



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Diebstähle im Transportbereich
- Aktualisierte Fassung

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Einleitung	3
3	Entwicklungen und betroffene Gütergruppen	4
3.1	Diebstahl von Ladung aus Lkw.....	4
3.1.1	Fallzahlen.....	4
3.1.2	Schaden.....	6
3.2	Diebstahl kompletter Ladungsträger.....	8
3.3	Diebstahl von Treibstoff	9
4	Modi Operandi, Begehungsorte und regionale Tatschwerpunkte	11
4.1	Modi Operandi	11
4.2	Regionale Tatschwerpunkte	18
4.2.1	Deutschland	18
4.2.2	Europäisches Ausland	20
5	Maßnahmen	23
5.1	Ökonomische Vorüberlegungen	23
5.2	Technische und bauliche Maßnahmen.....	24
5.3	Organisatorische und personelle Maßnahmen	26
5.4	Weitere Verbesserungsmöglichkeiten	27
6	Literaturverzeichnis	29

1 Zusammenfassung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt für Güterverkehr die Problematik zunehmend organisierter Diebstähle von Ladung aus Lkw, kompletten Ladungsträgern und von Treibstoff von Lkw untersucht. Basierend auf den Angaben einzelner Landeskriminalämter (LKA) wird eine Fallzahl im hohen vierstelligen Bereich von „Ladungsdiebstählen“ in Deutschland angenommen. Für das Jahr 2015 vermeldeten einige LKA (Brandenburg, Baden-Württemberg, Niedersachsen und Bayern) eine steigende Tendenz. Die Dunkelziffer bei Diebstählen im Transportbereich wird aufgrund der schwierigen Datenlage als hoch eingeschätzt. In Deutschland bezogen sich Ladungsdiebstähle im Jahr 2015 bevorzugt auf Computer und Laptops, Baumaterial und Werkzeuge, Haushaltsgeräte und Möbel sowie Kleidung. Im Jahr 2015 wurden innerhalb Deutschlands 1.605 Lkw dauerhaft entwendet. Die Entwicklung beim Diebstahl kompletter Ladungsträger war in den Jahren 2006 bis 2015 eher schwankend mit einem Höhepunkt im Jahr 2009 (2.242). Der jährliche Kraftstoffdiebstahl dürfte sich zahlenmäßig mindestens auf einem mittleren vierstelligen Niveau bewegen, kann aufgrund der Datenlage aber nicht auf Bundesebene näher beziffert werden. Vor dem Hintergrund gesunkener Dieselpreise sank die Zahl der gemeldeten Kraftstoffdiebstähle von Lkw in den Jahren 2014 und 2015 deutlich, nachdem sie in den vorangegangenen Jahren stark angestiegen war. Die Dunkelziffer beim Kraftstoffdiebstahl ist jedoch weiterhin hoch, da dieser häufig weder bei der Polizei angezeigt noch bei der Versicherung gemeldet wird. Nach Informationen des Bundesamtes war in den vergangenen Jahren ein Gutteil der deutschen Transportunternehmen von Kraftstoffdiebstahl betroffen. Es handelt sich mithin um ein weitverbreitetes Problem.

Fallzahlen

Der durch Diebstahl von Ladung aus Lkw verursachte direkte Schaden wird vom deutschen Versicherungsgewerbe auf rund 300 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. Zuzüglich entstehen volkswirtschaftliche Kosten durch Verzögerungen und Produktionsausfälle. Die größten Schadenssummen waren im Jahr 2015 in der Gruppe der sonstigen Güter sowie bei Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, Elektronikartikeln, Metallwaren, Lebensmitteln und Sammelgut festzustellen. Die Schadenssummen der einzelnen Gütergruppen entwickelten sich im Zeitverlauf unterschiedlich und wiesen einen volatilen Verlauf auf. Der Schaden aus dem Diebstahl von Lkw liegt im mittleren zweistelligen Millionenbereich und stieg in den letzten Jahren vergleichsweise stark an. Die durchschnittlichen Schäden durch Kraftstoffdiebstahl von Lkw liegen zwischen 500 und 1.000 Euro. Durch Sachschäden am Lkw und notwendige Säuberungen des Untergrunds können höhere Schäden entstehen.

Schadenssummen

Bei der Mehrheit der gemeldeten Diebstähle handelt es sich um Einbrüche. Sehr häufig wird dabei die Ladung durch Schnitte in den Planen der Ladungsträger ausgespäht und entwendet („Planenschlitzen“). Unterschlagungen von Ladung in Verbindung mit Täuschungshandlungen sind in Deutschland ein zunehmendes Phänomen. Die Mehrzahl der

Modi Operandi

Täuschungshandlungen steht in einem Zusammenhang mit der Nutzung von Online-Frachtenbörsen. Raubüberfälle mit Gewaltanwendung finden in Deutschland nur selten statt. Lediglich in Einzelfällen werden Lkw während der Fahrt bestohlen („Truck Robbery“). Allgemein sind ungesicherte Parkplätze, Raststätten und Autohöfe entlang der Autobahnen die häufigsten Tatorte für Diebstähle im Transportbereich. Diese Diebstähle werden meistens in der Nacht und im Herbst, Frühling oder Winter begangen, wenn die Dunkelheit die Entdeckungswahrscheinlichkeit verringert. Daneben werden Ladungsdiebstähle in Deutschland häufig auf privaten Betriebsgeländen registriert. Während sich Diebstähle auf Parkplätzen entlang der Autobahnen überproportional häufig an Werktagen ereignen, wird Ladung vom Betriebsgelände häufiger am Wochenende entwendet. Die Tätergruppen sind nach Angaben von Polizeibehörden mehrheitlich gut organisiert und agieren hoch flexibel. Die Täter sind demnach fast ausschließlich männlich und stammen überdurchschnittlich oft aus osteuropäischen Ländern. Bei einem hohen Anteil der Diebstähle leiten eigene Mitarbeiter bewusst oder unbewusst Informationen an die Täter weiter. Häufig werden Informationen über die Fracht und das Lieferziel durch die Fahrer bei Pausen an Raststätten oder über digitale soziale Netzwerke an Kollegen mitgeteilt, während potenzielle Täter mithören oder mitlesen.

Regionale Tatschwerpunkte befinden sich im Allgemeinen in Grenzregionen, urbanen Gegenden, dem Umland großer Häfen und auf den Autobahnen des Transitverkehrs. Beim Diebstahl von Lkw bzw. Kfz gelten die Grenzregionen von Sachsen und Brandenburg, das Ruhrgebiet sowie die Städte Berlin, Hamburg, Hannover und deren Umland als Brennpunkte in Deutschland. Treibstoffdiebstahl und eingeschnittene Planen werden nahezu flächendeckend registriert und gelten als „Massenphänomene“. Trotz der weiterhin hohen Fallzahlen wird Deutschland im europäischen Vergleich von Transportunternehmen eher als sicheres Land wahrgenommen. Insbesondere Vorfälle mit Gewaltanwendung gehen überwiegend auf Tatorte im europäischen Ausland zurück.

Regionale Tatschwerpunkte

Transportunternehmen ergreifen eine Vielzahl an technischen, baulichen, organisatorischen und personellen Maßnahmen, um Ladungsdiebstählen vorzubeugen. Ein Gutteil der technischen Maßnahmen wird seit dem 13.01.2016 vom Bundesamt gefördert. Die Maßnahmen zielen darauf ab, entweder die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen oder die Attraktivität der Fracht für potenzielle Diebe zu senken. Sicherheitsexperten verweisen auf die Wichtigkeit der Verzahnung von technischen und organisatorischen Maßnahmen. Organisationen und Verbände stellen zudem Zertifikate aus, die den Auftraggebern sicherheitsrelevante Mindeststandards signalisieren. National und international zu bewähren scheinen sich Bestrebungen zur landesweiten Datenerhebung und polizeilichen Zusammenarbeit sowie zum Ausbau von Parkplätzen mit Sicherheitsmaßnahmen.

Maßnahmen

2 Einleitung

Im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2015 die Problematik zunehmend organisierter Diebstähle von Ladung aus Lkw, kompletten Ladungsträgern und von Treibstoff von Lkw aufgegriffen. Zur Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahme untersuchte das Bundesamt für Güterverkehr die Thematik im Jahr 2014 eingehend. Vor dem Hintergrund der Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik wurde im vorliegenden Bericht eine Aktualisierung der Statistiken vorgenommen. Die Berichtsstruktur blieb im Vergleich zum Vorbericht unverändert und gliedert sich wie folgt: Um einen Überblick über die Entwicklung und den Status quo in Deutschland zu erhalten, wurden einerseits Erkenntnisse zu Fallzahlen und Schadenssummen gesammelt und ausgewertet (Kapitel 3). Andererseits wurden zeitliche und regionale Tatschwerpunkte, Begehungsorte sowie Art und Weise der kriminellen Handlungen (Modi Operandi) analysiert (Kapitel 4). Schließlich wurden sowohl technische und organisatorische Maßnahmen, die von Transportunternehmen zur Diebstahlsprävention ergriffen wurden, als auch einige hoheitliche Maßnahmen im In- und Ausland betrachtet (Kapitel 5).

Hintergrund

Im Folgenden wird zwischen drei Arten von Delikten unterschieden: Zunächst wird der Diebstahl von geladenen Gütern aus Lastkraftwagen näher analysiert, bevor auf den Diebstahl kompletter Ladungsträger und von Kraftstoff eingegangen wird. Der erste Teil steht aufgrund seiner Wichtigkeit sowie der Informationslage im Vordergrund dieses Berichts. Das Bundeskriminalamt (BKA) subsumiert unter dem Begriff „Ladungsdiebstahl“ Diebstähle, die den Diebstahl von entweder in Transportbehältern bereitgestellten oder sich bereits auf dem Transport befindlichen Waren zum Gegenstand haben. Zielrichtung der Täter ist es hierbei, komplette Ladungen oder einen Großteil davon in ihre Verfügung zu bringen. Des Weiteren werden in diesem Bericht die Fälle von betrügerischen Handlungen mit Unterschlagung dem Ladungsdiebstahl hinzugezählt.

Arten von Delikten

Derzeit ist eine umfassende Erfassung von Daten zum Ladungsdiebstahl problematisch. Laut Angaben des BKA wird in der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) der Ladungsdiebstahl nicht gesondert erfasst. Daher können keine verbindlichen Aussagen darüber getroffen werden, inwieweit das zahlenmäßige Aufkommen des kriminalpolizeilichen Meldedienstes (KPM) dem tatsächlichen Kriminalitätsgeschehen entspricht. Die Dunkelziffer bei dieser Art von Delikten ist nach Einschätzung des BKA allerdings als hoch anzusehen. Aufgrund der unvollständigen Datenlage wurden im vorliegenden Bericht neben polizeilichen Informationen Daten der Industrievereinigung Transported Asset Protection Association (TAPA)¹ berücksichtigt. Darüber hinaus flossen Informationen aus Gesprächen mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), regio-

Quellen

¹ Hierbei handelt es um eine internationale Mitgliederorganisation mit dem Ziel, Verluste durch Kriminalität im Transportgewerbe zu senken. Mitglieder sind beispielsweise das Logistikunternehmen Kühne + Nagel (AG & Co.) KG sowie die KEP-Dienstleister UPS Inc. & Co. OHG und TNT Express GmbH.

nalen und lokalen Polizeibehörden sowie zahlreichen Transportunternehmen in die Analyse ein, um ein möglichst breites Bild der Thematik zeichnen zu können.

3 Entwicklungen und betroffene Gütergruppen

3.1 Diebstahl von Ladung aus Lkw

3.1.1 Fallzahlen

Der Diebstahl von Ladung aus Lkw wird in Deutschland lediglich unvollständig erfasst. Einerseits liegt dies in der polizeilichen Erfassung von Ladungsdiebstahl begründet. Die polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) weist das Deliktfeld Ladungsdiebstahl nicht gesondert aus und bei den örtlichen Polizeidienststellen gibt es keinen verpflichtenden und einheitlichen Meldedienst. Andererseits ist die mangelnde Datenlage dem Meldeverhalten der Transportunternehmen geschuldet. Nach Informationen des Bundesamtes sieht ein hoher Teil der betroffenen Unternehmen von einer Meldung der Diebstähle ab. Dies wird u.a. mit Imageschäden, Zeitproblemen und nicht von der Versicherung abgedeckten Schäden begründet. Die Dunkelziffer im Bereich Ladungsdiebstahl wird aufgrund der lückenhaften Erfassung vom BKA, von TAPA² und von Freightwatch³ als hoch eingeschätzt.

Hohe Dunkelziffer

Bei der Angabe von Fallzahlen ergibt sich eine Diskrepanz zwischen den gemeldeten Fallzahlen des BKA und einzelner LKA. Beispielsweise wurden vom BKA 157 Fälle für das Jahr 2013 in Deutschland angegeben.⁴ Das LKA Brandenburg meldete 2013 hingegen 173 Fälle, das LKA Niedersachsen 536 Fälle. Für das Jahr 2015 vermeldeten mehrere LKA (Brandenburg, Baden-Württemberg, Niedersachsen und Bayern) eine steigende Tendenz. In Niedersachsen stieg die Zahl der Fälle gegenüber dem Vorjahr um rund 10 Prozent auf 747 Fälle. Bayern verzeichnete einen Zuwachs von rund 5 Prozent auf knapp 300 Fälle. In Brandenburg und Baden-Württemberg verdoppelten sich die gemeldeten Fälle von Ladungsdiebstählen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr auf 534 bzw. rund 200 Fälle.⁵ Aufgrund der Zahlen der einzelnen Bundesländer und der Dunkelziffer im Bereich Ladungsdiebstahl wird für Gesamtdeutschland eine Fallzahl im hohen vierstelligen Bereich angenommen. Eine Schätzung von Experten des LKA Niedersachsen aus dem Jahr 2013, nach der sich in Deutschland jährlich mehr als 6.000 Fälle von Frachtdiebstahl ereignen, unterstützt diese Einschätzung.⁶

Fallzahlen

² Vgl. Transported Asset Protection Association (2012): 2011 IIS Annual Report.

