

Der PKW als Objekt der Begierde

Aktuelle Entwicklungen zu Straftaten rund um das Kraftfahrzeug im internationalen Vergleich

Professor Dr. **Thomas Feltes** M.A., Lehrstuhl für Kriminologie, Kriminalpolitik und Polizeiwissenschaft, Ruhr-Universität Bochum

„Sicherheit ist das Grundproblem der menschlichen Gattung.“
(Wolfgang Sofsky, *Das Prinzip Sicherheit*, 2005)

Kurzfassung

Innere Sicherheit spielt auch im Bereich der PKW-Nutzung eine erhebliche Rolle. Das Kundeninteresse an der Verbesserung der objektiven und subjektiven, gefühlten individuellen Sicherheit bei der Benutzung von PKWs ist je nach Land unterschiedlich, wird aber in den nächsten Jahren zunehmen und an Bedeutung auch bei der Kaufentscheidung zunehmen. Dabei werden die Sicherheit in der unmittelbaren Umgebung des eigenen Hauses (dort, wo die meisten PKW gestohlen werden) sowie im Bereich des Konsums (Einkaufszentren) und der Freizeitgestaltung im Vordergrund stehen. Im Rahmen eines vom VW-Konzern finanzierten Projektes wird seit 2005 ein internationales Netzwerk von Experten aufgebaut, die für die jeweiligen Länder ein Sicherheitsmonitoring durchführen, das vom Projektleiter (Prof. Dr. Thomas Feltes, Bochum) bewertet und zusammengestellt wird. Ziel ist es, für bestimmte Zielgruppen und Käuferschichten, die für entsprechende Angebote in Frage kommen (obere Mittelschicht, Frauen, Jugendliche), maßgeschneiderte Angebote zu entwickeln.

1. Sicherheit als Grundproblem?

Ist wirklich Sicherheit das Grundproblem der Menschen? Wollen die Bürger Sicherheit „um jeden Preis“? Wohl kaum. Ebenso wie es den Zwiespalt zwischen Sicherheit und Freiheit gibt, gibt es niemanden, der für ein zumeist zudem unsicheres Versprechen nach Sicherheit beliebige Finanzmittel aufwenden würde. Aber: Die Entwicklungen der letzten 30 Jahre haben gezeigt, dass immer mehr Bürger zusätzlich zur Freiheit auch die Sicherheit wollen. Der Bürger hat gelernt (oder lernt gerade in einigen Ländern) sich selbst besser zu schützen. Entsprechend ist er auch bereit, in und für Sicherheit zu investieren – vor allem, wenn es sich um wohlhabende, besser gebildete Personen handelt.

Wenn man der Frage nachgeht, wie sich individuelle Sicherheit in objektiver und subjektiver Hinsicht international, national und regional darstellt, wird man gleich mit mehreren, unbefriedigenden Ergebnissen konfrontiert.

Dazu gehören folgende Einsichten aus der internationalen kriminologischen und viktimologischen Forschung:

- Objektive und subjektive Sicherheit sind fast immer vollkommen unterschiedlich ausgeprägt und hängen nur sehr lose zusammen. Oftmals sind Bürger dort, wo die objektive Sicherheit eher hoch ist, ängstlicher als dort, wo sie niedriger ist.
- Die Einschätzung subjektiver Sicherheit und das Bedürfnis danach sind von vielen Varianten abhängig, die nicht unmittelbar mit Kriminalität im Zusammenhang stehen. Häufig beeinflussen soziale oder andere Faktoren das Sicherheitsgefühl.

- Es gibt viele nationale und internationale Studien, die sich mit Kriminalität und Verbrechensfurcht beschäftigen, aber nur wenig methodisch abgesicherte Vergleiche.
- Kriminalitätsentwicklungen in einzelnen Ländern sind nur bedingt vorhersehbar, wobei dabei qualitative Methoden (z.B. Experteninterviews) quantitativ überlegen sind.

Zielsetzung des Projektes ist der Aufbau eines internationalen, interaktiven Netzwerkes von Wissenschaftlern und Praktikern, die im Rahmen eines regelmäßigen Monitoring die aktuell feststellbare und zukünftig prognostizierbare Entwicklung im Bereich der objektiven und subjektiven inneren Sicherheit in bestimmten Regionen beschreiben und Auswirkungen zu analysieren. Darauf aufbauend sollen maßgeschneiderte Sicherheitslösungen für bestimmte Zielgruppen entwickelt werden.

Das Ziel ist „Smart Security“, d.h. eine unauffällige, an die konkreten Bedürfnisse des Kunden angepasste, kostengünstige Sicherheitslösung:

smart security?

Was für Alltags- oder Businesskleidung möglich ist (unauffälliger Schutz vor Angriffen durch Handfeuerwaffen und Messer) sollte auch für Alltagsfahrzeuge oder „Spaßmobile“ möglich sein.




Warum nicht auch ich?



<http://www.miguelcaballero.com/>
 Bericht in der taz vom 13./14.1.2007
[www-Seite](#)

2. Allgemeine gesellschaftliche Tendenzen verstärken das Interesse an mehr individueller Sicherheit

Die **Globalisierung** bringt mehr Unsicherheit hervor. Feste Werte geraten zunehmend ins Schwanken. Das allgemeine Wertebewusstsein wird sich in Richtung **Egoismus, Individualismus und hedonistischem Denken** verändern. Der strukturelle Egoismus einer fragmentierten Gesellschaft wird sich mit einer „**Psychologie des Eigensinns**“ paaren und zur Fixierung auf die eigenen Bedürfnisse, zu mehr Flexibilität, mehr Risikobereitschaft, aber auch mehr Interesse an der Absicherung nicht selbst beeinflussbarer Risiken führen.

Der Wunsch nach (individueller) Sicherheit wird begleitet von dem Wunsch nach Erlebnis: Freizeit- und Luxuskonsum sollen Annehmlichkeit vermitteln.

Gleichzeitig verstärken sich **Komplexität und ökonomischer Druck** in den nächsten Jahren. Politische und ethnische Konflikte werden zunehmen. Ebenso wird die Technologisierung weiter zunehmen, getragen von dem **Interesse an neuer Technologie** und unterstützt durch damit verbundene Erleichterungen im beruflichen und privaten Alltag. Akzeptiert wird immer mehr Sicherheitstechnik i.V.m. Markennamen (Trend zu Qualität und hochwertigen Produkten).

Innerhalb der Städte führt die zunehmende **Segregation** der Stadtteile nach Nationalitätskriterien zu einer steigenden Kluft zwischen Zugewanderten und Einheimischen. „Im individualisierten Kontext der Städte entstehen ethnische Enklaven, die immer weniger in den Gesellschaftsvertrag moderner Gesellschaften eingebunden werden“ (Manuel Eisner).

Allgemeine Verunsicherungen und damit auch die Kriminalitätsfurcht in verschiedenen Ausprägungen werden zunehmen. Die „Rache der Überflüssigen“ kann sich von der globalen Ebene auf die regionale Ebene übertragen.

Während die objektive Sicherheitslage sich unwesentlich verändern wird, nimmt die **Inszenierung von Innerer Sicherheit** zu. Sowohl im öffentlichen Diskurs, als auch in der individuellen Wahrnehmung spielt sie eine zunehmende Rolle.

Kein menschliches Gefühl lässt sich leichter affektiv inszenieren wie Angst.

Subjektiv empfundene innere Sicherheit ist für Menschen ein wichtiges Merkmal von **Lebensqualität**. Entsprechend **ausgeprägt** ist die Bereitschaft, in diesem Bereich zu investieren. Räumliche, bauliche, sowie architektonische Sicherheitsmaßnahmen werden zunehmen. Sie werden gleichermaßen akzeptiert und gewünscht, weil dadurch das Sicherheitsgefühl und das Gefühl der Exklusivität gesteigert werden.

Die sich in den letzten Jahren abzeichnende Tendenz zu mehr Sauberkeit, mehr Sicherheit, mehr Gesundheit wird sich verstärken.

Die Nachfrage nach Sicherheit wird steigen, wobei dabei einfach zu handhabende Produkte gefragt sind.

3. Mobilität und Sicherheit sind zwei Seiten einer Medaille

Der Sicherheitsaufwand, den der Staat betreibt, hat sich seit den 1970er Jahren deutlich erhöht; allerdings hat sich der Aufwand, den der einzelne Bürger betreibt, noch weitaus dramatischer erhöht. USA-Today schätzt den weltweiten Sicherheitsmarkt auf fast 60 Mrd. Dollar – sechsmal mehr als vor sechs Jahren (WAZ 12.9.2006).

Ein realistisches Risikomanagement wird immer mehr zur privaten Aufgabe.

Sicherheit wird vor allem dort gewünscht, wo sich andere gesellschaftliche Bedürfnisse (Konsum, Freizeitgestaltung, Mobilität) nur mithilfe des Kraftfahrzeuges verwirklichen lassen.

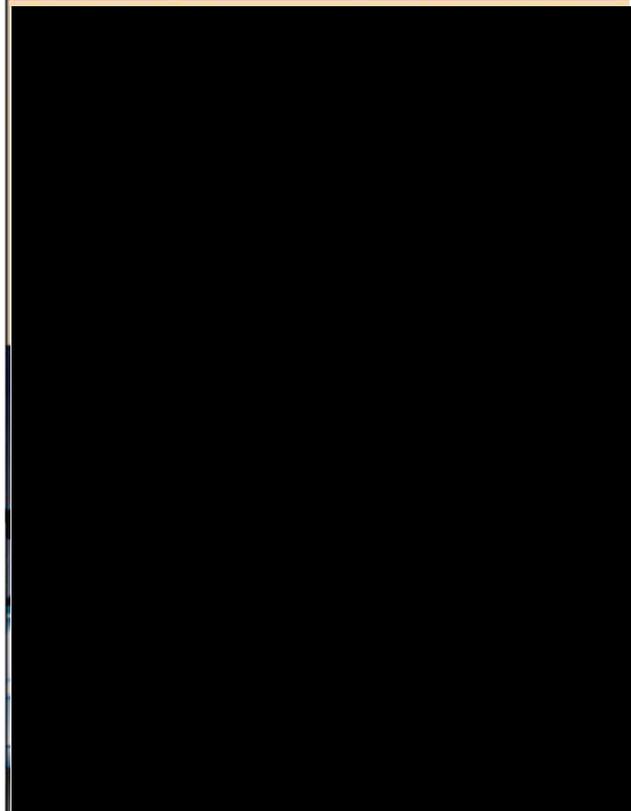


4. Allgemeine Entwicklungen und Tendenzen

Betrachtet man die internationale Entwicklung im Bereich der KFZ-Straftaten, so zeigt sich ein unterschiedlicher Trend. Generell ist eine Tendenz zu weniger PKW-Diebstählen i.e.S. bei zunehmenden gewalttätigen PKW-Entwendungen und Ersatzteildiebstählen zu beobachten. Grund dafür sind die inzwischen weltweit eingeführten technischen Sicherheitsmaßnahmen (s. Abb. 1).

