

Stefan Siuda (M. Sc.)

Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland

Entwicklungsstand und Handlungsempfehlungen
für die Prävention

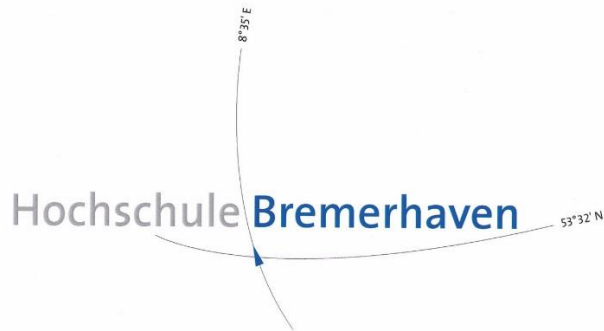
OPTIMUS

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Siuda, Stefan:

Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland –
Entwicklungsstand und Handlungsempfehlungen für die Prävention
ISBN 978-3-86376-009-0



Als Masterarbeit an der Hochschule Bremerhaven, Studiengang
Integrated Safety and Security Management angenommen.

Betreuer: Prof. Dr. jur. Thomas Wieske (Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM),
Hochschule Bremerhaven)
RA Axel Salzmann (KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG)



Veröffentlicht im Rahmen der Schriftenreihe LOGiSCIENCE® der Gimmler Logistik Stiftung
gGmbH, Koblenz, Band 2.

Alle Rechte vorbehalten

1. Auflage 2016

© Optimus Verlag, Göttingen

URL: www.optimus-verlag.de

Printed in Germany

Papier ist FSC zertifiziert (holzfrei, chlorfrei und säurefrei,
sowie alterungsbeständig nach ANSI 3948 und ISO 9706)

Titelfoto: © TTstudio – Fotolia.com

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes in Deutschland ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Vorwort des Herausgebers

Probleme sind wichtig, aber Lösungen sind die Lösung.

Probleme sind wichtig; denn ohne Probleme, kein Fortschritt. Wozu auch; in einer idealen Welt? Was im theoretischen Gedankenspiel womöglich verlockend erscheint, würde praktisch wohl den raschen Untergang der Bildungsgesellschaft bedeuten. Denn nichts lässt uns mehr zu intellektuellen Höchstleistungen auflaufen als ein echtes Problem, das es kreativ zu lösen gilt. Je wichtiger und weitreichender das Problem, umso bedeutender ist dessen Lösung – für eine Einzelperson, für eine Gruppe/Branche, für eine Gesellschaft.

In den letzten Jahrzehnten hat sich in der Logistik eine langsame, aber stetige Entwicklung hin zu einer ausdifferenzierten, systematisierten und zunehmend wissenschaftlich untersuchten und abgesicherten Vorgehensweise bei der Problemlösung ergeben. Dennoch stecken einige Forschungsbereiche – wie das breite Schnittstellengebiet von Logistik und Recht – noch heute in den Kinderschuhen.

Die Gimmler Logistik Stiftung gGmbH fördert mit dem Gimmler Examenspreis daher gezielt logistisch-betriebswirtschaftliche Examensarbeiten mit fachjuristischem Bezug. Der Preis ist mit 2.000 € dotiert. Mit der kostenfreien Veröffentlichung der Gewinnerarbeit im Rahmen der Schriftenreihe LOGiSCIENCE® wird zudem sichergestellt, dass die praxisrelevanten Erkenntnisse einem möglichst großen Fachpublikum zugänglich gemacht werden.

Mit seiner Masterarbeit hat Stefan Siuda ein für die Branche gleichermaßen präsent wie auch brisantes Problem erkannt und in Kooperation mit der KRAVAG Versicherungsgruppe wissenschaftlich fundiert analysiert: „Ladungsbetrug und Unterschlagung beim Verkehrsträger Straße in Deutschland“. Dabei beschränkt sich die Arbeit nicht auf das Zusammentragen und Aufbereiten von Informationen und Fakten, sondern bietet der Logistikbranche Lösungen in Form konkreter Handlungsempfehlungen. Auch wenn sich kriminell motivierte Schadensfälle kaum komplett verhindern lassen, so kann das Haftungsrisiko durch gezielte Maßnahmen jedenfalls begrenzt und somit auch versichert werden.

