

Die Gefahr lauert im Rückspiegel. Bremst der Fahrer seinen Lkw, bremst auch der Hintermann seinen Pkw. Beschleunigt er, beschleunigt auch der Verfolger. Über Kilometer hinweg macht der Autofahrer keine Anstalten, zu überholen oder eine andere Route zu nehmen. Der Lkw-Fahrer wird unruhig. Er befördert Wertfracht und wittert Gefahr. Er telefoniert mit der Dispo – und gemeinsam wird der mysteriöse Verfolger entlarvt: Er ist kein Bösewicht, sondern ein betagter Autofahrer, der sich zur Sicherheit bei Dunkelheit an die Rücklichter des Lkw geheftet hat.

Im Nachhinein kann Michael Wortmann über diese Begebenheit schmunzeln. Damals allerdings waren der Geschäftsführer von Compass Security Logistik aus Düsseldorf und seine Disponenten beunruhigt. Denn die Mitarbeiter des Logistikdienstleisters sind von Haus aus in besonderer Alarmbereitschaft. Wertvolle und diebstahlgefährdete Gütern sind ihr Spezialgebiet. Mit entsprechend offenen Augen gehen sie durchs Leben.

Das ist auch wichtig. Denn ein entsprechendes Bewusstsein über mögliche Gefahren steht für Wortmann an erster Stelle im Kampf gegen den Ladungsdiebstahl. Wichtig ist für ihn aber auch, dass Unternehmen über ein effektives Riskmanagement und ein in sich geschlossenes Sicherheitssystem verfügen. Der Unternehmer weiß, wovon er redet: Seit Frühjahr sitzt er im europäischen Vorstand der auf Sicherheit in der Lieferkette bedachten Transported Asset Protection Association (Tapa) und ist über Ausmaß und Folgen des Ladungsdiebstahls auf dem Kontinent bestens im Bilde.

Wortmanns Botschaft: Dem Thema die nötige Aufmerksamkeit schenken. »Die Kriminalität steigt erkennbar an«, sagte er bei einem Symposium von **trans aktuell**, Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) und der Sachverständigenorganisation Dekra in Stuttgart. Wortmann berichtet, dass die Übergriffe auf Fahrer und Fahrzeuge immer brutaler aus-

Die Gefahr lauert in den eigenen

Ladungsdiebstahl: Zwei Drittel der Übergriffe basieren auf Insiderinfos. Spediteure und Sicherheitsexperten raten daher, auch die eigenen Leute kritisch unter die Lupe zu nehmen.

fallen und die Branche nicht mit Einzeltätern, sondern mit straff organisierten, international tätigen Banden konfrontiert ist.

Marcel Frings, Chief Representative bei der Frachtenbörse Timocom, kann das nur bestätigen. »Hatten wir es früher vor allem mit Einzeltätern zu tun, ist Ladungsdiebstahl heute ein lukrativer Geschäftszweig für das organisierte Verbrechen«, sagt er. Für Speditionen werde es immer schwieriger, die schwarzen Schafe auszumachen. Denn die Täter gehen immer gewiefter vor. Frings berichtet dabei von vier typischen Vorgehensweisen (siehe dazu auch Kasten unten).

Der Klassiker ist, dass die Ladungsdiebe als Fantasiefirmen oder unter falscher Identität operieren. Beides lässt sich mehr oder weniger leicht aufdecken – indem man der betreffenden Firma auf den Zahn fühlt oder das fragliche Unternehmen auf dem Festnetz anruft und sich nach dem angeblichen Mitarbeiter erkundigt. Heißt es: Den gibt es hier nicht, weiß die Spedition, dass sie den Betrug noch rechtzeitig erkennen und ihre Ware vor Diebstahl schützen konnte.

Schwieriger wird es, wenn die Täter gezielt betrügerische Mitarbeiter in die Spedition einschleusen beziehungsweise dies versuchen. Oder wenn sie seriöse Betriebe übernehmen – nur in der Absicht, sie für Betrügereien zu missbrauchen. Bis der Eintrag in die entsprechenden Register erfolgt, ist die Ware meist schon über alle Berge.

