

ACHTUNG, KONTROLLE!

Die Parkplätze heißen „Auf dem Hahnen“ und „Auf dem Hirschen“. Sie liegen strategisch günstig auf beiden Seiten der A 61 zwischen den Autobahnkreuzen Ludwigshafen und Frankenthal. Zwei Tage im Spätsommer sind sie komplett für den normalen Verkehr gesperrt – dann gehen die Güterverkehrsexperten der Polizei von dort aus auf die Pirsch. Blau-weiße Kleinbusse und graue Zelte belegen einen Teil der Stellfläche, eine Achswaage ist aufgebaut und

mobile Trupps in Streifenwagen und auf Motorrädern ziehen auffällige Lkw aus dem fließenden Verkehr. Insgesamt 75 Beamte aus Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sind im Einsatz. Darunter ist auch Polizeihauptkommissar Sven Kilian, seit August 2009 stellvertretender Leiter des „Kontrolltrupps gewerblicher Güter- und Personenverkehr“ des Polizeipräsidiums Koblenz.

Seit Februar 2014 ist er bei TISPOL (Traffic Information System Police) Nachfolger von Polizeihauptkommissar Helfried Gös-

sel in der „Tacho Web Group“ (siehe Seite 68). Immer wieder hat FERNFAHRER über Gösels konsequenten Kampf gegen die Tacho-Manipulation berichtet, Kilian will das nun nach dessen Ruhestand weiterführen.

Als Beobachter sind geladene Vertreter regionaler Transportunternehmer dabei sowie Markus Reiter. Er ist bei Daimler für das Qualitätsmanagement der eigenen, weltweiten Transportlogistik zuständig. Reiter interessiert sich besonders für die Kontrolle von Autotransportern. Aus den von der Polizei

beanstandeten Fehlern möchte er Konsequenzen für die Verladung der Neufahrzeuge in den Daimler-Werken ziehen.

Es ist ein internationales Großaufgebot: Auch Polizisten der beiden angrenzenden Länder Luxemburg und Frankreich nehmen an dieser konzertierten Aktion teil, dazu Kontrolleure des Hauptzollamtes Karlsruhe, der Gewerbeaufsicht aus Neustadt und Koblenz und der zentralen Bußgeldstelle Speyer. Eine Großkontrolle zu Ladungssicherung und Gefahrgut, die sich am Ende aus den reinen

Zahlen selbst begründet: Von den insgesamt 83 überprüften Fahrzeugen werden 63 beanstandet, davon 23 wegen mangelnder Ladungssicherung, 15 wegen ungenügender Fahrzeugtechnik wie defekten Bremsen oder verschlissenen Reifen. Es gibt 26 Verstöße gegen die Sozialvorschriften. Als Sicherheitsleistung verlangt die Polizei insgesamt 14.800 Euro. In 36 Fällen untersagt sie noch an Ort und Stelle die Weiterfahrt.

Auf der westlichen Seite hat die Luxemburger Société Nationale de Contrôle Technique, SNCT, das Äquivalent des deutschen TÜV, ihren knapp sieben Jahre alten mobilen Bremsenprüfstand mit integrierter Rüttelplatte installiert. Er ist der Einzige seiner Art in Europa und hat rund 500.000 Euro gekostet. Der Prüfstand wird auf einem Tieflader transportiert und in knapp 45 Minuten aufgebaut. Zwei erfahrene Mitarbeiter steuern die Anlage.

Zuerst wird die Bremsleistung jeder Achse einzeln gemessen, dann der komplette Zug per Hydraulik auf eine für die weitere Prüfung angenehme Arbeitshöhe gehoben. Nun kann Alexander Heibel, ein sogenannter polizeitariflich Beschäftigter (PTB), unter angemessenen Arbeitsbedingungen kontrollieren. Er arbeitet seit zwölf Jahren als technischer Kontrolleur für den Verkehrsdienst des Polizeipräsidiums Koblenz.

