

# APP auf den Parkplatz

Die Autobahn A 3 zwischen Frankfurt und Köln an einem ganz normalen Dienstagabend. Die Situation, die Lkw-Fahrer zwischen Montag und Donnerstag ab etwa 18 Uhr hier vorfinden, ist auf allen Transitautobahnen in Deutschland identisch: Ein Lkw nähert sich einer Raststätte. Rechter Hand stehen die Lastzüge ganz dicht an der Seite. Der Bereich vor der Pkw-Tankstelle ist zugestellt. Links, parallel zum Verkehr, ist auf den ersten Blick auch keine Lücke zu erspähen. Also entscheidet sich der Fahrer, im hinteren Teil der Raststätte sein Glück zu versuchen – vergebens. Etwa zehn Minuten hat der Vorgang gedauert. Dann gibt er wieder Gas und fährt zurück auf die Autobahn. Nun sitzt ihm die Zeit noch mehr im Nacken. Eine gute Viertelstunde bleibt ihm noch, um nach vier-einhalb Stunden Lenkzeit eine geeignete Fläche zu finden, damit er endlich die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit von elf oder neun Stunden beginnen kann. Doch schon bei der nächsten Parkmöglichkeit beginnt das unwürdige Spiel von vorne.

Vor einem Jahr, bei einem Prozess in Kassel, musste sich ein Lkw-Fahrer dafür verantworten, dass er es in seiner Lenkzeit genau noch bis zu einem kleinen Parkplatz an der A 44 geschafft hatte – und dann mitten in der Ausfahrt 45 Minuten stehen blieb. In diesem Verfahren wegen Nötigung der anderen Verkehrsteilnehmer sagte die Richterin damals, der Fahrer hätte schon weit vorher Alternativen suchen müssen, um den Lkw innerhalb der Lenkzeit abzustellen. Egal, ob

die Dame in der schwarzen Robe schon einmal nachts an der A 7 unterwegs war: Der Vorschlag ist reine Theorie. Er würde im Grunde nur dazu führen, dass die eh schon knappe Lenkzeit der Fahrer durch den Suchverkehr noch weiter reduziert würde. Immerhin gestattet es die EU-Vorschrift 561/2006 in der Leitlinie 1 (unter diesem Stichwort im Internet zu finden), Parkplätze weiter zu suchen und dieses dann im Tagesausdruck zu vermerken. Wobei das im digitalen Tachografen aufgezeichnete Schritttempo dann als Beweis gilt, dass der Lkw-Fahrer tatsächlich gesucht hat.

**Wie viele Lkw in der Nacht aus Not wild parken, lässt sich nur schwer schätzen**

Wie viele Lastwagen in der Nacht notgedrungen wild abseits der Autobahn parken, lässt sich nur schwer schätzen. Noch dramatischer ist aber die Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, wenn sich die Fahrer am Ende nicht mehr anders zu helfen wissen und verkehrgefährdend in den Einfahrten zu den Raststätten stehen bleiben. Von „erhol-samen“ Schlaf ganz zu schweigen. Ein TV-Bericht auf SWR zeigte Ende November die ganze Hilflosigkeit der Polizeibeamten an der A 61 in Rheinland-Pfalz: Sie fuhren nachts auf den restlos überfüllten Plätzen Streife und mussten die armen Kerle, die noch die allerletzte Lücke gefunden hatten, wecken und weiterschicken.

Ein Ende dieser massiven Parkplatznot ist vorerst nicht abzusehen. Längst ist klar, dass die von Brüssel gewollte EU-Osterweiterung 2004 gestartet wurde, ohne vorher die für das vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) in Berlin selbst prognostizierte

massive Wachstum des Lkw-Verkehrs nötige Infrastruktur zu schaffen. Entlang der Bundesautobahnen gibt es derzeit nach Angaben des BMVBS rund 39.500 Lkw-Parkplätze in Bundeshand. Von 2008 bis Ende 2012 sind rund 10.000 Lkw-Buchten entstanden, etwa 2.000 sind derzeit noch im Bau. „Unser Ziel ist“, so heißt es aus Berlin, „in den nächsten vier Jahren insgesamt 6.000 Lkw-Parkplätze zu realisieren. Seit 2008 wurde über eine halbe Milliarde Euro für den Bau von Lkw-Parkplätzen investiert. Allein 2013 wurden rund 130 Millionen Euro investiert. Auf die-

sem Niveau wollen wir jährlich weiter investieren, abhängig von den jährlichen Haushaltsverhandlungen.“

