

6. Rollt neue Welle des Fahrzeugdiebstahls an?

Die Bestrebungen, die Reparatur von Altfahrzeugen mit gebrauchten Fahrzeugteilen vorzunehmen, bietet der Schattenwirtschaft ein neues Feld für Fahrzeugentwendungen.

Einerseits haben die jahrelangen Bemühungen verstärkt Grenzkontrollen durchzuführen, die Fahrzeugentwendungen zurückgehen lassen. Für Einzeltäter oder schlecht organisierte Tätergruppen waren die klassischen Entwendungen mit so großen Problemen behaftet, dass andere Wege gesucht wurden oder - wie zurzeit mit enormen Zuwachs praktiziert - die Entwendung unter Mithilfe des Fahrers, Halters, Mieters usw. vorgenommen wird.

Auch die verschiedensten Varianten der Wegfahrsperrern haben ihren Teil dazu beigetragen.

Gerade die Wegfahrsperrern haben jedoch dazu geführt, dass noch eine Vielzahl von älteren Fahrzeugen ohne diese Sicherungssysteme verstärkt entwendet wurde.

Diese Fahrzeuge bewegen sich jetzt in östlichen Gefilden und brauchen naturgemäß Ersatzteile.

Auf dem 1. Mayener Informations- und Fachgesprächstag wurde eine Empfehlung verabschiedet, die das seit fast 30 Jahren im Gespräch befindliche „Essener Modell“ beleben soll. Der permanente Ruf nach ökologischer Entsorgung der Altfahrzeuge stellt einen weiteren Grundpfeiler für die neuen Aktivitäten dar. Die zwischenzeitlich hervorragend aufgearbeiteten elektronischen Schaltwege in einem Fahrzeug (Rückstellung elektronischer Tachos, Leistungssteigerungen bei Fahrzeugen mit elektronischer Einspritzanlage usw.) stellen eine Grundlage für das Vorgehen des neuen Schattenwirtschaftsbereichs dar.

Was wird auf uns zukommen?

Einmal werden Unfallfahrzeuge nicht mehr so stark ins Ausland transportiert, sondern verbleiben im Land und werden den Zerlegebetrieben zugeführt. Brief, FIN, Typenschild, weitere verdeckt angebrachte Kennzeichnungen, elektronische Bauteile (Wegfahrsperrern) usw. werden einbehalten. Der Zerlegebetrieb überprüft noch verwertbare Teile und bringt sie in den dann blühenden Handel. Zu den zurückbehaltenen Fahrzeugteilen wird ein passendes Gegenstück entwendet und wieder in den Verkehr gebracht.

Eine andere Variante wäre das Aufladen eines abgestellten Fahrzeuges und Zuführung des Zerlegebetriebs. Auf diese Art und Weise erhält man frei von jeglicher Art von Kennzeichnungen wertvolle Ersatzteile. Die für die Identifizierung des Fahrzeugs notwendigen Bauteile verschwinden im Schredder.

Den Grenzbeamten würde Unmögliches zugemutet, wenn sie an der Grenze Lkw-Ladungen mit gebrauchten Autoteilen kontrollieren müssten. Diese wiederum werden zu den älteren Fahrzeugen in den östlichen Ländern benötigt. Letztlich wird der Berufszweig der Fahrzeugzerlegebetriebe von den Politikern noch höchste Lobeshymnen einfahren. Von den Grünen wird ihnen der Umweltpreis verliehen, weil sie die Vielzahl der unterschiedlichen Materialien an Fahrzeugen sauber trennen und dafür sorgen, dass sie in den Kreislauf zurückgeführt werden. Die Vielzahl der Fahrzeuge, die „den Geist aufgeben“ erfordert eine große Zahl von Zerlegebetrieben, das schafft Arbeitsplätze.

Wegen des obenerwähnten Bedarfs in den östlichen Ländern, den günstigen Bodenpreisen und günstigeren Arbeitslöhnen wird die Ansiedlung der Zerlegebetriebe vorwiegend in den neuen Bundesländern vorzunehmen sein.

Wegen der Verwendung von gebrauchten Fahrzeugteilen wird es für den Hersteller schwierig werden, auch die auf uns zukommenden längerfristigen Garantiezeiten nicht mehr ablehnen zu können, wegen der Verwendung von „Originalteilen.“ Zu guter Letzt wird die Versicherungswirtschaft sich damit rühmen, durch die gesetzlich geregelte Verwendung von gebrauchten Autoteilen enorme Geldsummen einzusparen. Hier stellt sich jedoch die Frage, wird dies der Versicherungsnehmer merken, wenn gleichzeitig durch das erhöhte Vorkommen von Fahrzeugdiebstählen die Aufwendungen der Versicherungen wieder zunehmen?

Es erhebt sich die Frage:

Wie kann man die positiven Ansätze einerseits der geregelten Fahrzeugentsorgung, andererseits der Verwendung der Gebrauchtteile zustimmen, ohne dass die negativen Anhangsel gleichzeitig auch auf den Plan treten? Hier kann die Umsetzung des Essener Modells einen wesentlichen Beitrag leisten. Fahrzeuge, die einen totalen Schaden erlitten haben, verfügen dann nicht mehr über einen zulassungsfähigen Brief. Darüber hinaus muss eine Begutachtung vor der Wiedenzulassung, d.h. Wiederaktivierung des total beschädigten Fahrzeuges, erfolgen. Die Möglichkeit der Entdeckung, dass es sich um ein verändertes, gestohlenes Fahrzeug handelt, ist bei guter kriminaltechnischer Ausbildung kein Problem. Einer weiteren Forderung seitens der Kriminaltechnik müsste noch entsprochen werden.

Die dauerhafte Kennzeichnung von Fahrzeugteilen und die Auflage, einen Herkunftsnachweis von gebrauchten, wieder in den Verkehr gebrachten, Fahrzeugteilen zu führen, würde zwar den vielen Altfahrzeugen nicht helfen, wäre aber für die Inverkehrsetzung von neuen und damit auch höherwertigen Fahrzeugen und deren Entwendung für die Teileverwertung eine massive Beeinträchtigung.

Wenn also, so wie geplant, die Fahrzeugzerlegung und -verwertung ein neuer Arbeitsbereich darstellt und gleichzeitig die Verwendung von gebrauchten Fahrzeugteilen gewollt ist, muss einerseits das Essener Modell Gesetzkraft erlangen und andererseits die konsequente Kennzeichnung von relevanten Fahrzeugteilen vorgenommen werden. Nur so ließen sich die neue, auf uns alle zukommende, Diebstahlwelle wegen der bestehenden Hemmschwellen und Überprüfbarkeit verhindern oder zumindest in wesentlichem Maße einschränken. Es bleibt zu hoffen, dass dem Gesetzgeber auch daran gelegen ist, der Schattenwirtschaft keine neuen Tätigkeitsfelder und Gewinnchancen durch seine Untätigkeit oder fehlerhafte Einschätzung zu schaffen.

Manfred Göth

Kriminaltechnisches Prüflabor GÖTH, GmbH, Mayen

www.goeth.com

Mitglied der DGfK (Deutsche Gesellschaft für Kriminalistik)

und Gründungsmitglied des EVU (Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.)