

Internationale Kfz-Verschlebung

Von
Frank Thietz
Kriminalhauptkommissar



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Buchvertrieb

Vorwort

Nach den „Katastrophenjahren“ 1992–1996 sind die Zahlen der gestohlenen Pkw kontinuierlich gesunken. Den deutschen Teilkaskoversicherern wurden 2007 und 2008 jeweils rund 16.000 Pkw als entwendet gemeldet. Verglichen mit 105.543 Pkw im Jahre 1993 könnte vermutet werden, dass sich die Lage entspannt hat. Im Hinblick auf die absoluten Zahlen mag diese Sichtweise zutreffen. Wer genauer hinschaut, wird erkennen, dass das nicht der Fall ist. Nach der Durchdringung des Kfz-Marktes mit elektronischen Wegfahrsperrern, die in jüngster Zeit immer wirksamer wurden, haben Gelegenheitsdiebe und Randerscheinungen wie das Joyriding meist jugendlicher Täter keine Bedeutung mehr. Wer im Geschäft bleiben wollte, musste sich in der Folge neu orientieren, das heißt professionalisieren, organisieren und internationalisieren, um weiterhin bzw. wieder wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Das ist leider durchaus gelungen: parallel zur sinkenden Schadenhäufigkeit steigt der Schadendurchschnitt. Diese Entwicklung ist für die Versicherer besorgniserregend, da sie bei besonders „beliebten“ Fahrzeugmodellen zwangsläufig zu hohen Schadenaufwendungen führt, die sich wiederum in steigenden Typklassen widerspiegeln können und die Verbraucher in Form erhöhter Versicherungsbeiträge trifft.

Neue Phänomene wie Zerlegehallen zur Ersatzteilgewinnung oder das Homejacking sind Herausforderungen, die sowohl von Kriminalpolizisten als auch den Schadensachbearbeitern der Versicherer bewältigt werden müssen. Die Kenntnis der Erlangungsmethoden ist nur ein geringer Teil des erforderlichen Fachwissens zur professionellen Bekämpfung dieser Kriminalitätsform. Die Internationale Kfz-Verschlebung ist Teil einer gut organisierten Transport- und Vertriebsinfrastruktur. Sie geht weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Erst durch ein hohes Maß an arbeitsteiliger Interaktion der Täter auf unterschiedlichen fachlichen und organisatorischen Hierarchiestufen wird die Verschlebung zu einem wirtschaftlich erfolgreichen Geschäftsmodell für kriminelle Banden.

Wirtschaftliches Hintergrundwissen zur Vermarktung der entwendeten Fahrzeuge – in Teilen oder als Ganzes – ist heute für diese Kreise selbstverständlich geworden. Die Täter bedienen jeden Wunsch ihrer Klientel: vom Ersatzteil bis zur Containerverschiffung, als Dublette oder Schrottfriesierung. Der entstehende volkswirtschaftliche Schaden ist hoch und nicht nur auf die Leistungen der Versicherer oder die Personalbindung bei Polizei und Justiz beschränkt. Jeder Fahrzeugkäufer bezahlt mit dem Kaufpreis einen nicht geringen Anteil für eine komplexe Sicherheitstechnik, die den technisch versierten Tätern häufig nur einen Schritt voraus ist.

Frank Thietz ist ein Kenner dieser bisweilen unterschätzten Materie und beschreibt eine Kriminalitätsform, die schon längst die Freizügigkeit in der EU ausnutzt, um über Ländergrenzen hinweg ein einträgliches kriminelles Gewerbe

rund um das Kfz zu betreiben. Die zusammenhängende Darstellung der Modi Operandi, wirtschaftlichen Zusammenhänge und der polizeilichen Ermittlungsmethoden in einem Buch ist neu und bündelt das Fachwissen, welches die Grundlage zur Bekämpfung des Kfz-Diebstahls und der Internationalen Verschiebung darstellt.

Karsten Linke

Referent Betrieb und Schaden

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik und Statistik

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	15
1 Einleitung	17
2 Zielrichtung/Motivation/Phänomenbereiche	23
2.1 Verwertung als Komplettfahrzeug	23
2.2 Verwertung der Fahrzeugteile	25
2.3 Fahrzeug als Tatmittel einer Folge-/Haupttat	27
2.4 Vernichtung zur Erlangung der Versicherungssumme	28
3 Juristische Tatformen der Erlangungstat und der Folgetaten	31
3.1 Allgemeine Formen des einfachen Diebstahls	31
3.2 Allgemeine Formen des schweren Diebstahls	32
3.3 Homejacking	35
3.4 Trickdiebstahl	36
3.5 Unterschlagung	38
3.6 Betrug zur Erlangung eines Fahrzeugs	39
3.7 Carjacking	41
3.8 Raub von Bargeld	42
3.9 Vortäuschungsdelikte/Betrug zum Nachteil der Versicherung	43
4 Sicherungstechnik	46
4.1 Alarmanlagen	46
4.2 Türen und Hauben	47
4.3 Zündschloss	49
4.4 Motorsteuergerät	51
4.5 Wegfahrsperrmodul	53
4.6 Fahrzeugschlüssel	61
4.7 Transponder	62
4.8 Herstellerspezifische Besonderheiten zur Identifizierung	63
4.8.1 Fahrzeugidentifizierungsnummer	63
4.8.2 Karosserienummer/Rohbaunummer	67
4.8.3 Typenschild	68
4.8.4 Produktionsschilder	68
4.8.5 Individualnummern von Bauteilen	68
4.8.6 Motorsteuergerät	69
4.8.7 Herstellungsdatum	69

