

Elektroherde auf dem Weg ins Irgendwo

Ein Fall von Transportbetrug über eine Scheinspedition könnte durchaus Schule machen

Von Peter Niggel

Frühjahr 2011. Aus Großbritannien treffen Container mit „weißer Ware“ – es sind Elektroherde – im Hamburger Freihafen ein. Der Kontrakt mit der Spedition ist längst geschlossen. Der Bestimmungsort für die Küchengeräte liegt fast 2.000 Kilometer entfernt, nahe der rumänischen Hauptstadt Bukarest. So weit, so gut; ein alltäglicher Vorgang – wenn sich moderne Gesetzesbrecher nicht die Freiheit nehmen ließen, den Wirtschaftskreislauf und die Warenlogistik nach Schwachstellen abzuklopfen. Sie sind dabei sehr kreativ und operieren über Staatsgrenzen hinweg. Obwohl wir hier weder Namen noch Adressen nennen, versichern wir, dass der Fall sich genau wie beschrieben zugetragen hat.



Logistik bei Nacht und Nebel – nicht immer landet die Ladung, wo sie landen sollte.

Der Logistiker, der hier den Auftrag übernommen hat, verfügt überhaupt nicht über die Kapazität, alle Transporte mit der eigenen Flotte auszuführen. Auch das kein Beinbruch, schließlich gibt es das Internet, wo jeder seine Fuhrer anbieten kann. Fachleuten sind solche Portale

bestens bekannt. Allein diese Web-Vermittlung bringt der Hamburger Spedition schnell verdientes Geld. Dieses Vorgehen ist längst Usus in der Branche. Eine in Slowenien ansässige Spedition meldet sich auf das Angebot und bekundet Interesse, als Subunternehmer den

Transport zu übernehmen. Der Vertrag wird via E-Mail und Fax geschlossen. Nun fordert der Hamburger Logistiker die Unterlagen des „Subs“ an, zum Beispiel den Handelsregistereintrag, die Firmenkonzession und andere Dokumente. Dazu gehören auch die Angaben über Kennzeichen, Typ und Ausstattung des Lkws, mit dem der Transport erfolgen wird.

Nach Ungarn statt Rumänien

Noch während die Hamburger Spedition auf die Unterlagen des slowenischen Subs wartet, zieht dieser eine Transportfirma aus Moldawien als „Subsub“ an Land. Um das Geflecht, das im internationalen Logistikumfeld keinen Seltenheitswert hat, etwas zu entwirren, sei hier schon eingefügt: Spätere Ermittlungen ergaben, dass der slowenische „Handelspartner“ in betrügerischer Absicht handelte.

Mit den Fahrzeugunterlagen, die er vom moldawischen Subsub erhalten hatte, und eigenen Gefälschten oder manipulierten Dokumenten, die wieder per Fax oder E-Mail übermittelt werden, ist sich der slowenische Subunternehmer mit dem Hamburger Logistiker handelseinig. Der avisierte Laster holt tatsächlich die Ware am Hamburger Freihafen ab und macht sich auf den Weg. Schon nach kurzer Zeit erhält der Lenker des Trucks eine SMS von seiner Firmenzentrale. Diese teilt ihm mit, dass sie der Auftraggeber (der „Sub“) darüber informiert habe, dass die Fracht nicht nach Rumänien

gehen solle, sondern an eine Adresse in einem Ort unweit der ungarischen Hauptstadt Budapest. Der Fahrer steuert nach dieser Order den neuen Zielpunkt an. Hier findet er jedoch weder eine Lagerhalle noch eine andere Ladestelle, sondern lediglich ein Hotel. Allerdings wird er bereits von einem Mittelsmann erwartet, der ihm bedeutet, dass er ihn nun zur Lagerhalle geleiten werde, weil diese nur schwer zu finden sei. Die Fahrt führt tatsächlich durch etwas unübersichtliches Gelände. Nach kurzer Fahrt ist man an einem Lagerplatz. Die Fracht wird in einer Halle abgeladen, und der Trucker kann die Rückfahrt antreten.