³ Freightwatch International ist ein Unternehmen für Sicherheit in der Logistik und ein Tochterunternehmen des Logistikunternehmens Sensitech Inc.

⁴ Die Fallzahl des BKA umfasst folgende Kategorien: Diebstahl des Lastkraftwagens/Anhängers/Aufliegers mit samt der Ladung (auch Raub), Diebstahl der Ladung aus Lastkraftwagen/Anhängers/Auflieger, Unterschlagung der Ladung aus/mit Lastkraftwagen/Anhängers/Auflieger, Diebstahl aus Containern.

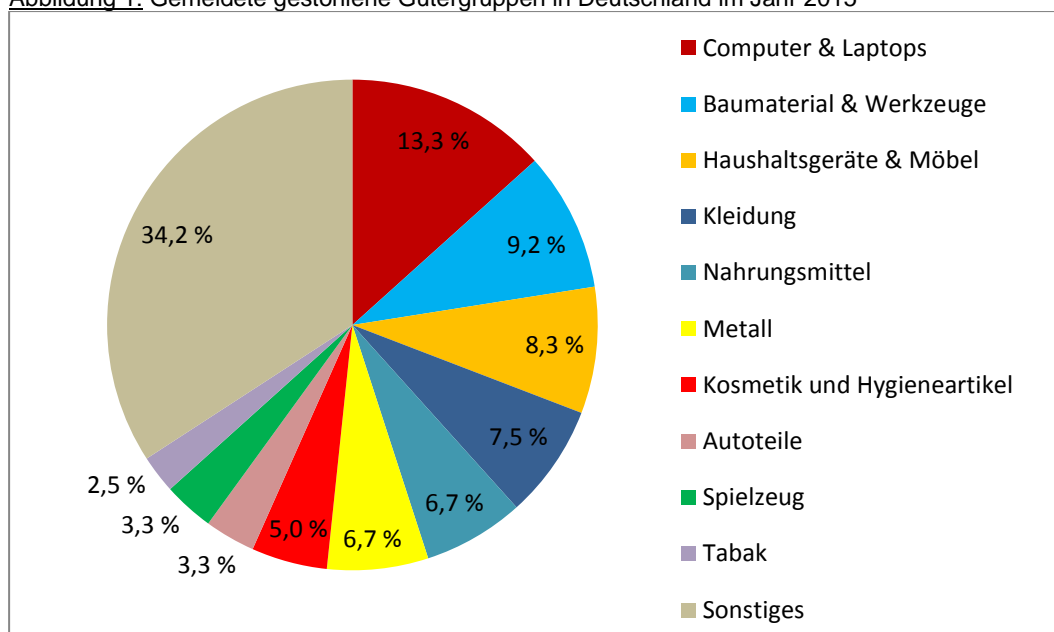
⁵ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 17, 2016: Ladungsdiebstahl nimmt zu.

⁶ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

Die Art der gestohlenen Güter variiert stark. Allerdings werden wertvolle Güter, leicht absetzbare Produkte und leichte Waren im tragbaren Format häufiger gestohlen als andere Güter. Die in Deutschland gestohlenen Gütergruppen sind in Abbildung 1 ihrer Häufigkeit nach dargestellt. Am häufigsten wurden in Deutschland im Jahr 2015 Computer und Laptops (13,3 Prozent) aus Lkw entwendet. Bei 9,2 Prozent der erbeuteten Güter handelte es sich um Baumaterial oder Werkzeuge. 8,3 Prozent der gestohlenen Güter waren Haushaltsgeräte oder Möbel. Während Kleidung (7,5 Prozent) ebenfalls ein beliebtes Ziel von kriminellen Gruppen war, wurden Tabakwaren (2,5 Prozent) verhältnismäßig selten gestohlen. Bei einem Vergleich der deutschen Anteile mit internationalen Durchschnittswerten fällt der Fokus auf Computer (Durchschnitt: 5,1 Prozent) und Baumaterial (Durchschnitt: 3,6 Prozent) auf. Der vergleichsweise hohe Anteil von gestohlenem Baumaterial könnte die erhöhte Aktivität im deutschen Baugewerbe widerspiegeln. Im Jahr 2010 vermeldete TAPA darüber hinaus einen sprunghaften Anstieg beim Diebstahl von Metall in Deutschland, insbesondere in Nordrhein-Westfalen.⁷ Im Wesentlichen war dieser Anstieg durch die gestiegenen Kupferpreise zu erklären, in deren Folge auf dem Schwarzmarkt ebenfalls höhere Preise zu erzielen waren.⁸ Ein weiteres Beispiel dafür, dass der Ladungsdiebstahl die wirtschaftliche Aktivität eines Landes widerspiegelt, ist das Krisenjahr 2009. Symptomatisch hatte sich der Diebstahl von Unterhaltungselektronik (verringertes Konsumlevel) und Metallgütern (niedrigeres Produktionsniveau) gegenüber dem Vorjahr ungefähr halbiert.⁹ Aus Gesprächen mit Vertretern von Transportunternehmen lässt sich zudem schließen, dass Schüttgut (z.B. Getreide) und Produkte von geringerem Wert (z.B. Recyclinggüter) sehr selten gestohlen werden.

Gütergruppen

Abbildung 1: Gemeldete gestohlene Gütergruppen in Deutschland im Jahr 2015



Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report. Eigene Darstellung.

⁷ Vgl. Transported Asset Protection Association (2011): 2010 IIS Annual Report.

⁸ Umgekehrt hatte der Rückgang des Kupferpreises in den Folgejahren kaum einen Einfluss auf die Schadenssummen in dieser Güterkategorie.

⁹ Vgl. Transported Asset Protection Association (2010): 2009 IIS Annual Report.

3.1.2 Schaden

Im Rahmen der Diskussionen um Schadenssummen wird von Verbänden und Sicherheitsunternehmen häufig Bezug auf einen Bericht der niederländischen Organisation NEA (Transport research and training)¹⁰ im Auftrag des Parlaments der Europäischen Union genommen. Demnach lag im Jahr 2004 der durch den Diebstahl von Ladung und Ladungsträgern verursachte Gesamtschaden in Deutschland bei ungefähr 1,5 Mrd. Euro und in der gesamten EU bei 8,2 Mrd. Euro.¹¹ Die Berechnungsmethoden dieser Untersuchung sind jedoch umstritten. Neuere konkrete Zahlen zu den Schadenssummen liegen auch dem Bundesamt nicht vor. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) schätzt alleine die direkten Schäden durch den Diebstahl von Ladung und Ladungsträgern auf rund 300 Mio. Euro pro Jahr. Eine genaue Schätzung der Schadenssummen erweist sich laut den Transportversicherungen als problematisch, da viele Transporte entweder in ausländischen Versicherungsmärkten oder gar nicht versichert seien. Daneben betreiben mehrere deutsche Firmen eigene Versicherungsunternehmen (sogenannte „Captives“) und sind somit selbst versichert. Daher ergibt sich bei der Schadenssumme – wie bei den Fallzahlen – eine hohe Dunkelziffer. Darüber hinaus sind die volkswirtschaftlichen Schäden (indirekte Kosten) um ein Vielfaches höher als die Schäden der entwendeten Fracht (direkte Kosten). Auf der Empfangsseite können fehlende Lieferungen in der Beschaffungslogistik (insbesondere bei Just-in-Time- und Just-in-Sequence-Fertigung) zu massiven Produktionsausfällen führen. Weitergehend fallen Kosten für die Ersatzproduktion der Zulieferer und des erneuten Versandes an. Transportunternehmen müssen einerseits ausgefallene Erträge kompensieren und andererseits potenzielle Konventionalstrafen zahlen. Zudem müssen Frachtführer häufig zumindest teilweise für den Wert der entwendeten Güter aufkommen, da Versicherungen insbesondere bei wertvoller Fracht den Wert häufig nicht vollständig abdecken. Falls Versicherungen den Transporteuren Fahrlässigkeit nachweisen können (Verletzung von Obliegenheitsverpflichtungen), ist der Schaden ebenfalls nicht gedeckt. Weitergehend vergehen häufig mehrere Monate bis der Schaden durch das Versicherungsunternehmen reguliert und schließlich erstattet wird. In dieser Zeit kann es bei betroffenen Transportunternehmen zu Liquiditätsproblemen kommen. Durch Ladungsdiebstähle induzierte höhere Versicherungsprämien wirken zudem kostensteigernd für zukünftige Transporte. Zusätzlich ergeben sich für die betroffenen Transportunternehmen Imageprobleme durch Lieferausfälle; dies kann die zukünftige Auftragslage schmälern.¹² Schließlich entstehen durch versuchten und tatsächlichen Diebstahl häufig Schäden an den Ladungsträgern. Beispielsweise hat die Autobahnpolizeiinspektion des Bundeslandes Thüringen im vierten Quartal 2014 den zusätzlichen Sachschaden an den bestohlenen Lkw auf etwa 14 Prozent des Wertes des Diebesgutes beziffert.

Hoher volkswirtschaftlicher Schaden

¹⁰ Mittlerweile ist NEA in die Forschungs- und Beratungsorganisation Panteia eingegliedert worden.

¹¹ Vgl. Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007): Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union.

¹² Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

Nach Angaben des deutschen Versicherungsgewerbes liegen die direkten Schäden über einen mehrjährigen Betrachtungszeitraum konstant bei ungefähr 300 Mio. Euro pro Jahr. Die größten Schadenssummen waren im Jahr 2015 in der Gruppe der sonstigen Güter sowie bei Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, Elektronikartikeln, Metallwaren, Lebensmitteln sowie Sammelgut festzustellen. Gemäß Informationen des GDV ist der Schaden in der Gruppe der sonstigen Güter sowohl langfristig (+428,3 Prozent gegenüber 2006) als auch kurzfristig (+54,2 Prozent gegenüber 2013) angestiegen. Die Schadenssummen der Gütergruppen Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie Sammelgut stiegen zwar gegenüber 2006 an (+59,7 Prozent bzw. 36,4 Prozent), sanken jedoch in der kurzen Frist gegenüber 2013 (-20,6 Prozent bzw. -58,8 Prozent). Der vom GDV ausgewiesene Schaden durch den Diebstahl von Elektronikartikeln sank im Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2013 um 46,0 Prozent.¹³ Während die Schadenssummen bei den Metallwaren sowohl lang- (-62,3 Prozent) als auch kurzfristig (-54,2 Prozent) sanken, stiegen sie im Bereich Lebensmittel gegenüber 2006 um 42,7 Prozent und gegenüber 2013 um 27,4 Prozent. Insgesamt kam es demnach bei den wirtschaftlichen Schäden zu Verschiebungen zwischen den verschiedenen Gütergruppen.

Schaden verschiedener Gütergruppen

Die Spannweite der Schäden durch Ladungsdiebstahl ist relativ groß. Einerseits kommt es vereinzelt in Deutschland zu Ladungsdiebstählen von erheblichem Ausmaß. Beispielsweise dokumentierte TAPA für das Jahr 2015 den Diebstahl eines Fahrzeugs, das mit Kosmetik- und Hygieneartikeln beladen war. Der verursachte Schaden belief sich auf knapp 670.000 Euro. Bei TAPA wurden im Jahr 2015 zwölf weitere Diebstähle mit jeweiligen Schäden über 100.000 Euro gemeldet. Die durchschnittliche Schadenssumme der bei TAPA in Deutschland gemeldeten Vorfälle lag 2015 bei 72.839 Euro.¹⁴ Andererseits zeugen die Auskünfte zahlreicher Transportunternehmen eher von einer Vielzahl kleinerer Diebstähle. So werden beispielsweise häufig einzelne Waren und nicht komplette Ladungen vom Lkw entwendet. Durch die hohe Anzahl der vielen kleinen Ladungsdiebstähle entstehen allerdings in der Gesamtheit ebenfalls hohe Schäden. Hinzu kommen sämtliche Sachschäden, die durch versuchten und tatsächlichen Diebstahl am Lkw entstehen, aber selten gemeldet werden. Beispielsweise müssen eingeschnittene Planen zugeklebt oder zugeschweißt werden. Daneben kommt es in Teilen zu Diebstählen von Fahrzeugteilen durch Berufskraftfahrer, um beschädigte Teile am eigenen Lkw zu ersetzen. Ferner werden Ladehilfsmittel wie Euro-Paletten und Gitterboxen gestohlen. Viele Transportunternehmen planen daher alleine für die Behebung von Sachschäden an ihren Fahrzeugen mittlerweile 5.000 bis 10.000 Euro pro Jahr an Rückstellungen im Budget ein. Ebenfalls selten wird das gestohlene Eigentum der Fahrer (Mobiltelefon, Bargeld, sonstige Wertsachen) angezeigt und gemeldet.

Spannweite der Schäden

Neben den ökonomischen Schäden können Raubüberfälle im Kontext vom Ladungsdiebstahl persönliche gesundheitliche Folgen nach sich ziehen. Einer internationalen Fahrer-

Persönliche Schäden

¹³ Aufgrund einer Änderung der Kategorie „Elektronik“ ist hier kein langfristiger Vergleich möglich.

