



AUTODIEBSTAHL – OK ENTDECKT EINE NEUE EINNAHMEQUELLE

Bis vor etwa einem Jahrzehnt war der Autodiebstahl ein vorwiegend von Jugendlichen begangenes Delikt. Ein Großteil der gestohlenen Autos wurde innerhalb kürzester Zeit wieder aufgefunden. Die Situation hat sich wesentlich verändert. Heute hat die Mehrheit der Jugendlichen selbst ein Kraftfahrzeug und doch steigen die Zahlen der gestohlenen Fahrzeuge, gleichzeitig sinkt die Auffindungsquote. Die Ursache: Die organisierte Kriminalität hat dieses Delikt voll übernommen. Autos werden von professionellen Gruppen in arbeitsteiliger Weise entwendet, in den Osten verschafft oder als Ersatzteillaager verwendet.

Vor wenigen Jahren war die Chance eines Autobesitzers, dessen fahrbarer Untersatz gestohlen wurde, diesen wieder zu bekommen relativ hoch. Häufig wurde das Fahrzeug nur gestohlen um eine Spritztour zu machen. Die polizeiliche Routine war deshalb auch häufig so, dass man in der Nähe eines Diebstahlsortes Umschau hielt, die Trefferquote das Auto zu finden, war weit über 50%. Die meisten Täter wurden deshalb auch nicht wegen Kfz-Diebstahl (§§ 127 – 129 STGB), sondern wegen Gebrauchsdiebstahl (§ 136 STGB) verurteilt. Die gestohlenen Fahrzeuge waren meist durchschnittliche Mittelklasse-Autos, oft älteren Baujahres, ohne jede Diebstahlssicherung.

Die Täter und das Täterverhalten haben sich seit der Öffnung des ehemaligen Ostblocks wesentlich verändert. Heute werden Fahrzeuge immer häufiger mit dem Ziel der Verschiebung entwendet und durch deren Verwertung ein möglichst hoher finanzieller Profit gesucht. Der enorm hohe Nachholbedarf an Konsum- und Luxusgütern in den Staaten des ehemaligen Ostblocks und der gleichzeitig erfolgte Aufbau krimineller Strukturen haben dazu geführt.

Sukzessive etablierten sich international agierende Tätergruppen im Geschäftsfeld Autodiebstahl. In der polizeilichen Statistik zeigt sich deshalb zwischen 1989 und 1992 ein sprunghafter Anstieg des Deliktes Autodiebstahl. Bemerkenswert muss auch werden, dass die Zahl der in Ungarn gestohlenen österreichischen Autos von 2002 auf 2003 von 417 auf 252, also wesentlich, zurückging. Vermutlich ein gewisser Sättigungsgrad oder aber ein Umstieg ungarischer Täter auf einheimische Fahrzeuge. Man ersparte sich damit den risikoreichen Grenzübertritt.

Die Situation ein Gesamteuropa unterscheidet sich nicht wesentlich von der österreichischen. So sind laut Statistik im Jahre 2002 in Europa 1.149.114 Autos gestohlen und nur 388.779 wieder aufgefunden worden. Dies ergibt einen wirtschaftlichen Schaden für die EU alleine in diesem Jahr von 5.830.725.000 Euro. Die Zahl der Diebstähle in manchen Ländern nahm so rasant zu, dass man sie nicht mehr in die Statistik aufnahm. So sinkt, zumindest statistisch, die Zahl der Autodiebstähle, weil Länder wie Großbritannien und Belgien keine Zahlen mehr bekannt geben.

Auch der Modus hat sich wesentlich verändert. Mit hohem technischen know how verändern die Täter heute sehr häufig nach dem Diebstahl gezielt die individuellen Merkmale der Fahrzeuge, um deren neuerliche Verkehrszulassung zu ermöglichen und die Identifizierung zu verhindern. Es sollen damit polizeiliche Fah-



dungssysteme unwirksam gemacht werden. Korrupte Beamte in Zulassungsstellen können sich damit auf Täuschung durch schwer erkennbare Dokumente ausreden. Die unklare Rechtslage in verschiedenen Staaten trägt noch dazu bei, dass offensichtlich gestohlene Fahrzeuge nicht mehr an den rechtmäßigen Besitzer rückerstattet werden können. Der Autodiebstahl ist damit zu unternehmerischer Kriminalität geworden.

Aus den bisher ermittelten Fällen lässt sich eine immer wiederkehrende Struktur dieser Tätergruppen erkennen.

An der Spitze stehen immer ein oder mehrere „Chefs“, die häufig verbürgerlicht sind und nicht selten über entsprechende Unternehmen verfügen, die sich mit Auto- oder Ersatzteilhandel, Reparatur etc. beschäftigen. Es folgt eine Managementebene, die ebenfalls nicht selten in untereinander unabhängige Gruppen geteilt ist. In diesen Gruppen unterscheidet man die Aktions-ebene, die Spezialisten und die Soldaten. Jedes Mitglied einer Bande hat seine bestimmten Aufgaben. So übergibt der eigentliche Dieb, der das Auto knackt, das Fahrzeug binnen kürzester Zeit an den Transporteur. Der Transporteur bringt das Fahrzeug direkt an den Bestimmungsort oder übergibt es einem weiteren Transporteur, der den Grenzübertritt macht. Mehrere Transporteure verhindern natürlich die Nachvollziehbarkeit des eigentlichen Bestimmungsortes und sind eine Art Schottensystem gegen Ermittlungen. Nicht selten wird auf dem Weg zum eigentlichen Bestimmungsort eine Werkstätte aufgesucht, in der Spezialisten die ersten Änderungen an der Fahrzeugidentität vornehmen.