Langmut am Gründonnerstag

Der Langmut des tatsächlichen Adressaten der Warenlieferung in Rumänien wird indessen auf eine harte Probe gestellt. Aber die Ganovenlogistik ist ausgefeilt. Die Ankunft der Lieferung war für den 21. April 2011 avisiert – Gründonnerstag, den letzten Arbeitstag vor den Osterfeiertagen. Der unruhig werdende Empfänger muss sich deshalb bis zum 26. April in Geduld üben, ehe er zunächst auf eigene Kappe Nachforschungen über den Verbleib des Frachtguts anstellt. Bis er dann die Ermittlungsbehörden einschalten kann, ist eine Woche ins Land gegangen, genügend Zeit für die illegalen Abnehmer, die Fracht in ihren Kanälen versickern zu lassen und die Spuren zu verwischen. Allein der Lotse, der den Trucker zu den Lagerhallen führte, war Teil des Tatplans. Somit war dem Sub-Sub-Transporteur keine verwertbare Adresse hinterlassen worden. Der Lkw-Fahrer konnte später nur vage den endgültigen Bestimmungsort beschreiben. Diese Einzelteile sind aber nur Facetten eines über mehrere europäische Ländergrenzen gelegtes kriminelles Puzzle. Dieser grenzüberschreitende Transportbetrug stellt auf anschauliche Weise die Achillesferse (besser gesagt: -fersen) der Logistiksicherheit bloß. Die wirklichen Verlierer im kriminellen Spiel ohne



Nicht zuletzt dem enormen Zeit- und Konkurrenzdruck in der Logistikbranche sei es geschuldet, dass dort die Sicherungsmechanismen „suboptimal“ seien, sagt Lothar Müller vom Berliner Ermittlungsbüro iD-intertrace.

Grenzen sind – so der heutige Stand der Ermittlungen – die Versicherungsgesellschaften, die für den Verlust haften. Der Hamburger Logistikfirma kann bis heute keine Verfehlung nachgewiesen werden. Die Vorgaben für die Vergabe von Transportaufträgen waren eingehalten worden. Auch die Sub-Sub-Transportfirma scheint aus dem Schneider. Bleiben die slowenischen „Zwischenhändler“, auf deren Konto der Coup ganz offensichtlich geht.

Die Spur der Täter führt aber noch weiter nach Osteuropa. Auch ein Ukrainer steht im Fokus der Ermittlungen, die zum großen Teil inzwischen Privatdetektive übernommen haben, die jedoch angesichts des grenzenlosen Gaunerstücks selbst an ihre Grenzen stoßen. Diese Form des Betrugs über eine Scheinspedition ist (noch) nicht signifikant ausgeprägt, könnte aber durchaus Schule machen.

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 zum Internet-

Portal Safersys des US-Department of Transportation verschafft, wo ebenfalls Transportaufträge angeboten werden. Die beiden bemächtigten sich als Hacker der Identität einer realen Transportfirma und manipulierten wichtige Daten. So vergaben sie an Subtransporteure 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 zutage. In der Zwischenzeit hatten sich jedoch die Betrüger auf einem anderen Portal eingehackt und das Spielchen ein weiteres Mal getrieben. Bis für das Duo die Hand-schellen klickten, dauerte es drei Jahre, in denen sie rund 300 Speditionsfirmen um ihr Geld brachten. Im Spätsommer 2009 schickte ein Gericht in Los Angeles die beiden Exilrussen für mehrere Jahre hinter Gitter.

Zeit- und Konkurrenzdruck

Nicht zuletzt dem enormen Zeit- und Konkurrenzdruck in der Logistikbranche sei es geschuldet, dass dort die Sicherungsmechanismen „suboptimal“ seien, sagt Lothar Müller vom Berliner Ermittlungsbüro iD-intertrace, der in Fällen des internationalen Speditionsbetrugs recherchiert. Nach seinem Dafürhalten können nur schärfere Gesetze dazu führen, dass auch die Versicherer die Latte für Auftragsweitergabe an Sub- und Sub-Sub-Speditionen höher legen. 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, so Müller, könnten „die Spediteure mehr Anreiz erhalten, die Dokumente und Angaben der Subunternehmer genauer unter die Lupe zu nehmen und damit dem Schwindel durch Fälschungen vorbeugen“.

WWW.ID-INTERTRACE.INFO