5	Lagern und Umbauen	70
6	Vertriebswege	73
6.1	Absatzgebiet Afrika	73
6.2	Absatzgebiet Osteuropa	74
6.3	Auf dem Landweg	75
6.3.1	Auf eigener Achse	75
6.3.2	Auf fremder Achse/Aufgeladen	77
6.4	Auf dem Wasserweg	79
6.5	Auf dem Luftweg	80
7	Hehler	82
7.1	Verkauf, Absatzregionen/-möglichkeiten	82
7.2	Gewinnmöglichkeiten	83
8	Entdeckungsansätze für die Schutzpolizei	85
8.1	Anscheinsverdacht im polizeilichen Alltag	85
8.2	Prüfung der Dokumente	86
8.3	Überprüfung des Fahrzeugs auf mechanische oder elektronische Veränderungen	87
8.4	Fahndungsalltag Schutzpolizei	89
8.5	Röntgen	90
8.6	Fahndungsansätze der Schutzpolizei in Bayern	90
8.7	Anzeigenaufnahme	91
9	Ermittlungsansätze Kriminalpolizei	93
9.1	Ermittlungsansätze ohne Tatverdacht	93
9.1.1	KSD-Richtlinien	94
9.1.2	KSD-Bogen	95
9.1.2.1	Angaben zur Person des Anzeigenerstatters	96
9.1.2.2	Belehrung	96
9.1.2.3	Allgemeine Angaben zum entwendeten Fahrzeug	96
9.1.2.4	Spezielle Angaben zum Fahrzeug zum Diebstahlszeitpunkt	97
9.1.2.5	Angaben zum Fahrzeug bei Erwerb	97
9.1.2.6	Angaben zu den Tatumständen	97
9.1.2.7	Zusätzliche Angaben bei einem Auslandstatort	97
9.1.2.8	Sonstiges	98
9.1.2.9	Strafantrag	98
9.1.3	Tatortaufnahme Spurensuche	98
9.1.4	Profiling	99

9.1.5	Recherche	100
9.1.5.1	alltheweb.de	100
9.1.5.2	archive.org	100
9.1.5.3	AZR	100
9.1.5.4	DOKIS	100
9.1.5.5	EuFID	100
9.1.5.6	Fahndungsblock	101
9.1.5.7	FINAS	101
9.1.5.8	INPOL/POLAS/SIS	101
9.1.5.9	LUNA	102
9.1.5.10	Mercedes-Benz Club Russia	102
9.1.5.11	mininterno.it	102
9.1.5.12	mvcr.cz	102
9.1.5.13	NCIC	102
9.1.5.14	RAKK	102
9.1.5.15	sachfahndung.de	102
9.1.5.16	VINassist	103
9.1.5.17	Zevis	103
9.1.6	Hersteller	103
9.1.7	Werkstatt	103
9.1.8	Versicherung	104
9.1.9	Finanzdienstleister/Leasinggeber/Bank	105
9.1.10	Potentielle private Zeugen	106
9.1.11	Vermieter/Verkäufer	106
9.1.12	Ortungssysteme	107
9.2	Ermittlungsansätze mit Tatverdacht	109
9.2.1	Präparieren von Fahrzeugen	109
9.2.2	Verdeckter Ermittler oder Informant	110
9.2.3	Observation	110
9.2.4	Telekommunikations-Überwachung	110
9.2.4.1	GSM-Rammer	
9.2.4.2	Software TKÜ	111
9.2.4.3	Software TKÜ IP-basiert	111
9.2.5	Lauschangriff	112
9.2.6	Weitere Fahndungsvarianten	112
9.2.7	Durchsuchung	112
9.2.8	Festnahme	112

9.3	Maßnahmen nach Sicherstellung	113
9.3.1	Spurensuche zur Identifizierung der Täter	113
9.3.2	Spurensuche zur Identifizierung des Pkw	113
9.3.3	Spurensuche zur Sicherung von Werkzeugspuren	114
9.3.4	Sicherung von elektronischen Spuren	115
9.3.5	Transponderuntersuchung	116
9.4	Zulassungsbescheinigungen	116
9.5	Freigabe und Rückführung	117
9.6	Tatort im Ausland	120
9.7	Rechtssysteme im Ausland	121
9.8	Medien und Pressearbeit	122
9.9	Strafrecht versus Zivilrecht	123
9.9.1	Problem Unterschlagung	123
9.9.2	Problem Sicherstellung	124
9.9.3	Gutgläubiger Erwerb nach Diebstahl, Unterschlagung oder Betrug	125
9.9.4	Versteigerung	126
9.9.5	Differenzierung BRD/Ausland	127
10	Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten	129
11	Präventionsmaßnahmen	130
11.1	Alarmanlagen	131
11.2	Videoüberwachung	132
11.3	Wachhund	132
11.4	Nachbarn	132
11.5	Garage	133
11.6	Gravur der Verglasung	134
11.7	Elektronische Sperren	134
11.8	Mechanische Sperren	134
11.9	Ortungstechnik	135
11.10	FIN-Partikel	136
12	Internationale Zusammenarbeit	137
12.1	Schengen	137
12.2	Internationale Rechtshilfe	137
12.3	EPICC (Euregionales Polizei-Informations-Cooperations- Centrum)	139
12.4	Gemeinsames Zentrum der deutsch-polnischen Polizei- und Zollzusammenarbeit	139

12.5	Gemeinsames deutsch-französische Zentrum für die Polizei- und Zollzusammenarbeit (GZ)	139
12.6	Grenznahe Kontakte	139
12.7	Der „kurze Draht“	140
13	Kontakte	141
14	Resümee	143
15	Fallbeispiele	146
15.1	Vorgetäuschte Tat mit Auffinden des Pkw in der BRD (Fall 1)	146
15.2	Diebstahl eines Porsche Cayenne Turbo in Dortmund und Rückführung aus Litauen (Fall 2)	147
15.3	Diebstahl Werksniederlassung I (Fall 3)	147
15.4	Diebstahl Werksniederlassung II (Fall 4)	148
15.5	Diebstahl der Fahrzeugschlüssel aus der Handtasche (Fall 5)	148
15.6	Diebstahl eines Mercedes CE 320 in Serbien (Fall 6)	148
15.7	Diebstahl eines Audi A3 und kein Homejacking (Fall 7)	148
15.8	Homejacking und Ortung Mercedes CL 500 (Fall 8)	149
15.9	Trickdiebstahl I und Ortung Mercedes S 500L (Fall 9)	149
15.10	Trickdiebstahl II Porsche 993 (Fall 10)	150
15.11	Trickdiebstahl III in Nizza Porsche 996 Turbo Exclusive (Fall 11)	150
15.12	Versuch der Internationalen Kfz-Verschiebung eines gemieteten Maserati und Ortung (Fall12)	150
15.13	Wirtschaftsbetrug (Fall 13).....	151
15.14	Serienbetrug bei Leasinggeschäften (Fall 14)	151
15.15	Vortäuschen des Carjackings Porsche 924 Cabrio (Fall 15)	152
15.16	Raub von Bargeld I – Porsche 911 (Fall 16)	152
15.17	Raub von Bargeld II – BMW Z8 (Fall 17)	153
15.18	Funksender stört Fernbedienung (Fall 18)	153
15.19	Vortäuschen einer Straftat mit zerbrochener Lenksäule (Fall 19)	154
15.20	Lockvogel BMW X5 mit Ortung (Fall 20)	154
15.21	Neuzulassung eines ehemals entwendeten Pkw (Fall 21)	155
15.22	Homejacking II mit Identifizierung als Straftat anhand der Produktionsschilder (Fall 22)	155
15.23	Angeln von Fahrzeugschlüsseln aus Briefkästen (Fall 23)	156
15.24	Blankozulassungsdokumente (Fall 24)	156