In den einzelnen (hier: europäischen) Ländern sind dabei durchaus sehr unterschiedliche Entwicklungen und auch zahlenmäßig unterschiedliche Belastungen zu beobachten (s. Abb. 2).

Abb. 1: Zahl der gestohlenen PKW, Deutschland 1992 bis 2001



In Bezug auf die subjektive Situation (Verbrechensfurcht bzw. Angst, Opfer einer Straftat zu werden) verfügen wir seit einigen Jahren über nationale und internationale Ergebnisse (s. Abb.3). Hintergrund ist die Einsicht, dass die Kriminalitätsfurcht durchaus bedeutsam ist und teilweise schwerwiegendere Bedeutung für den einzelnen hat als das tatsächliche Opferwerden. Vor allem im internationalen Vergleich zeigt sich, dass eine Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls in einigen Ländern (z.B. Brasilien, Südafrika) erhebliche Auswirkungen auf die Lebensgestaltung und auch auf die Berufstätigkeit hat und dass die Entwicklung sehr unterschiedlich ist (s. Abb.4).

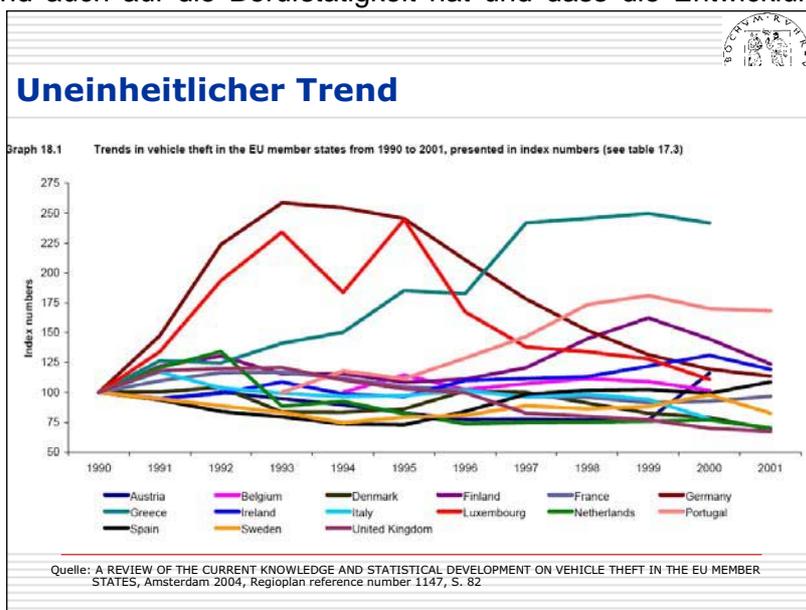


Abb. 2: Zahl der PKW-Diebstähle in EU-Ländern, 1990 - 2001



Abb. 3: Eurobarometer: Angst davor, in den nächsten 12 Monaten Opfer eines ... zu werden (Grundgesamtheit: 15 EU-Staaten)

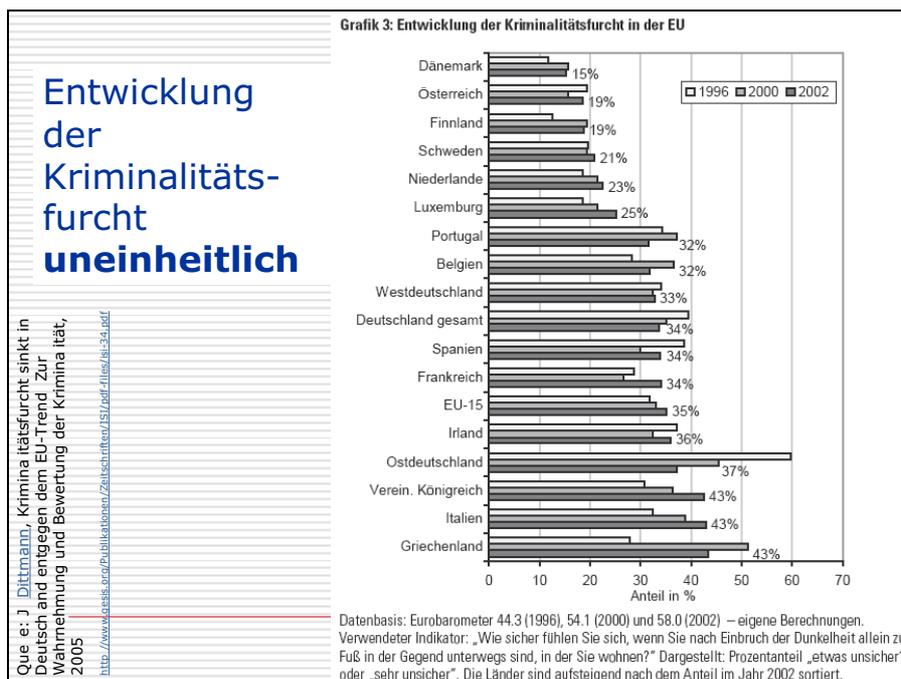


Abb. 4: Entwicklung der Kriminalitätsfurcht in der EU, 1996, 2000, 2002. Quelle: s. Abb.

Während die Kriminologie noch bis vor kurzem davon ausging, dass es eine lineare Beziehung zwischen Alter und Verbrechensfurcht gibt (mit dem Alter steigt die Furcht), zeigen neuere Studien, dass sowohl bei der affektiven (d.h. eher unklar-emotionalen), als auch bei der konativen (d.h. verstandesbezogenen, auf eine konkrete Tat bezogenen) Kriminalitätsfurcht eine U-Form entwickelt hat (s. Abb. 4).

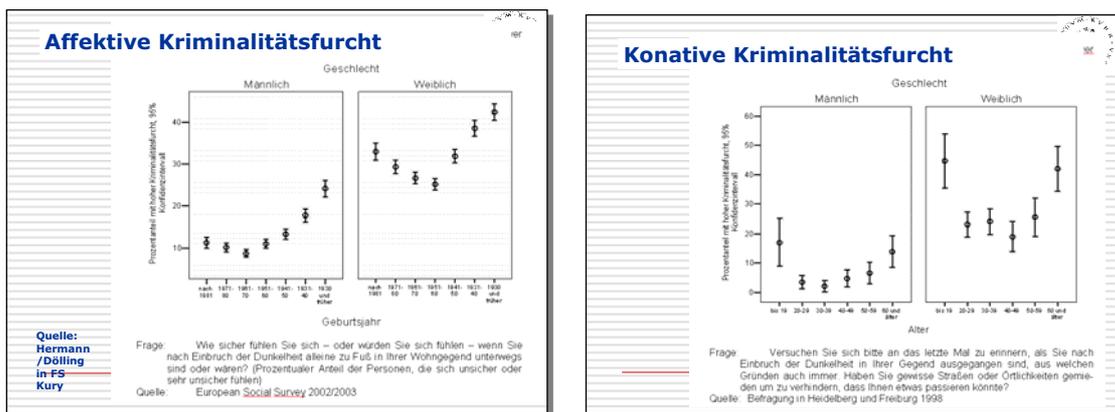


Abb. 4: Affektive und konative Kriminalitätsfurcht, Deutschland 1998/2002/2003

Quelle: Dieter Hermann, Dieter Dölling: Individuelle und gesellschaftliche Bedingungen von Kriminalitätsfurcht. In: Kriminalpolitik und ihre wissenschaftlichen Grundlagen. Festschrift für Hans-Dieter Schwind, hrsg. von Th. Feltes, Ch. Pfeiffer und G. Steinhilper, Heidelberg 2006, S. 805 ff., S. 810 f.

Folgende Tendenzen lassen sich derzeit weltweit feststellen:

- Es erfolgt eine weitere **Diversifizierung** innerhalb der gesellschaftlichen Struktur, d.h. Arme werden Ärmer und Reiche werden Reicher. Die Konsequenz daraus ist, dass zum einen die Schicht der besonders Wohlhabenden immer mehr für Sicherheit ausgeben müssen und werden; **daneben gibt es aber eine immer breiter werdende Schicht von Mittelklasse-Angehörigen, die bereit sind, in überschaubarem Umfang in Sicherheitsmaßnahmen zu investieren. Vor allem hier zeichnet sich ein Trend zu mehr Produktqualität und damit verbunden weniger Darstellungsbedürfnis nach außen ab.**
- Der Wunsch nach **Mobilität** ist ungebrochen, auch wenn er möglicherweise nicht mehr so im Vordergrund steht wie noch vor 20 Jahren. Allerdings wird er immer mehr von dem Aspekt der Sicherheit beeinflusst. Was in den USA und einigen anderen Ländern längst bekannt ist und praktiziert wird (Meiden bestimmter Gebiete), wird zunehmend auch anderswo praktiziert werden.
- Für den Bereich der Kriminalität rund um das Kraftfahrzeug ist sehr genau zu differenzieren: Vor allem gibt es zwei grundlegend unterschiedliche Diebstahlsarten: **Zufallstäter und professionelle Täter**. Sicherheitsmaßnahmen und entsprechende Angebote müssen die jeweiligen **lokalen Bedürfnisse** berücksichtigen.

5. Beispiele

Die folgenden Beispiele aus den Länderberichten des Projektes stellen schwerpunktmäßig einzelne besondere Aspekte heraus. Die ausführlichen Länderberichte enthalten darüber hinaus selbstverständlich die entsprechenden, international vergleichbaren Grunddaten, soweit diese im jeweiligen Land verfügbar sind. Die folgenden Beispiele sollen anschaulich die jeweiligen besonderen Situationen in den Ländern verdeutlichen.