Als zweiter Band setzt die Arbeit von Herrn Siuda die Intention der Schriftenreihe konsequent fort. LOGiSCIENCE® will sowohl dem logistischen Praktiker

als auch dem Juristen, der zu Einzelfragen vertiefte Erkenntnisse sucht, auf wissenschaftlich ansprechendem Niveau die Symbiose von Logistik und spezifischen Rechtsfragen nahe bringen.

Hierzu lässt sich abschließend Goethes Faust zitieren „Zwar weiß ich viel, doch möchte ich alles wissen.“

Koblenz, im Oktober 2015

Karl-Heinz Gimmmler

Vorwort des Autors

Diese Masterthesis basiert auf einer bundesweiten Umfrage zum Thema Ladungsbetrug und Unterschlagung, die im Rahmen meiner Tätigkeit bei der R+V Allgemeine Versicherung AG in der Vertriebsdirektion SVG/GVG (KRAVAG-Versicherungen) vom 22.07.2013 bis 30.09.2013 vorbereitet und begonnen wurde. Die Rückmeldungen der Teilnehmer gingen bis Mitte Dezember 2013 ein. Die Betreuung seitens der Hochschule Bremerhaven übernahm Herr Prof. Dr. jur. Thomas Wieske. Für seine Bereitschaft als Erstprüfer zu agieren und seine aktive Unterstützung bei der Akquirierung von Teilnehmern, danke ich ihm recht herzlich. Dies gilt ebenso für den Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV), der die Umfrage unterstützte. Mein besonderer Dank gilt ebenso dem Initiator der Studie, Herrn RA Axel Salzmann, Leiter des Kompetenzzentrums Straßenverkehrsgewerbe und Logistik der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG (KRAVAG), für seine Tätigkeit als Korreferent und seine aktive Unterstützung. Für die Betreuung während des Praktikums, besonders für die vielen aufschlussreichen Diskussionen und Denkanregungen, bedanke ich mich bei Frau Ulla Töpfer, Leiterin des Projektmanagements der Vertriebsdirektion SVG/GVG. Ferner gilt mein Dank Herrn Ingo Schumacher, Abteilungsleiter Transport-Schaden KRAVAG, für die aktive Unterstützung bei der Analyse der Schadensakten. Mein Dank geht gleichermaßen an alle namentlich nicht erwähnten Kolleginnen und Kollegen der R+V Gruppe sowie anderen externen Personen für ihre Unterstützung. Ebenso gebührt mein Dank Herrn René Schneider für seine technischen Dienste. Erst diese ermöglichten mir, die Arbeit in der vorliegenden Form zu verfassen. Für die schöne und erfolgreiche Zeit während des Masterstudiums ISSM bedanke ich mich in erster Linie bei Frau Ann-Katrin Benning (insbesondere für ihre Übersetzungstätigkeiten bei niederländischsprachigen Quellen), Herrn Eric Graupner und Herrn Dominic Lülsdorf. Abschließend danke ich besonders meiner Familie und allen anderen Personen für die Unterstützung während meines Studiums. Die Ergebnisse, Meinungen und Schlüsse dieser Arbeit sind nicht notwendigerweise die der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG und des Instituts für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM).

