

Maßnahmen gegen Ladungsdiebstähle

Diebstähle von Ladung, kompletten Ladungsträgern und Kraftstoff haben weiterhin in Deutschland und Europa ein bedrohliches Ausmaß.

Von Ladungsdiebstählen betroffen sind alle Waren, die leicht abgesetzt werden können. Entsprechende Märkte finden sich mittlerweile für jedes gestohlene Gut. Diese Märkte sind nicht mehr als separater „Schwarzmarkt“ auszumachen, sondern „verschmelzen“ zunehmend mit für jedermann frei verfügbaren elektronischen Handelsplattformen wie z.B. Ebay oder Amazon.

Eine Studie des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG)¹ aus dem Frühjahr 2017 belegt die hohe Dunkelziffer und weist auf den hohen volkswirtschaftlichen Schaden durch Ladungsdiebstähle hin. Eine qualifizierte Schätzung der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention² in Güterverkehr und Logistik“ beziffert den wirtschaftlichen Schaden für Verbraucher im Jahr 2016 auf 2,2 Milliarden (Mrd.)€. Hiervon beträgt der direkte Schaden an der Ware 1,3 Mrd. € (siehe Seite 6).

Auch in Europa sind die Auswirkungen auf die Wirtschaft enorm. Eine Studie der EU aus 2007 schätzt den jährlichen volkswirtschaftlichen Schaden in Europa auf 8,2 Mrd. €³. Nach Schätzungen des Landeskriminalamtes Niedersachsen aus dem Jahr 2013 entfallen hiervon auf Deutschland ca. 1,5 Mrd. €⁴.

Gefördert wird diese Form der Kriminalität durch ein geringes Entdeckungsrisiko und einen geringen Fahndungsdruck. Ferner schreckt das Strafmaß, verglichen mit dem potentiellen „Gewinn“ aus der Straftat, die Täter kaum ab. Denn oft sind es keine zufälligen oder Einzeltaten per Gelegenheit. Täter bzw. Tätergruppen sind hoch organisiert und professionell in der Durchführung. Vielfach handelt es sich um Strukturen, die beginnend mit der Informationsbeschaffung über Insider, bis hin zur Absatzplanung bei Auftragsdiebstählen, organisiert aufgebaut sind. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Internationalisierung krimineller Strukturen und auf die zunehmende Bedeutung des Internets - sowohl zu Zwecken der Planung als auch der Durchführung krimineller Machenschaften - hinzuweisen.

Da die Unternehmen durch Diebstähle verursachte Verluste und Mehrkosten für notwendige Sicherungsmaßnahmen im Markt ausgleichen müssen, führen Ladungsdiebstähle letztendlich auch zu steigenden Preisen für Verbraucher. Mit den zunehmenden Aktivitäten der Täterkreise geht gleichzeitig eine Verschlechterung der allgemeinen Sicherheitslage in Deutschland einher,

¹ Vgl. BAG (2017), [Diebstähle im Transportbereich - Aktualisierte Fassung](#) (Marktbeobachtung Güterverkehr), Köln, S. 4 ff.

² Initiative von TAPA, DSLV, BGL, GDV, VCI, ASWN, VDV, ASW, BDSW, BDGW, BGA, BIEK, BWVL, VCH (siehe Seite 4)

³ Vgl. Engel, Prummel (2007), [Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union](#), Brüssel, im Auftrag European Parliament, S. 16

⁴ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Bartsch (2013), Tatort ungesicherter Rastplatz, www.dvz.de/rubriken/logistik/single-view/nachricht/tatort-ungesicherter-rastplatz.html (18.12.2017)

deren sozioökonomischen Wechselwirkungen in der deutschen Bevölkerung zunehmend kritisch wahrgenommen werden.

Die „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ begrüßt die Adressierung der Ladungsdiebstähle durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“⁵ sowie die Förderung von Aufwendungen für Maßnahmen zur Vermeidung von Diebstählen⁶ durch das BAG im Rahmen des Förderprogramms „De-minimis“.

