

Transportlogistikdienstleister können mit Sicherheitsmaßnahmen gegensteuern

# Frachtdiebstahl steigt weiter

Ein Lkw, beladen mit LCD-Fernsehern, verschwindet auf dem Weg nach Holland, ein Transporter mit Smartphones wird während der Fahrt leergeräumt, ein Auflieger voller Zigaretten wird nachts auf dem Parkplatz von seiner Fracht befreit. So und ähnlich verschwinden in der EU jedes Jahr Waren im Wert von 8,2 Milliarden Euro. In Deutschland werden jährlich Waren im Wert von 3,5 Milliarden Euro von Lkw-Ladeflächen oder aus Hallen entwendet – das hat die EU-Kommission 2010 ausgerechnet.

Frachtdiebstähle nehmen weltweit zu. Auch wenn es in Deutschland keine offizielle Statistik zu Frachtdiebstählen gibt, kommt Freightwatch zu dem Schluss, dass sich die Diebstähle häufen. Dieser Annahme liegen lokale Polizeiberichte, die Berichterstattung in den Medien sowie eine eigenen Datensammlung zu Grunde. Dabei ist vor allem Deutschland interessant für Kriminelle.

„Deutschland hat in den vergangenen Jahren einen Spitzenplatz beim Thema Frachtdiebstahl eingenommen“, sagt Thorsten Neumann, Vorsitzender der Transported Asset Protection Association (Tapa). Tapa trägt Daten über die Frachtkriminalität zusammen. In Deutschland zählte die Organisation im Jahr 2014 255 Fälle. 2013 waren es noch 200. Dabei dürfte die Dunkelziffer um ein Vielfaches höher liegen.

## Deutschland stellt nicht nur teure Waren her, hier werden sie auch gekauft

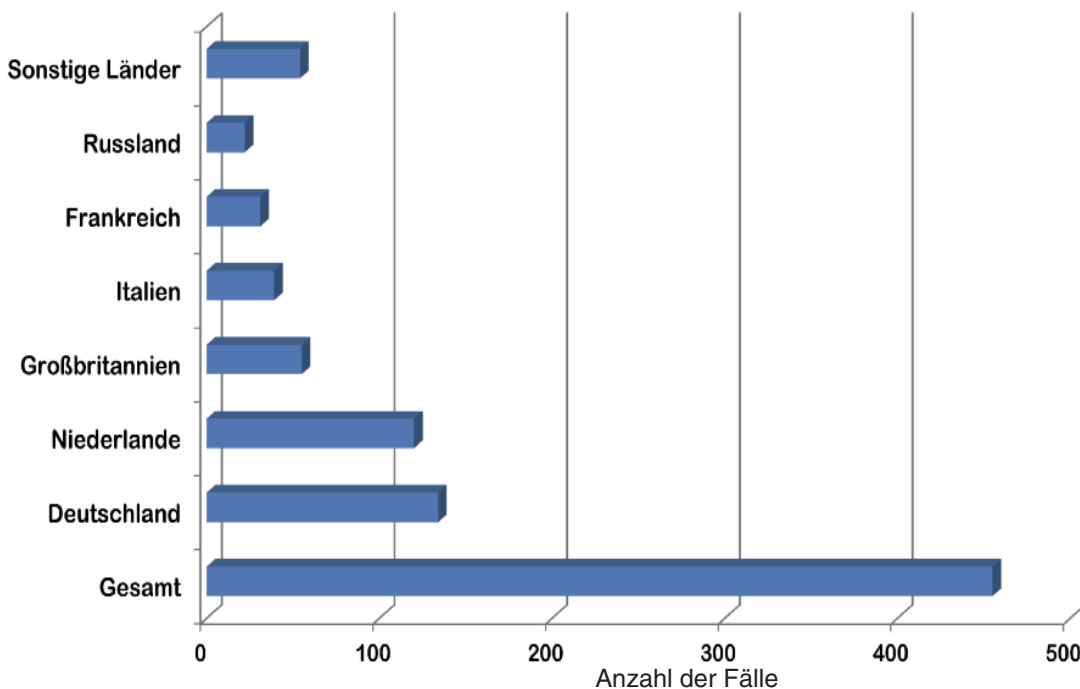
Für die Bundesrepublik als Tatort sprechen gleich mehrere Gründe: Hier werden viele wertvolle Güter nicht nur hergestellt, sondern auch gekauft. Deswegen sind die Trucks hierzulande mit teurer Ware beladen. Außerdem gilt Deutschland als Transitland. Dann ist das Diebesgut schnell über die Grenze nach Polen, Ungarn, Tschechien, Rumänien oder die Ukraine verschoben.

