

# Risiko Ruhepause

Ladungsdiebstähle nehmen weiter zu – doch gibt es überhaupt Mittel, sich dagegen zu wehren? Der STRAGÜ hat bei einem Versicherungsexperten nachgehakt.

Das Europäische Parlament schätzt die Schadensumme durch Ladungsdiebstähle in der Europäischen Union auf 8,3 Milliarden Euro im Jahr 2017 – das Tortendiagramm zeigt, wo diese Ladungsdiebstähle stattfinden. Aufgrund dieser Daten sowie der Erfahrung der asko Assekuranzmakler GmbH bergen die Diebstähle während der Ruhepausen das größte Risiko.

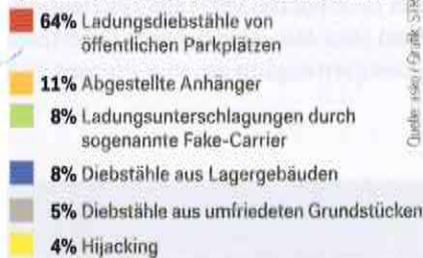
## BEWACHTE PARKPLÄTZE FEHLEN

„Fakt ist aber leider immer noch, dass es zum Beispiel in Deutschland gerade einmal fünf echte bewachte Parkplätze an Autobahnen gibt, die meist über einen langen Zeitraum ausgebucht sind“, erläutert Fabian Koller von der asko assekuranzmakler GmbH. Darüber hinaus gebe es seinen Erfahrungen zufolge eine größere Anzahl vermeintlich bewachter Parkplätze, deren Sicherheitsstandards vom jeweiligen Betreiber selbst definiert werden. Koller: „Die Praxis zeigt, dass es sich oftmals nur um ein eingezäuntes Gelände, mit einigen Kameras und mit einer Schranke zur Ein- und Ausfahrtskontrolle handelt. Von einem Wachmann fehlt häufig jede Spur.“ Eine gute Quelle um die Ausstattung von Parkplätzen im Alltag zu prüfen, sei seiner Meinung nach auf der Homepage der europäischen Interessenvertretung IRU, zu finden – unter [www.iru.org/apps/transpark-app](http://www.iru.org/apps/transpark-app).

## LEICHTES SPIEL

Die Parkplatznot entlang der Fernstraßen führe allerdings dazu, dass Lkw oft auf neben Fernstraßen gelegene Gewerbegebiete ausweichen und dort einsam am Wegesrand parken, weiß Koller aus der täglichen Praxis nur zu gut. „Entgegen dem Umstand, dass Autobahnparkplätze natürlich belebt sind, was es für die Täter erschwert unentdeckt zu bleiben, haben die Diebe im Gewerbe-

## Wo finden Ladungsdiebstähle statt?



gebiet leichtes Spiel“, sagt er. „Unsere Erfahrung aus der täglichen Schadenbearbeitung zeigt, dass hier die Fahrer die Diebstähle einfach geschehen lassen – verständlich – da Sie Angst um Leib und Leben haben.“

Gerade bei Transporten nach Großbritannien haben Transporteure negative Erfahrungen mit Ladungsdiebstählen gemacht. Das in Europa am stärksten von Ladungsdiebstählen betroffene Gebiet erstreckt sich vom deutschen Rheinland über Nordfrankreich und Belgien bis nach England, meint Koller. Allein in diesem Gebiet verzeichneten die Behörden im Jahr 2017 über 14.000 Ladungsdiebstähle. Hinzu kommt in dieser Region auch noch das Risiko von blinden Passagieren, deren Ziel es ist, oft unbemerkt auf der Ladefläche eines Lkw nach Großbritannien zu gelangen.

## UNWILLIGE EXEKUTIVE?

„Entsprechend planen viele Frächter ihre Routen so, dass sie mindestens 200 Kilometer vor der Kanalküste keine Rast mehr einlegen“, sagt Fabian Koller. Allerdings sei dies auch den Tätern bekannt. Auffällig häufig komme es

am Rande dieser „200-km-Zone“ um die Kanalküste zu Ladungsdiebstählen, insbesondere in Belgien und England. „Durch das kleine und dicht besiedelte Belgien führen viele stark genutzte Transitrouten“, erläutert Koller, „den Tätern fällt es leicht, das Diebesgut grenzüberschreitend abzutransportieren, verstärkt auch über den Seeweg um es rasch unerkannt zu veräußern.“ Dabei profitieren die international agierenden Diebe von der territorial begrenzten Zuständigkeit der jeweiligen Polizeibehörden und leider auch manchmal von deren Unwillen. Koller: „Unsere Erfahrung zeigt, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der jeweiligen nationalen Polizeibehörden nur sehr eingeschränkt bis gar nicht funktioniert. Von den ca. 3.000 bekannten Ladungsdiebstählen in Belgien lag die Aufklärungsquote bei ca. 17 Prozent, eine unakzeptable Quote!“

