

Palettendiebstahl kein Kavaliersdelikt

Wer dem Palettenschwund Einhalt gebieten möchte, sollte als erstes den Fahrern und Subunternehmern untersagen, Palettenhändler anzufahren.

Von Jens Kohagen

Jährlich wird durch Fahrzeug- und Ladungsdiebstähle in Europa ein Gesamtschaden von 8,2 Mrd. EUR verursacht. Das hat eine im Auftrag des Europäischen Parlaments erstellte Studie der NEA – Transport research and training – ergeben. Wen kümmert angesichts dieser Zahlen eine fehlende Europalette?

Wer das Thema mit dieser Einstellung angeht, der darf sich nicht wundern, wenn sich auch in seinem Unternehmen die Schäden aus gestohlenen Lademitteln auf zehntausende EUR summieren, betonte Alex Kotsiwos, Geschäftsführer der SSD SAFE-Services Deutschland GmbH, Kaarst, beim DVZ-Paletten-symposium.

Hohe Verluste. Zwischen 5000 EUR und 25 000 EUR liegen nach Erfahrungen der Spediteursverbände die monatlichen Verluste aus Palettenschwund in einer mittelgroßen Speditionsniederlassung mit durchschnittlichem Umschlag. Ein großer Teil dieses Schwundes ist das Resultat von Diebstählen und Unterschlagungen durch eigene Mitarbeiter oder fremde Fahrer. Kotsiwos rechnet vor: Wenn von 100 Fahrern jeder täglich eine Palette im Wert von 7 EUR mitnimmt, sind das schon 3500 EUR in der Woche oder 14 000 EUR im Monat.

Dabei gibt es noch Ausreißer bei den Fehlbeständen. Diese belaufen sich auf Größenordnungen von bis zu 30 000 fehlenden Paletten von einem auf den anderen Monat. In diesen Fällen sind oft überzählige Paletten in Wechselbrücken irgendwo auf dem Speditionsgelände zwischengelagert worden. Da war es ein Leichtes, mit dieser Brücke zum Palettenhändler



Aus den Observierungsakten der Hamburger Aktion gegen Palettendiebstahl: Zwei Fahrer verschieben Paletten.

ler zu fahren und die Paletten dort zu Geld zu machen.

Fataler Kreislauf. Zwischen 3 und 4 EUR gibt es dort auf dem „privaten Palettenmarkt“ für eine gebrauchte Europalette – natürlich für Verkäufer und Händler steuerfrei. Die Spedition kauft dann oftmals ihre eigenen Paletten zum Preis von um die 7 EUR wieder zurück, um den Fehlbestand aufzufüllen.

Bei diesem „Ameisenhandel“ mit Paletten besteht aber noch eine weitere Gefahr: Der Fahrer wird für unrechtmäßiges Verhalten desensibilisiert, kommt mit organisierten Hehlerstrukturen in Berührung und wird in der Folge zu Sendungsdiebstählen verführt.

Besonders gefährdet sind Sendungen, die über das Wochenende in der Umschlaghalle zwischengelagert werden oder solche, bei denen ein Ablieferhindernis vorlag. Da stellt der Hehlerwert von 15 bis 20 Prozent des Warenwertes für manchen Fahrer ange-

sichts seines kargen Salärs oft eine unwiderstehliche Versuchung dar, der er bisher nur nicht erlegen ist, weil er nicht wusste, wie er die gestohlene Ware zu Geld machen kann.

Drei Tricks. Wie gehen aber Palettendiebe vor? Die drei einfachsten Möglichkeiten unter den Top 7 Tricks sind:

- zusätzliche Leerpaletten senkrecht zwischen oder hinter vollen Paletten als „Ladungssicherung gegen Verrutschen“
- den Palettenschein „blind“ auf Ehrenwort quittieren lassen und
- Unterschlagungen beim Kunden. Diese Methoden werden gefolgt von
- Austauschen defekter Paletten gegen tausch- beziehungsweise verkaufsfähige
- Umdeklarierung intakter Paletten als Schrott
- Fälschung von Palettenscheinen
- Wiederaufladen bereits abgeladener Paletten.

Lasche Kontrollen. Natürlich könnte diesen überzähligen Paletten auf den Fahrzeugen mit Fahrzeugkontrollen beim Verlassen des Betriebsgeländes auf die Spur gekommen werden. Doch diese Überprüfungen werden oft nur oberflächlich durchgeführt und meist wird nicht hinter vollen Paletten nachgesehen. Überhaupt liegt der Schwerpunkt der Kontrolle oft nicht auf Palettendiebstahl, sondern auf korrekter Verladung der Sendungen. In vielen Fällen ist das Speditionsgelände auch frei zugänglich, so dass es auch an unkontrollierten Ausfahrten verlassen werden kann.

Besonders in Ballungsräumen mit anonymen Absatzchancen häufen sich Palettendiebstähle oft zu einem unerträglichen Maß. So haben Hamburger Spediteure zu einem ungewöhnlichen Mittel gegriffen: Sie haben einen Sicherheitspool „Lademittel Prävention“ gegründet und von Alex Kotsiwos und seinen Mannen die Hofeinfahrten von 25 Palettenhändlern observieren lassen. Dort wurden die Kennzeichen von Nahverkehrsfahrzeugen dokumentiert, die diese Palettenhändler aufsuchten (siehe Foto). Über die Zulassungsstelle wurden die Halter ermittelt und dann die Fahrer zu Interviews gebeten.

