

# Die EU-Erweiterung

## Grenzöffnung – Kriminalitätsentwicklung – Kfz-Delikte - Internationale Zusammenarbeit von Kriminaldirektor Uwe Wilhelms, Landeskriminalamt Berlin

### Vorbemerkung

Die Beschäftigung mit grenzüberschreitender Kriminalität im Zusammenhang mit einer Veränderung des Grenzcharakters und das Ganze durch Polizisten ergibt eine Ergebniserwartung: nämlich die Darstellung der Wechselwirkung anhand von statistischen Reihen, möglichst verbunden mit einer Prognose und einer Handlungsempfehlung. Haben wir nicht ein wenig die Erwartung, die Mittel zum Trieren der Balkenwaage – hier Kriminalität, da Grenzöffnung – in der Hand zu haben, um den Prozess zu steuern?

Ich muss die Erwartung enttäuschen: Es gibt weder verlässliche Daten über die Entwicklung vor und nach den Grenzöffnungsprozessen und deren Wechselwirkung zur Kriminalitätsentwicklung noch einen mehr oder weniger selbständig von der Polizei zu bedienenden Steuermechanismus und ich bezweifle, dass es derart valide Ergebnisse jemals geben wird, wie noch darzustellen sein wird.

Ich schlage deshalb vor, sich dem Thema des diesjährigen IPAForums „Die EU-Erweiterung und mögliche Auswirkungen auf die Kriminalitätsentwicklung, insbesondere bei Kfz-Delikten“ von drei Seiten zu nähern: einerseits über die Begrifflichkeit Grenze und deren Bedeutung, dann von Seiten des Deliktsfeldes Kfz-Kriminalität und schließlich von der Seite der Sicherheitsbehörden.

Vorher zwei kleine Bemerkungen zum Thema des Forums: Erstens das öffentlichkeitswirksame, geflügelte Wort: „Kaum gestohlen – schon in Polen“. Es hat m.E. einen unangemessen hohen Wiedererkennungswert in der hiesigen Bevölkerung – und viele Menschen stimmen auffällig schnell kopfnickend zu. Sind sie alle schon bestohlen worden, etwa von Polen? Wie viele polnische Diebe haben sie in ihrem Leben kennen gelernt – und wie viele deutsche? Hat sich nach der Grenzöffnung zu Frankreich im Badischen Ähnliches ereignet, was das subjektive Sicherheitsgefühl betrifft? Und zweitens das Thema Kfz: Ist der Diebstahl des „liebsten Kindes“ wirklich die herausragende Bedrohung der Sicherheitslage, die wir in erster Linie zu bekämpfen haben? Wer hat angesichts der fallenden Gebrauchtwagenpreise schon einmal über „kreative“ Möglichkeiten des Besitzwechsels nachgedacht? Warum hat die Kfz- Industrie Jahre gebraucht, um Wegfahrsperrn zu entwickeln und bleibt eher viskös in ihren Bemühungen diese angesichts verbesserter Überwindungstechniken zu optimieren?

### Grenzen

Was sind Grenzen? Wenn wir einmal philosophische Betrachtungen außer Acht lassen – und Erörterungen über Grenzen des Denkens, des Wachstums, der Erziehung etc. anderen Foren überlassen – bleiben die Grenzen zwischen Staaten als Symbole der territorialen Integrität, der nationalen, ethnischen, kulturellen ... Identität und als Mechanismus der Abgrenzung im Sinne von Schutz,

Geborgenheit. Die Abgrenzung des Territoriums dürfte eine tendenziell sinkende Bedeutung haben. In Zeiten der globalen Wirtschaft wird der Wohlstand eines Landes weniger durch den Besitz fruchtbarer Ackerlandes garantiert als durch den wirtschaftlichen Erfolg der Handelsagenturen und den Grad der Beteiligung einheimischer Banken an profitablen Unternehmungen – und die daraus resultierenden Steuereinnahmen. In der Tat wäre wohl der erfolgreichste Staat, gemessen an Werten wie Bruttosozialprodukt, durchschnittlichen Jahreseinkommen oder der Steuerquote, jene gebraucht erworbene Plattform an ruhiger Stelle in internationalen Gewässern, die ausschließlich gesunden erwerbsfähigen Menschen zwischen 20 und 40 Jahren die Staatsbürgerschaft widerruflich gewährt. Nationale, ethnische und kulturelle Identitäten wurden im Grunde nie durch Grenzen gewährt, insbesondere nicht in Europa. Die vielfältigen historischen Veränderungen von Grenzen zeigen dies sehr deutlich.

Minderheiten überlebten nicht durch Grenzen, die sie selbst oder andere für sie gezogen hätten, sondern durch spezifische Anpassungsfähigkeiten bis hin zur Assimilation, gelegentlich aber auch durch schlichte Flucht über Grenzen hinweg. Grenzziehungen waren immer zunächst Ausdruck von politischen und vor allem wirtschaftlichen Interessen, beginnend mit willkürlichen Schlagbäumen der Raubritter bis hin zu Demarkationslinien anhand zufälliger Ereignisse von politischen oder kriegerischen Ereignissen (Grenze Kuwait-Irak, 38. Breitengrad in Korea, Berliner Mauer, deutschdeutsche Grenze). Darüber hinaus ergibt sich die Grenzbedeutung aus Verwaltungsgesichtspunkten, vor allem aber durch Gewohnheit. Die Menschen neigen dazu, auch absurde oder willkürliche Grenzen in einem schleichenden Prozess von Tolerieren über Akzeptieren zu verinnerlichen.

In Berlin hatten wir hervorragende Chancen, das zu beobachten, insbesondere im Rahmen der deutschen Wiedervereinigung. Bleibt die Abgrenzung zum Schutz. Man wird jedoch fragen dürfen, wovor geschützt wird bzw. werden muss und insbesondere, ob die möglichen Aufwendungen zur Gewährleistung des gewünschten Schutzes ausreichend sind oder sein können und in einer akzeptablen Mittel- Zweck-Relation stehen. Nationale Grenzen in Europa sind hinsichtlich des Schutzaspektes historisch entweder aus militärischen Erwägungen gezogen worden, um Invasionen zur Eroberung zu verhindern, oder aus wirtschaftlichen Gründen, um die nationale Wirtschaft vor Konkurrenz zu schützen bzw. die Einfuhr unerwünschter Waren zu verhindern, mindestens aber zu kontrollieren. Kurz gefasst: die gewünschten Schutz-Ergebnisse sind nie erzielt worden. Grenzen wurden von Invasionsarmeen überrannt, Waren geschmuggelt oder das Interesse an der Ausfuhr eigener Waren begann das Abwehrinteresse zu überwiegen. Eine Schutzwirkung für die individuellen Interessen der Bürger, etwa was ihr Interesse an körperlicher Unversehrtheit und Sicherheit ihres Eigentums betrifft, entfaltete sich nicht nachvollziehbar; insbesondere waren die Schutzgüter historisch stets weitaus stärker durch innerstaatliches Handeln und/oder Unterlassen gefährdet denn durch „importierte“ Bedrohungsszenarien. Dennoch, staatliche Grenzen erzeugen ein eigentümliches Gefühl der Sicherheit, diffuse – weil ausländische und unbekannte – Bedrohungen bleiben draußen oder wurden zumindest bei ihrem Herannahen rechtzeitig bemerkt. Natürlich ist das eine unzulässige Verkürzung und es wäre unangemessen, Sicherheitsängste gegenüber fremden Bedrohungsszenarien als vermeintliche Dumpfheit abzutun. Neben dem Gefühl der Sicherheit erzeugen die Grenzen auch ein Bedürfnis, sie zu überwinden, denn Grenzen sind von beiden Seiten eine Beschränkung – wer könnte das besser beurteilen als die Deutschen aus der Ost-West-Erfahrung. Wir erleben heute durch den europäischen Einigungsprozess im Verlauf weniger Jahrzehnte revolutionäre Änderungen in Bezug auf Grenzen und alle Hinweise deuten auf eine weiterhin anwachsende Geschwindigkeit. Die Eckdaten seien nur kurz in Erinnerung gebracht:

- 1985 Schengener Abkommen zwischen Deutschland, Frankreich und den Benelux-Staaten über den Wegfall der Zoll- und Binnengrenzen,
- 1990 Konkretisierung durch das Schengener Durchführungsübereinkommen und nachfolgend Beitritt aller EU-Staaten zum Schengener Vertragswerk (mit Sonderregelungen über Großbritannien und Irland),
- ab 1995 Umsetzung des Abkommens mit fortlaufender Erweiterung des gemeinsamen, binnengrenzfleien Wirtschaftsraums,
- 1997 Übernahme des Schengen- Prozesses aus der intergouvernementalen Zusammenarbeit in den Acquis Communautaire; perspektivisch in das Gemeinschaftsrecht,
- seit 1998 Beitrittsverhandlungen mit insgesamt 10 Staaten, darunter die verbliebenen Nachbarstaaten Deutschlands mit gemeinsamer EU-Außengrenze, Polen und Tschechien,
- 2002 Abschluss der Verhandlungen,
- voraussichtlich 2004 Umsetzung des Beitritts, anschließend Vorbereitung auf den Wegfall der Binnengrenzen und Ausbau der neu entstehenden EU-Außengrenzen. Europa-Euphoriker werden die Entwicklung als Erfüllung verstehen, Europaskeptiker schlagen eher die Hände über dem Kopf zusammen – und sie tun es in der Regel vor dem Hintergrund konkreter Prognosehintergründe:
  - Der Kulturbeflissene wird sich Gedanken machen, ob beispielsweise ein islamischer Staat wie die Türkei jemals gemeinsame Standards mit abendländischchristlichen Staaten Mitteleuropas haben kann;
  - der Politikwissenschaftler könnte zweifeln, ob der Demokratisierungsprozess beispielsweise in den baltischen Staaten hinreichend klar kompatibel ist mit den diesbezüglichen Gepflogenheiten der „gewachsenen“ Demokratien Europas oder nicht doch Überbleibsel des Sowjetdenkens verblieben sind und
  - der Sicherheitsexperte sieht ggf. Probleme bei der Ausbildung und Ausstattung der Polizei eines Beitrittslandes oder hat Hinweise auf tief greifende korruptive Prozesse.

Alle werden vor dem Fall von Grenzen warnen, mindestens aber Ausgleichsmaßnahmen fordern. Was macht also die Europäer masochistisch genug, dennoch zu erweitern?

Die klare, dem Leser bekannte Antwort lautet: Weil die Vorteile trotzdem überwiegen. Sei es die mögliche wirtschaftliche Prosperität durch vergrößerte, gemeinsame Handelszonen, sei es der Gedanke des Angleichs der Lebensverhältnisse zum Abbau von Neidkriminalität oder jener zur Stärkung der politischen und militärischen Stabilität – alle aufzählbaren Argumente sprechen letztlich für eine europäische Erweiterung und die Erfahrungen zwischen den bereits bestehenden Mitgliedsstaaten haben die Erwartungen weitgehend erfüllt. Deshalb sollte man vermeiden, Inhalte wie den europäischen Einigungsprozess ein Berliner dimensional zu betrachten, etwa aus dem Blickwinkel der Polizei allein. Allerdings haben die Erfahrungen der bisherigen EU-Mitgliedsstaaten auch deutlich die Probleme erkennen lassen, die sich in einem Einigungsprozess nicht verheimlichen lassen: supranationale Entwicklungen sind unberechenbarer und schwerer steuerbar, Angleichungen bedeuten immer auch Nivellierungen, Übergänge erzeugen neue Herausforderungen.

Für den Bereich der inneren Sicherheit resp. der Ausgleichsmaßnahmen kann das nur heißen, den Prozess nicht einfach herankommen zu lassen, sondern sorgfältig durch möglichst enge Verzahnung kompatibler Maßnahmen auf beiden Seiten der Grenze vorzubereiten.

### **Kfz-Diebstahl**

Die Kriminalität in diesem Deliktsbereich weist seit mehreren Jahren zwei zentrale Entwicklungstendenzen auf:

1. Die Zahl der Kfz-Diebstähle sinkt kontinuierlich, dies gilt sowohl für den Diebstahl von Kfz in Gänze als auch für Diebstähle von Komponenten, etwa Autoradios etc.
2. Der Diebstahl hochwertiger Kfz (Sachwertdiebstahl) unter Zuhilfenahme elaborierter Methoden und hohem kriminellen Organisationsgrad nimmt zu.

Zu 1.:

Seit 1994 sinkt die Zahl der gestohlenen Kfz kontinuierlich. Gleichzeitig ist allerdings, wie aus der Tabelle ersichtlich, prozentual ein erhöhtes Aufkommen an dauerhaft abhanden gekommenen Kfz festzustellen. Erwartungsgemäß steht Berlin mit diesem Fallaufkommen im deutschen Städtevergleich an erster Stelle. Leider haben wir allerdings auch im Ländervergleich den zweiten Platz inne (nach Nordrhein Westfalen), was zu den Einwohnerzahlen nicht korreliert.

