

# Frachtdiebstähle

## Präventive Sicherheit entlang der Lieferkette

**Jährlich ereignen sich Frachtdiebstähle, die Kosten in Milliardenhöhe verursachen. Die Ursachen sind vielfältig. Bei der Bekämpfung dieser Straftaten, die immer häufiger Züge organisierter Kriminalität tragen, stoßen die zuständigen Polizeibehörden an Grenzen. Unternehmen können durch gezielte Präventionsmaßnahmen die Risiken verringern. HDI-Gerling Industrie unterstützt ihre Kunden durch die Entwicklung betriebsspezifischer Sicherheitskonzepte. So kann z. B. schon bei der Routenplanung effektiv gegengesteuert werden. Denn die Übergriffe ereignen sich meistens nachts auf unbewachten Rast- und Parkplätzen.**

Im Schutz der Dunkelheit nähern sich die Täter dem parkenden Lkw auf dem Rastparkplatz nahe einer Autobahn. Mit wenigen Handgriffen schlitzten sie die Plane des Anhängers auf und entwendeten 150 der geladenen 400 Notebooks. Der in seiner Kabine schlafende Fahrer bemerkt die Eindringlinge nicht. Erst beim Rundgang am nächsten Morgen fällt ihm der Schaden auf. Der Wert der gestohlenen Ware: etwa 90.000 Euro.

Auf Rast- und Parkplätzen schlagen die Täter am häufigsten zu. In zwei Drittel der Fälle wird „nur“ die Ladung gestohlen, zu einem Drittel der komplette Lkw. Dabei schrecken die Täter selbst vor einer Entführung der Fahrer nicht zurück. Genauso ereignen sich derartige Übergriffe während der Fahrt. Durch das Vortäuschen eines Unfalls oder einer Polizeikontrolle gelangen die Kriminellen dann in den Besitz der Transportgüter. Besonders gefährdet sind die Fahrer selbst: Bei jeder fünften Tat werden sie körperlich angegriffen. 17 Prozent der Fahrer sind innerhalb der vergangenen fünf Jahre Opfer solcher Überfälle geworden.

Nächtliche Übergriffe auf Rast- und Parkplätzen kennzeichnen ein typisches Vorgehen der Kriminellen. Die Gefahr von Über-

griffen steigt deutlich an, sobald das Fahrzeug ruht. Hinzu kommt, dass hochwertige Waren häufig mit Fahrzeugen transportiert werden, die kaum mechanischen Widerstand gegen den Zugriff unbefugter Dritter bieten. Spediteure und Frachtführer offerieren zwar zum Teil Lkw mit Kofferaufbauten. Aufgrund der hierdurch zusätzlich entstehenden Kosten wird seitens der Auftraggeber jedoch allzu häufig darauf verzichtet. Bei der Routenplanung sollte darauf geachtet werden, dass die Gefährdung des Transports so gering wie möglich bleibt. Konkret gilt es daher, unbewachte Parkplätze zu meiden. Denn sie zählen zu den bevorzugten Tatorten von Frachtdiebstählen. Alternativ zu bewachten Rast- und Parkplätzen können Speditionshöfe und umzäunte Betriebsgelände angesteuert werden, da auf den Straßen Europas Sicherheit nicht überall großgeschrieben wird.

### Straßengüterverkehr nimmt zu

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prognostizierte gegenüber dem Jahr 2004 folgende Zuwachsraten auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2025:

- Steigerung der Transportmengen um 3,5 Milliarden Tonnen (plus 27 Prozent)
- Erhöhung der Verkehrsleistung um 704 Milliarden Tonnen-Kilometer (plus 79 Prozent)
- Anhebung des Durchschnittswertes je transportierter Ware auf 2.700 Euro pro Tonne (plus 53 Prozent)

Diese Zuwachsraten werden auf verschiedene Faktoren zurückgeführt. Zunächst findet mit der stetigen Erweiterung der Europäischen Union eine zunehmende Liberalisierung des in-nereuropäischen Handels statt. Gleichzeitig führt die weitere Internationalisierung des Warenhandels zu einem verstärkten Wettbewerb und erhöht damit den Leistungsdruck in der Wirtschaft. Ein zunehmendes Kostenbewusstsein ist eine der

zu beobachtenden Folgen. Mit dem Ziel, die Transportkosten abzubauen, verlagern Industrie- und Handelsunternehmen, nach Angaben des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), ihre Lagerkapazitäten quasi auf die Straße. Synchron zur Produktion werden die Güter „just in time“ beim Kunden ausgeliefert. In konjunkturellen Aufschwung- und Wachstumsphasen steigt die Güternachfrage zusätzlich. Dabei stehen Transportkapazitäten zunächst nur in eingeschränktem Umfang zur Verfügung, da sie nach Krisen oder konjunkturellen Abschwungphasen erst wieder zeitversetzt an den gestiegenen Bedarf angepasst werden können.