Fünf Observationskräfte waren unter der Woche von 8 bis 17 Uhr im Einsatz und notierten 300 auffällige Lkw. Daraus ergaben sich 50 Fahrerinterviews. Diese fanden in der jeweiligen Spedition statt und der Fahrer war von seinem Arbeitgeber dazu eingeladen. Ziel der Interviews war neben der Aufklärung des aktuellen Vorfalls auch die Ermittlung weiterer Diebstähle,

der Methoden und der Verkaufskanäle für die Paletten.

Die sieben besten Ausreden. Es ergab sich eine Hitliste von sieben Ausreden und Erklärungen:

- Die habe ich geschenkt bekommen.
- Das waren meine.
- Das hat der Chef erlaubt.
- Das macht doch jeder hier.
- Ich habe nur die herumstehenden Paletten aufgeräumt.
- Die waren defekt.
- Die tauschen wir gegen Schmuggelzigaretten.

Bemerkenswert war in allen Fällen das fehlende Unrechtsbewusstsein der Fahrer. So schien es bei einigen Fahrern üblich zu sein, mit den unterschlagenen Paletten in Polen Zigaretten zu erwerben, die wohl kaum versteuert gewesen sein dürften.

Entscheidende Folgemaßnahmen waren dann die Entlassung auch größerer Zahlen von Fahrern trotz Fahrer-



»Fahrer kommen mit organisierten Hehlerstrukturen in Berührung«
Alex Kotsiwos, SSD Safe Services

PALETTENDIEBSTAHL

Vorbeugende Maßnahmen

a. Außerbetriebliche Maßnahmen:

- Überwachung der ortsansässigen Palettenhändler
- Kontrollen des Nahverkehrs während der Tour

b. Schulungsmaßnahmen:

- Sensibilisierung der Fahrer hinsichtlich des Palettenhandlings
- Schulung der gewerblichen Mitarbeiter für Kontrollmaßnahmen und Intensität der Kontrollen bei Lademitteln
- Schulungen der kaufmännischen Mitarbeiter für die Überprüfung von Dokumenten über Lademittel und deren Buchungen
- Kontrolle auf Anwendung

c. Innerbetriebliche Maßnahmen:

Untersagen Sie Fahrern und Subunternehmern das Anfahren von Palettenhändlern.

Bereich Lagerhalle:

1. Standortanalyse des Palettenlagers:

- zugriffssicher? videoüberwacht?
- Dokumentation der Aus- und Eingänge?
- Überprüfung der Tauschfähigkeit?
- Unterstützung und Überprüfung der Lademittelinventur?
- Überprüfung der Lagerhalle auf herumstehende Lademittel?

2. Überprüfung der Ein- und Ausgänge mit und ohne Ware:

- Sammelladungs-Eingangskontrolle: Abgleich des Borderos mit den

tatsächlichen sendungsbezogenen Lademitteln

- Sammelausgangs-Verladekontrolle: Abgleich des Borderos mit den sendungsbezogenen Lademitteln
- Nahverkehrs(NV)-Beladekontrolle: Kontrolle der Lademittel inklusive der Ladehilfen mit Palettenschein o.ä.
- NV-Retourenkontrolle: Kontrolle der zurückgebrachten Lademittel und Überprüfung deren Tauschfähigkeit
- Monitoring des NV:

– Kontrolle der am Morgen geladenen Lademittel

– Kontrolle der zugestellten und getauschten Lademittel beim Kunden

– Kontrolle der zurückgebrachten Lademittel

– Überprüfung der Dokumentation

– Überprüfung der vorgeladene Hofbrücken, Shuttleverkehre sowie des Personals hinsichtlich der übertragenen Kontrollen der Lademittel

3. Kaufmännische Prüfung der Lademittel:

■ Überprüfung der Lademittel-Kontostände mit Nahverkehrsunternehmen, Großkunden-Vorholern und Empfangs- und Abgangsspediteuren

■ Überprüfung der Inventurunterlagen

– Überprüfung von Palettenscheinen auf Manipulation

– Überprüfung der Buchungen des Palettenlagers, wenn vorhanden

– Überprüfung des Personals hinsichtlich der Buchungen.



Nix von beidem!

Unsere Entwicklung ist ausgesprochen stark. Europaweit. Mit neuen Palettendepots und Hightech-Waschanlagen. Zum Beispiel in Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Was Ihnen das bringt? Sprechen wir darüber...

Tel +49-(0) 25 63-93 02-14
info@demes-logistics.com
www.demes-logistics.com

Demes

Intelligente Palettenlogistik

mangel und der Besuch der Palettenhändler. Dort legte man Erklärungen vor, die der Händler unterschreiben sollte. Damit sollte er sich verpflichten, keine Paletten mehr von Fahrern anzukaufen. Einige Händler haben diese Verpflichtung unterschrieben.

„Entscheidend war aber die psychologische Wirkung dieser Maßnahmen“, so Kotsiwos, „denn das spricht sich rum in der Szene. Wir beobachten, dass man in Hamburg zumindest plötzlich Nerven bekommen hat.“ DVZ 14.2.2008



Jens Kohagen, Fachjournalist, Frankfurt/Main