Aus diesen Zahlen ergibt sich keine abschließende Aussage zur Frage der Kfz-Verschiebung. Allerdings ist abzulesen, dass angesichts verbesserter Möglichkeiten im Bereich der Fahndung und insbesondere der Kriminaltechnik bei den dauerhaft entwendeten Kfz ein erhöhter Anteil an organisierter Vermarktung zugrunde zu legen ist. So haben sich im gleichen Zeitraum einerseits die Möglichkeiten verbessert, Fahndungen elektronisch zu übermitteln und dem Basisdienst zur Verfügung zu stellen und andererseits wurden die forensischen Methoden beispielsweise bei der Sichtbarmachung verschleierte Identifizierungsnummern etc. mit chemischen und physikalischen Mitteln erweitert. Da es den Tätern jedoch gelang „Fortschritte“ bei der erfolgreichen, dauerhaften Entwendung von Kfz zu erreichen, zeigt eine Spezialisierung mit einem erhöhten Grad an arbeitsteiligem Vorgehen von Kfz-Dieb über den „Frisierer“ und Schmuggler bis zum Hehler, ggf. im Ausland. Die Gründe für das insgesamt zurückgehende Aufkommen sind gleichwohl nach übereinstimmender Einschätzung aller Experten in der Entwicklung und dem verbindlichen Einbau von Wegfahrsperren zu sehen, zu dem sich die Autoindustrie nach jahrelangem, massiven Drängen der Strafverfolger entschlossen hatte. Die Wegfahrsperre hat ganz offensichtlich zu einer Zweiteilung der Szenerie geführt: hier die Entwendung Fahrzeuge älterer Baujahre zur kurzfristigen illegalen Verwendung, dort der (aufwändige) Diebstahl hochwertiger Kfz mit organisiertem Umbau und Vertrieb (Kfz- Verschiebung) bzw. die gezielte Beschaffung von Fahrzeugen bestimmter Fabrikate, Modelle und Herstellungsjahre als „Ersatzteillager“ für in früheren Jahren entwendete Fahrzeugbestände.

Die Aussagen zu den Tendenzen sind in einem Zusammenhang zu den mutmaßlichen Anteilen von vorgetäuschten Straftaten, etwa zum Zweck des Versicherungsbetruges, zu sehen. Es gibt derzeit keine validen Hinweise – unter Berücksichtigung eines erheblichen Dunkelfeldes – dass sich die diesbezüglichen Anteile verändert hätten.

Zu 2.:

Seit 1996, beginnend mit Fahrzeugen der Marke „Audi“, inzwischen aber auch ausgedehnt auf alle hochwertigen Fabrikate, insbesondere auch Mercedes und BMW, wurden Fälle festgestellt, in denen die zunächst für überwindungssicher geglaubten Wegfahrsperren die Kfz- Diebe nicht mehr hinderten. Selbst namhafte Herstellerfirmen haben über lange Zeit bestritten, was durch intensive kriminalistische Recherchen schließlich ermittelt werden konnte:

Durch Verwendung selbst konstruierter Geräte, die mit hohem technischen und elektronischen Sachverstand entwickelt worden waren, gelang es den Kfz-Dieben zunehmend, die Wegfahrsperren zu überwinden. Dabei spielte die gewaltsame Entfernung mechanischer Sperren eine untergeordnete Rolle, vielmehr wurden die elektronischen Wegfahrsperren gezielt umgangen und ganz offensichtlich von den Tätergruppierungen Fahrzeuge bestimmter Serien gezielt für den Diebstahl ausgesucht in dem Wissen, dass die Hersteller bestimmte Codierungen serien- und fabrikationsbezogen zum Einsatz bringen. Besonders „beliebte“ Tatobjekte sind dabei neben den „klassischen“ Luxuslimousinen der Oberklassebaureihen von Audi (VW), Mercedes, BMW alle Fahrzeuge der Oberklasse mit 4x4-Antrieb, insbesondere die neue Klasse der „Multi Purpose Vehicles“ (Mercedes G- und M-Klasse, BMW X 5, Toyota Land-Cruizer etc.). Als Beispiel seien die folgenden im Jahr 2001 festgestellten Entwendungen und Versuche in der genannten Fahrzeugklasse (ab Baujahr 2000 mit EWS) in Berlin genannt: Durch die hohen Fahrzeugpreise, die im Durchschnitt um 80.000,- € liegen, kommen erhebliche Schadenssummen zustande. Die Palette der Tatbegehungen zeugt von erheblicher krimineller Intensität, allerdings auch von Kreativität und Erfindergeist. Das Entfernen von Kfz mittels teilweise gestohlenen, teilweise

mitgebrachten und teilweise betrügerisch angemieteten Hubfahrzeugen, der Aus- und Einbau von Wegfahrsperrern selbst sowie die Manipulation der Elektronik mittels zusätzlicher Steuergeräte fand und findet in einer erheblichen Bandbreite statt und erzeugt einen weiteren Wettlauf zwischen Kriminellen und Ermittlern. Hinzu kommen weiterhin Diebstähle von Originalschlüsseln bis hin zu dem Versuch, durch Einbrüche in Vertragswerkstätten und Auslieferungslager an Codierungsunterlagen und Software der Hersteller zu gelangen.

Die Ermittlungen konnten in diesem Deliktsfeld durch verbesserte internationale Zusammenarbeit gefördert werden, indem besonders die Wirkungsweisen der illegalen elektronischen Bauelemente erkannt wurde und die Spuren zu deren „Erfindern“ und Vertreibern aufgenommen wurden. Diese Entwicklung wird durch Kooperation der meisten Fahrzeughersteller gefördert. Allerdings muss weiterhin mit einer eher zurückhaltenden Unterstützung gerechnet werden und dies aus nahe liegenden Gründen: Die fortlaufende Modifizierung von elektronischen Wegfahrsperrern als Antwort auf entcodierte Vorrichtungen verschlingt immense Investitionen und verteuert das Konsumgut Auto erheblich, d.h. senkt dessen Marktchancen. Das gleiche Kostenargument besteht für die Unterstützung der Polizei, beispielsweise durch Überlassen von Geräten und Software zum Auslesen elektronischer Codierungen. Überdies muss es aus psychologischen Gründen im Interesse der Hersteller liegen, den Grad der Sicherheit vor Diebstahl öffentlich zu betonen, auch wenn ggf. intern andere Erkenntnisse vorliegen. Im Übrigen kann es aus Herstellersicht sinnvoll sein, das eigene Produkt zur Wahrung der Konkurrenzchancen vergleichsweise sicher erscheinen zu lassen. Polizeiliche Präventionsbemühungen, durch Transparenz des Kriminalitätsfeldes zusätzliche Sicherungen durch die Halter zu erreichen, laufen daher häufig den Herstellerbemühungen zuwider. Nicht belegbar jedoch zu vermuten steht darüber hinaus, dass das Engagement von Kfz- Herstellern dann eine Reduzierung erfährt, wenn das jeweilige Deliktsfeld letztlich durch Ersatzbeschaffung zum Absatz von mehr Kraftfahrzeugen führt.

### **Kfz-Verschiebung in das Ausland**

Selbstverständlich werden auch Fahrzeuge älterer Baujahre und mit geringerem Einzelwert international verschoben. Die getroffenen Feststellungen ergaben in den letzten Jahren sowohl „klassische“ Routen wie die in den Nahen Osten (Türkei, Syrien, Libanon) und – mit wachsender Bedeutung – in Richtung Afrika durch Banden aus den entsprechenden Regionen als auch alternierende Schwerpunktentwicklungen, insbesondere in den mitteleuropäischen Raum, den Balkan und vornehmlich in die Russische Föderation. Die Tätergruppierungen waren nur zu einem kleineren Teil ethnisch eindimensional organisiert, aber es dominierten russische, litauische, polnische, jugoslawische und türkische Banden. Auffällig ist dabei eine Dominanz bestimmter Gruppen einerseits bei Diebstahl und Schmuggel und andererseits beim Absatz, letzterer wurde in den beiden vergangenen Jahren zunehmend durch russische, ukrainische und usbekische Gruppen organisiert.

Das Hauptabsatzgebiet ist die russische Föderation. Dies liegt zum Teil sicherlich an der Größe des Marktes und der verfügbaren illegalen Finanzmittel; es muss aber angenommen werden, dass auch eine Besonderheit des russischen Rechts seinen Teil dazu beiträgt:

So ist der Diebstahl eines Kfz selbstverständlich auch in der Russischen Föderation unter Strafe gestellt, es kann aber zum „gutgläubigen Erwerb“ eines im Ausland als gestohlen gemeldeten Fahrzeuges kommen. Dies, weil nach Feststellung einer internationalen Fahndungsnotierung z.N. eines in Russland angetroffenen Fahrzeuges, das ggf. zuvor mit gefälschten Papieren zur Anmeldung gekommen ist, dieses Fahrzeug nicht sofort sichergestellt wird. Stattdessen erhält der Betreiber des Kfz, wenn er einen glaubhaften Erwerb in gutem Glauben erklären kann, lediglich eine auf 12 Monate befristete Notierung. Gleichzeitig melden die russischen Behörden das Wiederauffinden des Kfz auf dem Interpolweg an die ausschreibende Behörde mit der Maßgabe für den Inhaber, durch eine russische zivilrechtliche Entscheidung die Herausgabe zu betreiben. In der Abwägung der hierfür entstehenden Kosten und Aufwände und in Relation zu den meist geringen Werten der nach Jahren wieder aufgefundenen Kfz verzichten die Eigentümer – in der Regel inzwischen die Versicherungsgesellschaften – häufig auf Rückübertragung und Rückführung, so dass dem Erwerber nach 12 Monaten ein rechtmäßiger Besitz in Russland bescheinigt wird. Dies hindert zwar nicht die Strafverfolgung auf deutschen bzw. EU Territorium, führt aber in aller Regel nicht zu Ergebnissen. Bei jenen Fahrzeugen, die als „Ersatzteillager“ für in den Vorjahren entwendetes Diebesgut dienen, entfällt ohnehin meistens die Möglichkeit der Wiedererkennung, was insgesamt eine sehr geringe Rückführungsquote erzeugt.

Die kritische Würdigung dieser Rechtslage, die unzweifelhaft im Sinne des Verbots des gutgläubigen Erwerbs an gestohlenem Gut geändert werden muss, ergibt allerdings auch die Feststellung, dass für die Sicherstellung, Verwahrung und spätere amtliche Verwertung den russischen Behörden in der Vergangenheit erhebliche Kosten entstanden, die in keinem Verhältnis zur Zahl der tatsächlichen Rückführungen von Kfz standen.

Diebe und Hehler hochwertiger, neuer Fahrzeuge profitieren im Ergebnis von denselben Bedingungen. Dieses Deliktsfeld wird beim Diebstahl vollkommen von polnischen Tätergruppierungen beherrscht, die offensichtlich über einen bedeutenden technologischen Vorsprung bei Geräten zur Überwindung elektronischer Wegfahrsperrungen besitzen; für den Absatz sind wieder andere Gruppierungen „zuständig“. Auffällig ist, dass die Republik Polen nur in Ausnahmefällen das Absatzgebiet für derart hochwertige Kfz darstellt und regelmäßig nicht als Transitland in Erscheinung tritt. Vielmehr werden die Fahrzeuge nach Erkenntnissen eher über skandinavische Länder oder über Mittelmeerstaaten geschleust. Die Begründung hierfür kann letztlich nur vermutet werden, sicher dürfte aber sein, dass die Verstärkung der polizeilichen Zusammenarbeit und die fortschreitende Optimierung der Polizeiarbeit in Polen selbst einen Grund für die „Ausweichbewegungen“ darstellt.

### **Die Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden**

Die Republik Polen gehört zu den für einen Beitritt 2004 vorgesehenen EU-Aufnahmekandidaten und hat insofern in den letzten Jahren aus eigenem Interesse und mit Unterstützung der EU-Institutionen erhebliche Anstrengungen unternommen, um sich auf „Ballhöhe“ mit den europäischen Standards zu bringen. Dies betrifft sowohl organisatorische wie auch rechtliche Maßnahmen. So hat Polen beispielsweise seine Verwaltungsstruktur gestrafft und seine regionale Gliederung von 49 auf 16 Wojewodschaften (plus Hauptstadtregion) reduziert. Die Gliederung der Polizei wurde dieser Struktur angepasst und die Verantwortlichkeit der Polizeibehörden in den Wojewodschaften gestärkt. Sowohl im materiellen Strafrecht als auch im Prozessrecht und Polizeirecht wurden umfangreiche Angleichungen an den europäischen Standard vorgenommen und erhebliche Mittel in Ausrüstung und Ausbildung der Polizei investiert. Insbesondere entlang der deutschen Grenze kann in den drei Grenzwojewodschaften Szczecin (Stettin), Gorzow (Landsberg/Warthe) und Wroclaw (Breslau) von einer weit gehenden strukturellen und qualitativen Angleichung an die Verhältnisse auf deutscher Seite ausgegangen werden, wie die Erfahrungen in konkreten Fällen der Zusammenarbeit zeigen. Durch Förderprogramme der EU, die die Schaffung europäischer Standards (Implementierung des Acquis Communautaire) zum Ziel haben, sind erhebliche Beratungs- und Unterstützungsleistungen aufgebracht worden, um Polen für den Beitritt vorzubereiten. Dennoch wird es einer – noch nicht abschließend festgelegten – Übergangsfrist bedürfen, bis nach dem vorgesehenen Beitritt zum 1. April 2004 wirklich auch die Binnengrenzkontrollen wegfallen werden. Darüber hinaus ist Polen seit vielen Jahren Mitglied der IKPO und hat auch diesbezüglich die Zusammenarbeit verstärkt, wenngleich kritisch anzumerken ist, dass das Antwort- Zeitverhalten im Verkehr mit der bei der Hauptkommandantur der polnischen Polizei in Warschau angesiedelten Zentralstelle für Interpol- Verkehr noch verbesserungsfähig ist; insbesondere Irritationen über die Anwendung von Datenschutzklauseln behindern in jüngerer Zeit eine in allen Bezügen fruchtbare Zusammenarbeit.

Die wesentlichen supranationalen Abkommen, wie die europäischen Rechtshilfe-, Auslieferungs- und Strafvollstreckungs-Übereinkommen sind durch die Republik Polen ratifiziert worden. Wie in der Kooperation mit anderen Ländern auch, ist die justizielle Erledigung jedoch partiell schwerfällig, was in der Hauptsache an den im Detail weiterhin unterschiedlichen Rechtsmaterien liegt. Gleichwohl sind Verbesserungen erkennbar, die auch durch Einrichtungen wie das „Europäische Justizielle Netz“ gefördert werden.