Die Studie der Frachtdiebstahlbekämpfer Freightwatch bestätigt die Aussagen von Tapa, dass das Risiko für Transportunternehmer

steigt. Allein in Europa gab es demnach im Jahr 2012 rund ein Viertel mehr Frachtdiebstähle als noch ein Jahr zuvor. 2 000 Fahrzeuge verschwinden durchschnittlich jedes Jahr in Deutschland. Viele mitsamt der Ladung. Beliebtes Diebesgut sind laut Freightwatch Baustoffe für Gebäude und Industrie (ein Drittel), insbesondere Metalle wie Kupfer. Geklaut werden zu einem Fünftel Elektronikartikel, zu 14 Prozent Pflegeartikel und mit 13 Prozent schlagen Nahrung und Getränke zu Buche. Jeder zehnte Diebstahl betrifft Autos sowie Autoteile, acht Prozent entfallen auf Kleidung und Schuhe. Nur zwei Prozent der Diebstähle seien Tabakwaren. Bei besonders teuren Produkten kann der Wert einer Ladung mehr als eine Million Euro betragen. Innerhalb der Bundesrepublik ist die Ladung laut Tapa in Nordrhein-Westfalen besonders gefährdet. Dort kommt es doppelt so häufig zu Vorfällen, wie in Hessen, das auf Platz zwei in der Statistik steht. Es folgen Niedersachsen und Bayern. Dass die östlichen Bundesländer, einschließlich der Hauptstadt Berlin, nicht vorne dabei sind, führen die Analytiker allerdings nicht auf das schwächere Gefährdungspotenzial zurück. Vielmehr sei hier wegen geringem Einkommen die Kaufkraft niedriger und es fehlt die Gelegenheit.

In 21 Prozent der Diebstähle verschwand der Trailer samt Inhalt, in 44 Prozent der Fälle wurde die Ware aus dem Auflieger entwendet. Das geschieht fast immer in der Nacht auf unbewachten Parkplätzen, wenn der Fahrer schläft. In manchen Fällen war auch Gas im Spiel, um die Verantwortlichen zu betäuben. Dass Rast-

stellen



Anzahl der größeren Fälle von Frachtdiebstahl im ersten Halbjahr 2014 in Europa. Der Transportversicherungsvereinigung Tapa wurden für diesen Zeitraum 455 gravierende Delikte bekannt

# KONTRAKTLOGISTIK

und Parkplätze mit mehr als 50 Prozent die häufigsten Tatorte sind, bestätigt das Landeskriminalamt in Niedersachsen. Die übliche Vorgehensweise: Ist es dunkel genug, schneiden die Täter ein Loch in die Lkw-Plane und

weil es bisweilen Monate dauert, bis der Firmenname im Handelsregister gelöscht ist. Ermöglicht oder zumindest erleichtert wird die Mehrheit der Frachtdiebstähle durch illoyales Personal und schlechte Sicher-

sie entsprechende Informationen oder Frachtpapiere herausgeben. Unternehmen sollten auch ihre langjährigen Mitarbeiter gelegentlich kontrollieren. Bei Neueinstellungen sollten Schufa-Auskünfte, polizeiliches Führungszeugnis und Referenzen beispielsweise von früheren Arbeitgebern verlangt werden. Insgesamt gelten zufriedene Mitarbeiter als loyaler. Auftraggeber, die häufig wertvolle Fracht verschicken, verlangen ihrerseits bestimmte Sicherheitsvorkehrungen. Handys einiger Hersteller dürfen beispielsweise nicht per Planentransport und ohne GPS transportiert werden.

Manchmal lenken schlecht bezahlte Fahrer aus Osteuropa die Lastwagen, die wegen mangelnder Sprachkenntnis leicht hinteres Licht zu führen sind. Immer wieder werden Ortsunkundige ohne Navigationsgerät an fremde Rampen geleitet, wo die Diebe schon auf das Abladen des Transportguts warten. Wichtig ist, dass Fahrer das Lieferfahrzeug niemals unbeobachtet oder unverschlossen lassen und mit niemandem über ihren konkreten Auftrag, also Inhalt und Ziel sprechen. Ändern sich Route oder Zeit, sollte stets mit dem Disponenten Rücksprache gehalten werden.