Timocom will dieser Entwicklung aber nicht tatenlos zu-

sehen, sondern den Frachtendieben die Stirn bieten. Zu diesem Zweck hat sich der Betreiber des Online-Marktplaces mit seinem Wettbewerber Teleroute, dem Versicherer HDI Gerling, dem Verband für Sicherheit in der Wirtschaft Norddeutschland und dem Landeskriminalamt Niedersachsen zu einer Initiative gegen den Ladungsdiebstahl zusammengeschlossen. Erstes Ergebnis der Kooperation sind Broschüren und Checklisten, die Chefs, Fahrer und Disponenten zu erhöhter Wachsamkeit animieren sollen.

Dass Organisationen ihre Kräfte im Kampf gegen den Ladungsdiebstahl bündeln, stößt auch bei Dekra auf große Zustimmung. »Es ist wichtig, dass alle Akteure hier zusammenarbeiten«, betont Vorstandsmitglied Jörg Mannsperger. Man müsse alle Möglichkeiten ausschöpfen, um den Ladungsdieben zu Leibe zu rücken.

Dazu gehört auch die komplette Bandbreite der technischen Möglichkeiten. So verwundert es nicht, dass die



Das Ziel vor Augen: Ladungsdiebe gehen zunehmend gewaltsam und gut organisiert vor.

Frachtenbörse Timocom gerade hier tätig wird und die Sicherheit auf ihrem Portal weiter verschärft. Von Januar an sollen Kunden die Möglichkeit haben, bei Zweifeln an der Identität des virtuellen Gegenüber den Partner noch einmal durch die Fach-

Elektronikartikel und Konsumgüter stehen demnach in der Gunst der Ganoven vorn. »Inzwischen werden ganze Lkw-Ladungen mit Käse gestohlen«, erzählt Marongiu. Der lässt sich einfach verkaufen – und keiner fragt nach der Herkunft. Immer

»Der eigene Schaden ist oft fünfmal so hoch wie der Warenwert«, berichtet Tapa-Vertreter Wortmann. Daher appelliert er an die Unternehmer, Vorkerkungen zu treffen, um Ladungsdiebstahl einen Riegel vorzuschieben. Die Organisation Tapa verfolgt dieses Ziel, indem sie anerkannte Verfahren und Prozesse entwickelt hat, die vergleichbar und übertragbar sind. Anerkannte Standards und Verfahren hat Tapa unter anderem für Immobilien, Lkw-Transporte oder die Luftfracht geschaffen. Auch Wortmanns Firmengruppe profitiert davon: »Unsere Schäden gehen praktisch gegen null«, bilanziert er.

Es muss aber nicht gleich Tapa sein. Daneben setzen Logistikunternehmen auch auf selbst entwickelte Verfahren oder auf Standards durch die Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition (Safe), die unter dem Dach des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) gegründet wurde.

Safe-zertifiziert ist etwa die Spedition Bursped aus Hamburg, während die Streck Transportgesellschaft aus Lörrach auf selbst entwickelte Verfahren schwört. Beide Unternehmen sind von Größe und Struktur her vergleichbar: Die norddeutsche Spedition beschäftigt in der Gruppe rund 800 Mitarbeiter und ist Mitglied der Stückgutkooperation Cargoline. Das süddeutsche Unternehmen hat in Deutschland und der Schweiz rund 1.000 Beschäftigte und ist Mitglied bei System Alliance. Beide setzen eine eigene Flotte ein.

Für ihre Immobilien in Hamburg beziehungsweise Freiburg haben die beiden Speditionen umfangreiche Sicherheitskon-



Das Thema geht alle an: Schüler der Werner-von-Siemens Schule Wetzlar mit ihren Lehrern.

leute von Timocom auf Herz und Nieren prüfen zu lassen. Timocom unterhält für Sicherheitsfragen bereits ein 30-köpfiges Expertenteam. Firmenvertreter Frings appelliert jedoch an die Nutzer, vorher selbst die umfangreichen Sicherheitsfeatures zur Prüfung des potenziellen Geschäftspartners zu nutzen.

Frings spricht von einer wachsenden Gefahr. Allein sein Unternehmen hat dieses Jahr von rund 100 Fällen Notiz genommen. Auch Tapa-Repräsentant Wortmann sieht die Frachtendiebe weiter auf dem Vormarsch. »Gerade in den letzten Wochen stellen wir viele gewaltsame Überfälle fest – quer durch Europa«, sagt Wortmann.

Besonders gefährdet seien Transporte mit hochwertigen beziehungsweise leicht absetzbaren Gütern. Darauf weist auch VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu hin. Nicht mehr

stärker im Visier sind auch Metalle. Alles deutet darauf hin, dass sie in der Tapa-Statistik der am häufigsten geklauten Gütern im laufenden Jahr den Spitzenplatz einnehmen werden.