Bilateral besteht mit der Republik Polen ein Grenzgebietsabkommen seit 1995, das neben den vorgenannten drei Grenzwojewodschaften die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen und Berlin zu einer unmittelbaren polizeilichen Zusammenarbeit berechtigt und sich beispielsweise für Berlin auf die Zusammenarbeit in jährlich über 1000 Fällen erstreckt. Das Abkommen ist neuerdings erweitert worden; mit Datum 18. Februar 2002 wurde die Neufassung unterzeichnet, die nunmehr – bzw. nach Ratifizierung durch die Parlamente – einen Maßnahmenumfang entsprechend der vergleichbaren Verträge mit der Schweiz erlaubt und auch grenzüberschreitende verdeckte Maßnahmen, unmittelbare Vornahme einzelner strafprozessualer Handlungen etc. erlaubt. Derzeit befinden sich entlang der deutsch-polnischen Grenze mehrere Koordinierungsstellen (GÜSt Pomellen, PP Frankfurt/Oder, GÜSt Zittau), die die unmittelbar grenzbezogene Zusammenarbeit organisieren und in der Regel aus Personal der Landespolizei und des BGS bestehen. Das o.a. neue Abkommen wird es künftig erlauben, gemeinsame Dienststellen mit den polnischen Partnerbehörden einzurichten und gemeinsamen Dienst zu verrichten. Aus Berliner Sicht ist die bilateral grenzüberschreitende Kriminalität allerdings erst in zweiter Linie eine grenzbezogene, so dass die Direktkontakte zu den verantwortlichen Wojewodschaftspolizeien und den anderen polnischen Institutionen bedeutsamer sind als die operative Tätigkeit an der Grenze. Perspektivisch orientieren wir uns in Berlin diesbezüglich an dem Modell des deutschfranzösischen Zentrums in Kehl (Baden- Württemberg), das auf deutscher und französischer Seite Bedienstete der Landespolizeien, des BGS und des Zoll beinhaltet und im 24- Stunden-Dienst in der Lage ist, bilaterale Lagen zu bewältigen, Rechtshilfeporgänge zu koordinieren und den gesamten bilateralen Informationsverkehr zu steuern. Die Einrichtung eines solchen Zentrums bedarf erheblicher zeitlicher Vorläufe,

ganz abgesehen von der zielgerichteten Auswahl und Fortbildung des (auf jeden Fall fließend zweisprachigen) Personals; dann könnte ein messbarer Mehrwert für die polizeiliche Arbeit erreicht werden. Leider ist die derzeitige Situation – zumindest auf deutscher Seite – noch von teilweise gegenläufigen Interessen der beteiligten Bundesländer geprägt.

Deutschland verfügt in Polen über Verbindungsbeamte des BKA; des BGS und des Zoll; der polnische Verbindungsbeamte ist in der in Berlin befindlichen Botschaft ansässig. Die Zusammenarbeit der deutschen und der polnischen Behörden wurde in den vergangenen Jahren sukzessive verbessert; unmittelbare Arbeitskontakte bereiten heute keinerlei Probleme bis hin zu grenzüberschreitenden Maßnahmen, die im Wesentlichen „auf Zuruf“ organisiert werden können.

### **Ausblick**

Die grenzüberschreitende Kriminalität wird weiterhin anwachsen. Dies ist in erster Linie jedoch dem wachsenden Wirtschafts- und Handelsverkehr geschuldet sowie dem Globalisierungsprozess insgesamt. Tatanreize und Gelegenheitsstrukturen entstehen durch unterschiedliche soziale und wirtschaftliche Verhältnisse der Regionen sowie durch mangelnde Koordination von Ausgleichsmaßnahmen. Grenzschränken haben ihre Berechtigung, solange die fundamentalen Unterschiede nicht beseitigt und die Steuerungsmechanismen nicht harmonisiert sind. Dann allerdings stellen sie ausschließlich ein Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung dar und suggerieren eine „Sicherheit“, die dem Problem transnationaler Kriminalität nicht gerecht wird.

## **EU-Erweiterung und die Entwicklung der Autokriminalität** **Betrachtungen aus polnischer Sicht**

von Oberkommissar Robert Baranski, Policja Zachodniopomorska

Im Mai 2004 erfolgt eine Wende in der Geschichte des neuen Europas. Zehn Länder, die meisten aus dem ehemaligen sozialistischen Lager, werden vollberechtigte Mitglieder der Europäischen Union. Schon vor einigen Jahren, während der ersten Diskussionen zum Thema der Unionserweiterung, konnte man Meinungen von Euroskeptikern hören, die das historische Ereignis bezweifelten. Eines der von den Gegnern der Unionserweiterung erhobenen Hauptargumente war die Gefahr, Westeuropa mit der allgemeinen und organisierten Kriminalität aus den Ländern Mittel- und Osteuropas zu überströmen. So haben heute viele Deutsche, Franzosen, Holländer oder andere Einwohner Westeuropas Angst davor, dass sie nach dem Mai 2004 nicht mehr sicher aus dem Haus gehen können, oder Angst, ihren Mercedes auf dem Parkplatz vor dem Haus stehen zu lassen. Mit allem Nachdruck möchte ich feststellen, dass hierzu keinen Anlass gibt.

Für die organisierte und allgemeine Kriminalität gibt es seit langem keine Grenzen mehr, nur die Fahndungsbehörden mussten bei ihrer Tätigkeit die territoriale Teilung Europas beachten. Die organisierte Autokriminalität von Gruppierungen aus Osteuropa hat schon eine mehr als zwanzigjährige Geschichte. Der Wegfall der Grenzen erleichtert die kriminelle Zusammenarbeit nicht wesentlich, verbessert aber die Kontakte der entsprechenden Dienste. Meiner Meinung nach ermöglicht die EU eine bessere Bekämpfung der Organisierten Kriminalität in ganz Europa durch die Intensivierung der polizeilichen Zusammenarbeit.

Die polnische Polizei verändert sich seit 1999, nicht nur ihre Strukturen, sondern auch durch Übernahme der besten Vorbilder in der Welt. Viele polnische Polizeioffiziere haben an Schulungen in Amerika und in vielen Teilen Europa teilgenommen und das Ergebnis war eine Senkung der Zahl der kriminellen Delikte in den letzten drei Jahren.

Zum Beispiel in der westpommerschen Woiwodschaft sank seit 1999 die Zahl der gestohlenen Autos. 2002 gab es 2581 Autodiebstähle - 425 weniger, das bedeutet eine Verminderung um 14 %. Am meisten ist die Stadt Szczecin gefährdet, wo es 2002 1264 Autodiebstähle gab, was einen Anteil von 49 % an der Zahl in der gesamten Woiwodschaft ist. Aber auch hier ist eine Senkung zu sehen – im Jahre 2002 waren es 30,7 % weniger als 1999. Ein Anstieg der Autodiebstähle ist deutlich in den Monaten Juli bis September zu verzeichnen (31 % vom ganzen Jahr). Die meisten Autodiebstähle werden in den großen Städten und Urlaubsorten begangen, nach Szczecin

kommt Koszalin mit 312, Kolobrzeg mit 166 und Kamien Pomorski mit 138. 2002 wurden 10,2 % der Fälle aufgeklärt, aber die Zahl der wiedergefundenen Autos ist größer.

Eine große Gruppe der Geschädigten sind Ausländer, die Tendenz ist in Szczecin sehr sichtbar: 2002 wurden hier 680 Autos gestohlen, was 53 % aller Diebstähle in Szczecin sind. 585 der Geschädigten waren davon Deutsche, weiter 22 Dänen, 20 Holländer und 15 Schweden.

Die Diebe bevorzugen deutsche Automarken. 2002 waren in Szczecin 19 % der gestohlenen Autos Audi, 14,9 % VW Passat, 13,6 % andere VW, 12 % Mercedes und 10,5 % VW Golf.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass auch modernste Technik die Autos nicht absolut sicher machen kann. Die Diebe nutzen selbst elektronische Geräte. Eine neue Tendenz ist die Steigerung der Diebstähle von VW, Mercedes und Audi der Baujahre 1985-1995. Sie sind für Russland bestimmt und beim Schmuggel von diesen Autos sind russische Bürger beteiligt. Die Fahrzeuge werden in Polen legalisiert und nach Russland gefahren (z.B. die Autonummern wurden von Schrottautos in Deutschland ausgeschnitten, VIN Nummer gefälscht und falsche russische Kfz-Papiere hergestellt. Mit solchen Dokumenten fuhren russische Fahrer nach Russland.

Bei der Bekämpfung solcher Kriminalität ist die Dienststelle in Kolbaskowo sehr hilfreich. Sie ermöglicht eine schnelle Prüfung der Autos und bietet zusätzliche Informationen, was die Wirksamkeit unserer Arbeit verbessert.

## **Kraftfahreugdelikte**

**Erscheinungsformen – Täter – Internationale Zusammenarbeit**  
von Kriminaloberrat Andreas Grabinski, Landeskriminalamt Berlin

### **Übersicht**

1. Erscheinungsformen der Kfz-Delikte
  - a) Allgemein
  - b) Überwindung der elektronischen Wegfahrsperr
  - c) Internationale Verschiebung
2. Entwicklung seit Einführung der EWS
3. Täter
  - a) Diebstahl
  - b) Ersatzteilbeschaffung
  - c) Verschiebung
4. Kfz-Verschiebung
  - a) Routen
  - b) Sonstige
5. Modus operandi
6. Rolle der Kfz-Industrie und der Versicherungen
7. Internationale polizeiliche Zusammenarbeit
8. Fazit/Prognose.

### **1. Erscheinungsformen der Kfz-Delikte**

#### **a) Allgemein**

Eigentumsdelikte sind nur zu geringem Teil durch unmittelbares Besitzstreben geprägt; in der Regel ist das Objekt der Begierde nur Mittel zum Zwecke der Bereicherung. Sicher ist auch der Besitz eines Kraftfahrzeuges des Endabnehmers Ziel, doch tritt er selbst nicht als Dieb in Erscheinung und die Diebe ihrerseits behandeln die Fahrzeuge lediglich als Geschäftsgegenstand.

Kraftfahrzeuge waren zu Beginn ihrer Ära nur für Wohlhabende erschwinglich. Die breite Verfügbarkeit ist auch heute noch nicht gleich, weder weltweit noch europaweit. Schließlich orientiert man sich ferner am Bestmöglichen, also wiederum teuren und unerschwinglichen Fahrzeugen. Die größten Gewinne erzielen Kfz-Diebe demzufolge mit hochwertigen Fahrzeugen, bei „günstigen Angeboten“ ist der Markt schier unerschöpflich. Es liegt auf der Hand, dass neben Diebstahl ganzer Fahrzeuge auch der Ersatzteile- und Zubehörmarkt illegal befriedigt werden kann. Polizeiliche Bekämpfungsstrategien und die technischen Abwehrmechanismen zielen auf beides. Dabei ist die Beschaffung von einfachen Bauteilen und Verschleißgegenständen der Fahrzeuge naturgemäß schwieriger, während die Elektronik z.B. von Radios und Telefonen Sicherungsmechanismen erlaubt,

die die Geräte nach einem Diebstahl wertlos machen. Wie so häufig werden die Erfordernisse seitens der Industrie erst nach den kriminellen Aktivitäten ersichtlich, derzeit bei Navigationsgeräten, die noch nicht durchgehend über Sicherungen verfügen, wie dies bei Radios und Telefonen der Fall ist. Der Aufwand, neben Motoren und Getrieben auch noch Blechteile und anderes „Baumaterial“ zu sichern ist einfach zu groß, der Schaden im Verhältnis zum Fahrzeugbestand zu gering.

Tatsächlich ist die Diebstahlskriminalität an Kraftfahrzeugen zwar Schwankungen unterworfen, das Delikt wird jedoch so lange Konjunktur haben, wie es Fahrzeuge gibt. Diebstähle kompletter Fahrzeuge dienen nicht selten der Ersatzteilbeschaffung. Auch sind in jüngster Zeit Fälle bekannt, wonach die Täter Fahrzeuge stehlen, zerlegen und die Einzelteile beiseite schaffen, während sie die Karosserie als versicherungstechnischen Totalschaden absichtsvoll auffinden lassen, um ihn hernach günstig von der Versicherung zu erwerben – dann als Schrottfahrzeug mit Brief und Siegel. Rechtmäßig in den Besitz der Reste gelangt ist es ein leichtes, das Fahrzeug wieder zu einem Ganzen zusammzusetzen. Trotz des Aufwandes erbringt diese Methode noch Gewinn und vor allem ein legalisiertes, gestohlenen Fahrzeug.

### **b) Überwindung der Wegfahrsperre**

Nachdem weder Tür- und Lenkradschlösser noch Alarmanlagen den Kfz-Diebstahl in den letzten Jahrzehnten einzudämmen vermochten, ist die Industrie Mitte der Neunziger Jahre zur Entwicklung der Elektronischen Wegfahrsperre (EWS) übergegangen, zu groß wurde der Druck der Versicherungswirtschaft und selbst der der Strafverfolgungsbehörden, die einen nicht hinreichenden Eigentumsschutz kritisierte.

Die nunmehr in mehreren technischen Generationen modernisierte EWS stellt den derzeit effektivsten Diebstahlsschutz dar, da sie es dem hergebrachten Fahrzeugdieb nicht mehr ermöglicht, den Diebstahl durch einfache Eingriffe in die Fahrzeugelektrik zu bewerkstelligen. Ein Überwinden der durch verschiedene miteinander verknüpfte elektronische Bauteile wird durch komplexe Kommunikation der Bauteile, wechselnde Codes und angepasste Schlüssel unmöglich gemacht. So haben sich die Diebstahlszahlen derart gesicherter Fahrzeuge rasch verringert, mit fortschreitender Zeit werden die Altfahrzeuge ohne EWS ausgemustert sein, die Taten dürften zurückgehen.