Heibel checkt die Fahrzeuge, die von der Autobahn auf den Parkplatz geleitet werden. „Die Prüfstand ist genau das richtige Werkzeug, um die Vorgaben zu den europäischen Unterwegskontrollen zu erfüllen“, sagt Heibel. „Ein kleines Land wie Luxemburg kann sich das leisten, aber für die Polizei der 16 deutschen Bundesländer ist es Zukunftsmusik. Immerhin können wir bei länderübergreifenden Großkontrollen auf diese Anlage zurückgreifen. Damit erreichen wir eine deutliche höhere Trefferquote.“

Wie effektiv Heibel die Fahrzeuge in Augenschein nehmen kann, zeigt sich bei einem Sattelzug aus Tschechien. Die Bremsleistung ist zunächst in Ordnung. Heibel und seine zwei Kollegen gehen jetzt unter den Auflieger und leuchten das Fahrwerk mit der Taschenlampe ab. Der Ersatzreifen wirkt neu, die Halterung ist stark angerostet. Schließlich untersuchen sie einzeln die sechs Reifen. Eine Stelle auf der Lauffläche macht Heibel schließlich stutzig. Mit einem Schraubenzieher hebt er das gelöste Gummi an. „Die Beschädigung geht durch bis auf die Karkasse“, diagnostiziert er sofort. „Die eindringende Feuchtigkeit lässt das Stahlgewebe rosten oder kleine Gegenstände dringen ein. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis der Reifen platzt. Gerade in diesem Sommer gab es immer wieder schwere Lkw-Unfälle durch geplatze Reifen.“ Der Fahrer des Sattelzugs sieht sich nicht in der Lage, den Ersatzreifen



Dank des mobilen Bremsenprüfstands entdeckt die Polizei technische Mängel.



Alexander Heibel von der Koblenzer Polizei nimmt einen Lkw in Augenschein.



Dieser Lkw wird wegen eines Reifenschadens stillgelegt.



Erschreckende Bilanz: Bei einer Ladungssicherungskontrolle an der A 61 fallen vor allem Lkw aus Osteuropa negativ auf.

Text | Jan Bergrath

Fotos | Jan Bergrath

Fragen an:



Polizeihauptkommissar Sven Kilian ist seit Februar 2014 bei TISPOL Nachfolger von Helfried Gössel in der Arbeitsgruppe „Tacho Web Group“.

Was genau macht die „Tacho Web Group“ der TISPOL?

Kilian: TISPOL steht für „Traffic Information System Police“. Es handelt es sich um eine Nichtregierungsorganisation, hervorgegangen aus einem Zusammenschluss von Verkehrspolizeien der Mitgliedsländer der Europäischen Union, mit Hauptsitz in London. Wir beschäftigen uns im Besonderen mit der Technik und Handhabung der digitalen Kontrollgeräte sowie mit der Entdeckung und Aufarbeitung von Manipulationen. Wir führen spezielle Fortbildungsseminare für europäische Kollegen auf dem Gebiet „Manipulationen“ durch.

Warum fiel die Wahl auf Sie?

Kilian: Meine Arbeit in der spezialisierten Überwachung des Lkw- und Personenverkehrs begann letztendlich mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes 2006. Im Laufe der Jahre habe ich im Rahmen von Schulungen und Tagungen bundesweit Kontakte knüpfen können – so lernte ich auch Herrn Gössel kennen. Durch diesen Kontakt und die Zusammenarbeit fragte er mich, ob ich mir vorstellen könnte, ihm in der Arbeitsgruppe als TISPOL-Vertreter der deutschen Polizei nachzufolgen.

Wird immer noch viel am Tacho manipuliert?

Kilian: Genau wie die Technik entwickeln sich natürlich auch die Manipulationen permanent weiter. Sie erstrecken sich vom einfachen Fahren ohne Fahrerkarte bis hin zum Einbau technischer Komponenten. Manipuliert wird übrigens gleichsam von Fahrern und Unternehmern aus allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

selbst aufzuziehen, also bleibt der Lkw stehen, bis der Unternehmer einen Reifendienst beauftragt hat. Heibel scheut sich nicht, das Problem einzuordnen. „Gerade Lkw aus Osteuropa fallen wieder öfter auf. Ein Rumäne, den ich auf dem Prüfstand untersucht habe, hatte an einer Achse die Bremsscheiben ausgebaut, um sie einem Kollegen zu geben, der gar keine mehr hatte. Auch auf die Prüfbescheinigungen mancher osteuropäischer Länder ist nicht immer Verlass. Viele sind reine Gefälligkeitsgutachten“, berichtet er.

