsysteme durch Tachomanipulation

„Wenn wir nachts kontrollieren, schlägt uns Kriminalität entgegen, die man teilweise schon als sehr organisiert betrachten muss“, sagt Pfeiffer. Er und Munker gehen davon aus, dass es in etlichen Fällen nicht einzelne schwarze Schafe unter den Fahrern sind, die manipulieren, sondern deren Arbeitgeber. Beanstandet würden überwiegend die Lkw osteuropäischer Speditionen und ihrer Fahrer aus Osteuropa, aus Drittstaaten und mittlerweile der halben Welt. Eines der krassen Erkenntnisse bestätigt Munker: „Die lange praktizierte Manipulation des KITAS-Gebers wurde bereits seit Ende 2012 erschwert und ist insbesondere bei der aktuellsten Version der Fahrtenschreiber nicht mehr ganz so weit verbreitet“, berichtet Munker. „Dafür ziehen nach unseren Erkenntnissen immer mehr Fahrer unter dem Druck, Termine einhalten zu müssen, die Steckverbindung zur Sicherung des Kontrollgerätes. Damit fallen alle Assistenzsysteme und zum Teil die Motorsteuerung aus. Hier wäre es die Aufgabe der deutschen Überwachungsvereine, dies in einem großen Testversuch auf abgetrenntem Gelände genau zu prüfen.“ Viele tödliche Unfälle an Stauenden könnten nicht nur durch das in Deutschland mittlerweile verbotene Abschalten des Notbremsassistenten zu erklären sein, sondern durch den bereits nachgewiesenen Ausfall etwa des ABS, der die genau berechnete Bremskaskade praktisch außer Kraft setzt.

Ebenfalls nach einem schweren Lkw-Unfall im Bereich der VPI Feucht konnten die bestens geschulten Kontrolleure, die permanent in zwei Schichten am Tag und in der Nacht auf Streife gehen und ihre „Kunden“ natürlich genau kennen, die immer wieder dort vorbeikommen, die zunehmende Nutzung einer zweiten oder sogar dritten Fahrerkarte belegen. „Ein Fahrer aus Rumänien saß zuvor 20 Stunden ohne Unter-

“

ANDRE MUNKER, 49  
OBERKOMMISSAR VPI FEUCHT

Unser Kontrollgebiet umfasst Teile der Autobahnen A 3, A 9, A 73 sowie der B 2. Mit zwei Teams führen wir in permanenten Tag- und Nachtschichten gezielte Kontrollen nach den Straftätern im Transportgewerbe durch.



brechung am Steuer und hatte praktisch für jede Schicht eine eigene Fahrerkarte dabei, die er uns nach und nach aushändigte. In solchen Fällen nutzen wir neben den Sicherheitsleistungen, die durch das zuständige Bundesamt für Logistik (BALM) als Bußgeldbehörde für ausländische Transportunternehmer und Fahrer am Ende abgerechnet wird, alle weiteren rechtlichen Möglichkeiten, und ordnen eine Ruhezeit von elf Stunden an, womit allein der vorherige Zeitgewinn zunichte ist.“

Laut Raymond Lausberg werden die Kontrollen bereits seit Jahren gezielt erschwert, weil, wie er schreibt, die großen und bekannten litauischen sowie polnischen Flotten ganz gezielt nur noch weiße, neutral beschriftete Fahrzeuge einsetzen. Diese wurden teilweise in sehr großer Stückzahl von der westeuropäischen Nutzfahrzeugindustrie zu hohen Rabatten gekauft oder geleast. „Allein laut der letzten Mautstatistik kommen an der deutsch-belgischen Grenze bei Aachen im Jahr 2,5 Millionen Lkw vorbei, wir können gerade mal ein Prozent davon kontrollieren.“ Auch der europäische Verkehrspolizeiverband Roadpol koordiniert regelmäßige grenzüberschreitende Kontrollaktionen. Allein im Februar 2024 kontrollierten Verkehrspolizisten im Laufe einer Woche in 29

Ländern 248.498 Lastwagen. Die Polizisten entdeckten Verstöße bei knapp 87.000 Lkw – eine Quote von 35 Prozent.

### Gefälschte Urkunden aller Art

Den größten Wettbewerbsvorteil verschaffen sich Unternehmer durch den Einsatz von Fahrzeugführern, die weder im Besitz einer Fahrerlaubnis noch einer Arbeitserlaubnis sind, sondern teilweise mit komplett gefälschten Unterlagen unterwegs sind“, hatte Pfeiffer bereits in seinen Vorträgen beschrieben. Munker nennt ein extremes Beispiel: „In einem anderen Fall war ein Fahrer, der noch nicht 30 Jahre alt war, im Auftrag seiner Firma aus einem Drittstaat bei der Kontrolle annähernd drei Monate ohne einen Tag Ruhepause unterwegs.“

Auch das beklagt Lausberg, der mittlerweile nach 45 Jahren im Ruhestand ist, schon lange. Leidtragende seien die deutschen und in seinem Fall die belgischen kleinen Frachtführer und mittelständischen Speditionen, die bei angebotenen Preisen von etwas über 65 Cent bei mindestens nötigen 1,30 Euro pro Kilometer nach und nach in die Insolvenz geraten,




falls sie nicht von einem besser aufgestellten Unternehmen übernommen werden. Die großen internationalen Logistikkonzerne haben das Problem eher nicht. Im Gegenteil: Sie profitieren teilweise von diesen kaum kontrollierten Zuständen.