Dennoch: Spezialisierten Kriminellen ist es gelungen, die elektronischen Sicherungen zu decodieren, zu manipulieren und schließlich außer Kraft zu setzen oder zu umgehen, so dass ihnen trotz hoch komplizierter Technik Gegenmittel zur Verfügung stehen, die ein Fortbewegen eines EWS-gesicherten Fahrzeuges ermöglichen – der Wettlauf der Technik hat begonnen.

### **c) Internationale Verschiebung**

Diebstahl und Verwertung von Fahrzeugen unterliegen zwei wesentlichen Einschränkungen: frühzeitige Entdeckung und maximaler Gewinn; das eine muss verhindert, das andere gewährleistet sein.

Die Verschiebung von manipulierten Fahrzeugen über Ländergrenzen hinweg erschwert das Erkennen und Auffinden des Diebesgutes, der Absatz ist dort am erfolgreichsten, wo eine geringe Marktsättigung bei gleichzeitig vorhandenem Kapital zu finden sind. Dies ist in weiten Teilen Osteuropas, namentlich Russlands der Fall. Kriminelle Gewinne werden auch in Fahrzeuge investiert, wenn auch nicht nur auf illegalem Wege. Tatsächlich kann der legalen Nachfrage in weiten Teilen Osteuropas noch nicht entsprochen werden, zu gering ist das Händlernetz, zu lang die Lieferzeiten, so dass die schnellste und billigste Lieferung der begehrten Fahrzeuge durch illegale Angebote erfolgt, ob mit oder ohne Argwohn des Erwerbers. Gründe genug, die gestohlenen Fahrzeuge dorthin zu schaffen, wo die kaufkräftigen Interessenten sind, also zum größten Teil nach Osteuropa.

## **2. Entwicklung seit Einführung der EWS**

Wie ausgeführt, hat die EWS den Kfz-Diebstahl als Massendelikt deutlich gemindert; der nach wie vor entstehende Schaden, bezogen auf die Schadenregulierung in Geld durch die Versicherungen, hat sich jedoch nicht in gleichem Maße gemindert, denn die Täter zielen zur Gewinnmaximierung und der Nachfrage entsprechend auf die Oberklassen und Luxusmodelle, so dass weniger Fälle teurer zu Buche schlagen. Abgesehen davon gehen die Fallzahlen der Diebstähle von durch EWS gesicherten Fahrzeugen trotz technischen Neuentwicklungen nicht zurück – sie steigen sogar an. Das die Diebstähle noch nicht das Ausmaß früherer Tage erreicht haben liegt an der von den wenigen spezialisierten Tätern innegehaltenen Monopolstellung – nur eine kleine Gruppe Krimineller verfügt über die Überwindungs-Technik, dem gemeinen Dieb bleibt sie verschlossen. In diesem Wettstreit um Sicherung und Überwindung befindet sich nicht nur die Industrie, sondern auch die Strafverfolgungsbehörden, denn dieses Monopol zum Diebstahl, die Hehlerei und der Geldfluss führen zu in sich abgeschotteten, hoch spezialisierten und hierarchisch gegliederten Strukturen über Ländergrenzen hinweg – insgesamt also zu einer deliktischen Ausprägung hoch-organisierter Kriminalität. Müßig die Diskussion, ob es



sich definitiv um die OK handelt, denn in ihrer Ausprägung und den Erfordernissen ihrer Bekämpfung steht die internationale Kfz-Kriminalität der Rauschgiftkriminalität gleich.

### **3. Täter**

#### **a) Diebstahl**

Es hat sich gezeigt, dass die Diebstahlhandlungen in Deutschland im Zusammenhang mit der EWS nahezu ausschließlich durch polnische Staatsangehörige begangen werden. Stehen auch Täter anderer Nationalitäten mit ihnen in Verbindung – Russen als Abnehmer, Ukrainer, Deutsche und Litauer als Gehilfen z.B. bei der Ausfuhr – Hand an die Fahrzeuge legen polnische Täter. Offenkundig gibt es eine schlicht handwerkliche, fahrzeugbezogene Tradition bei polnischen Tätern, andererseits mag die Nähe zum wohlhabenden Westeuropa eine Rolle spielen. Wenig anders bei der „Ersatzteilbeschaffung“, doch hier treten andere Osteuropäer hinzu, aus dem Baltikum, aus dem Balkan und der Türkei.

Die Verschiebung der Fahrzeuge ins Ausland wurde seit jeher durch Personen vorgenommen, die dem Täterkreis von der Herkunft nahe standen. Die zunehmende Aufmerksamkeit an den Grenzen hat jedoch zu zahlreichen Festnahmen und Sicherstellungen geführt, so dass im Falle der hochwertigen Fahrzeuge festgestellt werden kann, dass in den meisten Fällen unauffällige, d.h. in ihrem Erscheinungsbild „passende“ Fahrzeugführer gedungen werden. Es sind zunehmend Deutsche, die als Führer der Fahrzeuge an Grenzen ein normales Bild vermitteln und den Grenzübergang gewährleisten sollen.

Dazu werden ihnen die manipulierten Fahrzeuge nebst gefälschter Papiere übergeben, ihnen wird ein Ziel und eine Kontaktperson genannt, vielleicht noch ein Termin, und sie treten für einige Hundert Euro eine Reise von tausenden Kilometern an.

#### **4. a) Routen**

Ende der Neunziger Jahre noch war der direkte Weg durch Polen sowohl der kürzeste als auch der unkomplizierteste, was den Aufwand betrifft. Die Verfeinerungen an den polnischen Grenzen auch in technischer Sicht haben jedoch zu einer Vermehrung der beweiskräftigen Feststellungen und Sicherstellungen geführt, so dass Ausweichrouten in Richtung Russland gesucht wurden.

Der Weg der Fahrzeugverschieber führt zum einen über Skandinavien nebst den Ostseefähren, zum anderen über Österreich und das angrenzende Südost-Europa, also den Balkan und in Ausnahmen auch auf dem Landwege durch die Türkei.

Der Aufwand schlägt sich tatsächlich nur in Benzinkosten nieder und einem zeitlichen Aufwand. Der Überführer ist pauschal abgegolten, Zeit und Kilometerleistung spielen eine untergeordnete Rolle, so dass es letztlich mehr auf ein gut frisiertes Fahrzeug nebst Papieren und reibungslose Übergaben ankommt.

#### **4. b) Sonstige**

Nach wie vor stellt der Landweg auf eigenen Rädern die kostengünstigste und meistgenutzte Variante dar, doch auch Fähren über das Mittelmeer, selbst Autoreisezüge werden von den Tätern genutzt, um so durch Variationen den eingespielten Kontrollen zu entkommen und eine systematisches Aufspüren der Fahrzeuge zu erschweren. Die zahlreichen anderen Wegen und Methoden, mit denen Fahrzeugteile verschoben werden, sollen hier nicht dargestellt werden, zu zahlreich ist die Vielfalt. Selbst auf einem mit Altkleidersäcken beladenen Lkw mit Ziel Baltikum fanden sich zwei komplette Luxusfahrzeuge, eine normalerweise wenig beachtete Ladung.

### **5. Modus operandi**

Die Darstellung der Überwindungstechnik stößt an Grenzen, sowohl aus rechtlicher als auch kriminalistischer Sicht. Sicher ist, dass neben den Einbrüchen in Werkstätten zur Beschaffung von Diagnosegeräten, Laptops und Handbüchern auch die Diebstähle von EWS-Komponenten aus den Fahrzeugen heraus nur eine Vorbereitungshandlung darstellen – der Eingriff der Täter in entwendete Originalteile wird außerhalb Deutschlands von Personen vorgenommen, die als Elektronik-Fachleute bezeichnet werden müssen und über außergewöhnliches know-how verfügen.

Die manipulierten Teile kommen dann beim Fahrzeugdiebstahl im Austausch gegen die vorhandenen Komponenten zum Einsatz und ermöglichen die Inbetriebnahme der Fahrzeuge bis zu einem Ort, an dem sie für ihre Verschiebung endgültig umgebaut und in ihrem Ursprung unkenntlich gemacht werden.

## **6. Rolle der Kfz-Industrie und der Versicherungen**

Aus polizeilicher Sicht ist festzustellen, dass es eine umfassende Bereitschaft allseitiger Zusammenarbeit gibt. Weder Industrie noch Versicherungen können ein wirtschaftliches Interesse an Diebstählen haben, auch wenn häufig darüber spekuliert wird.

## **7. Internationale polizeiliche Zusammenarbeit**

Nach den politischen Veränderungen in Europa haben zunächst die Kriminellen agiert, bevor die Strafverfolgungsbehörden und die Politik reagiert haben. Wenn auch mancher Vertrag vorbereitet wurde, noch bevor Grenz- und Warenverkehr liberalisiert wurden – der polizeiliche Alltag ist nach wie vor geprägt von Mängeln, denen wohl erst im Laufe von Jahren abgeholfen werden kann, zu langwierig sind Gesetzes- und Vertragsvorhaben. Immerhin ist festzustellen, dass sowohl die direkte polizeiliche Zusammenarbeit als auch der Rechtshilfeverkehr mit Polen beispielhaft gut funktionieren und Mustercharakter für andere Osteuropäischen Länder tragen. Selbst manch westeuropäischer Nachbarstaat gebärdet sich zurückhaltender als Polen. Am schwierigsten und erfolglosesten ist die Zusammenarbeit ausgerechnet mit Russland, dem Land mit den deutlichsten polizeilichen Bezügen in den Spitzen der Organisierten Kriminalität. Da die Rechtshilfeabkommen und die Strukturen der Länder in ihrer Vielfalt nicht zusammenzufassen sind, muss auf eine breite, detaillierte Darstellung verzichtet werden.

## **8. Fazit und Prognose**

Die wirtschaftlichen und die rechtlichen Strukturen Ost- und Westeuropas sind nach wie vor höchst unterschiedlich, das Wohlstandsgefälle und die ungleiche Kapitaldichte führen zu ungebrochenen kriminellen Aktivitäten in der internationalen Kfz-Verschlebung. Abgesehen von den wirtschaftlich- sozialen Verhältnissen bestehen auch Unterschiede in den polizeilichjustiziellen Reaktionen auf grenzüberschreitende Kriminalität. Solange Diebstähle hochwertiger Fahrzeuge technisch möglich sind, solange die grenzüberschreitende Verfolgung mit Hemmnissen belegt ist und den Tätern Vorteile verschafft, solange werden Gewinne möglich sein, die den Aufbau und Unterhalt eines kriminellen Netzes lohnend machen. Man kann nicht davon ausgehen, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht in den nächsten 10-20 Jahren erreicht sein wird, dass also ein Markt und ein Nährboden vorhanden sein werden für diese Form der Organisierten Kriminalität. Polen spielt dabei eine maßgebliche Rolle, wenn auch der Markt in Russland bedient wird. Die sich stetig bessernde Zusammenarbeit mit Polen und die dortigen systemischen Verbesserungen versprechen jedoch einen Fortgang der Reformen auch im übrigen Osteuropa.

## **Im Wald da sind die Räuber...**

**Wo man sein Auto „zum Teil“ wiederfinden kann**  
von Kriminaloberrat Martin John, Direktion 7

Die These, „Heute gestohlen – morgen...“ - na, wo schon?, klingt provokant und das soll sie auch sein. Ist sie nämlich unter den kriminalpolizeilichen Ermittlern eine durchaus gängige Formulierung, die den alltäglichen Umgang mit einer besonderen Kriminalitätsform im Bereich der Delikte „rund um das Kfz“ beschreibt. Ob sie jedoch in der heutigen Zeit weiterhin zutreffend ist, soll anhand der Tätigkeiten eines Kriminalkommissariates in einem örtlichen Referat Verbrechensbekämpfung in Berlin dargestellt werden.

## **Entwicklung der Fallzahlen in Deutschland**

Die Gesamtzahl der 2001 in Deutschland entwendeten Kfz beeindruckt noch immer, obwohl die Zahlen seit Jahren deutlich rückläufig sind. Insgesamt wurden nach Angaben der deutschen Versicherer 61.062 Kraftfahrzeuge, davon 37.549 Pkw, gestohlen. Spitzenreiter der beliebtesten Marken waren in der Reihenfolge VW, Audi und Mercedes.

## Diese Marken wurden 2001 am häufigsten gestohlen!

### - Absolute Stückzahlen - Marke 2001 2000 +/-

VW 10.953 12.177 -10,1%  
Audi 5.810 5.667 +2,5%  
Mercedes 5.067 5.593 -9,4%  
Opel 3.943 4.812 -18,1%  
BMW 3.415 4.138 -17,5%  
Ford 1.821 2.394 -23,9%  
Fiat 818 1.009 -18,9%  
Renault 718 858 -16,4%  
Nissan 597 699 -14,6%  
Mazda 510 725 -6,9%

Bei den Modellen führt der Geländewagen von Toyota die „Beliebtheitskala an, gefolgt von Mercedes, BMW und Audi. Interessant sind auch hier die seitens der Schadensversicherer durchschnittlich erstatteten Entschädigungszahlen:

### Lieblinge der Autodiebe 20013 (Kaskoversicherung insgesamt) Modell (Auswahl) Pro 1.000 Versicherten wurden gestohlen:

#### Durchschnittl. Entschädigung

Toyota Landcruiser Diesel J10	31,1	40.188 €
Mercedes (124) 300 D	22,1	11.003 €
Mercedes (124) 250 D	20,9	11.486 €
BMW X5 4.4	19,0	48.514 €
Audi (C1) 100/A6 Diesel	15,9	7.721 €
Audi (D2) A8 3.7	15,5	22.025 €
Audi (4B) A6 4.2 V8	15,4	39.151 €
Audi (D2) A 4.2	14,5	31.159 €
VW Corrado	13,6	4.938 €
Mercedes (124) 300 D Turbo	12,8	7.948 €

**Durchschnitt aller Kfz in Deutschland 1,2 8.190 €**

Nach Angaben des Bundeskriminalamtes verschwand im Jahr 2001 jeder sechste aller abhanden gekommenen Pkw im Ausland, also rund 16 % der insgesamt ca. 61.000 Fahrzeuge, die in 2001 in Deutschland als gestohlen gemeldet wurden. 90 % von diesen entwendeten Kfz tauchen nicht wieder auf. Im Gegensatz dazu konnten im Inland ca. 50 % der entwendeten Fahrzeuge ermittelt werden.

