



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Diebstähle im Transportbereich

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Entwicklungen und betroffene Gütergruppen</b> .....	<b>4</b>
3.1	Diebstahl von Ladung aus Lkw.....	4
3.1.1	Fallzahlen.....	4
3.1.2	Schaden.....	6
3.2	Diebstahl kompletter Ladungsträger.....	10
3.3	Diebstahl von Treibstoff .....	11
<b>4</b>	<b>Modi Operandi, Begehungsorte und regionale Tatschwerpunkte</b> .....	<b>13</b>
4.1	Modi Operandi .....	13
4.2	Regionale Tatschwerpunkte .....	19
4.2.1	Deutschland .....	19
4.2.2	Europäisches Ausland .....	21
<b>5</b>	<b>Maßnahmen</b> .....	<b>24</b>
5.1	Ökonomische Vorüberlegungen .....	24
5.2	Technische und bauliche Maßnahmen.....	25
5.3	Organisatorische und personelle Maßnahmen .....	27
5.4	Staatliche Maßnahmen.....	28
<b>6</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>30</b>

## 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 in dem vorliegenden Bericht eingehend untersucht. Nach Schätzungen von Polizeibehörden bewegt sich die jährliche Anzahl von „Ladungsdiebstählen“ um 6.000 Vorfälle herum mit einer leicht steigenden Tendenz zwischen 2007 und 2013. Allerdings ist die Dunkelziffer bei Diebstählen im Transportbereich aufgrund der schwierigen Datenlage hoch. In Deutschland wurden im Jahr 2013 bevorzugt Maschinen, Autoteile, Unterhaltungselektronik und Metalle von Lkw entwendet. Im Jahr 2013 wurden innerhalb Deutschlands 1.708 Lkw dauerhaft entwendet. Die Entwicklung beim Diebstahl kompletter Ladungsträger war in den Jahren 2006 bis 2013 eher schwankend mit einem Höhepunkt im Jahr 2009 (2.242). Der jährliche Kraftstoffdiebstahl dürfte sich mindestens auf einem mittleren vierstelligen Niveau bewegen, kann aufgrund der Datenlage aber nicht auf Bundesebene näher beziffert werden. Alleine in Bayern wurden im Jahr 2013 883 Fälle von Kraftstoffdiebstahl von Lkw gemeldet. Die Dunkelziffer beim Kraftstoffdiebstahl ist jedoch hoch, da dieser häufig weder bei der Polizei angezeigt noch bei der Versicherung gemeldet wird. Der Diebstahl von Kraftstoff ist in den letzten Jahren stark angestiegen. In allen fünf untersuchten Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Saarland, Sachsen-Anhalt) ist die Zahl der Vorfälle von Kraftstoffdiebstahl zwischen 2009 und 2013 stark angestiegen (+61,5 bis +118,8 Prozent). 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. Während die gesamten Schadenssummen in den letzten Jahren insgesamt nur leicht gestiegen sind, haben sich die Schadenssummen in einigen Gütergruppen stark verändert. Besonders stark sind die gemeldeten Schadenssummen im Bereich Maschinen, Sammelgüter und Fahrzeugteile gestiegen. Der Schaden aus dem Diebstahl von Lkw liegt mindestens im mittleren zweistelligen Millionenbereich. In den letzten Jahren sind die Schäden aus dem Kraftstoffdiebstahl in den einzelnen Bundesländern stark angestiegen. Beispielsweise lagen die Schäden durch Kraftstoffdiebstahl von Lkw im Bundesland Baden-Württemberg im Jahr 2013 bei rund 1,59 Mio. Euro. Neben dem Schaden des entwendeten Treibstoffs entstehen hierbei häufig hohe Sachschäden am Lkw.

Schadenssummen

Rund 39 Prozent der gemeldeten Ladungsdiebstähle in Deutschland ereignen sich bei stehenden Lkw auf Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen oder in Industriegebieten. Die verbreitetste Vorgehensweise bei stehenden Lkw ist das soge-

Modi Operandi

nannte „Planenschlitzen“, wobei die Ladung durch Schnitte in den Planen der Ladungsträger ausgespäht und entwendet wird. Im internationalen Vergleich überdurchschnittlich oft wird in Deutschland Ladung vom Betriebsgelände entwendet (35 Prozent). Während sich Diebstähle auf Parkplätzen entlang der Autobahnen überproportional häufig an Werktagen ereignen, wird Ladung vom Betriebsgelände häufiger am Wochenende entwendet. Des Weiteren ist eine Konzentration von Diebstählen in der Nacht sowie im Herbst, Winter und Frühling festzustellen. Unterschlagungen von Ladung durch Täuschungshandlungen werden in Deutschland ebenfalls vergleichsweise häufig gemeldet (6 Prozent). Die Mehrzahl der Täuschungshandlungen steht in einem Zusammenhang mit der Nutzung von Online-Frachtenbörsen. Raubüberfälle mit Gewaltanwendung finden in Deutschland hingegen lediglich in Einzelfällen statt (1 Prozent). 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 via digitale soziale Netzwerke an Kollegen mitgeteilt, während potenzielle Täter mithören oder mitlesen.

Die meisten Ladungsdiebstähle werden innerhalb Deutschlands in Nordrhein-Westfalen (26 Prozent), Hessen (15 Prozent), Niedersachsen (14 Prozent) und Bayern (10 Prozent) gemeldet. Regionale Brennpunkte befinden sich dabei im Allgemeinen in Grenzregionen, urbanen Gegenden, dem Umland großer Häfen und auf den Autobahnen des Transitverkehrs. Treibstoffdiebstahl und eingeschnittene Planen werden nahezu flächendeckend registriert und gelten als „Massenphänomene“. Trotz der Zunahme der Delikte wird Deutschland im europäischen Vergleich von Transportunternehmen eher als sicheres Land wahrgenommen. Raubüberfälle unter Anwendung von Gewalt finden in Ländern wie Frankreich und Italien wesentlich häufiger statt als in Deutschland. Unterschlagungen mit Täuschungshandlungen finden in Deutschland zwar häufiger als in anderen westeuropäischen Ländern statt, aber seltener als in osteuropäischen Ländern.

Regionale Tat-  
schwerpunkte

Transportunternehmen ergreifen eine Vielzahl an technischen und baulichen sowie organisatorischen und personellen Maßnahmen, um Ladungsdiebstählen vorzubeugen. 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 die Bestrebungen zur landesweiten Datenerhebung, polizeilichen Zusammenarbeit sowie zum Ausbau von Parkplätzen mit Sicherheitsmaßnahmen.

Maßnahmen

## 2 Einleitung

Im Rahmen der Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Problematik zunehmend organisierter Diebstähle von Ladung aus Lkw, kompletten Ladungsträgern und von Treibstoff von Lkw aufzugreifen. Zur Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahme hat das Bundesamt für Güterverkehr die Thematik eingehend untersucht. Hierbei wurden einerseits Erkenntnisse zu Fallzahlen und Schadenssummen gesammelt und ausgewertet, um einen Überblick über die Entwicklung und den Status quo in Deutschland zu erhalten (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

Der vorliegende Bericht unterscheidet zwischen drei Arten von Delikten: 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 (KPMd) dem tatsächlichen Kriminalitätsgeschehen entspricht. Die Dunkelziffer bei dieser Art von Delikten ist nach Einschätzung des BKA allerdings als hoch anzusehen. Aufgrund der mangelnden Datenlage der vorliegenden Thematik wurde in dem vorliegenden Bericht neben polizeilichen Informationen auf Daten der Industrievereinigung Transported Asset Protection Association (TAPA)<sup>1</sup> zurückgegriffen. Darüber hinaus sind Informationen aus Gesprächen mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), regionalen und lokalen Polizeibehörden sowie zahlreichen Transportunternehmen mit in die Analyse eingeflossen, um ein möglichst breites Bild der Thematik zeichnen zu können.

Quellen

<sup>1</sup> 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.

