

# LETZTE KONSEQ

**Trotz strenger Kontrollen häufen sich die Verstöße gegen die Fahrzeitbestimmungen. Immer mehr Fahrer zeigen sich selbst an.**

Text | Jan Bergrath

**D**eutschland ist Billigstrafland. Jedenfalls für Lkw-Fahrer, die europaweit unterwegs sind und nur geringfügige Lenkzeitverstöße begangen haben. Da es die Europäische Union im Rahmen der EU-Verordnung 561/2006 den Mitgliedsländern freigestellt hat, über die Höhe der Sanktionen selbst zu entscheiden, gibt es EU-weit keine einheitlichen Bußgelder. Belgien, Frankreich, Spanien oder Polen sind für hohe Bußgelder bekannt, zum Teil, weil dort manche Verstöße nicht wie hierzulande als Ordnungswidrigkeit, sondern gleich als Straftat geahndet werden. Da die EU aber festgelegt hat, dass die Kontrollorgane der einzelnen Staaten die Verstöße, die Fahrer in den letzten 28 Tagen in anderen Mitgliedsländern begangen haben, an Ort und Stelle ahnden können, ist gerade für deutsche Fahrer eine regelrecht „marktwirtschaftliche“ Situation entstanden: Strafe ja, aber so günstig wie möglich. Auch gegen mögliche Willkür – vor allem in Osteuropa – versuchen sie sich zu wehren, indem sie sich vor Grenzübertritt bei der Polizei selbst anzeigen.

Die 30 bis 150 Euro Bußgeld im Vergleich zu Strafen bis 2000 Euro im Ausland sind unter diesem Aspekt beim „Schutzmann“ gut angelegt. Doch Vorsicht: „Lkw-Fahrer sollten bei einer Kontrolle Wert darauf legen, dass sie ein so genanntes Straßenkontrollformular ausgehändigt bekommen“, warnt der Kölner Polizeihauptkommissar Michael Tangermann. „Denn nur auf diesem europaweit inhaltlich identischen Formular sind die einzelnen Verstöße anhand von einheitlichen Zahlencodes aufgeführt. Und nur damit kann ein Fahrer vermeiden, dass er im Ausland zum zweiten Mal für denselben Verstoß geahndet wird.“

Ob das Brüsseler Formblatt für den modernen Ablasshandel tatsächlich in der tiefen südländischen oder osteuropäischen Provinz beherzigt wird, steht auf einem anderen Blatt. Auch den einstigen Spielraum des menschlichen Ermessens bei Straßen- und Betriebskontrollen gibt es heute nur noch selten. Kein Wunder also, dass Unternehmen

und Fahrer auf internationalen Touren hier sogar gemeinsame Sache machen, um Kosten zu vermeiden.

Anders sieht es dagegen aus, wenn sich Fahrer, oft in letzter Konsequenz, nur durch eine Selbstanzeige dagegen wehren, von ihren Disponenten rund um die Uhr durch die Gegend gejagt zu werden. „Wir erleben es immer öfter, dass Fahrer ganz bewusst in Kontrollen fahren oder eine Polizeiwache ansteuern, damit sie mal wieder eine Pause machen können“, sagt Tangermann. „Dahin-

ter steckt oft die pure Verzweiflung.“ Oder reiner Selbstschutz. „Es gab den Fall, dass ein Fahrer, der immer als Springer eingesetzt war, festgestellt hat, dass an der Tachonadel eines Lkw manipuliert wurde. Durch die Selbstanzeige konnte er vermeiden, bei einer möglichen Kontrolle selbst eine Anzeige durch die Polizei zu bekommen.“

„Nur wenige Fahrer wissen, dass sie die Möglichkeit zur Selbstanzeige haben“, sagt Horst Lotzgeselle aus Melsungen. Er fährt seit 20 Jahren im Fernverkehr, wie er anlässlich der ver.di-Veranstaltung in Kassel (S. 21) sagt – und hat bereits öfter Selbstanzeige erstattet. Zuletzt war er Mitte Januar für acht Tage bei der Spedition Schmelz angestellt. In dieser Zeit, so behauptet Lotzgeselle, musste er bereits mehrfach die Lenkzeiten überschreiten. „Es gibt bei Schmelz Anweisungen, die Tachoscheibe oder die Fahrer-



# UENZ

karte aus dem Tacho zu nehmen, wenn der Betriebshof angefahren wird. Das gilt auch bei Fahrten auf öffentlichen Straßen zum Außenlager und zur Waschanlage nach Heiligenrode.“ Geschäftsführer Karl-Heinz Schmelz wollte sich gegenüber FERNFAHRER dazu nicht äußern.

