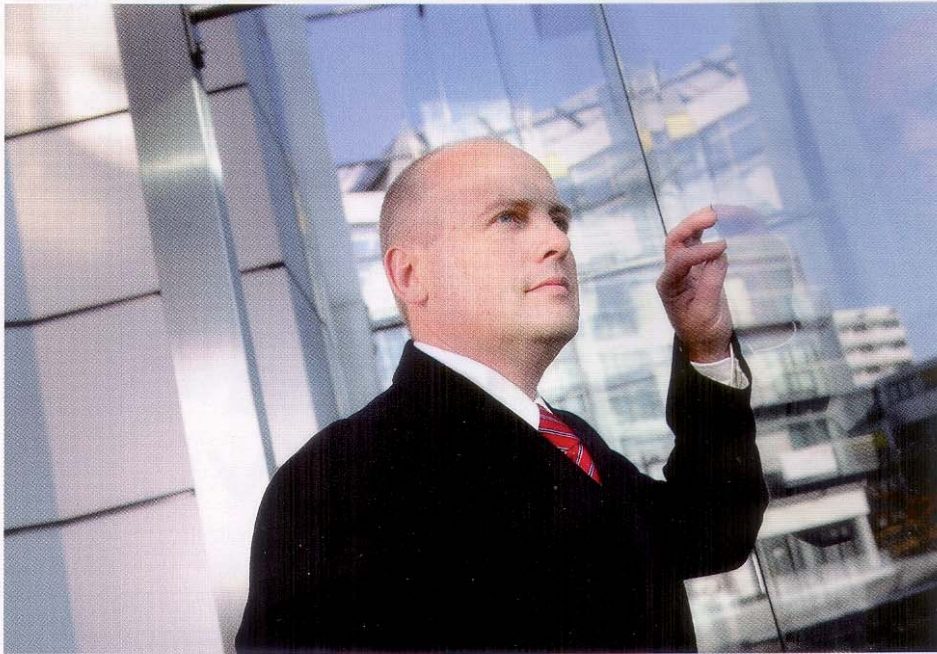


Frachtenbörsen vs. Sicherheit



Der Kampf um Ladungskapazitäten und Frachten eröffnet Betrügern und kriminellen Banden den Weg zum schnellen Geldverdienen - Globalität und Kriminalität im Transportgewerbe.

Montagsmorgen, die Telefone klingeln ununterbrochen und die erste Tasse Kaffee steht inzwischen kalt zwischen den Ordner und Notizzetteln. Post vom Kunden U. per Brief? Sonst gehen nur Faxe und E-Mails vom Kunden ein. Beim Öffnen überkommt Christian D., Inhaber der Spedition, eine Vorahnung. Hastig wird der Umschlag aufgerissen! ... halten wir Sie für den Schaden haftbar in Höhe von 77.000 Euro. Schweißperlen überkommen den sonst routinierten Besitzer der Spedition. Er ringt nach Atem und die Ereignisse der letzten Tage, laufen in seinen Gedanken nochmals ab.

+ + + 24. Mai 2011 + + +

Eine Hamburger Spedition erhält von der Hausspedition des Industrieversenders den Transportauftrag eine Sendung mit Chemikalien von Chemnitz nach Rotterdam zu transportieren. Eigene Frachtkapazitäten sind für den 25. Mai nicht vorhanden und nach erfolglosen Anfragen bei bereits bekannten Frachtführern beginnt die Suche nach einer Alternative. Der Kampf um die Ausla-

Frank John von der DESA.

stung der eigenen Kapazitäten und die Suche immer neuer Aufträge hatte vor zwei Jahren die regelmäßige Nutzung einer der führenden Frachtenbörsen zur Folge. Die Frachtenbörse, die in jüngster Vergangenheit mit einer Initiative für sichere Frachtenvergabe in Erscheinung trat und das Thema „Sicherheit“ umfassend auf ihren Internetseiten bewarb, schien alle Voraussetzungen für das Finden eines geeigneten Kandidaten zu bieten.

Auf der Suche nach einer Spedition für den offenen Auftrag wird Christian D. auf die slowenische Firma Trinidad d.o.o. aufmerksam. Per Telefon erfolgt eine Kontaktaufnahme mit dem vermeintlichen Geschäftsführer und Christian D.

übermittelt seine Wunschliste: Nachweis einer Firma, Güterverkehrslizenz, Versicherungsbestätigung, Name des Fahrers und Kennzeichen des Lkw.

