

Sichere Parkplätze gefragt

Der Autohof-Verband Veda erhöht die Sicherheit auf LKW-Abstellflächen durch möglichst einfache und bezahlbare Verbesserungen. Denn teure Konzepte sind bislang gescheitert.

Von Stefan Bottler

Der Parkplatz ist von einem 3,2 m hohen Zaun aus Nato-draht umgeben und hat am Eingang eine Schranke; er wird rund um die Uhr von Sicherheitspersonal und von 16 Kameras überwacht. Als erster deutscher Standort erfüllte der Autohof Uhrleben an der Autobahn A2 nahe Magdeburg die Kriterien des im Frühjahr 2010 aufgelegten EU-Projekts Setpos und darf seine abgegrenzten LKW-Abstellflächen „Sicherheitsparkplatz“ nennen. Rund 50 LKW-Züge können hier zum Stundenpreis von derzeit 4 EUR beziehungsweise Tagespreis von 30 EUR parken; jedes Fahrzeug wird bei der Einfahrt registriert und plombiert. Mit den gleichen Dienstleistungen für 25 LKW wirbt der Autohof Park Wörnitz an der A7. Der Standort ist Mitglied der Tank-&Rast-Gruppe und fordert 3,50 EUR pro Stunde oder 25 EUR pro Tag.

Beide Pioniere sind Einzelgänger geblieben. Weitere Sicherheitsparkplätze an den Autohöfen Holzland nahe dem Hermsdorfer Kreuz sowie Gau-Bickelheim nahe Mainz (A61) mussten schließen, weil der private Betreiber 2016 Insolvenz anmeldete. Auch in Belgien, Frankreich, Großbritannien und anderen Ländern wurden mit Setpos bislang nur einzelne LKW-Parkplätze ausgebaut.

Für Kritiker ist dies angesichts der hohen Preise - pro Nacht werden bis zu 100 EUR Parkgebühren verlangt - kein Wunder. „Die Logistikwirtschaft wünscht Sicherheit zu bezahlbaren Preisen für maximal 10 EUR zusätzlich in der Nacht“, zieht Herbert Quabach, Geschäftsführer der Vereinigung Deutscher Autohöfe (Veda), über Gespräche mit Kühne + Nagel und weiteren Expeditionen Bilanz.

Auch Uhrleben und Wörnitz haben das zu spüren bekommen und wiederholt die Preise gesenkt. Jetzt müssen sie sich gegen das neue Veda-Konzept „Premium-Parkplatz“ behaupten. Standorte, welche 18 definierte Sicherheitskriterien erfüllen, zeichnet der Verband mit diesem Zertifikat aus.

Einfache Lösungen sinnvoll

Der Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hat sich mit der Veda-Lösung angefreundet. „Zur nachhaltigen Bekämpfung organisierter Kriminalität und zur Eindämmung von Gelegenheitsdelikten wie Treibstoffdiebstahl oder Planenschlitzern sind bereits einfache Sicherungsvorkehrungen sinnvoll“, sagt Adolf Zobel. Dazu zählt der stellvertretende BGL-Hauptgeschäftsführer Umzäunungen, Beleuchtungen und „nach Möglichkeit“ Videoüberwachung.

Einen Seitenhieb kann sich Zobel jedoch nicht verkneifen. „Die Schaffung von sicheren Parkplät-

zen darf nicht einfach privaten Investoren überlassen werden“, mahnt der Verbandschef. „Der Staat muss sich seiner Verpflichtung zur Daseinsvorsorge auch in diesem Punkt immer bewusst sein.“ Mit diesem Argument hat bislang das frühere Bundesunternehmen Tank & Rast Forderungen nach weiteren Sicherheitsparkplätzen abgewehrt.

An der Notwendigkeit des Veda-Vorstoßes besteht allerdings kein Zweifel. Über 1500 LKW-Ladungen werden offiziellen Statistiken zufolge jährlich in Deutschland gestohlen, hinzu kommen zahlreiche Dieseldiebstähle und andere kleinere Delikte. Nach dem Attentat auf den Berliner Weihnachtsmarkt am Breitscheidplatz, das mit einem entführten LKW-Zug ausgeführt wurde, haben Forderungen nach sicheren LKW-Parkplätzen weiter Auftrieb erhalten.