Zur Prävention von Ladungsdiebstählen und damit der Umsetzung der Aufgaben im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ sind aus Sicht der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bundesweite Erhebung eines Lagebilds über Diebstahl von Ladung, kompletten Ladungsträgern und Kraftstoff durch die explizite Erfassung des Deliktfeldes Ladungsdiebstahl in der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS)
- Ableitung von Maßnahmen aus dem gewonnenen Lagebild
- Vereinfachtes bundeseinheitliches Verfahren zur Erstattung einer Strafanzeige sowie Entwicklung eines bundeseinheitlichen Maßnahmenblattes für die Anzeigenaufnahme bei Diebstahl von Ladung, kompletten Ladungsträgern und Kraftstoff
- Verbesserte Strafverfolgung durch länderübergreifende Koordinierung innerhalb Deutschlands und Europas
- Kooperation der EU-Staaten / Polizeien / Ermittlungsbehörden bei der Strafverfolgung
- Gründung einer speziellen polizeilichen Einheit sowie einer länderübergreifenden Schwerpunktstaatsanwaltschaft bezüglich Ladungsdiebstahl in Deutschland
- Initiierung von länderübergreifenden Kooperationen zwischen Transportverbänden, Autohofbetreibern und der Polizei bei Kriminalitätsschwerpunkten
- Erhöhte polizeiliche Präsenz im öffentlichen Verkehrsraum im Rahmen der staatlichen Daseinsfürsorge, beispielsweise durch regelmäßige Bestreifung auf BAB-Rastplätzen
- Unterstützung der betroffenen Branchen bei Investitionsvorhaben hinsichtlich der Prävention von kriminellen Übergriffen in der Transportlogistik, beispielsweise durch Förderungen ähnlich dem „De-minimis“ Förderprogramm des BAG

Die Schlüsselung der Ladungsdiebstähle in der PKS ist nach Einschätzung der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention“ ein geeignetes Mittel, Tatmuster und Tätergruppen

⁵ Vgl. BMVI (2017), [1. h. Diebstählen im Transportbereich im öffentlichen Verkehrsraum entgegenwirken](#) in Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – nachhaltig und effizient in die Zukunft, S. 13

⁶ Vgl. BAG (2015), [1.10 Aufwendungen für Maßnahmen zur Vermeidung von Diebstählen \(Lkw, Sattelzugmaschinen, Anhänger, Auflieger, Kraftstoff, Ladung\)](#) in Bekanntmachung der Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen, S. 14; BAG (2017), Aufwendungen für die kostenpflichtige Nutzung eines Abstellplatzes auf sicheren Parkplätzen in Deutschland, www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Aktuelles/Meldungen/Hinweise_zur_Foerderfaehigkeit_Nutzung_von_Parkplaetzen.html (18.12.2017)

effizienter und damit auch schneller zu entdecken. Diese Forderung wird unter anderem durch zwei in jüngster Vergangenheit erfolgter Diebstähle von Sattelaufliegern⁷ untermauert.

Diese waren:

- einmal beladen mit 20 Tonnen Schokolade (Warenwert: 50.000 € - 70.000 €),
- ein anderes Mal beladen mit 30 Tonnen Fruchtsaft (Warenwert: 70.000 €).

Beide Diebstähle zeigen zugleich, dass die Täter über entsprechende Logistik- und Absatzkanäle für derartige Warenmengen verfügen. Es ist davon auszugehen, dass diese gut organisierten „Banden“ weitere vergleichbare schwere Diebstähle begangen haben.

Das Vorgehen der Täter ist sehr variabel. Es kommt zu Diebstählen aus Lkw oder Lagerstätten, Raubüberfällen und Trickdiebstählen durch Vortäuschung falscher Identitäten. Bei Kraftstoffdiebstählen erfolgt der Diebstahl direkt am Fahrzeug oder über den Missbrauch von Tankkarten.

Ferner beklagen die betroffenen Branchen die eher schleppende Unterstützung durch die Ermittlungsbehörden. Bedingt durch fehlendes Personal, fehlende Vernetzung und fehlende Spezialisierung können Ermittlungen oft nur mit einer großen zeitlichen Verzögerung aufgenommen und weiter verfolgt werden. Die Ermittlungen werden insbesondere erschwert durch unklare polizeiliche bzw. gerichtliche Zuständigkeiten. Dies kommt besonders dann zum Tragen, wenn – wie oftmals der Fall – der Schadensort nicht präzisiert werden kann. Hierbei führt das für die Ermittlungsbehörden maßgebliche Tatortprinzip bzw. das Territorialitätsprinzip zu erheblichen Behinderungen in der polizeilichen Arbeit.