Am 27. Februar übergibt Lotzgeselle eine schriftliche Selbstanzeige mit den entspre-

chenden Kopien seiner Tachoscheiben an Betriebskontrolleur Heinz-Werner Schade vom Dezernat 35.1 des Regierungspräsidiums Kassel. Auch andere lokale Lkw-Fahrer bestürmen Schade im Anschluss an seinen Vortrag, um Beschwerden loszuwerden. „Wenn wir Fahrer uns nicht langsam gegen die schlimmen Zustände wehren, passiert gar nichts“, sagt Lotzgeselle. Auch Rainer Lange, der im Januar noch bei M&B Logistic in Vellmar beschäftigt war, erstattete Anzeige gegen sich selbst (siehe FERNFAHRER 4/10). Er hat seine Deckung aufgegeben, weil er die Kollegen ermutigen möchte, zu die-

sem legitimen Mittel zu greifen. Er arbeitet nun bei einem seriösen Unternehmen.

In der Regel gehen Selbstanzeigen anonym bei den Behörden ein. Die Zuständigkeiten für den Bereich Arbeitsschutz oder Gewerbeaufsicht sind allerdings neu geregelt worden – und etwas kompliziert (siehe Kasten). Dabei muss man Grundsätzliches unterscheiden: Meldet sich ein Fahrer beim Arbeitsschutz, so ist das offiziell eine Beschwerde. „Wir unterliegen dem Opportunitätsprinzip“, erläutert Fred Dremel, seit 30 Jahren Betriebskontrolleur, heute für die Bezirksre-



**Fred Dremel ist schon seit 30 Jahren Betriebskontrolleur.**

**Nur das Straßenkontrollformular wird im Ausland anerkannt.**

## Überwachung der Vorschriften durch die Kontrollorgane



**Rainer Lange, 42, aus Reinhardshagen**

„Ich fühle mich gut dabei, dass ich endlich eine Selbstanzeige erstattet habe. Seit über zwei Jahren ärgere ich mich wahnsinnig, dass so viele Fahrer von ihren Unternehmen gnadenlos ausgebeutet werden.“



**Hauptkommissar Michael Tangermann kennt die Nöte der Fahrer aus der Praxis.**



**Horst Lotzgeselle, 50, aus Melsungen**

„Ich kann verstehen, dass viele Fernfahrer-Kollegen Angst haben, den Job zu verlieren. Aber wenn wir uns als Fahrer nicht langsam gegen die schlimmen Zustände wehren, passiert gar nichts.“



**Horst Lotzgeselle übergibt eine Beschwerde an Heinz-Werner Schade.**

gierung Köln. „Das heißt, wir können einschreiten, müssen es aber nicht.“ Dremel muss dann unter Umständen auch abwägen, ob sich ein entlassener Fahrer nur rächen will oder die Vorwürfe Hand und Fuß haben. In der Regel kennen langjährige Betriebskontrolleure die Unternehmen aus ihrem Zuständigkeitsbereich.

Anders ist es bei einer Selbstanzeige bei der Polizei. Hier herrscht das Legalitätsprinzip. Bei Verdacht muss die Polizei einschreiten und eine Anzeige aufnehmen. „Die wird von uns an die zuständige Behörde weitergeleitet“, so Tangermann. In seinem Fall die Bezirksregierung Köln. „Wir vermerken, dass der Fahrer freiwillig zu uns gekommen ist. Dann liegt es an der zuständigen Behörde zu entscheiden, wie sie damit umgeht.“