In der Tat, sogar an der A 3 zwischen Köln und Dernbacher Dreieck sind derzeit immerhin zwei kleinere Parkplätze im Bau. Neue Flächen entstehen aber gerade dort, wo sie nicht sinnvoll sind: weitab der Ballungsgebiete etwa und auf wenig frequentierten Strecken. In anderen Regionen wie beispielsweise entlang der A 1 zwischen Köln und Dortmund haben die Planer immer öfter mit Bürgerinitiativen zu tun, die Parkplätze

grundsätzlich verhindern wollen. Und das, was gerade gebaut wird, ist immer noch viel zu wenig. Denn der Güterverkehr auf der Straße wird weiter wachsen, glaubt man allein der jüngsten ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Auch die 8.200 überwiegend kostenpflichtigen Lkw-Stellplätze der 72 privaten Veda-Autohöfe lösen nur einen Teil der Probleme, denn sie sind in der Regel ebenfalls schon am frühen Abend überbelegt. Die Idee, via Telematik freie Parkplätze frühzeitig zu reservieren, ist derzeit noch Illusion. Ob das Bosch-System mit kostenpflichtiger On-

line-Reservierung (siehe Seite 67) angenommen wird, muss sich mit der Zeit zeigen und kommt nicht für alle Lkw in Frage. Die Not ist groß und jede Hilfe ist willkommen. So können auch die hippen Apps (siehe die nächsten Seiten), die zum kostenlosen Download auf ein Smartphone verfügbar sind, wertvolle Hilfe leisten. Vorausgesetzt, die Fahrer nutzen sie fleißig und gehen vor allem kollegial mit den Informationen um. Hier könnte auf moderne Weise wieder ein Stück Fahrer-Solidarität zurückkehren. Der Mensch am Steuer wird dabei selbst zum Sensor.



**Ab sofort können sich Lkw-Fahrer mit Smartphone-Apps über die Belegung von Parkplätzen informieren**

Text | Jan Bergrath

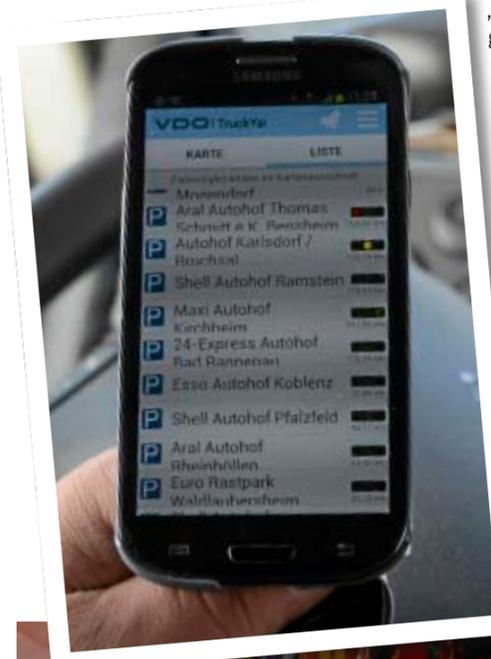
Es ist Mittagszeit auf dem Maxi-Autohof Mogendorf an der A 3, der Lkw-Parkplatz ist leer. Kein Wunder, die Parkplatznot ist nicht nur ein Raum-, sondern vor allem ein Zeitproblem, reduziert auf die Nachtstunden. Schon seit zwei Wochen sind Christina Hirschfeld und Alan Lerner mit ihren leuchtend blauen Jacken im

Auftrag von VDO kreuz und quer durch Deutschland unterwegs. „Wir finden jeden freien Stellplatz!“ So lautet das schriftliche Versprechen auf ihrem Rücken. Die beiden werben für eine neue kostenlose App des Marktführers bei den digitalen Tachografen. Sie heißt „TruckYa!“ und läuft auf Smartphones mit dem Android-Betriebssystem. „Die Resonanz unter den Fahrern ist sehr groß“, sagt Hirschfeld. „Etwa 60 Prozent der von uns angesprochenen Fahrer haben bereits ein Smartphone.“