¹⁴ Vgl. Transported Asset Protection Association (2016): 2015 IIS Annual Report.

befragung aus dem Jahr 2008 zufolge, bei der auch deutsche Lastkraftwagenfahrer befragt wurden, wurde ein Sechstel aller befragten Fahrer in der Vergangenheit Opfer eines Raubüberfalls. Ziel des Überfalls war in den meisten Fällen die Ladung des Lkws. Über 16 Prozent der Befragten mussten länger als einen Tag nach dem Überfall pausieren. Zudem haben 9 Prozent der befragten Fahrer im Anschluss medizinische oder psychologische Hilfe in Anspruch nehmen müssen.¹⁵ Der Anteil von Berufskraftfahrern, die aufgrund von Überfällen kurz- oder langfristige persönliche Schäden davontrugen, ist mithin beträchtlich. Zwar kommt es auch in Deutschland in Einzelfällen zu starken Übergriffen gegen Fahrer, die lebensgefährlich enden und die Berufsfähigkeit dauerhaft gefährden. Allerdings fühlen sich Lastkraftwagenfahrer in Deutschland eher geringfügig durch potenzielle Raubüberfälle belastet. In einer Befragung von Kraftfahrern, die bei deutschen Transportunternehmen angestellt sind,¹⁶ wurde die Angst vor Überfällen verhältnismäßig selten als Belastungsaspekt genannt.¹⁷ Um bei Betroffenen den langfristigen psychologischen Folgen entgegenzutreten, hat die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft deutschlandweit 17 sogenannte „Trauma-Lotsen“ eingesetzt, die Fahrern nach schweren Verkehrsunfällen oder Überfällen seelisch zur Seite stehen und in Zusammenarbeit mit den Betrieben ein Betreuungskonzept erstellen. Insgesamt finden Übergriffe gegen Fahrer in Deutschland bislang allerdings vergleichsweise selten statt.

3.2 Diebstahl kompletter Ladungsträger

Abbildung 2 zeigt die in Deutschland entwendeten Lkw in den Jahren zwischen 2006 und 2015. In den Jahren 2006 bis 2008 bewegte sich die Zahl der gestohlenen Lkw konstant bei rund 2.000, bevor die Fallzahl im Jahr der Wirtschaftskrise 2009 auf 2.242 anstieg. In den Folgejahren bis 2012 sank die Zahl der entwendeten Lkw signifikant. Seit 2012 verharren die Fallzahlen auf einem vergleichsweise konstanten Niveau zwischen 1.500 und 1.700.¹⁸ Bei diesen Zahlen können Überschneidungen zu den oben genannten Fallzahlen des Diebstahls von Ladung bestehen, da Lkw oft inklusive Ladung entwendet werden. Die Daten des BKA beruhen auf dem bundesländerübergreifenden Informationssystem der Polizei (INPOL) beim BKA. Aufgrund der systematischen Erfassung ist die Dunkelziffer im Vergleich zu den verfügbaren Daten beim Ladungsdiebstahl relativ gering. Angemerkt sei hier allerdings, dass in dieser Statistik lediglich dauerhaft entwendete Lkw registriert werden. Das heißt, dass die im Laufe eines Jahres gestohlenen Fahrzeuge auch noch am Jahresende zur Sachfahndung ausgeschrieben sind.¹⁹

Entwicklung der
Fallzahlen

¹⁵ Vgl. International Road Transport Union (2008): Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results.

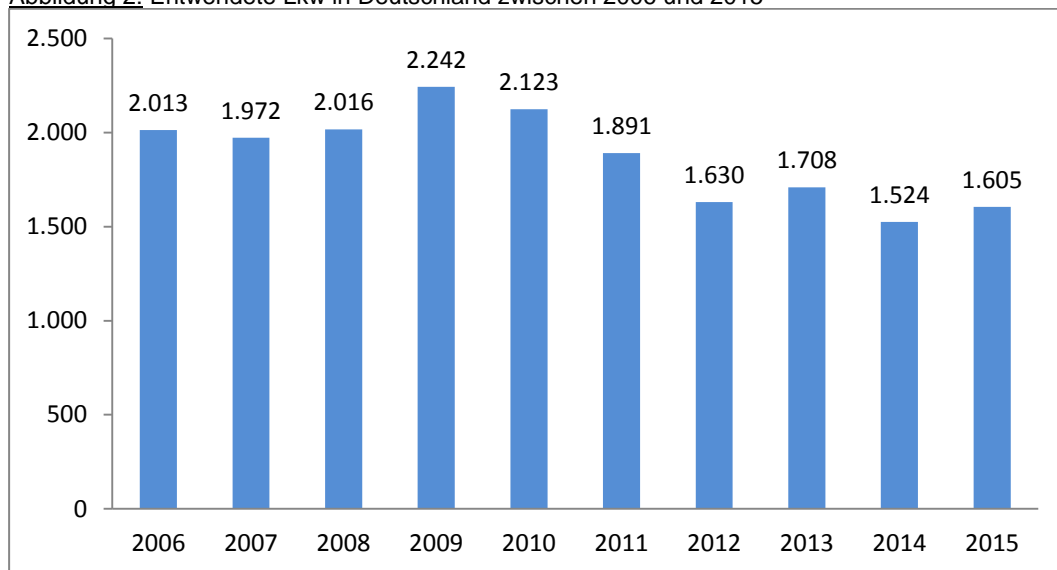
¹⁶ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (2009): Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern.

¹⁷ In der Befragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2009 kam die Kategorie „Angst vor Überfällen“ lediglich auf Rang 29 von 39 wahrgenommenen Belastungen. Auf dem ersten Rang der wahrgenommenen Belastungsaspekte lag die „Parkplatzsuche an Rastplätzen/Raststätten/Autohöfen“.

¹⁸ Vgl. Bundeskriminalamt (2016): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2015.

¹⁹ Zum Vergleich: Bei den entwendeten Pkw ist die Zahl der insgesamt erfassten Fahndungsnotierungen beinahe doppelt so hoch wie die Zahl der auf Dauer entwendeten Pkw.

Abbildung 2: Entwendete Lkw in Deutschland zwischen 2006 und 2015



Quelle: BKA. Eigene Darstellung.

Ungenauer ist die Datenlage beim Schadensumfang. Das BKA verweist in diesem Zusammenhang auf Angaben des GDV, der 2014 ungefähr 34 Mio. Euro für Versicherungsleistungen registriert hat.²⁰ In die Schadensberechnungen fließen allerdings nicht die Diebstähle von geleasteten Fahrzeugen ohne Kaskoversicherungsschutz ein. Der entstandene Schaden bei den Leasingbanken wird vom BKA ebenfalls im zweistelligen Millionenbereich beziffert, da der Anteil von geleasteten Lkw im gewerblichen Bereich sehr hoch sei.²¹ Weitere Gründe für die Nichterfassung der vollständigen Schadenssummen entsprechen weitestgehend den Gründen, die im Abschnitt zu den wirtschaftlichen Schäden durch Ladungsdiebstahl genannt wurden (Auslandsversicherung, „Captives“, indirekte Kosten).

Schadenssummen

3.3 Diebstahl von Treibstoff

Auf Bundesebene werden Fälle von Kraftstoffdiebstahl durch das BKA weder in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) noch durch einen Sondermeldedienst erfasst. Dieseldiebstähle werden weitergehend nicht gesondert in den Statistiken von TAPA und dem GDV aufgeführt. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass Versicherungen aufgrund mangelnder Beweisführung nicht für den Schaden durch den Diebstahl von Treibstoff aufkommen und Spediteure wegen Zeitmangels häufig auf eine Strafanzeige bei der Polizei verzichten. Aus zahlreichen Gesprächen mit Spediteuren lässt sich jedoch schließen, dass die Mehrzahl der Transportunternehmen in den letzten Jahren von Treibstoffdiebstahl betroffen war, es sich mithin um ein weitreichendes Problem handelt.

Schwierige Datenlage

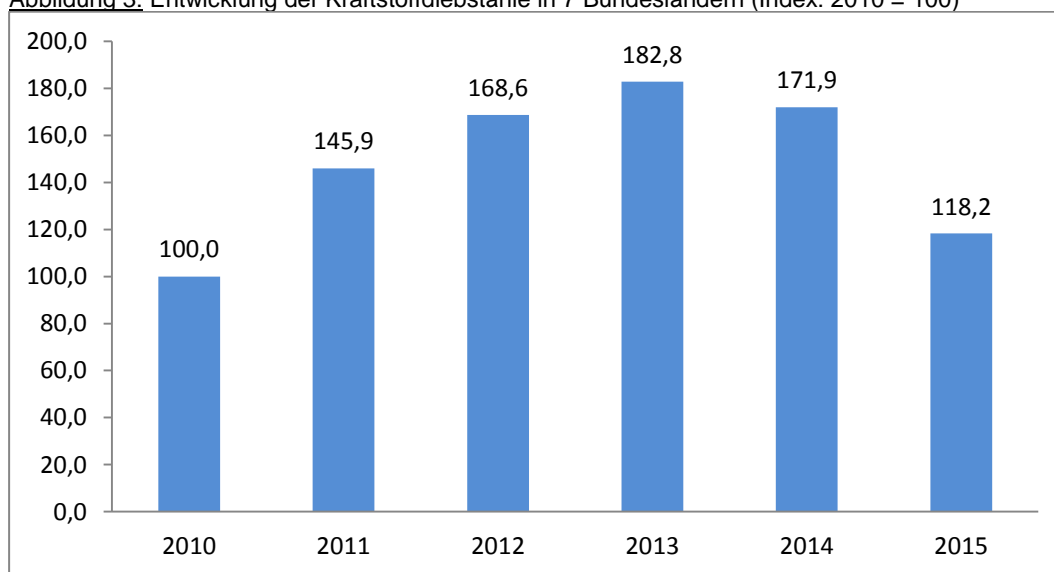
²⁰ Vgl. Bundeskriminalamt (2016): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2015.

²¹ Vgl. Bundeskriminalamt (2016): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2015.

Um dennoch eine quantitative Einschätzung geben zu können, wurden die Landeskriminalämter (LKA) einzelner Bundesländer befragt. Abbildung 3 stellt die Entwicklung der aufsummierten Fälle von Kraftstoffdiebstahl in sieben Bundesländern im Zeitraum von 2010 bis 2015 dar. Bei dem dargestellten Indexwert ist 2010 das Basisjahr. Aufgrund unterschiedlicher Erfassungsmethoden und Definitionen der LKA bietet sich ein Vergleich zwischen den Bundesländern nicht an.²² Zwischen 2010 und 2013 stieg der Diebstahl von Kraftstoff in den betrachteten Bundesländern stark an (82,8 Prozentpunkte). In den beiden Folgejahren 2014 und 2015 sank die Zahl der Kraftstoffdiebstähle jedoch deutlich (64,6 Prozentpunkte). Die gesunkene Zahl der Kraftstoffdiebstähle korreliert mit der Entwicklung der Kraftstoffpreise in den Jahren 2014 und 2015.

Entwicklung

Abbildung 3: Entwicklung der Kraftstoffdiebstähle in 7 Bundesländern (Index: 2010 = 100)



Anmerkung: Die Fallzahlen der Kraftstoffdiebstähle in den einzelnen Bundesländern unterliegen unterschiedlichen Definitionen in Bezug auf das Beutegut (Diesel oder Diesel und Benzin) und in Bezug auf das bestohlene Kfz (Lkw oder Lkw und Pkw).

Quellen: LKA von Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hessen, Saarland, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Eigene Darstellung.

Eine genaue Abschätzung der Zahlen für Gesamtdeutschland lässt sich auf Grundlage der vorliegenden Zahlen nicht ableiten, jedoch können die Fallzahlen auf Ebene der Bundesländer zur ungefähren Einschätzung dienen. Basierend auf den Daten der LKA wird die bundesweite Fallzahl von Kraftstoffdiebstahl aus Lkw auf einen mindestens hohen vierstelligen Wert pro Jahr geschätzt. Die Dunkelziffer beim Diebstahl vom Treibstoff ist vergleichsweise groß, da insbesondere bei kleineren Mengen entwendeten Kraftstoffes oftmals keine Anzeige gestellt beziehungsweise der Diebstahl teilweise gar nicht bemerkt wird. Die Aufklärungsquote ist relativ gering und schwankt in den untersuchten Bundesländern zwischen ungefähr 7 und 15 Prozent. Diese Kennziffern spiegeln ebenfalls die Gespräche mit lokalen Polizeibehörden in anderen Bundesländern wider. Bei ungefähr 95 Prozent der Treibstoffdiebstähle von Lkw handelt es sich um Diesel. Erstens wird

Fallzahlen

²² Bei den Daten aus Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Brandenburg kann nicht unterschieden werden, ob es sich um Kraftstoff aus einem gewerblichen Lkw handelt oder ob Treibstoff aus einem privaten Kfz gestohlen wurde. In Brandenburg wurden lediglich Diebstähle von Diesel-Kraftstoffen erfasst.

Benzin aufgrund des verwendeten Kraftstoffes im Transportgewerbe naturgemäß selten gestohlen. Zweitens ist der Diebstahl von Benzin aufgrund der leichteren Entzündlichkeit für die Täter gefährlicher als beim Dieselmotorkraftstoff.