Diese erschreckende Erkenntnis macht inzwischen auch immer öfter Hauptinspektor Raymond Lausberg bei seinen vielen Kontrollen entlang der E 40 in Belgien zwischen Aachen und Lüttich, einer der wichtigsten Transitachsen Europas. „Fehlende, ungültige und gefälschte technische Bescheinigungen von gebietsfremden Lkw, darunter sehr viele, die in Rumänien und Bulgarien zugelassen sind, sind bei unseren Kontrollen längst an der Tagesordnung.“

Diese Einschätzung der Polizei, dass Lkw aus Osteuropa bei technischen Kontrollen öfter mangelhaft sind als Fahrzeuge aus den 15 westeuropäischen Ländern, deckt sich auch mit den jüngsten Erkenntnissen aus dem Geschäftsbericht des Bundesamtes für Güterverkehr, BAG, für das Jahr 2013. Im Vergleich verstoßen demnach osteuropäische Lkw beziehungsweise deren Halter und Fahrer deutlich häufiger gegen das Straßenver-

„Die zum Teil stark subventionierten Flotten werden alt“

kehrsrecht, gegen die Vorschriften der Ladungssicherung und haben mehr technische Mängel. Laut BAG sind die Beanstandungsquoten teilweise mehr als doppelt so hoch wie die bei westeuropäischen Fahrzeugen. Allerdings, so räumt das BAG gleichzeitig ein, schneiden die westeuropäischen Fahrer mit einer Beanstandungsquote von 21,1 Prozent schlechter ab als die osteuropäischen Fahrer. Letztere liegen bei „nur“ 13,2 Prozent.

Das abschließende Kontrollprotokoll der Polizei aus Rheinland-Pfalz liest sich neben „einfachen“ Delikten wie eingerissenen Gurten oder falsch gesicherter Ladung zum Teil wie eine Horrorstory aus der Welt des wettbewerbsgetriebenen internationalen Straßengüterverkehrs. Ein Lastwagen aus Rumänien war mit fünffach gerissener Bremsscheibe unterwegs. Der polnische Fahrer eines deutschen Sattelzuges hatte bei der Verladung von Gefahrgut der Klasse 9 eine Palette mit notdürftig verklebten Plastiksäcken übernommen. Bei der Prüfung der Ladung rieselte das Gut dann prompt auf den Boden – was



Per Achswaage kontrollieren die Beamten, ob die Lkw überladen sind.

erst einen Feuerwehreinsatz und dann eine Umladung der Paletten erforderte.

Beim Check eines deutlich über die zulässige Gesamtlänge beladenen Autotransporters aus Litauen stellten die Kontrolleure weitere erhebliche Mängel fest. „Dieses Fahrzeug musste ebenfalls entladen und anschließend abgeschleppt werden, da wir eine



Das unzureichende Niederzurren von Autozulieferteilen ist ein Streitthema.



Hier rieselt pulverförmiges Gefahrgut aus einer beschädigten Verpackung.



Dieser Lkw aus Polen hat nicht nur Schrott geladen, er ist im selben Zustand.

Weiterfahrt, selbst im leeren Zustand, nicht verantworten konnten“, berichtet Rolf Spiegelhalter, Leiter Zentrale Verkehrsdienste der Polizeidirektion Neustadt.

Besonders gravierend waren jedoch die technischen Mängel bei einem aus Polen stammenden Sattelzug, der in loser Schüttung Fahrzeuggetriebe und Motoren mit nicht



Eine schicke rosa Stahlkette verhindert, dass stillgelegte Lkw weiterfahren können.

abgelassenem Öl transportiert hat. „Dabei war die Ladung ohne jegliche Sicherung und drückte bereits die Ladebordwände nach außen“, erzählt Spiegelhalter.

Mit einer nur auf den ersten Blick zierlich wirkenden Stahlkette an zwei Rädern des Aufliegers hinderte der Einsatzleiter den Lkw-Fahrer daran, mit dem Schrottfahrzeug

das Weite zu suchen.

Nach zwei Tagen Kontrolle lautet Alexander Heibels Fazit schließlich: „Die Bilanz unserer Kontrolle ist erschreckend. Man merkt: Die einst von der Europäischen Union zum Teil stark subventionierten Flotten aus Osteuropa werden jetzt langsam alt.“



Markus Reiter, Qualitäts-Manager bei Daimler, beobachtet die Kontrolle.