15.25	Problem Tatnachweis und Aushändigung (Fall 25)	156
15.26	Ortung von zwei entwendeten Sattelzügen mittels Toll Collect (Fall 26)	157
15.27	Vorgetäuschte Tat mit Auffindung in Moskau (Fall 27)	157
15.28	Verkehrskontrolle (Fall 28)	158
16	Fachbegriffe	159
	Stichwortverzeichnis	165

1 Einleitung

Belegt die Internationale Kfz-Verschlebung nur ein Randgebiet innerhalb des Phänomens Kfz-Diebstahl oder ist sie Hauptbestandteil? Ist sie nur ein Trend oder richtungweisend? Entwickelt sie sich mit steigenden oder sinkenden Fallzahlen? Wie gelangen die Täter an die Fahrzeuge? Welche Fahrzeuge werden bevorzugt gestohlen? Wo und wie werden diese Fahrzeuge verwertet und/oder verkauft? Wie gelangen sie dorthin? Wie können sie bei Zulassung, Fahrzeug-Hauptuntersuchung, Grenzkontrolle oder Polizeikontrolle als gestohlen erkannt werden? Warum werden sie oft nicht erkannt? Wer sind die Täter? Wer sind die Helfer? Welche Strukturen existieren? Wer sind die Käufer? Welche Rolle spielen Exekutive, Legislative, Judikative, Fahrzeughersteller und -versicherer? Welche Stückzahlen und Schadenssummen liegen vor? Welche Modi Operandi sind aktuell? Was kann man als potentielles Opfer dagegen tun? Welche Ermittlungsmöglichkeiten bieten sich an? Welche Technik setzen die Täter ein und wie kann man diese erkennen? Welche Recherchemöglichkeiten bestehen für die Täter und welche für die Ermittler? Welche neuen technischen Möglichkeiten bieten sich in der Ermittlungstätigkeit an?

Dieses Buch liefert Antworten auf diese Fragen, erläutert die Entwicklungen der letzten Jahre und versucht neue Phänomene zu erklären und Anhaltspunkte für die Arbeit der Polizei und der Versicherungen bei der Identifizierung gestohlener Kfz, der Tatortarbeit, der Ermittlungstätigkeit und der allgemeinen Sachbearbeitung anzubieten.

Kernpunkt ist das Phänomen der Pkw-Totalentwendungen, da dieses die größten Ansprüche sowohl an die Täter als auch an die Ermittler stellt. Der Diebstahl von Motorrädern oder Lkw zeigt sich trotz geringerer technischer Absicherung über Jahre hinweg in weitestgehend gleichbleibenden Fallzahlen. Diebstahl von Bussen existiert lediglich im Bereich niedriger zweistelliger Fallzahlen. Der Diebstahl von Baumaschinen erscheint dagegen als ein eigenständiges und leider wachsendes Phänomen. Grundsätzliche Aussagen über Ermittlungsansätze sind natürlich auch für andere Fahrzeuge als die hier im Mittelpunkt stehenden Pkw verwendbar oder interpretierbar.

Es ist keinesfalls beabsichtigt Institutionen oder Personen vorzuführen. Es geht darum, Fehler der Vergangenheit aufzuzeigen, zu verdeutlichen und weiterzugeben, um jedem Ermittler zu ermöglichen, diese Fehler zukünftig zu vermeiden. Dies wäre im Sinne der Sache „Bekämpfung der Internationalen Kfz-Kriminalität“ schon mal ein großer Schritt nach vorne.

Zu diesem Zweck habe ich nicht alleine auf eigene langjährige Erfahrungen in diesem Arbeitsbereich zurückgegriffen, sondern ebenso zahllose Arbeitsberichte, Arbeitspapiere, Abschlussberichte, Sonderuntersuchungen, Gutachten,

Studien, Statistiken und sonstige Publikationen von Ermittlungskommissionen, Landes- und Bundespolizeieinrichtungen, Landes- und Bundesinnenministerien, Fahrzeugherstellern, IT-Unternehmen, Versicherungen, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Sachverständigenorganisationen, der Fachpresse und der allgemeinen Presse zu diesem Thema ausgewertet.

Weiterhin wurde ein reger persönlicher Austausch mit Mitarbeitern der o.g. Arbeitsbereiche im nationalen und internationalen Bereich gepflegt, um die aktuellsten Erkenntnisse zusammenzutragen. Die Beteiligung als Teilnehmer oder als Dozent und Referent an nationalen und internationalen Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen war in den vergangenen acht Jahren und wird auch in der Zukunft eines meiner Anliegen sein.

Das Herausfiltern und Nennen absoluter Zahlen zu den Pkw-Totalentwendungen käme statistischen Zahlenspielen gleich, da alle erhobenen Daten aller statistikführenden Institutionen nach subjektiven Kriterien ausgewählt werden.

Die Diebstahlstatistik des GDV weist bspw. alle entwendeten Pkw aus, welche unabhängig vom Tatort zum Zeitpunkt der Anzeige eines Diebstahls in Deutschland versichert waren. Erfasst ist demnach auch jeder Pkw mit deutscher Zulassung, der im Ausland entwendet wurde. Erfasst sind hierbei ebenfalls alle vorgetäuschten Entwendungen. Gestohlene Fahrzeuge ohne Kaskoversicherung werden nicht erfasst. Diese Statistik weist demnach mehr Fahrzeuge aus, als tatsächlich in Deutschland entwendet wurden.

Der Fahndungsbestand der Polizei beschränkt sich auf die Fahrzeuge, welche in der BRD entwendet wurden und nach denen aktuell gefahndet wird. Alle Fahrzeuge, welche aufgefunden und sichergestellt wurden, werden unverzüglich aus dem Fahndungsbestand gelöscht und sind nicht mehr im Datenbestand recherchierbar. Die Zahl der im Fahndungsbestand als gestohlen gelisteten Pkw ist demnach zu gering.