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Diagrammverzeichnis	VI
Tabellenverzeichnis	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	VIII
Abriss.....	1
Abstract.....	2
1 Einleitung	3
1.1 Problemstellung und Ziele	5
1.2 Aufbau der Arbeit	7
2 Vorstellung der beteiligten Unternehmen/Organisationen.....	9
2.1 Die KRAVAG.....	9
2.2 Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV)	10
2.3 Das Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM)	10
3 Definitionen und theoretische Grundlagen.....	11
3.1 Gesetzliche Grundlagen	11
3.1.1 Grundlagen des Speditions- und Frachtrechts	11
3.1.2 Grundlagen des Strafrechts und Strafprozessrechts	17
3.2 Zweck und Funktionsweise von (Online-) Frachtenbörsen.....	22
3.3 Versicherungen im Straßenverkehrsgewerbe	24
3.4 Ladungsdiebstahl und seine Differenzierungen.....	30
3.5 Ausgewählte Arten und Methoden der Statistik.....	36
3.5.1 Induktivstatistik.....	36
3.5.2 Korrelationsanalysen.....	37

4 Empirische Datenerhebung und Evaluation	41
4.1 Vorbereitung und Durchführung der Studie	42
4.1.1 Wahl der Erhebungsmethode	45
4.1.2 Ziel der Untersuchung.....	49
4.1.3 Die Phasen der Umfrage	49
4.1.3.1 Konzeptionierung der Fragebögen.....	49
4.1.3.2 Verteilung der Fragebögen.....	54
4.1.3.3 Transformation der Fragebögen	55
4.2 Evaluation der Umfrage	55
4.2.1 Repräsentativität der Umfrage	55
4.2.2 Korrelationsanalysen der Variablen	62
4.2.3 Erfolg der Umfrage.....	66
5 Forschungsergebnisse	73
5.1 Ergebnisbetrachtung und Interpretation	73
5.1.1 Geografische Perspektive	82
5.1.1.1 Nationale Begehungsorte.....	82
5.1.1.2 Europäische Begehungsorte	86
5.1.2 Zeitliche Perspektive	87
5.1.3 Unternehmensbezogene Perspektive	90
5.1.4 Transportgutbezogene Perspektive	92
5.1.5 Frachtenbörsen	95
5.2 Fehler- und Grenzbetrachtung.....	96
5.2.1 Spezifische Fehleranalyse Transportunternehmen	99
5.2.2 Spezifische Fehleranalyse Versicherungsunternehmen....	100
5.3 Zusammenfassung der Umfrageergebnisse.....	101
6 Präventionsmaßnahmen	103
6.1 Handlungsempfehlungen für Transportunternehmen	104
6.1.1 Auftragsvergabe	104
6.1.2 Kontaktdaten der Transportunternehmen	105

6.1.3	Konzessionen, Versicherungsbescheinigungen und Mautzahlungen	109
6.1.4	Personenbezogene Daten	110
6.1.5	Fahrzeugkennzeichen und Versicherungsnachweis.....	112
6.1.6	Auftragsdurchführung.....	113
6.1.7	Ablieferung	114
6.2	Handlungsempfehlungen für Betreiber von Frachtenbörsen	115
6.3	Handlungsempfehlungen für den Staat	116
6.3.1	Zentrale Datenbanken.....	117
6.3.2	Zusammenarbeit von Strafverfolgungsbehörden.....	118
6.3.3	Anpassung der vereinbarten Lieferfrist im Frachtrecht	120
6.4	Zusammenfassung	122
7	Schlussbetrachtung	127
	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	131
	Appendix.....	145
	Eidesstattliche Versicherung	189

Hinweise

Die Bezeichnung der Abbildungen, Diagramme und Tabellen sowie der Anhänge sind derart aufgebaut, dass anhand der Beschriftung eine eindeutige Zuordnung zum entsprechenden Kapitel vorgenommen werden kann, beispielsweise:

Abb. 1.I befindet sich in Kapitel 1 und besitzt die fortlaufende Nummer 1.

Tab. 4.VII befindet sich in Kapitel 4 und besitzt die fortlaufende Nummer 7.