Lkw-Fahrer Manfred Bechtel aus Mainz nutzt die ihm gebotene Chance sofort. Er ruft den Google-Play-Store auf und gibt Truckya ein. Alternativ führt der Weg auch über den QR-Code hier am Ende der Reportage. Dann meldet er sich mit einem von ihm gewählten User-Namen bei der VDO-Community an. Wenige Minuten danach zeigt ihm das Display über GPS schon seinen eigenen Standort und in der dreifarbigigen Ampelskala Grün-Gelb-Rot die aktuelle Auslastung. Noch ist sie grün. Das muss er nicht mehr ändern. In einem zweiten Schritt kann er nun die Raststätte oder

den Autohof, auf dem er gerade selbst Pause macht, in fünf Kategorien mit bis zu fünf Sternen bewerten. Die Verbindung mit der GPS-Ortung hat einen simplen Grund: Dadurch soll vermieden werden, dass Witzbolde freie Plätze melden, die es gar nicht gibt. Die hinterlegte Liste der potenziellen Parkplätze ist offen für Neuzugänge. Wenn fünf User einen noch nicht im System erfassten Parkplatz melden, zählt er als tatsächlich vorhanden und wird erfasst. Das betrifft vor allem die europäischen Standorte. „Ich bin davon überzeugt, dass sich diese App schnell durchsetzen wird“, sagt Bechtel, „aber nun müssen auch möglichst viele Kollegen tatsächlich mitmachen.“

Etwa einen Monat nach der Werbetour haben sich rund 1.000 Fahrer angemeldet. Nach Angaben von VDO werden es täglich mehr. Mit mehreren tausend Teilnehmern sollte eine zuverlässige Statusmeldung möglich sein. Zum Frühjahr 2014 wird VDO dann nochmals nachlegen: Direkt aus den Daten des digitalen Tacho, sofern auch dieser von VDO stammt, errechnet die App dann für den Fahrer, welche von den Kollegen frei gemeldeten Parkplätze er in seiner Restlenkzeit noch erreichen kann. Zeitraubende Suchverkehre sollen dann entfallen. Allerdings: rechtsverbindlich ist da nichts. Bei fast allen Smartphones lässt sich zwar ein Screen-



Die Nutzern können die Liste der Parkmöglichkeiten jederzeit ergänzen.



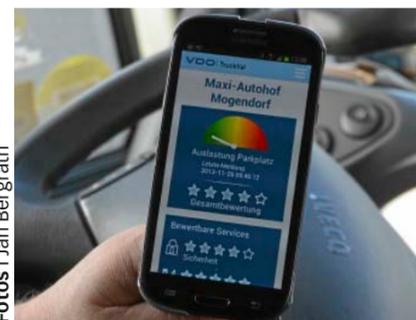
In wenigen Schritten hat Manfred Bechtel die VDO-App in seinem Smartphone installiert

Das Team von VDO stellt in Mogendorf die neue App vor.



## VDO „TruckYa!“ für Android

Fotos: Jan Bergrath



Je mehr Leute mitmachen, desto genauer wird die Meldung an VDO.

### Wer meldet – gewinnt.

Die ersten zehn Fahrer, die zwischen dem 10. Januar und dem 10. Februar 2014 die meisten freien Parkplätze über die VDO Parkplatz-App Truckya gemeldet haben, bekommen einen Smart-Link-Pro, das Bluetooth-Interface für den (digitalen Tacho) DTCO im Wert von 139 Euro. Damit lassen sich die Daten auf Smartphones mit Betriebssystem IOS-Apple und Android übertragen. Die ersten drei Fahrer erhalten zusätzlich von der Redaktion FERNFAHRER Freikarten zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring im Sommer 2014.

**ZU GEWINNEN!**



Per Smartphone direkt zur VDO-App Truckya? Mit einer Barcode-App, etwa der kostenlosen „Scanlife“, einfach den Code abscannen.

„Eine tolle Idee, denn ab 18 Uhr fährt man auf manchen Strecken mittlerweile von einem vollen Parkplatz zum nächsten.“

Manfred Flatscher, 55, aus Traunreut



„Ich habe es sofort ausprobiert. Es funktioniert spielend einfach. Jetzt müssen nur möglichst viele Kollegen mitmachen.“

Alexander Wolf, 41, aus Minden



„Ich habe es sofort auf meinem Smartphone installiert. Die Menüführung ist simpel, die Meldefunktion sehr übersichtlich.“