Mit Premium-Parkplätzen beschäftigt sich der Veda seit rund einem Jahr. Im März 2016 zertifizierte er mit Theeßen (A2), Homburg-Efze (A6) und Bad Rappenau (A7) die ersten drei Standorte. Geschäftsführer Quabach räumt offen ein, dass Fahreranweisungen von großen Logistikunternehmen den Verband hellhörig gemacht haben. Viele Standorte, welche mit Frachtdiebstählen und anderen Vorkommnissen unangenehm aufgefallen sind, durften demnach nur für kurze Pau-

sen im Rahmen der Lenk- und Ruhezeitenregelung angefahren werden. Auch kleinere Delikte wie Schlägereien zwischen LKW-Fahrern genügen dem Vernehmen nach für einen Eintrag in rote Listen.

Technik und gutes Konzept

Quabach legt Wert auf die Feststellung, dass die 70 Mitgliedsunternehmen das Thema LKW-Sicherheit auch vor 2016 ernst genommen haben. „Viele Autohof-Parkplätze wurden damals bereits rund um die Uhr beleuchtet und überwacht“, gibt der Verbandschef zu bedenken. Jetzt wirbt Veda mit einem „abgespeckten Setpos-Programm“:

gut einsehbare Parkplätze mit Beleuchtung und Videoüberwachung, welche durch Wälle oder Gräben vom PKW-Parkraum abgegrenzt sind.

„Zäune und Schranken sind wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig“, sagt Quabach. Wichtig sind Zufahrtssperren für Transporter und leichte LKW, welche gern für den Abtransport von Diebesgut eingesetzt werden.

Auf ausdrücklichen Wunsch der Logistikwirtschaft werden alle LKW-Parkplätze eines Standorts und nicht nur abgegrenzte Bereiche als „Premium“ klassifi-

ziert. „Andernfalls wären Fahrzeuge mit sensiblen Ladungen eindeutig zu identifizieren“, meint Quabach.

14 Veda-Mitglieder haben bislang Premium-Parkplätze, weitere sechs sollen im Laufe des Jahres eröffnet werden. Wenigstens 25 Standorte will der Verband zertifizieren. Ob dies für ein flächendeckendes Netz, das Großspeditionen wünschen, ausreicht, bleibt abzuwarten. Pro Standort sind Investitionen von rund 100 000 EUR fällig, welche mit bis zu 6 EUR höheren Parkgebühren pro Nacht eingefahren werden. Die Rechnung des Verbands scheint jedoch aufzugehen. Die zertifizierten Standorte melden bislang kaum einen Vorfall. Die Euro-Rast-park-Gruppe, das wohl größte Veda-Mitglied, hat 7 der 18 Standorte als „Premium-Parkplatz“ ausgewiesen. Dem Verband zufolge ist dort seither nur Dieseldiebstahl passiert.

MEINUNG SEITE 2

ANZEIGE

Ihre LKW-Komplettlösungen

in EINER Hand

INTERNATIONALE LKW WALTER TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

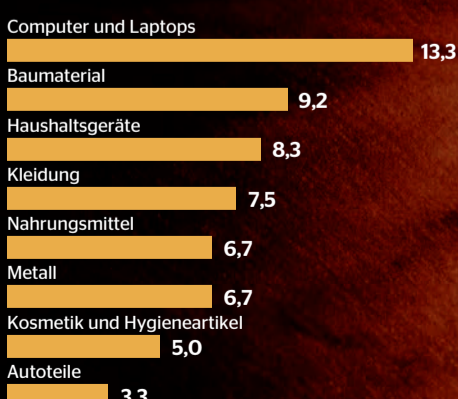
Tel.: +43 5 7777-0 www.lkw-walter.com

Nutzung genehmigt für www.ekb-containerlogistik.com - DW Media Group 2017

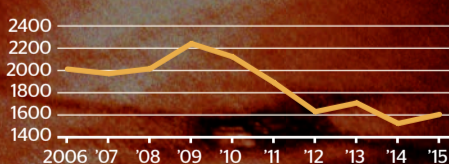
BAG-Marktbericht: Ladungsdiebstähle auf hohem Niveau