In den untersuchten Bundesländern werden die durchschnittlichen Schäden durch Kraftstoffdiebstahl von Lkw auf rund 500 bis 1.000 Euro beziffert. Neben den reinen Schäden durch den Verlust des Kraftstoffes sind darin auch die Schäden am Lkw inbegriffen. Insbesondere durch das Aufbrechen des Tankdeckels oder das Aufbohren des Aluminium- oder Stahltanks entstehen Transportunternehmen hohe Reparaturkosten (1.500 bis 2.000 Euro). Zudem ist die Säuberung des Untergrunds inklusive Feuerwehreinsatz sehr kostspielig (ungefähr 5.000 Euro), falls dieser beim Aufbohren des Tanks verunreinigt wurde. Darüber hinaus entstehen weitere Kosten durch ausgefallene und verspätete Transporte aufgrund fehlenden Kraftstoffs oder beschädigter Tanks, die vor der Weiterfahrt ausgetauscht werden müssen. Wie beim Ladungsdiebstahl müssen hier ausgefallene Erträge kompensiert und Konventionalstrafen gezahlt werden. Zudem kommen Versicherungen aufgrund der zumeist schwierigen Beweislage in der Regel nicht für den Schaden durch den Diebstahl von Treibstoff auf. Mitunter wird die Höhe der Selbstbeteiligungssumme gar nicht erst überschritten.

Schadenssummen

4 Modi Operandi, Begehungsorte und regionale Tatschwerpunkte

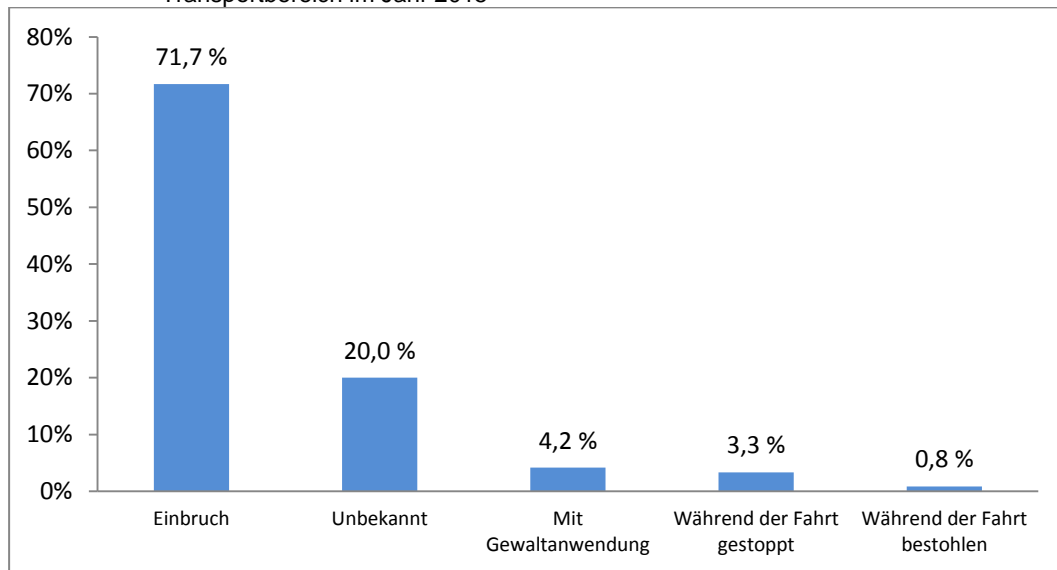
4.1 Modi Operandi

Abbildung 4 zeigt eine Übersicht der kriminellen Vorgehensweise der Täter, also der Modi Operandi, der bei TAPA in Deutschland gemeldeten Diebstähle im Transportbereich im Jahr 2015. Bei der Mehrheit der insgesamt 120 registrierten Diebstähle handelt es sich demnach um Einbrüche (71,7 Prozent). Bei rund 20,0 Prozent der Vorfälle ist der Modus Operandi nicht bekannt. In einigen der bei TAPA gemeldeten Fälle fand die Tat unter Gewaltanwendung statt (4,2 Prozent).²³ Gespräche mit örtlichen Polizeidienststellen und Transportunternehmen legen nahe, dass der Anteil der Taten unter Gewaltanwendung auf die Grundgesamtheit bezogen bedeutend niedriger liegt. Bei weiteren 3,3 Prozent der bei TAPA registrierten Fälle wurde der Lkw während der Fahrt gestoppt und anschließend bestohlen. In einem Fall (0,8 Prozent) wurde ein Lkw während der Fahrt bestohlen. In den letzten Jahren wurden vermehrt Täuschungshandlungen mit Unterschlagungen beobachtet. Die Statistiken von TAPA weisen diese Kategorie in dem aktuellen Jahresbericht allerdings nicht mehr aus.

Überblick

²³ Vgl. Transported Asset Protection Association (2016): 2015 IIS Annual Report.

Abbildung 4: Modi Operandi der bei TAPA in Deutschland gemeldeten Diebstähle im Transportbereich im Jahr 2015

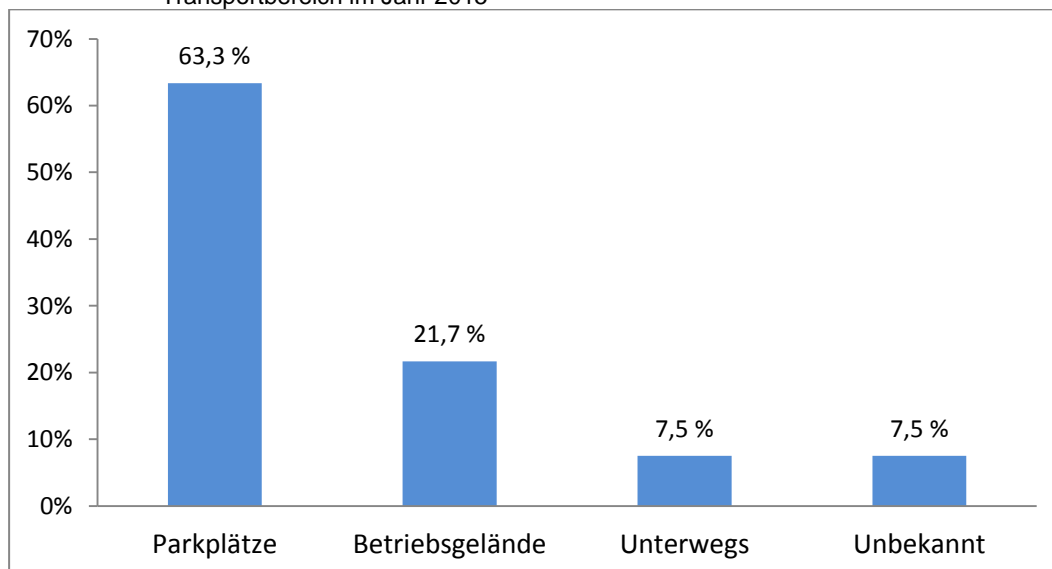


Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report. Eigene Darstellung.

Gespräche des Bundesamtes mit örtlichen Polizeidienststellen und Transportunternehmen legen nahe, dass sich die meisten Ladungsdiebstähle und Entwendungen von Lkw an unbewachten Orten ereignen. Die häufigsten Tatorte sind ungesicherte Parkplätze, Raststätten und Autohöfe entlang der Autobahnen. Diese Diebstähle werden meistens in der Nacht und im Herbst, Frühling oder Winter begangen, wenn die Dunkelheit die Entdeckungswahrscheinlichkeit verringert. Aktuelle Daten von TAPA bestätigen diese Einschätzung. Abbildung 5 zeigt die Begehungsorte der bei TAPA in Deutschland gemeldeten Diebstähle im Transportbereich im Jahr 2015. Demnach fanden rund 63,3 Prozent der registrierten Ladungsdiebstähle auf Parkplätzen statt. Der größte Teil davon entfiel auf ungesicherte Parkplätze (61,7 %). Lediglich ein sehr geringer Teil der registrierten Diebstähle entfiel auf gesicherte Parkplätze (1,7 %). Weitere 21,7 Prozent der bei TAPA gemeldeten Vorfälle waren einem Betriebsgelände zuzuordnen. Dieser Wert liegt leicht über dem Durchschnitt aller bei TAPA erfassten Länder (18,5 Prozent). In jeweils 7,5 Prozent der registrierten Fälle fand der Diebstahl unterwegs statt bzw. konnte örtlich nicht näher spezifiziert werden.

Begehungsorte

Abbildung 5: Begehungsorte der bei TAPA in Deutschland gemeldeten Diebstähle im Transportbereich im Jahr 2015



Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report. Eigene Darstellung.

Nach Berichten des BKA, lokaler Polizeibehörden und von TAPA ereignen sich die meisten Ladungsdiebstähle in Deutschland bei stehenden Lkw auf Parkplätzen oder auf einem Betriebsgelände. Bei einer häufig berichteten Vorgehensweise observiert ein erster Täter in einem Pkw mehrere Lkw auf Autobahnparkplätzen und Autohöfen, die als potenzielle Opfer in Frage kommen. Informationen werden dann per CB-Funk an eine zweite Tätergruppe, bestehend aus drei bis vier Personen, weitergegeben. Diese spüren anschließend die entsprechenden Lkw auf Parkplätzen auf. Häufigster Modus Operandi bei stehenden Lkw ist weitergehend das sogenannte „Planenschlitzen“. Dem LKA Sachsen-Anhalt zufolge wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 356 Fälle von „Planenschlitzen“ in Sachsen-Anhalt angezeigt.²⁴ Statistiken aus anderen Bundesländern liegen dem Bundesamt nicht vor. Bei dieser Vorgehensweise wird zunächst mit einem Messer ein kleiner Schlitz von 20 bis 30 cm Länge in die Planen der Ladungsträger geschnitten, um die Fracht zu begutachten. Um diese ersten Schnitte möglichst klein und unauffällig zu halten, werden neuerdings vermehrt Endoskope durch die Täter eingesetzt, um die potenzielle Beute zu erspähen. Laut Angaben des LKA Niedersachsen findet bei etwa einem Drittel dieser Taten nach dem Aufschneiden der Plane kein Diebstahl statt. Handelt es sich jedoch um wertvolle, gut absetzbare und leicht zu transportierende Ware, werden die Schlitze auf ein bis zwei Meter erweitert. Durch diese Schlitze werden anschließend die Waren entwendet und in Kleintransporter mit seitlichen Schiebetüren verladen. Die Tat geschieht in den meisten Fällen während der Ruhezeit des Fahrers. Da der Geräuschpegel auf Autobahnparkplätzen in der Regel relativ hoch ist, wird der Diebstahl meist erst zeitlich verzögert festgestellt. Bei der beschriebenen Vorgehensweise kommt es häufig zu Tatserien, bei denen erstens mehrere Lkw auf einem Parkplatz bestohlen und zweitens verschiedene Parkplätze innerhalb einer Nacht angesteuert werden. Neben Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen visieren

„Planenschlitzer“

²⁴ Vgl. Verkehrsrundschau (2016): Sachsen-Anhalt kämpft gegen Planenschlitzer.

„Planenschlitzer“ auch Lkw auf privatem Betriebsgelände an. Häufigstes Ziel von „Planenschlitzern“ sind elektronische Geräte. Alternativ zum Aufschneiden der Planen werden bei Kastenwagen in erster Linie die Hecktüren der Lkw aufgebrochen, um Zugang zur Fracht zu erhalten. Um die Alarmanlagen an den Türen der Lkw zu umgehen, werden allerdings auch Kastenwagen in einzelnen Fällen seitlich aufgeschnitten. Eine weitere Methode besteht darin, Löcher in die Dächer der Ladungsträger zu schneiden und die Güter durch diese zu entwenden. Die Täter verwenden dabei häufig ein nebenstehendes Fahrzeug als „Trittstein“, um auf das Dach des ausgewählten Lkws zu steigen. Auf diese Weise fällt der Diebstahl dem Fahrer in der Regel erst wesentlich später auf. Nach Einschätzung von befragten Unternehmen handele es sich in der Regel nicht um gezielte Attacken auf bestimmte Speditionen. Während Ort und Zeit durchaus geplant seien, würden die Opfer eher zufällig ausgewählt. Schließlich seien häufig Lkw von ausländischen Unternehmen betroffen. Einerseits wird dies damit begründet, dass ausländische Lkw überproportional häufig im Fernverkehr unterwegs seien und somit längere Ruhezeiten auf Parkplätzen notwendig seien. Andererseits würden die Täter die bürokratischen Hürden zwischen Ländergrenzen ausnutzen, um der Strafverfolgung zu entgehen.

Ein Phänomen, das vermehrt in Deutschland auftaucht, sind Unterschlagungen von Fracht in Verbindung mit Täuschungshandlungen. Betrügerische Firmen stammen nach Einschätzungen deutscher Polizeibehörden überproportional oft aus osteuropäischen Ländern wie Bulgarien, Rumänien, Polen oder Tschechien. Laut Europol werden dabei gefälschte Dokumente eingesetzt, um Güter bei Verladern und Warenlagern abzuholen. Aufgrund schwacher Sicherheitsmaßnahmen beim Gefahrenübergang der Güter ist dieser Modus Operandi mit einem relativ geringen Risiko für die Täter verbunden.²⁵ Aus juristischer Sicht setzt Unterschlagung zudem ein geringfügigeres kriminelles Niveau voraus. Die maximale Freiheitsstrafe liegt daher bei drei Jahren statt wie beim Diebstahl bei fünf Jahren. Im Zuge des Aufkommens von Online-Frachtenbörsen haben Betrügereien mit anschließender Unterschlagung an Bedeutung gewonnen. Einer aktuellen Studie zufolge, in der 53 deutsche Transportunternehmen befragt wurden, steht mittlerweile die Mehrzahl der Täuschungshandlungen in einem Zusammenhang mit der Nutzung von Online-Frachtenbörsen.²⁶ Dazu werden entweder Scheinfirmen in Deutschland neugegründet oder insolvente Transportunternehmen insbesondere in Osteuropa aufgekauft. Diese Scheinfirmen bieten dann günstige Transporte bei Online-Frachtenbörsen an. Erteilte Aufträge werden anschließend inklusive Frachtbrief und gefälschter Unterlagen an dritte nichtbeteiligte Subunternehmen weiter vergeben. Während des Transports wird nun dem ausführenden Frachtführer oder dem Fahrer direkt mitgeteilt, dass sich die Lieferadresse geändert habe. An dieser gefälschten Lieferadresse entladen die Täter schließlich die Güter, ohne dass der Fahrer Verdacht schöpft.²⁷ Unter Betrachtung der beim BKA und bei TAPA eingegangenen Meldungen über Unterschlagungen von Ladung aus Lkw lässt

Betrug und Unterschlagung

²⁵ Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

²⁶ Vgl. Siuda (2014): Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland seit 2011.