Manfred Bechtel, 48, aus Mainz



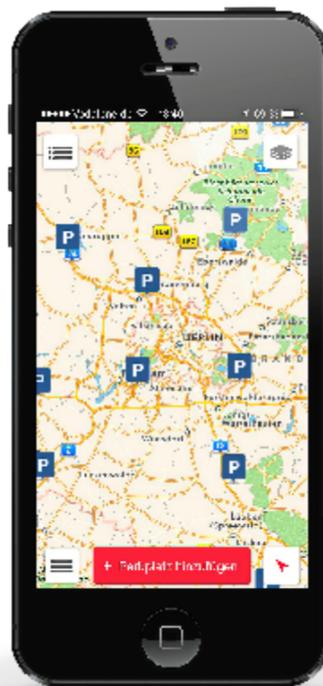
Organisationspflicht der Unternehmer untermauern. Mit anderen Worten: Bislang sind Fahrer, die etwa um 18 Uhr von Hamburg nach München gestartet sind, immer in der Hoffnung losgefahren, unterwegs schon irgendwo einen Parkplatz zu finden. Jetzt können sie im schlimmsten Fall schon auf ihrer App erkennen, dass alle Flächen belegt sind. Das zählt natürlich nicht als arbeitsrechtlicher Grund, die Tour zu verweigern. Nur weiß der Fahrer jetzt, dass es von vornherein aussichtslos ist, einen Platz zu finden. Das schreit nach Rechtssicherheit.

„Trotzdem sind die Apps eine tolle Idee“, sagt Manfred Bechtel, nennt aber gleich noch einen Haken: „Es kann gut sein, dass dann ab 18 Uhr auf den Haupttrestrecken der Run auf genau diese frei gemeldeten Parkplätze erst richtig los geht. Dann sind sie 100 Prozent belegt, wenn ich nur ein bisschen zu spät ankomme.“

## PTV

### Truck-Parking-Europe

Truck-Parking-Europe beansprucht für sich, „die größte kostenfreie, europäische Plattform für Lkw-Parkmöglichkeiten“ zu sein. Die Datenbank der App umfasst über 10.000 Einträge: nicht nur offiziell ausgewiesene Plätze. Sie weist auch andere geeignete Möglichkeiten aus, etwa in Industriegebieten. Der Anbieter, die PTV-Group aus Karlsruhe, hat Software und Consulting für Verkehr, Transportlogistik und Geomarketing im Portfolio. Das Stellplatz-Wissen stammt teilweise



von den Lkw-Fahrern selber, die herzlich eingeladen werden, Bewertungen abzugeben, etwa, ob ein Gelände bewacht und sauber ist oder ob sich Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe befinden. Der Ansatz ist ehrgeizig: PTV möchte nach und nach ganz Europa abdecken. Unterwegs verspricht die App, auf Basis des Lkw-Standortes die nächstgelegenen Parkmöglichkeiten anzuzeigen, passend zur Route. Weiterhin wird die Entfernung aufgrund des Straßennetzes ermittelt. Die Daten sollen in Zukunft auch

der Disposition als komplettes Tourenplanungs-System zur Verfügung stehen. PTV rechnet mit besserer Ausnutzung der Lenkzeiten, weniger Zeitvergeudung bei der Parkplatzsuche aber auch höherer Auslastung der Fahrzeuge. Die Sicherheit könnte ebenfalls profitieren, da auch Plätze abseits der Route aufgesucht werden. Die App ist bereits im iOS-App-Store von Apple erhältlich, die Android-Version soll Anfang 2014 freigeschaltet sein. (ham)



**Schatzsuche: PTV will auch Geheimtipps in die Parkplatzzliste aufnehmen.**

keine Seltenheit. In der App können Fahrer auf einer fünfstufigen Skala die aktuelle Parksituation melden, die sie gerade aus dem Fenster sehen können und zwar im Vorbeifahren. Der Griff zum Handy ist zwar polizeilich verboten, doch wenn das Gerät im Schwanenhals steckt, sei es erlaubt, so Scheuermann. „Ich habe dazu extra die Autobahnpolizei befragt“, sagt er. Die Meldung reicht von „alles frei“ bis „völlig überfüllt“. Zudem gibt es die Option „gesperrt“. Diese Angaben erscheinen auf der Übersichtskarte und sind höchstens 30 Minuten alt. Die Fahrer erhalten so eine gute Orientierung, welche Parkplätze noch im Rahmen der Lenkzeit erreichbar sind. Die automatische Sprachausgabe der Infos macht die Parkplatzsuche ebenfalls einfacher.

**Die Prepark-App hat das Ziel höchster Aktualität und besticht mit sehr einfacher Bedienbarkeit.**



Den Überblick mit allen Links zu den verschiedenen App-Stores gibt es per QR-Scan oder unter [eurotransport.de/park-apps](http://eurotransport.de/park-apps).