### 3 Entwicklungen und betroffene Gütergruppen

#### 3.1 Diebstahl von Ladung aus Lkw

##### 3.1.1 Fallzahlen

Die mangelnde Datenlage erschwert eine objektive und verbindliche Analyse der Entwicklungen des Diebstahls von Ladung aus Lkw in Deutschland. Fallzahlen des BKA und von TAPA bewegen sich im niedrigen dreistelligen Bereich. Allerdings schätzt das BKA die Dunkelziffer als hoch ein. Einerseits gibt es keinen verpflichtenden Meldedienst und andererseits weist die polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) das Deliktfeld Ladungsdiebstahl nicht speziell aus. Die Industrievereinigung TAPA vertritt in ihrem Jahresbericht von 2012 ebenfalls die Auffassung, dass Ladungsdiebstahl in Deutschland in hohem Maße lückenhaft erfasst werde.<sup>2</sup> Zum gleichen Schluss kommt das Sicherheitsunternehmen Freightwatch<sup>3</sup> und verweist in einem aktuellen Bericht in diesem Zusammenhang auf die auffällig niedrige Zahl an gemeldeten Ladungsdiebstählen in Hamburg, obwohl große Hafenstädte in der Regel eine sehr hohe Fallzahl aufwiesen.<sup>4</sup> Unterstützt wird diese These schließlich durch Schätzungen von Experten des Landeskriminalamtes (LKA) Niedersachsen, wonach sich in Deutschland jährlich mehr als 6.000 Fälle von Frachtdiebstahl ereignen.<sup>5</sup>

Hohe Dunkelziffer

Abbildung 1 stellt die Entwicklung der beim BKA registrierten Fälle von Ladungsdiebstahl in Deutschland zwischen 2007 und 2013 dar. Die Säulen zeigen die prozentualen Veränderungen der Fallzahlen von 2008 bis 2013 gegenüber dem Basisjahr 2007 an.<sup>6</sup> Bis zum Jahr 2010 ist ein steiler Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen (+67,9 Prozent gegenüber 2007). In den Folgejahren ab 2011 ist die Zahl der registrierten Delikte hingegen wieder leicht zurückgegangen, jedoch war die Fallzahl 2013 immer noch um 19,8 Prozent höher als 2007. Eine Entspannung der Lage sollte aus diesen Zahlen nicht abgeleitet werden, da das Meldeverhalten der örtlichen Polizeidienststellen schwanken kann. Diese Einschätzung wird durch Fallzahlen der Industrievereinigung TAPA gestützt. Im Jahr 2012 haben sich die dort eingegangenen Meldungen von Ladungsdiebstahl in Deutschland von 51 auf 124 gesteigert und somit gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.<sup>7</sup> Zwischen 2012 und 2013 ist die von TAPA gemeldete Fallzahl nochmals stark angestiegen auf 200 Ladungsdiebstähle in Deutschland.<sup>8</sup> In den Jahresberichten von TAPA rangiert Deutschland regelmäßig auf den vordersten Plätzen im Vergleich verschiedener europäischer Länder. Schon 2008 gehörte Deutschland zu den Ländern mit den meisten gemeldeten Ladungsdiebstählen in Europa.<sup>9</sup> Grund hierfür sind unter anderem das hohe Transport-

Entwicklung der Fallzahlen

<sup>2</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2012): 2011 IIS Annual Report.

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

<sup>4</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>5</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

<sup>6</sup> Im Jahr 2013 wurden 157 Fälle für Gesamtdeutschland vom BKA angegeben. Das LKA Brandenburg hat 2013 173 Fälle gemeldet, während das LKA Niedersachsen für 2013 536 Fälle registriert hat. Die Zahl der tatsächlichen Fälle für Gesamtdeutschland sollte demnach weit über den vom BKA gemeldeten Fällen liegen.

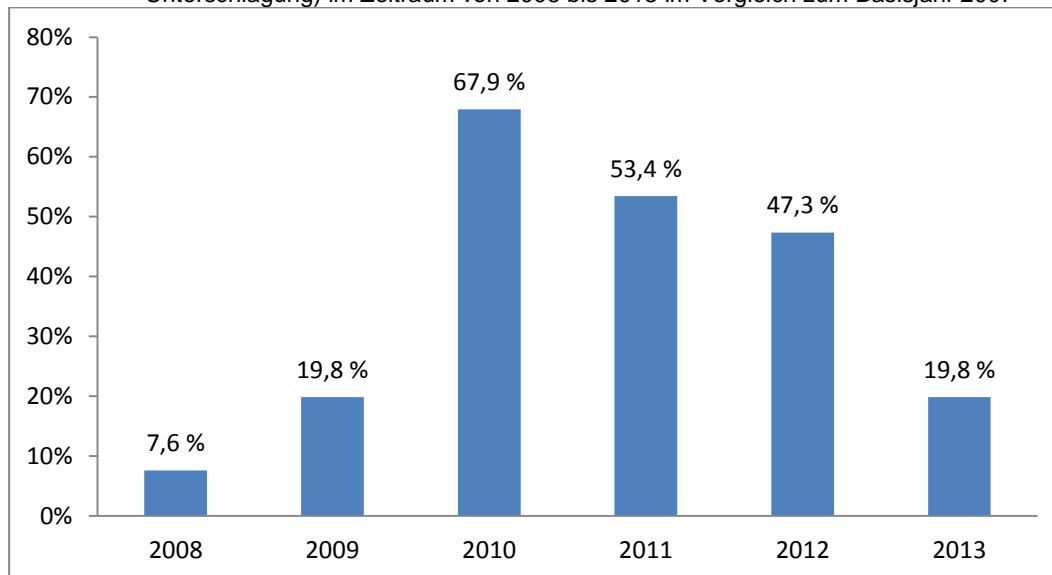
<sup>7</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2013): 2012 IIS Annual Report.

<sup>8</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>9</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2009): 2008 IIS Annual Report.

aufkommen wertvoller Güter in Deutschland sowie die zentrale Lage als Transitland in der Mitte Europas.

**Abbildung 1:** Entwicklung der Ladungsdiebstähle (Diebstähle mit Lkw, aus Lkw, aus Containern und Unterschlagung) im Zeitraum von 2008 bis 2013 im Vergleich zum Basisjahr 2007



Quelle: Bundeskriminalamt. Eigene Darstellung.

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 2 ihrer Häufigkeit nach dargestellt. Am häufigsten wurden in Deutschland im Jahr 2013 die nicht-elektronischen Güter (29 Prozent) aus Lkw entwendet. Hierunter fallen Maschinen und Anlagen, Autoteile und Reifen sowie Baumaterial. Bei 20 Prozent der erbeuteten Güter handelte es sich um Unterhaltungselektronik. 18 Prozent der gestohlenen Güter waren Metalle, insbesondere Kupfer. Während Nahrungsmittel und Getränke (Alkohol, Kaffee, Fleisch, Schokolade) ebenfalls ein beliebtes Ziel von kriminellen Gruppen waren, wurden Tabakwaren verhältnismäßig selten gestohlen. Vergleicht man diese Werte mit denen anderer Staaten fällt der Fokus auf die nicht-elektronischen Güter und Metall auf. In der ersten Gruppe werden Autoteile und Reifen überproportional häufig entwendet. Somit spiegeln die Ladungsdiebstähle die relativ hohe deutsche industrielle Aktivität insbesondere im Automobilsektor wider. Im Jahr 2010 vermeldete TAPA darüber hinaus einen sprunghaften Anstieg beim Diebstahl von Metall in Deutschland, insbesondere in Nordrhein-Westfalen.<sup>10</sup> Im Wesentlichen war dieser Anstieg durch die gestiegenen Kupferpreise zu erklären, da dadurch ebenfalls auf dem Schwarzmarkt höhere Preise zu erzielen waren.<sup>11</sup> Ein weiteres Beispiel dafür, dass der Ladungsdiebstahl die wirtschaftliche Ausrichtung eines Landes widerspiegelt, ist das Krisenjahr 2009. Symptomatisch hatte sich der Diebstahl von Unterhaltungselektronik (verringertes Konsumlevel) und Metallgü-