Zudem finden strukturierte Ermittlungen, wie zum Beispiel durch Überwachungen von Tatschwerpunkten, sowie andere geeignete Maßnahmen nur sporadisch bzw. gar nicht statt. Die Erfahrung zeigt, dass gestohlene Sendungen rasch ins Ausland verbracht werden. Hier ist ein schnelles länderübergreifendes Handeln der Polizeien notwendig. Ebenso ist zu konstatieren, dass im Falle erzielter Ermittlungserfolge gefasste Täter kaum festgehalten werden. Zudem laufen die Schadensersatzforderungen gerade bei ausländischen Tätern in der Regel ins Leere.

Die betroffenen Branchen reagieren mit Präventionsmaßnahmen. Beispielsweise haben TAPA, DSLV und BGL jeweils Sicherheitsstandards erarbeitet und umgesetzt. Auch die Transportversicherer versuchen mit Hilfe von Präventionsprogrammen die Versicherbarkeit bestimmter Gütergruppen zu erhalten. Dennoch sind die aus Sicht der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ oben genannten Maßnahmen erforderlich um den Logistikstandort Deutschland in der zunehmenden Globalisierung der Märkte nicht zu gefährden.

⁷ WELT (2017), Nutella, Ü-Eier - Lkw-Anhänger mit 20 Tonnen Schokolade gestohlen, www.welt.de/vermischtes/article167674786/Nutella-UE-Eier-Lkw-Anhaenger-mit-20-Tonnen-Schokolade-gestohlen.html (18.12.2017)

„Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“

Initiatoren:

Transported Asset Protection Association ([TAPA](#))

Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. ([DSLVL](#))

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung ([BGL](#)) e.V.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. ([GDV](#))

Verband der Chemischen Industrie e.V. ([VCI](#))

Allianz für Sicherheit in der Wirtschaft Norddeutschland e.V. ([ASWN](#))

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. ([VDV](#))

Unterstützer / Begleiter:

[ASW](#) Bundesverband - Allianz für Sicherheit in der Wirtschaft e.V.

[BDSW](#) BUNDESVERBAND DER SICHERHEITSWIRTSCHAFT e.V.

[BDGW](#) Bundesvereinigung Deutscher Geld- und Wertdienste e.V.

Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen ([BGA](#)) e.V.

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. ([BIEK](#))

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik ([BWVL](#)) e.V.

Verband Chemiehandel e.V. ([VCH](#))

Sicherheitsstandards / Initiativen

- FSR (Facility Security Requirements), Globaler Industrie Standard der TAPA;
www.tapaemea.org/industry-standards/fsr.html
- Gesicherter Lkw-Parkplatz - unverbindliche Sicherungsanforderungen, Informationen des GDV; www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/parken/parkplatz_gesichert/inhalt.htm
- PSR (Parking Security Requirements), Europäischer Industrie Standard der TAPA;
www.tapaemea.org/industry-standards/psr/download-section.html
- s.a.f.e. (Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition),
Brancheninitiative des DSLV; www.safe-spediture.de
- Tipps zur Schadenverhütung gegen betrügerische Ladungsentwendungen von Lkw-
Ladungen (Phantomfrachtführer), Informationen des GDV; www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/unterschlagung_lkw_ladungen/inhalt.htm
- TSR (Trucking Security Requirements), Globaler Industrie Standard der TAPA;
www.tapaemea.org/industry-standards/tsr.html
- Trusted Carrier (vertrauenswürdige Straßengüterverkehrsunternehmen), Initiative des BGL;
www.trusted-carrier.de

Schäden im Jahr 2016

- qualifizierte Schätzung der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ -

In der PKS wird das Deliktfeld Ladungsdiebstahl nicht gesondert ausgewiesen. Zudem werden Ladungsdiebstähle häufig aus Angst vor Zeit- oder Imageverlust von den betroffenen Firmen bei der Polizei nicht angezeigt. In der deutschen Versicherungswirtschaft besteht ebenfalls kein vollständiges Schadensbild. Viele Transporte sind in ausländischen Versicherungsmärkten versichert bzw. verfügen über keine Versicherung. Einige Unternehmen betreiben sogenannte „Captives“ und sind darüber selbst versichert⁸.

