

Handelsblatt online vom 22.07.2016

Auto

Nachrichten

Software statt Brecheisen

Software statt Brecheisen

Mit welchen Methoden Autodiebe vorgehen

Nach wie vor werden in Deutschland massenhaft Autos gestohlen. Dabei kommt inzwischen viel High Tech zum Einsatz. Die Banden selbst agieren in strikter Arbeitsteilung - und machen es so den Ermittlern schwer.

Auf schneebedeckter Fahrbahn gibt der Fahrer des schwarzen BMW plötzlich Gas. Kurz zuvor hat er eine Polizeikontrolle durchbrochen. Die Kameraaufzeichnung des Polizeihubschraubers zeigt, wie der mutmaßliche Autodieb auf seiner Flucht durch Fürstenwalde zwei Fußgänger nur knapp verfehlt, drei Autos rammt und in einen Vorgarten rast. Der Fahrer versucht, zu Fuß zu flüchten, doch schließlich können ihn die Beamten am Boden überwältigen.

'Sie kriegen irgendwann Panik - und reagieren dann wie in die Enge getriebene Tiere', sagt Gerd Otter. Otter ist stellvertretender Leiter der Sonderkommission 'Grenze' beim brandenburgischen Landeskriminalamt. Seine Ermittler waren es, die den Einsatz in Fürstenwalde koordinierten. Seit die Soko 'Grenze' im Jahr 2010 gegründet wurde, ging die Zahl der Autodiebstähle in Brandenburg um fast 40 Prozent zurück. Für Otter ein Erfolg seiner Truppe.

Tatsächlich ist die Zahl der Autodiebstähle in ganz Deutschland seit der Wiedervereinigung stark gesunken. Führt die Kriminalstatistik des Bundeskriminalamts für das Jahr 1993 noch mehr als 200000 Fälle von Autodiebstahl, sind es 2015 gerade noch 36000 Fälle. Laut BKA gingen die Fallzahlen vor allem wegen besserer Wegfahrsperren und des nachlassenden Autobedarfs in Osteuropa zurück.

Doch der Diebstahl von Autos und zusätzlich auch von Auto-Ersatzteilen bleibt ein Massendelikt. 2015 wurden in mehr als 330000 Fällen Teile aus oder am Auto entwendet. So bringen die besonders teuren Xenon-Scheinwerfer, wie sie etwa der Sportwagenhersteller Porsche verwendet, bis zu 1 500 Euro pro Stück auf dem Schwarzmarkt.

Die Aufklärungsquote bei Diebstahl an und aus Autos liegt seit Jahren bei unter zehn Prozent. Und selbst diese traurige Zahl ist noch geschönt. Ein Fall gilt statistisch als 'aufgeklärt', sobald ein Tatverdächtiger ermittelt wurde. Bis zu einer Verurteilung ist es dann noch ein weiter Weg.

Auch beim Autodiebstahl lohnt ein genauerer Blick auf die Aufklärungsquote. Für Fälle von einfachem Diebstahl und sogenanntem 'unbefugtem Gebrauch von Kraftwagen' lag sie 2015 zwischen 65 und 85 Prozent. In diese Kategorie gehört etwa der übermütige Teenager, der sich einen herumliegenden Autoschlüssel für eine Spritztour nimmt - und meist rasch geschnappt wird.

Beutezüge von Banden fallen hingegen unter schweren oder besonders schweren Diebstahl. Diese Delikte machen den Löwenanteil der Fallzahlen aus - und die Aufklärungsquote liegt hier deutlich unter 20 Prozent, der Anteil der tatsächlich verurteilten Täter entsprechend noch niedriger.

Warum das so ist, zeigt ein Blick auf die vom LKA Brandenburg sichergestellten Werkzeuge. Dazu gehören Elektro-Komponenten mit manipulierter Software und sogenannte 'Jammer': Geräte von der Größe eines Funkgeräts, mit denen sich GPS-Signale unterdrücken lassen. Die Ortung gestohlener Autos wird so unmöglich. Auch einen 30 000 Euro teuren Funkwellen-Verlängerer, mit dem die neueste Generation schlüsselloser Systeme überlistet werden kann, haben die brandenburgischen Ermittler schon aus dem Verkehr gezogen.

Besonders organisierte Banden, die häufig aus Polen oder Litauen heraus operieren, machen Autobesitzern wie Ermittlern das Leben schwer. Laut Dirk Jacob, Abteilungsleiter beim LKA Berlin, umfasst die typische Autoschieberbande zehn bis 15 Köpfe und ist streng hierarchisch organisiert. Jedes Bandenmitglied habe klare Aufgaben.

So ist der im Ermittlerjargon als 'Resident' bezeichnete Späher dafür verantwortlich, lohnende Autos aufzuspüren. Stehen die Ziele fest, beginnt die Arbeit für den Spezialisten. Der reist oft aus Osteuropa an, um die Autos zu knacken. Einmal in den Fahrerraum eingedrungen, schließen die High-Tech-Diebe einen Computer an das Auto an. Mit Hilfe manipulierter Software gelingt es ihnen, auch modernste Wegfahrsperren auszuhebeln und mitgebrachte Funkschlüssel-Rohlinge noch am Tatort auf das Auto zu programmieren. Ist das Auto geknackt, bringt es jedoch nicht der wertvolle, weil bestens ausgebildete Spezialist außer Landes. Dafür ist das Risiko, bei den Überführungsfahrten entdeckt zu werden, zu hoch. Die Autos werden von einfachen Kurieren gesteuert, die je nach Wert des geklauten Wagens 100 bis 300 Euro pro Fahrt kassieren. Sie fahren mit dem gestohlenen Wagen meist über die polnische Grenze, von wo aus die Wagen weiter in den osteuropäischen und asiatischen Raum gebracht werden.

