

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

SCANIA XT

Für den Extremeinsatz gebaut



Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

ROUND TABLE

Heikler Börsengang

Wie sicher sind Frachtenbörsen? Runder Tisch mit Branchenexperten, u.a. Gunnar Gburek, Unternehmenssprecher von Timocom. Seite 9





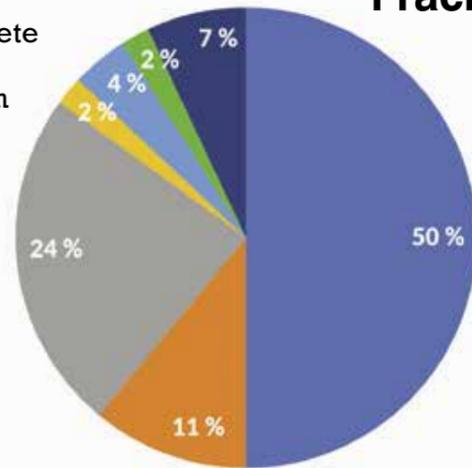
Hilflos ausgeliefert?

„Fake-Carrier“, unsichere Parkplätze und Frachtenbörsen als „Speisekarte“. Was tun gegen Frachtendiebstahl?

„Diebstahlgefährdete Waren haben auf Frachtenbörsen nichts verloren.“

Christian Spendel

Methoden des Frachtendiebstahls



Quelle: TAPA Conference Amsterdam 2022, Vortrag Frederik Deleysse

Die Themen Frachtendiebstahl und Frachtenbörsen werden gerne in direktem Zusammenhang gesehen. Schon vor über 10 Jahren wurde dazu am Institut für Logistikrecht & Riskmanagement an der Hochschule Bremerhaven eine Studie veröffentlicht, die bei 70 Prozent der Täuschungshandlungen einen unmittelbaren Zusammenhang

zwischen den Täuschungsdelikten und der Nutzung von Internet-Frachtenbörsen festgestellt hat.

Wochenend-Täter

Ein sehr interessantes Detail aus der damaligen Studie beschäftigte sich mit der Tatsache, dass sich fast 60 Prozent der Ladungsdiebstähle zwischen Freitag und Montag zutragen. Das Wochenende war und ist anscheinend für Unterschlagungen sehr beliebt, da es den Tätern einen wertvollen Zeitvorteil verschafft, bis die Betroffenen den Diebstahl überhaupt bemerken.

Gefragt sind alle Güter, die leicht wieder

verwertbar sind. Nicht nur EDV-Geräte, Fahrzeugteile und Lebensmittel, sondern auch Steine und Düngemittel. Laut TAPA (Technology Asset Protection Association) wurden in der EMEA-Region (Europa, Naher Osten und Afrika) allein im Dezember des letzten Jahres 430 Diebstähle in der Lieferkette gemeldet. Im Vergleich zum Juli mit 1.736 Delikten zwar wenig, aber mit einem mehr als doppelt so hohem Warenwert. Das deutet ganz klar darauf hin, dass die Diebe immer besser darüber Bescheid wissen, wo sie zuschlagen müssen. Pro Jahr reden wir hier immerhin von über acht Milliarden Euro (!) Schaden allein in der EU.

ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



Leichtsinnigkeit

Was ursprünglich mit echten Überfällen auf ungesicherten Lkw-Rastplätzen begann, hat sich mittlerweile zu einem hochspezialisierten Kriminalitätsmuster entwickelt. Nach wie vor werden zahlreiche Lkw auf ungesicherten Rastplätzen ausgeraubt oder gleich ganze Sattelaufleger entwendet, die dort meist isoliert – also ohne Zugmaschine und oft auch ohne Sicherheitsvorkehrungen – abgestellt werden. Wesentlich diffiziler wird heute aber bei Ladungsunterschlagungen vorgegangen, die von sogenannten „Fake Carriern“ organisiert werden und fast ein Viertel der Betrugsfälle ausmachen.