In jüngster Zeit verfehlt zudem das stetige Wachstum vor allem in den sog. BRIC-Staaten, Brasilien, Russland, Indien und China, nicht seine Wirkung. Als Drehscheibe des Welt Handels gewinnt Deutschland auch hierdurch als Transitland weiter an Bedeutung. Gleichzeitig geht mit dem Wirtschaftswachstum der Schwellenländer ein enormer Rohstoffhunger einher, der zu einem teils dramatischen Anstieg von Rohstoffpreisen geführt hat. So ist beispielsweise der Preis für Kupfer in der jüngsten Vergangenheit um rund 40 Prozent gestiegen. Auch dies ruft Kriminelle auf den Plan.

Ein Unternehmen beauftragt einen Spediteur, den Transport von Kupferschrott im Wert von über 100.000 Euro von Deutschland nach Frankreich zu organisieren. Der Spediteur schaltet hierfür einen ihm bekannten Frachtführer ein. Dieser entschließt sich jedoch dazu, einen Unternehmer mit dem Transport zu beauftragen, dessen Adresse er via Internet recherchiert und mit dem er bislang noch nicht zusammengearbeitet hat. Am Ladungstag scheint alles normal zu laufen: Ein Lkw fährt auf das Betriebsgelände, wird beladen, kommt aber nie beim Empfänger an. Der Grund: Der Frachtführer wurde Opfer eines Betrugs. Denn der Internetauftritt des angeblichen Transportunternehmens war ebenso gefälscht wie sämtliche vorgelegte Papiere.

Generell gilt: Unbekannte Auftragnehmer sollten stets genau überprüft werden, im Vorfeld und auf dem Betriebsgelände. Das gilt erst recht bei Auftragsvergaben über Spotmärkte. Besser ist es, Aufträge nach festen Strecken an bestimmte Frachtführer zu vergeben, zumal hier Kenntnisse über örtliche Begebenheiten und mögliche Gefahrensituationen bestehen. Daher empfiehlt es sich, auf einen festen Unternehmensstamm zurückzugreifen und die Weitergabe von Aufträgen höchstens an ein Sub-Unternehmen zu erlauben. Die beauftragten Betriebe sollten regelmäßig einem Audit unterzogen werden, um z. B. die finanzielle Situation, aber auch den Ausbildungsstand der Fahrer zu prüfen.

## Rund 200.000 Transporte pro Jahr sind von Frachtdiebstählen betroffen

Frachtdiebstähle sind längst kein ost- oder südeuropäisches Phänomen mehr. Auch andere Transitländer, einschließlich Großbritannien, werden von diesen kriminellen Übergriffen heimgesucht. Laut einer Studie der Europäischen Union



Foto: IKA Niederrhein

belaufen sich die Gesamtkosten der Frachtdiebstähle jährlich auf über acht Milliarden Euro. Die Folgekosten sind hierbei noch nicht berücksichtigt worden. Denn die Güter müssen erneut produziert, verpackt und zum Kunden transportiert werden. Rund 200.000 Transporte, nicht nur elektronischer Güter, sind jährlich betroffen. Daher haben sich inzwischen mehr als 600 Industrieunternehmen, Versicherer und Transportunternehmer in der „Transported Asset Protection Association“ (TAPA) zusammengeschlossen. Das Ziel: die Bekämpfung und Verringerung von Frachtdiebstählen, insbesondere durch Aufklärung und die Entwicklung von Sicherheitsstandards.

Experten weisen darauf hin, dass es keine Einzelfälle sind, bei denen die Übergriffe nur durch das Ausnutzen von Insider-Informationen möglich wurden. Sei es, dass Gespräche der Fahrer belauscht, der E-Mail-Verkehr gelesen, Telefongespräche mitgehört oder Mitarbeiter korrumpiert werden. Diese Gefahr, dass Unbefugte Kenntnis von wichtigen Daten erlangen, steigt mit der Zahl an Informationsträgern, Transportbeteiligten und Schnittstellen in der Transportkette. Selbstredend machen die Weiterentwicklungen in der Kommunikation auch vor der Transportbranche nicht halt. Dies gilt erstens im Hinblick auf den Datenaustausch entlang der Lieferkette. Zweitens gewinnen virtuelle Marktplätze, sogenannte Frachtenbörsen, zusehends an Bedeutung – und damit auch bei Frachtdiebstählen.