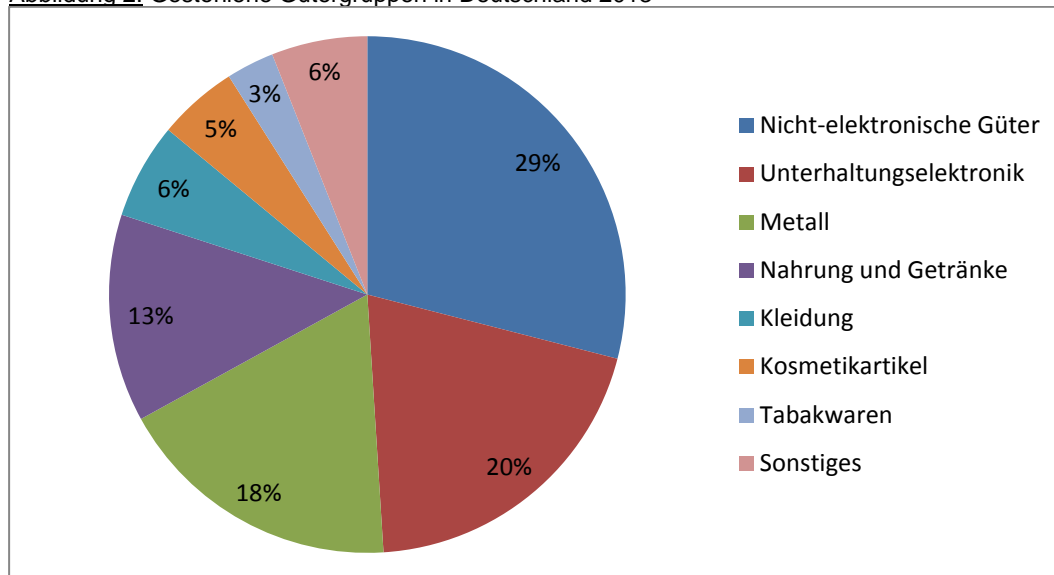
Gütergruppen

<sup>10</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2011): 2010 IIS Annual Report.

<sup>11</sup> Umgekehrt hatte der Rückgang des Kupferpreises in den Folgejahren kaum einen Einfluss auf die Schadenssummen in dieser Güterkategorie.

tern (niedrigeres Produktionsniveau) gegenüber dem Vorjahr ungefähr halbiert.<sup>12</sup> Aus Gesprächen mit Vertretern von Transportunternehmen lässt sich zudem schließen, dass Schüttgut wie Getreide und Produkte von geringerem Wert wie Recyclinggüter sehr selten gestohlen werden.

Abbildung 2: Gestohlene Gütergruppen in Deutschland 2013



Quelle: TAPA 2013 IIS Annual Report. Eigene Darstellung.

### 3.1.2 Schaden

Als Diskussionsgrundlage von Verbänden und Sicherheitsunternehmen werden häufig Schadenssummen aus einem zurückliegenden Bericht der niederländischen Organisation NEA (Transport research and training)<sup>13</sup> im Auftrag des Parlaments der Europäischen Union genannt. 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.<sup>14</sup> Die Berechnungsmethoden dieser Untersuchung sind jedoch umstritten. Neuere konkrete Zahlen zu den Schadenssummen liegen auch dem Bundesamt nicht vor. Allerdings schätzen Experten des GDV 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 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 ist der volkswirtschaftliche Schaden (indirekte Kosten) um

Hoher volkswirtschaftlicher Schaden

<sup>12</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2010): 2009 IIS Annual Report.

<sup>13</sup> Mittlerweile ist NEA in die Forschungs- und Beratungsorganisation Panteia eingegliedert worden.

<sup>14</sup> Vgl. Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007): Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union.



ein Vielfaches höher als die Schäden der entwendeten Fracht (direkte Kosten). Auf Seiten der belieferten Unternehmen 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 die ausgefallenen Erträge kompensieren und andererseits potenzielle Konventionalstrafen zahlen. Zudem müssen Frachtführer häufig zumindest teilweise für den Wert der entwendeten Güter aufkommen, da die Versicherungen insbesondere bei wertvoller Fracht den Wert häufig nicht vollständig abdecken. Falls die 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 beim 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 die Lieferausfälle, was die zukünftige Auftragslage schmälern kann.<sup>15</sup> Schließlich entstehen durch versuchten und tatsächlichen Diebstahl häufig zusätzlich 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 Beutegutes beziffert.

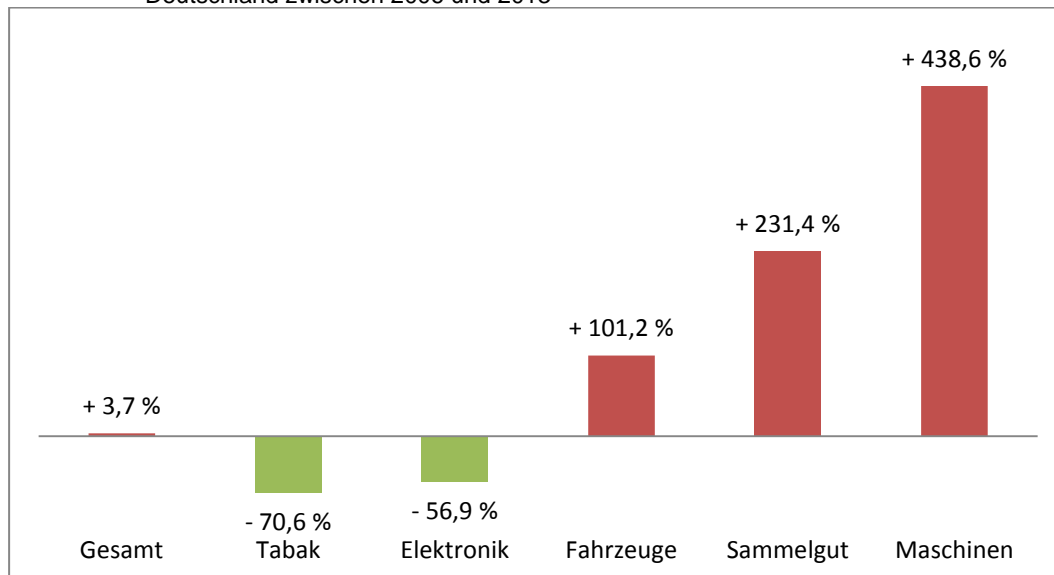
Nach Angaben des deutschen Versicherungsgewerbes liegen die direkten Schäden über einen mehrjährigen Betrachtungszeitraum konstant bei ungefähr 300 Mio. Euro pro Jahr. Bei den wirtschaftlichen Schäden kam es allerdings zu Verschiebungen zwischen den verschiedenen Gütergruppen. Abbildung 3 zeigt die prozentuale Veränderung der beim GDV gemeldeten Schadenssummen durch den Ladungsdiebstahl ausgewählter Arten von Gütern in Deutschland zwischen 2006 und 2013. Während der Schaden über alle Gütergruppen hinweg in diesem Zeitraum lediglich moderat um 3,7 Prozent gestiegen ist, waren erhebliche Verschiebungen innerhalb der Gütergruppen zu verzeichnen. Die gemeldeten Schäden durch entwendete Elektronikartikel und Tabakwaren lagen 2013 56,9 Prozent respektive 70,6 Prozent unter den Werten von 2006. Hingegen hat sich der wirtschaftliche Schaden durch gestohlene Fahrzeuge und Fahrzeugteile mehr als verdoppelt. Weitergehend haben sich in der angegebenen Zeitspanne die gemeldeten Schadenssummen von Sammelgut sowie Maschinen und Anlagen mehr als verdreifacht beziehungsweise verfünffacht. Während die steigenden Schäden im Bereich der Fahrzeuge und der Maschinen wiederum die Industrieproduktion des Standorts Deutschland reflektieren, ist der Anstieg des Wertes gestohlenen Sammelgutes vermutlich mit dem aufstrebenden Online-Handel verknüpft. Aus weiteren Daten des GDV lässt sich zudem ein steigender Trend von Schäden bei Metallwaren seit dem Anstieg der Kupferpreise im