Anhang C – 2 bezieht sich auf Kapitel 3, wobei es sich um die fortlaufende Nummer 2 handelt.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.I:	Möglichkeiten von Täuschungshandlungen beim Lkw-Transport.	6
Abb. 2.I:	Unternehmensstruktur der R+V Versicherung AG und der KRAVAG.	9
Abb. 3.I:	Beteiligte und deren Beziehungen in der nationalen Transportkette (Schema).	12
Abb. 3.II:	Differenzierungen von Vermögensdelikten der Art Transfer.	18
Abb. 3.III:	Schematischer Ablauf der Auftragsvergabe über eine Frachtenbörse.	23
Abb. 3.IV:	Differenzierte Verschuldensgrade bei Haftung und Deckung.	25
Abb. 3.V:	Versicherungsleistungen vor und nach der VVG-Reform.	27
Abb. 4.I:	Schematischer Ablauf der Datenerhebung.	41
Abb. 4.II:	Schematische Beziehungen der Befragten.	42
Abb. 4.III:	Parameter für eine Datenerhebung.	47
Abb. 4.IV:	Attribute für die Struktur des Fragebogens.	50
Abb. 4.V:	Beeinflussungsparameter bei der Umfrage.	52
Abb. 4.VI:	Attribute für Fragen.	53
Abb. 4.VII:	Verteilungswege der Fragebögen.	54
Abb. 6.I:	Schematische Darstellung der Beteiligung mehrerer Länder beim Ladungsbetrug.	118
Abb. 6.II:	Konstellationen bei der Transportdurchführung.	122
Abb. 6.III:	Informationsträger für die Auftragsvergabe und ihre Assoziationen.	123

Diagrammverzeichnis

Dia. 5.I:	Opfer von Ladungsdiebstahl und Täuschungshandlungen.....	76
Dia. 5.II:	Dimension von Ladungsdiebstahl und Täuschungshandlungen.....	77
Dia. 5.III:	Dimension der Täuschungshandlungen.	81
Dia. 5.IV:	Ladungsdiebstahlopfer je Postleitregion.	83
Dia. 5.V:	Ladungsdiebstähle je Postleitregion.	84
Dia. 5.VI:	Täuschungshandlungen je Postleitregion bei Sendungen ex Deutschland.	85
Dia. 5.VII:	Täuschungshandlungen je Staat bei Sendungen ex Deutschland.	86
Dia. 5.VIII:	Täuschungshandlungen je Monat.	88
Dia. 5.IX:	Täuschungshandlungen je Wochentag.	89
Dia. 5.X:	Täuschungshandlungen je Unternehmenskategorie.	90
Dia. 5.XI:	Täuschungshandlungen je Unternehmen je Postleitregion.	91
Dia. 5.XII:	Betroffene Warengruppen bei Täuschungshandlungen.	94
Dia. 5.XIII:	Nutzung von Frachtenbörsen je Postleitregion.	96

Tabellenverzeichnis

Tab. 1.I:	Statistiken über Ladungsbetrug – Anteil an Ladungsdiebstählen/Unterschlagungen.	5
Tab. 3.I:	Differenzierung von Vermögensdelikten hinsichtlich des Transfers.	19
Tab. 3.II:	Unterschiedliche Differenzierungen von Ladungsdiebstahl.	32
Tab. 3.III:	Modi Operandi bei Ladungsbetrug.	33
Tab. 4.I:	Vorteile von Primär- und Sekundärinformationen.	43
Tab. 4.II:	Vergleich verschiedener Erhebungsmethoden.	44
Tab. 4.III:	Vorgenommene Unternehmensklassifikationen.	57
Tab. 4.IV:	Zugelassene Nutzfahrzeuge und Verarbeitendes Gewerbe je Bundesland im Jahr 2012.	59
Tab. 4.V:	Vergleich der Anzahl der Stichproben und Grundgesamtheit je Postleitregion.	61
Tab. 4.VI:	Klassifizierungen der Schadenshöhen.	63
Tab. 4.VII:	Skalenniveaus und ihre Eigenschaften.	63
Tab. 4.VIII:	Zusammenhangsmaße der bivariaten Analyse.	66
Tab. 4.IX:	Verbreitungs- und Informationskanäle der Umfrage für Transportunternehmen.	68
Tab. 4.X:	Verfügbarkeit von Statistiken bei den Landeskriminalämtern.	70
Tab. 5.I:	Erfasste Ladungsdiebstähle beim BKA.	78
Tab. 5.II:	Mögliche Straftatenschlüssel für Lkw-Ladungsbetrug/Ladungsunterschlagung.	80
Tab. 5.III:	Zuordnungen von Transportgütern zu Warengruppen.	92
Tab. 6.I:	Mobilfunk-Vorwahlen ausgewählter Länder.	107
Tab. 6.II:	Modell neuer Fristen für die Verlustvermutung.	121
Tab. 6.III:	Präventive Maßnahmen gegen Täuschungshandlungen.	125