Die Zahl der Ladungs- und LKW-Diebstähle bleibt auf einem hohen Niveau. Dies geht aus der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) hervor, die letzte Woche vorgelegt wurde. In Deutschland wurden 2015 bevorzugt Computer und Laptops, Baumaterial und Werkzeuge, Haushaltsgeräte und Möbel sowie Kleidung entwendet. Bei den meisten der gemeldeten Diebstähle handelt es sich laut BAG um Einbrüche, dabei dominiert das sogenannte Planenschlitzern. Aber auch das Unterschlagen von Ladung in Verbindung mit einer Täuschung des Auftraggebers nimmt zu. Innerhalb Deutschlands wurden 1605 LKW dauerhaft entwendet. Die Entwicklung beim Diebstahl kompletter Ladungsträger war in den Jahren 2006 bis 2015 eher schwankend mit einem Höhepunkt im Jahr 2009, als 2242 Fahrzeuge gestohlen wurden. (sb)

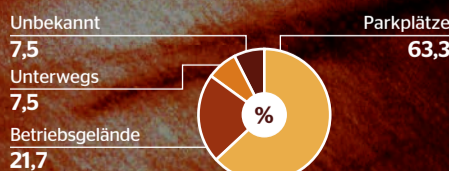
Gemeldete gestohlene Gütergruppen 2015* in Prozent



Entwendete LKW zwischen 2006 und 2015



Begehungsorte der bei TAPA** gemeldeten Diebstähle im Transportbereich in 2015



* nach Fallzahlen; ** Transported Asset Protection Association; Quelle: Bundesamt für Güterverkehr / Grafik: DVZ

DVZ-Konferenz Sicherheit in der Logistik

TIPP Organisierte Banden haben längst erkannt, dass Ladungsdiebstahl lukrativ ist. Trotzdem unterschätzen viele Unternehmen aber auch Behörden die Gefahr. Auf der zweiten DVZ-Konferenz „Sicherheit in der Logistik“ am 25. April in Düsseldorf geht es nicht nur um Konzepte gegen Diebesbanden, sondern auch um digitale Risiken in der Supply Chain. (sb)

www.dvz.de/sicherheit2017

Nutzung genehmigt für www.ekb-containerlogistik.com - DW Media Group 2017

Aircargo-Trucker

Dem Luftfahrt-Bundesamt fehlt es an Praxisnähe



Von Erwin Maruhn

Die Aircargo-Trucker sind bislang der Missing Link, wenn es um die behördliche Überwachung der Aircargo-Lieferkette geht. Das ändert sich durch das neue Luftsicherheitsgesetz. Es schafft dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) die Möglichkeit, die Transporteure künftig amtlich zuzulassen und gezielt zu kontrollieren.

So weit, so gut. Problematisch sind jedoch zumindest zwei Punkte. Zum einen hat die Braunschweiger Behörde ihr Vorhaben im Alleingang entworfen. Rücksprachen mit den Branchenverbänden hat es monatelang nicht gegeben, lautet die Kritik. Folglich hat das LBA auch kein gesichertes Wissen darüber,

wie viele Aircargo-Trucker in Deutschland aktiv sind. Offenbar hat es auch keine Abstimmung mit dem aufsichtführenden Verkehrsministerium gegeben.

Für die Praxis gravierender ist ein zweiter Punkt. Wer das vom LBA entworfene Transporteur-Sicherheitsprogramm in seiner jetzigen Form akzeptiert, gibt einen Teil seines Geschäftsmodells auf. Denn auf dem Weg vom Verloader zum Flughafen darf der Aircargo-Trucker die Sendungen künftig nicht mehr zwischenlagern.

Da die Zulassungspflicht für Transporteure erst ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes beginnt, bleibt noch Zeit, das LBA-Vorhaben zu überarbeiten. Die Behörde sollte die kommenden Wochen nutzen, die Bestimmungen mit mehr Praxisnähe anzureichern.

BERICHT SEITE 1

Ihre Meinung zum Kommentar
maruhn@dvz.de

Lang-LKW

NRW setzt das entscheidende Mosaiksteinchen



Von Lutz Lauenroth

Jetzt ist der Deckel wirklich drauf: Nachdem Nordrhein-Westfalen bisher nur den verlängerten Sattelaufleger akzeptierte, gibt das Bundesland nun auch grünes Licht für die bis zu 25,25 m langen Lastzugkombinationen - das entscheidende Mosaiksteinchen. Damit können diese Fahrzeuge nun mit Ausnahme Berlins in allen Bundesländern auf festgelegten Strecken fahren. Der Lang-LKW setzt sich in Deutschland durch.