Bei Fahrten ins Ausland sieht diese Quote nicht besser aus. Wer mit dem Auto nach Osteuropa fährt, sollte besonders gut auf sein Fahrzeug aufpassen. Führend ist immer noch Polen: In 2001 wurden nach Angaben der polnischen Polizei 4.566 in Deutschland zugelassene Fahrzeuge dort als gestohlen gemeldet.

Nicht wirklich beruhigt muss der geneigte Leser reagieren, wenn die Deutsch-polnische Wirtschaftsförderungsgesellschaft AG dem autofahrenden Polenbesucher dazu empfiehlt, vorzugsweise mehrere und von unterschiedlichen Anbietern angebotene Alarmeinrichtungen zu installieren oder den Fahrzeugschlüssel bei einem Überfall möglichst weit wegzuwerfen.

In der Gesamtschau betrachtet und das stimmt dann doch grundsätzlich positiv, ist ein deutlicher Rückgang der Autodiebstähle in den vergangenen Jahren in Deutschland zu erkennen:

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl der Diebstähle</b>	<b>Schadenaufwand in Mill. D-Mark</b>
1990	39.935	260,0
1991	55.288	386,2
1992	90.020	656,8
1993	105.543	800,0
1994	104.890	766,6
1995	89.072	587,4
1996	76.266	496,5
1997	65.861	427,5
1998	58.646	378,0
1999	48.742	332,9
2000	42.560	316,2
2001	37.549	307,5

Insbesondere ist seit 1994 ein konstanter Rückgang bei den Diebstählen zu verzeichnen. Worin dieser Umstand begründet ist, liegt neben verbesserten Kontrollen an den Außengrenzen auch an der immer mehr verbreiteten Wegfahrsperre. Dazu aber später mehr.

### **Entwicklung der Fallzahlen in Berlin und in der Direktion 7**

Wie sieht die Zahlenlage in Berlin, respektive im Zuständigkeitsbereich der Direktion 7 aus, einem Gebiet, wo das vorgenannte Kommissariat für die Deliktsbereiche des BSD von Kraftwagen (außer LKA) und Krädern für eine Zahl von rund 650.000 Einwohnern zuständig und verantwortlich ist. Die Direktion 7 ist eine von noch sieben Direktionen in Berlin mit einer zu betreuenden Fläche von ca. 145 km. Wurden für das Jahr 2001<sup>6</sup> Berlinweit noch ca. 11.400 Kraftwagendiebstähle angezeigt, so waren es 2002 nur noch ca. 10.300, was eine Differenz von ca. -9,6% ausmacht.

Ganz so positiv sieht es beim Delikt des Diebstahls aus Kfz nicht aus – auch ein Bereich, der überproportional durch osteuropäische Tatverdächtige (TV) belastet ist. Hierzu sind 2001 insgesamt 32.100 Taten angezeigt worden, 2002 registrierte die Berliner Polizei dann sogar 34.300 Straftaten in diesem Deliktsbereich, was eine Steigerung von 6,8% beinhaltet. In der Direktion 7 wurden in 2001 insgesamt 1.832 Kraftwagendiebstähle in der Eingangsstatistik registriert, 2002 nur noch 1.639. Für den Deliktsbereich des Diebstahl aus Kfz wurden 2001 insgesamt 5.398 Straftaten in der Direktion 7 gezählt, 2002 waren es 5.601 Taten.

### **Das Phänomen des Kraftwagenteilediebstahls in Berlin**

Der Anblick eines „ausgeweideten“ Audis auf einer Waldlichtung in Ost-Brandenburg ist auch für die erfahrenen Ermittler des örtlichen Kfz-Kommissariates immer noch beeindruckend.

Rund 140 dieser „Skelette“ prägten 2001 und 2002 das Bild von der Verschiebung von Fahrzeugteilen nach Osteuropa, hauptsächlich nach Polen, Litauen und in die Ukraine. Auffindplätze sind die rechts und linksseitig zu den Hauptausfallstraßen Berlins liegenden Wälder an Bundes- und Landstraßen in Brandenburg, Richtung polnischer Grenze. An diesen so aufgefundenen Fahrzeugen fehlen all jene Teile, die sich über eine Individualnummer nicht zuordnen lassen können.

So werden in der Regel Motor- und Kofferraumhauben, Kotflügel, Stossstangen, Lampen, Kühlergrill, Reifen, Felgen, Lichtmaschinen, Anlasser, Kühler, Lenkräder, Tachos und Airbags entwendet, die Aufzählung kann fortgesetzt werden und führt nicht selten, ja fast immer zum wirtschaftlichen Totalschaden. Die Ermittler sprechen hier zwar nicht von einer Auto- Mafia, was die eher spärlichen Informationen zu den Drahtziehern und den Hintermännern jedoch hergeben, lässt Rückschlüsse auf professionell und hochgradig organisiert agierende Tätergruppen zu.

Die Nachfrage nach Original- Ersatzteilen in Polen ist hoch. Kunden sind häufig auch deutsche Staatsbürger, die in Kenntnis der Marktlage ihre Ersatzteile über die üppig ausgestatteten Gebrauchtmärkte jenseits der Oder besorgen, zu einem erheblich niedrigeren Preis als in Deutschland. Auch Bestellungen von besonderen Teilen sind üblich – die Lieferung erfolgt prompt, meist sogar innerhalb von nur ein bis zwei Tagen.

Die Tätergruppen reisen getrennt von einander nach Deutschland ein. Die gewünschten Zielfahrzeuge werden aufgesucht und durch Kurierfahrer, die entsprechend abgeschirmt werden, nach außerhalb gebracht. Bei Festnahmen wird in der Regel nur der Kurierfahrer gestellt – 200 € Handgeld für die Überführung ohne Fragen zu stellen reichen, häufig nicht für einen Haftbefehl.

Für die nächste Tat wird entsprechend ein neuer Kurierfahrer angeworben. Gerade Polen, mit dem weit unter dem Bundesdurchschnitt liegenden Einkommen, ist so gesehen ein schier unersättlicher Markt für „Freiwillige“ derartiger Dienste.

Im Wald eingetroffen, werden die Fahrzeuge sogleich sachgerecht und fachmännisch zerlegt. Dieses geschieht routiniert, schließlich sollen die abgebauten Teile keinen Schaden erleiden. So gehen die Stücke meist noch in der gleichen Nacht über die polnische Grenze um letztlich pünktlich dem Käufer auf den vielen Märkten als Ware wieder zur Verfügung zu stehen. Ein „Service“, der sich offensichtlich für alle Beteiligten lohnt, nur nicht für das Opfer!

Fest steht, dass die Mehrzahl der Kfz-Teile in Polen bleibt, auf den dortigen Gebrauchtteilmärkten aber auch als Aufbau an verunfallten Kfz, die vormals vielleicht auch in Deutschland als Unfallwagen legal gekauft, hilfsweise wurde nur der Fz.-Brief erworben, mit dessen Hilfe nun ein (fast) neues legales (illegales) Fahrzeug entstehen konnte.

### **Zum Thema „Wegfahrsperre“**

Sehen die Schadenversicherer als wesentlichen Grund für den Rückgang der Diebstahlszahlen die zunehmende Sicherung der Autos mit elektronischen Wegfahrsperren, so greift dieser Erklärungsansatz meiner Meinung nach zu kurz. Fakt ist, dass derartige Sicherungsanlagen im Wesentlichen nur den „Gelegenheits- und Spritztourdiebstahl“ verhindert.

Weit weniger beeinträchtigt ist der organisierte Autoklau hochwertiger Fahrzeuge, denn für die „Profis“ sind die Sperren nur ein temporäres Problem. Wer also glaubt, sein „bestes Stück“ sei Dank einer Wegfahrsperre gut gesichert, der irrt. Weder bei Mercedes noch bei Audi, BMW, VW und Opel sind die elektronischen Sperren unüberwindbar. Ca. 30 Minuten benötigt ein im Osteuropa ausgebildeter Mechaniker, um jedes begehrte Fahrzeug betriebsbereit zu machen. Die Fahrzeugindustrie weiß um diese Problematik und geht mit immer aufwändigeren technischen Vorrichtungen an diese Thematik. Je nach Fortschreitung der x-Generation von Wegfahrsperren, erscheint es als eine Leichtigkeit für die Diebe, die Technik zu überlisten. Darüber hinaus häufen sich auch Einbrüche in Autohäuser im gesamten Bundesgebiet, bei denen es die Täter insbesondere auf Diagnosegeräte und Steuereinheiten abgesehen haben. Der Wettlauf geht weiter! Hinkt die Polizei hinterher?

### **Bekämpfungsmöglichkeiten eines Kommissariates im örtlichen Bereich**

Mit Erkennen dieses Phänomens tauchte für das hiesige Kommissariat das Problem auf, dass das Delikt des Kfz Diebstahls in Berlin in insgesamt 7 örtlichen Direktionen, plus Landeskriminalamt, bearbeitet wird. Die Tätergruppen stellen jedoch keine Überlegungen zu Zuständigkeitsfragen an, Schwerpunkt der Diebstähle waren die Direktion 6, 7, 2 und 4. Zumindest auf örtlicher Ebene waren Absprachen dahingehend möglich, dass die Unbekannt - Vorgänge zentral in der Direktion 7 durch zwei Sachbearbeiter bearbeitet werden konnten.

Der Weg über die klassische Spurensuche war ebenfalls wenig erfolgreich. Die Täter arbeiten fast ausschließlich mit Handschuhen. Trotz Einsatzes des inspektionseigenen Spurensicherungstrupps an den Auffindeorten in Brandenburg konnte nur eine geringe Anzahl an brauchbaren daktyloskopischen Spuren gesichert werden.

DNASpuren sind hingegen in ausreichender Anzahl vorhanden. Anbetracht der recht langen Auswertungszeiten werden diese erst in der Zukunft weitere Ermittlungsansätze hervorbringen. Zeugen konnten kaum ermittelt werden und die verantwortlichen Vernehmungen von Kurierfahrern erbrachten in Kenntnis der Betroffenen und dass ihnen „nur“ ein geringer Tatvorwurf gemacht werden konnte, kaum neue Ansatzpunkte für Ermittlungen.

Mit Häufung der Diebstähle Mitte 2002, meist waren es drei bis fünf Fahrzeuge pro Woche, die auf der zuvor beschriebenen Art und Weise abhanden kamen, wurden in der Direktion 7 auf Grundlage des § 18 Abs. 7 ASOG Bln an jeweils zwei Nächten sogenannte lagebildabhängige Kontrollmaßnahmen zur vorbeugenden Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität durchgeführt. Diese sehr zeit- und kräfteintensiven polizeilichen Maßnahmen wurden flankierend begleitet durch verstärkte Kontrollmaßnahmen an der polnischen Grenze sowie durch Erhöhung des Überwachungsdrucks auf den Bundesfernstraßen von und in Richtung polnische Grenze.

Dafür waren eine Vielzahl von Kontaktaufnahmen und Besprechungen erforderlich, die erst wesentlich später zu konkreten Ermittlungserfolgen führten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass diese Kontrollen nicht zu den erhofften Treffern geführt haben, jedoch fand eine spürbare Verunsicherung der Szene statt, was den Rückgang der Fallzahlen zumindest ansatzweise erklärt. Gleichwohl konnte durch die Optimierung der Zusammenarbeit, insbesondere mit dem Bundesgrenzschutz und der Polizei in Brandenburg erreicht werden, die Reaktionszeiten bei Feststellungen an der Grenze durch die persönlichen Kontakte so zu reduzieren, dass den TV, durchweg polnische und litauische Staatsangehörige, auch ein konkreter Tatvorwurf gemacht werden kann.

Gerade diese Zusammenarbeit zwischen Polizei Berlin, Polizei Brandenburg und dem Bundesgrenzschutz trägt im Kampf gegen illegale Kfz-Verschlebung an den Grenzen erste Früchte. Die Ausfuhr gestohlener Kfz-Teile wird erschwert – auch an den polnischen Ostgrenzen wird strenger kontrolliert, um gestohlene Fahrzeuge sicherzustellen und die Autoverschieber zu verunsichern.

Zur Zeit ist die Lage mit dieser Erscheinungsform auf einem relativ „normalen“ Niveau, nicht zuletzt auch auf Grund der enormen Anstrengungen, welche das verantwortliche Kommissariat und die vielen anderen Polizeidienststellen neben der normalen Sachbearbeitung bewältigen mussten. Zusätzlich zu der voran geschilderten Begehungsweise befinden sich sog. „Airbag-Diebstähle“ und neuerdings auch die Diebstähle von hochwertigen Autositzen auf einem hohen Niveau. In diesen Fällen findet der Diebstahl in der Vielzahl der Fälle auf den anonymen Großparkplätzen in den nordöstlichen Wohnsiedlungen Berlins statt. Täter sind fast ausnahmslos polnische Staatsangehörige – die Quote der erwirkten Haftbefehle ist beachtlich. Hinweise zu Hintermännern oder Auftragsgebern bleiben aus. Tatbeziehungen in Form von Serien sind selten – die Nachfrage an Airbags und Sitzen ist, wie beschrieben, hoch. Nicht zuletzt warnen ADAC und TÜV/DEKRA eindringlich vor dem Einbau derartiger entwendeter Sicherungseinrichtungen, da eine Funktionstüchtigkeit nicht gewährleistet ist. Oftmals werden auch gestohlene Airbags nur als Attrappe eingebaut – ein unkalkulierbares Risiko für den Nutzer!