Innerhalb von Stunden tickerte das Fax und E-Mails mit den geforderten Dokumenten gingen im Büro ein. Für den 54-Jährigen, der regelmäßig Transporte aus Tschechien, der Slowakei oder Slowenien an Frachtführer der europäischen Nachbarn vergab, war die schnelle Auftragsvergabe über die Frachtenbörse eine echte Hilfe um den permanenten Druck in der Logistikbranche gerecht zu werden. Die Konkurrenz aus den Nachbarländern und der Kostendruck der Versender führten zu einem permanenten Fall der Frachtenrate. Eine ganze Branche steht unter Druck und neue Formen der Teilnahme am Frachtverkehr bieten Chancen für die Unternehmer.

Christian D. sammelt die eingegangenen Unterlagen und lässt seinen Mitarbeiter Uwe K. mit dem „besten Spion der Welt“ den Namen der Spedition Trinidad d.o.o. „googeln“. Drei Seiten, zwei ähneln im Erscheinungsbild den Auskünften von Betreibern bekannter Wirtschaftsdatenbanken, sind mit Daten der angefragten slowenischen Firma erfasst. Mit der Übersetzerfunktion wird schnell der Text übersetzt. Es scheint sich um eine Spedition zu handeln, dass kann selbst der Laie nachvollziehen. Ein notarieller Vertrag über den Verkauf der Firma an einen neuen Geschäftsführer wird per E-Mail übermittelt. Eine Güterverkehrslizenz und eine Versicherungsbestätigung sind inzwischen mit dem Fax eingegangen. Die Globalisierung scheint für Christian



Ein Areal mit Ladungsresten.

D. inzwischen auch Vorteile zu bringen.

Nach wenigen Tagen klingelt das Telefon und die vom Versender beauftragte Hausspedition meldet sich am Telefon: „Wo ist die Sendung hingegangen - in Rotterdam ist nichts angekommen.“ Christian D. ist an diesen Tag in einem neuen Zeitalter der „Globalisierung“ angekommen ...

+ + + Bandenmäßiger Diebstahl von Lkw-Ladungen über Frachtenbörsen + + +

In den letzten vier Jahren wurden beim BKA mindestens 200 Lkw-Entwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Frachtenbörsen registriert. Das Grau- und Dunkelfeld für die Länder Deutschland, Österreich und Tschechien dürfte weit größer sein, äußerte ein Ermittler des LKA Sachsen. Versicherungen und Ermittlungsbehörden warnen vor der neuen „Masche“. International agierende Täter, mit Schwerpunkt in der Slowakei, nutzen immer konsequenter die Möglichkeiten der Frachtenbörse, um Lkw-Ladungen betrügerisch in den Besitz zu bringen.

Durch das Eingehen auf Offerten in der Frachtenbörse bzw. durch das zielgerichtete Anbieten von Transportkapazitäten, verschaffen sich die Täter Zugang zu Transportaufträgen. Im Verlauf der Geschäftsanbahnung wird mit einem breiten Spektrum von Täuschungshandlungen, wie Nutzung realer Dokumente, Verfälschung von Unterlagen und falschen Identitäten das Vertrauen bei den Auftraggebern erzeugt. Der Transport wird an den „Bewerber“ vergeben und das Ziel der Täuschungshandlung ist erfüllt. Bedingt durch die Schnelligkeit der Transportabwicklung und die üblichen Abläufe in der Spedition werden „Red flags“, Indikatoren für die Betrugs-handlungen meist nie wahrgenommen.

Indizien für betrügerische Handlungen, wie das Abweichen von avisierten Fahrernamen, gemeldeten Kfz-Kennzeichen, die Nutzung von Freemail-Adressen, Kommunikation ausschließlich über Mobiltelefon, Abweichungen vom üblichen Prozedere der Informationsbereitstellung, schlechte Dokumentenkopien und andere Auffälligkeiten, wurde ignoriert.

Die entwendeten Lkw-Ladungen, werden wie bei Altmetall direkt nach Ungarn transportiert oder gelangen über Umwege, kurzfristig angemietete Zwischenlager in Tschechien, Österreich, Slowakei, zu den Abnehmern. Chemikalien,

Gussteile, Gabelstapler, Kaffee, Solar-module, Drogerieartikel, Baustoffe, Pflanzenschutzmittel, Druckfarbe gehören zum Sortiment der aktuell über die slowenische Firma Trinidad d.o.o. entwendeten Lkw-Frachten.