Maulwürfe

Wie erfahren die „Fake Carrier“ überhaupt von Ladungen und deren Routen? Hier kommen in der Regel Frachtenbörsen ins Spiel, quasi als „Speisekarte“ für die organisierte Kriminalität. Auch wenn die gängigen Frachtenbörsen inzwischen reagiert haben und ihre Mitglieder strenger überprüfen, können sie nicht völlig ausschließen, dass sich der eine oder andere Maulwurf einschleicht.

Um hier auf die Gefahren aufmerksam zu machen, wurden verschiedenste Checklisten veröffentlicht, die aber immer nur so gut sind, wie ihre Anwendbarkeit. Timocom verweist hier z.B. auf ihren „Business Partner Check“, bei dem besonders geprüfte Unternehmen durch das Checked Company Siegel auf einen Blick zu erkennen sind. Wesentlich wir-

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Checklisten mit konkreten Prüfmustern sind ein geeignetes Mittel, um interne Anweisungen zu erstellen, damit im Schadenfall keine Obliegenheitsverletzung durch den Versicherer geltend gemacht werden kann. Ich habe schon Checklisten gegen Ladungsdiebstahl gesehen, wo in 11 Rubriken insgesamt 29 Fragen abgearbeitet werden müssen. Diese Liste hat sicher kein Disponent erstellt. Wenn der Disponent im Eifer des Gefechts seine Checkliste nicht abarbeitet, weil die Ladung ganz schnell vergeben werden muss und dafür keine Zeit war, dann nützt die beste Liste nichts. Von den Disponenten werden auch keine kriminalistischen Fähigkeiten verlangt. Kein Disponent kann die echte Deckung hinter einer CMR-Police herausfinden. Wie kann man also das „Fake Carrier“-Problem lösen? Ich sehe hier nur einen pragmatischen Ansatz: Diebstahlgefährdete Waren haben auf Frachtenbörsen nichts verloren. Punkt. Das muss mit dem Kunden (Frachtzahler) ganz klar besprochen werden. Wenn ein Kunde ein Interesse daran hat, dass seine Ladung pünktlich beim Empfänger und nicht beim Hehler ankommt, dann geht das nur mit festen Frachtpartnern, die über eigene Fuhrparks

verfügen, oder mit festen Subfrächtern. Und wenn die Ladungen rechtzeitig beim Frachtführer angemeldet und nicht mehrfach terminlich verschoben werden, dann braucht man auch keinen kurzfristigen Spotmarktfrächter, der über Frachtenbörsen angeheuert wird. Wer aber den billigsten Weg gehen will, wird früher oder später zum Handkuss kommen. Wesentlich schwieriger zu lösen ist das Problem der ungesicherten Rastplätze. Auch wenn die EU mittlerweile gute Vorgaben für Sicherheitszertifizierungen – vom Platin- bis zum Bronze-Standard – erarbeitet hat, scheitert es an der Bereitschaft der Parkplatzbetreiber, in die notwendige Sicherheitsinfrastruktur zu investieren. Investitionen in EU-zertifizierbare Lkw-Parkplätze sind finanziell unsicher, da sie sich nur über Gebühren rechnen. Und wer soll das am Ende bezahlen? Der Auftraggeber? Wie so oft beißt sich die Katze in den Schwanz: Geiz ist geil! Das wissen auch die Ladungsdiebe, die damit allein in der EU pro Jahr über acht Milliarden Euro „erwirtschaften“.



kungsvoller ist hingegen die Empfehlung, bei der Kommunikation die jeweilige Plattform nicht zu verlassen. Auch hier weist Timocom darauf hin, dass Personen mit betrügerischen Absichten häufig auf unsichere Kommunikations-

kanäle außerhalb der Online-Plattformen ausweichen wollen. Für Absprachen und Auftragsvergaben wird hier empfohlen, auf der Plattform zu bleiben und die dort angebotenen digitalen Möglichkeiten zu nutzen.

SPEDION
information logistics

Weitere Informationen finden Sie hier: spedion.at



transport logistic 2025

2. - 5. Juni 2025

München, Halle B1, Stand 117/218



Neuheit in München
Darstellung von E-Lkw Daten