Ein besonders negativer Trend sei zudem in Großbritannien zu beobachten: „Die entsprechende Kriminalität ist besonders in den Ballungsgebieten London, Birmingham und Manchester, wo viele Industriegebiete und Vertriebsstellen angesiedelt sind, hoch“, weiß Koller. In den britischen Medien wird die Grafschaft Nottinghamshire, südlich von Manchester, als „UK's crime hotspot for lorries“ bezeichnet. Im ersten Quartal 2018 stieg dort die Anzahl der Ladungsdiebstähle im Vergleich zum Vorjahr um sechs Prozent auf 454 angezeigte Vorfälle.

## VERLADER PUTZEN SICH AB

Fachleute raten auch hier dazu, bewachte Parkplätze zu benutzen um Ladungsdiebstähle zu vermeiden. „Neben der Tatsache, dass es eben viel zu wenige davon gibt, sind Verlader oft nicht bereit, dies bei der Frachtrate zu berücksichtigen“, spricht der Versicherungsexperte die wohl größte Hürde



**HOTSPOTS** Fabian Koller von der asko assekuranzmakler GmbH nennt die gefährlichsten Ladungsdiebstahl-Regionen beim Namen.

#### TECHNISCHE HILFSMITTEL

In der europäischen Transportwirtschaft versucht man sich mit technischen Hilfsmitteln zu wehren: Zahlreiche Unternehmen setzen auf „schnittfeste“ Planen. „Dies führt zu höheren Anschaffungskosten, ein Rückgang der Ladungsdiebstähle durch dieses – vermeintliche – Hindernis konnte aber bis jetzt leider nicht festgestellt werden, da die Diebe ihr Werkzeug sehr schnell angepasst haben, oder statt Schnitten nur mehr Löcher zum Ausspähen der geladenen Ware machen. Sofern es sich um interessante Ware handelt, werden die verschlossenen Aufliebertüren aufgebrochen und die Ware unbemerkt ausgeräumt“, berichtet Fabian Koller aus der Praxis.

Mittlerweile werden sogar sogenannte Alarmplanen angeboten, die bei einem Diebstahlversuch diesen durch SMS und E-Mail dem Transporteur melden

und akustische Signale versenden um die Diebe zu verscheuchen – ähnlich wie die Wegfahrsperrern beim Pkw. „Aber kann jeder 24 Stunden auf so eine Meldung reagieren und wenn ja wie?“, fragt Koller zu Recht.

#### EUROPA-POLITIK GEFORDERT

„Es gibt schon einige gute Ansätze, dieses Problem mehr und mehr in den Griff zu bekommen, aber fundierte Lösungen müssen auf europäischer Ebene von der Politik ausgehen“, meint er abschließend. „Sinnlose Gesetze zum Thema Fahr- und Ruhezeiten, die das Parken auf nicht vorhandenen oder überfüllten Parkplätzen, ohne Überwachung notwendig machen, oder Hotelübernachtungen zu erzwingen sind hier sicher nicht der richtige Weg“, so Fabian Koller. Sein Credo: „Solange der Mensch eine wesentliche Rolle spielt, werden auch menschliche Lösungen notwendig sein.“ ■

des bewachten Parkens an und erklärt auch warum: „Der Stellplatz auf einem bewachten Parkplatz kostet in etwa 25 Euro, was ein wahrlich überschaubarer Betrag ist. Die Parkgebühr im Verhältnis zum transportierten Warenwert ist bestenfalls im Promillebereich messbar. Hat ein Frächter z.B. 40 Lkw und würde damit ausschließlich bewachte Parkplätze anfahren, so beträgt der tägliche Kostenaufwand dafür schon 1.000 Euro“, rechnet er vor. „Aufgrund der harten Wettbewerbssituation in der Transportbranche haben Unternehmen oftmals nicht die Möglichkeit diese Parkgebühr an den Verlager weiterzugeben“, weiß Koller.

9284



## Einzigartig effektiv

Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt unter den Sattelkoffern mit unserer exklusiven Transportkältemaschine S.CU. Wirtschaftlicher kühlen mit dem herausragenden Isolations-System. Unsere Services und die Telematik TrailerConnect® sind inklusive: Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf. [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)



The TrailerCompany.