Dass die rot-grüne Landesregierung in NRW so schnell nach Beginn des streckenbezogenen Regelbetriebs den langen, erbitterten Widerstand gegen die längsten Lang-LKW-Typen aufgibt, überrascht auch angesichts des bevorstehenden Landtagswahlkampfes, ist aber richtig und konsequent. Denn in Düsseldorf wurde offenbar registriert, dass

der Testbetrieb so gut wie keine sachlichen Gründe gegen den Einsatz von Lang-LKW auf geeigneten Strecken ergeben hat.

Zudem war NRW dabei, sich in dieser Frage zu isolieren. Sämtliche Nachbarländer, zuletzt auch Rheinland-Pfalz, öffneten sich der 25,25-m-Variante. Damit drohte dem selbsternannten Logistikland Nummer eins in Deutschland ein beträchtlicher Nachteil im Standortwettbewerb. Der Lang-LKW zählt jetzt zu den logistischen Standortfaktoren. Wie ernst es das Land mit dem Lang-LKW wirklich meint, hängt nun davon ab, wie viele der von der Wirtschaft gewünschten Strecken als geeignet angesehen werden.

Randnotiz: Ein Vorstoß der FDP-Landtagsfraktion hat die Entscheidung in NRW jetzt beschleunigt - richtig, die FDP, die vor vielen Jahren als Motor des Lang-LKW galt. Der Kreis schließt sich jetzt in Düsseldorf.

BERICHT SEITE 1

Ihre Meinung zum Kommentar
lauenroth@dvz.de

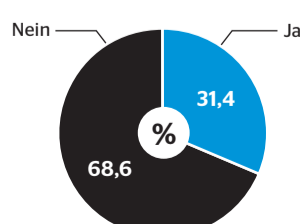
Frage der Woche

Wie häufig wurden Plänen Ihrer LKW in den vergangenen zwölf Monaten aufgeschlitzt, um Ladung auszuspähen und/oder zu stehlen?

Antworten Sie bitte unter www.dvz.de

So stimmten Sie in der vergangenen Woche ab:

Angesichts der protektionistischen Töne aus den USA: Bereiten Sie sich auf die Abschottungstendenzen im US-Handel vor?



Ladungsdiebstahl

Mehr Sicherheit auf deutschen Parkplätzen

Schlecht beleuchtete, unübersichtliche Rastanlagen erleichtern jede Nacht kriminellen Banden ihr Unwesen. Der Schaden durch Frachtdiebstahl ist groß - es ist an der Zeit, Gegenmaßnahmen zu ergreifen.



Von Sebastian Bollig

Es ist ein unterschätztes Problem: Ladungsdiebstahl wird in der Öffentlichkeit, aber vor allem auch von den Behörden nicht sonderlich ernst genommen. Dabei liegt der volkswirtschaftliche Schaden in Deutschland laut Schätzungen im Milliarden-Euro-Bereich. Allein der direkte Schaden bei den von Raub und Diebstahl betroffenen Transportunternehmern soll bei rund 300 Mio. EUR liegen. Hinzu kommen noch Kosten durch Verzögerungen und Produktionsausfälle beim Kunden, für Ersatzbeschaffung oder den kaum abzuschätzenden Schaden durch einen Imageverlust. Gerade Letzterer ist einer der Gründe, dass viele Betroffene einen Diebstahl nicht öffentlich kommunizieren und teilweise nicht einmal den Behörden melden. Entsprechend hoch ist die Dunkelziffer, zumal in den meisten Fällen nicht die ganze Ladung oder gar das Fahrzeug entwendet werden, sondern einzelne hochwertige oder gut weiterverkaufbare Waren.

Diebe schlagen nachts zu

Noch herrschen in Deutschland keine Zustände wie teilweise in Südf Frankreich, Italien oder Teilen Osteuropas. Dort ist der Frachtraub - also zusätzlich die Anwendung oder Androhung von Gewalt meist gegenüber dem Fahrer - an der Tagesordnung. In Deutschland schlagen die Diebe dagegen nachts auf dunklen Parkplätzen, Raststätten oder Autohöfen zu. Nicht zu unterschätzen: Immerhin ein Fünftel der Diebstähle passiert auf

dem Betriebsgelände eines Logistikdienstleisters oder Verladeters.