Zur Quantifizierung des Deliktfeldes Ladungsdiebstahl hat die „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ auf Basis der Anzahl der Lkw-Fahrten in Deutschland und den gemeldeten Ladungsdiebstählen eine qualifizierte Schätzung über den volkswirtschaftlichen Schaden erstellt.

Ermittelt wurde ein direkter Warenschaden im Jahr 2016 von 1,3 Mrd. €. Die betroffenen Unternehmen müssen die durch Diebstähle verursachten Verluste und Mehrkosten ausgleichen. Dies führt zu steigenden Preisen. Der dadurch entstehende wirtschaftliche Schaden für Verbraucher lässt sich auf 2,2 Mrd. € für 2016 beziffern.

Ausgehend von den Lkw-Fahrten in Deutschland von deutschen und ausländischen Lkw wurde in der Abbildung 1 (Seite 7) der Anteil von potentiellen Opfern von Ladungsdiebstählen ermittelt.

Die Lkw-Fahrten für die Gütergruppen: Kohle, Rohöl, Erze, Steine und Erden, Abfälle sowie Sekundärrohstoffe wurden bei der Berechnung ausgeklammert. Diese sind in der Regel nur untergeordnet von Ladungsdiebstählen betroffen.

Das Diebstahlrisiko steigt meist mit der Transportentfernung. Daher wurden die Lkw Fahrten in:

- innerdeutsche Transporte unter 501 km und
- innerdeutsche Transport über 501 km inklusive der grenzüberschreitenden Transporte

unterteilt. Die bereits angesprochene EU-Studie aus 2007⁹ unterscheidet ebenfalls zwischen einer kurzen und langen Transportdistanz und weist hierfür Risikofaktoren aus. Der Risikofaktor der Studie von 0,01 % für kurze Transportdistanzen wurde für innerdeutsche Transporte unter 501 km und der erhöhte Risikofaktor von 0,02 % für die restlichen Fahrten zu Grunde gelegt.

Durch Addition der Schadenfälle der beiden Transportdistanzen wurden für 2016 insgesamt 25.692 Schadenfälle ermittelt. Diese haben einen Anteil von 0,009 % im Vergleich zu den gesamten Lkw Fahrten in Deutschland.

⁸ Vgl. BAG (2017), Diebstähle im Transportbereich, S. 4 ff.

⁹ Vgl. Engel, Prummel (2007), S. 16 f. und 51 f.