+ + + Slowenische Briefkastenfirma übernimmt in zehn Tagen 25 Komplettladungen + + +

So wie Christian D. gehen im Juni 2011 bei weiteren 24 Geschädigten Haftbarhaltungen ein. Die Versicherungen und die Polizei reagieren schnell und Ermittlungen in Deutschland, Tschechien, Slowenien und der Slowakei lassen einen bandenmäßigen Diebstahl als Hintergrund der Warenverluste erkennen. Zu einigen Aspekten wurden inzwischen Indizien erarbeitet, die einen Einblick in die Vorgehensweise der Tätergruppe ermöglichen.

Die Immobilienvermittlungsfirma Trinidad d.o.o. wird durch den Besitzer Marko M. zum Verkauf avisiert. Die Geschäfte laufen schleppend und da sucht man neue Geschäftsfelder. Bekannt ist, dass Marko M. Anfang Mai den Gewerbegegenstand um das Geschäftsfeld „Spedition“ erweitert. Fahrzeuge existieren nicht und sind auch nicht zur Anschaffung geplant. Parallel dazu wird schon mit dem Kaufinteressenten Ivo T. aus Ljubljana verhandelt. Dieser weiß nicht, dass die Trinidad d.o.o. aus einem Firmenmantel, einem Stempel und einigen Geschäftspapieren besteht. Mitte Mai wird man sich einig und die Firma ist offiziell verkauft. Ivo T. muss noch einige Wochen warten, bis das slowenische Handelsregister die Firmenübernahme offiziell bestätigt. Das Internet ist wesentlich schneller und noch im Mai erscheint auf Internetseiten der neue Eigentümer mit der Speditionstätigkeit.

Etwa zeitgleich zur Anmeldung der Speditionstätigkeit erfolgt in einer deutschen Frachtenbörse eine Anmeldung und das Anlegen des Nutzerprofils der Trinidad d.o.o.-

Kurz nach der Veröffentlichung in der Frachtenbörse vergeben innerhalb weniger Tage mindestens 25 Speditionen und Frachtführer ihren Auftrag an die slowenische Firma. Wie bei Christian D. werden die Standarddokumente angefordert und von einer Freemail-Adresse oder einem Post-Faxgerät an die potentiellen Auftraggeber übermittelt. Das Kennzeichen wird avisiert und alle Auftraggeber erteilen ihren Frachtauftrag an die vermeintlich „sichere“ slowenische Firma.

„Der Preis stimmte und die Abwicklung verlief ohne Zeitverluste“, erklärte Christian D. Ähnlich unkritisch sahen es auch die anderen Auftraggeber der Trinidad d.o.o. Versicherungsermittler Uwe Lange: „Keiner der Auftraggeber reagierte auf Faxzusendungen von einem Postfax, die Bereitstellung einer fremden Versicherungsbestätigung oder die permanente Abwicklung über ein Mobiltelefon.“

Die Tätergruppe mietete in Vorbereitung ihrer geplanten Aktivitäten im Mai ein Lager in Tschechien an und beauftragte den tschechischen Frachtführer K. mit den Transport der 25 Frachten. Pünktlich wurden die Ladungen bei den Versendern abgeholt. Der tschechische Subunternehmer erhielt von seinem Auftraggeber der Trinidad d.o.o. die schriftliche Anweisung, offensichtlich ein inzwischen übliches Prozedere, eine neuen CMR-Frachtbrief mit dem Ziel „Bela Pod Bezdezem“, dem angeblichen tschechischen Lager der slowenischen Firma. Frank John, Sicherheitsberater: „Da stellte niemand beim Frachtführer kritische Fragen und man war dort über die hohen Frachtraten erfreut.“

Der Schreibfehler im Ortsnamen des



Die Firmenanschrift in Slowenien.

Firmenschildes war dabei die kleinste Auffälligkeit in der Abwicklung des Frachtauftrages.

Die Nachtwächter auf dem ehemaligen Kasernengelände waren schon verwundert über das rege Treiben der neuen Mieter. Stoisch gleichgültig notierte man die Kennzeichen der tschechischen und slowakischen Lkw. Mit der Übergabe der Lkw-Ladungen im tschechischen Trinidad-Lager war der erste Stepp für die Tätergruppe absolviert. DESA-Ermittler Lange: „Die Akteure hatten nur bedingt Kenntnisse über die Art der Warengruppe und hofften auf schnell verkäufliche hochwertige Ware.“ Ungerösteter Kaffee, Laminat, Solarmodule, Drogerieware, Gussteile, Maschinenteile - die Palette der ankommenden Chargen war sehr breit. Vom Lager „Bela Pod Bezdezem“ erfolgte sukzessiv der Abtransport zu den Abnehmern, die nach Erkenntnissen der Polizei in der Slowakei und den Nachbarländern zu finden sind. Gabelstapler aus einer Lieferung waren hilfreich um die Ware schnell für den Abtransport bereitzustellen.