Dabei ließe sich mit überschaubarem Aufwand das Risiko von solchen Diebstählen merklich mindern. Bessere und durchgängige Beleuchtung der Parkplätze, möglichst verbunden mit einer Videoüberwachung schrecken viele Kriminelle ab. Wenn LKW- und PKW-Stellflächen zudem baulich getrennt sind, fallen unbefugte Personen schneller auf.

Sicherere Stellplätze für LKW in Deutschland sind Tag für Tag und insbesondere Nacht für Nacht wichtig. Die vom Autohof-Verband Veda gestartete Aktion „Premium-Parkplatz“ zeigt den Bedarf. Die privaten Betreiber wurden aufgeschreckt durch Anweisungen der Spediteure an ihre Fahrer, bestimmte Anlagen

Kriminelle Hacker finden auf Onlineplattformen Daten über die Supply Chain wie auf dem Silbertablett präsentiert.

in Deutschland wegen der Diebstahlgefahr nicht mehr anzufahren. So löblich die privat organisierte Aktion sein mag, die Politik darf nicht untätig bleiben.

Denn die Situation auf den deutschen Autobahnen ist eine andere: Insbesondere Parkplätze entlang der Haupttransitrouen sind nachts überfüllt. LKW müssen oft auf nicht dafür vorgesehenen Flächen parken. Solche sehr unübersichtlichen Lagen machen es kriminellen Banden besonders leicht, auf Beutezug zu gehen. Gefordert ist hier die Politik. Sie muss zügig den Ausbau neuer, sicherer Parkplätze vorantreiben.

Seit Jahren prangern Transportunternehmer und Speditionen die zunehmenden Diebstähle an und weisen auf die Gefahr für Leib und Leben ihrer Fahrer hin. Passiert ist wenig bis nichts. Und die von der EU-Kommission geförderten Hochsicherheitsparkplätze werden kaum angenommen, denn die dort aufgerufenen Preise lassen sich durch die meisten Frachtraten nicht abdecken.

Neue Gefahren durch Logistik 4.0

Nicht nur auf dunklen Parkplätzen lauern Gefahren. Zu oft haben Kriminelle leichtes Spiel, wenn sie Onlinefrachtenbörsen für ihre Zwecke nutzen und Auftraggeber täuschen, um an hochwertige Ware zu kommen. Gerade angesichts der zunehmenden Bedeutung von solchen Plattformen durch die Vielzahl neuer Angebote wird es für Verloader und Spediteure immer schwerer, zu prüfen, ob eine Scheinfirma hinter einem Angebot steckt.

Vernetzte Waren- und Datenströme sind ein ideales Ziel für Cyber-Crime-Attacken. Hacker finden Daten über die Supply Chain wie auf einem Silbertablett präsentiert in den Plattformen. Dort abgegriffen und in falsche Hände geraten - ein Alptraum für Logistiker.

Algorithmen können helfen, digitale Lücken und Gefahren schnell zu erkennen. Dennoch kommt an einem eigenen Risikomanagement und durchgängigen Kontrollsystem niemand vorbei - auch Start-ups müssen hier firm sein. Auf der sicheren Seite sind vor allem die Auftraggeber, die wissen, welcher Transporteur oder sogar welcher Fahrer an der Rampe steht. Dafür darf er jedoch beim Beauftragen nicht nur auf den Preis schielen.

NAHAUFNAHME SEITE 3

Ihre Meinung zum Leitartikel
bollig@dvz.de

Leserbrief

Hamburg wird der ganz große Verlierer sein

DVZ 12/10.2.2017, Elbvertiefung: Es dümpelt weiter

Nach 15 Jahren Planung und über 4 Jahren Verfahren kann mit diesem Urteil eigentlich keiner richtig leben. Die Hamburger Hafenwirtschaft ist sicherlich der ganz große Verlierer, ebenso der Standort Deutschland. Es ist sicherlich richtig, dass es Verbände gibt, die sich um unsere Umwelt kümmern, aber sie sollten keine Politik machen und die ihnen vom Gesetzgeber gegebene Macht in Form des Verbandsklagerechts nicht missbrauchen, so wie hier in Hamburg geschehen. In anderen Ländern gehen Umweltverbände und Wirtschaft partnerschaftlich miteinander um. Es werden gemeinsam Projekte geplant und umgesetzt, wie in Rotterdam und Antwerpen. Dabei muss der Umweltschutz nicht zwangsläufig der Verlierer sein. Die Reedereilandschaft sortiert sich gerade neu, es entstehen neue Allianzen, und damit werden neue Fahrpläne geschrieben. Hamburg wird mit der Entscheidung zur Elbvertiefung

