



Vermehrte Polizeikontrollen auf Lkw-Rastplätzen tragen zur Verhinderung von Frachtdiebstählen bei.



Andreas Gießler erfand eine Alarmplane für Lastkraftwagen: Ein Alarmton soll Diebe vertreiben.

Tatort auf vier Rädern

Frachtdiebstähle gelten als lukratives Geschäft für Tätergruppen. Aufgrund vermehrter Kontrollen der Polizei auf Lkw-Rastplätzen passieren in Österreich im Vergleich zu Nachbarländern wenige Diebstähle.

Tatort: nächtliche Autobahn. Der Lkw hat bereits viele Kilometer Fahrt hinter sich. Der Lenker bemerkt den Pkw nicht, der dicht hinter ihm fährt und so nahe kommt, dass einer der Täter durch das Schiebedach auf die Motorhaube gelangt und die Hecktüre des Lkws aufbricht. Rasch wird die Fracht auf Brauchbares untersucht. Gestohlen wird alles, was wertvoll, gut absetzbar oder leicht zu transportieren ist wie Laptops, Mobiltelefone, Werkzeuge, oder Kleidung. Ist nichts dabei, springt der Täter wieder von der Ladefläche zurück auf die Motorhaube des Pkws und steigt in den Wagen. Der Pkw verlässt die Autobahn bei der nächsten Ausfahrt. Niemand hat etwas von dem Coup bemerkt. Es handelt sich um die international als „Truck-Robbery-Methode“ bekannte Vorgehensweise bei Frachtdiebstählen, strafbar nach § 129 StGB (Diebstahl durch Einbruch oder mit Waffen). In Österreich passieren derartige Überfälle auf Lkws selten, im benachbarten Ausland etwa häufen sich solche Fälle. Die Täter stammen laut Erkenntnissen der Polizei vorwiegend aus Rumänien.

Planenschlitzen. Die zweite Erscheinungsform von Transportdiebstählen ist das „Planenschlitzen“, weniger spektakulär, aber häufiger vorkommend. „Die Täter schneiden an einer Seite des Lkws die Plane auf und sehen nach, welche Güter der Lkw geladen hat“, er-

klärt Chefinspektor Herbert Landauf, Leiter des Referats Diebstahl im Bundeskriminalamt. „Entspricht die Ladung ihren Anforderungen, brechen sie die Ladeklappen auf und entwenden das Transportgut.“ Schauplätze dieser Delikte sind meist Lkw-Parkplätze oder Rastplätze entlang von Autobahnen. „Je nach Art, Menge und Beschaffenheit der Ladung wird diese in Kleintransporter oder auch in große Lkws verladen und abtransportiert“, erklärt Landauf. „Die Täter gehen arbeitsteilig vor und unseren Erkenntnissen zufolge sind auch Begleit- oder Vorausfahrzeuge im Spiel, die die unmittelbaren Ausführungstäter unterstützen und absichern.“ Laut Erkenntnissen der Polizei stammen die Täter vorwiegend aus Polen.

Leichtes Spiel haben die Täter auf nicht videoüberwachten, dunklen Parkplätzen. „Der Fahrer wird entweder bestochen oder bekommt nichts mit, die anderen Fahrer auch nicht“, sagt Chefinspektor Johann Schramböck vom Landeskriminalamt Niederösterreich. „Der Diebstahl von Waren im Wert bis zu einer Million Euro ist keine Seltenheit.“ Die deutsche Polizei hat den Modus Operandi bei einer der letzten Festnahmen dokumentiert: „Ein bis zwei Fahrzeuge fahren vor, prüfen den Parkplatz auf Polizeipräsenz oder Videoüberwachung, dann kommen ein bis zwei weitere Fahrzeuge nach und