Große Schwachstellen finden sich bei den Logistikdienstleistern selbst. Denn auch aus Lagerhäusern verschwinden Güter. Das ist immerhin in 29 Prozent der Fall. Abhilfe schaffen hier Umzäunung und Zugangskontrollen sowie Videoüberwachung und bessere Ausleuchtung im Dunkeln. Anbieter von Magnetschlüsseln, Chipkarten, Transpondern und Videosystemen gibt es wie Sand am Meer. Auch können sich Dienstleister mit ihren Maßnahmen zertifizieren lassen, um ihren Kunden mehr Sicherheit zu bieten.

Ein sicheres Fahrzeug, das mit Telematik und Schließanlagen sowie Alarm ausgestattet ist, er-



**Thorsten Neumann,**  
**Vorsitzender der Transported Asset Protection Association (TAPA),**

laden schnell die Fracht in ihr mitgebrachtes Fahrzeug um. Dieses ist oftmals ebenfalls gestohlen. Statistisch in etwa jedem fünften Fall, bestätigen die Kriminalisten, wird der Fahrer bedroht oder tätlich angegriffen und aus der Kabine gezerrt.

Sechs Prozent solcher Minusgeschäfte wurden von Firmen über Frachtbörsen im Internet vergeben. An scheinbar seriöse Subunternehmer, die meistens mit gefälschten Papieren und Adressen unterwegs sind. Diese Scheinfirmen holen dann ganze Lkw-Ladungen bei Herstellern und Produktionsbetrieben ab und fahren direkt ins Ausland, wo die Dinge weiterverkauft werden. Die Frachtenbörse Timocom beobachtete beispielsweise, dass fiktive Firmen mit gefälschten EU-Lizenzen mit Dumpingpreisen locken. Eine beliebte Masche ist laut den Informationen von Timocom auch die Übernahme insolventer Speditionen. Unter deren Namen werden dann weitere Transaktionen durchgeführt,



**Ulrich Franke, Gründer des ‚Institute for Supply Chain Security‘ (ISCS), Dortmund**

heitsvorkehrungen. Drei Männer sind nach Frachtdiebstählen am Frankfurter Flughafen zu Bewährungsstrafen und Arbeitsstunden verurteilt worden. Der Dispositionsleiter hatte seine Vorgesetztenfunktion dazu missbraucht, um insgesamt elf Diebstähle zu ermöglichen. Dabei wurden Luxusuhren, Computerteile sowie Elektronik im Wert von mehr als zwei Millionen Euro gestohlen. Ein Kraftfahrer war ebenfalls an der Diebstahlserie beteiligt, wie die Tageszeitung ‚Der Westen‘ schreibt. Er nahm die Waren direkt an der Maschine auf dem Rollfeld entgegen. Ein anderer Speditionsfahrer hatte in drei Fällen Diebesgut in einem gemieteten Lkw vom Airport abtransportiert.

Etwa zwei Drittel aller Straftaten werden durch Insiderwissen ermöglicht. In den meisten Fällen haben die Täter Ladung und Route im Vorfeld ausgespäht. Anscheinend werden Fahrer häufig angesprochen, bestochen oder am Gewinn beteiligt, damit



**Verlag:**  
Verlag Industrie und Logistik GmbH  
Kolbäckerstraße 48  
70567 Stuttgart  
Telefon: +49 (0) 711 75 86 46 55  
Telefax: +49 (0) 711 75 86 46 57  
www.fm-online.de

**Geschäftsführer:**  
Hans-Martin Piazza

**Redaktion:**  
Hans-Martin Piazza (Chefredakteur)  
Telefon: +49 (0) 711 75 86 46 55  
Telefax: +49 (0) 711 75 86 46 57  
E-Mail: piazza@fm-online.de

Horst Eisenmann (Redakteur)  
Holdermannstraße 18  
70567 Stuttgart  
Telefon: +49 (0) 711 2209231  
Telefax: +49 (0) 711 2209232  
E-Mail: eisenmann@fm-online.de