sicherlich der große Verlierer sein. Wenn Reeder mit großen Schiffen Hamburg nicht mehr anlaufen, werden sich auch die Warenströme verändern. Das zieht Wohlstands- und Arbeitsplatzverluste für Hamburg nach sich. Vielleicht sollten die Verantwortlichen in Hamburg den Damen und Herren von BUND, Nabu etc. einmal deutlich klarmachen, welchen erheblichen Schaden sie der Stadt mit ihrer zum Teil militanten Haltung zugefügt haben. Auch in der Wirtschaftsbehörde sollte man sich fragen, ob wirklich alles getan wurde, um die Elbvertiefung zu ermöglichen. Offenkundig wurden hier die deutlichen Signale der Richter hinsichtlich der Planfeststellungsbeschlüsse ignoriert. Frank Fuchs, Fuchs Transporte GmbH, Hamburg

Wenn auch Sie gern Ihre Meinung äußern möchten, schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.



Banden klauen auf Bestellung

LKW-Ladungsdiebstahl: Durchdachte **Sicherheitskonzepte** können Täter ausbremsen

Von **Annemarie Strauß-von Poellnitz**

Sie werden immer dreister, und Sie sind gut organisiert: Kriminelle Banden haben Ladungsdiebstahl zu einem florierenden Geschäftszweig entwickelt. „Die klauen auf Bestellung. Oft ist die Ladung schon verkauft, bevor sie gestohlen wird“, vermutet Waldemar Lorenz vom Landeskriminalamt Niedersachsen.

Klaus-Dieter Baier, Schadenermittler und Berater der Desa, einem auf Sicherheitsaspekte und Aufklärung von Wirtschaftskriminalität spezialisierten Beratungsunternehmen, formuliert es noch drastischer: „Wer heute eine Bank überfällt, ist dämlich. Das Geld liegt auf der Straße.“ Global agierende Tätergruppen suchten konsequent und technisch hochgerüstet nach Schwachstellen in den immer komplexer werdenden Transportketten, sagt Baier, der in seiner Tätigkeit für die Desa europaweit unterwegs ist. Baier und Lorenz referierten am Freitag auf der Jahrestagung des Vereins der Wirtschaftsingenieure für Transportwesen (VDWT), dem Alumninetzwerk der Logistiksparte der Hochschule Bremerhaven. Der Verein hatte für seine Jahrestagung das Thema „Riskmanagement in der Logistik“ gewählt.

Klau aus dem LKW

Der Kriminalhauptkommissar aus Hannover belegte die Dringlichkeit des Themas mit zahlreichen Zeitungsmeldungen. Von Doseneintopf über Zigaretten, Autoreifen, Bekleidung und Hightechgeräte wie Fernseher, Computer und Handys wird eine breite Warenpalette gezielt abgegriffen. Etwa 60 Prozent aller Ladungsdiebstähle geschehen auf Parkplätzen, meist nachts während der Ruhezeiten.

Die Polizei hat oft das Nachsehen, kaum 5 Prozent der angezeigten Fälle werden aufgeklärt. Und viele Diebstähle kommen gar nicht zur Anzeige, sagt Lorenz. Der Konkurrenzdruck ist hoch, die Spediteure fürchten den Imageverlust oder wollen vermeiden, von ihrer Versicherung hochgestuft zu werden. Lorenz sieht aber auch andere Gründe für die niedrige Aufklärungsquote: „Ladungsdiebstahl“ werde nicht als gesondertes Delikt in der Polizeistatistik erfasst und auch nicht speziell verfolgt. Zudem habe es oft in der Kommunikation zwischen den Bundesländern, es gebe keinen systematischen Informationsaustausch

- und das bei Tätern, die zunehmend grenzüberschreitend agieren.

Ein wachsender Bereich ist der Missbrauch von Frachtbörsen. „Banden suchen mit gefälschten Konzessionen, Firmenbuchauszügen oder Versicherungspolizen in Internetfrachtbörsen gezielt nach lukrativer Ladung“, sagt Lorenz. Ein konkretes Beispiel: Eine Logistikfirma in Schönfeld vergab einen Auftrag zur Lieferung von 51 Kaffeeplatten an eine polnische Spedition. Die Ware wurde dem Fahrer übergeben, von dem nur der Nachname bekannt war. Die Ware erreichte ihren Bestimmungsort nicht, der Fahrer und die Spedition sind nicht mehr erreichbar. Der Schaden beträgt 150 000 EUR.