In weniger grenznahen Gebieten steuert der Kurier häufig eine von der Bande eigens angemietete Halle an. Dort nimmt sich ein weiterer Spezialist des Wagens an und verändert die sogenannte Fahrzeugidentifikationsnummer, die Fahrgestellnummer und Typenschilder etwa auf dem Motor. 'Je mehr Aufwand die Diebe treiben, desto teurer können sie das gestohlene Auto verkaufen', erklärt der Brandenburger LKA-Mann Otter.

Verdächtige schweigen

Kerstin Dälken, Rechtsanwältin im niedersächsischen Lingen, vertritt seit Jahren Autoschieber vor Gericht. Sie weiß aus Erfahrung: 'Tatverdächtige aus Osteuropa schweigen fast immer.' Den Kurieren, die besonders häufig erwischt werden, könne man oft nur die Fahrt mit dem gestohlenen Auto nachweisen - nicht den Diebstahl selbst. Außerdem stünden die Kuriere ganz unten in der Bandenhierarchie. 'Sie wissen nicht unbedingt, wer ihr Auftraggeber ist.'

Heute werden 60 Prozent der Diebstähle von Deutschen begangen. Allerdings hat der Anteil der ausländischen Tatverdächtigen bei Autodiebstählen seit den 1990er-Jahren deutlich zugenommen. Polen und die Türkei sind die häufigsten Herkunftsländer. Auffällig ist auch die vergleichsweise hohe Zahl der Verdächtigen aus Litauen. Bei den schweren Diebstahlsdelikten liegt der Anteil ausländischer Tatverdächtiger besonders hoch, bundesweit bei knapp über 50 Prozent.

Beliebt bei Autodieben sind Geländewagen und SUVs sowie die Modelle der deutschen Premiumhersteller wie BMW, Audi und Mercedes. Ein besonders hohes Risiko, bestohlen zu werden, haben laut ersicherungsstatistik Range-Rover-Fahrer: Von 1 000 kaskoversicherten Range-Rover-Fahrzeugen werden durchschnittlich 57,4 gestohlen - und zwar pro Jahr. Zum Vergleich: Von einem gut ausgestatteten Skoda Octavia werden nur 4,5 Autos von 1 000 gestohlen.

Das liege auch daran, dass ausländische Banden fast nur noch auf Bestellung klauten, so Otter. Polen und Litauen sind dabei oft nur Transitländer der Autoschieber. Von dort aus werden die gestohlenen Autos laut BKA meist nach Russland und in andere ehemalige Sowjetstaaten wie Usbekistan und Tadschikistan gebracht. Gefahr durch Funkschlüssel

Ein Trend bei Neufahrzeugen lässt Ermittler in Zukunft steigende Fallzahlen befürchten: Immer mehr Autos werden mit schlüssellosen Schließsystemen ausgeliefert. Die erkennen, wenn sich der Fahrer mit dem passenden Funksensor in der Hosentasche dem Auto nähert. 'Diese Systeme haben leider eine Sicherheitslücke, die wir bei allen getesteten Herstellern entdeckt haben', erklärt Arnulf Thiemel vom ADAC. Die Funksignale der schlüssellosen Systeme ließen sich mit recht einfachen technischen Mitteln verlängern. So werde dem Wagen vorgegaukelt, dass sich der Funkschlüssel in der Nähe des Autos befindet.

Der Berliner LKA-Ermittler Jacob bestätigt die Gefahr: 'Wir gehen davon aus, dass die Fallzahlen in Berlin im ersten Quartal 2016 erheblich gestiegen sind. Dazu tragen vor allem die schlüssellosen Systeme bei.' Einige Hersteller haben bereits auf das Problem reagiert: So hat etwa Audi die Reichweite der Funkschlüssel auf wenige Zentimeter reduziert. Auch den Diebstahl einzelner Autoteile wie Navigationssysteme erschwert die VW-Tochter. 'Wir haben Bildschirm und Bedienungselemente voneinander getrennt', sagt Josef Schloßmacher von Audi. Die Navigationsgeräte könnten nur noch mit hohem Aufwand gestohlen werden.

Hoffnungen setzen die Ermittler auf die bessere internationale Kooperation. Ein jüngst ausgelaufenes EU-Projekt brachte innerhalb von knapp drei Jahren Erfolge gegen organisierte Banden. 72 Gruppen in ganz Europa wurden ausgehoben, darunter viele Autoschieber. 382 Menschen kamen in Haft, bislang gab es 79 Verurteilungen. Doch bis diese grenzüberschreitende Ermittlungspraxis flächendeckend zum Einsatz kommt, gilt weiterhin die Feststellung von Strafrechtlerin Dälken: 'Ist der Wagen einmal in Polen, ist die Nummer durch'.

*Blume, Jakob
Menzel, Stefan*

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten. - Zum Erwerb weitergehender Rechte: nutzungsrechte@vhb.de