5.1 Brasilien

VW Golf, Fiat Palio, Fiat Uno und ältere Modelle, wie VW Käfer und VW Kleinbusse, werden hier zum Ausschachten der Teile gestohlen. Importierte luxuriöse PKWs, wie Mercedes, hingegen werden ins benachbarte Ausland geschmuggelt und meist gegen Waffen oder Drogen getauscht. Als Fluchtauto, mit denen nur einmalig eine anderen Straftat begangen werden soll, wie Banküberfall, Auftragsmorde oder Einschüchterungsaktionen, dienen schnelle Autos mit starken Motoren, wie GM Astra, GM Vectra, Tempra, Marea oder VW Golf. Zum Wiederverkauf der gestohlenen PKWs eignen sich besonders die üblichsten Modelle Fiat Palio und VW Golf. Schließlich werden für ländliche Gegenden insbesondere Pick-Ups gestohlen oder geraubt.

PKW-Diebstähle generell gehen zurück und Raubüberfälle iVm PKW nehmen zu und werden weiter zunehmen. Dies ist Ergebnis zunehmender Sicherheitsmaßnahmen in Wohnvierteln und an Parkplätzen. Sicherheitslücken gibt es vor allem im fließenden Verkehr. Insgesamt gibt es einen klaren Trend hin zu mehr privater Sicherheit und dabei zu elektronischer Überwachung und Kontrolle. Während vor ca. 15 Jahren die Sicherheit in Wohnungen durch Hunde aufrechterhalten wurde, wird heute verstärkt in Alarm und Videoüberwachung investiert. Die Nachfrage für solche Angebote soll um 30% pro Jahr ansteigen.

Im Jahre 2002 hat das Justizministerium bekannt gegeben, dass es plant ein Gesetz zu verabschieden, das RFID-Chips in allen Neuwagen verpflichtend werden. Mit Hilfe dieser Chips sollen Polizeibeamte bei Verkehrskontrollen feststellen können, ob ein PKW als entwendet gemeldet wurde. Bis jetzt ist das Gesetz noch nicht verabschiedet und es wurde erneut angekündigt, dass dieser Chip bis 2011 verpflichtend werden soll. Das Problem dabei: Es wird davon ausgegangen, dass bis zu einem Drittel der brasilianischen Fahrzeuge Unregelmäßigkeiten aufweisen. Diese Menge an illegalen PKWs ist selbst mit Chip nicht kontrollierbar.

Mehrere private Anbieter haben ebenfalls auf die gestiegene Nachfrage nach Sicherheitsprodukten für PKWs reagiert. Firmen, die PKWs kugelsicher machen, verzeichnen volle Auftragsbücher. Dieser Service ist mit 9.000 €-50.000€ je nach Stärke der Sicherung, relativ teuer. 2002 gab es ca. 15.000 kugelsichere Autos in Brasilien, wobei pro Monat 500 PKWs dazukamen. Die beliebtesten kugelsicheren Modelle sind: Golf, Audi A3, Marea, Ômega, Pajero, Pick-ups, Fiat Adventure, Saveiro und importierte PKWs, wie BMW 3 und Mercedes C-Klasse.

Es gibt Firmen, die sich auf die Radarfunküberwachung von Fahrzeugen spezialisiert haben. Ihre Produkte sind Chips, die über Funk betrieben werden und die PKWs am fahren hindern, wieder auffinden oder Gespräche im Wagen während einer Entführung abhören. Der Service wird entweder über ein Telefon oder einen Knopfdruck im PKW ausgelöst. Es wird auch angeboten den Wagen mit einem Einsatzteam aus einem Hubschrauber und einem Sicherheitsbediensteten auf einem Motorrad wieder zu beschaffen. Der Einbau des Systems kostet zwischen 250€ und 350€ und eine Monatsgebühr von ca 25€. Die Firma Sascran wollte im Jahre 2003 die Zahl von 100.000 Kunden erreichen.

Insgesamt ist die Verbrechensfurcht vor allem in den größeren Städten Brasiliens sehr hoch. So fürchten z.B. mehr als ein dritten der Bewohner eines bestimmten Stadtteils in Rio de Janeiro, dass sie im nächsten Jahr Opfer eines PKW-Raubes werden (s. Abb. 5).

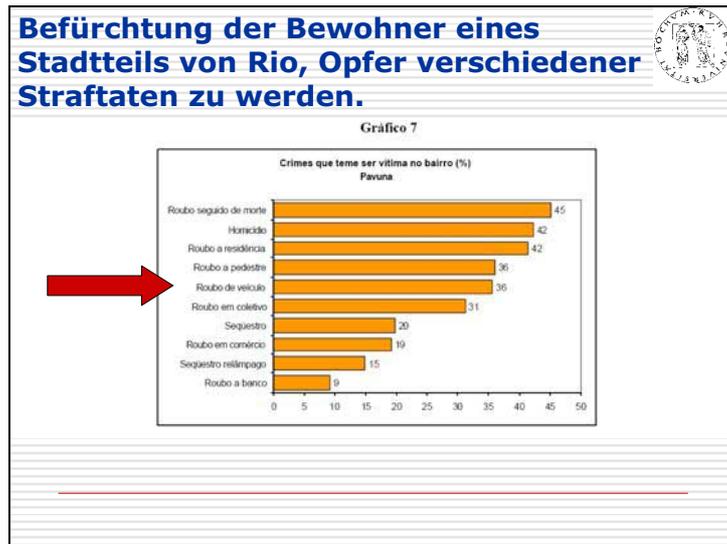


Abb. 6: Befürchtungen der Bewohner eines Stadtteils von Rio de Janeiro, Opfer verschiedener Straftaten zu werden.

Die immer noch hohen PKW-Diebstahlsraten schlagen sich in Brasilien massiv in den Versicherungskosten nieder. Hier einige Beispiele, die deutlich machen, dass z.B. beim VW Gol, einem der meist gefahrenen PKWs in Brasilien, die jährliche Versicherungssumme über 20% des PKW-Wertes ausmacht, bei einem Mercedes A-Klasse hingegen nur 3,4%, wobei dies auch mit dem deutlich höheren Preis der A-Klasse als Importfahrzeug zusammenhängt.

Die teuersten PKWs

Model (0 km)	Versicherung	Anteil am Wert des PKWs
VW Gol 1.6 City Total Flex	R\$ 6.469	21,3%
VW Parati 1.6 City Total Flex	R\$ 6.910	18,9%
Ford Ranger XLT (c. dup. diesel 4x4)	R\$ 18.151	18,8%
Audi A3 1.8 Turbo manual	R\$ 14.347	18,3%
VW Santana 1.8	R\$ 7.446	17,7%
Audi A3 1.6 manual	R\$ 11.329	17,2%
VW Golf 1.6	R\$ 8.000	16%
Zum Vergleich:		
Mercedes-Benz Classe A	R\$ 3.960	3,4%
Renault Scenic 1.6 Authentique	R\$ 2.870	5,1%

Anhand der von lokalen, aber international renommierten Wissenschaftskollegen und Experten gelieferten Informationen und Analysen haben wir für jedes in das Security-Netzwerk einbezogene Land eine Sicherheits- bzw. SecurityScorecard© erstellt, die die Prognose der Entwicklung in dem jeweiligen Land in vier Bereichen grafisch darstellt: Kriminalitätsentwicklung in Bezug auf PKW, Entwicklung der Verbrechensfurcht, Bereitschaft zur Investition in persönliche Sicherheit und Innovationsfreudigkeit und technisches Interesse. Die letzten beiden Aspekte sind vor allem vor dem Hintergrund der Einführung und Vermarktung neuer, smarter Sicherheitsmaßnahmen im und am PKW von Bedeutung. Die z.B. in Abb.6 unten links dargestellten Pfeile machen den in diesen Bereichen erwarteten Trend deutlich, während die Ausprägungen der einzelnen Zacken des Sicherheitssterns die Intensität der Entwicklung verdeutlichen. Die roten Linien stellen den Status Quo dar, die blauen die vorhergesagte Entwicklung.

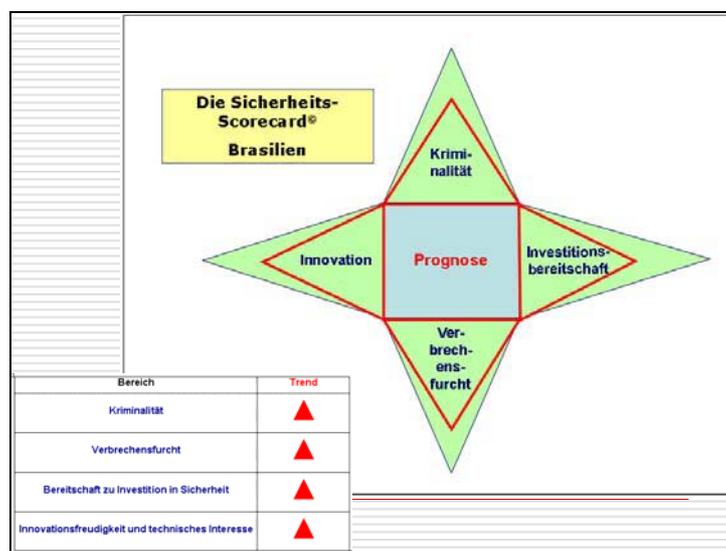


Abb. 6: SecurityScorecard© für Brasilien

5.2 Deutschland

In Deutschland lässt sich (wie in allen anderen Ländern auch) ein starker regionaler und typenmäßiger Unterschied beim Diebstahl von PKW feststellen (s. Abb. 7 und 7a zu den jeweiligen Schadenssummen). Die Großstädte und generell der Norden Deutschlands sind stärker belastet als der Süden, hochwertige SUVs führen die Diebstahlsliste an (trotz – vermuteter - entsprechend hochwertiger Diebstahlsicherungen). Aber auch der Golf IV R32 rangiert ganz oben.

