



TREIBSTOFFDIEBSTAHL: DIE VERLOCKUNG IST GROSS  
**Wenn der Treibstoff doppelt schmerzt**

Das schwarze Gold hat schon immer zu Verbrechen und Gewalt verführt. Und auch die Erdölprodukte Benzin und vor allem Diesel sind vor unlauteren Machenschaften nicht gefeit. Treibstoffdiebstahl ist für Spediteure und Frächter zu einem echten Problem geworden. Wie dem abgeholfen werden kann, hat wia recherchiert.

von Helmut Thöny

**4**0.000 Euro – das ist die Summe die Millvina Dean, die letzte Überlebende der Titanic, bei einer Versteigerung von Erinnerungstücken der Schiffskatastrophe lukrieren konnte. 40.000 Euro umfasst beispielsweise aber auch der Schaden, den ein Südsteirer verursachte, als er eine 200 Meter Spur in einen frisch betonierten Autobahnabschnitt zog. 40.000 Euro sind aber auch genau die Summe, die dem größten Salzburger Frächter im Februar 2006 an Schaden verursacht wurden, als ein Fahrer innerhalb von sechs Tagen (!) Diesel in genau diesem Gegenwert unrechtmäßig in betriebsfremde Tanks abgefüllt hatte – eine Menge, die eigentlich

sofort auffallen müsste. **Dunkle Bande.** Doch der erfahrene Lenker des österreichischen Paradespediteurs hatte im rumänischen Tankwart einen Komplizen gefunden und konnte so, durch Belegmanipulation, den Betrug vertuschen, sodass dieser erst Wochen später bemerkt wurde. „Auch wenn der Betrug aufgedeckt wird, so bleibt das Unternehmen in der Regel bei großen Summen auf den Kosten sitzen. Bei kleinen Summen kann man diese vom Lohn abziehen. In jedem Fall ist eine effiziente Vorbeugung aber das beste Mittel, um Betrug und Diebstahl zu verhindern“, sagt DI Andreas Kreindl, Eigentümer und Geschäftsführer

des Unternehmens Fueldata Information Systems GmbH. Fueldata, wurde 2001 in Linz gegründet und hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein System zu entwickeln, um Treibstoffdiebstahl einwandfrei nachzuweisen und zu unterbinden. Das 2002 zum Patent angemeldete Tankdatensystem Ecosens erfüllt genau diese Kriterien: Verbrauchs-, Entnahme- und Wareneingangskontrolle werden erfasst. **Peu à peu.** Die exakte Erfassung, so Kreindl, ist dabei der Grundstein des Erfolgs, da normalerweise Diebstähle und Beleg-Betrügereien nicht so schamlos wie im vorher genannten Fall durchgeführt werden. „In der Regel wird Treibstoff in viel kleinerem Ausmaß entwendet oder in betrügerischer Weise in betriebsfremde Behälter abgefüllt. Werden beispielsweise pro Jahr an einem einzigen LKW, der im Fernverkehr in etwa 150.000 Kilometer zurücklegt, rund 1.500 Liter der Tankfüllung abgezweigt, so ergibt das eine Entnahme von einem Liter auf 100 Kilometer. Eine Menge, die sich mit den üblichen Methoden kaum nachweisen lässt. Eine Menge, die bei einer größeren Flotte allerdings gleich einen fünfstelligen Euro Betrag ausmachen kann, wenn mehrere



**Kreindl:** Mit Ecosens erkennt man bereits geringe Veränderungen beim Dieserverbrauch, was die Voraussetzung für die richtige Analyse ist. Es geht also nicht nur darum, kleinste Entnahmen festzustellen sondern die Fahrer zum ökologischen Fahren zu motivieren.