Desa-Geschäftsführer Baier nennt die Zahl von mehr als 600 bekannt gewordenen Schadensfällen mit „Phantom-Frachtführern“ zwischen 2011 und 2015, mit einer Schadenssumme von 50 000 EUR bis 2,5 Mio. EUR pro

„Wer heute eine Bank überfällt, ist dämlich. Das Geld liegt auf der Straße.“

Klaus-Dieter Baier,
Schadenermittler Desa

Betrugsfall. Auch er sieht in der mangelnden nationalen und internationalen Zusammenarbeit ein wesentliches Problem bei der Aufklärung. Gelegentlich gelänge es, durch die Beobachtung von Internetverkaufsbörsen wie Ebay oder Amazon den Verbleib der gestohlenen Waren zu ermitteln. Viele Spuren führten nach Osten.

Baier sieht die Logistikunternehmen dringend in der Pflicht, ihr Risikomanagement zu verbessern. „Die Abwälzung des Risikos auf die Versicherung funktioniert nicht mehr“, warnt er. Die Versicherer würden sich die Sicherheitskonzepte der an der Lieferkette beteiligten Unternehmen sehr genau ansehen und sie entsprechend zur Schadenregulierung heranziehen. Die gesamte Schadenssumme würde dann oft nicht mehr bezahlt, sondern der Spediteur mit Sicherheitsmängeln mit einem Beitrag herangezogen.

Eigenes Checksystem aufbauen

Kühne + Nagel (KN) arbeitet längst mit einem umfassenden Risikomanagementsystem, vor allem in der Tabaklogistik für einen großen Zigarettenhersteller, die von der Lagerung des Rohtabaks bis zur Distribution der fertigen Zigaretten reicht. Wegen der hohen Margen sind Zigaretten ein besonders beliebtes Diebesgut, mit einer professionellen Täterstruktur. „Sicherheit beginnt im Kopf“, sagt Jochen Rothert, bei KN verantwortlich für Ladungssicherheit. Risikobewusstsein müsse konsequent verankert und immer wieder geschult werden, vom Lagerarbeiter bis zum Chef.

KN registriert und analysiert bundesweit Schadensfälle, nicht nur die des eigenen Unternehmens. Auf der Landkarte zeichnet sich daraus eine regionale Häufung von Diebstählen im Ruhrgebiet, bei Hannover, Berlin und Leipzig ab, sagt Rothert. Der größte Teil der gestohlenen Ware werde Richtung Osten verschoben.

KN fährt ausschließlich mit Subunternehmern. In den Verträgen sind die Sicherheitsbedingungen klar definiert. Die Spediteure müssen Erfahrung im Zigarettentransport haben und dürfen Aufträge nicht an Sub-Subunternehmen weiterreichen. Fahrzeuge müssen hohen Sicherheitsstandards entsprechen: mit Licht-, Wärme- und Bewegungssensoren sowie Alarmsystemen mit GPS und einem Panikknopf für den Fahrer. Beauftragte dürfen nur bekannte und registrierte Fahrer. Routen und Pausenzeichen werden festgelegt und zentral überwacht. (hec)

Mehr Sicherheit für Fahrzeuge und Fahrer

- Wegfahrsperrn
- Optische und akustische Alarmanlage
- GPS-/GSM-Überwachungssystem mit Aufschaltung auf eine 24-h-Alarmzentrale
- Akustischer Alarm bei unbefugtem Öffnen des Laderaumes
- Licht-Bewegungssensor im Laderaum mit Aufschaltung auf eine 24-h-Alarmzentrale
- Auswahl der Frachtführer bezüglich Eignung und Zuverlässigkeit
- Durchsetzung von Sicherheitsvorschriften als Obliegenheiten des Transportauftrages/Rahmenvertrages
- Überprüfung der Versicherungsddeckung bei eingesetzten Frachtführern
- Verbot von Frachtenbörsen
- Nutzung qualifiziert geprüfter Frachtführer
- Ausschließlicher Einsatz von qualifizierten und geeigneten Fahrern
- Verladung unter Berücksichtigung der Entladeoptionen (Vermeidung von Vorverladung am Wochenende, Nichterreichen der Entladestelle am gleichen Tag trotz Option)
- Vorgaben für Parken und Übernachten
- Iso-zertifizierte Plombensysteme
- Ausschließliche Nutzung vorgegebener Routen
- Ausschließliche Nutzung autorisierter Parkplätze
- Kein ungesichertes Abstellen