Trotz Rückgang der Absolutzahlen von gestohlenen PKW (s. Abb. 8) stieg die durchschnittliche Schadenssumme; dieser Trend wird sich fortsetzen. Diebstähle aus PKW werden wieder zunehmen, wenn die Methadon- oder Heroinersatztherapie abgeschafft wird (geplant für 2007), da viele Diebstähle aus PKW von drogenabhängigen begangen werden. Risikobereiche (mit Einschätzung der Entwicklung): Diebstahl auf Bestellung und Hehlerei mit Autoteilen werden zunehmen.

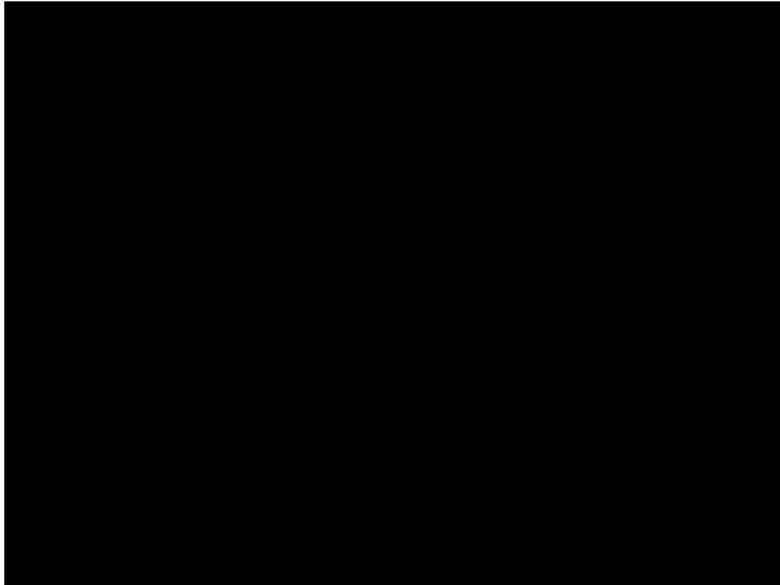


Abb. 7: Auto-Diebstahl in Deutschland nach Typen und Bundesländern, 2005

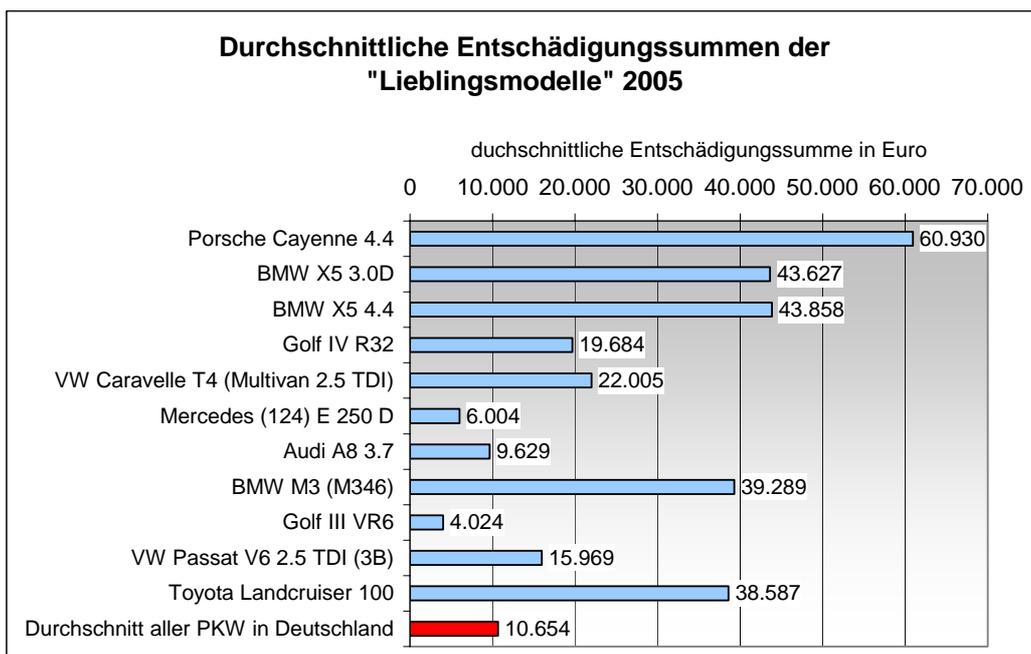


Abb. 7 a Durchschnittliche Entschädigungssummen der „Lieblingsmodelle“ 2005
(Quelle: Eigene Abbildung nach Daten des GDV 2006)

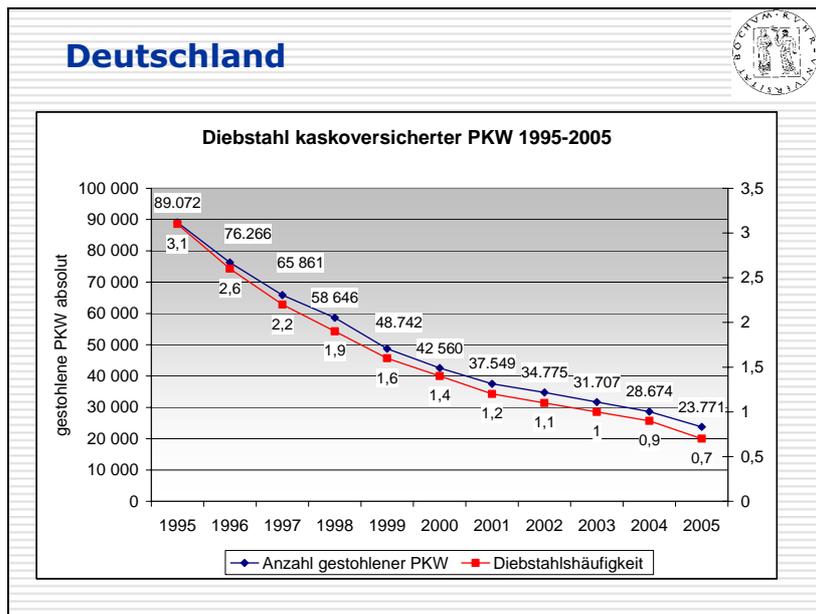


Abb. 8: Diebstahl kaskoversicherter PKW in Deutschland, 1995 – 2005
 (Quelle: Eigene Abbildung nach Daten des GDV 2006)

Betrachtet man das Delikt Kfz-Diebstahl auf regionaler Ebene, so lässt sich bei einer Differenzierung nach Bundesländern feststellen, dass sich die rückläufigen Schadenszahlen ausnahmslos auch in den Bundesländern widerspiegeln. Betrachtet man den Schaden nach seiner Häufigkeit je 1.000 kaskoversicherter PKW für das Jahr 2005, so kommt man zu folgendem Ergebnis (Abb. 9): Im Gegensatz zu Berlin, Hamburg, Bremen, Brandenburg, und Mecklenburg-Vorpommern, die relativ große Häufigkeiten zwischen 2,9 und 1,2 aufweisen und weit über dem Bundesdurchschnitt (0,7) liegen, ist die Schadenhäufigkeit in Hessen, Sachsen und Niedersachsen mit 0,7 durchschnittlich. Die geringste Schadenhäufigkeit tritt in Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg und Bayern mit jeweils 0,4 auf (Daten nach GDV 2006).

Die in der PKS ausgewiesenen Aufklärungsquoten bezüglich des Diebstahls von Kraftfahrzeugen sind in Deutschland sehr unterschiedlich und schwanken zwischen 14,7 % in Bremen und 66,0 % in Bayern (Abb. 10). Betrachtet man hingegen die Häufigkeitszahlen, so stellen sich diese tendenziell umgekehrt proportional dar (PKS 2005, T154). Gleiches gilt für den Diebstahl aus Kfz. Hier sind Bremen, Hamburg und Berlin mit Häufigkeitszahlen von 1.748 (Bremen), 1.287 (Hamburg) und 1.011 (Berlin) am stärksten betroffen (PKS 2005, T160). Für diese Städte kann davon ausgegangen werden, dass es sich hier oftmals um Delikte im Bereich der Beschaffungskriminalität handelt.