²⁷ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

sich sagen, dass Täuschungshandlungen zwar immer noch einen relativ kleinen Anteil verglichen mit dem „klassischen“ Ladungsdiebstahl ausmachen. Allerdings sind deutliche Anstiege seit 2010 und nochmals seit 2012 zu verzeichnen. Betroffen waren in erster Linie Nahrungsmittel, Elektronik- und Kosmetikartikel.²⁸

Eine weitere neue Vorgehensweise ist der Ladungsdiebstahl von fahrenden Lkw. Dabei fahren die Täter mit einem Pkw auf Autobahnen besonders dicht auf einen Lkw auf, während einer der Täter von der Motorhaube aus die Hecktüren aufbricht und Teile der Ladung entwendet. Teilweise helfen Täter in weiteren Pkw dabei, den Lkw an der Flucht zu hindern beziehungsweise den Fahrer dazu zu zwingen, die Geschwindigkeit des Lkws zu verringern. Dieser mit hohem Risiko verbundene Modus Operandi wird umgangssprachlich „Truck Robbery“ oder „Romanian M.O.“ genannt. Diese Vorgehensweise taucht zwar vereinzelt auch in Deutschland auf, allerdings ist diese Art von Diebstahl in anderen Ländern verbreiteter.

„Truck Robbery“

Ebenfalls eher selten in Deutschland sind Raubüberfälle, also Diebstähle von Ladung unter Anwendung von Gewalt. Sowohl nach Angaben des BKA als auch von TAPA ist die Anzahl der Fälle, in denen Gewalt angewendet wurde, in Deutschland bislang gering. Informationen zu Raubüberfällen in anderen Ländern lassen darauf schließen, dass diese häufig auf ungesicherten Parkplätzen stattfinden. Am häufigsten ist der Einsatz von Gas, das in das Führerhaus geleitet wird, um den Fahrer zu paralysieren. Ebenfalls häufig wird der Fahrer aus der Kabine gezerrt und zusammengeschlagen.²⁹ Um fahrende Lkw anzuhalten, verwenden Täter zudem Zoll- oder Polizei-Uniformen, täuschen Unfälle auf der Straße vor dem Lkw vor oder geben während der Fahrt nonverbale Hinweise auf vermeintliche Schäden am Lkw des Fahrers.³⁰ Juristisch handelt es sich bei Raubüberfall um ein schwerwiegenderes Delikt als bei Diebstahl, weshalb höhere Haftstrafen verhängt werden können. Die meisten Transportunternehmen halten ihre Fahrer dazu an, aus Sicherheitsgründen während entdeckter Ladungsdiebstähle in der Fahrerkabine zu verweilen und die Polizei per Mobiltelefon zu alarmieren.

Gewaltanwendung

Deutlich öfter stehen Ladungsdiebstähle in Deutschland in Zusammenhang mit „Insider-Informationen“, also Fällen, in denen ein Mitarbeiter des Transportunternehmens bewusst oder unbewusst relevante Informationen an die Täter weiterleitet. Nach Einschätzungen von TAPA³¹, der EU³² sowie dem LKA Niedersachsen³³ ist dies bei 60 bis 70 Prozent der Ladungsdiebstähle der Fall. Viele dieser Innentäter handeln allerdings nicht in der Absicht, den Tätern zu helfen. Häufig werden Informationen über die Fracht und das Liefer-

Innentäter

²⁸ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

²⁹ Vgl. International Road Transport Union (2008): Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results.

³⁰ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

³¹ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management.

³² Vgl. <http://www.eurotransport.de/news/die-gefahr-lauert-in-den-eigenen-reihen-469168.html> (Stand 28.11.2014).

³³ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

ziel durch die Fahrer bei Pausen an Raststätten oder über digitale soziale Netzwerke an Kollegen weitergegeben, während potenzielle Täter mithören oder mitlesen. Insbesondere bei wertvoller Fracht sind gezielte Hinweise an Täter gleichwohl nicht auszuschließen. Des Weiteren werden häufig einzelne Pakete beim Umschlag von Stückgut in Lägern und Verladestationen durch Innentäter gestohlen.

Der Diebstahl von Kraftstoffen, vorrangig Dieseldieselfuelstoff, kann grundsätzlich in zwei Bereiche unterteilt werden. Im eher amateurhaften Bereich werden lediglich kleine Mengen im Umfang von 50 bis 100 Liter entwendet, die überwiegend für den Eigenbedarf bestimmt sind. Die Täter benutzen Schläuche, um den Treibstoff entweder in Kanister oder direkt in das eigene Kraftfahrzeug zu leiten. Zumeist handelt es sich nach Einschätzung der Polizeibehörden um andere Lkw-Fahrer und zum Teil auch um Innentäter. Auf den „Amateur“-Bereich entfällt nach Einschätzung von Polizeibehörden der überwiegende Anteil der Fälle. Der zweite Bereich ist hingegen organisiert und professionalisiert. Hierbei werden große Mengen Kraftstoff von bis zu 800 Litern mittels Hochleistungspumpen in große Tankbehälter auf der Ladefläche von Kleintransportern oder Lkw geleitet und anschließend weiterverkauft (z.B. an freie Tankstellen oder andere Lkw-Fahrer). Tankschlösser und Tanksicherungssysteme werden sowohl von Polizeibehörden als auch Transportunternehmen als zwiespältig angesehen. Zwar werden Täter teilweise vom Diebstahl des Treibstoffs abgehalten, allerdings bohren einige den Tank auf, um an den Kraftstoff zu gelangen. In diesen Fällen erhöht sich der Schaden um ein Vielfaches, da zusätzlich der defekte Tank repariert werden muss und Kosten für die Reinigung des Untergrunds entstehen. Bei weiteren Vorgehensweisen werden Tankkarten von Spediteuren entweder inklusive Geheimnummer (PIN) aus der Fahrerkabine gestohlen oder deren Daten kopiert und missbraucht („Tankkarten-Skimming“). Häufig wird die gestohlene oder kopierte Tankkarte anschließend genutzt, um im In- und Ausland größere Mengen Treibstoff zu kaufen.

Kraftstoffdiebstahl

Die Tätergruppen variieren innerhalb Deutschlands stark. Je nach Bundesland stammen die Täter häufig aus anderen Nationen. So sind nach Angaben örtlicher Polizeibehörden in Sachsen und Thüringen in den meisten Fällen polnische Staatsbürger die Täter, während in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Baden-Württemberg vermehrt rumänische und bulgarische Täter aktiv sind. Diebe von Treibstoff innerhalb Bayerns sind laut Informationen des entsprechenden LKA zunehmend ausländischer Herkunft. Während 2009 rund 40 Prozent der Tatverdächtigen keine deutsche Staatsangehörigkeit hatten, waren es 2014 bereits rund 75 Prozent. Zudem sind die Täter überwiegend männlich (95 Prozent). Ferner bestehen Unterschiede nach der Art des Diebstahls. Beispielsweise stammen nach sächsischen Polizeiangaben organisierte Tätergruppen, die komplette Lkw stehlen, häufig aus Litauen. Des Weiteren können die meisten Täter in zwei Gruppen eingeteilt werden. Auf der einen Seite steht die Gruppe von eher amateurhaften Kriminellen. Diese stehlen in der Regel lediglich geringe Mengen Ladung, handeln oft auf-

Tätergruppen

grund von Armut und sind wenig organisiert. Gestohlene Waren werden von dieser Gruppe häufig auf Internetplattformen verkauft. Auf der anderen Seite stehen die professionalisierten Täter, die gut organisiert und hoch flexibel in Gruppen agieren. Sie verwenden neben Kleintransportern häufig technische Hilfsmittel, wie Endoskope, zum Ausspähen der Ladung durch kleine Schlitze in den Planen. Darüber hinaus kommunizieren die Tätergruppen häufig über CB-Funk miteinander. Mittels Funk-Scanner können die Täter zudem prüfen, ob sich Sicherheitsbehörden in der Nähe des potenziellen Tatorts befinden. Schließlich werden teilweise beim Diebstahl kompletter Ladungsträger elektronische Störsender eingesetzt, um die Ortung durch den digitalen Mobilfunk zu erschweren.³⁴ Professionelle Gruppen verkaufen ihre Beute in der Regel an größere Abnehmer, die zumeist bereits vor dem Diebstahl kontaktiert worden sind.

Abbildung 6 zeigt, wie sich die Vorfälle durch „Planenschlitzer“ prozentual auf die Wochentage verteilen. Die betrachteten Daten stellen die Vorfälle im Bereich der Polizeidirektion Leipzig dar. „Planenschlitzer“ sind demnach an Werktagen häufiger aktiv als an Wochenenden. Zahlen der Autobahnpolizeiinspektion des Bundeslandes Thüringen spiegeln die Konzentration von Ladungsdiebstählen an Werktagen ebenfalls wider. Diebstähle vom Betriebsgelände werden hingegen wesentlich häufiger am Wochenende begangen. Den Tätern ist dabei bekannt, dass viele Frachtführer die Lkw bereits am Freitag beladen und über das Wochenende ungeschützt auf dem Betriebsgelände stehen lassen, um am Wochenbeginn ohne zeitliche Verzögerung den Transport antreten zu können. Ladungsdiebstähle vom Firmengelände ereignen sich zudem im Gegensatz zu den Diebstählen auf Parkplätzen auch häufig während der Ferienzeiten im Sommer, da die Unternehmen dann teilweise unbewacht sind.³⁵ Diebstähle von Ladungsträgern finden sowohl am Wochenende vom Betriebsgelände als auch werktags von ungesicherten Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen statt.³⁶ Ferner wurden in Marktgesprächen des Bundesamtes Parkplätze in der Nähe von Güterverkehrszentren (GVZ) als Begehungsorte für Frachtdiebstahl genannt. Schließlich ereignen sich einige der Diebstähle auf privaten Abstellplätzen in der Nähe der Wohnorte der Fahrer.

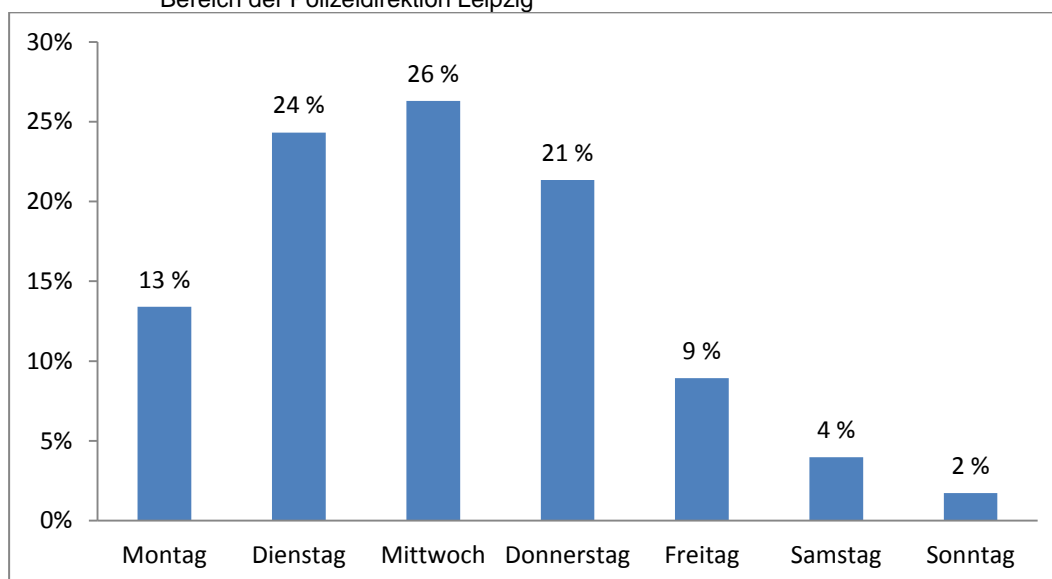
Tatzeitpunkte

³⁴ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

³⁵ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

³⁶ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

Abbildung 6: Prozentuale Aufteilung der Vorfälle durch „Planenschlitzer“ auf Wochentage im Bereich der Polizeidirektion Leipzig



Quelle: Autobahnpolizei Leipzig. Eigene Darstellung.