### **Sind dieses Phänomene der Organisierten Kriminalität?**

Der Streit, ob bestimmte Erscheinungsformen der Kfz-Kriminalität organisierte Kriminalität darstellen oder nicht, ist so alt, fast so alt, wie versucht wurde, eine allgemeingültige Definition zu finden.

Als Arbeits- oder Praxisdefinition einigte sich der Dt. Bundestag 1992: auf nachfolgenden Wortlaut „Unter organisierter Kriminalität ist eine von Gewinnstreben bestimmte planmäßige Begehung von Straftaten durch mehrere Beteiligte zu verstehen, die auf längere und unbestimmte Dauer arbeitsteilig

- unter Verwendung gewerblicher und geschäftsähnlicher Strukturen,
- unter Anwendung von Gewalt oder anderen zur Einschüchterung geeigneter Mittel oder
- unter dem Bemühen, auf Politik, Medien, öffentliche Verwaltung, Justiz oder Wirtschaft Einfluss zu nehmen, zusammenwirken

Es ist aus meiner Sicht weder nötig noch sinnvoll, die OK als ein so genanntes „monolithisches Verbrecherkartell“ zu bezeichnen, sondern es ist vielmehr als Geflecht von Beziehungen und Strukturen zu charakterisieren.

Gleichwohl muss man sich auch vor Augen führen, dass eine Vielzahl/Mehrzahl von Tatbeständen und Vorgängen in Zusammenhang mit der Kfz-Kriminalität zweifellos nicht der OK unterliegen, obwohl diese durch starre und z. T. unflexible Organisationsformen innerhalb eines Landes personelle und materielle Ressourcen binden, die dann wiederum bei komplexen und zeitaufwendigen Vorgängen mit OK Bezug fehlen.

Ressourcenbündelung und Prioritätensetzung sind m. E. dringend erforderlich, können aber in einer örtlichen Kriminalinspektion nur bedingt umgesetzt werden.

Pauschal gesehen könnte man den Eindruck haben, die derzeitige OK-Definition lasse eine Banalisierung der OK zu. Trotz umfangreicher aber bislang erfolgloser Bemühungen, die OK-Relevanz gerade bei den Kfz

Teileverschiebungen an exponierter Stelle vorzutragen, gemeint sind dabei neben der Staatsanwaltschaft auch verantwortliche Stellen in der Polizei, lässt ein Problem der Validität und Transparenz in der OK-Bewertung vermuten. Diese Umstände muss eine OK-Definition berücksichtigen und genau das beschreiben, was OK ausmacht: Kriminelle Organisationen mit ausgeprägtem logistischen Potenzial und entsprechender Finanzkraft.

Ob sich das in dieser Form bewerkstelligen lässt, ist zu bezweifeln.<sup>14</sup> Gerade jedoch in Hinblick auf den EU Beitritt von Polen und anderen ehemaligen Ostblockländern 2004, wo sich die EU gerade an die deutsche Definition begrifflich anlehnt, erscheint es aber doch erforderlich, die Definition in dieser Form beizubehalten und die Anwendungsvorschriften so zu gestalten, dass die erkannten Schwachstellen vermieden werden. Dies würde auch eine Art Sinnhaftigkeit ggü. den ständig sich verändernden OK-Phänomenen darstellen - der Staat, der flexibel und zukunftsorientiert auf sich verändernde Rahmenbedingungen der Kriminalität reagiert! Gleichwohl bleiben die Grenzen zwischen der herkömmlichen Bandenkriminalität und der OK fließend, divergieren sie m. E. lediglich in den besonderen Merkmalen der o.g. Arbeitsdefinition. Auch benötigen beide Erscheinungsformen innerhalb der Fachdienststellen im Landeskriminalamt und in der örtlichen Kriminalinspektion einen fast identischen Arbeitsaufwand, vor allem in Bezug auf operative Maßnahmen und im Hinblick auf Drahtzieher und Hintermänner sowie im Bereich der Ermittlung der Höhe möglicher erzielter krimineller Gewinne.

Der Einfluss und der Erfolg von Verfahren, die organisatorisch durch Ermittlungsgruppen geführt wurden bzw. werden, sprechen für sich.

Dieser Umstand ist in einer örtlichen Kriminalinspektion ohne weiteres nicht möglich – sind die Voraussetzungen auch mit einer anderen Zielrichtung in der Allgemeinen Aufbauorganisation ausgerichtet. Auch hier müsste m. E.

eine Ökonomie in der Bewertung eintreten, welche Deliktphänomene eine zentrale Bearbeitung in Berlin erfordern und welche nicht. Hat sich Polizeipräsident Glietsch, bei seinem Antrittsbesuch 2002 in der Direktion 7 dahingehend geäußert, dass bei den anstehenden Umstrukturierungen der Berliner Polizei darauf geachtet wird, dass eine sinnhafte zentrale Bearbeitung von Delikten, die stadtweit bzw. mehrere Bundesländer tangieren, auch stattfindet.

Man darf gespannt sein, ob sich Veränderungen in der bisher praktizierten Entscheidungspraxis einstellen. Direkte Folge einer nicht mehr nachvollziehbaren dezentralen Bearbeitung ist nämlich, dass infolge überwiegend knapper Ressourcen die Verfahren mit der Staatsanwaltschaft ermittlungswirtschaftlich abgearbeitet werden. Dabei werden nur deutlich erkennbare Spuren und Tatzusammenhänge konsequent verfolgt – verschenkt werden dadurch erhebliche Erfolgspotentiale. Ermittlungswirtschaft um jeden Preis? – wohl kaum! Die Mittel zur Zielerreichung stecken dabei in einem Problem. Stringenz in der Strafverfolgung und Akribie in der Zielerreichung können einer ermittlungswirtschaftlichen Betrachtung oder die Frage nach Kosten und Nutzen oder auch die Frage der Endlichkeit der Ermittlungen entgegenstehen. Interessen sind gegeneinander abzuwägen. Hierbei ist ein professionelles Verfahrensmanagement erforderlich, welches bestehende Unsicherheiten und Risiken in der Verfahrensentwicklung erkennt und berücksichtigt. Es sind dabei Steuerungs-, Lenkungs- und Gestaltungsprozesse, die ein Vorhaben bzw. die Ermittlungen prägen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wirtschaftlichkeit der Ressourcen und die Dauer der Ermittlungen einerseits sowie die Qualität der Leistungen und die Motivation der Mitarbeiter andererseits. Diese Bedürfnisse sind aufeinander abzustimmen und sachorientiert zu entscheiden. Gerade dieser Anspruch ist an die Führungskräfte des höheren Dienstes zu stellen. Infolge dessen sind Groß und Komplexverfahren zwingend mit allen Beteiligten nachzubereiten. Lernen am Erfolg – besser werden durch Vermeidung von bereits einmal begangenen Fehlern! Hier gibt es noch viel zu tun ...

### **Fazit:**

Die rückläufigen Fallzahlen drücken die Situation im Bereich des Diebstahls von Kraftwagen sehr positiv aus. Die Tätergruppen, insbesondere solche aus Osteuropa, werden immer professioneller und fachlich versierter. Längst nicht mehr sind es ausschließlich polnische Staatsangehörige, fast alle ehemaligen Ostblockländer stehen auf den Festnahmelisten der Fahnder. Die Gründe für deren kriminelles Handeln sind nachvollziehbar – deutliche Einkommensunterschiede zwischen Ost und West lassen jeden Skrupel schwinden – das Entdeckungsrisiko hält sich in Grenzen. Es ist anzunehmen, dass sich mit dem EU-Beitritt von Polen und dem damit verbundenen (fast) uneingeschränkten Warenverkehr von West nach Ost die Voraussetzungen zum Verschieben von Kfz-Teilen und kompletten Kfz verbessern werden. Gerade der Aspekt einer pragmatischen Zusammenarbeit zwischen allen Dienststellen die mit derartigen Deliktphänomenen zu tun haben, erscheint mir neben einer Zentralisierung der Bearbeitungsdienststellen ein probates Mittel, schnell auf veränderte Kriminalitätsbedingungen reagieren zu können. Zuständigkeitsdiskussionen und ein wenig effizienter Personalansatz nützt nach hiesiger Einschätzung nur den Dieben.

Es besteht Handlungsbedarf!

<sup>1</sup> Landesschutzpolizeiamt, Direktion 7, Referat Verbrechensbekämpfung, Kriminalinspektion II, 3. Kommissariat (Dir 7 VB II 3)

<sup>2</sup> Die „beliebtesten“ Marken 2001 – GDV – Versicherung und Verkehr, aus <http://www.versicherung-und-verkehr.de>

<sup>3</sup> Die Lieblingsmodelle der Autodiebe 2001 – GDV – Versicherung und Verkehr, aus <http://www.versicherung-und-verkehr.de>

<sup>4</sup> Die Lieblingsmodelle der Autodiebe 2001 – GDV – Versicherung und Verkehr, aus <http://www.versicherung-und-verkehr.de>

<sup>5</sup> Eingangsstatistik LKA 1222 i. A.

<sup>6</sup> Hellersdorf, Marzahn, Hohenschönhausen, Weißensee, Prenzlauer Berg

<sup>7</sup> Im Rahmen des Berliner Modell obliegt die Bearbeitungszuständigkeit den Abschnitten, wenn keine Täteranhalt oder Serien vorliegen

<sup>8</sup> Definition des Deutschen Bundestages anlässlich der Begründung zum OrgKG vom 15.07.92; BT-Drucksache 12/989, S. 24

<sup>9</sup> Schwind, Kriminologie, 1997, 7. Aufl., S. 498, RN 4

<sup>11</sup> Definition von Burghard, Herold, Hamacher, Schreiber, Stümper : „Auf Dauer angelegte und geschäftsmäßig betriebene kriminelle Aktivitäten, die von strukturierten Gruppen international und national strategisch geplant und durchgeführt werden, um hohe Gewinne zu erzielen oder Einfluss in die Bereiche des öffentlichen Lebens zu erlangen.“ anders aber Kaiser, Kriminologie 1993, S. 235; Schneider 1984, S. 169 ff.; Schuster/Seitzer 1994, S. 8; Sielaff 1994, S. 503, die Organisierte Kriminalität anhand einer Indikatorenliste (11 bzw. 12 Indikatoren, die logistikbezogen dargestellt werden), m. E. aber mit wenig Praxisbezogenheit

<sup>11</sup> Hess 1970, Mafia, zentrale Herrschaft und lokale Gegenmacht, VI

<sup>12</sup> so auch Weschke 1986, Netzstruktur – Kriminalität, der von einer „Netzstrukturkriminalität“ spricht.

<sup>13</sup> . Von Lampe, Kriminalistik 7/01, S. 465

# **Kaum gestohlen ... – Tatsache oder Fiktion?**

## **Das Phänomen der Fahrzeugdiebstähle aus Sicht der Versicherung**

von Ass. Roland Würstlein, HUK-COBURG Versicherungsgruppe, zuständig für Fahrzeugrückholung aus dem Osten

Die etwas provokante deutsche Redensart „Kauf gestohlen – schon in Polen“ - ist sie tatsächlich nur ein böser Scherz oder hat es einen realen Hintergrund?. Wie wird sich der anstehende Beitritt Polens zur EU auswirken? Fragen, auf die im folgenden versucht werden soll, eine Antwort aus Sicht der Versicherung zu finden, wobei insbesondere der Blick in die Zukunft nur spekulativ sein kann.

### **Rückblick**

Um dieses Thema zu erfassen, ist es zunächst nötig, die historische Entwicklung zu betrachten. Mit dem Fall der Mauer 1989 in Deutschland öffneten sich auch die Grenzen nach Osteuropa. Auf Grund des politischen Systems und der damit verbundenen sozialistischen Mangelwirtschaft bestand und besteht teilweise heute noch ein großer Bedarf an Konsumgütern, insbesondere Kraftfahrzeugen. Dieser war durch die örtliche Wirtschaft nicht zu decken. Die finanzierten Mittel des Normalbürgers waren nicht ausreichend, sich auf legalem Wege einen Pkw zu beschaffen.

Diese Lücken machten sich kriminelle Elemente aller Schattierungen zu Nutze. Wurden im Jahre des Mauerfalls dem GDV (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) noch 35.600 Totalentwendungen gemeldet, schnellten die Zahlen in den folgenden Jahren sprunghaft nach oben. 1993 wurde mit 105.543 dem GDV gemeldeten Totalentwendungen die absolute Spitze erreicht. Ab diesem Jahr ist ein allmählicher Rückgang der Diebstahlzahlen zu verzeichnen. Trotz ständig gestiegenem Pkw-Bestand in Deutschland gingen 2001 beim GDV nur noch 37.550 Entwendungsmeldungen ein.

Spitzenreiter bei den Auslandsentwendungen war stets Polen. 1999 wurden allein in der Region Stettin 4.000 Fahrzeuge gestohlen gemeldet. Dem allgemeinen Trend folgend waren es 2001 lediglich knapp 3.000 Fahrzeuge, Tendenz fallend. Ca. 80 % der zum Nachteil von Ausländern entwendeten Fahrzeugen in Polen betraf Bundesbürger. Auf Grund der räumlichen Nähe und der geschichtlichen Verflechtungen der beiden Länder lässt sich diese hohe Zahl leicht nachvollziehen. In dem Zeitraum vom 1. April 2000 bis zum 31. Dezember 2002 wurden allein 1.048 bei der HUK gegen Diebstahl versicherte Fahrzeuge in Polen entwendet. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 6,75 % aller uns weltweit gemeldeten Totalentwendungen.