Schaden verschiedener Gütergruppen

<sup>15</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

Jahr 2010 feststellen, der gleichzeitig die steigenden Fallzahlen seit 2010 in dieser Kategorie widerspiegelt.<sup>16</sup> Bei anderen Gütergruppen lässt sich hingegen kaum ein Trend feststellen. Insbesondere sind die Schadenssummen bei Produkten der Pharmaindustrie extrem schwankend. Diese starken Schwankungen könnten dadurch entstehen, dass die Täter zumindest teilweise vor dem Diebstahl kein detailliertes Wissen über die Art der Ladung haben. Verglichen mit anderen Gütergruppen bewegen sich die wirtschaftlichen Schäden aus dem Ladungsdiebstahl von Pharmaprodukten allerdings auf einem niedrigen Niveau.<sup>17</sup> Die größten Schadenssummen waren trotz aller Verschiebungen auch im Jahr 2013 in den Gütergruppen Metallwaren, Elektronikartikel, Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie Maschinen und Anlagen festzustellen. Somit fallen die größten Fallzahlen in den verschiedenen Gütergruppen mit den größten Schadenssummen der entsprechenden Güter zusammen.

**Abbildung 3:** Prozentuale Veränderung der Schadenssummen ausgewählter Gütergruppen in Deutschland zwischen 2006 und 2013



Quelle: GDV. Eigene Darstellung.

Die Spannweite der einzelnen Schäden durch Ladungsdiebstahl ist relativ groß. Einerseits kommt es vereinzelt in Deutschland zu Ladungsdiebstählen von erheblichem Ausmaß. Beispielsweise dokumentierte TAPA für das Jahr 2013 einen Ladungsdiebstahl von Elektronikartikeln im Wert von 1,2 Mio. Euro, der sich in Frankfurt am Main ereignete.<sup>18</sup> Ebenfalls 1,2 Mio. Euro Schaden verursachte ein Raubüberfall auf einen deutschen Lkw in Italien, der mit Zigaretten beladen war. 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 ebenso

Spannweite der Schäden

<sup>16</sup> Umgekehrt hatte der Rückgang des Kupferpreises in den Folgejahren kaum einen Einfluss auf die Schadenssummen in dieser Güterkategorie.

<sup>17</sup> Pharmaprodukte werden in der Regel gekühlt und daher in Kofferrfahrzeugen transportiert, die gleichzeitig weniger anfällig für Ladungsdiebstahl sind.

<sup>18</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

hohe Schäden wie bei den weniger zahlreichen großen Kriminalfällen. Die bei TAPA aus allen Ländern gemeldeten Vorfälle hatten 2013 im Durchschnitt einen Schaden von 235.000 Euro, wobei 86 Prozent der Vorfälle einen Schaden von unter 100.000 Euro aufwiesen.<sup>19</sup> 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.

Neben den ökonomischen Schäden können Raubüberfälle im Kontext vom Ladungsdiebstahl persönliche gesundheitliche Folgen nach sich ziehen. Einer internationalen Fahrerbefragung 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 ist 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.<sup>20</sup> Somit ist der Anteil von kurz- und langfristigen persönlichen Schäden unter den Berufskraftfahrern beträchtlich. Zwar kommt es auch in Deutschland in Einzelfällen zu starken Übergriffen gegen Fahrer, die lebensgefährlich enden und die Berufsfähigkeit dauerhaft gefährden. Allerdings fühlen Lastkraftwagenfahrer in Deutschland sich eher geringfügig durch potenzielle Raubüberfälle belastet. In einer Befragung von Kraftfahrern, die bei deutschen Transportunternehmen angestellt sind,<sup>21</sup> wurde die Angst vor Überfällen verhältnismäßig selten als Belastungsaspekt genannt.<sup>22</sup> Um bei dennoch Betroffenen den langfristigen psychologischen Folgen entgegenzutreten hat die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft deutschlandweit 17 sogenannter „Trauma-Lotsen“ eingesetzt, die Fahrer neben schweren Verkehrsunfällen auch nach 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.

Persönliche  
Schäden

<sup>19</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>20</sup> Vgl. International Road Transport Union (2008): Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results.

<sup>21</sup> Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (2009): Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern.

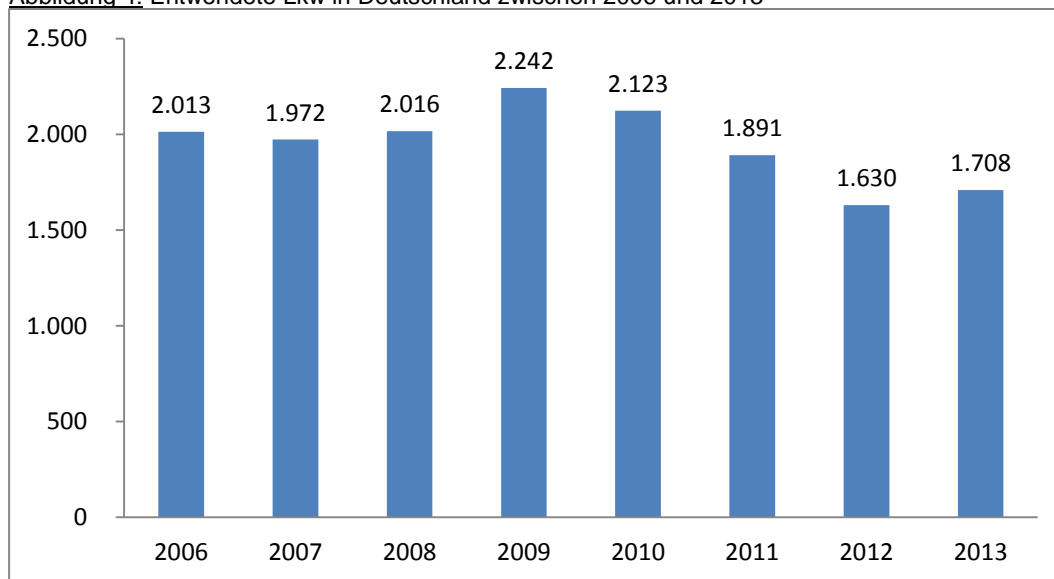
<sup>22</sup> In der Befragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2009 kam die Kategorie „Angst vor Überfällen“ lediglich auf Rang 29 von 39 wahrgenommenen Belastungen. Auf dem ersten Rang der wahrgenommenen Belastungsaspekte lag die „Parkplatzsuche an Rastplätzen/Raststätten/Autohöfen“.

### 3.2 Diebstahl kompletter Ladungsträger

Abbildung 4 zeigt die in Deutschland entwendeten Lkw in den Jahren zwischen 2006 und 2013. Allgemein bewegt sich die Fallzahl um ungefähr 2.000 herum, was in etwa einem Drittel der geschätzten Zahlen beim Ladungsdiebstahl gleichkommt. Dieses Verhältnis von Ladungsdiebstahl gegenüber Entwendungen von Lkw wurde in Gesprächen mit Vertretern aus der Versicherungswirtschaft bestätigt. Hierbei kommt es jedoch zu Überschneidungen der beiden Fallzahlen, da Lkw oft inklusive Ladung entwendet werden. Im Zeitablauf ist die Zahl der Fälle zunächst von 2.013 im Jahr 2006 auf 2.242 Fälle im Jahr 2009 angestiegen. In den Folgejahren ist die Zahl der Vorfälle bis auf 1.630 gesunken, wobei 2013 die Zahl der gestohlenen Ladungsträger wieder leicht angestiegen ist auf 1.708.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

Entwicklung der Fallzahlen

Abbildung 4: Entwendete Lkw in Deutschland zwischen 2006 und 2013



Quelle: BKA. Eigene Darstellung.