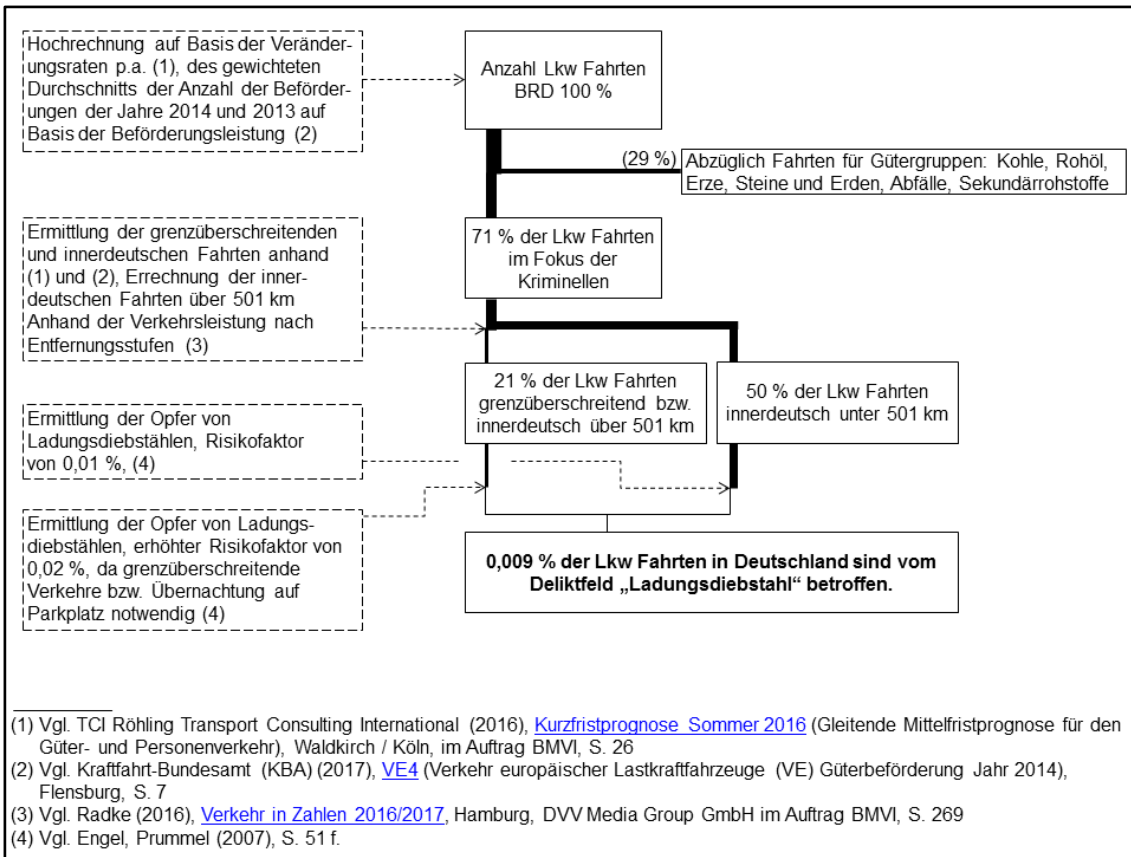


Abbildung 1, Opfer von Ladungsdiebstählen in Deutschland 2016

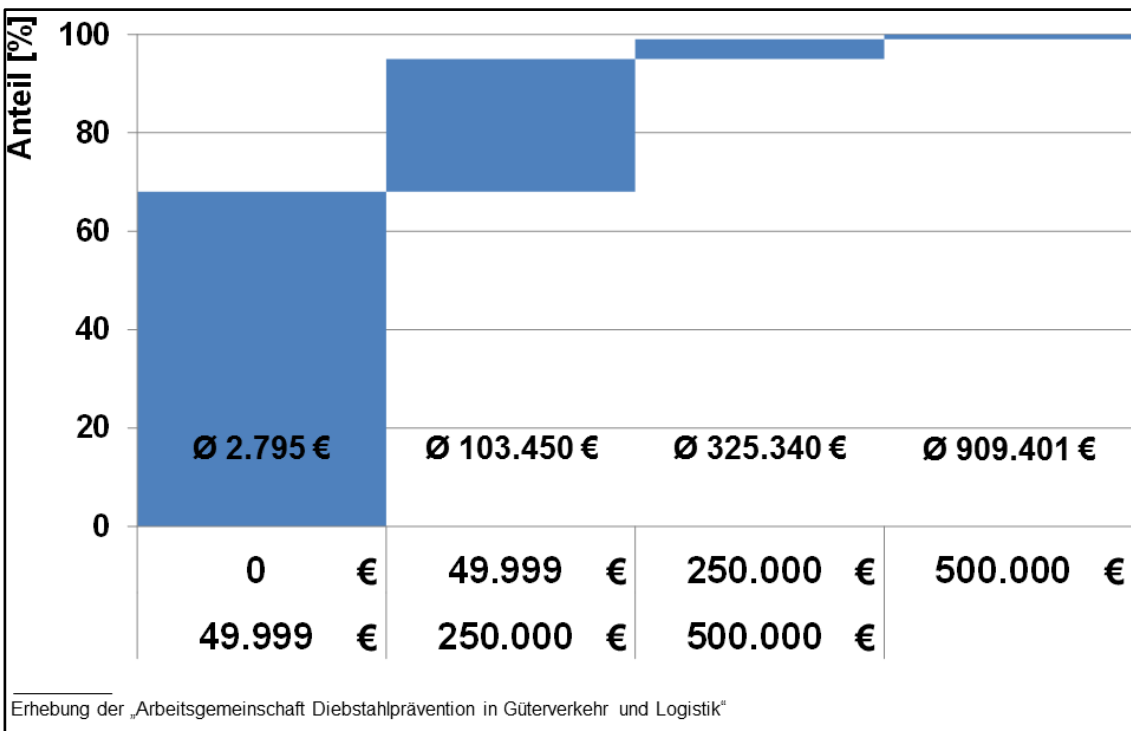


Abbildung 2, Wasserfalldiagramm über die Verteilung der Ladungsdiebstähle 2016 sowie durchschnittlicher Warenschaden je Klasse 2016