Doch ob Metalle, Käse oder Elektronik: Die jährlichen Schäden durch Ladungsdiebstahl sind immens. Sie belaufen sich nach Zahlen der Europäischen Union auf dem Kontinent auf rund 8,5 Milliarden Euro und in Deutschland auf etwa 3,5 Milliarden Euro. Bei jedem einzelnen Transport entsteht dadurch im Schnitt ein Schaden von 6,72 Euro. Nicht nur das jeweilige Unternehmen wird laut VSL-Chef Marongiu geschädigt, sondern die gesamte Wirtschaft – durch Betriebs- oder Produktionsausfälle oder Wettbewerbsverzerrungen, weil gestohlene Ware billiger verkauft werde als reguläre.

WIE DIE TÄTER VORGEHEN

Die Frachtenbörse Timocom beobachtet bei Ladungsdiebstahl vier typische Vorgehensweisen:

- ◆ **Fantasiefirmen:** Eine Firma meldet sich und bezieht sich auf ein Angebot in der Frachtenbörse. Der Auftraggeber ist interessiert und prüft erst gar nicht, ob diese Firma überhaupt in der Frachtenbörse gelistet und seriös ist. Die Firma kann EU-Lizenzen und anderes zuschicken. Fälschen lässt sich alles.
- ◆ **Identitätsmissbrauch:** Ein Anrufer gibt sich als Mitarbeiter eines seriösen Unternehmens aus, das derzeit zum Beispiel wegen eines Systemausfalls aber nicht über einen Festnetzanschluss zu erreichen sei. Der Anrufer empfiehlt daher, der Einfachheit halber ihn nur auf dem Handy anzurufen und das Geschäft auf diesem Wege abzuwickeln.
- ◆ **Übernahme von ordentlichen Unternehmen:** Die Kriminellen schlucken eine etablierte Firma – mit dem Ziel, sie für Ladungsdiebstahl

zu missbrauchen. Unter dem Namen dieser Firma finden die Betrugsgeschäfte statt. Bis die Geschädigten dahinter kommen, ist die Ware weg. Da neue Firmeneinträge in Register Wochen verschlingen, ist diese Variante des Ladungsdiebstahls schwer zu erkennen.

- ◆ **Einschleusen von Mitarbeitern:** Hier ist nach Ansicht von Timocom jedes Unternehmen gefordert, frühzeitig auf Nummer sicher zu gehen. So wie Firmen von ihren Mitarbeitern alle wesentlichen Angaben zur Person und zu früheren Arbeitgebern prüfen sollten, klopft auch die Frachtenbörse nach eigener Darstellung von ihren Kunden alle relevanten Angaben ab – seien es Briefköpfe, Handelsregisterauszüge, Kreditakten und bei Bedarf der Ausweis des Geschäftsführers. Voraussetzung für eine Teilnahme bei Timocom ist auch, dass die Firma mindestens ein halbes Jahr am Markt aktiv ist.


Wollen Ladungsdieben zu Leibe zu rücken (von li. o. nach re. u.): VSL-Chef Andrea Marongiu, GDV-Experte Erwin Abele, Streck-Vizechef Gerald Penner, Timocom-Vertreter Marcel Frings, Bursped-Qualitätschef Gunnar Hänselmann, Dekra-Vorstand Jörg Mannsperger, FTA-Mann Donald Armour, Tapa-Vorstand Michael Wortmann, **trans aktuell**-Redakteur Matthias Rathmann.

Reihen



zepte erstellt und umgesetzt – mit Erfolg. Seit die Logistikimmobilie zu einem »Fort Knox« umgerüstet worden sei, gingen die Schadensfälle in Richtung null, bilanziert Gunnar Hänselmann, Beauftragter für Qualitäts- und Umweltmanagement bei Bursped in Hamburg.

Nichts auf dem Gelände bleibt unbeaufsichtigt. Sowohl das Areal als auch das Gebäude sind ständig videoüberwacht. Zufahrten und Zutritte werden kontrolliert – ebenso die Schlüssel. »Nicht jeder darf überall rein«, sagt der Bursped-Mann. Die Geschichte jeder Sendung ist über Barcode-Eingabe als Videosequenz abrufbar. Nichts bleibt den Kameras verborgen.