Ungenauer ist die Datenlage beim Schadensumfang. Das BKA verweist in diesem Zusammenhang auf Angaben des GDV, der 2012 ungefähr 24 Mio. Euro für Versicherungsleistungen registriert hat.<sup>25</sup> In die Schadensberechnungen fließen allerdings nicht die Diebstähle von geleasteten Fahrzeugen ohne Kaskoversicherungsschutz mit ein. Der entstandene Schaden bei den Leasingbanken wird vom BKA ebenfalls im zweistelligen Milli-

Schadenssummen

<sup>23</sup> Vgl. Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013.

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Vgl. Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013.

onenbereich beziffert, da der Anteil von geleasteten Lkw im gewerblichen Bereich sehr hoch sei.<sup>26</sup> 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).

### 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 weder in den Statistiken von TAPA noch in denen vom GDV gesondert 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 Datenerhebung

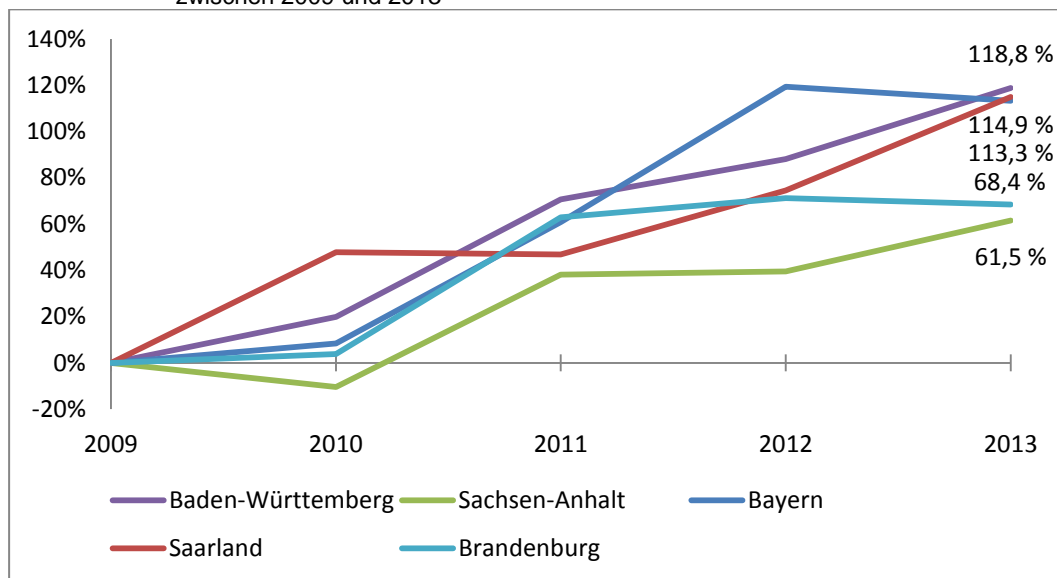
Um dennoch eine quantitative Einschätzung geben zu können, wurden die Landeskriminalämter (LKA) einzelner Bundesländer befragt. Abbildung 5 stellt die Entwicklung der Fallzahlen im Bereich Kraftstoffdiebstahl ausgewählter Bundesländer in den letzten fünf Jahren dar. Die Verläufe der Linien geben die prozentualen Veränderungen gegenüber dem Basisjahr 2009 an.<sup>27</sup> In allen betrachteten Bundesländern ist der Diebstahl von Treibstoff seit 2009 stark angestiegen. Während die Anzahl der Kraftstoffdiebstähle in Sachsen-Anhalt und Brandenburg seit 2009 um 61,5 bzw. 68,4 Prozent gestiegen ist, haben sich die Vorfälle in den übrigen Bundesländern mehr als verdoppelt. Für 2014 wird zudem eine weitere Steigerung in den meisten Bundesländern erwartet. Bei den Daten aus Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Brandenburg kann allerdings nicht unterschieden werden, ob es sich um Kraftstoff aus einem gewerblichen Lkw handelt oder ob Treibstoff aus einem privaten Kfz gestohlen wurde. Zudem ist die Dunkelziffer beim Diebstahl vom Treibstoff relativ groß, da insbesondere bei kleineren Mengen endverwendeten Kraftstoffes oftmals keine Anzeige gestellt wird beziehungsweise der Diebstahl teilweise gar nicht bemerkt wird.

Entwicklung

<sup>26</sup> Vgl. Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013.

<sup>27</sup> Aufgrund stark abweichender Erfassungsmethoden ist ein Vergleich der absoluten Fallzahlen an dieser Stelle nicht geeignet.

Abbildung 5: Prozentualer Anstieg des Treibstoffdiebstahls in ausgewählten Bundesländern zwischen 2009 und 2013



Anmerkung: Die Diebstähle aus Bayern und dem Saarland umfassen Treibstoffdiebstahl nur von Lkw. Die Diebstähle aus Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Brandenburg umfassen Treibstoffdiebstahl von allen Kfz. Die Daten aus Brandenburg umfassen zudem nur den Diebstahl von Diesel (nicht Benzin).

Quellen: LKA Baden-Württemberg, LKA Sachsen-Anhalt, Bayerisches LKA, LPP Saarland, LKA Brandenburg. Eigene Darstellung.

Eine genaue Abschätzung der Zahlen für Gesamtdeutschland lässt sich aufgrund der vorliegenden Zahlen nicht ableiten, jedoch können die Fallzahlen auf Ebene der Bundesländer zur ungefähren Einschätzung dienen. Allein in Bayern wurden 2013 knapp 900 Vorfälle von Kraftstoffdiebstahl aus Lkw gemeldet. Laut Angaben des zuständigen LKA ist der Treibstoffdiebstahl aus allen Kfz etwa drei Mal so hoch. Im Saarland wird die Fallzahl auf ungefähr 200 geschätzt. In Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt wurden 2013 2.753 respektive 1.505 Vorfälle gemeldet, wobei hier auch Diebstähle von privaten Kfz mit in die Statistik einfließen und Diebstähle von Lkw nicht separat betrachtet werden können. Schließlich wurden in Brandenburg 2013 1.605 Fälle von Diesel-Diebstahl erfasst. Die Aufklärungsquote ist in allen genannten Bundesländern relativ gering und schwankt zwischen ungefähr 10 und 16 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 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 Dieseldieselkraftstoff.

Fallzahlen

In Sachsen-Anhalt und Baden-Württemberg wurden die Schäden durch Treibstoffdiebstahl von allen Kfz im Jahr 2013 mit 1,24 Mio. beziehungsweise 1,59 Mio. 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 den Transportunternehmen hohe Reparaturkosten (1.500 bis 2.000 Euro). Zudem ist die Säuberung des Untergrunds in-

Schadenssummen

klusive Feuerwehreinsatz sehr kostspielig (ungefähr 5.000 Euro), falls dieser beim Aufbohren des Tanks verunreinigt wurde. Die Schäden alleine aus dem Kraftstoffdiebstahl von Lkw schwankten in Bayern im Zeitraum von 2011 bis 2014 zwischen 455.000 und 625.000 Euro. Im Jahr 2004 lag der Gesamtschaden noch bei knapp 140.000 Euro und hat sich demnach vervielfacht.<sup>28</sup> Dieser Trend zu steigenden Schadenssummen durch Treibstoffdiebstahl wird durch die LKA der anderen Bundesländer bestätigt. Darüber hinaus entstehen weitere Kosten durch ausgefallene und verspätete Transporte aufgrund fehlenden Kraftstoffs oder beschädigten 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 oder die Höhe der Selbstbeteiligungssumme wird gar nicht erst überschritten.