Ein Spediteur stellt den Transport einer Partie Kaffee von Österreich nach Deutschland auf einer Frachtenbörse ein. Der Warenwert: 150.000 Euro. Auf die Anfrage reagiert telefonisch ein ungarischer Frachtführer. Nachdem sich beide Seiten handelseinig geworden sind, holt der Frachtführer die Ware beim Auftraggeber ab. Doch auch in diesem Schadenfall erreicht die Ware nie den Empfänger.

Es ist anzunehmen, dass sich der Spediteur in trügerischer Sicherheit wähnte, weil der Frachtführer berechtigt war, an der Frachtenbörse teilzunehmen. Als Teil der Spotmärkte erhöhen diese Internet-Plattformen die Effizienz von Dispositionsprozessen. Ihre vorwiegende Funktion gleicht dabei einem virtuellen „schwarzen Brett“, das zunächst einmal allen potenziellen Auftraggebern und -nehmern einen Zugang bietet, soweit sie sich einer Überprüfung durch den Betreiber der Frachtenbörse unterzogen haben. Je nach Frachtenbörse ist der Umfang der Prüfung unterschiedlich intensiv und umfangreich. Auf den Plattformen werden täglich Zehntausende Fracht- und Laderaumangebote abgegeben. Schon aufgrund der Vielzahl teilnehmender Unternehmen können die Betreiber nur bis zu einem bestimmten Grad sicherstellen, dass die Zugriffsberechtigten nicht in betrügerischer Absicht handeln. Kriminelle versuchen auf solchen virtuellen Marktplätzen auf sensible Daten zuzugreifen und diesen Distributionskanal für ihre eigenen Zwecke zu missbrauchen. Deshalb gilt auch hier: Bei unbekanntem Auftragnehmer besser einmal mehr als zu wenig die Seriosität des Unternehmens prüfen.

Gleichzeitig bauen die Täter Zweitmärkte für gestohlene Güter auf, sodass die Disposition und der Weiterverkauf des Diebesguts beschleunigt werden kann. Laut Experten agieren die Täter oftmals deutlich flexibler und schneller als die regionalen Strafverfolgungsbehörden. Begründet liegt dies insbesondere darin, dass die Polizeibehörden der Zuständigkeit der Bundesländer unterstehen. Formelle Regelungen, z. B. bei der Übernahme von Aufgaben durch bzw. Zusammenarbeit mit anderen Landespolizeien oder zu Kostenverteilungen, sind mit zeitintensiven bürokratischen Abläufen verbunden. Eine effektive Bekämpfung von kriminellen Strukturen im Transportwesen wird dadurch erschwert. Außerdem besteht in diesem Bereich derzeit kaum Unterstützung durch das Europäische Polizeiamt Europol. Die Behörde sammelt und analysiert schwerpunktmäßig Daten auf anderen Kriminalitätsfeldern, wie z. B. der Bekämpfung des Terrorismus sowie des illegalen Menschen- und Drogenhandels.

## Transportkette analysieren, Schwachstellen identifizieren

Angesichts dieser gravierenden Entwicklungen sind Industrie- und Transportunternehmen zusehends gefordert, selbst Maßnahmen zu ergreifen, um die betrieblichen Schadenrisiken zu begrenzen. HDI-Gerling Industrie stellt ihren Kunden ihr Wissen auf diesem Gebiet zur Verfügung und unterstützt sie bei diesen Aktivitäten. So besteht Zugriff auf das Know-how von nautischen Spezialisten, ausgebildeten Verpackungs- und Verladungsexperten, Fachleuten im Bereich Transportsicherheit und Betrugsabwehr sowie Qualitätsmanagern. Dabei wird nicht nur auf HDI-Gerling Sicherheitsstandards, sondern auch auf Lösungsvorschläge der TAPA zurückgegriffen – angefangen bei der Information über sichere und bewachte Parkplätze für Lkw und Container bis hin zu Sicherheitsmaßnahmen an Lagern und Flughäfen. Hier engagiert sich HDI-Gerling ebenso wie in



der Zusammenarbeit mit örtlichen Behörden: Als einziger Vertreter der Versicherungswirtschaft sitzt man mit dem Landeskriminalamt Niedersachsen an einem Tisch, um die Prävention bei Frachtdiebstählen zu verbessern.

