

Rollende Zeitbomben

Laut Überprüfungen der Autobahnpolizei Kamen stammen fast alle Lkw, die wegen technischer Mängel stillgelegt werden, aus **Osteuropa**. Bundes- und Bezirksregierung sprechen von Klischees, die Landesregierung sieht Probleme – es gibt weder **Statistiken** noch flächendeckende **Kontrollen**.

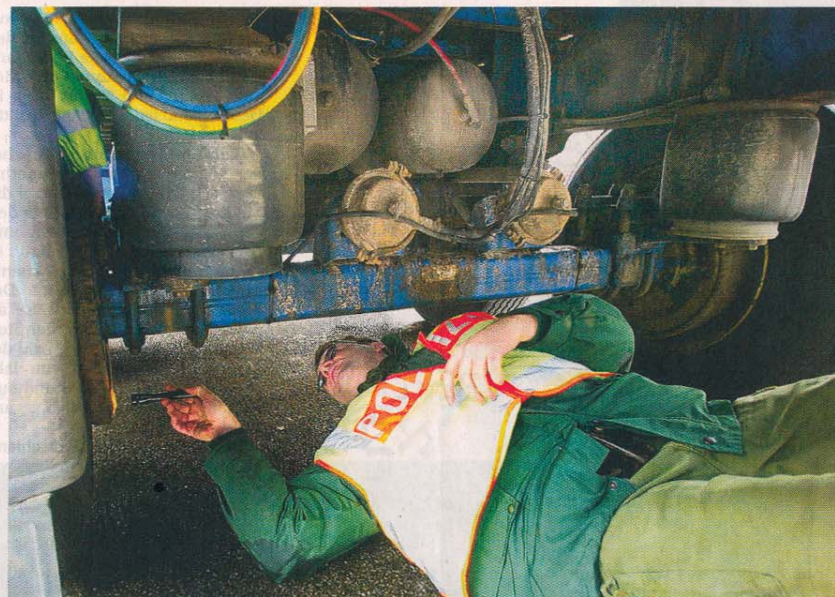
VON DIETER DORMANN

KAMEN Ein paar Kilometer westlich des Kamener Kreuzes liegen Polizeioberkommissar Immanuel Noske und sein Kollege auf der A 2 auf der Lauer. Ihr Streifenwagen steht auf dem breiten Standstreifen unter einer Brücke. 20 000 Gütertransporte passieren Tag für Tag das Kamener Kreuz. Die Lkw haben Einsatzleiter Immanuel Noske und sein Kollege besonders im Visier. „Den da schauen wir uns genauer an“, sagt der Einsatzleiter, als ein Gefahrguttransporter aus der Ukraine mit mehr als 300 Meter Abstand zu seinem Vordermann den Streifenwagen passiert. So viel Sicherheitsabstand ist lobenswert. Andererseits wissen die Beamten aus Erfahrung: So viel Abstand kann auch bedeuten: Der 40-Tonner ist mit defekten Bremsen unterwegs – deshalb die Distanz zum Vordermann.

Verdacht bestätigt

Die Kontrolle auf dem nächsten Parkplatz bestätigt nach einigen Minuten den Verdacht. Mit einem Infrarot-Thermometer misst Polizeioberkommissar Noske die Temperatur der Bremsen. An zwei Achsen sind die Bremsen kalt – wahrscheinlich defekt. Auch die anderen Punkte des Schnelltestes auf dem Parkplatz lassen Böses ahnen: Der Lack auf dem Lkw-Rahmen zeigt verdächtige Risse. Die Lenkung macht keinen guten Eindruck.

Per Streifenwagen lotsen die Beamten den 40-Tonner zur Dekra-Station in Hamm. 90 Minuten braucht dort der Sachverständige, um den 40-Tonner durchzuchecken. Das Ergebnis ist erschreckend: Die Bremsen erreichen nur zehn Prozent ihrer Leistung, der Rahmen des Lkw ist an mehreren Stellen gerissen, die Lenkung hat kaum Führung. Der Gefahrguttransport ist eine rollende Zeitbombe. Immanuel Noske und sein Kollege montieren noch an der Dekra-Station die Nummernschilder ab und kassieren die Papiere. Der Wagen ist stillgelegt. Je nach festge-



Ein Polizist kontrolliert die **Verkehrssicherheit** eines russischen Lkws.