Abkürzungsverzeichnis

ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
AG	Eigene Abkürzung für Auftraggeber
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Art.	Artikel
AT	Länderkürzel Österreich
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BB	Bundeslandkürzel Brandenburg
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BE	Bundeslandkürzel Berlin
BE	Länderkürzel Belgien
BG	Länderkürzel Bulgarien
BGH	Bundesgerichtshof
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BKA	Bundeskriminalamt
BKAG	Bundeskriminalamtgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BW	Bundeslandkürzel Baden-Württemberg
BY	Bundeslandkürzel Bayern
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr
CY	Länderkürzel Zypern
CZ	Länderkürzel Tschechische Republik
DE	Länderkürzel Deutschland
DK	Länderkürzel Dänemark
DSLVL	Deutscher Speditions- und Logistikverband
DT	Eigene Abkürzung für Detektei
DTV-VHV	Deutscher Transportversicherungsverband - Verkehrshaftungsversicherung
DVZ	Deutsche Verkehrszeitung
EE	Länderkürzel Estland
EG	Europäische Gemeinschaft
EL	Länderkürzel Griechenland
ES	Länderkürzel Spanien
EU	Europäische Union
EUR	Währung Euro

EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FI	Länderkürzel Finnland
FR	Länderkürzel Frankreich
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
GBP	Währung Pfund Sterling
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GVN	Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen
GwG	Geldwäschegesetz
HB	Bundeslandkürzel Bremen
HE	Bundeslandkürzel Hessen
HGB	Handelsgesetzbuch
HH	Bundeslandkürzel Hamburg
HIS	Hinweis- und Informationssystem
HU	Länderkürzel Ungarn
i. V. m.	in Verbindung mit
IE	Länderkürzel Irland
IIS	Incident Information Service (Datenbank der TAPA)
IKB	Deutsche Industriebank AG
IMEI	International Mobile Equipment Identity
InsO	Insolvenzordnung
INT	Intervallskala
IPR	Internationales Privatrecht
IT	Länderkürzel Italien
JPY	Währung Japanische Yen
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LKA	Landeskriminalamt
LT	Länderkürzel Litauen
LU	Länderkürzel Luxemburg
LV	Länderkürzel Lettland
MK	Eigene Abkürzung für Makler
MT	Länderkürzel Malta
MV	Bundeslandkürzel Mecklenburg-Vorpommern
NI	Bundeslandkürzel Niedersachsen
NL	Länderkürzel Niederlande
NOM	Nominalskala
NW	Bundeslandkürzel Nordrhein-Westfalen
OK	Organisierte Kriminalität
OLG	Oberlandesgericht
ORD	Ordinalskala
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz

PL	Länderkürzel Polen
PLR	Postleitregion
PO	Eigene Abkürzung für Polizei
PolG	Polizeigesetz
PT	Länderkürzel Portugal
RAT	Ratioskala
RO	Länderkürzel Rumänien
RP	Bundeslandkürzel Rheinland-Pfalz
SE	Länderkürzel Schweden
SH	Bundeslandkürzel Schleswig-Holstein
SI	Länderkürzel Slowenien
SK	Länderkürzel Slowakei
SL	Bundeslandkürzel Saarland
SN	Bundeslandkürzel Sachsen
SO	Sonstige Quellen, u. a. Detekteien und Polizeibehörden
ST	Bundeslandkürzel Sachsen-Anhalt
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozessordnung
StVÜbk	Übereinkommen über den Straßenverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Straßenverkehrsgenossenschaft
SZR	Sonderziehungsrecht
TAPA	Transport Asset Protection Association
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TH	Bundeslandkürzel Thüringen
TU	Transportunternehmen
UK	Länderkürzel Vereinigtes Königreich
USD	Währung US-Dollar
VBGL	Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer
VdWT	Verein der Wirtschaftsingenieure für Transportwesen
VHSp	Verein Hamburger Spediteure
VN	Eigene Abkürzung für Versicherungsnehmer
VO	Verordnung
VR	Eigene Abkürzung für Versicherungsunternehmen
VUDat-DV	Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung
VVG	Versicherungsvertragsgesetz