Am 1. Juni wird das Lager durch beauftragte Versicherungermittler identifiziert und Ermittlungen werden vor Ort aufgenommen. Frank John: „In zwei Hallen und auf dem Areal wurden Reste der Ladungen festgestellt und Sicherungsmaßnahmen eingeleitet. Nach wenigen Stunden waren bereits zwei Dutzend Kriminalbeamte aus Prag in der ehemaligen Kaserne mit der Spurensicherung beschäftigt.“

+++ Frachtenbörsen im Fadenkreuz der international agierenden Tätergruppe +++

In den letzten vier Jahren ist ein rasanter Anstieg von kriminellen Handlungen unter Ausnutzung der Anbahnungsmöglichkeiten über Frachtenbörsen zu verzeichnen. „Die Täter qualifizieren ständig ihr Vorgehen und passen sich den Verhaltensmustern der potentiellen Auftraggeber an“, berichtet Klaus-Dieter Baier von der Beratungsgesellschaft DESA. „Mittlerweile werden offiziell existierende Firmen aufgekauft um möglichen Überprüfungsmaßnahmen der Auftraggeber vorzubeugen“, so Baier in einem Vortrag vor Vertretern der Versicherung. Eine Branche ist beunruhigt und die Beteiligten der Transportkette suchen fieberhaft nach Lösungen. Einzelne Stimmen, die nach einem Verbot von Frachtenbörsen bei der Auftragsvergabe rufen, werden von der Realität der Argumente eingeholt.

Dennoch sind neue Wege gefragt. „Analysiert man die letzten 25 Fälle des Trinidad-Komplexe erkennt man schnell, dass bei einem sorgfältigen kritischen Prüfen der eingegangenen Unterlagen eine formale Auftragsvergabe nicht mehr möglich gewesen wäre“, berichtet Baier. Sein Kollege Frank John: „Versicherungsbestätigung eines Dritten, Abwicklung über Freemail-Adresse und Mobilfunk, dass hätte zu weiteren Prüfungen führen müssen.“

Fachanwalt für Versicherungsrecht Cliff Meesenburg: „Zeitdruck, Terminstellungen und bisher schadensfreie Transportabwicklungen entbinden den Unternehmer nicht, von einer angemessenen Wahrnehmung der gesetzlich fixierten Sorgfaltspflichten.“

„Die Entwicklung einer geeigneten Organisation bei der Prüfung von neuen Geschäftspartnern ist dabei ein zentrales Element der Risikosteuerung im Umgang

mit der Frachtenbörse“, so Berater Baier. Damit steht er nicht allein und wird mit weiteren Argumenten von Vertretern der Versicherung, Industrierversendern und Branchenverbänden unterstützt. Immer wieder reagieren Kritiker auf solche Forderungen mit „Totschlagargumenten“, ähnlich der Aussage von Timo W. einem selbst fahrenden Frachtführer: „Wenn wir mehr prüfen, werden die Täter nur raffinierter und passen sich den Wunschforderungen an.“ Damit ignoriert er die praktischen Erfahrungen bei der Prävention und Repression von Kriminalität gegen die Transportkette. Versicherungermittler Lange: „Wir gehen davon aus, dass allein im Bewerbungsprozedere, mit den schon dort erkennbaren Auffälligkeiten, eine angemessene Nachprüfung bei einem Gros der Schadensfälle nicht zu einer Auftragsvergabe geführt hätte.“ Mit dem Einfordern und Dokumenten und Informationen wird zum einen das Entdeckungsrisiko und das Erkennen von betrügerischen Handlungen verbessert und zum anderen die Handlungsfähigkeit der Täter erheblich eingeschränkt. „In zahlreichen Schadensfällen hätte eine angemessene und strukturierte Prüfung des Bewerbers zu keiner Auftragsvergabe geführt und der Unternehmer hätte heute nicht mit einer Haftbarhaltung und finanziellen Risiken konfrontiert“, kommentiert Frank John von der DESA.

Ein Beamter des LKA NRW: „Wir kennen nur die Spitze des Eisberges, zahlreiche Fälle werden autark registriert und ein zentrales Lagebild ist nur in Ausnahmen vorhanden. Ohne einen verantwortungsvollen Umgang mit den Offerten über Frachtenbörsen ist mit weiteren Straftaten in Zukunft zu rechnen.“

K.H. Glitza



Eine Lagertür in Tschechien.



Eine Lkw-Ladung in Tschechien.

Fotos: DESA/hfr