## **4 Modi Operandi, Begehungsorte und regionale Tatschwerpunkte**

### **4.1 Modi Operandi**

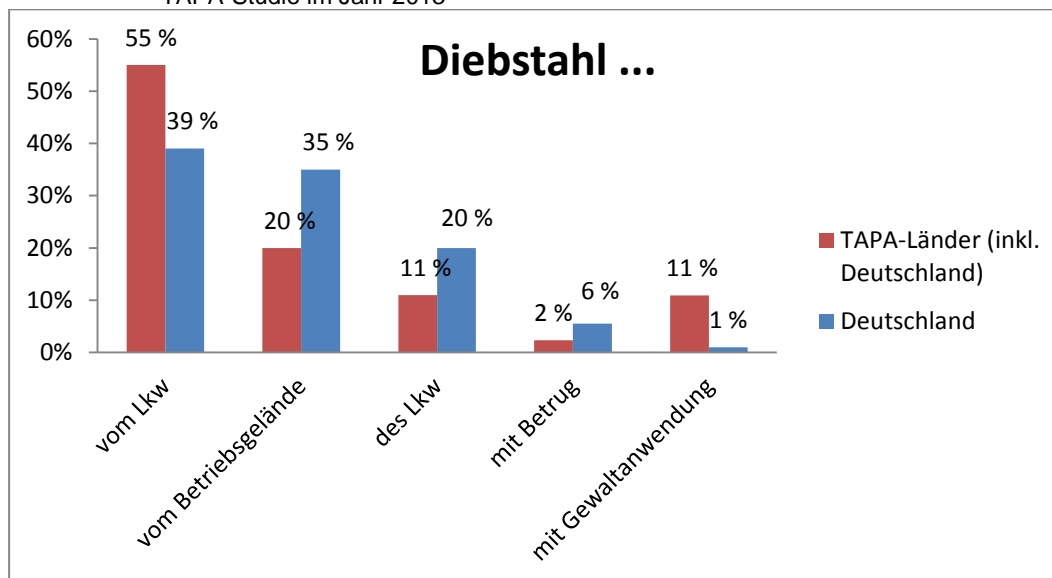
Die kriminelle Vorgehensweise der Täter, also der Modus Operandi, variiert stark innerhalb Deutschlands und unterscheidet sich zumindest teilweise von den Vorgehensweisen in anderen Ländern. Bei 39 Prozent der bei TAPA gemeldeten deutschen Fälle im Jahr 2013 handelte es sich um Ladungsdiebstahl von einem stehenden Lkw. Im Vergleich zu anderen Staaten, in denen diese Vorfälle mit 55 Prozent dominierten, war dies ein relativ niedriger Wert. Hingegen war der Diebstahl vom Betriebsgelände in Deutschland mit 35 Prozent (gegenüber 20 Prozent international) stark überrepräsentiert. Gleiches galt für den Diebstahl von Ladungsträgern. Während in Deutschland 20 Prozent der gemeldeten Vorfälle hier einzuordnen waren, galt dies im internationalen Durchschnitt lediglich bei 11 Prozent. Ein ebenfalls eher „deutsches“, wenn auch vergleichsweise kleines, Problem scheinen Täuschungshandlungen und Unterschlagungen zu sein. Knapp 6 Prozent (gegenüber zwei Prozent) der kriminellen Vorfälle standen in einem Betrugszusammenhang. Diebstähle im Transportgewerbe unter Gewaltanwendung fanden in Deutschland im Jahr 2013 vergleichsweise selten statt (ein Prozent gegenüber 11 Prozent).<sup>29</sup>

Überblick

<sup>28</sup> Das LKA Bayern gibt an, dass bei einigen Fällen auch die Werte von weiteren zusätzlich entwendeten Gegenständen enthalten sind (wie Fahrzeugteile oder Werkzeuge). Bei den Schadenssummen sollten daher geschätzt durchschnittlich etwa 10 Prozent abgezogen werden.

<sup>29</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

Abbildung 6: Prozentuale Anteile von Diebstahlskategorien in Deutschland und allen Ländern der TAPA-Studie im Jahr 2013



Quelle: TAPA 2013 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“. Hierbei 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 Kleintransportern 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 häufig erst zeitlich verzögert festgestellt. Bei der beschriebenen Vorgehensweise kommt es häufig zu Tatserien, bei denen erstens mehrere Lkw auf einem Parkplatz bestohlen werden und zweitens verschiedene Parkplätze innerhalb einer Nacht angesteuert werden. Neben Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen visieren „Planenschlitzer“ auch Lkw auf privatem Betriebsgelände an. Häufigstes Ziel von „Planenschlitzen“ 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

„Planenschlitzer“



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 einen nebenstehenden Lkw 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, da diese weitere Fahrtstrecken und damit längere Ruhezeiten auf den Parkplätzen hätten.

Ein Phänomen, das besonders 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.<sup>30</sup> Aus juristischer Sicht setzt Unterschlagung zudem ein geringfügigeres kriminelles Niveau voraus, weshalb die maximale Freiheitsstrafe bei drei Jahren statt wie beim Diebstahl bei fünf Jahren liegt. 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, stehen mittlerweile die Mehrzahl der Täuschungshandlungen in einem Zusammenhang mit der Nutzung von Online-Frachtenbörsen.<sup>31</sup> 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 gefälschten Unterlagen an dritte nichtbeteiligte Subunternehmen weiter vergeben. Während dem Transport 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.<sup>32</sup> Unter Betrachtung der eingegangenen Meldungen von Unterschlagungen der Ladung aus Lkw beim BKA und bei TAPA lässt sich sagen, dass Täuschungshandlungen zwar immer noch einen relativen kleinen Anteil verglichen mit dem „klassischen“ Ladungsdiebstahl ausmachen. Allerdings sind deutliche Anstiege seit 2010 und nochmals seit 2012 zu verzeichnen. Betroffene Güterabteilungen sind in erster Linie Nahrungsmittel, Elektronik- und Kosmetikartikel.<sup>33</sup>

Betrug und Unterschlagung

<sup>30</sup> Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

<sup>31</sup> Vgl. Siuda (2014): Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland seit 2011.

<sup>32</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

<sup>33</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

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 wie der Slowakei verbreiteter. Ziele bei dieser Vorgehensweise sind besonders Güter der Unterhaltungselektronik.<sup>34</sup>

„Truck Robbery“

Ebenfalls eher selten verbreitet in Deutschland sind Raubüberfälle, also Diebstahl von Ladung unter Anwendung von Gewalt. Sowohl nach Angaben des BKA als auch von TAPA ist die Anzahl der Fälle, bei denen Gewalt angewendet wurde, in Deutschland bislang gering. Informationen zu Raubüberfällen aus 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.<sup>35</sup> Um fahrende Lkw anzuhalten, verwenden die Täter zudem häufig 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.<sup>36</sup> Juristisch handelt es sich bei Raubüberfällen um schwerwiegendere Delikte als beim Diebstahl, weshalb höhere Haftstrafen verhängt werden können. Des Weiteren halten die meisten Transportunternehmen ihre Fahrer dazu an, aus Sicherheitsgründen während entdeckter Ladungsdiebstähle in der Fahrerkabine zu verweilen und die Polizei per Mobiltelefon anzurufen.

Gewaltanwendung

Deutlich öfter stehen Ladungsdiebstähle in Deutschland in Zusammenhang mit „Insider-Informationen“, also Fällen, bei denen ein Mitarbeiter des Transportunternehmens bewusst oder unbewusst relevante Informationen an die Täter weiterleitet. Nach Einschätzungen von TAPA<sup>37</sup>, der EU<sup>38</sup> sowie dem LKA Niedersachsen<sup>39</sup> 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 Lieferziel durch die Fahrer bei Pausen an Raststätten oder via digitale soziale Netzwerke an Kollegen mitgeteilt, während potenzielle Täter mithören oder mitlesen. Insbesondere bei wertvoller Fracht sind gezielte Hinweise an Täter gleichwohl nicht auszu-

Innentäter

<sup>34</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>35</sup> Vgl. International Road Transport Union (2008): Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results.

<sup>36</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

<sup>37</sup> Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risikomanagement.

<sup>38</sup> Vgl. <http://www.eurotransport.de/news/die-gefahr-lauert-in-den-eigenen-reihen-469168.html> (Stand 28.11.2014).

<sup>39</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

schließen. Des Weiteren werden häufig einzelne Pakete beim Umschlag von Stückgut in Lägern und Verladestationen durch Innentäter gestohlen.