Auch Andreas Schindler, Geschäftsführer der FS Fahrerschmiede GmbH aus Köln mit bundesweit sieben Niederlassungen im Bereich Personalleasing tätig, warnt seit geraumer Zeit seine Kunden vor den Machenschaften auch in diesem Segment. „In Zeitz ist in der Nacht zum Sonntag ein Lkw-Fahrer in seiner Kabine verbrannt“, schreibt er auf Nachfrage. „Vor wenigen Wochen haben drei Usbeken einen Ukrainer in einem Gewerbegebiet bei Schwäbisch Hall an einem Samstag mutmaßlich unter Alkohol erschlagen. Uns selbst wird Fahrpersonal angeboten, das nicht mehr als 50 Euro am Tag verdienen kann, und das bei

eigener Anreise.“ Das Fahrpersonal komme aus Kasachstan, Usbekistan, Kirgistan, Aserbaidschan oder Georgien. Er habe Ausweise und nationale Führerscheine aus deren Heimat gesehen. Viele dürften seiner Meinung nach in Deutschland ohne gültige Fahrerqualifikation gar nicht fahren. Auch Schindler hat jetzt Kontakt zur VPI Feucht aufgenommen. Auch nach seiner Erfahrung würden die organisierte Kriminalität (OK) und teilweise Clanstrukturen die Schleusung und den Einsatz als Lkw-Sklaven organisieren. „Fahrer, die insbesondere in der Lebensmittellogistik tätig sind, wechseln wegen der oft menschenunwürdigen Zustände teilweise sofort.“

Löhne würden laut Schindler nicht gezahlt, viele arbeiten ohne Arbeitsvertrag, sie hätten kaum eine Klagemöglichkeit, keine Krankenversicherung, keine A1-Bescheinigung, es würden keine Beiträge zur Berufsgenossen-

schaft abgeführt, sie seien monatelang im Lkw ohne Rechte und Schutz. „Durch den illegalen Aufenthalt sind die Fahrer erpressbar, genauso wie die Familie zu Hause.“

Ordentliche Unternehmer können so nicht bestehen. „Lassen Sie es mich klar sagen: Durch den Einsatz von Schein-Zeitarbeitsfirmen aus dem Ausland, insbesondere aus Litauen und Polen sowie anderen Ost-EU-Ländern, entziehen sich diese Firmen der Verfolgung.“ Auch Schindler verweist am Ende auf das polnische Firmenkonsortium LukMaz und Mazur, dessen Auftraggeber nie offiziell Zahlungen – zumindest bis zum Mindestlohn – geleistet und die hinterzogenen Sozialversicherungsbeiträge nachbezahlt hätten. Am Ende hatten einige Auftraggeber auf Vermittlung eines Anwalts die ausstehenden reinen Nettolöhne übernommen, um schnell an ihre Waren zu kommen. 

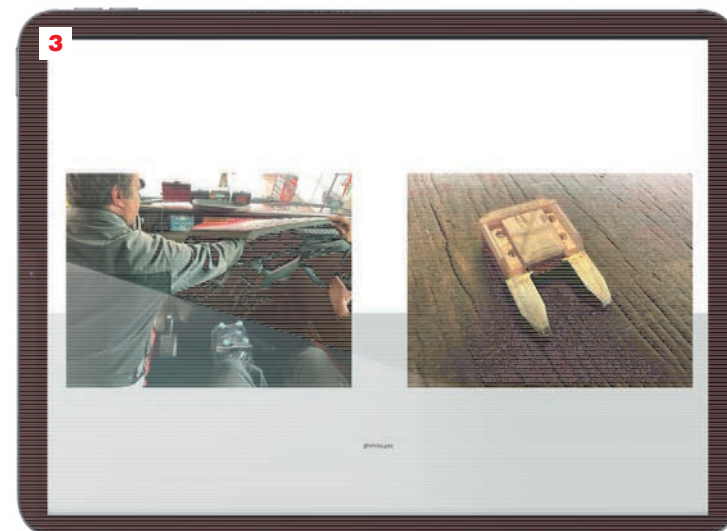
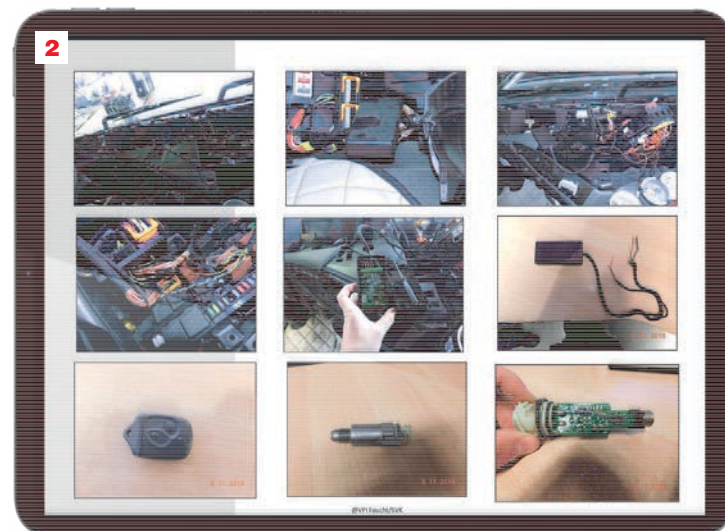
**GÖTZ BOPP BERÄT** seit mehr als 15 Jahren Unternehmen, die Güter oder Personen in Deutschland und Europa befördern. Sein Beratungsschwerpunkt ist die rechtskonforme Durchführung der Beförderungen; insbesondere in Unternehmen aus Industrie, Handel, Handwerk sowie Kultur- und Dienstleistungswirtschaft, die Werkverkehr betreiben. Er ist als Experte und Fachbuchautor für das Fahrpersonalrecht, Auditor für Compliance-Management-Systeme im Verkehrssektor sowie als Trainer für Verantwortliche, Fahrer und Behördenmitarbeiter aktiv.



