

# Stopp an der Grenze

**Im Jahr 2007 wurden an Österreichs Grenzen 242 gestohlene Kraftfahrzeuge sichergestellt. Seit 1992 waren es insgesamt fast 4.400.**

Im Jahr 1992 beschlagnahmten Zoll-, Gendarmerie- und Polizeibeamte an Österreichs Grenzen 414 Fahrzeuge, die verschoben werden hätten sollen.

Diese Zahl wurde nur noch einmal übertroffen, und zwar im Jahr 2000 mit 419 sichergestellten Kraftfahrzeugen. Danach sank die Zahl der erwischten Autoschieber. 2007 wurden 242 gestohlene Kfz an der Grenze sichergestellt, im Jahr davor waren es 142.

Mit 21. Dezember 2007 übernahmen es Österreichs neue Schengen-Nachbarn, die Kfz-Verschiebungen an Europas Außengrenzen zu verhindern. Der Großteil der zuletzt an Österreichs Grenzen sichergestellten Fahrzeuge war weder im Inland zugelassen, noch waren sie hier gestohlen worden.

**Seit 1992** wurden fast 4.400 Kraftfahrzeuge an Österreichs Grenzen sichergestellt. Sie hatten einen Wert von über 80 Millionen Euro. Fast 5.000 Personen wurden verhaftet.

„Deutsche Fahrzeugmarken waren bei den Autoverschiebern immer die beliebtesten“, berichtet Günter Farkas, Kriminalbeamter im Bundeskriminalamt. *Mercedes*-Autos führten in den Wertungen mit Ausnahme von vier Jahren: Im Jahr 2007 wurden 29 *BMW* an den Grenzen sichergestellt und nur 26 *Mercedes*; und zwischen 1994 und 1996 hatten *Volkswagen*-Produkte die „Führung“ übernommen. Auf den Plätzen drei bis fünf wechselten einander stets *Audi*, *BMW* und *Opel* ab. Auch den „Rekord“ der am meisten sichergestellten Marke innerhalb eines Jahres hält *Mercedes*: Im Jahr 1992 stammten 136 der 414 sichergestellten Fahrzeuge aus dem Hause *Daimler*.

Das Markenphänomen an den Grenzen hat mehrere Ursachen: Zum einen waren hochwertige Autos Anfang der 90er-Jahre in den östlichen Nachbarländern Österreichs Mangelware, und damit waren Luxusmarken wie *Mercedes*, *Audi* und *BMW* die gefragtesten; zum anderen lag es an den Herstellern.

**Diebstahlsicherung.** Die Hersteller begannen mit einiger Verzögerung nach dem Fall des Eisernen Vorhangs



**Die Fahrgestellnummer ist das zuverlässigste Merkmal eines Autos.**

1989, ihre Fahrzeuge mit Diebstahlsicherungen aufzurüsten. In den 80er-Jahren bis in die zweite Hälfte der 90er-Jahre wurden Pkws einfach mit dem Schlüssel zugesperrt. Nur wenige Autofahrer achteten darauf, dass die Lenkradsperre eingerastet war. Der Großteil der gestohlenen Fahrzeuge wurden für Spritztouren verwendet und in Straßengraben „abgestellt“; immer wieder kam es vor, dass organisierte Bankräubergruppen gestohlene Autos als Fluchtmittel verwendeten.

Das sicherste – und lange Zeit einzige – Erkennungsmittel eines Autos waren die Fahrgestellnummer, eingraviert an einem tragenden Teil, und die Motornummer, eingestanz in den Motorblock. Nur besonders wertvolle Marken leisteten sich spezielle Erkennungsmerkmale, versteckt an geheimen Stellen, meist eingearbeitet in Blechteilen an tragenden Teilen, die üblicherweise nicht ausgewechselt werden. Nur wenige spezialisierte Techniker und Ingenieure waren eingeweiht in die geheime Kunst des „Markierens“.

**Euvid.** Relativ bald nach der ersten Diebstahlschwelle, verbunden mit dauerhaftem Verschwinden der Autos, schlossen sich Exekutive und Fahrzeughersteller zusammen, um gegen organisierte Banden Maßnahmen zu ergreifen. Die Autobauer informierten die Exekutive nach und nach über geheime Sicherheitsmerkmale. Heute ist es noch so, dass nicht breitflächig mit diesen Informationen umgegangen wird. Beispielsweise ist *Euvid* (*European Vehicle Identification*) zweistufig aufgebaut. Das Wissen über alle be-

kannt gegebenen Sicherheitsmerkmale erhalten nur die „Bundestrainer“ und „Landestrainer“ der Exekutive.