Abriss

Ladungsdiebstahl beim Verkehrsträger Straße nimmt europaweit zu. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die kontinuierliche Zunahme der (grenzüberschreitenden) Transporte sowie der beförderten Warenwerte, einhergehend mit einer hohen Profitabilität für die Kriminellen. Es gibt nur wenige zugängliche Studien über Ladungsbetrug und Unterschlagung, da der Fokus auf konventionellem Ladungsdiebstahl liegt. Ziel dieser Arbeit ist der Erhalt eines nationalen Lagebildes ab 2011, das einerseits auf einer bundesweiten Umfrage (Transport- und Versicherungsunternehmen) sowie andererseits auf Sekundärquellen (u. a. TAPA, FreightWatch, Polizeibehörden, Detekteien) zur Ergänzung und Validierung basiert. Es werden Fragestellungen zu betroffenen Regionen, Warengruppen, Schadenshöhen oder Begehungsorten behandelt. Ferner wird geklärt, inwiefern die Nutzung von Frachtenbörsen ursächlich für Täuschungsdelikte ist. Die Umfrageergebnisse werden mittels statistischer Methoden ausgewertet, um eine Aussage über die Repräsentativität und Validität zu erhalten. Anhand der Umfrageergebnisse lässt sich ein größeres Ausmaß - als in den verfügbaren Studien publiziert - konstatieren. Der Schwerpunkt der Betrugsfälle in Deutschland liegt im Nordwesten und international in Italien (23 Fälle) sowie Tschechien (12 Fälle). Unter Berücksichtigung der Ergebnisse werden präventive Handlungsempfehlungen sowohl für die Privatwirtschaft als auch für den Staat formuliert. Dabei werden alle Phasen der Transportorganisation berücksichtigt. Ebenfalls wird nach den verschiedenen Modi Operandi differenziert.

Abstract

Road cargo theft is rising in Europe. It is benefited by the growing number in cross-border transports and the evolving increase of the value of goods, which are both associated with a high profitability for criminals. There are only few studies available about road cargo deception and embezzlement, thus those few existing are focusing on conventional cargo theft. Therefore, this thesis aims to give an overview of the road cargo theft situation in Germany based on data collected since 2011. National surveys answered by transport and insurance companies and secondary sources like statistics of TAPA, FreightWatch, police departments or detective agencies constitute the input. Based on these results this report highlights information about affected regions, product groups, total damages or locus delicti. The major result of the survey manifests that there is a discrepancy between the substantial situation and the published facts and figures in other studies: there are more delicts than recorded. The national theft hot spot is located in the Northeast of Germany and internationally in Italy (23 cases) and Czech Republic (12 cases). Taking those results into account, preventive guidance are formulated for the private sector as well as for the state. All stages of the transport organization will be considered as well as the different modi operandi.

1 Einleitung

Die Beförderungsleistung des Verkehrsträgers Straße im Güterverkehr betrug im Jahr 2012 in Deutschland 453.900 Mio. Tonnenkilometer¹, die einem Anteil von 71 Prozent an der gesamten Güterbeförderungsleistung über alle Verkehrsträger entspricht. Diese Zahl spiegelt die Wichtigkeit des Verkehrsträgers Straße für Gütertransporte wider. Eine Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) kommt zu dem Ergebnis, dass knapp zweidrittel aller grenzüberschreitenden Transporte dem Straßengüterverkehr zugerechnet werden können.² Die Dominanz des Verkehrsträgers Straße in Deutschland kann ebenfalls anhand von Zahlen des deutschen Statistikamtes validiert werden. Knapp die Hälfte der grenzüberschreitenden, intra-kontinentalen Tonnage (Versand) wird durch inländische Lastkraftwagen transportiert.³

