

Wenn die Überlister überlistet werden

Seminar für Tacho-Spezialisten

hmd **OSNABRÜCK.** Experten schätzen, dass in Europa rund zehn Prozent aller Aufzeichnungen von Lkw-Fahrten manipuliert sind: Die Lenk- und Ruhezeiten werden nicht eingehalten oder die Geschwindigkeitsprogramme außer Funktion gesetzt. Die Überwachung des Schwerlastverkehrs war jetzt Gegenstand eines internationalen Seminars.

13 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben sich 2001 zur „Traffic Information System Police“, kurz Tispol, zusammengeschlossen. Das Ziel der beteiligten Einrichtungen: Sie möchten die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine Arbeitsgruppe mit dem Namen „Tacho Web Working Group“ (TWG) befasst sich wiederum mit Tachografen und Manipulationen. Für ein viertägiges Seminar waren die Experten nach Osnabrück gekommen.

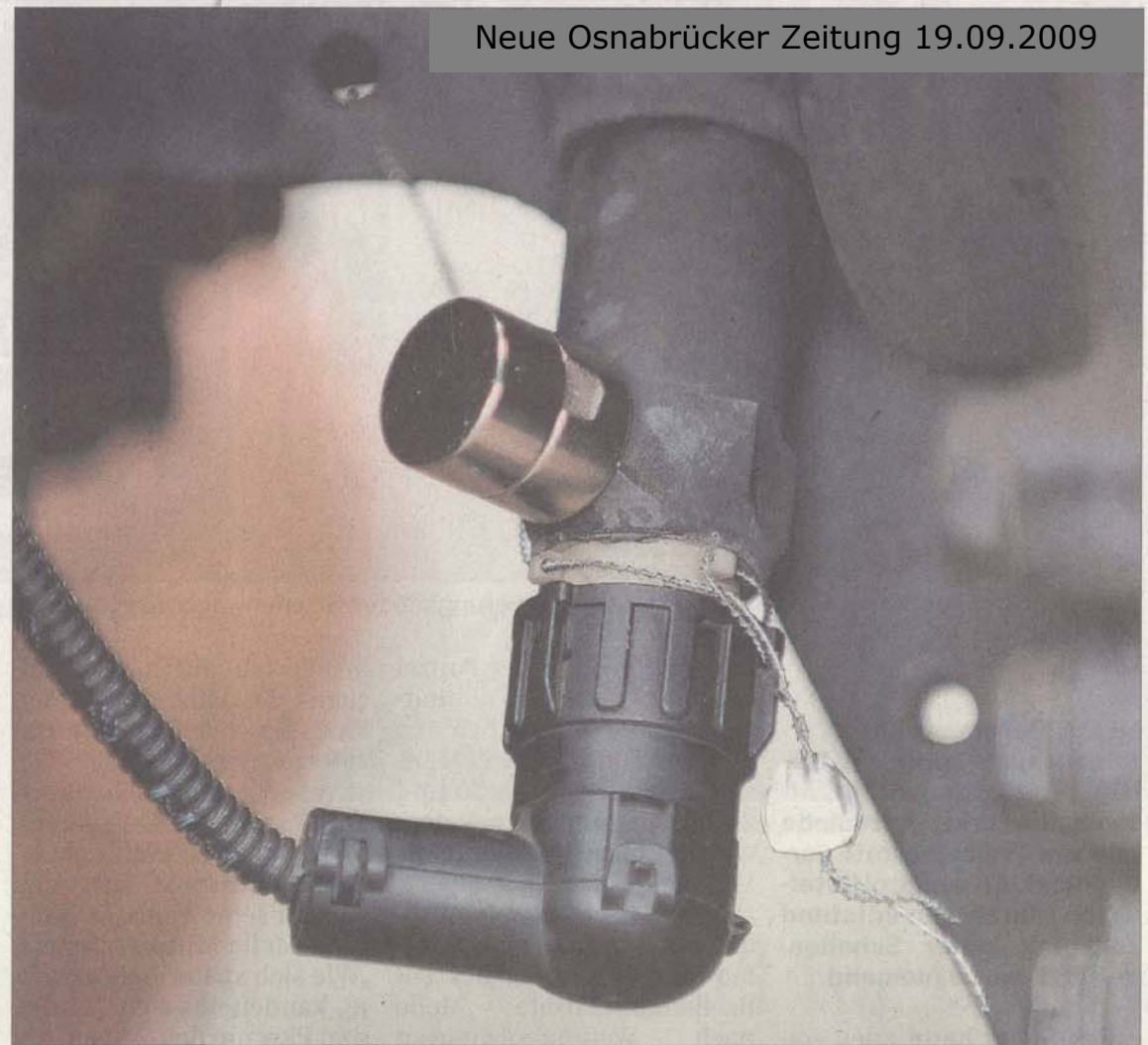
Die EU-Regelung schreibt vor, dass Kraftfahrer höchstens neun Stunden hinter dem Lenkrad sitzen dürfen und dann neun und in regelmäßigen Abständen elf Stunden Ruhezeiten einhalten

müssen. „Die EU wollte einen manipulationssicheren Tachografen auf den Weg bringen. Aber die Elektronik wird immer wieder überlistet“, sagte Helfried Gössel von der Autobahnpolizei Osnabrück.

Die Kontrollbehörden können aber wiederum die Überlister überlisten. Wie das funktioniert, verdeutlichten Jes Christophersen von Christophersen Fahrtschreiberdienst und sein Mitarbeiter Oliver Soltendieck, die Diagnosegeräte vorstellten. „Wir zeigen, wie leicht es ist, Fehler bei Kontrollen direkt zu finden“, sagte Soltendieck.

Die Technik sieht vor, dass digitale Fahrzeugdaten im Tachografen gespeichert und dann ausgelesen werden können. Eine gängige Methode, um das System zu überlisten: Durch Magneten werden die einzelnen Komponenten außer Kraft gesetzt. Somit fehlen Aufzeichnungen, dass gefahren wird.

Die „Nebenwirkungen“, so Soltendieck: Die Lkw würden zu „gefährlichen Geschossen“, da auch andere Technik



Mit dem Magneten (silbernes Teil) kann nicht nur ein Tachograf manipuliert werden. Dieser Eingriff sorgt auch für gefährliche „Nebenwirkungen“ in der Technik. Foto: Uwe Lewandowski

wie Anti-Blockier-System oder Lenkhilfe ausfallen könnten. Diese Dinge würden im zentralen Steuergerät als Fehler gespeichert. Selbst wenn der Magnet entfernt werde, würden sie von Diagnosegeräten sichtbar gemacht. Die Beamten könnten also schnell feststellen, dass manipuliert worden sei, in einer Fachwerkstatt sei es

dann möglich, die Details offenzulegen.

Zum Programm gehörten auch Theorieteile. Ad Hellemons, Direktor von Tispol, und Michael Maßmann, Direktor der Polizeiinspektion Osnabrück, hatten die Tagung eröffnet. Hellemons berichtete über die Ziele von Tispol: Durch Aufklärungsarbeit und grenzüberschrei-

tende Zusammenarbeit sollte die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden, hier habe man in den vergangenen Jahren bereits Erfolge erzielt. Tachografenhersteller stellten zudem Neuerungen der jeweiligen Systeme vor. Ein weiterer Programmpunkt war eine Zusammenstellung von bislang bekannten Manipulationsmethoden.