Sicherheit bei diebstahlgefährdeter Ware

- Entwicklung von Verfahrensanweisungen für Prozesse (Risikosteuerung)
- Festlegung von Rahmenbedingungen, Prozessen und Maßnahmen für Auftragnehmer (Frachtführer)
- Entwicklung von Steuerungsunterlagen für Transportbeteiligte in der relevanten Kette (unternehmensübergreifend)
- Auswahl von Fahrern nach festgelegten Kriterien (Überprüfung etc.)
- Regelmäßige Schulung der Unternehmer (Qualifizierung und Sensibilisierung eingesetzter Frachtführer)
- Regelmäßige Schulung der Fahrer (Qualifizierung und Sensibilisierung)
- Schadenanalysen und Nutzung der Erkenntnisse für Qualifikation, Sensibilisierung und konkrete Risikosteuerung (individuelle Festlegungen)
- Einflussnahme auf Verladung, Disposition und Routenplanung entsprechend der vorliegenden Erkenntnisse zu Hotspots und kritischen Rahmenbedingungen
- Einsatz und Bindung fester Frachtführer für relevante Transporte

Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Harald Ehren (he)
Assistenz: Renate Simonsen
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglieder der Chefredaktion:
 Sebastian Reimann (sr), Robert Kümmerlen (rok)
Themenhefte: Heinrich Klotz (kl/Leitung)
Digital: Sebastian Bollig (sb/Leitung),
 Tim Meinken (tm)
Redakteure: Sven Bennühr (ben),
 Bernhard Hector (hec), Kerstin Kloss (kk),
 Erwin Maruhn (ma), Jan Peter Naumann (jpn),
 Lisa Reggentin (reg), Claudius Semmann (cs),
 Büro Berlin: Timon Heinrich (ici)
 Tel.: +49 30 40 04 84 17,
 Susanne Landwehr (sl)
 Tel.: +49 30 23 90 23 93;
 Büro Brüssel: Werner Balsen (wal)
 Tel.: +32 2 647 04 25, Fax: +32 2 648 22 45
Kontakt Redaktion:
 Tel.: +49 40 237 14-177
 Fax: +49 40 237 14-226
 redaktion@dvz.de

Produktionsabteilung/Grafik

Leitung/Artdirector: Andreas Voltmer
Produktion: Patrizia Kukla
Bildbeschaffung: Stefan Fitzner
Grafik/Illustration/Layout: Melanie Köhn,
 Carsten Lüdemann, Mayleen Schmid
Assistenz: Marianne Exner

Verlag

DVV Media Group GmbH
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Tel.: +49 40 237 14-0

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigen

Gesamtanzeigenleitung: Tilman Kummer
 Tel.: +49 40 237 14-175
 tilman.kummer@dvvmedia.com
Verantw. Leitung: Florian Böhm
 Tel.: +49 40 237 14-129
 florian.boehm@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Patrick Schroeter
 Tel.: +49 40 237 14-127
 patrick.schroeter@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 56 vom 1. Januar 2016.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
 Tel.: +49 40 237 14-291
 markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print:
 Oliver Brandt, Tel.: +49 8191 305 50 39
 oliver.brandt@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice:
 Tel.: +49 40 237 14-240
 Fax: +49 40 237 14-333
 leaserservice@dvz.de

Erscheinungsweise: 2x wöchentlich dienstags und freitags

Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer), mindestens jedoch sechs Monate. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraums gekündigt werden. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.
Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 1. Januar 2016.

Bezugsgebühren

Abonnement: Inland jährlich 475 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich 637 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App sowie den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag.
Einzelheft: 5,50 EUR inkl. MwSt.

Druck:

Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Gerichtsstand ist Hamburg.

Beilagenhinweis: Der heutigen Ausgabe sind Flyer der DVV Media Group beigelegt.

DVV-Auflage kontrolliert
 USt-IdNr.: DE 118619873

www.dvz.de