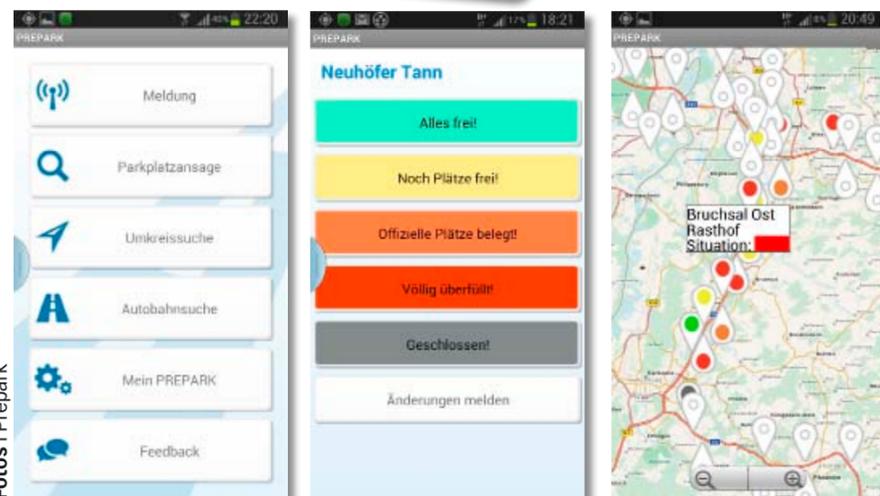
## PREPARK

### App für Android-Smartphones

Initiator und IT-Spezialist Christoph Scheuermann entwickelte nach einem nächtlichem Stopp auf einer Autobahnraststätte die kostenlose Prepark-App für Android. Scheuermann hat den Führerschein beim Bund erworben und seine Ausbildung mit Transporten finanziert. Daher



hat er viel Verständnis für die Problematik. Innerhalb weniger Monate sind inzwischen über 2.200 Rastanlagen, Autohöfe und Parkplätze entlang der deutschen Autobahnen in die Datenbank gewandert. In der Anlaufphase unterstützten die Tuckerfreunde intensiv das Projekt. Inzwischen kommen neue Nutzer auch vielfach über Facebook dazu. Zur Zeit melden die Anwender täglich rund ein Dutzend zusätzlicher Parkplätze, auch aus dem Ausland. 200 Situationsmeldungen innerhalb von 24 Stunden sind



Die Euro-Rastpark-Autohöfe unterstützen Bosch, hier der Betrieb Hohenwarsleben.

## BOSCH

### Parkplatzreservierung

Unter Hochdruck entwickelt auch die Firma Bosch-Communication-Center Parkraum-Lösungen für Autohöfe. Für eine Gebühr zwischen zwei und vier Euro lassen sich Lkw-Parkplätze ab sofort online reservieren. Der Pilotbetrieb ist gerade angelaufen: 13 „Euro-Rastpark“-Autohöfe machen mit. Projekt-Manager Matthias Trautner: „Bislang sind wir nur in Deutschland gestartet, aber wir planen einen europaweiten Ausbau. Der Spediteur, der heute eine Route festlegt, disponiert den Weg ja auch von Warschau nach Rotterdam. Er muss überall die Ruhezeiten einhalten und vorausplanen können. Es geht aber auch um die Sicherheit der Lkw-Fahrer, die nach einem anstrengenden Arbeitstag nicht noch viel Zeit durch die Parkplatzsuche verlieren sollen“. Bosch plant auch buchbare Premium-Parkplätze, um mit Hilfe einer Kameraüberwachung zumindest an den Autohöfen den Frachtdiebstahl einzudämmen. Die Preise für das neue Netz stehen noch nicht fest. Weil Autohöfe nach dem Gesetz Privatgelände sind, werden Sicherheitsdienste eingebunden und bei verdächtigen Beobachtungen sofort alarmiert. Bereits Anfang 2014 sollen rund 20 solcher Parkplätze zur Verfügung stehen. Vorreiter sind wieder die Euro-Rastpark-Autohöfe. Deren Geschäftsführer, Johannes Witt, glaubt an das Konzept: „Der Schwerlastverkehr wird in den nächsten Jahre deutlich zunehmen. Insofern wird auch die Menge der hochwertigen Güter steigen. Überwachte Parkplätze sind eine vernünftige Investition in die Sicherheit.“ Das Plus an höherwertigen Gütern, die mit dem Lkw transportiert werden, und die Problematik fehlenden Parkraums ergänzen sich im

Text und Fotos | Norbert Böwing



Videokameras sollen die Sicherheit für die abgestellten Lkw erhöhen.



Die Alarmzentrale von Bosch bei Magdeburg. Start des Pilotprojekts: Anfang 2014.