4.2 Regionale Tatschwerpunkte

4.2.1 Deutschland

Deutschland ist aus verschiedenen Gründen ein attraktives Ziel für Ladungsdiebstähle. Einerseits werden aufgrund des vergleichsweise großen produzierenden Gewerbes viele Güter innerhalb Deutschlands transportiert. Andererseits gilt Deutschland als Transitland in der Mitte Europas. Darüber hinaus bietet das engmaschige Netz von Autobahnen und Bundesstraßen den Tätern schnelle Fluchtmöglichkeiten in andere Staaten.³⁷ Spediteure betonten in Gesprächen mit dem Bundesamt, dass sich die Anzahl der Vorfälle seit der Öffnung vieler nationaler Grenzen im Rahmen der EU-Osterweiterung signifikant erhöht habe. Nach Angaben lokaler Polizeibehörden würden insbesondere die Bundesautobahnen in West-Ost-Richtung von osteuropäischen Tätern genutzt. Da zudem die illegalen Absatzmärkte für gestohlene Lkw laut dem BKA vorwiegend in Osteuropa, im Nahen Osten und in Zentralasien lägen, seien die West-Ost-Straßen für die Täter von hoher Bedeutung.³⁸ Sowohl Grenzregionen als auch urbane Regionen gelten als besonders anfällig für Ladungsdiebstähle.³⁹ Demnach ist besonders das mit Industrie und Bevölkerung dichtbesiedelte Ruhrgebiet ein Brennpunkt in Deutschland.⁴⁰ In Bezug auf den Diebstahl kompletter Ladungsträger wurden in Marktgesprächen des Bundesamtes neben dem Ruhrgebiet die Regionen im Umland von Berlin und Hannover als kriminelle Hochburgen benannt. Ferner bildeten laut dem BKA im Jahr 2015 die Grenzregionen von Sachsen und Brandenburg sowie die Stadtstaaten Berlin und Hamburg Brennpunkte der

Brennpunkte

³⁷ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

³⁸ Vgl. Bundeskriminalamt (2014): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013.

³⁹ Vgl. Faber Maunsell (2009): Secured European Truck Parking. Best Practice Handbook.

⁴⁰ Vgl. Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007): Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union.

allgemeinen Kfz-Kriminalität in Deutschland.⁴¹ Während es innerhalb Deutschlands durchaus regionale Tatschwerpunkte für Ladungsdiebstahl und entwendete Lkw gibt, werden sogenannte „Massenphänomene“ wie Treibstoffdiebstahl und eingeschnittene Planen nahezu überall registriert.

Als schwer betroffene Autobahnen im Osten Deutschlands werden von Polizeibehörden und Transportunternehmen insbesondere die BAB 4, die BAB 9 und die BAB 14 genannt. Im Westen sind besonders die beiden Autobahnen BAB 2 und BAB 3 in ihren Abschnitten im Ruhrgebiet sowie die BAB 61 von Ladungsdiebstählen betroffen.⁴² Im Süden Deutschlands bilden speziell die BAB 3 und BAB 6 in den Grenzregionen zu Tschechien regionale Brennpunkte. Im Norden Deutschlands sticht die BAB 7 besonders im Grenzverkehr negativ heraus. Ferner sind die Autobahnen BAB 1 und BAB 8 als Transitstrecken häufig von Fracht- und Treibstoffdiebstahl betroffen. Schließlich melden Polizeibehörden auf dem Autobahnabschnitt auf der BAB 2 zwischen Hannover und Berlin regelmäßig kriminelle Vorfälle.

Bundesautobahnen

Regionale Konzentrationen unterscheiden sich je nach Art des Deliktes erheblich. Betrachtet man den Ladungsdiebstahl in den Bundesländern ergibt sich ein sehr eindeutiges Bild. Laut Freightwatch⁴³ und TAPA⁴⁴ ist Nordrhein-Westfalen das Bundesland mit den häufigsten Ladungsdiebstählen. Etwa 26 Prozent aller bei TAPA gemeldeten Diebstähle von Ladung aus Lkw wurden 2013 im bevölkerungsreichsten Bundesland verübt. An zweiter Stelle lag Hessen mit 15 Prozent, gefolgt von Niedersachsen mit 14 Prozent. Alleine in Niedersachsen kam es nach Angaben des zuständigen LKA im Jahr 2013 zu 536 Vorfällen von Ladungsdiebstahl mit einem Schaden von knapp 3,8 Mio. Euro. An vierter Stelle mit ungefähr 10 Prozent lag im Jahr 2013 das Bundesland Bayern. Diese vier Bundesländer gehören gleichzeitig gemessen am Bruttoinlandsprodukt zu den fünf wirtschaftsstärksten Bundesländern in Deutschland.⁴⁵ Ein Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Output und Kriminalität im Bereich Ladungsdiebstahl liegt daher nahe.

Ladungsdiebstahl in den Bundesländern

Der Diebstahl kompletter Ladungsträger unterscheidet sich ebenfalls stark nach den jeweiligen Bundesländern. Erstens sind die nördlichen Bundesländer stärker vom Diebstahl von Kraftwagen (Lkw und Pkw) betroffen als die südlichen Bundesländer. Zweitens werden in den neuen Bundesländern im Osten Deutschlands pro zugelassenem Kraftwagen häufiger Fahrzeuge gestohlen als in den westlichen Bundesländern.⁴⁶ Im Bundesland Berlin wurden auf relativ kleiner Fläche im Zeitraum von 2009 bis 2013 insgesamt 1.928 Lkw (386 im Durchschnitt pro Jahr bei schwankender Entwicklung) entwendet. Die durchschnittlichen jährlichen registrierten Schadenswerte reichten dabei von knapp

Diebstahl von Lkw in den Bundesländern

⁴¹ Vgl. Bundeskriminalamt (2016): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2015.

⁴² Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

⁴³ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

⁴⁴ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

⁴⁵ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder.

⁴⁶ Vgl. Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2012.

13.000 Euro bis über 16.000 Euro pro Lkw. In Niedersachsen wurden im Jahr 2013 1.358 Lastzüge, 98 Zugmaschinen und 252 Sattelschlepper gestohlen.⁴⁷

In Nordrhein-Westfalen tritt in den letzten Jahren verstärkt Ausweichkriminalität aus den Niederlanden auf. Seitdem in den Niederlanden verstärkte Polizeikontrollen stattfinden und Sicherheitsparkplätze gebaut wurden, ist die Anzahl von Ladungsdiebstählen in den Grenzregionen in Deutschland gestiegen. Diese Verlagerung von Ladungsdiebstählen wird durch die Aussagen von Polizeibehörden bestätigt, wonach die Bewachung von einzelnen Parkplätzen zwar zu einer Verminderung der Vorfälle am überwachten Standort führe. Gleichzeitig werde aber eine Steigerung von Ladungsdiebstählen an anderen unbewachten Parkplätzen verzeichnet.

Ausweichkriminalität

4.2.2 Europäisches Ausland

Einerseits haben Marktgespräche des Bundesamtes ergeben, dass Transportunternehmen im Allgemeinen den Diebstahl von Lkw, Ladung und Kraftstoff in Deutschland als gravierend wahrnehmen. Andererseits schätzt die Mehrzahl der Spediteure die Lage in vielen anderen europäischen Ländern als unsicherer ein. Häufig werden in diesem Zusammenhang Länder in Osteuropa und speziell Südfrankreich genannt. Nachfolgend wird die Situation in einigen ausgewählten europäischen Staaten näher beleuchtet.

Deutschland im Vergleich

Nach Angaben von Europol gilt Frankreich traditionell als Hochrisikoland für Ladungsdiebstahl. Die Einsetzung des Polizeidienstes OCLDI („Office Central de Lutte contre la Délinquance Itinérante“) und speziell auf Ladungsdiebstahl fokussierte Arbeitsgruppen haben die Kriminalität im Transportgewerbe in den vergangenen Jahren senken können. Zwischen 2002 und 2007 ist die Anzahl der registrierten Vorfälle von 3.403 auf 1.491 Vorfälle abgesunken.⁴⁸ Dennoch befindet sich die Kriminalität im Bereich Ladungsdiebstahl in Frankreich immer noch auf einem hohen Niveau. Als regionale Brennpunkte gelten insbesondere Paris und das Umland der Hauptstadt sowie Südfrankreich, wo insbesondere die Hafenstadt Marseille eine hohe Anziehungskraft für Kriminalität ausübt. Im Vergleich zu Deutschland ist insbesondere der Anteil von Delikten mit Gewaltanwendung sehr hoch. 2013 waren 48 Prozent der bei TAPA gemeldeten Ladungsdiebstähle entweder mit gewalttätigen Entführungen oder Raubüberfällen verbunden.⁴⁹ Zum Anhalten der Lkw verkleiden sich die Täter in Frankreich in einigen Fällen als Polizisten.⁵⁰ Auffällig ist der hohe Anteil (30 Prozent in 2012) von gestohlenen Kosmetikartikeln, insbesondere Parfüm.⁵¹

Frankreich

⁴⁷ Die vom LKA Niedersachsen ausgewiesenen Werte erscheinen im Vergleich zu den Zahlen des BKA (Vgl. Abbildung 4) relativ hoch. Zu den Gründen liegen dem Bundesamt keine näheren Informationen vor.

⁴⁸ Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

⁴⁹ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

⁵⁰ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management.

⁵¹ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

Eine ähnlich hohe Gewaltbereitschaft beim Diebstahl von Ladungsgütern wurde in Italien festgestellt. Ebenfalls knapp die Hälfte aller bei TAPA im Jahr 2013 gemeldeten Fälle fand unter Anwendung von Gewalt statt. Besonders häufig sind Entführungen von Lkw in der Gegend von Mailand und Neapel sowie in der Region Apulien. Zum Modus Operandi lässt sich festhalten, dass die Täter häufig ihre eigenen Kfz verwenden, um die Lkw zum Anhalten zu zwingen. Zudem werden vermehrt Störsender verwendet, um eine Ortung des entführten Lkws durch GPS zu verhindern. 2013 wurden in Italien in erster Linie Pharmaprodukte und Kleidung gestohlen.⁵²

Italien

In Spanien wird im Gegensatz zu Frankreich und Italien beim Ladungsdiebstahl relativ selten Gewalt angewendet. Nach Angaben der spanischen Polizei („Guardia Civil“) werden jährlich dennoch einige hundert Diebstähle von Ladung im Inland begangen. Besonders häufig werden Nahrungsmittel und Kleidung gestohlen. Als Hochburgen für Ladungsdiebstahl gelten die beiden größten Städte Madrid und Barcelona sowie deren Umland.⁵³ Darüber hinaus werden viele Vorfälle in der autonomen Region Andalusien im Süden Spaniens gemeldet.⁵⁴

Spanien

In den Niederlanden wurden im Jahr 2013 laut TAPA knapp 286 Fälle von Ladungsdiebstahl gemeldet. Regionale Tatchwerpunkte bilden die beiden Provinzen Nordbrabant und Limburg im Grenzgebiet zu Belgien und Deutschland sowie die dichtbesiedelte Provinz Südholland mit dem größten europäischen Seehafen in Rotterdam. In den Niederlanden werden besonders häufig Produkte der Unterhaltungselektronik gestohlen.⁵⁵ Anzumerken ist hier, dass die Dunkelziffer in den Niederlanden vergleichsweise gering ist. Seitdem die ehemalige polizeiliche Behörde KLPD („Korps Landelijke Politiediensten“) eine Abteilung speziell für Kriminalität im Transportgewerbe eingerichtet hat, ist die landesweite Registrierung von Fällen im Bereich Ladungsdiebstahl erheblich verbessert worden. Gleichzeitig wurde eine öffentlich-private Partnerschaft („Foundation for Tackling Vehicle Crime“) zur Bekämpfung der Kriminalität im Transportgewerbe gegründet.⁵⁶ So wurden insbesondere die Sicherheitsvorkehrungen auf Parkplätzen und Raststätten ausgebaut. Zwischen 2011 und 2012 haben sich aufgrund dieser Maßnahmen und verstärkter polizeilicher Zusammenarbeit die bei der KLPD registrierten Fälle halbiert.⁵⁷

Niederlande

Ebenfalls eine sehr gute Berichterstattung auf dem Gebiet der Kriminalität im Transportgewerbe gab es in Großbritannien durch die ehemalige Behörde „TruckPol“ bis zu deren Auflösung im März 2012. Regionale Brennpunkte befinden sich im Südosten von England im Einzugsgebiet von London. Dort wurden 2010 in erster Linie Elektronikgeräte gestohlen.⁵⁸ Bei TAPA wurden 2013 neben Unterhaltungselektronik insbesondere Nahrungsmittel-

Großbritannien

⁵² Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

⁵³ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

⁵⁴ Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

⁵⁵ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

⁵⁶ Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

⁵⁷ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

⁵⁸ Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

tel und Getränke als gestohlene Ladung gemeldet. In den meisten Fällen von Ladungsdiebstahl in Schottland handelte es sich um Whisky.⁵⁹

Während deutsche Spediteure skandinavische Länder wie Dänemark grundsätzlich als sicherer als Deutschland bewerten, werden osteuropäische Länder überwiegend als gefährlicher eingeschätzt. Dies bestätigt ein Bericht der Stiftung „Trans.org“.⁶⁰ Im Rahmen einer Kampagne („Top Transporteur“) wurde eine Befragung von 3.500 Unternehmen im Transportgewerbe durchgeführt, wobei deutsche mit osteuropäischen Unternehmen verglichen wurden. In Tschechien, Polen, Russland, der Slowakei sowie der Ukraine wurden erheblich mehr befragte Unternehmen in den letzten Jahren Opfer von Diebstahl als in Deutschland. Lediglich die Rate in Litauen sei auf einem vergleichbaren Niveau. Allerdings ist der Wert (und die Menge) der entwendeten Ladung in Deutschland in der Regel wesentlich höher als in den osteuropäischen Staaten. 36 Prozent der bestohlenen deutschen Unternehmen gaben an, Ladungen im Wert von über 100.000 Euro verloren zu haben. In Tschechien traf dies lediglich auf 11,5 Prozent der betroffenen Unternehmen zu. In den anderen Ländern waren es sogar weniger als 10 Prozent der bestohlenen Unternehmen. Ferner kommt es in Deutschland seltener zu Betrugs- und Unterschlagungsdelikten bei gleichzeitig strengerer Kontrolle der Geschäftspartner als in den osteuropäischen Ländern. Letztlich werden sowohl Treibstoff als auch Tabak und Alkohol in Polen, Tschechien, Litauen, der Slowakei sowie Ukraine häufiger entwendet als in Deutschland.⁶¹

Osteuropäische
Länder

Es lässt sich zusammenfassen, dass die Mehrzahl der Fälle von Ladungsdiebstählen in allen westeuropäischen Ländern in bevölkerungsreichen Regionen mit hoher Industriedichte zu verzeichnen ist. Regionen mit weniger entwickelter Industrie sind wesentlich seltener betroffen. Grenzregionen und das Umland großer Seehäfen bilden geographische Brennpunkte für Ladungsdiebstahl. Häufig reflektieren die gestohlenen Gütergruppen die industrielle Ausrichtung der Länder. Während in Deutschland häufiger Maschinen, Fahrzeugteile und Metalle gestohlen werden, werden in Italien häufig Textilien- und Modeartikel, in Frankreich Parfüm und Kosmetikartikel und in Schottland Whisky entwendet. Schließlich unterscheiden sich die Modi Operandi teilweise erheblich in den europäischen Ländern. Raubüberfälle mit Gewaltanwendung finden überwiegend in Frankreich und Italien sowie einigen osteuropäischen Ländern statt. Betrügerische Unterschlagungen sind hingegen eher ein deutsches sowie osteuropäisches Problem.