schlitzen die Planen der Lkws auf. Anhand der Labels erkennen sie den Inhalt und stellen diese in eine *WhatsApp*-Gruppe, wo Hehler mitteilen, was sie wollen. Die Info, welcher Lkw interessant ist, geht weiter und dann kommt ein zusätzliches Fahrzeug, meist ein Kastenwagen oder Klein-Lkw hinzu. Die Täter brechen die hintere Tür der Lkws auf und entladen die Ware so schnell wie möglich. In manchen Fällen blockieren weitere Fahrzeuge die Einfahrt zum Parkplatz.“ Organisation und Schnelligkeit ist bei den Tätergruppen großgeschrieben. „Die Täter sind mobil. Bisher hatten wir es nur mit ausländischen Tätergruppen zu tun, die in wechselnden Zusammensetzungen agieren“, berichtet Chefinspektor Landauf. „In vielen Fällen wissen wir nicht, wo die Straftat stattgefunden hat. Manchmal kann nicht einmal festgestellt werden, in welchem Land die Tat verübt wurde. Die Lkws fahren zumeist durch mehrere europäische Länder. Das erschwert unsere Ermittlungen.“

Die Kriminalbeamten im Bundeskriminalamt leiten wichtige Informationen und Fahndungen an alle infrage kommenden Polizeidienststellen weiter. „Wir versuchen, anhand der uns vorliegenden Informationen zu analysieren, ob gleichgelagerte Fälle vorliegen und ob man zu weiteren Aufschlüssen gelangen kann. Können Spuren gesichert werden, werden diese auch international abgeglichen“, sagt Landauf.



Frachtdiebstahl: Um die die Plombe nicht zu beschädigen, trennten die Täter das Stahlseil hinter der Planenverzurrung durch.

Schaden. Europaweit wird der durch Transportdiebstähle entstandene Schaden auf bis zu zwei Milliarden Euro geschätzt. Alleine in Deutschland geht man davon aus, dass ein jährlicher Schaden von etwa 300 Millionen Euro entsteht. „In Österreich führen wir keine entsprechenden Aufzeichnungen und es ist daher die Schadenssumme statistisch nicht auswertbar“, sagt Landauf. „Da die angezeigten Delikte aber bisher minimal waren, gehen wir von einer eher zu vernachlässigenden Schadenshöhe aus.“

Auch am Flughafen Schwechat stellten Frachtdiebstähle in der vergangenen Zeit zahlenmäßig nur einen sehr geringen Teil der Gesamtkriminalität dar. „Häufigste Diebstgüter bei den bekannt gewordenen Frachtdiebstählen waren Computer, Laptops, Mobiltelefone und sonstige elektronische Geräte, die aus Lkws gestohlen worden sind“, erläutert Chefinspektor Franz Wachtler vom Stadtpolizeikommando Schwechat. „In unseren Fällen hat es sich um Insider-Diebstähle gehandelt, die Güter sind von den Lkw-Lenkern während des Transportes selbst gestohlen worden. Andere Arten von Frachtdiebstählen etwa durch Planenschlitzen oder durch Raub sind bei uns nicht angefallen.“

Die Vorgangsweise der Täter bei den Diebstählen am Flughafen liegt im Wesentlichen in der Umgehung der Sperrvorrichtungen. Die Lkws werden nach dem Beladen verplombt. „Auf dem Weg zum Bestimmungsort werden die Sperrvorrichtungen von den Lenkern durch Aufschneiden der Planenseile oder Abschrauben des Schließmechanismus umgangen und das Diebesgut entweder in die Fahrerkabine oder in ein anderes Fahrzeug verladen“, erklärt Wachtler. „Die Planenseile werden nach der Tat mit Klebstoff verbunden oder der Schließmechanismus wird wieder befestigt, sodass augenscheinlich nichts auf das Eindringen in den Laderaum hindeutet. Die Diebstähle werden in den meisten Fällen bei der Übernahme durch den Adressaten nicht bemerkt, weil die Plombe am Lkw unbeschädigt bleibt und er davon ausgehen kann, dass das verladene Gut vollständig angekommen ist.“ Mehrere Fälle werden erst Tage oder Wochen später angezeigt, wodurch die Ermittlungen und die Möglichkeit der Aufklärung erschwert werden. Sachbeweise wie Einbruchsspuren, Datenverkehr, Spuren auf dem Diebesgut, Erkenntnisse aus dem Ausland oder auch das Sicherstellen des Diebesgutes im Ausland

sind nach dieser Zeit schwer zu erbringen. Die Beamten stellten fest, dass einige Fälle von Frachtdiebstählen von den Geschädigten aus verschiedenen Gründen nicht angezeigt worden sind.