Diese Zahlen beinhalten aber auch eine erhebliche Anzahl von Betrugsfällen auf diesem Sektor. Deutsche und polnische Schätzungen gehen übereinstimmend davon aus, dass ein Prozentsatz von bis zu 50 % durch den Versicherungsnehmer lediglich vorgetäuscht wurden. Eine Standardversion sieht dabei so aus, dass das Fahrzeug bereits in Deutschland an einen professionellen Autoschieber zu einem geringen Preis verkauft wird. Dieser erhält neben dem Pkw sämtliche Originalunterlagen und Schlüssel. Damit kann er das Fahrzeug problemlos außer Landes bringen. Die Originalunterlagen und Schlüssel werden dann mit der Post zurück an den Versicherungsnehmer gesandt, der erst dann den Diebstahl bei der Polizei anzeigt. Mit dem Anzeigeformular werden sodann bei der Kaskoversicherung Ansprüche angemeldet und im Regelfall – mangels konkreten Nachweises - auch reguliert.

Der unredliche ehemalige Eigentümer erhält auf dieser Art einen Kaufpreis für seinen Pkw, der auf dem freien Markt nicht zu erzielen ist. Eine weitere Motivation besteht häufig darin, dass die eingegangenen Leasingverpflichtungen nicht mehr erfüllt werden können, dass das Fahrzeug in der Unterhaltung nicht mehr tragbar ist oder anstehende Reparaturen eine Trennung sinnvoll erscheinen lassen. Eine genaue Statistik zu diesem Thema gibt es naturgemäß nicht.

Heute ist festzustellen, dass Polen weitgehend Transitland geworden ist. Gestohlene, insbesondere hochwertige Fahrzeuge werden weiter nach Osten, vor allem in die ehemaligen GUS-Staaten, verbracht. In Polen selbst verbleiben nur noch deutlich weniger Kfz, darunter eine Vielzahl ausgeschlachteter (auch neu und hochwertige) Fahrzeuge als Ersatzteillager.

### **Schaden für die Versicherungswirtschaft**

Da die überwiegende Zahl der gestohlenen Fahrzeuge kaskoversichert ist, muss die Versicherung hierfür bedingungsgemäß Entschädigung leisten. Diese betrug im Jahr 1989 209,7 Mio. € Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung um 9 %. 1992, mit 53,3 % dem Jahr der höchsten Steigerung im Vergleich zum Vorjahr, hatte sich der Aufwand mehr als verdreifacht. Ein Jahr später wurde mit 800 Mio. € die Spitze erreicht.



Seitdem sind die Zahlen rückläufig. 2001 wurden immerhin noch 307,5 Mio. €aufgewandt. Allerdings wurde in diesem Jahr mit durchschnittlich 8.190,00 €pro Pkw der höchste Stand der durchschnittlichen Entschädigungsleistung erreicht.

Diese Zahlen, die anhand der GDV-Statistiken ermittelt wurden, lassen sich explizit auch für die HUK-COBURG belegen. Als Trend lässt sich aufzeigen, dass die absoluten Zahlen zwar zurückgehen, die durchschnittlichen Aufwendungen pro Schadenfall jedoch steigen. Grund hierfür ist der zunehmende Diebstahl neu- und hochwertiger Fahrzeuge. Besonders beliebt sind dabei Toyota Landcruiser, Audi A6, Audi A8. Gerade Fahrzeuge dieser Marke erfreuen sich einer gesteigerten Beliebtheit bei den Dieben.

### **Maßnahmen der Versicherungswirtschaft**

Die insbesondere Anfang der 90er Jahre dramatisch gestiegenen Aufwendungen mussten zwangsläufig zu Gegenmaßnahmen der Versicherungswirtschaft führen, wollte man nicht die Prämien ins Uferlose ansteigen lassen. Eine Maßnahme war, die zunehmende Sensibilisierung der Sachbearbeiter im Hinblick auf die Aufdeckung eventueller Betrugsfälle.

Eingehende Unterlagen wurden kritischer hinterfragt und gegebenenfalls weitere Ermittlungen angestellt. Die vorgelegten Fahrzeugschlüssel untersuchte man auf Vollständigkeit und Kopierspuren. Damit korrespondierend wurden die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) geändert. Bestand bislang die Möglichkeit, in den ersten beiden Jahren nach Erstzulassung des Fahrzeuges bei Eintritt des Kaskoversicherungsfalles den Neupreis zu erlangen, entfiel diese Regelung zum 01.07.1993 ersatzlos. Hinzu kamen ständig verbesserte Wegfahrsperren, die es dem Gelegenheitsdieb unmöglich machten, ein Fahrzeug zu entwenden.

Um die enormen Aufwendungen zumindest etwas zu dämpfen, ging die Versicherungswirtschaft immer mehr dazu über, auch geringwertigere Fahrzeuge wirtschaftlich zu verwerten. An dieser Stelle ist der ständig in den Medien aufgestellten Behauptung entgegenzutreten, dass die Versicherungen sich nicht um ihre Fahrzeuge kümmern. Man belegt dies gerne mit Fotos von Plätzen, auf denen eine Vielzahl von Pkws vor sich hinrostet. Für die HUK-COBURG jedenfalls gilt, dass wir uns um jedes Fahrzeug kümmern, das man uns in Polen (oder anderswo) als aufgefunden meldet. Wir möchten damit zum einen zum Ausdruck bringen, dass wir den unrechtmäßig erlangten Besitz nicht tolerieren. Zum anderen sind wir natürlich bestrebt, durch Verwertung der in unser Eigentum übergegangenen Pkws den Schaden zu minimieren. Aus unserer Sicht besteht das Problem eher darin, dass die Versicherer keine Informationen – aus welchen Gründen auch immer – über den Verbleib der Fahrzeuge erhalten.

All diese Maßnahmen können natürlich einen Pkw-Diebstahl bzw. einen Betrug in diesem Zusammenhang nicht verhindern. Den ständig verbesserten Wegfahrsperren stehen Täter gegenüber, deren Know-how und Findigkeit dem der Sicherheitsingenieure der heimischen Autowirtschaft in nichts nachstehen. Zunehmend ist aber auch zu beobachten, dass die Täter immer häufiger mit Gewalt vorgehen. Die Zahl der Fälle, in denen sie sich zunächst durch Einbruch (Home-Jacking) oder Raub (Car-Napping) in den Besitz der Fahrzeugschlüssel bringen, steigt ständig.

### **EU-Erweiterung nach Osten**

Wie kein anderes osteuropäisches Land war bzw. ist gerade Polen prädestiniert für eine Mitgliedschaft in der EU. Seine, im Vergleich zu anderen ehemaligen Warschauer Paktstaaten, stets gemäßigte sozialistische Regierung sowie der relativ hohe Lebensstandard boten hierzu die besten Voraussetzungen. Mit der Grenzöffnung setzte sofort ein reger politischer, kultureller und wirtschaftlicher Austausch ein. Dies führte bei den polnischen Bürgern zu einem erheblichen Bedarf an Pkws, der durch die heimische Wirtschaft nicht gedeckt werden konnte. Die im Vergleich zum östlichen Standard hochwertigen westlichen Fahrzeuge fanden reißenden Absatz. Eine Reaktion hierauf oder gar eine wirksame Gegenmaßnahme war auf Grund der lokalen Verhältnisse nicht möglich.

Eine Vernetzung von Polizei, Grenzschutz und Zoll existierte nicht. Gesetzliche Regelungen bzw. deren wirksame Umsetzung war nur eingeschränkt möglich. Unzulänglichkeiten in der Verwaltung sowie ein hohes Maß an Korruption waren nur ein Teil der Schwierigkeiten, mit denen die privaten Rückhörer anfangs zu kämpfen hatten. Selbst das Telefonnetz war nicht in der Lage, den gestiegenen Anforderungen Rechnung zu tragen. Eine Kontaktaufnahme zwischen Polen und Deutschland war deshalb häufig nur nachts möglich.

Seit diesen Anfangsjahren erfolgte eine stetige Besserung der Verhältnisse. Die konsequent westliche Ausrichtung Polens zeigte erste Erfolge. Der Beitritt zur Nato sowie die Entdeckung Polens als Wirtschaftsstandort durch deutsche Unternehmen seien hier genannt. Das politische System hat sich inzwischen gefestigt im Hinblick auf Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechte. Die Reform von Justiz und Verwaltung, die Rechtsangleichung an die EU machen Fortschritte. Zunehmende computerunterstützte Vernetzung intern sowie

mit Interpol erhöhen die Schlagkraft der Sicherheitskräfte. Hinzu kommt eine verstärkte internationale Zusammenarbeit von Polizei, Staatsanwaltschaft und Versicherungswirtschaft. Gemeinsame Streifengänge deutscher und polnischer Beamter, gemeinsame Seminare von Justizvertretern beider Länder sowie Fachtagungen deutscher und polnischer Versicherer (im Februar diesen Jahres die polnische Betrugsfachtagung in Stettin mit Beteiligung der HUK-Coburg) sollen hier nur beispielhaft erwähnt werden.

Erklärtes Ziel der polnischen Polizei war in den vergangenen Jahren bis heute die Bekämpfung des Autodiebstahls. Zusammen mit verbesserten Wegfahrsperrern, strengen Kontrollen an den Landesgrenzen sowie konsequenter Beschlagnahme von verdächtigen Fahrzeugen haben das Risiko für die Täter drastisch erhöht. Hinzu kommt eine gestiegene Sensibilisierung des Marktes. Der Kunde ist vorsichtiger geworden. Will er nicht die ersatzlose Beschlagnahme seines gerade erst erworbenen Pkws riskieren, tut er gut daran, eine der zahlreichen Möglichkeiten zu nutzen, dessen Herkunft zu überprüfen.

Außerdem besteht heute für ihn die Möglichkeit, gefahrlos ein westliches Fahrzeug in einem Autohaus in Polen zu erwerben, wobei er dann noch den handelsüblichen Service und eine Garantie erhält. All dies hat letztlich dazu geführt, dass sich organisierte kriminelle Gruppen schwerpunktmäßig vom Fahrzeugdiebstahl abgewandt haben hin zu Drogenherstellung und Drogenhandel, Erpressung, Raub und letztlich auch Frauenhandel.

Im Gegensatz dazu ist es ein erfreuliches Ergebnis für die Versicherungswirtschaft, dass man stetig rückläufige Zahl von Totalentwendungen registrieren kann.

Konnte/musste die HUK-COBURG 1999 noch 224 Fahrzeuge aus Polen zurückführen, sank die Zahl stetig auf 103 im Jahr 2002. Demgegenüber stieg insbesondere im letzten Jahr die Wertigkeit der Pkw. Immer häufiger ist jedoch auch festzustellen, dass die Entwendung lediglich zur Beschaffung von Ersatzteilen diene. Vollkommen ausgeschlachtete und professionell zerlegte Autos zeugen hiervon. Völlig unerheblich ist dabei, ob es sich um eine Nobelkarosse oder lediglich um ein Uraltfahrzeug handelt.

Dieser allgemeine Trend wird sich mit zunehmender Eingliederung Polens in die EU fortsetzen. Die Umsetzung der Schengener Abkommen führt zwar einerseits zum Wegfall der Grenzkontrollen bei der Einreise nach Polen. Andererseits besteht aber dann auch die Möglichkeit des Zugriffs auf die Datenbestände der angeschlossenen Staaten. Die Entwicklung vom Abnehmer- zum Transitland wird sich fortsetzen. Der Bedarf an Fahrzeugen in Russland, Weißrussland und der Ukraine ist nach wie vor enorm. Insbesondere hochwertige Autos finden dort reißenden Absatz. Die Möglichkeit, diese bereits in Polen zu finden und der damit verbundene kürzere Transportweg wird die Diebstahlszahlen dort nach oben schnellen lassen. Bereits heute sieht man sich vor die Aufgabe gestellt, gestohlene Fahrzeuge nach Polen rückführen zu müssen. Es ist zu erwarten, dass die Wirtschaft, insbesondere die Versicherungswirtschaft, sowie die örtliche Polizei und Verwaltungsdienststellen sich vor Probleme gestellt sehen, wie sie Deutschland in den ersten Jahren nach der Grenzöffnung bewältigen musste. Chronischer Geldmangel, Unzulänglichkeiten des Verwaltungsapparates sowie ein hohes Maß an Korruption ist nicht von heute auf morgen abzubauen. Es ist zu erwarten, dass diese Probleme auch nach EU-Beitritt nicht vollständig abgebaut sind. Den Ausfluss dieser Entwicklung wird man auch in Deutschland spüren. Die deutsch-polnische Wirtschaftsverflechtung, namentlich die Beteiligung deutscher Versicherungsunternehmen an polnischen, wird zwar ihre Erfahrungen und Know-how einbringen können, andererseits aber auch die wirtschaftlichen Verluste mit tragen müssen.

Als abschließendes Fazit wird man deshalb feststellen müssen, dass die Redensart „Kaum gestohlen – schon in Polen!“ durchaus einen wahren Hintergrund hat, ihn in absehbarer Zukunft aber zunehmend verlieren wird.