**Anschrift der Redaktion:**  
Verlag Industrie und Logistik GmbH  
Kolbäckerstraße 48  
70567 Stuttgart

**Korrespondenz:**  
Gerd Fahry, Hermsdorf  
Telefon: 01 72-341 19 61  
E-Mail: fahry@fm-online.de

**Anzeigenleitung:**  
Sandra Czernotzky  
Telefon: +49 (0) 711 75 22 83  
Telefax: +49 (0) 711 750 40 56  
E-Mail: anzeigen@fm-online.de  
Weilerwaldstraße 28  
70771 Leinfelden-Echterdingen

**Anzeigenverkauf, Medienberatung:**  
Dietmar Gutekunst  
Telefon: +49 (0) 711 79 48 81 49  
E-Mail: gutekunst@fm-online.de  
Breitschwertstraße 12  
70378 Stuttgart

**Leserservice, Adressverwaltung:**  
Susanne Sturm  
E-Mail: leserservice@fm-online.de

**FM** erscheint monatlich (mit zwei Doppelausgaben). Bezugspreise Inland: 79 Euro einschließlich Versandkosten und MwSt.; Ausland: 83,50 Euro einschließlich Versandkosten. Einzelverkaufspreis: 8,10 Euro einschließlich MwSt. Die Mitglieder des VDMA-Fachverbandes Fördertechnik und Intralogistik und die des Verbands für Lagertechnik und Betriebseinrichtungen erhalten **FM DAS LOGISTIK-MAGAZIN** im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Druckauflage: 16 200 (IVW, 2. Quartal 2014)  
Gekennzeichnete Artikel stellen die Meinung des Autors, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Die in der Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Zurzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 42 vom 1. 10. 2014.

Bankverbindung: BW-Bank Stuttgart  
BIC: SOLADEST600  
IBAN: DE07 6005 0101 0002 1449 88

Erfüllungsort und Gerichtsstand: Stuttgart  
Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg  
Printed in Germany

© 2015 by Verlag Industrie und Logistik GmbH, 70567 Stuttgart.  
ISSN 1610-5613  
47. Jahrgang

Mitglied der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V.

## KONTRAKTLOGISTIK

schwert Dieben ihre Taten. Zudem sollten Fahrer nachts unbedingt bewachte Parkplätze ansteuern und stabile mechanische oder elektronische Schließ- und Sicherungssysteme verwenden. Königsbolzenschlösser oder Deichselsicherungen werden von den meisten Versicherungsunternehmen empfohlen. Zusätzlich helfen Wegfahrsperrren, Verschlusseinrichtungen für Führerhaus und Aufbauten, abschließbare Deichsel- und Kupplungssicherungen sowie Lenk- und Schalthebelsperrren. Insgesamt sind Kofferaufbauten als sicherer zu bewerten, als reine Planentransporte. Gestohlene Fahrzeuge werden mit einer GPS-Ortung besser aufgespürt.

Kann man einen Diebstahl nicht ganz verhindern, hilft eine Frachtversicherung, wie sie Teleroute mit dem Versicherer Helvetia anbietet. Die kostenlose Versicherung wird automatisch abgeschlossen, wenn Teleroute-Nutzer ihre Transaktionen mit Hilfe von ‚E-Confirm‘ abschließen. Die Versicherung deckt alle physischen Schäden und Verluste ab – lediglich die immateriellen Schäden sind ausgeschlossen. Diese Garantie erweitert den bestehenden Versicherungsschutz für Schäden bis zu einer Höhe von 50.000 Euro pro Schadensfall. Die Kunden erhalten höhere Entschädigungen, während Helvetia sogar für den Versicherungsselbstbehalt bestehender Verträge einspringt – ohne dass dafür Mehrkosten entstehen.

Einer, der seit Jahren auf bessere Transparenz bei der Logistiksicherheit pocht, ist Ulrich Franke. Der ehemalige Logistikprofessor ist Gründer des ‚Institute for Supply Chain Security‘ (ISCS) in Dortmund. Er weiß, wie Unternehmen Lieferketten sicherer gestalten können. Das Problem Frachtdiebstahl betrifft alle Branchen und Firmen. „Viele Auftraggeber verlassen sich darauf, dass die Versicherung den Schaden übernimmt. Das tun die

meisten Policen, solange die Betroffenen nicht grob fahrlässig gehandelt haben“, sagt der Logistiksicherheitsexperte. Kommen Frachtdiebstähle in einem Unternehmen allerdings häufiger vor, stellen die Versicherer unangenehme Fragen nach den Sicherheitsmaßnahmen. „Versicherungen verlangen von ihren Versicherungsnehmern nachhaltige Maßnahmen, um Frachtdiebstähle zu verhindern“, sagt Franke. Irgendwann werden unsichere Unternehmen für die Versicherer zum untragbaren Risiko und eine Kündigung steht ins Haus.