Sowohl Schade als auch Dremel versichern gegenüber FERNFAHRER, dass sie versuchen, bei einer Beschwerde oder der Bearbeitung einer Selbstanzeige, die Fahrer, so weit es möglich ist, rauszuhalten. „Bei einer Ordnungswidrigkeit, also einem Verstoß gegen die Lenkzeit, klappt das in der Regel“,

sagt Dremel. „Anders ist es, wenn der Fahrer selber am Tacho manipuliert oder eine zweite Fahrerkarte benutzt hat. Dann müssen wir die Staatsanwaltschaft einschalten, die entscheidet, ob sie den aussagebereiten Fahrer als Zeugen behandelt oder anklagt.“

In den meisten Fällen erfolgt nach einer Selbstanzeige eine Betriebskontrolle – über deren Ausgang dem Fahrer allerdings keine Auskunft gegeben wird. Denn es geht darum, auch die Disponenten oder, wenn diese, wie in einem großen Transportunternehmen, nicht als direkt Verantwortliche für die Planung des betroffenen Fahrers zu ermitteln sind, den Unternehmer selbst zu belangen. Zum Teil mit erheblichen Bußgeldern. Danach ist das Arbeitsverhältnis meist empfindlich gestört. Kleine Transportunternehmer mit wenigen Lkw können sich meist denken, wem sie die Betriebskontrolle zu verdanken haben. „Aus unserer Erfahrung

kommen Beschwerden aber sehr oft erst, wenn Fahrer in einem Unternehmen nicht mehr lange bleiben wollen“, so Dremel.

Arbeitsschutzbehörden sind im Grunde auf die Informationen der Fahrer angewiesen. „Wenn mich ein Fahrer anruft, komme ich gern zu einem Treffpunkt und lese in meinem Laptop die Fahrerkarte aus“, sagt Schade. Manchmal stellt sich heraus, dass Vorwürfe unbegründet sind – und der Fahrer mit dem digitalen Tacho nicht umgehen kann oder sich die Lenkzeiten selber kaputt fährt. Problematisch bleibt nach wie vor die Einbeziehung der Gesamtarbeitszeit in das System von Kontrolle und Ahndung. „Ein Fahrer, der am Tag zehn Stunden lenkt, darf im Grunde keinen anderen Handschlag mehr machen“, sagt Schade – wohl wissend, dass das die tägliche Praxis ist. Hier fehlt bundesweit schlicht die Manpower zur konsequenten Kontrolle der erlaubten 48 Stunden im Wochenmittel.

**Fahrer sollten vor der Selbstanzeige keine Angst haben. Sicherheit geht vor**

In der Wirtschaftskrise stiegen laut Dremel die Verstöße – und damit auch die Selbstanzeigen.

„Fahrer sollten keine Angst haben, sich durch eine Selbstanzeige an uns zu wenden“, ermutigt Tangermann. „Es wird oft vergessen, dass die Sozialvorschriften hauptsächlich zum Schutz der Fahrer geschaffen wurden, damit sie nicht zu Leibeigenen ihrer Chefs werden. Denn ein Fahrer, der sich selbst anzeigt, weil er bis zum Umfallen arbeiten muss, sorgt auch für mehr Verkehrssicherheit auf der Straße.“ ◀



**Auf der ver.di-Veranstaltung in Kassel bestürmen Fahrer den Betriebskontrolleur.**

**Zuständigkeiten**

**W**ieder einmal ist es dem föderalen System der Bundesrepublik Deutschland zu verdanken, dass die behördlichen Zuständigkeiten für den Arbeitsschutz in Deutschland völlig uneinheitlich geregelt sind. In Nordrhein-Westfalen beispielweise wurden die Aufgaben der ehemaligen Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz 2007 auf die fünf Bezirksregierungen übertragen. In Baden-Württemberg wurden 2005 im Rahmen der Verwaltungsreform die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter aufgelöst und die Aufgabenbereiche an die Regierungspräsidien beziehungsweise Stadt- und Landkreise übertragen. In Hessen wurden 2002 die Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz und somit auch der Aufgabenbereich „Fahrpersonalrecht“ in die Regierungspräsidien eingegliedert. Eine aktualisierte Liste der jeweiligen Zuständigkeiten steht als Download auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr, BAG, zur Verfügung. [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de). Für Fahrer, die sich über ihren Arbeitgeber beschweren möchten, ist jeweils die entsprechende Behörde am Sitz des Unternehmens zuständig.