Eine weitere Messgröße wäre die Polizeiliche Kriminalitätsstatistik (PKS). Diese wird bei Abgabe des Vorgangs an die Staatsanwaltschaft gefertigt. Sie unterscheidet jedoch nach vielfältigen Delikten und Deliktgruppen. So wird nicht nur zwischen einfachem und schwerem Diebstahl und zwischen Betrug, Unterschlagung und Vortäuschen einer Straftat sondern auch zwischen bandenmäßigen und gewerbsmäßigen Delikten unterschieden. Alternativ wird der unbefugte Gebrauch eines Kraftfahrzeugs erfasst. Die Zahlen der PKS erscheinen umso bedenklicher, wenn man berücksichtigt, dass die Erfassung des einen oder anderen Phänomens von der subjektiven Bewertung des Sachbearbeiters eines Vorgangs abhängt. Ob bei einer vorgetäuschten Entwendung diese als ein Versuch des Betrugs zum Nachteil einer Versicherung oder als Vortäuschen einer Straftat oder beides erfasst wird oder ob ein Homejackingdelikt als schwerer Diebstahl eines Kfz oder als Wohnungseinbruch erfasst wird, ist von den Rechtskenntnissen und dem Willen des Einzelnen abhängig. Deshalb sind auch die Zahlen der Polizeilichen Kriminalitätsstatistik keine validen Messgrößen.

Daher werden in diesem Buch keine absoluten Zahlen, sondern lediglich unwidersprochene Tendenzen und Prognosen aufgezeigt.

Das Tatfeld Kfz-Diebstahl hat sich in den Jahren seit 1993 völlig verändert. Vor Einführung der Wegfahrsperrentechnik war es für technisch auch nur wenig talentierte Täter einfach einen Pkw zu entwenden.

Die Zeiten des Joyridings durch orientierungslose Jugendliche oder des Entwendens von VW Golf oder VW Polo durch den Junkie für den Weg von seinem Dealer nach Hause statt einer Schwarzfahrt im Linienbus sind mittlerweile vorbei.

1993 wurden die ersten Fahrzeuge mit Wegfahrsperrentechnik ausgerüstet. Seit 1995 verfügen alle neu zugelassenen Fahrzeuge in der BRD über Wegfahrsperren (WFS), ab der 2. Generation über elektronische Wegfahrsperren (EWS). Nunmehr mussten die Täter zur Entwendung komplexe langwierige Arbeiten am Fahrzeug durchführen. In der Regel erfolgte der Diebstahl nun zunächst durch Austausch von mehreren Fahrzeugbauteilen.

Die Fallzahlen sanken deutlich. Von 1993 bis 2005 sanken die Fallzahlen von über 140.000 auf unter 40.000 Taten. Genauso deutlich wurde allerdings auch, dass man durch die Wegfahrsperren der 1. Generation den erforderlichen Aufwand der Täter erhöht, jedoch die Taten keinesfalls unmöglich gemacht hatte.

Der konstruktive Aufwand der Autohersteller zum Schutz vor Diebstahl wurde – zumindest im Premiumsegment – bis heute auf ein deutlich höheres Niveau gesteigert. Die heutige Wegfahrsperrentechnologie von anerkannten renommierten Herstellern besteht in einer codierten, digitalen, ständig wechselnden Korrespondenz von zahlreichen Bauteilen, welche im gesamten Fahrzeug verteilt sind. Der Austausch aller Komponenten würde Stunden dauern. Das entscheidende Bauteil ist dabei so im Fahrzeug verbaut, dass alleine der Austausch dieses einen Bauteils mehr als eine Stunde und praxisfremde Werkzeuge am Tatort erfordern würde.

Durch diesen Technologiesprung haben nur noch jene Täter eine Möglichkeit zur Entwendung neuester Fahrzeuge, welche Hardware mit intelligenten lernfähigen Softwarelösungen mitbringen und hiermit die Software der Autohersteller überlisten.

Es ist hieraus leicht erkennbar, dass heutige Täter auf teure Programmierer zurückgreifen müssen, die teilweise bei einzelnen Premiummodellen bis zu 18 Monate benötigen, bis sie eine Möglichkeit gefunden haben, um deren Sicherungstechnik überwinden zu können.

Dort, wo von den Tätern komplexe Technik eingesetzt wird, kann diese auf Grund der technischen und finanziellen Voraussetzungen nur noch von Tätergruppen bereitgestellt und durch die Entwendung entsprechender Stückzahlen von Fahrzeugen refinanziert werden. Für diese Stückzahlen müssen wieder logistische Lösungen für Bearbeitung, Transport und Absatz geschaffen werden.

Das ist nur noch von organisierten Strukturen zu leisten. Diese Tätergruppen entscheiden sich dann logischerweise gleich für die teuren Baureihen, Modelle und Motorisierungen der Hersteller, da die technischen Ansprüche nahezu identisch sind, die zu erzielenden Gewinne jedoch deutlich höher ausfallen.

Von Täterseite aus werden immer neue Formen der Erlangungstat erdacht. Weiterhin wird sich bevorzugt der exklusivsten Fahrzeuge bedient. Diese hochwertigen Fahrzeuge werden in aller Regel durch Hehlergruppen ins Ausland verbracht. Folge ist jeweils ein stetiger Anstieg des Anteils hochwertiger Fahrzeug an allen Pkw-Totalentwendungen.

Somit ist bereits erklärt, warum die Schadensumme pro Schadenfall jährlich bis 2007 kontinuierlich stark anstieg. 2008 ist dieser Trend erstmalig gestoppt worden.

Die Frage, ob es sich hier bei dem Phänomen der Internationalen Kfz-Verschiebung als Teilbereich der Pkw-Totalentwendung um eine Summe von Einzeltaten, gewerbsmäßige Taten, Bandenkriminalität oder Organisierte Kriminalität handelt, soll in diesem Buch nicht abschließend diskutiert werden. Das mag jeder Leser anhand der in Folge erläuterten Argumente selber beurteilen. Eine deutliche Verlagerung des täterseitigen Arbeitsfelds ist offenkundig erfolgt. Die Europäische Union hat 2004 in ihrem Beschluss 2004/919/EG den Anteil der durch Organisierte Kriminalität entwendeten Kfz auf 30–40 % geschätzt. Durch gestiegene Anforderungen beim Diebstahl auf Grund weiter verbesserter Wegfahrsperrentechnologie ist dieser Anteil 2010 jedoch mit Sicherheit höher anzusetzen.