Auch im anderen Teil der Republik, bei Streck in Freiburg, hat sich die Investition in umfangreiche Sicherheitstechnik ausgezahlt. Angefallen ist ein ähnlich hoher, sechsstelliger Betrag wie bei den Kollegen von Bursped. »Monetär ist der Nutzen schwer zu messen«, erklärt der stellvertretende Geschäftsführer Gerald Penner. Gewonnen haben vor allem

Fotos: Kuppfers, Bilski



Alarmiert über die steigende Kriminalität: Besucher des Symposiums von **trans aktuell**, VSL Baden-Württemberg und Dekra.

die Abläufe: Sämtliche Prozesse laufen laut Penner sauberer ab. »Die Anforderungen des Niederlassungsleiters, die erhöhte Sicherheit dürfe zu keinem Zeitverlust führen, wurde übererfüllt«, sagt Penner. Die Streck-Mitarbeiter sind abends sogar eine halbe Stunde früher mit der Arbeit fertig.

Umgesetzt ist die Sicherheitstechnik bei Streck nach dem Zwiebschalenprinzip: Um jeden Bereich verläuft eine Sicherheitszone. Wie bei Bursped sichert Streck Gelände und Lager unter anderem mit Zäunen, Zutrittskontrollen und -beschränkungen sowie einer intensiven Videoüberwachung.

Big Brother entgeht nichts: »Wir haben 140 Kameras quer durch die Halle installiert, die jeden Fleck ausleuchten«, berichtet Penner. Auch Streck kann durch Barcode-Eingabe automatisch die entsprechenden Videosequenzen zur Sendung abrufen. Das erhöht die Transparenz und die Prozesse, führt zu kürzeren Laufzeiten, weniger Reklamationen und in der Summe zu niedrigeren Kosten. Die Folge sind weniger oder nahezu keine Diebstähle. Doch auch hier gelte: »100-prozentige Sicherheit gibt es nie«, bilanziert Penner. Auch

Fehlverladungen ließen sich nie ganz vermeiden. »Auch bei uns arbeiten Menschen.«

Deren Qualitäten und Vorgeschichte aber klopfen die Logistikdienstleister Streck, Bursped und Compass sehr genau ab. Die Vorsicht kommt nicht von ungefähr: 65 Prozent aller Ladungsdiebstähle basieren nach EU-Erkenntnissen auf Insiderinformationen. Auch im Ausland ist es gängige Praxis, neuen Mitarbeitern gründlich auf den Zahn zu fühlen. »Wir schauen gezielt nach Lücken im Lebenslauf«, sagt Donald Armour, der die Abteilung Internationales

bei der Freight Transport Association (FTA) in England leitet. Sind drei Monate nicht ausreichend dokumentiert, könne das bereits ein Hinweis auf einen möglichen Gefängnisaufenthalt sein. Die kürzeste Verweildauer dort betrage drei Monate.

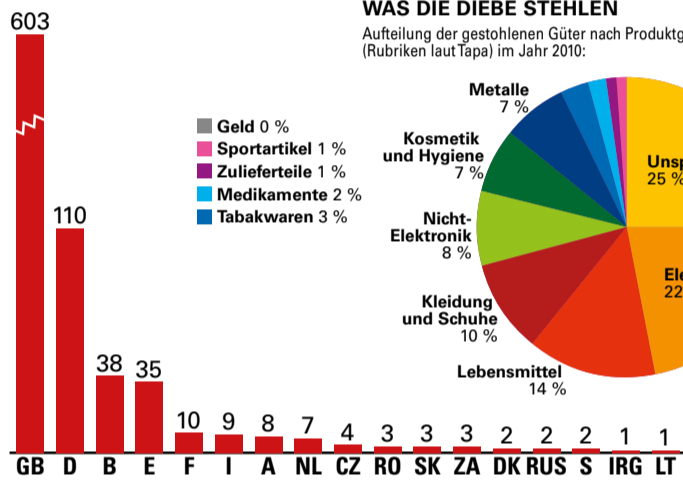
Dass die Branche auf der Insel genauer hinschaut, hat seinen Grund: England ist laut Tapa-Statistik beim Ladungsdiebstahl unrühmlicher Spitzenreiter in Europa. Tapa sind dort voriges Jahr insgesamt 603 Übergriffe zu Ohren gekommen. FTA-Vertreter Armour appelliert daher an die Speditionen in Großbritannien, umzudenken.

