

Lkw-Kontrollen auf Autobahnen auch zur Nachtzeit – aktuelle Kontrollergebnisse belegen die Notwendigkeit

LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher, DPoIG-Kommission Verkehr

Im Jahr 2019 kam es in Nordrhein-Westfalen zu insgesamt 61.479 Verkehrsunfällen mit Personenschaden (Getötete und Verletzte); davon fanden 4.609 unter Beteiligung von Lkw statt. In 3.063 Fällen war der Fahrzeugführende des Lkw der Unfallverursacher (sog. „Unfallbeteiligter 01“). Im selben Zeitraum kam es auf nordrhein-westfälischen Autobahnen zu insgesamt 4.304 Verkehrsunfällen mit Personenschaden; davon fanden 1.242 unter Beteiligung von Lkw statt. In 782 Fällen war der Fahrzeugführende des Lkw der Unfallverursacher. Erich Rettinghaus, DPoIG-Landesvorsitzender Nordrhein-Westfalen, führt dazu aus „Wenn Lkw-Führende an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt waren, dann in etwa zwei Drittel dieser Fälle als Unfallverursacher.“

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw führen bekanntermaßen oftmals zu erheblichen Personen- und Sachschäden sowie zu signifikanten Verkehrsbehinderungen. Auf Autobahnen führen sie regelmäßig zu Staus, die dann gelegentlich auch mit dramatischen „Stauendeunfällen“ (Auffahren auf das Stauende) einhergehen. Unfallursächlich ist dabei in einer nicht unbedeutenden Anzahl von Fällen menschliches Versagen. In diesem Zusammenhang sind Polizeikräfte der Verkehrspolizeiinspektion Feucht (Bayern), die sich dieser Thematik in besonderer Weise gewidmet haben, auf ein neues Phänomen gestoßen. Sie berichten davon, dass insbesondere im Frühdienst immer wieder sichtlich erschöpfte Lkw-Führende festgestellt wurden, obwohl das Kontrollgerät des zugehörigen Lkw keine längeren Fahrzeiten aufgezeichnet hatte. Nach einjähriger Beobachtung im Rahmen eines Projektes liegen den bayerischen Polizeibeamtinnen und -beamten inzwischen Erkenntnisse vor, dass man die Lkw bewusst zur Nachtzeit bewegt, um polizeilichen Kontrollen zu entgehen. Die Lkw werden in dieser Zeit ohne Nutzung der vorgeschriebenen Fahrerkarte über lange Strecken gefahren, um die spezifischen Fahrzeitregelungen (Sozialvorschriften) zu unterlaufen; diese Vorgehensweise ist dann tagsüber nur noch schwer nachweisbar.

Anfang September 2020 hatte der DPoIG-Landesvorsitzende Erich Rettinghaus anlässlich eines Termins mit Herrn Innenminister Herbert Reul Gelegenheit, diese Erkenntnisse – von einer DPoIG-Expertengruppe in einem Memo aufbereitet und um Unterlagen aus Bayern ergänzt – zu übergeben. Das Memo enthielt u. a. die Kernbotschaft „Vor dem Hintergrund der vorliegenden Erkenntnisse erscheint es angezeigt, gezielte Lkw-Kontrollen auf Autobahnen zur Nachtzeit durchführen lassen!“. Die dahinterstehende Annahme war, dass derartige Lkw-Kontrollen Verstöße wie beispielsweise Fahren ohne bzw. mit fremder Fahrerkarte offenkundig werden lassen. Bei dieser Gelegenheit könnten zudem technische Manipulation am EG-Kontrollgerät, Urkundenfälschungen, Trunkenheitsfahrten sowie ausländerrechtliche Verstöße entdeckt werden. Der Gedanke wurde dann Anfang Oktober 2020 von der

Rheinischen Post in dem überörtlich veröffentlichten Artikel „Wenn es Nacht wird auf der Autobahn“ aufgegriffen. Unter Bezugnahme auf die bayerischen Erkenntnisse führte der Autor ebenfalls aus, dass ausweislich des Berichtes Kontrollgeräte nachts massiv manipuliert werden. Nicht zuletzt deswegen konnten die bayerischen Beamten in dem Projektjahr eine erhebliche Zahl von schwerwiegenden Verstößen feststellen, die in Ordnungswidrigkeiten- und Strafverfahren einmündeten; in dieser Zeit wurden zudem mehrere Hunderttausend Euro Sicherheitsleistungen erhoben. Weiter wird aus dem Bericht zitiert „Seitens der Unternehmer wird an der Motivationschraube gedreht, um das Fahrpersonal zum Überschreiten der maximal zulässigen Tageslenkzeit beziehungsweise zur Unterschreitung der vorgeschriebenen täglichen Ruhezeit zu animieren“.

Auch die die nordrhein-westfälische Polizei nimmt sich nun dieser Thematik in Form von Lkw-Sonderkontrollen auf Autobahnen zur Nachtzeit an. So kam es in der Nacht vom 30. November auf den 1. Dezember 2020, in der Zeit von 20:00 bis 02:00 Uhr, an der BAB A 3 erstmalig zu derartigen Kontrollaktivitäten. Das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen hatte aus diesem Anlass Medienvertreterinnen und -vertreter auf den Rastplatz Stindertal eingeladen, auch Innenminister Herbert Reul nahm diesen Termin wahr und stand den anwesenden Medienvertretern Rede und Antwort. Insgesamt konnten im Kontrollzeitraum 87 Fahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs kontrolliert werden; dabei waren 26 Fahrzeuge zu beanstanden. Sieben Lkw wiesen technische Mängel auf, bei zwei Fahrzeugen waren diese Mängel so erheblich, dass die Weiterfahrt untersagt werden musste. Es konnten darüber hinaus 13 Verstöße gegen das Fahrpersonalgesetz festgestellt werden; Manipulationen am digitalen Fahrtenschreiber gehörten nicht dazu. Die Botschaft an die Medienvertreter lautete: Auch zur Nachtzeit wird in Nordrhein-Westfalen Verstößen der beschriebenen Art konsequent nachgegangen und der Kontrolldruck erhöht, um schwere Verkehrsunfälle unter Beteiligung des gewerblichen Güterverkehrs wirksam bekämpfen zu können. Mit einem gewissen Überraschungsmoment wurde in der Folgenacht der oben beschriebene Kontrollansatz wiederholt. Dabei überprüfte man insgesamt 148 Fahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs. Im Rahmen der Kontrolle stellte man bei 29 beanstandeten Fahrzeugen 46 Verstöße fest. Zwölf Lkw wiesen technische Mängel auf, bei fünf Fahrzeugen waren diese Mängel so erheblich, dass die Weiterfahrt untersagt werden musste. Insgesamt 17 Verstöße gegen das Fahrpersonalgesetz waren festzustellen, bei vier Lkw waren die Verstöße gegen Ruhe- und Lenkzeiten derart schwerwiegend, dass auch hier die Weiterfahrt untersagt werden musste. In einem Fall hatte ein Fahrer die Fahrerkarte nicht gesteckt, wodurch der Anfangsverdacht begründet wurde, technischen Aufzeichnungen manipuliert zu haben.

Erich Rettinghaus dazu: „Wie die Ergebnisse der zwei Einsatztage eindrücklich zeigen, sind Lkw-Kontrollen auf Autobahnen zur Nachtzeit unabweisbar. Vielleicht können perspektivisch von Fall zu Fall weitere Partner wie Bundespolizei, Bundesamt für Güterverkehr, Zoll und den Technischen Überwachungsorganisationen eingebunden werden, um die Kontrollen auf diese Weise noch effektiver zu gestalten.“