Nach Auswertung des LKA NRW ist die organisierte Kriminalität zu 80 % international orientiert. Bei zwei Drittel aller in der BRD im Bereich der OK in NRW ermittelten Täter handelt es sich um ausländische Täter. Nicht ausgewertet wurde, wie viele der deutschen Täter einen Migrationshintergrund haben. Diese Auswertung wäre politisch sicher nicht gewollt.

Mit der technischen Aufrüstung sind auch die Anforderungen an die Sachbearbeitung deutlich gestiegen. Die Zeiten des sogenannten „Rumänenknicks“ sind lange vorbei. Bei vielen überprüften oder sichergestellten Fahrzeugen gelingt es der Polizei nur schwer oder gar nicht mehr den Nachweis zu führen, wie die Täter vorgegangen sind und die Fahrzeugelektronik überwunden haben. Dieses Arbeitsfeld zur Untersuchung von sichergestellten manipulierten Elektronikbauteilen und Tätertechnologie ist bislang beim LKA NRW mit zwei Sachbearbeitern bestückt. Seit 2008 werden zwei weitere Beamte für diese Tätigkeit ausgebildet. Die Ausbildung dieser beiden zukünftigen Gutachter nimmt zweieinhalb Jahre in Anspruch. Ebenso lange wartet man zurzeit auf ein Gutachten, wenn die Begutachtung nicht mit einer besonderen Priorisierung versehen ist. Die derzeitigen Wartezeiten zur Erstellung eines Gutachtens sind für die Justiz und die Sachbearbeiter der Exekutive und die Geschädigten inakzeptabel lang.

In zahllosen Fällen der Überprüfung im Rahmen einer Verkehrs- oder Personenkontrolle wird Tätertechnik von den eingesetzten Beamten vor Ort oft nicht mehr als Tatwerkzeug zum Kfz-Diebstahl erkannt (Fall 28). Eine Hardware-/Softwarelösung unterscheidet sich eben deutlich von einem Schlüsselrohling zum Überwinden von Tür-, Lenk- und Zündschlössern (dem sogenannten „Polenschlüssel“). Hier müssen zukünftig einschlägige Indizien als erster Verdacht weiterhelfen. Ansätze werden u.a. in Kapitel 8 genannt.

Dieses Buch wird helfen, erklären, erläutern und Hinweise auf entsprechende Ermittlungsansätze geben.

Erläuterungen erheben keinen Anspruch darauf, einziger Weg zum Ziel zu sein. Es wird immer mehrere Möglichkeiten der Ermittlungsführung geben. Detaillierte Erläuterungen zu kriminaltechnischen und/oder verdeckten Ermittlungen werden aus polizeitaktischen Gründen aus diesem Buch ausgeklammert.

Verdeckte Maßnahmen, im Fahrzeug versteckte Ermittlungsansätze und Identifizierungsmöglichkeiten der Hersteller usw. können in diesem Werk aus naheliegenden Gründen ebenfalls nicht publiziert werden.

Ich weise an dieser Stelle daher ausdrücklich auf die polizeiinternen Fortbildungsseminare hin, bei denen detaillierte Schulungen zu diesen Themen durch hochqualifizierte und engagierte Spezialisten aus allen oben angesprochenen Bereichen erfolgen.

Es wird nicht von Streifendienst, Wach- und Wechseldienst oder der Abteilung Gefahrenabwehr, sondern allgemein von der Schutzpolizei gesprochen, da diese Berufsbezeichnung jedermann unabhängig von Bundesland und Herkunft bekannt ist. Genauso wird nicht von Sachbearbeitung, Ermittlungsdienst oder Abteilung Kriminalitätsbekämpfung gesprochen, da die landläufig bekannte Berufsbezeichnung Kriminalpolizei über Generationen jedermann bekannt ist. Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Buch gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

Die Internationale Kfz-Verschiebung wird von allen Seiten beleuchtet. Insofern ist es unumgänglich, dass sich Einzelthemen zum Teil wiederholen. Das ermöglicht dem Leser, unter der von ihm gesuchten Überschrift in jedem Kapitel die jeweils hierzu inhaltlich vollständigen Informationen zu finden.

Anregungen und Kritik sowie neue Erkenntnisse nehme ich gerne entgegen.

Frank Thietz

Juni 2010

2 Zielrichtung/Motivation/Phänomenbereiche

Offensichtlich werden Fahrzeuge mit unterschiedlicher Motivation und den unterschiedlichsten Zielrichtungen entwendet. Die Zielrichtungen täterseitiger Komplettentwendungen lassen sich in die vier folgenden großen Phänomenbereiche differenzieren: Verwertung als Komplettfahrzeug, Verwertung der Fahrzeugteile, Fahrzeug als Tatmittel einer Folge-/Haupttat und die Vernichtung des Fahrzeugs zur Erlangung der Versicherungssumme.

2.1 Verwertung als Komplettfahrzeug

Viele entwendete Fahrzeuge werden als Komplettfahrzeuge in das Ausland verschafft und dort letztlich an private Abnehmer veräußert. Hierbei handelt es sich vor allem um die neuesten und teuersten Modelle.

Oftmals werden die Fahrzeuge unter dem scheinbaren Mantel der Legalität verkauft. Hierzu werden in der Regel die Identität des Fahrzeugs und/oder dessen Fahrzeugpapiere ge- oder verfälscht. Zum Teil werden die Fahrzeuge jedoch auch in vollständiger Kenntnis der illegalen Herkunft gekauft (siehe Fall 1, Pkt. 15.1).

Erst im Dezember 2008 äußerte ein Vertreter der BMW Niederlassung in Tirana/ Albanien in einer Reportage auf die Frage nach der Legalität von Fahrzeugen der Marke BMW im Land Albanien, dass er von einem Anteil von 10 % legal in das Land eingeführter Pkw ausgehe (s.a. Pkt. 6.2).

In einem Land, in dem 90 % der Fahrzeuge einer Marke illegal eingeführt werden, bedarf es schon einer gehörigen Portion Naivität beim Kauf eines solchen Fahrzeugs außerhalb eines offiziellen Markenhändlers von einer legalen Herkunft auszugehen. Oder liegt es einfach an fehlendem Unrechtsbewusstsein oder einer gehörigen Portion Gleichgültigkeit? Hierzu gibt es bereits interessante Studien, welche später erläutert werden. Tatsache ist nach vorliegendem Filmmaterial, dass die albanische Polizei bei Kontrollen schon mal die hochwertigen westlichen Pkw, sogar mit noch angebrachten deutschen amtlichen Kennzeichenschildern, durchwinkt und stattdessen einen 14 Jahre alten Lada mit albanischem Kennzeichen überprüft.