## **Ein Schlagwort unter der Lupe**

**Was stimmt und was so gesagt wird**

von Klaus Zacharias, Leitender Polizeidirektor, Cottbus

Die rasante Kriminalitätsentwicklung bei Kfz-Diebstählen im grenznahen Raum zur Republik Polen brachte Anfang der 90er Jahre den Slogan „Kaum gestohlen – schon in Polen!“ hervor. Häufig waren die entwendeten Fahrzeuge, noch bevor die Eigentümer die Tat entdeckt hatten, über die Grenze nach Polen gebracht worden. Vorgetäuschte Straftaten (zum Beispiel: Kfz wurde in Polen verkauft und anschließend in Deutschland als gestohlen gemeldet) vervollständigten das Lagebild. Der Höhepunkt dieser Entwicklung war etwa 1995 erreicht.

Eine konzertierte Aktion von Polizei, Versicherungswirtschaft und Automobilindustrie konnte diese Entwicklung stoppen und schließlich sogar zurückdrängen. Parallel war eine gewisse „Sättigung“ des polnischen Marktes zu verzeichnen. „Kaum gestohlen – schon in Polen“ galt und gilt zumindest für den Kfz-Diebstahl nicht mehr. Die neu gestaltete Zusammenarbeit zwischen der polnischen und der deutschen Polizei entfaltete ebenso Wirkung wie neue Fahndungsmethoden (zum Beispiel das Projekt LUNA). Die Veränderung der Versicherungsbedingungen (Modifizierung des „Neuwert-Ersatzes“ oder Ausschluss der Nutzung von Leihwagen für Fahrten nach Osteuropa) sowie die Erhöhung der technischen Sicherheit bis hin zur Wegfahrsperre verdrängen einigen Tätern die Lust auf ihre Art der deutsch-polnischen Zusammenarbeit. Neue „Tätigkeitsfelder“ mussten her, der modus operandi bedurfte einer Veränderung.

Es kann unterstellt werden, dass die geneigte Leserschaft über die von Polen nach Deutschland ausstrahlende Kriminalität wie Menschenhandel, Zigaretten- und Drogenschmuggel hinreichend unterrichtet ist. Weniger bekannt dürften dagegen zwei andere Aspekte sein:

- hochwertige Kfz werden seit Mitte der 90er Jahre zunehmend in Polen gestohlen und von dort aus in die weiter östlich gelegenen Länder verschoben;
- „Kaum gestohlen – schon in Polen“ gilt für anderes Stehlgut sicher solange weiter, wie das Wirtschafts- und Sozialgefälle zwischen dem EU-Mitglied

Deutschland und dem „Beitrittskandidaten“ Polen besteht. Diese Aussagen gelten nicht nur für die Republik Polen sondern auch für andere osteuropäische EU Beitrittskandidaten. Grundsätzlich gilt auch weiterhin die Devise: „Der (Markt im) Osten ist groß!“

### **Aktuelle Kriminalitätslage Kfz-Diebstahl**

Die absolute Zahl der Delikte ist in den vergangenen Jahren zwar kontinuierlich zurückgegangen; sie bewegt sich aber dennoch auf einem relativ hohen Niveau. Von einer „Entspannung“ kann also vorerst keine Rede sein. Hinzu kommt, dass sich die „Arbeitsweisen“ der Täter ständig ändern. Der Anteil der Organisierten Kriminalität (insbesondere das arbeitsteilige und abgeschottete Verhalten) scheint zu steigen. Die nationale Herkunft der Tatverdächtigen ist einer starken Fluktuation unterworfen. Bei entsprechenden Tatgelegenheitsstrukturen und/oder überdurchschnittlichen Gewinnaussichten „mischen“ auch deutsche Tatverdächtige kräftig mit. Die Tatbegehung wird durch die Fantasie der Täter gesteuert. Die einen transportieren in Berlin oder Brandenburg gestohlene Luxuskarossen auf einem als „humanitären Hilfstransport“ getarnten Lkw mittels Fähre via Lübeck nach Litauen; die anderen zerlegen ihre Beute und verkaufen die Einzelteile oder umfrisierten Fahrzeuge auf westeuropäischen Automärkten.

Von den Tätern „verfeinerte“ Arbeitsweisen geben der Polizei immer neue, meist härtere Nüsse zum Knacken. So musste die Polizei in Cottbus unlängst in einer von ihr ausgehobenen „Werkstatt“ feststellen, dass es trotz umfangreichem „Warenlagers“ nicht den kleinsten Hinweis auf Fahrgestellnummern gab.

### **Allgemeine Lage Eigentumskriminalität**

Auch hier würde eine nur schwach ausgeprägte Fantasie die Möglichkeiten zu sehr einengen – bei den Tatverdächtigen zur Gewinnmaximierung und bei den Sicherheitsbehörden zum Finden von Ermittlungsansätzen! Das Stehlgut reicht von hochwertigen Rasierklingen über Kaffee, Spirituosen, Kosmetika bis hin zu Hightech Baumaschinen.

Ein Beispiel mag die Situation verdeutlichen:

Wer hätte gedacht, dass man mit Rasierklingen äußerst gewinnbringende Geschäfte machen kann? Zwei Packungen mit je fünf Einheiten können einen Wert von 20 und mehr Euro haben. Sie sind leicht und schnell zu stehlen. Geht die Aktion schief kann man auf die Fairness der deutschen Justiz rechnen: Ersttäter = Einstellung des Verfahrens! Wenn man einschlägig „gebildet“ ist, kann man gleich in mehreren deutschen Bundesländern „Ersttäter“ sein. Wird man durch die Sicherheitsbehörden nicht in seinem Tatendrang gestört wendet Mann oder Frau sich dem nächsten Supermarkt zu usw. 20 Märkte sind leicht an einem Tag zu schaffen! Feilt man an seiner Technik, kann man auch mehr als zwei Packungen mitgehen lassen – es handelt sich ja nur um *einfachen* Diebstahl.

Und Rasierklingen sind nicht schwer, riechen und klappern nicht! Der Transport über die Grenze zum „hungrigen“ Hehler ist auch nicht gerade kompliziert. Doch an dieser Stelle bricht das „Lehrbuch“ ab. Irgendwann wird der Einzelhandel diese nicht angestrebte Umsatzsteigerung bemerken und reagieren. Die Rasierklingen werden umplatziert, vielleicht in den Blickbereich der Kassiererin? Doch da sind schon die Zigaretten... Und die Täter können auch auf Batterien und und und ... „umschulen“.

## **Prognose zur Kriminalitätsentwicklung nach EU-Beitritt Polens**

Spätestens mit der Herstellung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes und dem Wegfall der Grenzkontrollen wird die Kriminalitätsrate einen „schlimmen Einbruch“ erleiden. Viele Delikte der typischen Grenzkriminalität, wie illegale Einreise einschließlich Schleuserkriminalität, bestimmte Arten der Urkundsdelikte, Schmuggel usw., werden „einfach wegfallen“. Da ein Teil dieser Delikte eine hohe Aufklärungsquote aufweist wird die Kriminalstatistik kollabieren: drastischer Rückgang der Straftaten und ebenso drastischer Rückgang der Aufklärungsquote! Innenpolitiker und Polizeimanager sollten schon jetzt anfangen, Argumente für die dann folgende „Jahrespressekonferenz zur Kriminalitätsentwicklung“ zu sammeln.

In jedem Fall wird die spezifische Kriminalität von Nichtdeutschen solange auf relativ hohem Niveau stagnieren, bis Lebensstandard, Wohlstandsgefälle pp. Endgültig grenzüberschreitend angeglichen sind. Der Vertrag von Amsterdam skizziert Europa als einen Raum der Freiheit, des Friedens und der Sicherheit. Für den Bereich der Inneren Sicherheit gibt es aber noch viel zu tun. EUROPOL und diverse Abkommen über die Bekämpfung der Organisierten Kriminalität, des Menschenhandels, der Geldwäsche, der Rauschgiftkriminalität usw. reichen solange nicht aus, wie es einem energischen Streifenpolizisten in Pankow oder Babelsberg unmöglich ist, sofort und unkompliziert festzustellen, ob das vor ihm stehende Auto mit dem vermutlich britischen Kennzeichen überhaupt zugelassen ist und der engagierte Kriminalist in Mailand oder Madrid bei einer Wohnungsdurchsuchung keine Idee entwickeln kann, dass die offensichtliche Sore, die er in der Waschmaschine gefunden hat, aus einem Bruch in der vorletzten Nacht in Charlottenburg stammt. Also Kollegen in Breslau, Danzig, Krakau oder Warschau wir freuen uns darauf, dass wir bald in einem Europa leben – und was unseren Beruf betrifft gilt: geteiltes Leid ist halbes Leid!

## **Vorurteile**

### **Fast jeder lehnt sie ab – aber wer hat keine?**

von Jürgen Klös, Redaktion „ipa Berlin“

Für Vorurteile gibt es viele kluge Definitionen von noch klügeren Köpfen. Könnte man sie abschaffen – nicht die klugen Köpfe, sondern natürlich die Vorurteile – wäre die Welt erheblich klüger. Der französische Philosoph Claude-Adrien Helvétius (1715-1771) schrieb: „Der Glaube an Vorurteile gilt in der Welt als gesunder Menschenverstand“.

Der gesunde Menschenverstand und das gesunde Volksempfinden leben häufig von Vorurteilen und von vereinfachenden Schlagworten Ein deutscher Kabarettist brachte das auf einen kurzen, aber treffenden Nenner: „Ein gesundes Vorurteil erspart das Denken“. Das geht oft so weit, dass eigene Vorurteile überhaupt nicht mehr erkannt und wahrgenommen werden. Treffendes Beispiel hierfür der amerikanische Spruch: „Ich hasse Vorurteile und Neger an der Bar!“ Der angebliche Ursprung des Witzes in Amerika, die Neger und auch die Bar sind beliebig austauschbar. Gefährlich an Vorurteilen ist nicht zuletzt ihre Verbindung mit Schlagworten, was wiederum ihre Popularität steigert. Schlagworte sind eine wirksame Möglichkeit, unbewiesene Behauptungen zur vermeintlichen Tatsache werden zu lassen – ähnlich wie beim ausgestreuten Gerücht, bei dem es nie auf den Wahrheitsgehalt sondern stets nur auf die Wirkung ankommt. Besonders totalitäre Regime sind Meister in der Erfindung solcher Schlagworte, die selten auf ihren wahren Hintergrund geprüft werden. Bei Propaganda und Agitation sind Schlagworte unverzichtbar.

Wie sie Vorurteile nähren und welche Folgen das haben kann, zeigte sowohl die NS-Propaganda wie auch die Zeit des real existierenden Sozialismus.

Mit Schlagworten werden wir auch heute voll gestopft und es bedarf hierzu nicht der Werbung in Presse, Funk und Fernsehen, um Vorurteile zu züchten und das Denken zu verhindern. Auch Politiker nutzen gern Schlagworte, um durch eine griffige Formulierung allzu intensive Überlegungen – und Kritik - zu vermeiden. Das Zusammenleben der Menschen wird von unzähligen Vorurteilen geprägt, sowohl in der Familie, in der unmittelbaren Nachbarschaft, zwischen den Bewohnern verschiedener Städte oder Landschaften und nicht zuletzt zwischen den Völkern.

Wer nach den Ursprüngen sucht, hat es nicht immer so leicht wie bei der „bösen Stiefmutter“, dort ist es ein Märchen.. Warum sich in der närrischen Zeit die Mainzer an den Wiesbadenern und die Kölner an den

Düsseldorfern reiben, ist am Rhein kein Geheimnis - aber womit haben die Ostfriesen ihren Ruf verdient? Übrigens hat fast jedes Volk seine Ostfriesen: für die Schweden sind es die Norweger, für die Holländer die Belgier, in Österreich die Burgenländer und für die Schweizer die Appenzeller.

Das Verhältnis zu unserem östlichen Nachbarn, zu Polen, war nie frei von Vorurteilen. Schon zu „Kaisers Zeiten“ wurde den Polen jeder Arbeitseifer abgesprochen, was aber kein Hinderungsgrund war, sie als Saisonarbeiter für die Landwirtschaft eifrig anzuwerben oder als gesuchte Bergleute ins Ruhrgebiet zu holen. Auch das Schlagwort von der „polnischen Wirtschaft“ war immer sehr beliebt – dabei sollte man mal darüber nachdenken, warum die Wirtschaft in Polen 1989 keinesfalls schlechter dastand als die der DDR, eher war es umgekehrt der Fall. „Kaum gestohlen – schon in Polen“ ist ein ebenso griffiges Schlagwort, das bedenkenlos benutzt und über das süffisant gelächelt wird..

Dabei ist sein Bekanntheitsgrad so groß, dass jeder Versuch einer „entschärfenden“ Abwandlung von vornherein zum Scheitern verurteilt ist. Das Motto des diesjährigen Berliner IPA-Forums sollte provozieren und dazu zwingen, sich mit einem solchen Vorurteil auseinander zu setzen. Wer die Beiträge in diesem Heft aufmerksam gelesen hat, kann unschwer feststellen, dass alle Autoren diese Auseinandersetzung nicht gescheut und nachgedacht haben. Das Grußwort des Botschafters der Republik Polen gibt sogar einen Hinweis auf den – vermeintlichen – Urheber dieses lockeren Spruchs, doch der dort zitierte Fernsehkomiker hat ihn allenfalls modernisiert. Schon in den zwanziger Jahren schrieb ein damals populärer Literat: „Ich schau auf meine Armbanduhr und die ist weg – vielleicht bereits in Polen“.

Zum gegenseitigen Verständnis beizutragen ist ein Ziel, das wir in den IPA-Statuten finden. Wer Vorurteile abbauen will, muss sie bei sich selbst erkennen, sich mit ihnen kritisch auseinander setzen und darf sie nicht abschwächen oder verharmlosen. Gerade im Hinblick auf die EU-Erweiterung ist es wichtig, unseren bald noch enger an uns heranrückenden Nachbarn ohne unnötige Vorurteile zu begegnen.