*Euvid* wurde Ende der neunziger Jahre von Polizisten entwickelt. Ende 2001 präsentierte Interpol die Datenbank, die eine Sammlung aller geheimen Sicherheitsmerkmale der gängigsten Automarken enthielt. „Mit *Euvid* haben Polizisten und Gendarmen erstmals die Möglichkeit gehabt, rasch herauszufinden, ob sie ein gestohlenen Auto vor sich haben“, erläutert Herbert Bauer, Kriminalist im Bundeskriminalamt. Wie Farkas ist er seit den 80er-Jahren bei Interpol mit der Bekämpfung des Fahrzeugdiebstahls beschäftigt. Zusammengetragen haben die Informationen zu *Euvid* bayrische Polizisten, Kriminalisten des Bundeskriminalamts Wiesbaden und die Österreicher Herbert Bauer, Andreas Kummer (LKA Burgenland) und Hannes Sinnhuber (LKA Niederösterreich). Letztere sind auch Urheber einer Schulungsunterlage, mit der seit Mitte der 90er-Jahre alle Grenzdienst versehenen Beamten Österreichs ausgebildet wurden. Kummer und Sinnhuber unterrichteten größtenteils selbst.

Heute sind sie die beiden „Bundestrainer“ in der Bekämpfung der Kfz-Verschlebung und unterweisen die „Landestrainer“ über hinzukommende Sicherheitsmerkmale in der *Euvid*-Datenbank. Zu Beginn der 90er-Jahre nutzten die Interpolbeamten unter der Leitung von Gruppe-D-Leiter Mag. Herbert Fuchs ihre Beziehungen zum Bundeskriminalamt Wiesbaden. Die Beamten aus Deutschland leisteten anfangs Unterstützung bei Sachbearbeitertagungen mit Referaten, Informationen und Kontakten. Bauer, Farkas, Kummer und Sinnhuber, in den letzten Jahren unter der Leitung von Mag. Rupert Sprinzl (Bundeskriminalamt) waren vor allem in den 90er-Jahren diejenigen, die die Kfz-Schulungen für Grenzbeamte einführten und am Leben erhielten – sie sind heute noch die treibende Kraft.

*Euvid* wurde mittlerweile von Europa übernommen, in sieben Sprachen übersetzt und allen EU-Ländern zur

Verfügung gestellt. Es zählt bis heute zu den Säulen in der Bekämpfung des Kfz-Diebstahls und ist auch nach der Grenzöffnung zu Österreichs EU-Nachbarn ein wertvolles Mittel.

**Elektronische Wegfahrsperrn.** Mitte der 90er-Jahre durchdrangen elektronische Wegfahrsperrn den Markt. Doch viele Technologieschübe waren nur kurze Zeit ein Hindernis für Profidiebe. Mitglieder organisierter Banden kauften die neuen, teuren Fahrzeuge mit den „Wunderwaffen“ und stellten sie ihren teils hoch professionellen Technikern zur Verfügung. Diese zerlegten die Fahrzeuge und machten sich nach jeder Einführung neuer Wegfahrsperrn und Alarmanlagen auf die Suche nach Lücken und Ansatzpunkten, um sie zu knacken.

Dieses Spiel zwischen Dieben und Herstellern hatte seine Auswirkungen auf die Statistik sichergestellter Fahrzeuge an den österreichischen Grenzen. „Jedes Mal, wenn eine neue Wegfahrsperrre mit einer neuen Fahrzeugtype auf den Markt gekommen ist, sind die Diebstahlszahlen der betreffenden Marke zurückgegangen und nur mehr ältere Baureihen gestohlen worden“, erzählt Mag. Rupert Sprinzl. „Nach einem halben, drei viertel Jahr sind die Diebstahlszahlen wieder gestiegen.“

Exekutivbeamte kontrollierten verstärkt Fahrzeuge der jeweiligen Marke an der Grenze, sobald sie erfuhren, dass eine neue Wegfahrsperrrengeneration geknackt wurde, oder wenn sie von Erfolgen ihrer Kollegen bei bestimmten Wagenmarken gehört hatten. Das verzerrte die Sicherstellungsstatistik. Manche Autoschieber wichen auf Gegenstrategien aus: Entweder sie stahlen lukrative Autos von Westeuropäern im östlichen Ausland, oder sie machten gemeinsame Sache mit den Autobesitzern, oder sie mieteten Leihfahrzeuge in der Absicht, sie dauerhaft aus dem westlichen Verkehr zu ziehen.