Mögliche Ansätze im Kampf gegen die Bösewichte sind seiner Ansicht nach der Einsatz von Alarm- und Ortungssystemen in Fahrzeugen oder von RFID-Technologie. Es werde immer wichtiger, firmenindividuelle Sicherheitspläne zu entwickeln, sagt Armour. Denn im eigenen Unternehmen gibt es offenbar die größten Schwachstellen. Das belegen die Zahlen: Vier von zehn Diebstählen in Großbritannien finden auf dem Firmengelände statt. Die Gefahr lauert also nicht unbedingt im Rückspiegel auf der Straße – sondern oft in den eigenen Reihen.

Matthias Rathmann

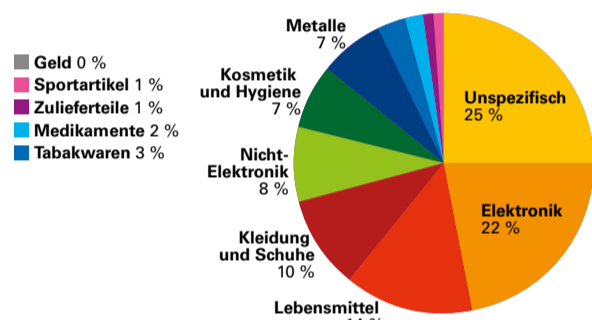
WO DIE DIEBE STEHLEN

Die Zahl der von Tapa registrierten Übergriffe nach Ländern im Jahr 2010:



WAS DIE DIEBE STEHLEN

Aufteilung der gestohlenen Güter nach Produktgruppen (Rubriken laut Tapa) im Jahr 2010:



WER IM SCHADENSFALL HAFTET

Ist die Ladung weg, droht Frachtführern, Speditoren und Verladern ein böses Erwachen. Dann müssen sie mit ihren Juristen und Versicherern prüfen, wer haftbar gehalten werden kann und für den Schaden sowie die Folgen gerade stehen muss. Ganz wichtig ist es laut Jurist Erwin Abele vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), dass Auftraggeber und Spediteure ihre Dienstleister nicht nur darauf hinweisen, dass die Ware besonders wertvoll oder diebstahlgefährdet ist. Sie müssen ihnen auch den genauen Wert der Güter mitteilen. Abele berichtet von einem Transport von Deutschland nach Frankreich. Auf einem unbewachten Parkplatz schlitzten Ladungsdiebe die Lkw-Plane auf und raubten 356 Autoradios im Wert von 22.859 Euro. Der Spediteur hatte

durch die vage Angabe »diebstahlgefährdete« Ware aber keine Kenntnis von einer besonderen Gefahrenlage und musste nur für knapp 900 Euro laut CMR-Haftung gerade stehen. Statt auf Regress zu hoffen, müssen sich Auftraggeber bei fehlenden Angaben zum Wert der Sendung also womöglich noch ein Mitverschulden bescheinigen lassen.

Werden Tapa-Sicherheitsrichtlinien beim Transport zugrunde gelegt, müssen beide Vertragsparteien wachsam sein. Hier gilt es zu beachten, dass Fahrer nur gesicherte und bewachte Parkplätze ansteuern dürfen, ihr Fahrzeug nicht unbeaufsichtigt lassen – für die Notdurft muss etwa eine Campingtoilette an Bord sein – und Diebstahl ist unverzüglich zu melden.

Souverän in allen Kurven. Dank maximaler Präzision.

Der neue Actros. Die neue Dimension der Fahrdynamik.

So sicher, so souverän, so dynamisch. Der neue Actros bietet puren Fahrspaß. Durch neue Motoren, die sich durch Durchzugsstärke und enorme Laufruhe auszeichnen. Durch die präzise Lenkung, mit der man unterwegs auch schwierigste Situationen sicher meistert. Durch das neue Fahrwerk, das jede Bodenunebenheit souverän ausgleicht. Lernen Sie die neue Dimension im Fernverkehr kennen. Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Verkäufer und am 12.11. live bei Ihrem Mercedes-Benz Partner. Oder schon heute im Internet unter www.mercedes-benz.de/der-neue-actros und mit dem QR-Code auf Ihrem Smartphone.



Eine Marke der Daimler AG



125! Jahre Innovation



Mercedes-Benz
Trucks you can trust