„Wir planen einen europaweiten Ausbau. Der Spediteur, der heute eine Route festlegt, disponiert den Weg ja auch von Warschau nach Rotterdam.“

Matthias Trautner von Bosch

**Parkplatznot an der Autobahn – damit könnte vielleicht bald Schluss sein.**





# PLANEN-SCHLITZER

**Hinter Frachtdiebstählen stecken immer häufiger international organisierte Banden – und ein extremes Know-How.**

Text | Norbert Böwing

Nachdem die Zahl von Ladungsdiebstählen von Lkw an deutschen Tank- und Rastanlagen in den letzten Monaten rasant gestiegen ist, werden jetzt immer häufiger komplette Trucks samt Aufliegern entwendet. Allein in NRW soll es in den letzten Monaten 50 solcher Fälle gegeben haben. Die Transportbranche schlägt Alarm.

Während sogenannte Planenschlitzer-Banden zunächst in den Niederlanden ihr Unwesen trieben, scheinen diese Täter inzwischen vorwiegend in Belgien und Nordrhein-Westfalen aktiv zu sein. Hintergrund: Nachdem die meisten Rastanlagen in den Niederlanden inzwischen zentral mit Video-

kameras überwacht werden, haben die Kriminellen ihren Aktionsradius ausgeweitet. „Tatsache ist, dass wir 2013 dank der Kameras landesweit nur noch einen einzige Festnahme hatten“, schildert Peter van den Ende von der niederländischen Polizei. Mit der Aktion „Secure Lane“ und dem Bündnis „Crimee“ habe man europaweit Akzente gesetzt und bewiesen, wie sich derlei Straftaten nahezu im Keim ersticken lassen. Selbst griechische Behörden hätten unlängst ihr Interesse an dem System geäußert, nachdem Frachtdiebstähle dort inzwischen ebenfalls an der Tagesordnung sind.

In Deutschland ist aufgrund geltender gesetzlicher Datenschutzbestimmungen eine

solche Überwachung an öffentlichen Plätzen nicht möglich. Und es gab bislang nur vereinzelte Autohöfe wie der Betrieb von Ronny Pflug bei Wörnitz an der A 7 (siehe Folge-seite), die mit Sicherheitsparkplätzen Pionierarbeit leisteten. Sie sind nicht nur videoüberwacht, sondern auch durch Zäune gesichert. Pflug: „Wir haben viele zufriedene Stammkunden, die uns gezielt ansteuern. Durch enge Kontakte in die Branche wissen wir, dass das Interesse steigt“. Nach Schätzungen der Versicherungswirtschaft beträgt der Schaden durch Frachtdiebstahl jährlich europaweit bis zu acht Milliarden Euro. Bundesweit soll es um rund drei Milliarden Euro gehen. Tendenz steigend.

Bei der Auswertung solcher Straftaten haben es deutsche Polizeibehörden nicht einfach. Problem ist auch, dass viele Lkw-Fahrer kleinere Ladungsdiebstähle nicht sofort mitbekommen oder erst nach Beendigung ihrer Tour melden. Auch die geografische Zuordnung der Diebstähle nach Schwerpunkten ist deshalb schwierig, wie Polizeirat Endro Schuster aus dem brandenburgischen Innenministerium beschreibt: „Die Pläne wurde zum Beispiel nachts aufgeschlitzt, der Vorfall aber erst Hunderte Kilometer später gemeldet. Dadurch fällt es dann schwer, zu sagen, wo die Täter exakt ihr Unwesen treiben. Wie soll man ermitteln, wenn man nicht einmal weiß, wo der Tatort ist?“

Wer aber sind die Täter und wie sind sie organisiert? Federführend bei den Ermittlungen sind die Landeskriminalämter in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Aber auch private Ermittler wie die Solinger Detektei Acon haben sich auf den Frachtdiebstahl spezialisiert. Deren Geschäftsführer Norbert Idel: „Während es sich bei den Planenschlitzern um einzelne Tätergruppen handelt, die vorher genau auskundschaften, welcher Truck welche Fracht geladen hat, handelt es sich bei den Lkw-Dieben, die es auf ganze Ladungen abgesehen haben, um international agierende Banden. Sie zu greifen, ist äußerst schwierig, weil sie strategisch arbeiten und mit sehr hoher krimineller Energie vorgehen“. Während bislang vor allem hochwertige Elektronik als potenziell gefähr-



**„Am Ende haben die betroffenen Fahrer Glück, wenn es nur um die Fracht geht. Polizei und Sicherheitsdienste raten dringend dazu, nicht einzuschreiten.“**

**Norbert Idel von der Detektei Acon) bei einem fürs Fernsehen gestellten Bruch.**

det galt, interessieren sich die Täter mittlerweile für alles, was sich gut verkaufen lässt.