Der Diebstahl von Kraftstoffen, vorrangig Dieseldieselkraftstoff, kann grundsätzlich in zwei Bereiche unterteilt werden. Erstens einem eher amateurhaften Bereich. Hierbei 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 die Täter teilweise vom Diebstahl des Treibstoffs abgehalten, allerdings bohren einige Täter 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 die Tankkarten der Spediteure 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 aufgrund 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. Diese ver-

Tätergruppen

wenden neben Kleintransportern häufig technische Hilfsmittel, wie Endoskope, zum Auspähen der Ladung durch kleine Schlitzlöcher 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 bei dem Diebstahl kompletter Ladungsträger elektronische Störsender eingesetzt, um die Ortung durch den digitalen Mobilfunk zu erschweren.<sup>40</sup> Professionelle Gruppen verkaufen ihre Beute in der Regel an größere Abnehmer, die zumeist bereits vor dem Diebstahl kontaktiert worden sind.

Die meisten Ladungsdiebstähle und Entwendungen von Lkw ereignen sich an unbewachten Orten. Die häufigsten Tatorte, insbesondere im Zusammenhang mit „Planenschlitzern“, 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. Daneben ereignen sich Ladungsdiebstähle auf Parkplätzen an Werktagen häufiger als an den Wochenenden. Abbildung 7 zeigt, wie sich die Vorfälle durch „Planenschlitzer“ prozentual auf die Wochentage verteilen. Die betrachteten Daten stellen die Vorfälle im Bereich der Polizeidirektion Leipzig dar. Zahlen der Autobahnpolizeiinspektion des Bundeslandes Thüringen spiegeln die Häufung 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 Montag ohne zeitliche Verzögerung den Transport antreten zu können. Ladungsdiebstähle vom Firmengelände im Bereich der Güterabteilungen Baumaterial und Maschinen ereignen sich zudem im Gegensatz zu den Diebstählen auf Parkplätzen auch häufig während der Ferienzeiten im Sommer, da die Unternehmen dann teilweise unbewacht sind.<sup>41</sup> Diebstähle von Ladungsträgern ereignen sich sowohl am Wochenende vom Betriebsgelände als auch werktags von ungesicherten Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen.<sup>42</sup> Ferner wurden in Marktgesprächen Parkplätze in der Nähe von Güterverkehrszentren (GVZ) als Begehungsorte für Frachtdiebstahl genannt. Schließlich ereignen sich einige der Diebstähle auf privaten Abstellplätzen in der Nähe des Wohnortes der Fahrer.

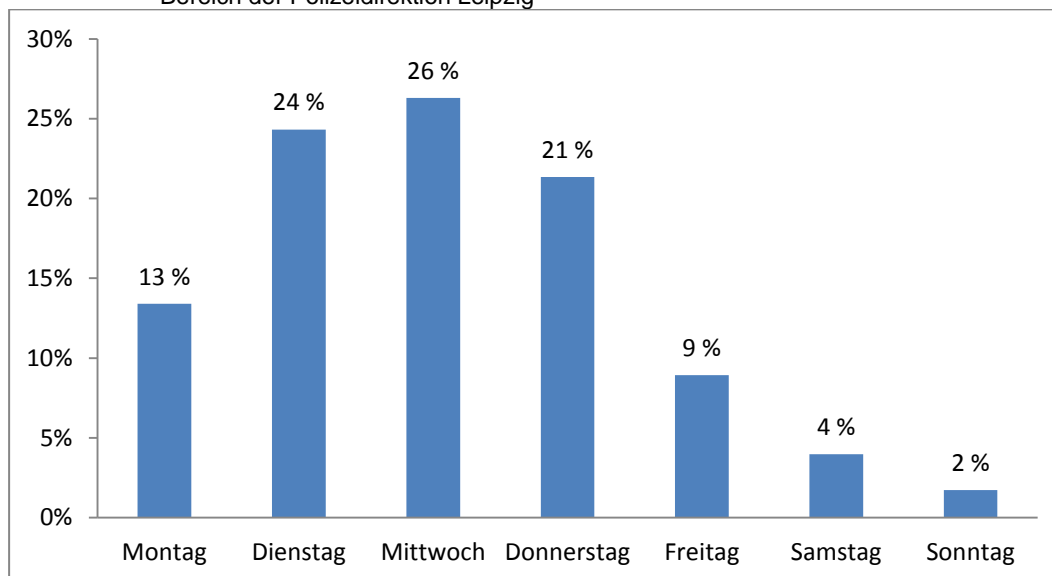
Begehungsorte

<sup>40</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>41</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>42</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

Abbildung 7: 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 relativ großen produzierenden Gewerbes viele Güter innerhalb Deutschlands transportiert. Andererseits gilt Deutschland als Transitland in der Mitte Europas. Darüber hinaus ermöglicht das engmaschige Netz von Autobahnen und Bundesstraßen den Tätern schnelle Fluchtmöglichkeiten in andere Staaten.<sup>43</sup> Spediteure betonten zudem 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, wären die West-Ost-Straßen für die Täter von wichtiger Bedeutung.<sup>44</sup> Des Weiteren gelten sowohl Grenzregionen als auch urbane Regionen als besonders anfällig für Ladungsdiebstähle.<sup>45</sup> Demnach ist besonders das mit Industrie und Bevölkerung dichtbesiedelte Ruhrgebiet ein Brennpunkt in Deutschland.<sup>46</sup> Ferner wurden beim Diebstahl kompletter Ladungsträger in Marktgesprächen des Bundesamtes die Regionen im Umland von Berlin und Hannover sowie das Ruhrgebiet als kriminelle Hochburgen benannt. Während es innerhalb Deutschlands durchaus regionale Tatschwerpunkte für Ladungsdiebstahl und entwendete Lkw gibt, werden sogenann-

Brennpunkte

<sup>43</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>44</sup> Vgl. Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013.

<sup>45</sup> Vgl. Faber Maunsell (2009): Secured European Truck Parking. Best Practice Handbook.

<sup>46</sup> Vgl. Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007): Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union.

te „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 hingegen besonders die beiden Autobahnen BAB 2 und BAB 3 in ihren Abschnitten im Ruhrgebiet sowie die BAB 61 von Ladungsdiebstählen betroffen.<sup>47</sup> 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 Freightwatch<sup>48</sup> und TAPA<sup>49</sup> 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.<sup>50</sup> 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.<sup>51</sup> Im Bundesland Berlin wurden auf relativ kleiner Fläche in den letzten fünf Jahren (2009 bis 2013) insgesamt 1.928 Lkw (386 im Durchschnitt pro Jahr bei schwankender Entwicklung) entwendet. Die durchschnittlichen jährlichen registrierten Schadenswerte reichten dabei von

Diebstahl von Lkw in den Bundesländern

<sup>47</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>48</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>49</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>50</sup> Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder.

<sup>51</sup> Vgl. Bundeskriminalamt (2012): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2012.

knapp 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.<sup>52</sup>

Daneben tritt in Nordrhein-Westfalen 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.<sup>53</sup> 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.<sup>54</sup> Zum Anhalten der Lkw verkleiden die Täter in Frankreich sich in einigen Fällen als Polizisten.<sup>55</sup> Zudem ist der hohe Anteil (30 Prozent in 2012) von gestohlenen Kosmetikartikeln, insbesondere Parfüm, auffällig.<sup>56</sup>

Frankreich

<sup>52</sup> 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.

<sup>53</sup> Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

<sup>54</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>55</sup> Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management.