**Bratislava** wurde 1993 bis weit in die 90er-Jahre hinein zur „Hochburg“ der Fahrzeugdiebe. Heute ist die slowakische Hauptstadt deutlich sicherer, der Verschiebermarkt hat sich in Richtung Osten verlagert und befindet sich



**Günter Farkas: „Deutsche Fahrzeugmarken waren bei den Autoverschiebern immer die beliebtesten.“**

außerhalb der Schengengrenzen. Am Mietwagenmarkt hat sich vieles verändert: Leihautos aus Österreich erkennt man seit den 90er-Jahren an einem „V“ an der Windschutzscheibe. Die Mietwagenfirmen führen eine „schwarze Liste“ von Mietern, die durch betrügerische Absichten aufgefallen sind – doch nicht alle Unternehmen, die Fahrzeuge verleihen, geben ihre Erkenntnisse weiter. Günter Farkas hat sich in den 90er-Jahren der Mietwagenunternehmen angenommen und versucht, den Informationsfluss im Fluss zu erhalten – soweit es das Datenschutzrecht erlaubt.

**Autoverschieber.** „In all den Jahren, in denen eine Kfz-Verschieberstatistik geführt worden ist, haben Österreicher als Kurierfahrer selten eine gewichtige Rolle gespielt“, berichtet Günter Farkas. 1994 wurden 48 Österreicher am Grenzübertritt in gestohlenen Autos erappt, und 1997 waren es 27; sonst waren es nie mehr als fünf bis zehn.

„Das hängt damit zusammen, dass auch die Autos, die an den Grenzen sichergestellt worden sind, nicht aus Österreich gestammt haben“, sagt Farkas. Bis 1997 führten Polen die Liste der erwischten Fahrzeugverschieber an, danach übernahmen Italiener die Hauptrolle. 2002 saßen fast so viele Rumänen wie Italiener am Steuer der entführten Kraftfahrzeuge und ab 2003 dominierten sie das Geschehen – mit einer Ausnahme im Jahr 2004: Damals waren auffallend viele Ungarn mit gestohlenen Autos an den Grenzen unterwegs. Auch bei der Herkunft der gestohlenen Karossen spielte Italien seit

1998 die Hauptrolle. Bis zu diesem Jahr stammte der überwiegende Teil der sichergestellten Fahrzeuge aus Österreich. 1998 wurden gestohlene Kfz mit österreichischen Kennzeichen von italienischen und deutschen Fahrzeugen überholt – zumindest in der Sicherstellungsstatistik. Bereits ein Jahr später wurden nur mehr halb so viele österreichische Autos (48) an den Grenzen sichergestellt wie italienische (108) und deutsche (80).

2001 und 2002 stammten die meisten beschlagnahmten Fahrzeuge aus Deutschland, 2003 übernahmen wieder italienische Autos die Führung, österreichische holten auf. 2005 übernahmen österreichische Autos kurzfristig die Führung und in den letzten beiden Jahren lautete die Reihenfolge wieder Italien, Deutschland, Österreich.

**Wilder Osten.** „Heute hat sich der Autodiebstahlsmarkt weiter in den Osten verlegt – einfach deshalb, weil in östlich gelegenen Ländern auch hochwertige Fahrzeuge unterwegs sind und das Entdeckungsrisiko auf einer kürzeren Verschieberoute mit weniger Kontrollmöglichkeiten für die Polizei weniger gefährlich ist für die Autodiebe“, schildert Farkas.

Im „ehemaligen Westen“ werden heute Autos oft gestohlen, um sie als „Ersatzteillager“ zu verwenden, denn bei einigen Marken ist es schwierig, Ersatzteile für gestohlene Autos zu bekommen. Die Hersteller beliefern Vertragswerkstätten mit Geräten, die Erkennungsmerkmale aus Motorsteuergeräten und Ähnlichem auslesen und feststellen, ob es sich um ein gestohlenen Fahrzeug handelt.

„Wenn organisierte Banden bei uns am Werk sind, ist das sehr einfach an der professionellen Vorgangsweise erkennbar“, sagt Farkas.

Im Jänner 2008 machten Autodiebe am zentralen Abstellplatz der Firma *Porsche-Leasing* einen Erdwall teilweise dem Erdboden gleich, der als Schutz vor Autoschiebern dienen sollte. Sie fuhren mit drei *Porsche*-Geländewagen davon. Fast zur selben Zeit wurden dem *Mercedes*-Generalvertreter in Wien vier *Mercedes* gestohlen.

Gerhard Brenner