Unlängst wurde in Krefeld ein kompletter Sattelzug mit Kupfergranulat gestohlen. Aber auch Textilien, Waschmittel oder Lebensmittel sind gefragt. „Selbst ein kompletter Truck mit Käse stellt einen Wert von 250.000 Euro dar“, argumentiert Norbert Idel. Mit gefälschten Identitäten und Konzessionen geben sich die Betrüger in Frachtenbörsen als seriöse Spediteure aus. Der vermeintlich unschlagbare Preis für die Tour klingt plausibel, weil es sich angeblich um eine Rücktour handelt. Als durchführende Transportunternehmen ködern die Täter meist marode ausländische Expeditionen, die händeringend nach Frachten suchen und sich mit einer Tour die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation erhoffen. Am Ende gehören ausgerechnet diese Firmen und die Verlader zu den Opfern.

Ist der Lkw mit der Ladung dann erst einmal unterwegs, ist es für die Täter relativ leicht, an die Fracht zu gelangen. Hierbei wird mit folgenden Tricks gearbeitet:

1. Kurz nach der Abfahrt an der Lade-stelle wird der Fahrer telefonisch über einen anderen Abladeort informiert. Variante: Vor dem Ziel stehen Männer in Arbeitskleidung des zu beliefernden Unternehmens und dirigieren den Lkw um.

2. Dem Fahrer wird erklärt, dass zur Zeit keine Rampe frei sei und die Ladung gleich auf einen anderen Lkw umgeladen werden müsse, um unnötige Verzögerungen zu vermeiden. Für den Fahrer verlockend: Er wird die Ware sofort los und erspart sich Wartezeiten. Durch diese Fehlinformation haben die Diebe dann freie Hand.

3. Der Fahrer wird von einem ihn überholenden Fahrzeug aus auf einen vermeintlichen Schaden am eigenen Lkw aufmerksam gemacht. Nach dem Stopp des Lkw wird Gewalt gegen den Fahrer ausgeübt.

Vor allem Sprachprobleme und Leichtfertigkeit bei der Auftragsabwicklung öffnen nach Ansicht von Idel den internationalen Tätern Tür und Tor: „Da werden Ladungen im Gegenwert von einigen hunderttausend Euro auf einen Lkw gepackt und niemand interessiert sich dafür, ob auch alles seine Ordnung hat. Auslöser für dieses Verhalten ist häufig der Stress durch das zunehmende Transportaufkommen, das bei Verladern und Expeditionen gleichermaßen für mehr Druck sorgt“. Bei ihren Ermittlungen arbeitet die Detektei inzwischen eng mit Polizeibehörden in ganz Europa, aber auch mit Versicherungskonzer-nen und großen Expeditionen zusammen. „Nur wenn alle Informationen zusammengeführt werden, kann es gelingen, den Frach-tendiebstahl einzugrenzen“, glaubt Idel und ist dabei, im Internet unter [www.meinaktenzeichen.de](http://www.meinaktenzeichen.de) eine internationale Datenbank aufzubauen.

## Schutzmaßnahmen

**Tipps der Polizei für Unternehmer und Fahrer**

- Setzen Sie je nach Art der Ladung und der Strecke das passende Fahrzeug mit passenden Sicherungssystemen ein.
- Schützen Sie vertrauliche Daten im Betrieb. Informieren Sie Ihre Mitarbeiter unmissverständlich über die Einhaltung von Sicherheitsstandards. Nehmen Sie eine Sicherheitseinstufung Ihrer Mitarbeiter vor.
- Seien Sie vorsichtig gegenüber neuen Subunternehmern. Seien Sie vorsichtig, wenn das Verhältnis zwischen Ladung, Strecke und Preis nicht stimmt. Fordern Sie die konsequente Einhaltung von Sicherheitsstandards auch bei Subunternehmern.
- Besondere Vorsicht ist geboten, wenn Subunternehmer nur über kostenlose E-Mail-Anschriften und ausschließlich nur über Mobil-Telefon erreichbar sind.
- Sprechen Sie während Fahrtunterbrechungen niemals mit Fremden über Strecke, Ziel und Ladung. Vermeintlich belanglose Gespräche über Transport-Routen und Ladungen können für die „Gegenseite“ wertvolle Informationen sein.
- Lassen Sie Ihr Fahrzeug nicht unbeaufsichtigt stehen und suchen Sie für Pausen gut beleuchtete und möglichst bewachte Parkplätze auf.
- Kontrollieren Sie nach jedem längeren Halt Ihr Fahrzeug und Ihre Ladung. Nehmen Sie unter keinen Umständen Anhalter mit.
- Vereinbaren Sie mit Ihrer Spedition regelmäßige Kontrollmeldungen zu festgelegten Zeiten und an festgelegten Orten. Nehmen Sie bei unvorhergesehenen Abweichungen von Fahrtroute oder Lieferadresse immer Kontakt mit Ihrer Spedition auf. Melden Sie verdächtige Wahrnehmungen sofort der nächsten Polizeidienststelle.
- Weitere Informationen: Acon Detektive Idel GmbH Schlagbaumer Strasse 59 42653 Solingen Telefon 02 12/25 20 50 Telefax 02 12/5 01 31 Internet: [www.acon-detektive.com](http://www.acon-detektive.com) e-mail: [acon@acon-detektive.com](mailto:acon@acon-detektive.com)