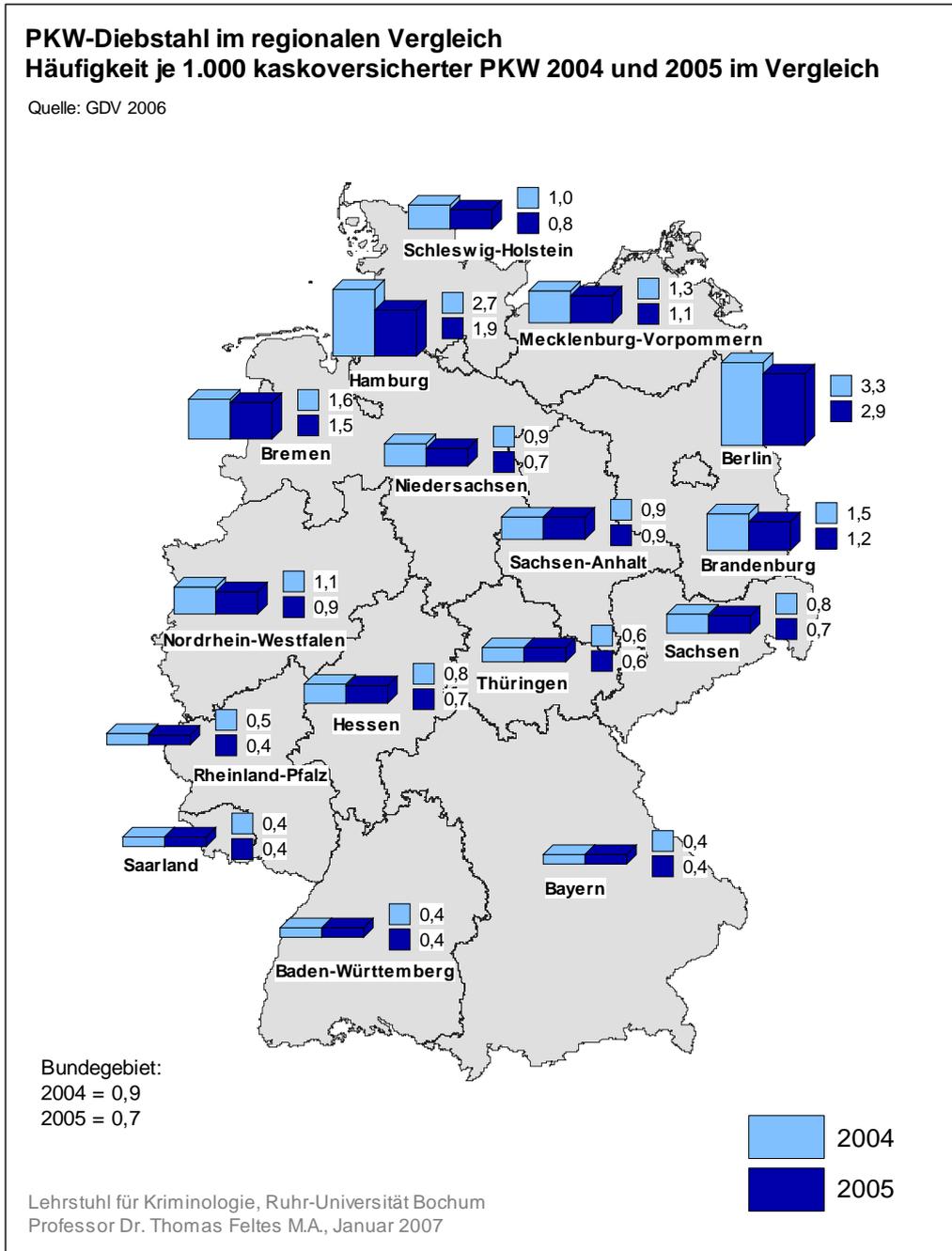


Abb. 9: Häufigkeit je 1.000 kaskoversicherter PKW 2004 und 2005 im regionalen Vergleich (Quelle: eigene Darstellung nach Daten des GDV 2006)

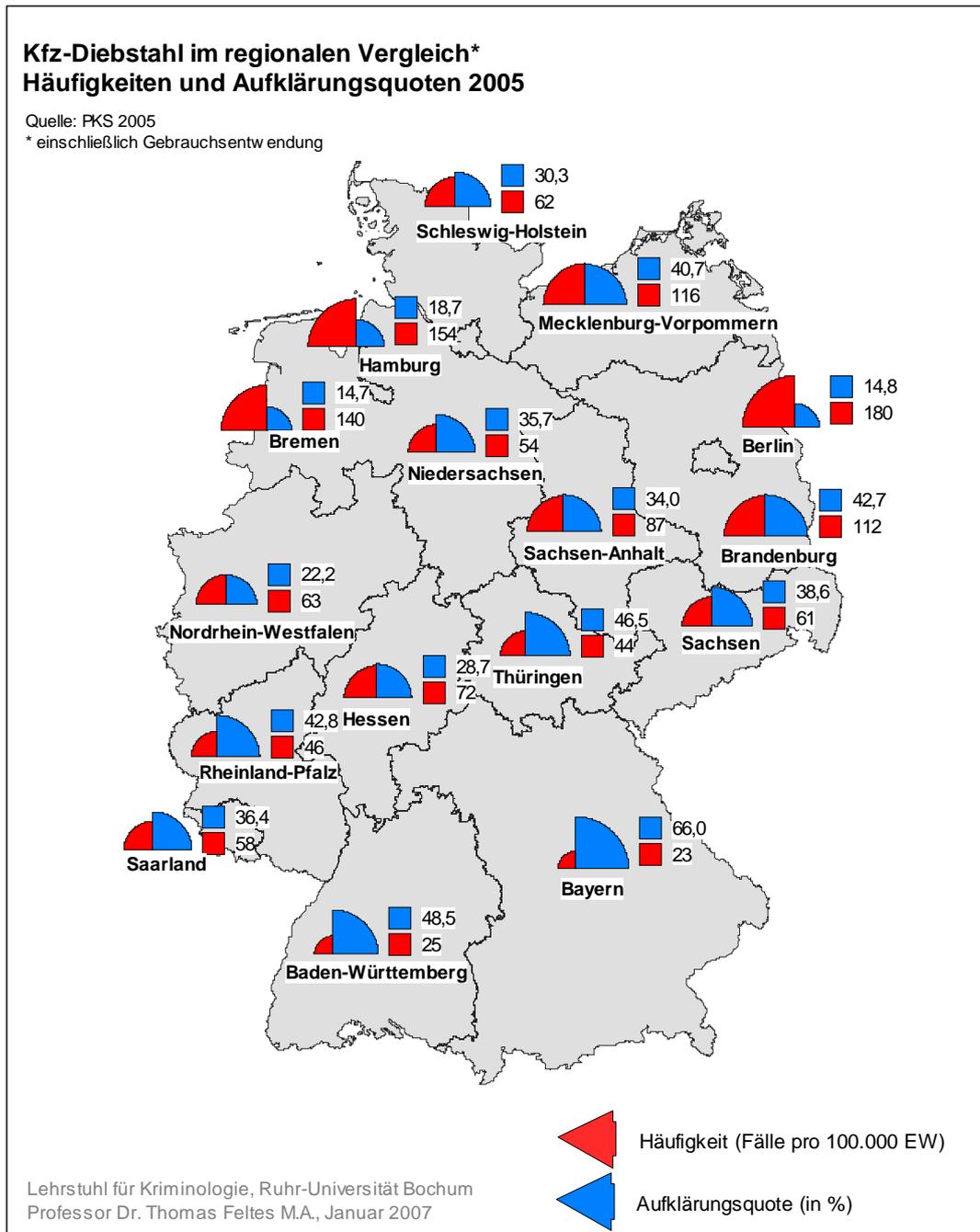


Abb. 10: Kfz-Diebstahl– Häufigkeiten und Aufklärungsquoten 2005 im regionalen Vergleich (Quelle: eigene Darstellung nach Daten der PKS 2005, T154 ***1)

Der Gesamtschadenaufwand der Versicherer wegen PKW-Diebstahl ist seit 1993 stetig und beträchtlich gesunken und lag 2005 bei 253,3 Mio. Euro (Abb. 11). Dennoch hat die durchschnittliche Entschädigungssumme pro gestohlenem PKW in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Lag dieser Wert im Jahr 2000 noch bei etwa 7.430 Euro, so liegt dieser inzwischen bei 10.654 Euro (2005) (GDV 2006). Immer weniger Fälle verursachen immer größere Schäden.

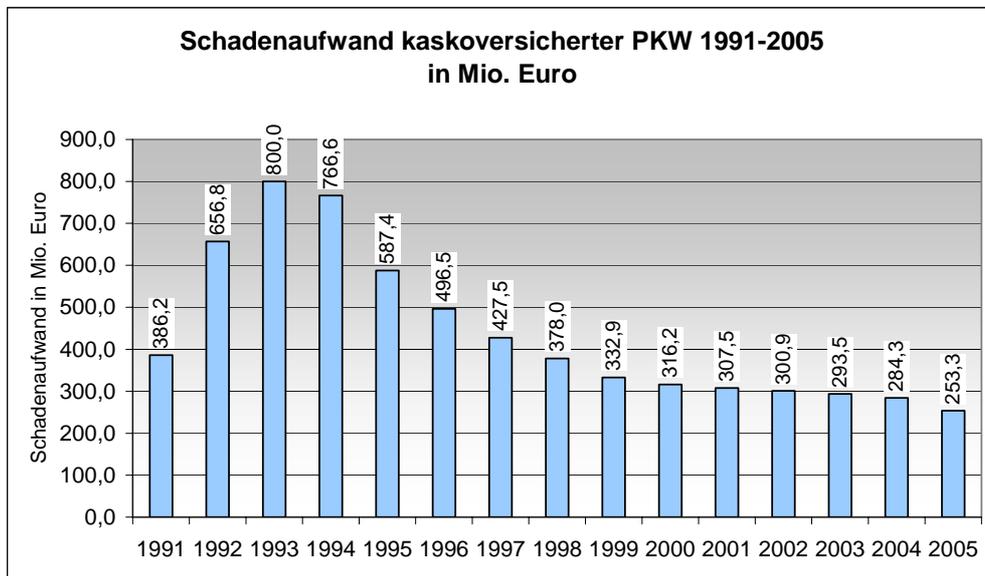


Abb. 11 Schadenaufwand kaskoversicherter PKW 1991-2005 in Mio. Euro (Quelle: Eigene Abbildung nach Daten des GDV 2006)

Die SecurityScorecard© für Deutschland (**Abb. 12**) macht deutlich, dass wir hier von eher stagnierender Verbrechensfurcht und Investitionsbereitschaft ausgehen (sofern sich die aktuelle positive wirtschaftliche Entwicklung nicht dauerhaft verfestigt, was derzeit (Mitte 2007) noch nicht abzusehen ist. Im Bereich der Straftaten rund um den PKW dürfte ein weiterer Rückgang zu erwarten sein, während die Innovationsfreudigkeit und das Interesse an technischen Neuerungen weiter steigen dürfte.

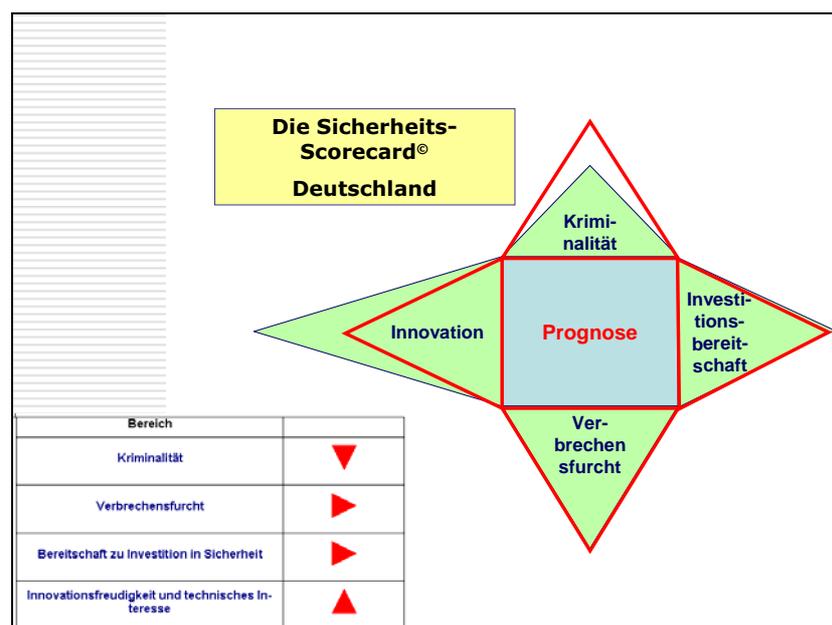


Abb. 12: SecurityScorecard© für Deutschland

5.3 Polen

Veräußert werden die in Polen gestohlenen Wagen durch Ausfuhr und Verkauf außerhalb der Grenzen Polens, Legalisierung und Verkauf von Fahrzeugen in Polen bzw. Verkauf der ab den gestohlenen Wagen demontierten Autoteile. Man geht davon aus, dass es derzeit der illegale Verkehr mit Autoteilen und Autozubehör ist, der Autodiebstähle in Polen stimuliert. Aus den Ermittlungen der Polizei geht nämlich hervor, dass sich kriminelle Gruppen angesichts der Flaute auf dem Neu- und Gebrauchtwagenmarkt zunehmend auf Autoklau und Zerlegung gestohlener Wagen in Einzelteile spezialisieren, mit denen anschließend Autowerkstätten und Privatkunden versorgt werden.