Fairerweise und als eventuell mögliche Erklärung für ein solches Verhalten der albanischen Polizeibeamten sei jedoch erwähnt, dass selbst schengenweit ausgeschriebene Fahrzeuge mit Tatort in der BRD nicht im albanischen Fahndungsbestand recherchierbar sind. Eine Überprüfung der in Deutschland entwendeten Fahrzeuge auf deren Herkunft ist den albanischen Beamten schlicht und ergreifend nicht möglich. Selbst mit einer nur vorgeblich deutschen Anmeldung stößt die albanische Verkehrskontrolle dann sogar schnell an ihre Grenzen. Wir beschreiben die Realität im Jahr 2010.

An dieser Stelle wird jedem Ermittler die Illusion genommen, dass die potentiellen Zielländer regelmäßig aktiv bei der Verhinderung und Aufklärung derartiger Taten mithelfen. So ist mir nach nicht veröffentlichter Auswertung des GDV nur

ein einzelner Pkw aus dem Jahr 2006 bekannt, der nach Diebstahl und Ausfuhr nach Litauen von dort unter Mithilfe der in Litauen zuständigen Behörden nach Deutschland zurückgeführt wurde (Fall 2, Pkt. 15.2).

Bis zum Abschluss dieses Buches ist es mir nicht gelungen, auch nur einen einzigen Pkw zu recherchieren, der unter Mithilfe der dortigen Exekutive etwa aus Russland nach Deutschland zurückgeführt wurde. Selbst unser direktes Nachbarland und EU-Mitgliedsland Polen oder auch die Niederlande tun sich bei internationaler Amtshilfe zur Sicherstellung, Spurensuche und Rückführung gestohlener Kfz schwer. Zum Teil sind die Probleme auf die dortigen rechtlichen Voraussetzungen zurückzuführen. Mit Ländern wie Italien, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Belgien oder Finnland stellte sich die Zusammenarbeit bisher weitestgehend unkompliziert dar und es wurden viele positive Erfahrungen gemacht. Jedoch sollte man auch in diesen Ländern die dortigen rechtlichen Besonderheiten kennen (siehe Pkt. 9.7, 9.9.5, 12).

Die meisten in der BRD entwendeten Fahrzeuge gelangen nach Osteuropa und nach Afrika. Vorurteile, dass die geringwertigeren Fahrzeuge tendenziell eher nach Afrika, die exklusiveren Fahrzeuge tendenziell eher in Richtung GUS gelangen (s.a. Pkt. 3.5, 6.2, 6.3.1, 7.1, 8.4 und 9.9.5), werden hier durch die Erkenntnisse aus der Praxis bestätigt. Dieselfahrzeuge gehen dabei eher nach Afrika, Benziner eher nach Osteuropa. Grund dafür ist einfach die lokale Treibstoffversorgung mit meist minderwertigem Kraftstoff in Afrika, weshalb sich hier besser Dieselfahrzeuge eignen, da Dieselmotoren geringere Ansprüche an die Kraftstoffqualität stellen.

Die Kaltstartproblematik bei großer Kälte von Dieselfahrzeugen ist in Afrika naturgemäß weniger problematisch. In der GUS dagegen ist die Kaltstartproblematik eher ein Problem. Daher sind in der GUS Benziner wesentlich beliebter und eher geeignet.

Es ist jedes Mal erschreckend, wenn man bei Strukturermittlungen nachvollziehen kann, wie viele gestohlene Fahrzeuge unkompliziert und oft unwiederbringlich durch eine Tätergruppe in das Ausland verbracht werden, bevor die hiesige Polizei Anhaltspunkte und letztlich Beweise findet, um eine Serie zu beenden und die Täter festzunehmen.

Nur ein Teil der totalentwendeten Fahrzeuge verbleibt im westlichen Ausland oder im Inland und kann damit sichergestellt und zurückgeführt werden.

Leider ist der Ausbildungsstand im Bereich der Identifizierung entwendeter Kfz bei den Beamten des Wach- und Wechseldienstes der Polizei, des BGS und des Zolls je nach Bundesland extrem unterschiedlich. Die länderbezogene Auswertung der PKS und insbesondere die Aufklärungsquote und der Anteil sichergestellter Fahrzeuge bieten ein mehr als deutliches Indiz für unterschiedliche Ausbildungsniveaus. Bayern und Baden-Württemberg sind mit mehr als 50 % Auffindungsquote geradezu vorbildlich aufgestellt. Gleichzeitig weisen sie geringe Fallzahlen auf. Die Stadtstaaten weisen die höchsten Fallzahlen

(Anzahl der entwendeten Pkw pro 1.000 zugelassener Fahrzeuge) und im Gegensatz hierzu Auffindungsquoten von vergleichsweise bescheidenen ca. 10% auf. Dabei muss man sogar berücksichtigen, dass sie die allerbesten Ermittlungsansätze in der Hand haben, da ein großer Teil der in der gesamten BRD entwendeten Fahrzeuge über die Häfen in Hamburg, Bremen und in geringerer Zahl auch Lübeck oder Kiel das Land verlässt.

Hier bieten Strukturermittlungen, identifizierte Transitwege, erkannte Transportvarianten und die genaue strukturierte Untersuchung von Fahrzeugen und Fahrzeugpapieren Ermittlungsansätze.

2.2 Verwertung der Fahrzeugteile

Zu einem weiteren großen Teil werden die gestohlenen Fahrzeuge in ihre Einzelteile zerlegt und in den meisten Fällen ebenfalls in die o.g. Abnehmerländer transportiert. Dort dienen die Einzelteile als Ersatzteile für die bereits vorhandenen, ursprünglich gestohlenen Fahrzeuge, aber auch einfach als günstige Ersatzteile für legal importierte Fahrzeuge.

In einigen Ländern existieren markenbezogene Zerlege- und Verwerthehallen mit gestohlenen Teilen, deren Größe und Ausmaß das Vorstellungsvermögen eines hiesigen Ermittlers schnell übersteigen. In Litauen sind durchaus bis zu 300 in Einzelteile zerlegte, gestohlene Fahrzeuge einer Automarke in einer Halle direkt an der Autobahn nicht unüblich.



Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Zerlegehallen Kaunas, Litauen

Damit der interessierte Kunde „seine“ Halle findet, sind riesige Markenembleme außen an der Halle angebracht. Und so steht die Halle für VW- und Audi-Teile direkt neben der Halle für Mercedes- und BMW-Ersatzteile. Die Hallen liegen für jedermann gut und schnell erreichbar nah an der Autobahn. Da sie mit riesigen Automarkenemblemern gekennzeichnet sind, ist offenkundig, wovon es sich hier nur handeln kann – auch für dort vorbeikommende litauische Staatsdiener.



Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Zerleghallen Kaunas, Litauen

Hier in der BRD besteht das Problem, dass die Fahrzeuge oft direkt nach der Tatusführung und somit noch vor der Tatentdeckung zerlegt werden. Viele Einzelteile sind dann selbst bei polizeilichem Auffinden auf Grund der in der Regel fehlenden individuellen Kennzeichnung der Einzelteile keiner Straftat zuordenbar. Selbst Nobelkarossen von Premiumherstellern weisen nicht mehr als ca. 30 mit Individualnummern versehene Einzelteile auf. Alle übrigen etwa 1.000 Einzelteile sind daher nicht recherchierbar und eine Tat anhand dieser Teile somit auch nicht beweisbar.

Werden entwendete Fahrzeuge in ihre Einzelteile zerlegt, so legen die Täter die Rohkarossen oftmals bewusst so ab, dass sie kurzfristig gefunden werden. In Berlin werden pro Jahr mehr als 170 Rohkarossen oft ein oder zwei Tage nach den Taten aufgefunden und sichergestellt. Es ist davon auszugehen, dass die Täter die von ihnen ausgeschlachteten Karossen über Nacht mit Absicht so platzieren, dass sie möglichst schnell aufgefunden werden. Das hat folgenden Hintergrund:

Nach Auffinden der Rohkarossen verkaufen die Versicherungen diese mit Fahrzeugpapieren an Autoverwerter. Die wenigsten dieser Rohkarossen dürften

bei den erzielbaren völlig überhöhten Preisen (für eine Fahrzeugruine) zum legalen Neuaufbau eines verunfallten Fahrzeugs dienen. Es handelt sich bei den Aufkäufern zum Teil aber um Strohmänner derselben Tätergruppe, die das jeweilige Fahrzeug bereits zuvor entwendete und ausschachtete. Sie müssen die Karossen anschließend nur noch erneut mit den zuvor ausgebauten Teilen genau dieser Karosserie komplettieren und verfügen dann für einen Bruchteil des Wertes des ursprünglichen Komplettfahrzeugs über ein vollständiges, legales Fahrzeug mit legalen Fahrzeugpapieren. Sollten sie nicht wieder an die Originalkarosserie gelangen, verwerten sie entweder die Einzelteile oder kaufen eine andere entsprechende Roh- oder Unfallkarosse, die sie dann mit den vorhandenen Teilen komplettieren können. An dieser Stelle begegnen sich die Phänomene Verwertung als Komplettfahrzeug und Verwertung der Einzelteile.

Es ist objektiv nicht mehr nachvollziehbar, dass Versicherungen diese Rohkarossen mit Fahrzeugpapieren weiterveräußern. Lieferant der benötigten Karosserien und der legalen entsprechenden Zulassungsbescheinigungen ist so nämlich paradoxerweise die Versicherung, die gleichzeitig den Schaden begleicht.

Im Falle der Rohkarossen bieten sich Strukturermittlungen und Anhaltspunkte zur Identifizierung von Fahrzeugeinzelteilen als erste Ansätze an.

Weiterhin werden Komplettfahrzeuge von Tätern gestohlen, um Teile für das eigene baugleiche Fahrzeug zu erlangen. Ziel des Diebstahls sind dabei teure Einzelteile wie etwa Motor oder Getriebe, die wegen eines Defekts ausgetauscht werden müssen. Es gibt aber auch Täter, die ein Fahrzeug entwenden um an hochwertige Ausstattungsdetails zu kommen, über die ihr eigenes Fahrzeug nicht verfügt. Das können spezielle Sportsitze, eine hochwertige umfangreiche Multimediaanlage oder auch eine Lederausstattung sein. Diese Täter haben regelmäßig einen regionalen Bezug zum Tatort.

Täter der letzten Gruppe begehen oft nur eine Tat. So handelt es sich um keine fortgesetzten oder gar bandenmäßig organisierten Taten, weshalb sie ohne Hinweis aus der Bevölkerung, wie etwa von aufmerksamen Nachbarn, nur schwer zu ermitteln sind.

2.3 Fahrzeug als Tatmittel einer Folge-/Haupttat

Bei der Verwendung des Fahrzeugs als Tatmittel ist nicht die dauerhafte Verfügung oder Verwertung über das Fahrzeug Ziel der Tat. Stattdessen wird das entwendete Fahrzeug zur Begehung einer oder mehrerer Folgetaten verwendet. Der Diebstahl des Fahrzeugs ist demnach als Vorbereitungshandlung für die schwerwiegendere Haupttat zu sehen.

Es gibt Deliktsbereiche, in denen professionell agierende Täter in aller Regel entwendete Fahrzeuge einsetzen. Hier ist zum einen der Bereich der sog.

„Blitzeinbrüche“ genannt. Die Täter fahren mit einem entwendeten Pkw beispielsweise in das Schaufenster eines Juweliers und raffen alle wertvollen Gegenstände, die sie greifen können. Für die Flucht wird gerne ein zweites, meist ebenso entwendetes Fahrzeug benutzt. Die Täter haben sich hierbei oftmals auf ein bestimmtes Fahrzeugmodell festgelegt. Die überregionale Konzentration auf ein Fahrzeugmodell kann hier Ansatzpunkt der Ermittlungen zu einer Tatserie sein.

Serieneinbrecher aus dem osteuropäischen Raum verwenden gerne gestohlene Volumenmodelle für eine Serie von mehreren Taten, bis sie das Fahrzeug letztlich einfach irgendwo stehen lassen. Da sie ein und denselben Pkw gerne über einen längeren Zeitraum von mehreren Wochen nutzen, kann i.d.R. davon ausgegangen werden, dass hier auf einem überschaubaren Raum (dem Fahrzeuginnenraum) eine gute Spurenlage vorliegt. Es empfiehlt sich eine gründliche Spurensuche im Fahrzeug. Hier könnte man durchaus, neben Faserspuren, daktyloskopischen und serologischen Spuren auch an biologische Spuren denken.

