

## Logistiker

Es ist Mittwoch der 11. April 2012, zwei Tage nach Ostern. Am 6. April sollte eine Lieferung von Schaltelementen aus der Slowakischen Republik eintreffen. Herr O'Brien, Leiter der Einkaufsabteilung „Electronic Specials Ltd.“, ist unruhig. Sein Unternehmen mit Sitz in Brighton/Großbritannien ist in der Branche vor allem wegen seiner Zuverlässigkeit bekannt. Das Unternehmen verarbeitet elektronische Bauteile für Kommunikationsinstrumente. Herr O'Brien ist aufgeregt, trifft die bestellte nicht rechtzeitig ein droht ein Stopp einer ganzen Produktionslinie. Er greift zum Telefon und geht in Kontakt zu dem slowakischen Lieferanten. Von dem erhält er die Mitteilung, dass die Ware planmäßig bereits am 5. April morgens durch eine beauftragte Spedition übernommen wurde und das Werk verlassen hat, eine entsprechende Dokumentation liegt ihm vor, die er auch gleich an O'Brien weiterleitet.

Eine ähnliche Situation, ebenfalls am 6. April, in der Niederlassung eines deutschen Produzenten von Transporthilfsmitteln. Es sollten 4 dieser Spezialgeräte bereits am 5 April in Prag eintreffen, die Kunden warteten seit zwei Tagen, dass sie ihnen zur Verfügung stehen. Jedes Teil kostet rund 98.000 EUR.

Fast zum gleichen Zeitpunkt versucht der Geschäftsführer eines rumänischen Unternehmens, das elektrische Küchengeräte, Elektroherde u. ä., aus den USA geordert hat, mit dem Spediteur in Kontakt zu kommen. Er wartet bereits seit 5. April auf die Ankunft einer entsprechenden Lieferung.

Was ist passiert.

Als die Küchengeräte im Hamburger Freihafen eintrafen, steht ein Truck mit Trailer bereit die Ware aufzunehmen und nach Bukarest zu transportieren. Der Kontrakt mit einer Hamburger Spedition war lange Zeit zuvor geschlossen. Allerdings stand am 4. April nicht das Fahrzeug des Hamburger Vertragspartners für den Transport bereit. Der hatte bereits zum Zeitpunkt der Annahme des Auftrages keine ausreichende Kapazität für die Realisierung. Er annoncierte den Transport von Hamburg nach Bukarest auf einer Internetplattform. Dieser Vorgang ist nicht unüblich in der Branche. Auf diese Weise findet man Gelegenheiten Aufträge möglichst schnell, effektiv und vor allem kostengünstig zu realisieren. Auch primäre Auftraggeber bedienen sich solcher Plattformen, vor allem, um die Transportkosten so gering wie möglich zu halten, haben doch diese auch einen nicht unerheblichen Anteil am Preis des Endproduktes.

Allein die Vermittlung eines bestehenden Transportauftrages verspricht einen Profit, wenn man diesen an einen finanziell günstigeren Subunternehmer weiterleitet. Auch das ist gelebte Praxis.

Zurück zu den Küchengeräten. Eine österreichische Firma übernimmt den Auftrag via Internet. Die notwendigen Dokumente werden auf elektronischem Wege ausgetauscht. Das sind sowohl seitens die Frachtpapiere der Hamburger Spedition als auch die notwendigen Dokumente des österreichischen Transportunternehmens, also ein Beleg für die Konzession, ein Handelsregisterauszug, Fahrzeugpapiere usw. Das österreichische Unternehmen führt eine inhaltsschwere Firmierung „Trust Us GmbH“. Die Firma „Trust Us GmbH“ beauftragt auf gleichem Wege innerhalb kürzester Zeit eine in Polen ansässige Spedition.

Die polnische Firma realisiert den Auftrag ihres Auftraggebers, dennoch erreicht die Ware nicht den Bestimmungsort des amerikanischen Auftraggebers.

Der Versicherer des Geschädigten beauftragte ein privates Ermittlungsunternehmen in Berlin mit der Aufklärung der Umstände und wenn möglich die Wiederbeschaffung der Ware.

Das Ergebnis vorweg: das österreichische Unternehmen „Trust Us GmbH“ handelte in betrügerischer Absicht.

„Trust Us GmbH“ existierte einst tatsächlich, allerdings nicht mehr zur relevanten Zeit. Die Täter verfälschten den Handelsregisterauszug und weitere amtlichen Dokumente. Die „elektronische“ Vorlage ermöglicht eine solche Manipulation.