Gemeinsam mit dem Kunden werden bei Bedarf die Transportketten analysiert und Schwachstellen identifiziert. Auf dieser Basis entwickelt HDI-Gerling ein Sicherheitskonzept, das die betriebsspezifischen Anforderungen berücksichtigt. Aufbauend auf einer Kosten-Nutzen-Analyse werden technische (z. B. Geofencing und Videoüberwachung), mechanische (z. B. die Einfriedung eines Geländes) und organisatorische Maßnahmen (z. B. Zulassungsverfahren für Subunternehmen) entwickelt, die ineinandergreifen und alle Transportbeteiligten einbeziehen. Zentrale Ansatzpunkte sind dabei u. a. die Ladungssicherung und der Diebstahlschutz sowie die Organisation der Lieferkette, verbunden mit der Frage, wann das Fehlen von Gütern überhaupt auffallen würde.

Gleichzeitig beinhalten die Transporte für Frachtführer ein erhebliches Haftungsrisiko. Denn sie sind von der Annahme bis zur Auslieferung beim Empfänger für den vereinbarungsgemäßen Transport der Güter verantwortlich. Fachleute sprechen hier von einer Obhuthaftung. Sie ist grundsätzlich unabhängig vom Verschulden, in ihrer Höhe aber nach den gesetzlichen Bestimmungen regelmäßig durch das Gewicht der Ware begrenzt. Gerade bei höherwertigen Transportgütern ist es daher oft der Fall, dass die gesetzliche Haftung nicht ausreicht, um den Schaden des Empfängers zu decken. Hier bietet der Abschluss einer Transport-Warenversicherung umfassenden Risikoschutz.

Gemeinsam mit dem Kunden verfolgt HDI-Gerling Industrie das Ziel, einen reibungslosen und sicheren Transportablauf entlang der gesamten Lieferkette sicherzustellen. Dies ermöglicht eine Schonung der betrieblichen Ressourcen beim Kunden und vermeidet, dass die Geschäftsbeziehungen zu den übrigen Transportbeteiligten durch Störungen belastet werden. Gerade bei Unternehmen in Branchen, deren Erfolg von einer hohen Liefertreue abhängig ist, sind diese Anforderungen von existenzieller Bedeutung.



Ihre HDI-Gerling  
Niederlassung vor Ort

#### Hauptverwaltung

HDI-Gerling Industrie Versicherung AG  
Postfach 510369, 30633 Hannover  
Riethorst 2, 30659 Hannover  
Telefon 0511/645-4212  
Telefax 0511/645-4507

#### Niederlassung Berlin

Krausenstraße 9–10, 10117 Berlin  
Telefon 030/3204-0  
Telefax 030/3204-258

#### Niederlassung Dortmund

Postfach 101932, 44019 Dortmund  
Märkische Straße 23–33, 44141 Dortmund  
Telefon 0231/5481-0  
Telefax 0231/5481-302

#### Niederlassung Düsseldorf

Postfach 101027, 40001 Düsseldorf  
Am Schönenkamp 45, 40599 Düsseldorf  
Telefon 0211/7482-0  
Telefax 0211/7482-460

#### Niederlassung Essen

Postfach 101761, 45017 Essen  
Huysenallee 100, 45128 Essen  
Telefon 0201/823-0  
Telefax 0201/823-2900

#### Niederlassung Hamburg

Postfach 60 09 44, 22209 Hamburg  
Überseering 10a, 22297 Hamburg  
Telefon 040/36150-0  
Telefax 040/36150-295

#### Niederlassung Hannover

Postfach 2480, 30024 Hannover  
Wedekindstraße 22–24, 30161 Hannover  
Telefon 0511/6263-0  
Telefax 0511/6263-430

#### Niederlassung Leipzig

Eisenbahnstraße 1–3, 04315 Leipzig  
Telefon 0341/6972-0  
Telefax 0341/6972-100

#### Niederlassung Mainz

Postfach 2220, 55012 Mainz  
Hegelstraße 61, 55122 Mainz  
Telefon 06131/388-0  
Telefax 06131/388-114

#### Niederlassung München

Postfach 201063, 80010 München  
Ganghoferstraße 37–39, 80339 München  
Telefon 089/9243-0  
Telefax 089/9243-319

#### Niederlassung Nürnberg

Postfach 2252, 90009 Nürnberg  
Dürrenhofstraße 6, 90402 Nürnberg  
Telefon 0911/2012-0  
Telefax 0911/2012-266

#### Niederlassung Stuttgart

Heilbronner Straße 158, 70191 Stuttgart  
Telefon 0711/9550-0  
Telefax 0711/9550-300

#### Besuchen Sie uns auch unter:

[www.hdi-gerling.de](http://www.hdi-gerling.de)  
[www.hdi-gerling.de/berater](http://www.hdi-gerling.de/berater)