Zukünftig werden, speziell innerhalb der EU, immer mehr Waren transportiert, vor allem mit dem Lastkraftwagen, wobei das Transportgut vielfältig ist: Nahrungsmittel, Druckerzeugnisse, Metallerzeugnisse, Maschinen, Fahrzeuge, Möbel, Schmuck, Elektronikartikel oder Pharmazeutika. Diese Entwicklung ist durch die zunehmende Liberalisierung des intraeuropäischen Handels bedingt, einhergehend mit einem steigenden Wettbewerbsdruck für Industrie und Handel. Folglich müssen die Unternehmen ihre Kosten senken. Eine Stellschraube stellt dabei die Logistik dar. Lagerbestände sorgen für hohe Kapitalbindungskosten und werden auf ein notwendiges Minimum gesenkt, indem die Waren zeitnah nach der Produktion zum Kunden transportiert werden. Das Transportmittel wird als ‚rollendes Lager‘ verwendet. Der Warenwert pro Beförderungsmittel kann dabei beträchtlich sein. Beispielsweise wurde im Jahr 2012 ein Fall registriert, bei dem mittels Ladungsbetrug Hardware im Wert von 700.000 Euro entwendet wurde.⁴ Wegen dieser hohen Werte rücken Gütertransporte als Ziel bei (organisierten) Kriminellen immer mehr in den Vordergrund. Das Landeskri-

¹ Vgl. www.destatis.de: *Verkehrsleistung-Güterbeförderung* (14.01.2014).

² Vgl. ProgTrans AG Basel (2007), S. 69.

³ Vgl. Statistisches Bundesamt (2013).

⁴ Eigene Auswertung. Umfassende Statistiken zum Warenwert entwendeter Ladungen aktuell nicht verfügbar.

minalamt (LKA) Niedersachsen spricht von 200.000 Vorfällen jährlich auf deutschen Straßen.⁵ Der Schaden wird von der Transport Asset Protection Association (TAPA)⁶ im Jahr 2007 auf 10 ppm der Bruttowertschöpfung Deutschlands beziffert.⁷ Somit ergibt sich ein Betrag von knapp 32 Mio. Euro. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) jedoch schätzt den Wert auf etwa das Zehnfache. Die 300 Mio. Euro beinhalten neben dem Warenwert ebenso Konventionalstrafen oder entgangene Gewinne.⁸ Die Bekämpfung dieser Straftaten stellt sich aufgrund der meist grenzüberschreitenden Transporte als schwierig dar. Die zuständigen Polizeibehörden stoßen vor allem an die personellen Grenzen. Einen weiteren ausschlaggebenden Aspekt stellen die nationalen und EU-weiten Polizeistrukturen dar. Es gelten unterschiedliche Rechtsnormen und es ist stets ein Antrag auf Amtshilfegesuch aufzugeben, sofern Ermittlungen außerhalb der Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Behörden notwendig sind.⁹

Ladungsbetrug ist für die organisierte Kriminalität eine attraktive Tätigkeit, da zum einen die Profitabilität hoch (hohe Warenwerte bei leichtem Zugang) und zum anderen die Gefahr, entdeckt zu werden („anonymisierte“ Nutzung von Online-Frachtenbörsen), gering ist.¹⁰ Obgleich der Anteil an Ladungsbetrug im Verhältnis zu konventionellen Ladungsdiebstählen wie Diebstahl aus Fahrzeugen oder Immobilien (Lagerhallen, Umschlaghallen, etc.) weitaus geringer ausfällt, sind die Schadenssummen überproportional hoch. Dies ist unter anderem dadurch bedingt, dass in den meisten Fällen Komplettladungen entwendet werden. Nicht selten liegen die Schadenshöhen über 100.000 Euro. Die Mehrheit der Transportunternehmen kann diese Ausfälle nicht tragen, sodass diese gegebenenfalls Insolvenz anmelden müssen. Obgleich Transportunternehmen das Risiko auf Versicherungsunternehmen transferieren, tritt der Versicherer im Schadensfall nicht immer ein. Wird der Schaden grob fahrlässig oder vorsätzlich

⁵ Vgl. o. V.: *Frachtdiebstahl zunehmend auf Bestellung*, VDI-Nachrichten Nr. 04 vom 27.01.2012, S. 11.