Natürlich sind an dem Vorgang auch Personen beteiligt, die nicht einmal in die Nähe des gestohlenen Fahrzeuges kommen - Urkunden werden gefälscht, Beamte bestochen, Versicherungen betrogen und zusätzlich geschädigt.



Neben dem Diebstahl wird eine wesentliche Zahl der Fahrzeuge durch Versicherungsbetrug (Vortäuschen eines Kfz-Diebstahles), Leasingbetrug (Verbringung des Leasingfahrzeuges ins Ausland) und Kraftfahrzeugraub (Carjacking) erbeutet. Carjacking ist aber ein Delikt, das im Wesentlichen nur in Belgien und Ungarn üblich ist. Neuere Diebstahlsarten sind der Einbruch in ein Wohnhaus und das Stehlen der Autoschlüssel (Homejacking), das Stehlen von Fahrzeugen bei Autohändlern (Showroomjacking) oder das Stehlen von Schlüsselboxen mit den Originalschlüsseln, mit denen dann das Fahrzeug geöffnet wird. Auffallend war, dass seit Mitte 1999 in den Ländern Tschechien, Slowakei und Ungarn ein rasanter Anstieg von Diebstählen von Fahrzeugen der Marke Audi erkennbar war. Seltsam auch deshalb, weil die Modelle dieser Generation eigentlich besser geschützt sein sollten, denn sie hatten eine Wegfahrsperre. Der Verdacht der Ermittler richtet sich bald in Richtung Slowakei. Just um diese Zeit ging in der Nähe von Bratislava (Slowakei) ein Herstellungswerk von VW in Betrieb. Offensichtlich hatten Diebe Zugang zu heimischen Insidern der Fabrik und konnten mit deren Wissen die Wegfahrsperre umgehen. Ein Verdacht, der sich erhärtete, als man bei Tätern entsprechende Geräte fand.

Die großen Schmuggelrouten gehen nach wie vor in Richtung Osten und Südosten. Die baltischen Staaten, Slowakei, Ukraine und Rumänien sind die Hauptabnahmegebiete für gestohlene Fahrzeuge aus der EU. Eine Ausnahme bildet Großbritannien. Die hier gestohlenen Autos gehen fast ausschließlich Richtung Afrika – Rechtslenker sind in Europa nicht an den Mann zu bringen. Neu ist, dass Finnland als Einfallstor für den Osten verwendet wird. In Österreich gestohlene Autos werden bei einer Kontrolle an einer Ostgrenze eben eher erwischt, als wenn man den Umweg über Deutschland nimmt und mit einer Fähre in Richtung Helsinki dampft.

Neben der Ostroute gibt es auch eine Linie in Richtung Süden. Fahrzeuge für den Nahen Osten, vor allem für den Irak, werden fast ausschließlich über Dubai gebracht und von dort weiterverteilt. Über die Südroute wird auch Aserbeidschan, ein Abnehmer

für die dort beliebten BMW-Geländefahrzeuge, bedient. Ist ein gestohlenen Fahrzeug einmal in diesem Land, kann es abgeschrieben werden. Die Polizei in diesem Land hat nicht einmal die Möglichkeit festzustellen, ob ein Auto legal oder gestohlen ist. In Polen hätte die Polizei die Möglichkeit gestohlene Autos zu erkennen und Autodiebe auszuforschen, warum trotzdem die Aufklärungsquote nur bei 1,4% liegt, fragt sich wohl mancher. Polen hat übrigens auch die höchste Steigerung was Diebstahlszahlen betrifft. Seit 1989 ist der Autodiebstahl um das 17-fache gestiegen. Eine zweite Route Richtung Süden geht über Portugal und Spanien nach Marokko, Nigeria oder andere westafrikanische Staaten. Während in Richtung Osten die Fahrzeuge meist gefahren werden, werden bei der Südroute fast immer Container verwendet.

Natürlich konnte die Veränderung im Deliktsbereich Autodiebstahl nicht ohne Reaktion auf Seite der Polizei bleiben. Neben nationalen Projekten nahm sich über Auftrag der EU die Europol und das NCIS der Angelegenheit an. Das Ergebnis war das s.g. „Projekt Triangel“

Dabei wurden in zehn Ländern hinsichtlich der Bekämpfung von Kfz-Diebstählen und deren Verschiebung auf drei Ebenen Befragungen und Kontrollen durchgeführt. Es wurde bei den Strafverfolgungsbehörden, bei den Beamten an der Front und in den Häfen beim Zoll recherchiert, um Positives, aber auch Mankos festzustellen. Das Ergebnis zeigte, dass wesentliche Mankos die effektive Aufklärung erschweren. So haben die meisten Beamten an der Front keinen direkten Zugang zum weltweiten automatisierten Interpol-Fahndungssystem (ASF), die Strafverfolgungsbehörden keinen zentralen Anlaufpunkt für Anfragen im Bezug auf Fahrzeuge. Kritisiert wurde auch, dass zwar die Strafverfolgungsbehörden formelle Vereinbarungen für den Informationsaustausch haben, dieser Austausch aber in der Praxis an den Grenzübergängen, auch im eigenen Land, nicht zufriedenstellend ist. Zusammenfassend wurde nicht überraschend festgestellt, dass keine einzelne Behörde in der Lage ist den Handel mit gestohlenen Fahrzeugen an Grenzübergängen zu bekämpfen.

Richard Benda