Die gemeldeten Schäden wurden anhand der Schadenhöhe in Klassen eingeteilt. Diese Klassen sind in der Abbildung 2 (Seite 7) auf der Abszisse abgetragen. Die Schäden werden einer Klasse zugeordnet, wenn die Schadenhöhe größer der unteren Grenze und kleiner gleich der oberen Grenze ist. Der gewichtete Schadendurchschnitt je Klasse ist über der Abszisse eingetragen. Er wurde auf Basis der TAPA- und GDV-Daten ermittelt¹⁰. Die Ordinate enthält den Anteil der Schadenfälle je Klasse in %. Dieser wurde auf Basis der von TAPA gemeldeten Schäden ermittelt.

In dem Wasserfalldiagramm der Abbildung 2 wird deutlich, dass in der Klasse „0 bis 49.999 €“ 68 % der Schäden und in der Klasse „49.999 bis 250.000 €“ 27 % der Schäden auftreten.

Die weit überwiegende Mehrzahl der Schäden (95 %) hat demnach eine Schadenhöhe von unter 250.000 €. Dies deckt sich mit den Erfahrungswerten der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ und dem BAG¹¹.

Anhand der in Abbildung 1 ermittelten Schadenfälle und der in Abbildung 2 dargestellten Verteilung der Schadenfälle wurde der direkte Warenschaden für Deutschland im Jahr 2016 ermittelt. Im Ergebnis sind dies 1,3 Mrd. €.

In diesen 1,3 Mrd. € ist nur der Schaden an der Ware abgebildet. Nicht enthalten sind:

- Medizinische Versorgung / Psychologische Betreuung von Mitarbeitern (Krafffahrer, Lagerarbeiter)
- Umsatzverluste
- Bandstillstände / Produktionsausfälle
- Konventionalstrafen für Lieferverzögerungen
- Kosten für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen
- Kosten für die Reparatur¹² oder des Ersatzes des Transportmittels bzw. des Ladungsträgers
- Diebstahl des Kraftstoffs
- Kosten der Schadenbearbeitung
- Imageverluste

Einige dieser indirekten Kosten, beispielsweise Umsatzverluste oder Kosten für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, wurden in der Studie „The Economic Costs and Implications of High-Technology Hardware Theft“¹³ untersucht.

¹⁰ Die „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ plant die qualifizierte Schätzung durch die Daten des BGL und DSLV weiter zu verbessern.

¹¹ Vgl. BAG (2017), S. 7

¹² Sachschaden am Lkw beträgt etwa 14 % der Schadensumme (Schätzung der Autobahnpolizeiinspektion Thüringen), Vgl. BAG (2017), S. 6

¹³ Vgl. Dertouzos, Larson, Ebener (1999), The Economic Costs and Implications of High-Technology Hardware Theft, Santa Monica, RAND, S. 17 ff.

Aus Sicht der „Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik“ kann für die gewählte Methodik der qualifizierten Schätzung die Simulation 3 „Low margin, competitive firm“ in der Ausprägung „High lost sales“ herangezogen werden¹⁴. Über alle Schadenfälle gesehen entspricht dieses Modell am ehesten dem jeweiligen Firmenprofil bzw. dem Marktumfeld. Für „Consumer Losses“ wurde bei diesem Modell ein Faktor von 1,7 der direkten Schäden ermittelt.

Der Faktor 1,7 repräsentiert die wirtschaftlichen Schäden für Verbraucher durch gestiegene Verkaufspreise auf Basis der direkten Warenschäden. Diese betragen in 2016 1,3 Mrd. €. Der wirtschaftliche Schaden für Verbraucher lässt sich daher in 2016 auf 2,2 Mrd. € beziffern.

¹⁴ Vgl. Dertouzos, Larson, Ebener (1999), S. 23