Nach 1990 stiegen in Polen sowohl die Straftaten allgemein, als auch die PKW-Diebstähle deutlich an (s. **Abb. 13**). Während bei den Straftaten insgesamt erst seit 2003/04 eine Stagnation bzw. zuletzt ein Rückgang zu verzeichnen war, trifft dies für die PKW-Diebstähle bereits seit 1999 zu. In diesem Jahr wurden über 70.000 PKW gestohlen, 2005 waren es weniger als 45.000, obwohl man davon ausgehen kann, dass die Gesamtzahl der zugelassenen PKW weiter angestiegen ist.

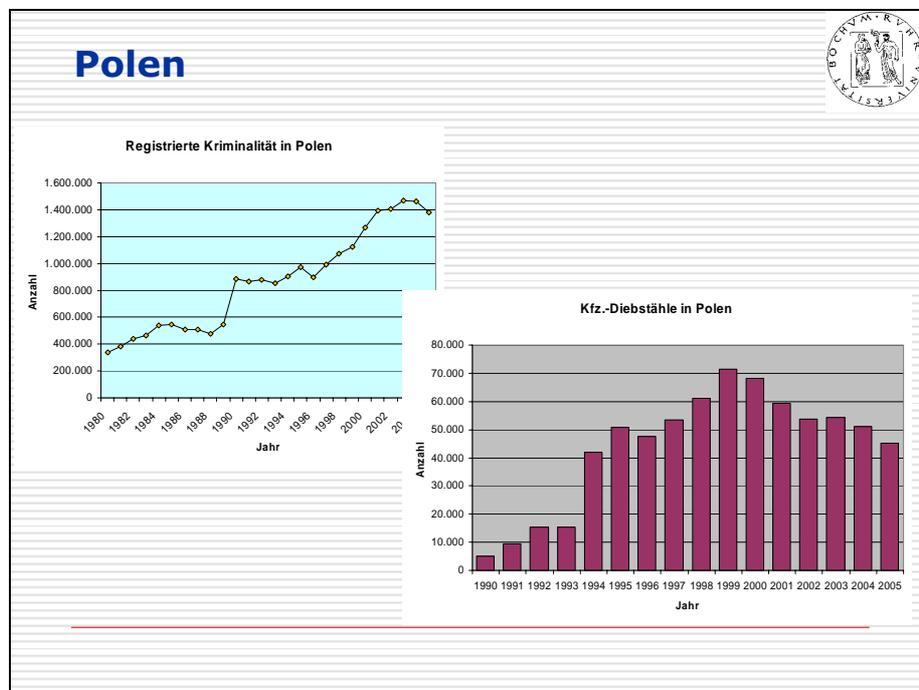


Abb. 13: Registrierte Kriminalität und PKW-Diebstähle in Polen 1990 bis 2005

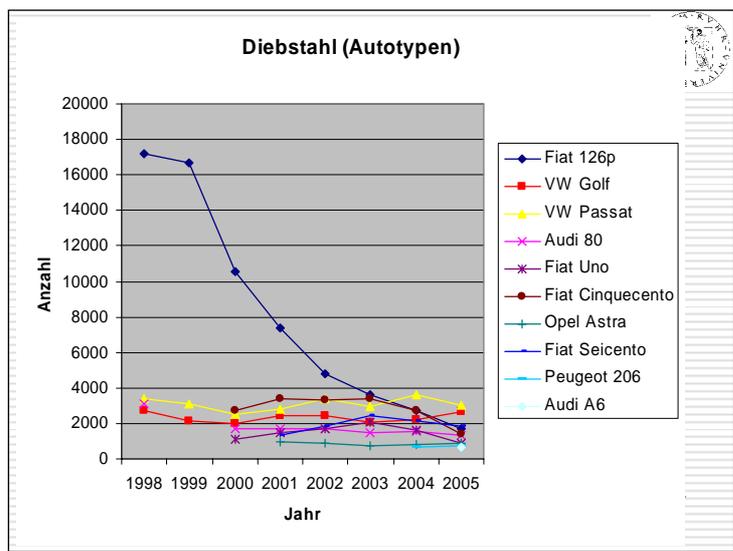
Viele Autos werden in Abwesenheit des Besitzers (oft nachts) gestohlen. Dann benutzen Diebe verschiedene Methoden, um Autos zu öffnen und es entweder zu stehlen oder Autoteile zu entfernen. Typische Methoden, wenn der Besitzer im Auto sitzt, sind:

- „Rad“: die Autodiebe signalisieren dem Fahrer eine Einfüllstutzen- bzw. Radpanne. Hält der Autofahrer an, um danach zu sehen, steigen die Diebe in das Auto ein und fahren weg.
- „Panne“: verbesserte Variante der Rad-Methode. Die Autodiebe fahren neben dem gewählten Auto und werfen das Rad bzw. die Seitenscheibe mit keinen Steinen, um eine Panne glaubhaft zu machen. Der weitere Verlauf wie oben.
- „Blechscha-den“: die Autodiebe verursachen eine Kollision, indem sie mit ihrem Auto leicht ins Wagenheck des gewünschten Autos fahren. Eine Methode, die meistens an Kreuzungen vorkommt.

zungen oder auf überfüllten Parkplätzen angewendet wird. Der Fahrer verlässt das Auto, ohne den Motor abzustellen, und die Diebe entfernen sich mit seinem Wagen.

- „Gas“: von ihrem Auto aus werfen die Autodiebe in das neben ihnen fahrende Auto einen Tränengas-Behälter. Der Fahrer hält an, steigt aus und verliert seinen Wagen. In der modifizierten Variante bedienen die Autodiebe sich lebender Ratten oder Mäuse, die sie direkt auf den Fahrer oder Passagier werfen. Der Fahrer springt aus dem Auto, der Autoschlüssel und Autopapiere bleiben im Wagen und immer findet sich ein freundlicher Passant, der seine Hilfe anbietet und das Tier fangen will. Zu diesem Zweck aber muss er freilich das Auto besteigen.

- „Rassel (Knarre, Knatter)“: die Autodiebe binden an den Wagen eine „Knarre“, die sie, hinter dem Wagen fahrend, mit einer kleinen Sprengladung aktivieren. In der Regel hält der Fahrer an, um nach der Ursache seltsamer Geräusche, z.B. im Hinterrad, zu sehen.



Bei der Hitliste der meistgestohlenen PKW in Polen (Abb. 14) liegen inzwischen VW Golf und Passat ganz vorne, nachdem lange Zeit der „Polski-Fiat“ alle anderen übertrumpfte. Offensichtlich ist der Ersatzteilbedarf bei diesem Fahrzeug inzwischen nicht mehr vorhanden.

Abb. 14: Hitliste der gestohlenen PKW-Typen, Polen

In die Zukunft gesehen nimmt der Anteil der professionellen Täter weiter zu. Der illegale Verkehr mit Autoteilen und Autozubehör wird weiter ansteigen, ebenso wird Autodiebstahl „auf Verlangen“ wird weiter zunehmen. Das Interesse an Sicherheitsmaßnahmen wird aufgrund der allgemeiner gesellschaftlichen Situation noch einige Zeit zurückhaltend sein, obwohl entsprechender Bedarf besteht.

Entsprechend zeigt die SecurityScorecard© für Polen (Abb. 15) einen weiteren Rückgang der (Kriminalität rund um den PKW sowie weiter niedrige Innovationsbereitschaft. Verbrechensfurcht und Investitionsbereitschaft werden stagnieren.

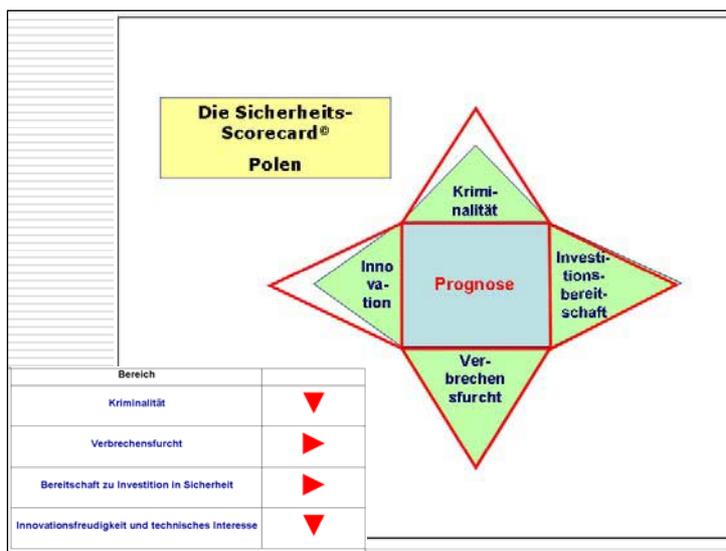


Abb. 15: SecurityScorecard© für Polen

5.4 USA

Wie in den meisten anderen Ländern lässt sich auch in den USA ein deutlicher Rückgang der PKW-bezogenen Straftaten feststellen, der hier allerdings einer allgemeinen Entwicklung (Rückgang registrierter Straftaten seit etwa 1990) folgt und seit 2000 stagniert (s. **Abb. 16**).