Des Weiteren finden gestohlene Pkw oftmals als Fluchtfahrzeuge im Bereich des schweren Raubes und der schweren räuberischen Erpressung (Bankraub etc.) und als Tatmittel bei den Formen schwerster Kriminalität wie Menschenhandel/Schleusertätigkeit, Terrorismus und erpresserischem Menschenraub/Entführung Verwendung. In diesen Fällen werden die Fahrzeuge von den Tätern jedoch nur für einen kurzen Zeitraum, oft ausschließlich für die Haupttat und somit nur für wenige Stunden verwendet. Auch hier macht auf Grund der Schwere des Hauptdelikts eine entsprechend gründliche Spurensuche Sinn.

2.4 Vernichtung zur Erlangung der Versicherungssumme

Viele Täter haben gar kein Interesse an der Verwertung der Fahrzeuge oder Fahrzeugteile selbst. Vielmehr geht es ihnen um die finanzielle Verwertung/Besserstellung durch Betrug zum Nachteil der Versicherung. Bei den Tätern handelt es sich um die Halter bzw. Versicherungsnehmer der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge werden vollständig oder in Teilen in die Schrottpresse gegeben oder in Brand gesteckt oder in einem Gewässer versenkt.

Es handelt sich in der Regel um Fahrzeuge, deren Buchwert den tatsächlichen Marktwert deutlich übersteigt.

So wunderten den Autokenner die gigantischen Fallzahlen des Trabant der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Autohersteller der ehemaligen DDR) nach der Wiedervereinigung doch deutlich. Dieses Fahrzeug wurde von November 1957 bis April 1991 hergestellt und war nach der Wiedervereinigung am 03.10.1990 über Jahre hinweg in der Diebstahlstatistik unter den Top Ten präsent, während der Marktwert gegen Null tendierte. Wer wollte denn schon in

dem neuen Markt, der alles bot, einen technisch zurückgebliebenen Zweitakter mit einer Karosserie aus baumwollverstärktem Phenoplast kaufen? Nahezu niemand. Die Pkw, auf dessen Zuteilung der DDR-Bürger bis zu zwölf Jahre gewartet und in die er seine gesamten Ersparnisse gesteckt hatte, waren nach der Wiedervereinigung unverkäuflich. Wer sollte da ein Interesse gehabt haben, ein solches Fahrzeug zu stehlen?

Es gab nahezu keinen Käufermarkt, nicht einmal einen Markt für gestohlene Trabis. So wurden viele Fahrzeuge mit (zuvor absichtlich zugefügten) Aufbruchschäden ausgebrannt oder in einem See versenkt gefunden.

Und die Versicherer bezahlten. Alternativ wären diese Fahrzeuge nicht mehr gegen Diebstahl versichert worden, schließlich gibt es keine Pflicht einer Versicherung zum Abschluss einer Teilkaskoversicherung. Aber die Versicherungen schluckten die bittere Pille, sie wollten auf dem neuen Markt Fuß fassen. Da bot es sich nicht an, die neuen Kunden durch Nichtversicherung ihrer Trabis zu vergraulen. Sie wären zu einer konkurrierenden Versicherung gewechselt. Ein „echter Schaden“ entstand den Versicherungen ebenso nicht, weil der Schaden auf die Tarife umgerechnet und somit von der Allgemeinheit der Versicherungsnehmer übernommen wird.

Weitere typische Fahrzeuge, die nicht einmal mehr auf dem Markt gestohlener Fahrzeuge angeboten werden können, sind die sogenannten „Exoten“. Es handelt sich oft um ausländische Fahrzeuge, insbesondere Sportwagen, für die der Käufer sehr viel Geld bezahlt hat, um dann zu merken, dass es sich bei seinem Traumwagen um eine gigantische Geldvernichtungsmaschine handelt, die nebenbei auch noch in exorbitanter Geschwindigkeit von Rost zerfressen wird. Andere Fahrzeuge weisen einen Motor- oder Getriebeschaden auf und ihre Instandsetzung würde den Wert oder die finanziellen Möglichkeiten des Halters übersteigen.

Bei der nächsten Gruppe handelt es sich um Sportwagen als Unfallfahrzeuge, die zwar instandgesetzt wurden, aber auf diesem Markt von echten Autokennern nur noch mit extremen Preisnachlässen zu verkaufen sind, da Unfallfreiheit bei dieser Fahrzeugkategorie eine wesentliche Voraussetzung zum Verkauf darstellt. Ein Ferrari Testarossa oder ein Porsche 993 Turbo ist selbst mit fachmännisch repariertem Unfallschaden etwa 20.000,- € bis 30.000,- € weniger wert als ohne (s.a. Pkt. 9.1.8).

Die „Exoten“ und „Sportwagen als Unfallfahrzeuge“ sollten nach dem Auffinden von einem kompetenten Gutachter stets „enttarnt“ werden können.

Noch interessanter wird es bei der letzten Fahrzeugkategorie, da hier in der Regel ein Gutachter schon mit im Spiel ist: Es gibt seltene Exoten von ursprünglich durchschnittlichen Alltagsfahrzeugen, die von einer sehr speziellen Gruppe von Autoliebhabern umfangreich und mit hohem finanziellen und zeitlichen Aufwand etwa zum Cabrio umgebaut, mit Flügeltüren versehen, leistungsgetunt oder

anderweitig „veredelt“/getunt wurden. Die Kosten der Umbauten übersteigen oft den Wert des Basisfahrzeugs. Diese Fahrzeuge sind nicht mehr zu einem für den Eigentümer angemessenen Preis zu veräußern. Somit sind ein Diebstahl und die Tatsache, dass dieses Fahrzeug nicht wieder beibringbar ist, für den Eigentümer/Halter oft die einzige Chance seine hohen Kosten zu refinanzieren. Für diese Fahrzeuge besteht in der Regel eine gutachterliche Wertexpertise, die den Umbau berücksichtigt, aber nicht annähernd der Realität auf dem Fahrzeugmarkt entspricht. Sollte man hier auf einen privaten Vorkontakt zwischen Halter und Gutachter stoßen oder das Gutachten kurz vor dem Verschwinden des Fahrzeugs erstellt worden sein, dürften erste Anhaltspunkte für Ermittlungen wegen Verdacht des Betrugs vorhanden und intensive Ermittlungen erfolgsversprechend sein.

Und so werden dann ein Trabant P601 einträchtig neben einem Ferrari 328 GTS mit Unfallschaden, einem durchgerosteten Matra Murena 2.2S, einem Porsche 964 mit Motorschaden, einem nachträglich zum Cabrio umgebauten BMW 323i und einem VW Golf GTI mit Flügeltüren in einem Stausee gefunden.