**1 REGELMÄSSIG ERWISCHT DIE VPI FEUCHT** besonders in der Nacht Fahrer aus aller Herren Länder auf osteuropäischen Lkw mit gefälschten Dokumenten.

**2 DIE KLASSISCHE MANIPULATION** über den KITAS-Geber am Getriebe ist bei den digitalen Tachografen der jüngsten Generation kaum noch vorhanden.

**3 DIE GRÖSSTE GEFAHR** sehen die Beamten beim Ziehen der Steckverbindung zur Sicherung des Kontrollgeräts, was zu einem Ausfall der Assistenzsysteme und schweren Unfällen führen kann.



# VERLÄNGERUNG DER MITFÜHRPFLICHT

Seit dem Jahreswechsel müssen die meisten Fahrer die Nachweise über ihre Lenk- und Ruhezeitaufzeichnungen nicht mehr nur für die letzten 28, sondern für die letzten 56 Kalendertage mitführen.

TEXT | Götz Bopp FOTOS | Jan Bergrath

**G**eregelt ist die Mitführipflicht grundsätzlich im Artikel 36 der VO (EU) Nr. 165/2014. Da die Sozialvorschriften ein komplexes rechtliches Thema sind, trifft die Verlängerung jedoch nicht alle Fahrer gleichermaßen. Die Auslesefrist der Fahrerkarten bleibt bei maximal 28 Tagen.

## Digitale und analoge Fahrtenschreiber

Wer aber mit einem digitalen oder analogen Fahrtenschreiber unterwegs ist und in eine Kontrolle gerät, muss lückenlose Nachweise seiner Tätigkeiten und Untätigkeiten für den aktuellen und die vorausgehenden 56 Kalendertage vorlegen können. Dies gilt unabhängig davon, ob die Fahrten nur national oder auch grenzüberschreitend stattfinden.

## Fahrten, bei denen das AETR gilt

Werden Beförderungen durchgeführt, bei denen AETR-Staaten befahren werden, unterliegt die gesamte Beförderung nicht den EU-Sozialvorschriften und deshalb gilt hier auch nicht die verlängerte Mitführipflicht. Das AETR schreibt weiterhin die 28-tägige Mitführipflicht vor und an dieser Situation dürfte sich alsbald auch nichts ändern. Bei Fahrten in die Schweiz und ins Vereinigte Königreich ist jedoch von 1+56 Tagen Mitführipflicht auszugehen, da hier aus Sicht eines deutschen Unternehmens das AETR nicht anwendbar ist.

## Tageskontrollblatt

Wer in Deutschland mit einem aufzeichnungspflichtigen Fahrzeug unterwegs ist, dessen

zulässige Höchstmasse maximal 3.500 kg beträgt und das nicht über einen Fahrtenschreiber verfügt, muss seine Lenk- und Ruhezeiten auf einem sogenannten Tageskontrollblatt dokumentieren. In § 1 Absatz 6 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) ist hierzu eindeutig geregelt, dass lediglich der aktuelle und die letzten 28 Kalendertage nachgewiesen werden müssen. Die FPersV sollte 2025 oder 2026 novelliert werden und vielleicht ändert sich in der Folge die Dauer der Mitführipflicht. Wer sowohl mit Fahrtenschreibern als auch mit Tageskontrollblättern zu tun hat, sollte die Tageskontrollblätter erst nach 56 Tagen im Unternehmen abgeben, da diese bei Fahrten mit Fahrtenschreiber als Nachweise dienen. 