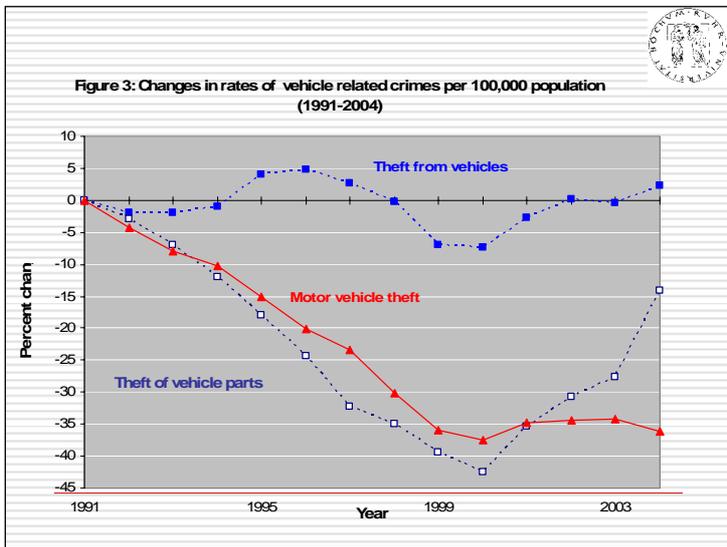


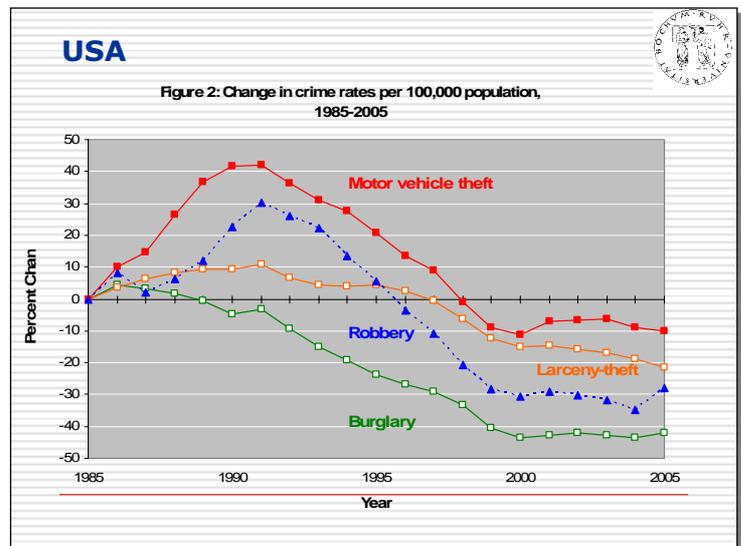
Abb. 16: Veränderungen bei den Kriminalitätsraten je 100.000 Einwohner in den USA für verschiedene Delikte, 1985 bis 2005

(Quelle: eigene Darstellung anhand Daten des Federal Bureau of Investigation (1995-2005))

Eine detaillierte Analyse (s. **Abb. 19**) macht jedoch deutlich, dass dies nicht für Diebstahl aus PKW zutrifft, der sich in einer Auf- und Abwärtsbewegung ohne feste Tendenz befindet. Der Diebstahl von PKW-Teilen steigt sogar seit dem Jahr 2000 wieder deutlich an.

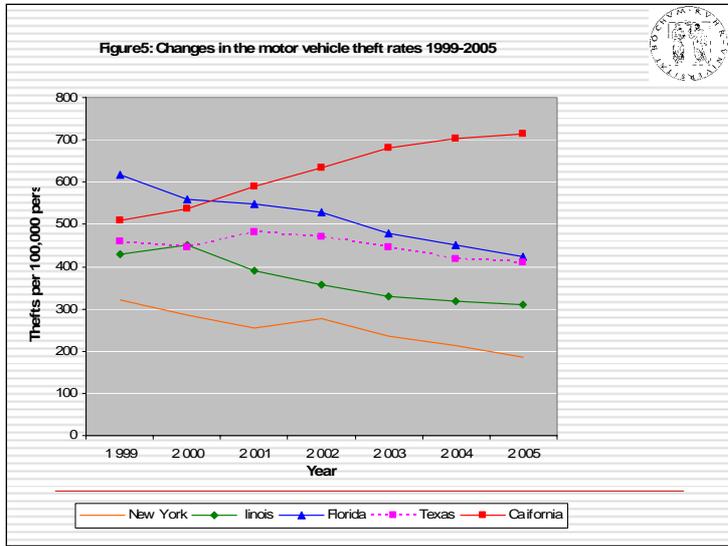
Abb. 17: Veränderungen bei PKW-bezogenen Straftaten, 1991-2004

(Quelle: eigene Darstellung anhand Daten des Federal Bureau of Investigation (1991-2004))



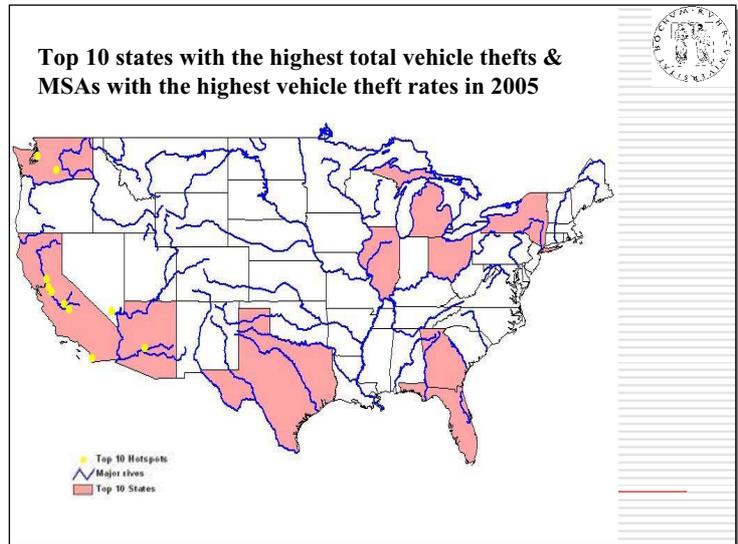
Sieht man die die Entwicklung auf verschiedenen regionalen Bereichen an, so wird auch in den USA deutlich, dass es nicht nur unterschiedlich starke Belastungen gibt, sondern dass auch die Tendenzen in einzelnen Bundesstaaten durchaus unterschiedlich sind. Während beispielsweise in New York, Illinois, Florida und Texas Rückgänge zu beobachten sind (wenn auch unterschiedlich intensive, so ist in Kalifornien ein deutlicher Anstieg von rund 500 Taten auf 100.000 Einwohner im Jahr 1999 auf über 700 im Jahr 2005 zu verzeichnen (s. **Abb. 18**).

Abb. 18: Veränderungen bei PKW-Diebstahl (Raten) in verschiedenen Bundesstaaten, 1998-2005 (Quelle: eigene Darstellung anhand Daten des Federal Bureau of Investigation (1998-2005))



Die regional sehr unterschiedliche Verteilung von PKW-Diebstählen in den USA haben wir in der **Abb. 19** verdeutlicht. Darin sieht man, dass sie die m meisten belasteten Staaten ebenso wie die „hot spots“ im Westen der USA befinden.

Abb. 19: Grafische Darstellung der 10 Staaten mit der höchsten Belastung von PKW-Diebstählen und die 10 „hot spots“, 2005 (Quelle: eigene Darstellung anhand Daten des Federal Bureau of Investigation (2005))



Seit einigen Jahren wird vor allem in den USA, neuerdings aber auch in Europa und Deutschland, die grafische Darstellung der regionalen Verteilung von Straftaten immer weiter verbessert und aktualisiert. In einigen Städten der USA liegen solche Zahlen inzwischen mit nur wenigen Tagen Verzögerung vor und können von den Bürgern abgerufen werden.

Für den Bereich der PKW-Diebstähle haben wir in der **Abb.20** einmal solche geografischen Daten für Diebstahlsort und Ort der Entdeckung des gestohlenen Fahrzeugs zusammengestellt. Die Abbildung verdeutlicht, welche technologischen Möglichkeiten der Prävention und Repression sich hier in den nächsten Jahren anbieten werden.

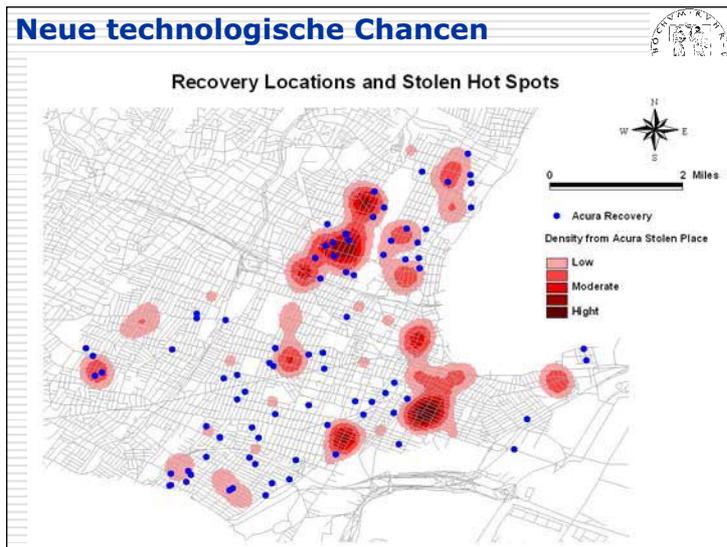


Abb. 20: Crime Mapping: Neue technologische Chancen der Prävention (Beispiel für einen bestimmten PKW-Typ in einer Stadt der USA) (Quelle: eigene Darstellung)

Allerdings können diese neuen Technologien auch missbraucht werden. So bietet das Justizministerium in Kalifornien eine website an, auf der man sich für beliebige Städte oder Regionen die Wohnorte von Sexualstraf Tätern anzeigen lassen kann

(s. **Abb. 21**, rechts unten). Klickt man dann auf einen der blauen Quadrate (die jeweils den Wohnsitz eines Täters darstellen), so bekommt man das Bild, die genaue Wohnanschrift und die Vorstrafen des Täters angezeigt (links oben in **Abb. 21** eingeblendet). Inzwischen ist dieses System für alle Staaten der USA verfügbar.