Europäischer
Überblick

⁵⁹ Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

⁶⁰ Die „Trans.org“-Stiftung wurde 2013 von der Logintrans Unternehmensgruppe gegründet. Die seit 2004 existierende Gruppe umfasst unter anderem das deutsche Unternehmen Trans.eu GmbH. Die Stiftung fördert Projekte in den Bereichen Ökologie und Sicherheit im Transportgewerbe.

⁶¹ Vgl. Top Transporteur (2012): Diebstahl im europäischen Straßentransportgewerbe in den Jahren 2009 – 2011.

5 Maßnahmen

5.1 Ökonomische Vorüberlegungen

Gemäß der „ökonomischen Theorie des Verbrechens“ verhält sich ein potenzieller Verbrecher rational. Er wägt (Erwartungs-)Nutzen und Kosten seiner Handlungen gegeneinander ab. Ein Mensch wird demnach kriminell aktiv, wenn der erwartete Nutzen höher bewertet wird als die zu erwartenden Kosten. Angewendet auf die Thematik des Ladungsdiebstahls bedeutet dies, dass potenzielle Täter aktiv werden, sobald der Wert der Beute höher ist als die zu erwartende Strafe, die das Produkt aus der Entdeckungswahrscheinlichkeit und der Haft- bzw. Geldstrafe ist.⁶² Demnach ergeben sich drei Stell-schrauben, an denen jegliche direkte Maßnahmen ansetzen. Erstens kann versucht werden, die Attraktivität der Beute zu senken. Ein reales Beispiel hierfür sind Aufkleber mit dem Schriftzug „Wir tanken nicht voll“, die durch Frachtführer auf ihre Lkw angebracht werden. Zweitens können Maßnahmen darauf abzielen, die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen. Beispiele sind Alarmanlagen an Lkw und eine bessere Beleuchtung auf Parkplätzen. Drittens kann der Staat die Strafen für den Diebstahl erhöhen oder die Justiz die bestehenden Gesetze weiter ausschöpfen. Darüber hinaus ergeben sich noch indirekte Maßnahmen. Hier sei beispielhaft die Verringerung von Armut in den Herkunftsländern vieler Täter genannt. Erhöht sich die Entlohnung außerhalb des kriminellen Gewerbes, so senkt dies den Anreiz zu kriminellen Handlungen.

Ökonomie der
Kriminalität

Um insbesondere die Attraktivität der Beute zu senken und die Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen, spielt das Verhalten verschiedener Akteure eine wichtige Rolle. Neben den Polizeibehörden sind dies die Transportunternehmen und deren Fahrer. Nun kann es einerseits zwischen den Unternehmen und ihren Fahrern und andererseits zwischen den Unternehmen und den jeweiligen Versicherern zu einer Anreizproblematik kommen, die in der Ökonomie als „Moral Hazard“ (moralisches Risiko) bezeichnet wird. Man definiert jede Situation als Moral Hazard, in der eine Person eine Risikoentscheidung trifft, während eine andere Person die Kosten dafür trägt.⁶³ Im Fall des Ladungsdiebstahls tritt diese Situation zwei Mal zwischen jeweils zwei Akteuren auf. Erstens beeinflusst der Fahrer durch sein Verhalten das Risiko des Diebstahls, beispielsweise wenn er über digitale soziale Netzwerke Informationen über seine Ladung mitteilt. Im Falle des Diebstahls trägt der Fahrer (in der Regel) allerdings keine Kosten, so dass er das Risiko nicht zwangsläufig in sein Verhalten mit einfließen lässt. Würde der Fahrer mit seinem persönlichen Eigentum haften oder eine Bonuszahlung für vorsichtiges Verhalten bekommen, würde er vorsichtiger handeln. Zweitens trifft der Frachtführer Entscheidungen über Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen, während die Versicherung den Schaden im Falle eines Diebstahls trägt. Um diesen Fall zu entschärfen, schreiben Versicherungsunternehmen Selbstbeteiligungen in ihre Verträge und haben ein Interesse daran, Bonus-

„Moral Hazard“

⁶² Vgl. Becker, Gary S. (1968): Crime and Punishment: An Economic Approach. In: Journal of Political Economy.

⁶³ Vgl. Krugman, Paul (2009): The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008.

systeme für den Einsatz von Sicherheitstechnik am Fahrzeug einzuführen oder differenzierte Versicherungsprämien für Kofferaufbauten oder sonstige Sicherheitsinvestitionen anzubieten. Die Relevanz des Moral-Hazard-Theorems und damit einhergehend die Notwendigkeit von Lösungswegen zeigt sich durch Berichte über eine zunehmende Anzahl von Gerichtsverhandlungen über vermeintlich fahrlässiges Handeln von Speditionen beim Ladungsdiebstahl.⁶⁴

Letztlich werden die relevanten Akteure nur dann Maßnahmen durchführen, wenn eine Maßnahme erstens effektiv und zweitens effizient ist. Wenn eine Maßnahme als wirkungslos betrachtet wird und keine senkende Auswirkung auf die Wahrscheinlichkeit eines Diebstahls erwartet wird, werden die Transportunternehmen keine Investitionen in entsprechende Maßnahmen durchführen. Ferner beurteilen Unternehmen ihre Investitionen in einer Kosten-Nutzen-Analyse auf ihre Effizienz hin. Wenn die Kosten, die mit der Einführung einer Maßnahme verbunden sind, die erwarteten Schäden eines Diebstahls übersteigen, ist es rational für ein Unternehmen, entsprechende Investitionen zu unterlassen. Speditionen werden demnach lediglich Maßnahmen ergreifen, die nach Abzug der Investitionsausgaben die Gesamtkosten senken beziehungsweise den Gewinn steigern. Im Folgenden werden daher überblicksartig Maßnahmen dargestellt, die aufgrund ihrer erwarteten Wirksamkeit von Sicherheitsexperten empfohlen werden oder aufgrund ihrer kostensenkenden Effekte bereits in der Praxis etabliert sind.

Effektivität und Effizienz

5.2 Technische und bauliche Maßnahmen

Im technischen Bereich gibt es eine Vielzahl von Maßnahmen, die Transportunternehmen durch entsprechende Investitionen ergreifen und teilweise von Auftraggebern gefordert werden. Naheliegend ist hierbei die elektronische und mechanische Sicherheitsausstattung der Transportfahrzeuge. Diebstahlwarnanlagen, Wegfahrsperrern, abschließbare Deichsel- und Kupplungssicherungen, Siebeinsätze in den Tanks, schnittfeste Gitterplatten sowie zusätzliche Sperren für das Lenkrad oder den Schalthebel gehören zu den gängigen technischen Maßnahmen, die am Lkw angebracht werden. Ergänzend verbauen einige Unternehmen eine Satellitenortungstechnik (GPS) in ihren Lkw, die bei einer ungewöhnlichen Routenabweichung, einer außerplanmäßigen Öffnung des Frachtraums oder der Abkopplung des Aufliegers in der Zentrale Alarm schlägt. Zudem ist es möglich, per Funk den Benzinfluss abzdrehen und so einen Stillstand des Fahrzeugs zu erzwingen. In Kombination mit einem Kamerasystem können zusätzlich Kabine und Frachtraum aus der Zentrale überwacht werden. Alternativ zu einem umfassenden und teuren Ortungssystem raten Polizeibehörden zu im Lkw versteckten älteren Mobiltelefonen, um der Polizei eine Ortung zu ermöglichen. Einige Transportunternehmen markieren ihre Lkw zudem mit großen Kennzeichnungen auf dem Dach, um potenzielle polizeiliche

Technische Maßnahmen

⁶⁴ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management.

Hubschrauberverfolgungen zu erleichtern. Zusätzlich lassen sich Paletten oder Frachthälter mit RFID-Transpondern ausstatten, mittels derer sich die geladenen Güter schneller und präziser kontrollieren lassen. Insbesondere bei hochwertigen Waren, z.B. teuren Pharmaprodukten, werden häufig Kofferverfahrzeuge mit Hartschale anstatt Plane und Spriegel eingesetzt, um die Güter vor „Planenschlitzen“ zu schützen.⁶⁵ Bei Raubüberfällen kann zudem ein sogenannter „Panic-Button“ eingesetzt werden, um die Zentrale und damit die Polizei zu alarmieren und so den Fahrer gegen mögliche Gewaltanwendung zu schützen.⁶⁶ Ein Gutteil dieser technischen Maßnahmen wird seit dem 13.01.2016 vom Bundesamt gefördert.⁶⁷ Weitere Maßnahmen, die eher die Attraktivität der Beute senken sollen, umfassen sogenannte „Guck-Fenster“ in Planen bei minderwertigen Gütern, Aufkleber mit dem Hinweis über spärlich befüllte Tanks sowie den Einbau von Tanks mit verringerter Kapazität (400 Liter). Mit dem gleichen Kalkül verzichten einige Spediteure zudem auf auffällige Sicherheitsmaßnahmen, um die Aufmerksamkeit von wertvoller Fracht zu lenken. Speziell in Bezug auf Treibstoffdiebstahl reagieren viele Speditionen schließlich auf gewalttätige Öffnungen der Tanks, indem keine Tanksicherungen mehr verbaut werden.

Im Hinblick auf die hohe Quote von Diebstählen vom Betriebsgelände in Deutschland (35 Prozent) raten Experten, neben technischen auch bauliche Maßnahmen durchzuführen. Um das Firmengelände zu sichern, wird von Sicherheitsberatern empfohlen, mindestens eine Umzäunung des Geländes und deren Beleuchtung in der Nacht zu gewährleisten. Um Tätern den Zutritt zusätzlich zu erschweren, können Zu- und Ausfahrtskontrollen eingerichtet werden, die im optimalen Fall durch Videoüberwachung, Magnetschlüssel und Chipkarten gestützt werden.⁶⁸

Bauliche
Maßnahmen

Um einen hohen Sicherheitsstand durch die technischen Hilfsmittel und baulichen Maßnahmen zu garantieren und den Kunden der Frachtführer dies zu signalisieren, hat die Schutz- und Aktionsgesellschaft für die Entwicklung von Sicherheitskonzepten in der Spedition (SAFE) das sogenannte „s.a.f.e.-certificate“ eingeführt. SAFE geht dabei auf eine Brancheninitiative des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) e.V. zurück. Oberstes Ziel des Zertifikates ist es, die Schadenssituation an Logistikstandorten durch ergänzende Sicherungsmaßnahmen nachhaltig zu verbessern. In einem detaillierten Untersuchungsverfahren („s.a.f.e.-Audit“) werden sowohl technische und bauliche als auch organisatorische und personelle Maßnahmen von Speditionsunternehmen genauestens überprüft. Um eine Bescheinigung von SAFE zu erhalten, müssen in einem Basismodul und je nach Leistungsbereich in mindestens einem weiteren Modul (Stückgut/Umschlag, Lagerung oder Kommissionierung) jeweils festgelegte Mindestpunktzahlen

Zertifikate

⁶⁵ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

⁶⁶ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 42, 17. Oktober 2014: Sicherheit verbessern: Die Kriminalpolizei rät.

⁶⁷ Förderfähige Maßnahmen zur Vermeidung von Diebstählen im Transportbereich können den Internetseiten des Bundesamtes entnommen werden:
https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/2016/DM/DM_01_RL_2016.pdf?blob=publicationFile

⁶⁸ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

erreicht werden. Grundsätzlich werden zwei verschiedene Zertifikatskategorien vergeben. Neben dem einfachen „s.a.f.e.-certificate“ richtet sich das „s.a.f.e.plus-certificate“ an logistische Dienstleister, die überwiegend besonders wertvolle und diebstahlgefährdete Güter transportieren. Ausgestellte Zertifikate sind zwei Jahre gültig und werden zusätzlich nach einem Jahr erneut überprüft.⁶⁹

5.3 Organisatorische und personelle Maßnahmen

Technische Maßnahmen sind häufig mit größeren Investitionen verbunden. Nach Einschätzung von Experten auf dem Gebiet des Diebstahlschutzes können diese Maßnahmen allerdings wirkungslos sein oder negative Auswirkungen haben, wenn sie nicht mit organisatorischen Maßnahmen im Transportunternehmen verzahnt werden. Beispielsweise müssten fehlerhaft ausgelöste Alarmanlagen auf dem Betriebsgelände anschließend wieder aktiviert werden, um den Schutz zu garantieren. Wichtig seien genaue Verhaltensanweisungen und Abläufe im Falle eines Alarms.⁷⁰ Zudem könne es zu Vernachlässigung der Sicherheit durch das Wachpersonal kommen, wenn Kameraüberwachung und häufige Fehlalarme zu einer Desensibilisierung führen. Des Weiteren werden von Sicherheitsberatern strikte Regelungen beim Schichtwechsel und von Meldewegen im Fall eines Diebstahls empfohlen. Experten weisen darauf hin, dass viele Schnittstellen in der Versandkette die Wirksamkeit von Sicherheitskonzepten senken.⁷¹ Große Logistikunternehmen setzen selber Detekteien ein, um Schwachstellen in der Lieferkette zu analysieren oder Taten durch Innentäter aufzudecken.