### Die Prozessqualität in der Logistikkette leidet

Neben ihrer Ware verlieren betroffene Transportunternehmen viel mehr: Denn zum Verlust der Paletten kommen Sachschäden und die Unterbrechung der Lieferkette. Damit einhergehen Produktionsausfälle, Regressforderungen und Betriebsstörungen. „Nicht selten ist der Folgeschaden fünfmal so hoch wie der Warenwert“, berichtete Tapa-Chef Neumann. Zusätzlich gibt es Wettbewerbsverzerrungen, weil parallel zur regulären Ware geklautes zu Dumpingpreisen angeboten wird. Leider richtet die Polizei hier nur wenig aus. „Viele Erfolge bei den Ermittlungen gibt es nicht“, sagt Neumann. Einer der Gründe: Keiner hat in Deutschland einen genauen Überblick, wo wie und was aus Lkws geklaut wird. „Transportkriminalität wird in Deutschland nicht einmal zentral erfasst“, sagt Neumann. Bis dahin bleibt es den Speditionen selbst überlassen, Diebstähle zu verhindern, bevor sie geschehen.

Leila Haidar

### Weitere Informationen

[www.tapaemea.com](http://www.tapaemea.com)  
<http://supply-chain-security.org>  
[www.freightwatchintl.com](http://www.freightwatchintl.com)

Loxess Pharma eröffnet neues Logistikzentrum

## Erhöhte Arzneimittelsicherheit

Die Loxess Pharma GmbH hat in Neutraubling bei Regensburg ein neues Logistikzentrum eröffnet, in das rund 15 Millionen Euro investiert wurden.

Mit dem neuen Standort in Neutraubling baut Loxess Pharma seine Kapazität für Lagerung, Umschlag und Feinkommissionierung von Fertigarzneimitteln weiter aus. Das Logistikzentrum auf einer Gesamtfläche von circa 22.000 m<sup>2</sup> bietet im klimatisierten Hochregallager mehr als 18.000 Palettenstellplätze. Ein zusätzliches Kühllager fasst gut 1.500 Paletten, ein Tiefkühlager rund 100 und ein spezielles Gefahrgutlager weitere 250 Paletten. Durch die vollständige Klimatisierung, Überwachung und Dokumentation von Faktoren wie Temperatur und Luftfeuchtigkeit sowie weitere organisatorische Maßnahmen erfüllt der Standort auch die verschärften Anforderungen der EU Good Distribution Practice 2013 (EU-GDP). Zusätzlich ist das Unternehmen nach ISO 9001 zertifiziert, verfügt über eine Großhandels- und eine Herstellererlaubnis. Mit dem neuen Standort reagiert Loxess Pharma nicht nur

auf die gestiegene Nachfrage nach GDP-konformer Lagerung temperatursensibler Arzneimittel, sondern verbessert auch die Voraussetzungen für die Implementierung internationaler Logistikkonzepte. Das Logistikzentrum verfügt über eine unmittelbare Anbindung an die Autobahn A3 und über ausreichend Reserveflächen, die für einen weiteren Ausbau der Kapazität genutzt werden können. Gleichzeitig liegt es nur wenige Kilometer vom bisherigen Standort Regensburg entfernt. Dadurch kann das eingearbeitete Personal weiterbeschäftigt werden.

Loxess Pharma bietet seinen Kunden aus Pharma und Healthcare modulare Logistik- und Distributionslösungen: Von der klassischen Lagerhaltung, einer Vielzahl an Value-Added-Services bis zu Order-Management und komplexen Finanzdienstleistungen.

Die Loxess Pharma GmbH ist europaweit aktiv: Das paneuropäische Netzwerk der Unternehmensgruppe ist mit über 1.600 Mitarbeitern in 15 europäischen Ländern vertreten.

<http://loxess-pharma.com>



**Außenansicht des neuen Logistikzentrums der Loxess Pharma GmbH in Neutraubling bei Regensburg**