⁶ Weltweites Bündnis von Unternehmen, die gemeinsam das Ziel verfolgen, sichere Lieferketten aufzubauen. Die TAPA unterhält ein Informationssystem (Incident Information System IIS), in dem sämtliche von den Mitgliedern gemeldete Vorfälle bzgl. Ladungskriminalität registriert werden. Der Zugang zur Datenbank ist nur den Mitgliedern vorbehalten. Weitere Informationen lassen sich auf www.tapaemea.com finden.

⁷ Vgl. Europol (2009), S. 5.

⁸ Vgl. Gillies, C.: *Betäubt und ausgeraubt*, VerkehrsRundschau 24/2013, S. 26-29.

⁹ Die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen (PJJS), als eine der drei Säulen des Vertrags von Maastricht, auf denen die Europäische Union basiert, ist ein erster Ansatz. Jedoch liegt der Schwerpunkt auf Drogen- und Waffenhandel, Menschenhandel, Terrorismus, Straftaten gegenüber Kindern, Organisiertes Verbrechen sowie Bestechung und Betrug.

¹⁰ Vgl. Europol (2013a), S. 26.

herbeigeführt, muss der Versicherer unter Umständen nicht bezahlen. Grob fahrlässiges Handeln kann bei der Weitergabe eines Transportauftrags an einen Unterfrachtführer vorliegen, wenn die Auswahl der Erfüllungsgehilfen mangelhaft erfolgt.

Neben den Transportunternehmen sind ebenso die Transportversicherer an einer systematischen Aufarbeitung des Aspekts Ladungsbetrug interessiert. Für die Versicherer ist es für die Abschätzung der Transportrisiken essenziell, Annahmen für die Berechnung treffen zu können. Anhand dieser werden mittels statistischer Methoden die Risiken kalkuliert, einhergehend mit der Festsetzung der Versicherungsprämien.

1.1 Problemstellung und Ziele

Aktuell gibt es keine ganzheitlichen Studien über die Thematik Ladungsbetrug/Ladungsunterschlagung. Die verfügbaren Dokumente haben primär Ladungsdiebstahl im allgemeinen Sinne zum Gegenstand, während der Aspekt Ladungsbetrug lediglich rudimentär behandelt wird. Wesentliche Gründe finden sich bei der geringen Datenlage sowie der nicht verbreiteten detaillierten Aufschlüsselung von Ladungsdelikten. Die unzureichende Datenlage wird dadurch begünstigt, dass die Thematik Ladungsdiebstahl in der Logistikbranche angesichts der Angst vor Reputationsverlust eher verdrängt wird, als sich konkret damit zu befassen.¹¹

Tab. 1.I: Statistiken über Ladungsbetrug – Anteil an Ladungsdiebstählen/Unterschlagungen.

Region	EU-Studie (2007)	EUROPOL (2009)	TAPA (2013)	FreightWatch (2013)
Deutschland	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	6 % (7 Vorfälle)
Europa	< 8 %	keine Angaben	6 % (38 Vorfälle)	keine Angaben

Quelle: Vgl. Policy Department Structural and Cohesion Policies (2007), S. III; Europol (2009); Tapa (2013a); FreightWatch International (2013), S. 39.

Nach der allgemeinen Datenlage zu urteilen, nimmt Ladungsbetrug im Vergleich zum allgemeinen Ladungsdiebstahl eine untergeordnete Stellung ein (vgl. Tab. 1.I). In der Tabelle werden verschiedene, öffentlich zugängliche Studien zum

¹¹ Vgl. hierzu auch Tapa (2013a).