FOTO: DDP

stellten Mängeln müssen die Halter der stillgelegten Lkw Strafgeelder von 800 bis zu 1500 Euro zahlen. Für die Reparatur des Fahrzeuges bietet die Polizei sechs Werkstätten an. Nach spätestens einer Woche müssen die Mängel behoben sein. Dann gibt es Papiere und Nummernschilder zurück. Andernfalls muss der Halter den Wagen abholen. „Nicht selten legen wir die Tieflader, mit denen die Schrott-Lkw abgeholt werden, auch gleich wegen erheblicher Mängel still“, sagt Immanuel Noske.

Der Schrott-Lkw aus der Ukraine ist kein Einzelfall. Allein die Beamten von der Autobahnpolizei Kamen haben vom 1. Januar bis zum 21. April 2005 bereits 164 Lkw wegen technischer Mängel sichergestellt. In den letzten zwei Jahren waren es mehr als 400. „Und 99 Prozent dieser Transporte stammen aus osteuropäischen Ländern“,

versichert Einsatzleiter Noske. Bei den polnischen oder russischen Spediteuren gibt es nach den Erfahrungen der Kamener Beamten keinerlei Unrechtsbewusstsein. Wenn an einem Fünf-Achser eine Achse nicht abgebremst werde, bekomme man nur zu hören: „Das macht doch nichts, er bremsst doch noch.“ Oft würden die Lkw in keinsten Weise gewartet und so Geld gespart. „Die Profitgier ist grenzenlos“, klagt Immanuel Noske.

Letztes Glied in der Kette sind die Fahrer. Sie verdienen laut Immanuel Noske nur etwa ein Zehntel ihrer deutschen Kollegen. „Wenn sie sich bei ihrem Chef über den Zustand der Wagen beschwerten, werden sie sofort gefeuert.“ Für den Kamener Polizeioberkommissar stellen die Schrott-Lkw aus dem Osten deshalb nicht nur ein extremes Sicherheitsrisiko dar, sondern sie verzerrten auch den Wettbewerb im Spedi-

tionsgewerbe. Trotz eindeutiger, erschreckender Zahlen aus Kamen, stuft man andernorts die Lkw aus dem Osten nicht als Gefahr ein. Ein Sprecher des Regierungsbezirks Düsseldorf meint: „Das Klischee, osteuropäische Lkw seien unsicherer als andere, können wir nicht bestätigen.“ Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums erklärt gar: „Es gibt in dieser Hinsicht keine Auffälligkeiten.“ Diese Einschätzung der Lage beruhe zum einen auf Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), das Fahrzeuge jedoch kaum auf technische Mängel kontrolliere, und zum anderen auf Auskünften, die das Bundesministerium von den Polizeibehörden der Länder erhalte.

Statistiken fehlen

Von derartigen Anfragen weiß man im Düsseldorfer Innenministerium, zuständig für die Polizei in NRW, aber nichts. Ein Sprecher erklärt vielmehr: „Dass der technische Zustand von osteuropäischen Lkw nicht unproblematisch ist, ist bekannt.“ Wie groß das Problem ist, könne man nicht einschätzen. Dazu nötige Statistiken gebe es nicht. Zwar werde erfasst, wie viele Lkw wegen technischer Mängel beanstandet würden. Aber keiner registriere, aus welchem Land diese Lkw stammten.

Polizeihauptkommissar Immanuel Noske will weiter vor der enormen Gefahr, die von den Lkw aus dem Osten ausgeht, warnen und an Polizeischulen Kollegen über Kontrollmöglichkeiten informieren. „Sicher haben wir diese hohen Fallzahlen wegen der geographischen Lage unserer Station“, gesteht Noske ein.

Wohl nirgendwo in NRW sind mehr Lkw aus Osteuropa unterwegs als auf der A 2, im Polizei-Jargon auch Warschauer Allee genannt. Andererseits ist sich der Polizeioberkommissar sicher: „Je mehr kontrolliert wird, desto mehr Fälle gibt es, desto größer wird der Druck auf die Spediteure, nicht mehr rollende Zeitbomben auf Tour zu schicken.“

INFO

Lkw in Deutschland

Auch viele deutsche Lkw sind nicht in technisch einwandfreiem Zustand. Laut **KÜS** (vergleichbar mit TÜV und Dekra) aus dem Jahr **2004** war nur jeder dritte Lkw und Kleintransporter in Deutschland ohne Mängel. 26 Prozent der Brummis und sogar fast 30 Prozent der Kleinlaster wiesen sogar **erhebliche Mängel** auf und bekamen die Plakette nicht auf Antrieb. Am häufigsten beanstandeten die Prüfer der KÜS die **Lichtanlage**. Auf Platz zwei der Mängelliste standen 2004 defekte **Bremsanlagen**. Auf den folgenden Plätzen der Mängelbilanz stand Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen; Auspuffanlage und Abgasverhalten; Fahrgestell und Rahmen.