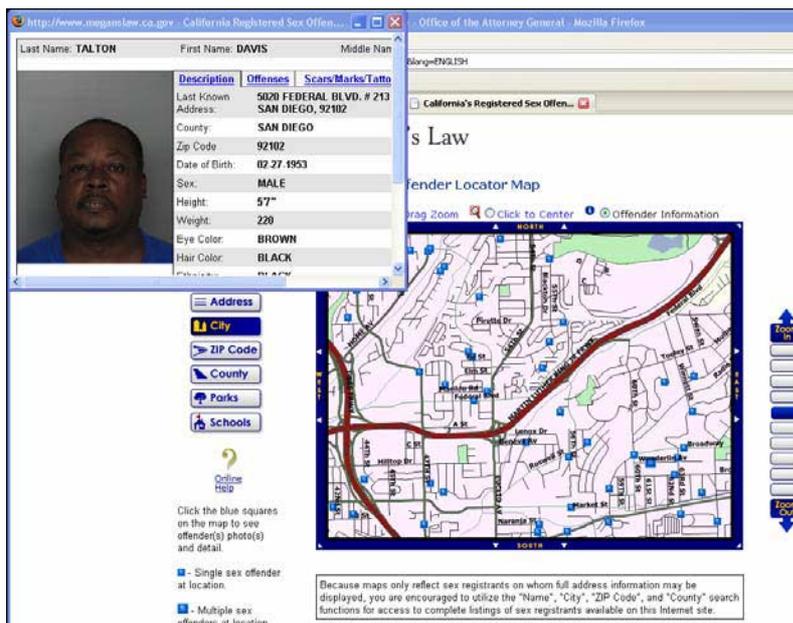


Abb. 21: Grafische Darstellung der Wohnorte von Sexualstraf Tätern in Kalifornien (hier in einem Teil von San Diego); verfügbar unter <http://www.meganslaw.ca.gov/>

Die Polizei in Chicago stellt seit kurzem den Nachfolger ihres Citizen-ICam-Projektes ins Netz, das „ClearMap Crime Summary“. Hier kann man sich für die letzten 90 bis 360 Tage z.B. alle PKW-Diebstähle (oder andere

Straftaten) in seiner näheren oder weiteren Umgebung sowie die Belastung einzelnen Polizeireviere darstellen lassen (s. **Abb. 22**).

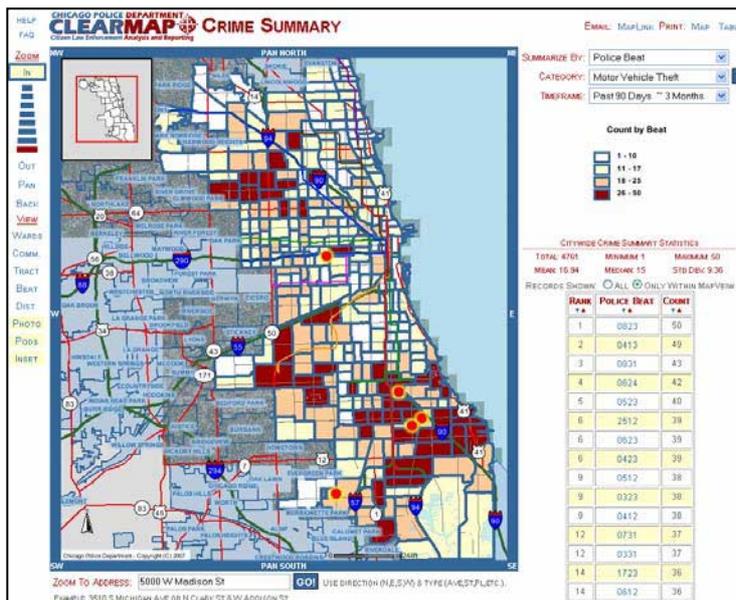


Abb. 22: Das „ClearMap Crime Summary“ des Chicago Police Service; verfügbar unter <http://qis.chicagopolice.org/>

Die SecurityScorecard© zeigt für die USA (Abb. 23) eine Stagnation bei der Kriminalitätsentwicklung (vor allem im Bereich der Gewaltkriminalität). Herkömmliche PKW-Diebstähle werden leicht zurückgehen, dafür werden Raubüberfälle oder besondere Diebstahlsformen (PKW-Schlüssel, VIN-Nummer) zunehmen. Die Verbrechensfurcht wird weiter auf hohem Niveau stagnieren und ggf. ansteigen. Die Bereitschaft zu

finanziellen Investitionen in Sicherheit wird weiter steigen.

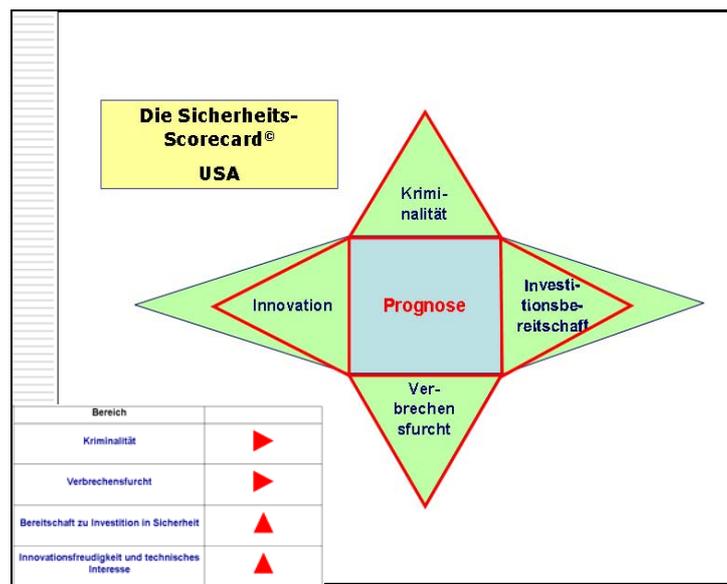


Abb. 23: SecurityScorecard© für die USA

6. Weitere Planungen

6.1 China

Hier ist für 2007 im Rahmen des Projektes eine Vorstudie geplant, mit der festzustellen ist, welche Datenquellen überhaupt zur Verfügung stehen und wie die Verlässlichkeit und Validität dieser Quellen zu bewerten ist.

6.2 Russland

Hier wird, neben einer Zusammenstellung relevanter viktimologischer und kriminologischer Daten, ein erster Versuch unternommen, Kunden und Händler vor Ort zu diesem Themenbereich zu befragen.

6.3 Südafrika

Die Ergebnisse für Südafrika sind auch deshalb von besonderem Interesse, weil das dort 2010 die Fußball-Weltmeisterschaft und Land (neben Brasilien) zusätzlich zu der ohnehin hohen Kriminalitätsbelastung (30.000 Gewaltopfer pro Jahr) ganz besonders unter schwerer, gewalttätiger PKW-Kriminalität leidet. Dabei spielt besonders das car-jacking eine Rolle, wo teilweise bis zu 16.000 Fälle pro Jahr registriert wurden, mit - wie in Brasilien und den USA - extremen regionalen Unterschieden. Dabei handelt es sich hier – im Gegensatz zu vielen anderen Straftaten rund um den PKW – um extrem geplante und kalkulierte Taten, wobei in der Mehrzahl der Fälle „auf Bestellung“ geraubt wird. Entsprechend liegen hier einige sehr aussagefähige empirische Studien vor. Hier wie fast überall gibt es „Hitlisten“ der am meisten gestohlenen oder geraubten PKW.

Für die meisten Südafrikaner gehört das Verbrechen längst zum Alltag. Jeden Tag berichten die Blätter am Kap von bewaffneten Überfällen auf Wohnhäuser, Banken, Geldtransporter und Autos. Symptomatisch dafür sind zwei Fälle von Anfang 2007: Der Frau von Südafrikas mächtigstem schwarzen Geschäftsmann Tokyo Sexwale wurde mit Waffengewalt das Auto abgenommen, als sie ihren Sohn von der Schule abholte. Am Wochenende widerfuhr dem südafrikanischen UN-Botschafter das gleiche Schicksal. Ihm wurde der Wagen gestohlen, als er zur Geburtstagsparty seines Neffen vorfuhr. Die Verbrechensstatistik zeigt für 2006 einen Anstieg von 26 Prozent bei bewaffneten Überfällen auf Wohnhäuser. Weil Alarmanlagen den Tätern ihre Arbeit zunehmend erschweren, stürmen diese nun immer öfter in Wohnhäuser, wenn deren Bewohner daheim sind. Bewaffnete Überfälle beim Abendessen sind in den reichen Vororten von Johannesburg jedenfalls längst keine Ausnahme mehr. Dabei werden dann natürlich auch die jeweiligen PKWs mitgenommen. Einen Anstieg gab es aber auch bei bewaffneten Autodiebstählen. Trotz einem extrem hohen Maß an privater Sicherheit ist das subjektive Sicherheitsgefühl in diesem Land extrem schlecht.

Generell zeigt sich in Südafrika wie in Brasilien folgender Trend: Die Zahl der gestohlenen PKW (oder Teile) geht zurück, die Zahl der mit Gewalt geraubten PKW nimmt zu. Dabei sind es längst nicht mehr nur die Gebiete der reichen Weißen die betroffen sind: Fast ein Viertel der Fälle ereignen sich in den Townships.

7. Fazit

Das Interesse an der Verbesserung der objektiven und subjektiven, gefühlten individuellen Sicherheit bei der Benutzung von PKWs ist länderunterschiedlich zu bewerten, wird aber in den nächsten Jahren zunehmen.

Dabei wird die Sicherheit in der unmittelbaren Umgebung des eigenen Hauses (dort, wo die meisten PKW gestohlen werden) sowie im Bereich des Konsums (Einkaufszentren) und der Freizeitgestaltung im Vordergrund stehen.

Für bestimmte Zielgruppen und Käuferschichten, die für entsprechende Angebote in Frage kommen (obere Mittelschicht, Frauen, Jugendliche), sind maßgeschneiderte Angebote zu entwickeln.