<sup>56</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

Eine ähnlich hohe Gewaltbereitschaft bei dem Diebstahl von Ladungsgütern wurde in Italien festgestellt. Ebenfalls knapp die Hälfte aller bei TAPA eingegangenen Meldungen haben unter der Anwendung von Gewalt stattgefunden. Besonders häufig sind Entführungen von Lkw in der Gegend von Mailand und Neapel sowie in der Region Apulia. 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.<sup>57</sup>

Italien

In Spanien wird im Gegensatz zu Frankreich und Italien beim Ladungsdiebstahl relativ selten Gewalt angewendet. Nach Angaben der spanischen Polizei („Guardia Civil“) werden 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.<sup>58</sup> Darüber hinaus werden viele Vorfälle in der autonomen Region Andalusien im Süden Spaniens gemeldet.<sup>59</sup>

Spanien

In den Niederlanden wurden im Jahr 2013 laut TAPA knapp 286 Fälle von Ladungsdiebstahl gemeldet. Regionale Tatschwerpunkte 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.<sup>60</sup> 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.<sup>61</sup> 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.<sup>62</sup>

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, wo 2010 in erster Linie Elektronikgeräte gestohlen wur-

Großbritannien

<sup>57</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>58</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>59</sup> Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

<sup>60</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>61</sup> Vgl. Europol (2009): Cargo Theft Report. Applying the Brakes to Road Cargo Crime in Europe.

<sup>62</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.



den.<sup>63</sup> Bei TAPA wurden 2013 neben Unterhaltungselektronik insbesondere Nahrungsmittel und Getränke als gestohlene Ladung gemeldet. Bei den meisten Fällen von Ladungsdiebstahl in Schottland handelte es um Whisky.<sup>64</sup>

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“.<sup>65</sup> 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.<sup>66</sup>

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. Hinzukommend bilden Grenzregionen und das Umland großer Seehäfen geographische Brennpunkte für Ladungsdiebstahl. Zudem reflektieren die gestohlenen Gütergruppen häufig die Ausrichtung der industriellen Ausrichtungen der Länder. Während in Deutschland häufig 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

<sup>63</sup> Vgl. Freightwatch International (2013): 2013 Global Cargo Theft Threat Assessment.

<sup>64</sup> Vgl. Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report.

<sup>65</sup> 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.

<sup>66</sup> 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.<sup>67</sup> 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 bessere Beleuchtung auf Parkplätzen. Drittens kann schließlich 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.<sup>68</sup> 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, weshalb er das Risiko nicht zwangsläufig in sein Verhalten mit einfließen lässt. Würde der Fahrer mit seinem eigenen Eigentum haften oder eine Bonuszahlung für vorsichtiges Verhalten erhalten, 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 die Versicherungsunternehmen Selbstbeteiligungen in ihre Verträge und haben ein Interesse daran, Bonussysteme

„Moral Hazard“

<sup>67</sup> Vgl. Becker, Gary S. (1968): Crime and Punishment: An Economic Approach. In: Journal of Political Economy.

<sup>68</sup> Vgl. Krugman, Paul (2009): The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008.

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.<sup>69</sup>

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 keinerlei negative 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 die Maßnahmen ergreifen, die nach Abzug der Investitionsausgaben die Gesamtkosten senken beziehungsweise den Gewinn steigern. Im Folgenden wird daher ein Überblick von 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. Naheliegender ist hierbei die elektronische und mechanische Sicherheitsausrüstung 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

<sup>69</sup> 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, wodurch sich die geladenen Güter schneller und präziser kontrollieren lassen. Insbesondere bei hochwertigen Waren (zum Beispiel teure Pharmaprodukte) werden häufig Kofferverfahrzeuge mit Hartschale anstatt Plane und Spriegel eingesetzt, um die Güter vor „Planenschlitzern“ zu schützen.<sup>70</sup> 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.<sup>71</sup> 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.<sup>72</sup>

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 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

Zertifikate

<sup>70</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

<sup>71</sup> Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 42, 17. Oktober 2014: Sicherheit verbessern: Die Kriminalpolizei rät.

<sup>72</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

transportieren. Ausgestellte Zertifikate sind zwei Jahre gültig und werden zusätzlich nach einem Jahr erneut überprüft.<sup>73</sup>

### 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 auch genaue Verhaltensanweisungen und Abläufe im Falle eines Alarms.<sup>74</sup> 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. Schließlich weisen die Experten darauf hin, dass viele Schnittstellen in der Versandkette die Wirksamkeit von Sicherheitskonzepten senken.<sup>75</sup> Ferner setzen große Logistikunternehmen 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.<sup>76</sup> Transportaufträge mit hochwertigen Produkten werden von vielen Speditionen zudem lediglich an langjährige und vertraglich gebundene Frachtführer vergeben oder abgelehnt, wenn keine Lkw mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen zur Verfügung stehen.

Betrug

Bezogen auf 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 ver-

Kraftstoffdiebstahl

<sup>73</sup> 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.

<sup>74</sup> Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 42, 17. Oktober 2014: Sicherheit verbessern: Die Kriminalpolizei rät.

<sup>75</sup> Vgl. Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft Nr. 3, Juni 2006: Logistik: Unsicher trotz Sicherheitstechnik.

<sup>76</sup> Vgl. TimoCom (2014): Ihr Sicherheitscheck zur Vermeidung von Ladungsdiebstahl.

meiden. 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.

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.<sup>77</sup> 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.<sup>78</sup> Gegen bewusste Innentäter sei nach Angabe von Sicherheitsexperten zudem eine gute Bezahlung der eigenen Mitarbeiter sinnvoll, um die Anreize zum kriminellen Handeln zu verringern.<sup>79</sup> Bezogen auf Diebstähle auf Parkplätzen raten Beamte der Autobahnpolizei hingegen, 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 zudem eine Checkliste für Fernfahrer veröffentlicht, worin Hinweise zur Prävention, zum Verhalten während eines Diebstahls und zur Sicherstellung von Beweisen zusammengefasst sind.<sup>80</sup> Ferner setzen Transportunternehmen bei hochwertigen Gütern häufig zwei Fahrer ein, damit in den Ruhepausen das Fahrzeug immer mit mindestens einer Person besetzt ist.

Personelle  
Maßnahmen

#### 5.4 Staatliche Maßnahmen

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

Staatliche  
Maßnahmen

<sup>77</sup> Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 85, 22. Oktober 2013: Tatort ungesicherter Rastplatz.

<sup>78</sup> Vgl. Trans aktuell Nr. 23, 21. November 2014: Kontrolle ist besser.

<sup>79</sup> Vgl. Verkehrsrundschau Nr. 29, 18. Juli 2014: Serie: Logistik in Gefahr: Frachtdiebstahl – Das richtige Risiko-Management.

<sup>80</sup> Vgl. Hessisches Landeskriminalamt (2014): Naheliegendes für Fernfahrer.

ropäischen Ländern hat es in der Vergangenheit Anstrengungen gegeben, 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 die befragten 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 die Parkplätze, Raststätten und Autohöfe entlang der Autobahnen einen Tatschwerpunkt der Kriminalität im Transportbereich. Gespräche des Bundesamtes mit Polizeibehörden und Transportunternehmen sowie eine aktuelle Krafffahrerbefragung des Bundesamtes<sup>81</sup> haben nahegelegt, dass in diesem Bereich Verbesserungspotenzial vorliegen könnte. Einerseits könnte nach Einschätzung von Polizeibehörden durch die bessere Ausleuchtung der Parkplätze 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“ („ESPORG“)<sup>82</sup> basierend auf dem von der Europäischen Kommission geförderten Projekt „LABEL“<sup>83</sup> ein Zertifikat für Sicherheitsparkplätze in Europa etabliert. Ein europaweites Netzwerk von Sicherheitsparkplätzen könnte dazu beitragen, Diebstähle hochwertiger Güter zu reduzieren.

Parkplätze

<sup>81</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr (2014): Marktbeobachtung Güterverkehr: Arbeitsbedingungen von Krafffahrern – Ergebnisse einer internationalen Krafffahrerbefragung.

<sup>82</sup> Vgl. European Secure Parking Organisation (2014): Sicherheitsparkplätze in Europa.

<sup>83</sup> 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 (2012): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2012, Wiesbaden.
- Bundeskriminalamt (2013): KFZ-Kriminalität. Bundeslagebild 2013, 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): Naheliegenderes 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](http://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.
- 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.
- 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](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

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

Stand des Berichtes Dezember 2014

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**

---