

# Transaktiv

DM 5,60

NR. 19/2000 • 1. SEPTEMBER

SCHWERPUNKT VERSICHERE

## Langfinger auf Bestellung

**Aufgaben statt Rabatte: Versicherte reagieren auf die hohe Kriminalität im Transportgewerbe**

**W**er weiß, ob das die Polizei ist, die kontrolliert, fragt Robert Hildebrandt, Geschäftsführer der Detektive Lloyd, München. Hinten öffnen derweil Komplizen die Ladeklappe des Aufliegers und fangen an abzuladen. Die Tricks von Mafia-ähnlichen Organisationen in Osteuropa, besonders Russland, werden immer raffinierter. In Moskau wurden sogar falsche Zollstationen aufgebaut. Die Fahrer sind darauf heringefallen, haben ihren Stempel bekommen und sind zurückgefahren. Die Ware war natürlich weg, berichtet Ralph Häusser, Leiter der Verkehrrschatung bei der Allianz Globus MAT (marin, aviation, transport) Versicherung AG, Hamburg. Der Versicherte muss meist zahlen. Auf 15 bis 16 Milliarden Mark, so Schätzungen der

Hermes Kreditversicherung, beläuft sich der gesamtwirtschaftliche Schaden in Deutschland, der auf das Konto von Wirtschaftskriminalität geht. Schäden von mindestens einer halben Milliarde entstehen der Transportbranche durch Diebstahl, Warenverluste, Unterschlagungen und Veruntreuungen. Selbst eigene Mitarbeiter – Lagerarbeiter und Fahrer – bedienen sich reichlich, sagt Uwe-Peter Schieder, zuständig beim Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) für die Transportschadenverhütung. Speditionen gehen mit Millionenwerten um, das lockt Langfinger an.

### Insiderwissen spielt eine tragende Rolle

Es hat sich herausgestellt, dass Insiderwissen bei vielen Schäden eine tragende Rolle gespielt hat, sagt Piotr Szymczak, Allianz-Fachmann für Transport- und Risikoschäden. Langfinger auf Bestellung: Sie sind informiert, welche Tour ein Lkw macht, wo der Fahrer stoppt und welche Parkplätze er anfährt. Die Versicherung

muss erstmal für den entstandenen Schaden aufkommen. Allein im Bereich Verkehrrschatung von Frachtführern und Speditionen entstehen den deutschen Versicherern jährlich Schäden in Höhe von 400 Millionen Mark. Die Schadenquoten bei Lager- und Ladungsdiebstählen, Veruntreuung und Unterschlagung liegen teilweise über 100 Prozent.

Die Regelhaftung nach Handelsgesetzbuch (HGB) und bei internationalen Transporten nach CMR (convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) beläuft sich auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) beim internationalen Währungsfonds. Das entspricht einer Haftung von etwa 20 Mark je Kilogramm transportierter Ware. Bei einer 20- bis 22-Tonnen-Ladung pro Lkw mache

der maximale Schaden 500.000 Mark aus, wissen die Versicherer. Selbst bei hochsensibler Ware liege die Haftung nicht darüber. Dann müsste die Warenversicherung des Verladers für darüber hinausgehende Schäden aufkommen.

Die Allgemeinen Deutschen Spediteursbedingungen (AD-Sp) lassen jedoch eine Aus-

dehnung der Verkehrrschatung von 2 auf bis zu 40 SZR – etwas über hundert Mark pro Kilogramm – zu. Damit kann die Versicherungseistung pro Lkw auf 3,5 bis vier Millionen Mark steigen. Verlader verlangen oftmals die 40 SZR und nutzen diese enorme Belastung dem Frachtführer zu – bei gleichbleibend niedrigen Margen.

Der Hochhaftungskorridor wurde oft nicht benötigt, aber vom Verlader verlangt, meint auch Manfred Reichle, Abteilungsleiter Transport- und Verkehrrschatungsverhütung bei der Württembergischen und Badischen Versicherung AG (Wüba), Heilbronn.

### Kein Spielraum für Rabatte

Bei vergleichsweise niedrigen Prämien von durchschnittlich 1.500 Mark je Fahrzeug und Jahr, so die Versicherer, bleibe kein Spielraum für Rabatte. Selbst Spediteure und Frachtführer, die ihre Lkw mit GPS (Global Positioning System) und modernster Telematik ausrüsten, können keine nied-

rigere Versicherungsprämie in Vorleistung erwarten. Erst müsse sich erweisen, dass sich der Schadenverlauf durch die Sicherheitsmaßnahme verbessert, dann könne man auch an einen Prämienbonus denken, sagt Häusser.

### Telematik muss sich erst bewähren

Auch bei der Lkw-Versicherung drückt der Einbau von Telematik nicht die Prämie nach unten. Abwarten, heißt das Motto der Versicherer. Es ist fraglich, wie sehr Telematik hilft, einen Diebstahl

oder Überfall zu verhindern, meldet Schieder. Zweifel an der Polizei könnte so schnell gar nicht vor Ort sein. Ein weiteres Problem bestärkt die Versicherungen in ihrer Haltung. In Russland funktioniert das GPS nicht, sagt Hildebrandt von Detektive Lloyd. Das System lasse sich zudem leicht ausschalten: Eine Aluminiumplane über die Antenne und die Verbindung ist unterbrochen.

Die Versicherungen machen entsprechende Auflagen. Wer beispielsweise nach Italien fahre, müsse zwei unabhängige

gig voneinander funktionierende Diebstahlsicherungen nachweisen und dürfe nur bewachte Parkplätze anfahren, damit ein Versicherungsschutz bestehe, informiert ein Sprecher eines großen Versicherungskonzerns. Auch bei Russlandtransporten nehmen die Versicherungen den Frachtführer in die Pflicht, um das Risiko zu verringern.

Durch so genannte Havareekommissare vor Ort sammeln die Versicherer Informationen darüber, welche Betrugs- und Diebstahlart gerade im Mode ist. Der Frachtführer muss dann entsprechende Vorkehrungen treffen. Codewörter mit dem Empfänger vereinbaren oder sich bestimmte Unterlagen zeigen lassen, die ein Dritter nicht haben kann. Solche Sicherheitsauflagen werden in die Poliken aufgenommen: Schwere Containertiegel, zwei Fahrer, Anfahren von bewachten Parkplätzen, in besonderen Risikogebieten auch mal eine bewaffnete Eskorte, zählt Szymczak auf.

**Wie Sie sich gegen Einbruch und Diebstahl wappnen: siehe Seite 7**