# ESPOG

## Sichere Parkplätze in der EU

Mehr Kontrolle geht kaum: Wer auf dem gesicherten Areal des Autohofes Wörrnitz parken möchte, muss zuerst am Einfahrtsterminal ein Ticket lösen. Dabei macht eine Kamera sowohl ein Foto vom Nummernschild als auch vom Fahrer des Lastwagens. Das Kennzeichen wird auf das Ticket gedruckt. Dann öffnet sich das Schnellauftor. Bezahlte der Fahrer später das Ticket checkt die Kassiererin zunächst, ob es derselbe wie bei der Einfahrt ist. Eine Stunde kostet auf dem Gelände in Wörrnitz 3,50 Euro. Die Tagespauschale beginnt nach sieben Stunden. Ihr Preis beträgt 25 Euro. Zum Verlassen des Sicherheitsparkplatzes hat der Fahrer nach dem Bezahlen eine halbe Stunde Zeit. Sobald er an der Ausfahrt steht, alarmiert ein Ton die Kassiererin. Ein letztes Mal überprüft sie via Kamera, ob es sich immer noch um denselben Kollegen und das richtige Fahrzeug handelt. Erst dann gibt sie den Weg zur Weiterfahrt frei.

Text und Fotos | Johannes Roller, Esporg

Wozu dieser Aufwand? Ronny Pflug erläutert. Er ist Geschäftsführer des Autohofes Wörrnitz und Gründungsmitglied der European Secure Parking Organisation (Esporg), einem Zusammenschluss mehrerer Sicherheitsparkplatzbetreiber: Im Sommer 2010 habe ein Test des ADAC ergeben,

dass lediglich neun von 50 überprüften Parkplätzen in Europa sicher seien. Ein EU-Projekt namens Setpos mit 10,8 Millionen Euro Fördergeldern brachte 2008 erste richtige Sicherheitsparkplätze in Deutschland, Frankreich, Belgien und England hervor. Wörrnitz, damals ein reiner Autohof, wurde erweitert und ein Teil des Projekts. „Uns war klar, dass das Ganze vollautomatisch ablaufen muss, um bezahlbar zu sein“, erzählt Pflug. Daher Ticketautomat, Kameras, Monitore und der direkte Draht zum durchgängig besetzten Autohof. Als das Projekt auslief, existierten europaweit fünf funktionierende, aber kaum bekannte Sicherheitsparkplätze.

„Nun stand ich da“, erinnert sich Pflug. Marketing-Maßnahmen waren gefragt. Über Dirk Penasse, einen Kollegen aus dem belgischen Zolder, knüpfte er Kontakt zur Transport-Organisation Tapa (Transported Asset Protection Association). Praktisch über Nacht wurde Esporg geboren – als Non-Profit-Organisation mit Sitz in Belgien und dem Ziel, Autohöfe zu beraten und zu zertifizieren. Ziel sei es, bis 2014 in ganz Europa insgesamt 50 Sicherheitsparkplätze zu schaffen. Penasse ist inzwischen erster Vorsitzender.

Wer auf den durch Zäune und Betonbarrieren gesicherten Esporg-Arealen parkt, transportiert, so Pflugs Erfahrung, hauptsächlich Elektronikgeräte, Zigaretten, Kosmetik, Forschungs- und Rüstungsgüter. Da sind die 25 Euro am Tag gut angelegt.



**Einfahrtsterminal in Wörrnitz mit Ticketautomat, Kameras und Schnellauftor.**



**„Qualitätskontrolle ist uns sehr wichtig. Für unser Zertifizierungskonzept haben wir sogar den Tapa Award 2013 erhalten.“**

**Ronny Pflug, 49, Esporg-Gründungsmitglied**