Betriebsgelände

Täuschungshandlungen und Unterschlagungen, die in Deutschland auf dem Vormarsch sind, können ebenfalls kaum durch technische Verbesserungen verhindert werden und verlangen nach organisatorischen Maßnahmen. Da insbesondere Online-Frachtbörsen von Betrügern verwendet werden, raten Experten zu einer genauen Prüfung der Geschäftspartner. TimoCom, der Anbieter einer großen Online-Frachtbörse, empfiehlt dahingehend, Subunternehmen anhand einer Checkliste genau zu überprüfen. Hierbei wird in erster Linie vorgeschlagen, Kontaktdaten (z.B. Telefon, Email) zu überprüfen sowie Dokumente (z.B. Gewerbeurteil, Versicherungsnachweis) des Subunternehmens abzufragen.⁷² Transportaufträge für hochwertige Produkte werden von vielen Speditionen lediglich an langjährige und vertraglich gebundene Frachtführer vergeben oder abgelehnt, wenn keine Lkw mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen zur Verfügung stehen.

Betrug

⁶⁹ Vgl. SAFE – Schutz- und Aktionsgesellschaft für die Entwicklung von Sicherheitskonzepten in der Spedition mbH (2010): Leitfaden zur Umsetzung der s.a.f.e.-Anforderungen an einen sicheren Logistikstandort.

⁷⁰ Vgl. Verkehrs Rundschau Nr. 42, 17. Oktober 2014: Sicherheit verbessern: Die Kriminalpolizei rät.

⁷¹ Vgl. Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft Nr. 3, Juni 2006: Logistik: Unsicher trotz Sicherheitstechnik.

⁷² Vgl. TimoCom (2014): Ihr Sicherheitscheck zur Vermeidung von Ladungsdiebstahl.

Bezogen auf den Kraftstoffdiebstahl geben viele befragte Transportunternehmen an, dass sie ihre Fahrer anweisen, auf einen niedrigen Tankstand bei nächtlichen Pausen zu achten, um den Schaden durch gestohlenen Treibstoff zu verringern. Zudem werden die Tankdeckel teilweise gar nicht mehr verschlossen, um teure Sachschäden am Fahrzeug zu vermeiden. Tankkarten werden durch die Frachtführer zudem häufig auf einen bestimmten Höchstbetrag limitiert, um größeren Schäden vorzubeugen. Gegenüber den Kraftfahrern verordnen die Speditionen zunehmend eine Aufzeichnungspflicht über Datum, Tankstelle und getankte Treibstoffmenge, um Abweichungen von Durchschnittsverbrauchswerten zu erkennen. Schließlich werden Lkw häufig so dicht an anderen Fahrzeugen geparkt, dass die Tanks (und Hecktüren) nicht frei zugänglich sind.

Kraftstoffdiebstahl

Weitergehend werden personelle Maßnahmen seitens der Transportunternehmen durchgeführt, um die Wahrscheinlichkeit eines Ladungsdiebstahls zu senken. Einerseits schulen Speditionen ihre Disponenten hinsichtlich sicherer Routenplanung. Beispielsweise können Routen so verlegt werden, dass kriminelle Brennpunkte umgangen werden. Andererseits versuchen Transportunternehmen ihren Fahrern konkrete Sicherheitsregeln vorzugeben und mit gängigen Modi Operandi vertraut zu machen. Da die Quote der Innentäter beim Ladungsdiebstahl relativ groß ist, raten Logistikexperten, neues Personal bereits vor der Einstellung mittels Referenzen und Führungszeugnissen zu überprüfen.⁷³ Bei Kontrollen der eigenen Mitarbeiter ist es wichtig, die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiter nicht zu verletzen und den Betriebsrat vorab zu informieren, da andernfalls erlangte Beweise vor Gericht als unzulässig erachtet werden können.⁷⁴ Gegen bewusste Innentäter sei nach Angabe von Sicherheitsexperten zudem eine gute Bezahlung der eigenen Mitarbeiter sinnvoll, um die Anreize zum kriminellen Handeln zu verringern.⁷⁵ Bezogen auf Diebstähle auf Parkplätzen raten Beamte der Autobahnpolizei, in ausgeleuchteten Bereichen zu parken und die Zufahrten offen zu halten, damit die Zugriffszeit der Polizei nicht verzögert werde. Das Landeskriminalamt (LKA) Hessen hat zum Thema Ladungsdiebstahl eine Checkliste für Fernfahrer veröffentlicht, in der Hinweise zur Prävention, zum Verhalten während eines Diebstahls und zur Sicherstellung von Beweisen zusammengefasst sind.⁷⁶ Bei hochwertigen Gütern setzen Transportunternehmen häufig zwei Fahrer ein, damit in den Ruhepausen das Fahrzeug immer mit mindestens einer Person besetzt ist.

Personelle
Maßnahmen

5.4 Weitere Verbesserungsmöglichkeiten

Durch den Diebstahl von Lkw, Ladung und Treibstoff entstehen nicht nur wirtschaftliche Schäden für Transport- und Versicherungsunternehmen, sondern auch volkswirtschaftli-

Staatliche
Maßnahmen

⁷³ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

⁷⁴ Vgl. Trans aktuell Nr. 23, 21. November 2014: Kontrolle ist besser.

⁷⁵ Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risikomanagement.

⁷⁶ Vgl. Hessisches Landeskriminalamt (2014): Naheliegendes für Fernfahrer.

che Kosten infolge von Produktionsausfällen. Um wirtschaftliche Interessen besser zu schützen und den Diebstahl von Lkw, Ladung und Treibstoff zu senken, werden sowohl in Deutschland als auch im europäischen Ausland von staatlicher Seite Maßnahmen ergriffen. Auf einige soll im Folgenden abschließend kurz eingegangen werden. In einigen europäischen Ländern gab es in der Vergangenheit Anstrengungen, nationale Register und einschlägige Statistiken zum Thema Ladungsdiebstahl zu etablieren. Solche Initiativen wurden beispielsweise in den Niederlanden (KLPD) und Großbritannien (TruckPol) ergriffen. Mit Hilfe des gewonnenen Datenmaterials konnten in diesen Ländern regionale Brennpunkte sowie zeitliche Entwicklungen besser erkannt und Ladungsdiebstahl zielgenauer bekämpft werden. Gespräche mit regionalen Polizeibehörden haben ergeben, dass in Deutschland bereits erfolgreiche Kooperationen zwischen Präsidien innerhalb einzelner Bundesländer bestehen. Kritisiert wird in Teilen, dass in einigen Fällen lediglich sehr niedrige Haftstrafen verhängt würden. Dies läge zum Teil daran, dass der Ladungsdiebstahl von deutschen Gerichten als leichte und nicht organisierte Kriminalität eingestuft werde. In Gesprächen des Bundesamtes befürworteten befragte Spediteure zusätzliche Kontrollen in den Grenzregionen, insbesondere an den östlichen Grenzübergängen. Die Einführung eines Online-Registers für eine schnelle und anonyme Meldung von Straftaten im Transportbereich wurde von den Unternehmen ebenfalls als positiv bewertet.

Wie aus Kapitel 4.1 hervorgegangen ist, bilden Parkplätze, Raststätten und Autohöfe entlang der Autobahnen Tatschwerpunkte der Kriminalität im Transportbereich. Gespräche des Bundesamtes mit Polizeibehörden und Transportunternehmen sowie eine aktuelle Kraftfahrerbefragung des Bundesamtes⁷⁷ legen nahe, dass in diesem Bereich Verbesserungspotenzial vorliegen könnte. Einerseits könne nach Einschätzung von Polizeibehörden durch eine bessere Ausleuchtung von Parkplätzen die Entdeckungswahrscheinlichkeit der Täter erhöht werden. Andererseits würden weniger überfüllte Parkplätze die Zugriffszeiten der Polizei verbessern. Als ein erfolgreiches Beispiel zur Senkung der Diebstahlsrate könnte der Ausbau der Sicherheitsvorkehrungen auf den niederländischen Parkplätzen angesehen werden. Ferner hat die „European Secure Parking Organisation“ („ESPOG“)⁷⁸ basierend auf dem von der Europäischen Kommission geförderten Projekt „LABEL“⁷⁹ ein Zertifikat für Sicherheitsparkplätze in Europa etabliert. Ein europaweites Netzwerk von Sicherheitsparkplätzen könnte dazu beitragen, Diebstähle hochwertiger Güter zu reduzieren.

Parkplätze

⁷⁷ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr (2014): Marktbeobachtung Güterverkehr: Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern – Ergebnisse einer internationalen Kraftfahrerbefragung.

⁷⁸ Vgl. European Secure Parking Organisation (2014): Sicherheitsparkplätze in Europa.

⁷⁹ Vgl. NEA Transport research and training (2014): LABEL: Audited TPA's.

6 Literaturverzeichnis

- Becker, Gary S. (1968): Crime and Punishment: An Economic Approach. In: Journal of Political Economy, Nr. 76 (2), S. 169 – 217.
- Bundesamt für Güterverkehr (2014): Marktbeobachtung Güterverkehr: Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern – Ergebnisse einer internationalen Kraftfahrerbefragung, Köln.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2009): Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern. Heft M 204, Bergisch Gladbach.
- Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2012, Wiesbaden.
- Bundeskriminalamt (2014): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013, Wiesbaden.
- Bundeskriminalamt (2016): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2015, Wiesbaden.
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (2013): Tatort ungesicherter Rastplatz. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013.
- European Secure Parking Organisation (2014): Sicherheitsparkplätze in Europa. Online abrufbar unter: <http://www.esporg.eu/startseite.htm> (Stand: 03.12.2014).
- Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe, Den Haag.
- Eurotransport.de (2011): Ladungsdiebstahl: Die Gefahr lauert in den eigenen Reihen. Autor: Matthias Rathmann. Online abrufbar unter: <http://www.eurotransport.de/news/die-gefahr-lauert-in-den-eigenen-reihen-469168.html> (Stand 28.11.2014).
- Faber Maunsell (2009): Secured European Truck Parking. Best Practice Handbook.
- Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment, Austin (Texas, USA).

- Hessisches Landeskriminalamt (2014): Naheliegender für Fernfahrer. Online abrufbar unter: <http://www.polizei.hessen.de/icc/internetzentral/nav/e45/e4570ee1-825a-f6f8-6373-a91bbcb63046&uCon=ece706a7-9bf3-d541-6dda-47d20ef798e7&uTem=bff71055-bb1d-50f1-2860-72700266cb59.htm> (Stand: 25.11.2014).
- International Road Transport Union (2008): Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results, Genf.
- Krugman, Paul (2009): The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008.
- NEA Transport research and training (2014): LABEL: Audited TPA's. Online abrufbar unter: <http://truckparkinglabel.eu/assets/default.htm> (Stand: 25.12.2014).
- Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007): Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union, Brüssel.
- SAFE – Schutz- und Aktionsgesellschaft für die Entwicklung von Sicherheitskonzepten in der Spedition mbH (2010): Leitfaden zur Umsetzung der s.a.f.e.-Anforderungen an einen sicheren Logistikstandort, Bonn.
- Siuda (2014): Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland seit 2011, Bremerhaven.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder. Online abrufbar unter: <http://www.vgrdl.de> (Stand 01.12.2014).
- TimoCom (2014): Ihr Sicherheitscheck zur Vermeidung von Ladungsdiebstahl. Online abrufbar unter: <http://www.timocom.de/Sicherheit/Checklisten> (Stand: 03.12.2014).
- Top Transporteur (2012): Diebstahl im europäischen Straßentransportgewerbe in den Jahren 2009 – 2011. Online abrufbar unter: <http://www.desa.eu/documents/Studie-trans-eu-DiebstahlimTransportgewerbe-2012.pdf> (Stand: 10.12.2014).
- Trans aktuell (2014): Kontrolle ist besser. In: Trans aktuell Nr. 23, 21. November 2014.

- Transported Asset Protection Association (2009): IIS Jahresbericht 2008, Mönchengladbach.
- Transported Asset Protection Association (2010): 2009 IIS Annual Report.
- Transported Asset Protection Association (2011): 2010 IIS Annual Report.
- Transported Asset Protection Association (2012): 2011 IIS Annual Report.
- Transported Asset Protection Association (2013): 2012 IIS Annual Report.
- Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.
- Transported Asset Protection Association (2016): 2015 IIS Annual Report.
- Verkehrsrundschau (2014): Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management. In: Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014.
- Verkehrsrundschau (2014): Sicherheit verbessern: Die Kriminalpolizei rät. In: Verkehrsrundschau Nr. 42, 17. Oktober 2014.
- Verkehrsrundschau (2016): Ladungsdiebstahl nimmt zu. In: Verkehrsrundschau Nr. 17, 29. April 2016.
- Verkehrsrundschau (2016): Sachsen-Anhalt kämpft gegen Planenschlitzer. Online abrufbar unter <http://www.verkehrsrundschau.de/sachsen-anhalt-kaempft-gegen-planenschlitzer-1819108.html> (Stand: 09.08.2016).
- Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft (2006): Logistik: Unsicher trotz Sicherheitstechnik. In: Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft Nr. 3, Juni 2006.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: Dezember 2016

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