Mit den nun bei „Trust Us GmbH“ vorliegenden Frachtpapieren wurde die polnische Spedition beauftragt. Im guten Glauben übernahm der polnische Kraftfahrer in Hamburg die Ware. Kaum dass er sich auf der Autobahn in Richtung Bukarest befand erhielt er von seinem Dispatcher eine Mitteilung per SMS, dass sich das Ziel seines Transportes geändert hat. Die Ware sollte nun nicht nach Bukarest, sondern nach Bratislava transportieren werden. Der Dispatcher des polnischen Spediteurs erhielt diese Weisung per SMS von seinem Auftraggeber, der „Trust Us GmbH“.

An der übermittelten Adresse in Bratislava befand sich ein kleines Hotel, weit und breit kein Lager oder ähnliches. Es war etwa 20 Uhr. Hier wartete aber bereits ein freundlicher „Helfer“, ein „Lotse“, der den Transport an seinen endgültigen Bestimmungsort bringen sollte. Es handelte sich dabei um eine stillgelegte Fabrik, leere Lagerräume. An der Halle stand auch die Firmierung „Trust Us GmbH“. Der Kraftfahrer prüfte die vorgelegten Dokumente des mutmaßlichen Empfängers. Alles stimmte. Unterschriften und Stempel wurden ausgetauscht. Danach war die Ware schnell abgeladen.

Die gleiche polnische Spedition erhielt für den gleichen Zeitraum 8 weitere Transportaufträge von der „Trust Us GmbH“. In diesen Fällen waren die Transportwege kürzer, sie führten alle von Wien nach einen winzigen Ort an der Slowakisch-ungarischen Grenze. Auch hier hatte die Firma „Trust Us GmbH“ eine Niederlassung. Die Erteilung der Aufträge hatte die Bedingung, dass diese bis spätestens Freitag, den 6. April realisiert sein sollten.

Das Ermittlungsbüro organisierte zeitgleiche Interviews mit den beteiligten Kraftfahrern und Dispatchern der polnischen Spedition. Die Interviews sollten es ermöglichen detailliert den Ablauf von der Auftragsannahme bis zu seiner Realisierung nachzuvollziehen. Es sollten aber auch relevante Informationen gesammelt werden, die Aufschluss darüber geben sollten inwieweit das polnische Logistikunternehmen in kriminelle Handlungen einbezogen ist. Es bestand der berechtigte Verdacht, dass die betrügerischen Handlungen durch die polnische Spedition geplant und ausgeführt wurden. Es mussten also die Interviews sensible und unvoreingenommen geführt werden und das in zwei Richtungen: das polnische Unternehmen bzw. dessen Angestellte sind mögliche Täter oder sie sind missbrauchtes Werkzeug.

Die geführten Interviews waren letztlich eine entscheidende Basis dafür, dass der gesamte Verlauf der kriminellen Handlungen nachvollzogen und zusätzliche Zeugen ermittelt werden konnten. Von entscheidender Bedeutung, vor allem für die Identifizierung zweier Beteiligter, war deren qualifizierte Personenbeschreibung. Diese ermöglichte später Informationen von Dritten zu vergleichen, die zu zwei beteiligten ungarischen Kriminellen führte. Die Interviews erbrachten auch

den objektiven Beweis, dass die beteiligte polnische Spedition missbraucht wurde und Bestandteil eines über mehrere europäische Ländergrenzen gespieltes kriminelles Puzzle war.

Hier noch weitere Details; nach dem die polnischen Spediteure das Terrain der „Niederlassungen“ verlassen hatten, erschienen LKWs mit slowakischen Kennzeichen, die die Waren erneut aufnahmen und in ein Drittland verbrachten. Die Miete für die Lagerhallen wurde von „Trust Us GmbH“ für drei Monate im Voraus bezahlt. Auch der Mietvertrag mit dem Eigner der Hallen erfolgte auf der Grundlage gefälschter Dokumente. In der Halle befand sich zeitweilig eine Sammlung unterschiedlichster Waren, die nichts miteinander zu tun hatte (Säuren, Autoreifen, Damenhygieneartikel, diverse Küchengeräte, Computer Transporthilfsmittel). Der materielle Schaden für die Lieferanten betrug rund 950.000 Euro.

Zwei der Täter konnten später auf Grund der Aussage eines ungarischen Taxifahrers identifiziert werden. Der wurde regelmäßig von den zwei Tätern für Fahrten zu den Lagerhallen im ungarischen Grenzort genutzt. Der Taxifahrer, ein ehemaliger Polizist, glaubte, dass irgendetwas mit den beiden Personen nicht stimmen würde. Vorsichtshalber notierte er sich das Kennzeichen des PKW, mit dem die beiden Männer an seinem Halteplatz erschienen, in sein Taxi umstiegen und sich zu „Trust Us GmbH“ fahren ließen.

Die polnischen Interviewer und der ungarische Ermittler stehen jetzt auf der Zeugenliste der Österreichischen Staatsanwaltschaft.