Herausforderungen bestehen in den Ermittlungen der Verbindungen der Tätergruppen untereinander, da die Beamten zumeist auf die Erkenntnisse aus dem Ausland angewiesen sind. „Die Begründung für die Zuständigkeit eines österreichischen Gerichtes zu erbringen ist oft schwierig, da daran die Zulässigkeit von Ermittlungen durch die Kriminalpolizei geknüpft ist“, sagt Wachtler. Beispiel: „In einem österreichischen Ermittlungsverfahren gegen eine bestimmte Tätergruppe stellt sich heraus, dass diese Täter auch einen Frachtdiebstahl auf der Fahrstrecke von der Schweiz nach Holland begangen haben. In einem solchen Fall ist die Berichterstattung an die Staatsanwaltschaft vorgesehen, sonstige Maßnahmen durch die Kriminalpolizei jedoch nicht.“ Im Normalfall laufen Einsätze bei Frachtdiebstahl folgendermaßen ab: Das geschädigte Unternehmen zeigt den Vorfall an. Die Einsatzleitstelle entsendet eine Polizeistreife. Nach einer ersten Lageeinschätzung durch die Einsatzbe-

amten werden die Beamten des Kriminaldienstes verständigt. Dann folgt die Tatortarbeit – sofern möglich: Denn nicht immer sind der Lkw und Teile der Ladung noch an Ort und Stelle. Es werden Daten oder Beweismittel gesichert, Opfer und Zeugen vernommen, das Transportunternehmen und der Lkw-Lenker ausgeforscht, sofern dieser nicht mehr anwesend ist. Nach Abschluss der Ermittlungen geht ein Bericht an die Staatsanwaltschaft.

Langwierige Ermittlungen. Ermittlungsverfahren können sich über Wochen und Monate ziehen. „Die Kriminalbeamten in Schwechat haben 2017 in rund zehn Fällen ermittelt“, sagt Wachtler. „Mehrere Frachtdiebstähle sind geklärt worden, verdächtige Lkw-Lenker und sonstige Beteiligte sind festgenommen, Diebesgut im Wert von mehreren Hunderttausend Euro ist sichergestellt und große Bargeldsummen sind konfisziert worden.“ Die Schadenssummen sind bei fast allen Straftaten aufgrund der hohen Werte der transportierten Gegenstände enorm. „Beispielsweise sind von der Fracht eines Lkws 300 Mobiltelefone im Wert von je rund 1.000 Euro gestohlen worden und um 100 Euro pro Gerät im benachbarten Ausland weiterverkauft worden.“ In einem Ermittlungsverfahren gegen eine Gruppe ungarischer Lkw-Lenker wurden Diebstähle von Frachtgütern mit einer Gesamtschadenssumme von über 500.000 Euro geklärt. „Ich bin überzeugt, dass Unternehmen durch Präventionsmaßnahmen die Risiken insbesondere bei genannten Insider-Diebstählen merklich verringern können“, sagt Franz Wachtler. „Wir nehmen seit Kurzem an einer internationalen Arbeitsgruppe teil, die sich mit diesem Phänomen beschäftigt“, erklärt BK-Ermittler Landauf. „Wir nutzen diese Kontakte, um einen raschen Informations- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. In der Prävention sind auch die Autobahn- und AGM-Streifen tätig, die Lkw-Rastplätze in unregelmäßigen Abständen kontrollieren. Autobahnrastplätze werden verstärkt videoüberwacht. Die Frachtbranche hat auf diese Art von Diebstählen reagiert, zumal die Schäden oft enorm sind und nicht immer von Versicherungen getragen werden. Es werden immer öfter Container als Transportbehältnisse bevorzugt, Fahrer werden instruiert.“

Julia Riegler/Herbert Zwickl