Foto:



**Prävention:** Treibstoffentnahme oder Belegbetrug gehören der Vergangenheit an.

Fahrer beteiligt sind“, so Kreindl. Immerhin sind zwei Drittel der Mehrkosten, die einem Unternehmer dadurch entstehen, auf Betrugsfälle durch Fahrer und ihre Komplizen zurückzuführen. Doch der Betrug ist mannigfaltig. „Abseits des klassischen Diebstahl, also der Entnahme von Treibstoff aus befüllten Tanks durch Dritte, oder des Belegbetrugs in Kombination mit der Befüllung fremder Tanks, kommt es nicht selten vor, dass Fahrer Umwege im Ausmaß von bis zu 600 Kilometer machen, um privaten Interessen nachzugehen. Auch das ist ein Betrug am Unternehmen“, so Kreindl weiter. **Vorbeugung.** Das Problem ist, dass alle fahrzeugeigenen Bordsysteme viel zu ungenau sind, um den Fahrern den Betrug nachzuweisen. Mit dem Tankdatensystem Ecosens kann diesen Praktiken vorgebeugt werden, so Kreindl, da eine durchgehende Erfassung des Treibstoffs von der Betankung über die Verrechnung bis hin zur gefahrenen Strecke erfolgt. Mit Ecosens werden jedoch alle kraftstoffrelevanten Daten aufgezeichnet. Über Schnittstellen kann die Anbindung zu Bordcomputer, Ortungssystemen oder

betrieblicher EDV ermöglicht werden. „Die Übertragung der auf einer Blackbox gespeicherten Daten erfolgt per Funk, wenn das Fahrzeug an den Ausgangspunkt oder an eine andere befugte Niederlassung des Unternehmens zurückkehrt. Die Übertragung kann aber auch über ein angeschlossenes Telematiksystem vorgenommen werden“, so Kreindl. Der Einbau von Ecosens, so der Unternehmer, ist in alle Fahrzeuge unabhängig vom Typ möglich. **Geringe Kosten.** Die Kosten für den Einbau des Systems belaufen sich auf rund 1.000 Euro. Für den Einbau müssen bei Hängerzügen maximal drei Stunden gerechnet werden – bei Sattelzügen sollte alles in einer Stunde erledigt sein. „Wenn

man bedenkt, dass ein Lkw im Fernverkehr pro Jahr mit durchschnittlich 45.000 Euro betankt wird, und im Betrugsfall in der Regel um die fünf Prozent des Treibstoffs entnommen werden, dann weiß man, dass sich die Kosten sofort amortisieren“, so Kreindl. **Motivation.** Ein anderer Nutzen, der sich aus dem Überwachungssystem ergibt ist, dass kostenintensive Routen oder Fahrmanöver nachgewiesen werden können. „Mit Ecosens erkennt man bereits geringe Veränderungen beim Dieserverbrauch, was die Voraussetzung für die richtige Analyse ist. Es geht also nicht nur darum, kleinste Entnahmen festzustellen sondern die Fahrer zum ökonomisch ökologischen Fahren zu motivieren. Entsprechende Anreizsysteme müssen allerdings die Unternehmen selbst schaffen“, so Kreindl. **Kunden und Umsatz.** Mit einem Exportanteil von 80 Prozent belegt Kreindl eindrucksvoll, dass das System auch im benachbarten Ausland stark nachgefragt wird. Zu seinen Hauptmärkten zählen neben Österreich, Deutschland, Italien, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Slowenien und Kroatien. Ab 2009 will der Unternehmer den Vertrieb in den USA wagen. Die Kundenstruktur der fueldata zeigt überdies, dass die gesamte Bandbreite an Unternehmen abgedeckt wird. „Zu unseren Kunden zählt genauso das Einmann-Unternehmen, das die Ökonomie der Fahrleistung erhöhen will, wie das Großunternehmen, das einen Fuhrpark mit 1.800 Lkw betreibt“, so Kreindl, der den Umsatz seit 2004 bis ins Jahr 2008 verdreifachen konnte. **I**



**Blackbox:** Sämtliche Daten werden gespeichert und direkt an die Zentrale übertragen.

**fueldata**  
information systems