Die eigentlichen Auftraggeber blieben im Dunklen. Eine Spur führte in die Ukraine.

Der Transportbetrug gegen das britische Unternehmen „Electronic Specials Ltd.“ Konnte dieser Gruppe nicht zugeordnet werden. Das Unternehmen wartet immer noch auf die Lieferung der Bauteile. Der Modus Operandi: eine gestohlene oder gefundene ID-Karte des vermeidlichen Kraftfahrers und die Fälschung des Kennzeichens des annoncierten Trucks ermöglichten zunächst, dass Kriminelle in den Besitz der Waren kamen. Die am Werkstor installierte Videoüberwachungsanlage zeichnete den gesamten Vorgang auf. Bedauerlicherweise verfügte ein Verantwortlicher des Lagers, dass diese Aufzeichnungen bereits nach einer Woche gelöscht wurden; es sei üblich diese Daten wegen der Einhaltung des Datenschutzes nicht länger zu sichern. Erst nach weiteren drei Wochen beauftragte der Versicherer das Ermittlungsbüro.

Die Verlierer in dem kriminellen Spiel ohne Grenzen sind die Versicherungsgesellschaften, die für die Verluste haften. Jedoch werden die Lieferanten und Produzenten die entstandenen Kosten in ihren künftigen Versicherungsprämien wiederfinden und zuletzt zahlen die Konsumenten. In den geschilderten Sachverhalt wurden mehrere Lieferanten direkt geschädigt. Bedauerlicherweise ist es nicht gelungen alle Geschädigten zusammenzuführen. Der Schaden sei nur ein indirekter, er würde durch die Versicherer ausgeglichen und eine Ermittlung durch private Ermittler würde neue Kosten verursachen. Nach dem in einer straff organisierten Operation Ermittlungen in 9 Ländern (Deutschland, Polen, Österreich, Tschechien, Slowakische Republik, Rumänien, Luxemburg, Ukraine, Ungarn) geführt wurden stießen die Ermittlungen an ihre finanziellen Grenzen und dem Desinteresse der Geschädigten.

Anleihen für die kriminellen Ideen könnten die Täter aus den USA erhalten haben. Dort hatten sich die russischen Einwanderer Nicholas Lakes und Viachelav Berkovich Zugang zu dem Internet-Portal Safersys.org des US-Department of Transportation verschafft. Dort werden ebenfalls

Transportaufträge angeboten. Die beiden bemächtigten sich der Identität eines realen Transport-Unternehmens und manipulierten relevante Daten. So vergaben sie an Sub-Transporteure Aufträge und ließen sich dafür bezahlen. Die Firma, die den Auftrag ausgeführt hatte, blieb auf ihren Kosten sitzen. Die Beschwerde bei der Firma, deren Identität missbraucht worden war, förderte dann den Betrug zu tage. In der Zwischenzeit hatten sich jedoch die beiden pfiffigen Betrüger längst wieder auf einem anderen Firmenportal eingehackt und das Spielchen ein weiteres Mal getrieben.

Bis für das Duo die Handschellen klickten dauerte es drei Jahre. In dieser Zeit wurden rund 300 Speditionsunternehmen um ihr Geld gebracht. Der Gewinn war erheblich, denn von der Beute konnte die Polizei noch immerhin 1,4 Millionen US-Dollar sicherstellen. Im Spätsommer 2009 schickte ein Gericht in Los Angeles (US-Bundesstaat Kalifornien) die beiden Exil-Russen für mehrere Jahre hinter Gitter. Zusätzlich müssen die Beiden insgesamt knapp drei Millionen US-Dollar Schadenersatz an ihre Opfer zahlen.

#### Schlussfolgerungen

Es ist vor allem der enorme Zeit- und Konkurrenzdruck, der die Logistik-Branche ausgesetzt ist. Die Sicherungsmechanismen sind nicht ausreichend. Die Verantwortung der Versicherer scheint es zu sein die Anforderungen zu erhöhen, unter denen Aufträge an Subunternehmer weitergegeben werden.

Auch müsste die Zusammenarbeit zwischen den Ermittlungsbehörden vereinfacht und beschleunigt werden, um den Straftätern nicht uneinholbaren Vorsprung zu gewähren.

Mit dem Hebel der Selbstbeteiligung bei der Versicherungssumme könnten die Spediteure mehr Anreiz erhalten, die Dokumente und Angaben der Sub-Unternehmer genauer unter die Lupe zu nehmen und damit dem Schwindel durch Fälschungen vorbeugen.

Im oben beschriebenen Sachverhalt hat sich die internationale Kooperation mit privaten Ermittlern ein weiteres Mal bewährt.

Lothar Müller