

Antrag

**der Abgeordneten Hermann Bachmaier, Dr. Hans de With,
Dr. Herta Däubler-Gmelin, Hans-Joachim Hacker, Dr. Jürgen Meyer (Ulm),
Dr. Eckhart Pick, Margot von Renesse, Dr. Jürgen Schmude, Ludwig Stiegler,
Dieter Wiefelspütz, Robert Antretter, Angelika Barbe, Hans Gottfried Bernrath,
Dr. Ulrich Böhme (Unna), Klaus Daubertshäuser, Carl Ewen, Elke Ferner,
Günter Graf, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger,
Dr. Ulrich Janzen, Marianne Klappert, Walter Kolbow, Fritz Rudolf Körper,
Volkmar Kretkowski, Uwe Lambinus, Robert Leidinger, Dorle Marx,
Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Peter Paterna,
Bernd Reuter, Siegfried Scheffler, Gisela Schröter, Rolf Schwanitz,
Johannes Singer, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Dr. Peter Struck,
Gerd Wartenberg (Berlin), Jochen Welt, Dr. Margrit Wetzels, Berthold Wittich,
Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD**

Besserer Schutz vor Kfz-Diebstählen

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. die dramatische Zunahme von Kfz-Diebstählen sowie Diebstählen in und aus Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland durch eine Änderung der §§ 38a und 38b StVZO sowie gegebenenfalls durch Änderung weiterer nationaler und internationaler Rechtsvorschriften wirksam zu bekämpfen,
2. dabei sicherzustellen, daß der Einbau solcher Sicherungseinrichtungen verbindlich wird, die das Diebstahlrisiko nachhaltig verringern sowie
3. die Überprüfung versicherungs- und zivilrechtlicher Vorschriften mit dem Ziel vorzunehmen, die Motivation für den Einbau von Sicherungseinrichtungen zu erhöhen und

4. die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die unverzügliche Einführung fälschungssicherer Kfz-Kennzeichen zu schaffen.

Bonn, den 14. Dezember 1992

Hermann Bachmaier
Dr. Hans de With
Dr. Herta Däubler-Gmelin
Hans-Joachim Hacker
Dr. Jürgen Meyer (Ulm)
Dr. Eckhart Pick
Margot von Renesse
Dr. Jürgen Schmude
Ludwig Stiegler
Dieter Wiefelspütz
Robert Antretter
Angelika Barbe
Hans Gottfried Bernrath
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Klaus Daubertshäuser

Carl Ewen
Elke Ferner
Günter Graf
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Dr. Ulrich Janzen
Marianne Klappert
Walter Kolbow
Fritz Rudolf Körper
Volkmar Kretkowski
Uwe Lambinus
Robert Leidinger
Dorle Marx
Heide Mattischeck

Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Peter Paterna
Bernd Reuter
Siegfried Scheffler
Gisela Schröter
Rolf Schwanitz
Johannes Singer
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Dr. Peter Struck
Gerd Wartenberg (Berlin)
Jochen Welt
Dr. Margrit Wetzel
Berthold Wittich
Hans-Ulrich Klose und Fraktion

Begründung

1. Die Kraftfahrzeugdiebstähle in Deutschland haben sich in jüngster Zeit auf ein Rekordniveau hochgeschraubt. Allein im ersten Halbjahr 1992 wurden 78 809 Fälle (incl. unbefugter Gebrauch) verzeichnet (55 350 in den alten Bundesländern und Gesamt-Berlin sowie 23 459 in den neuen Bundesländern). Gegenüber dem ersten Halbjahr 1991 bedeutet dies in den alten Bundesländern (und Gesamt-Berlin) eine Steigerung von 35,8 % (Basis: 40 768 Fälle). Für 1992 ist mit einem weiteren deutlichen Anstieg zu rechnen; die Versicherungen erwarten einen Schaden von mehr als 1 Mrd. DM!

Die Zahl der Diebstähle in und aus Kraftfahrzeugen stieg im Jahre 1991 um 2,1 % auf insgesamt 686 318. Die Aufklärungsquote lag bei nur 79 270 (d. h. 11,6 %).

2. Der Kfz-Diebstahl ist zu einer Domäne der organisierten Kriminalität geworden. Die Bundesregierung hat auf diese Entwicklung bislang nicht reagiert. Methoden, Umfang und Schaden dieses Deliktbereichs verlangen eine unverzügliche Überprüfung aller einschlägigen Rechtsvorschriften, welche die Sicherung von Kraftfahrzeugen vorschreiben. Offensichtlich erfüllen die §§ 38a und 38b der StVZO nicht ihren Regelungszweck. § 38a StVZO bestimmt nur grundsätzlich, daß Personenkraftwagen und Krafträder — ausgenommen Mofas — eine hinreichend wirkende Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung der Fahrzeuge haben müssen.

§ 38b StVZO beschreibt nur die zulässige Wirkungsweise von Diebstahl-Alarmeinrichtungen, soweit Fahrzeuge damit ausgerüstet sind. Konkrete Vorgaben zur technischen Gestaltung der Sicherungssysteme enthalten diese Vorschriften nicht. Dies ist besonders unverständlich, weil nach dem heutigen technischen Standard mit geringem Kostenaufwand (unter 200 DM) effektive Sicherungsvorrichtungen in jedes Kfz eingebaut werden könnten (vgl. zu den vielfältigen kostengünstigen technischen Lösungsmöglichkeiten: Dr. Wolfgang Steinke, Abteilungspräsident des BKA, in: Zeitschrift für Rechtspolitik 1992, S. 81, 82).

3. Den notwendigen Änderungen der StVZO stehen europäische und internationale Regelungen (Richtlinie des Rates [EWG] vom 17. Dezember 1973 74/61/EWG, EG-ABl v. 11. Februar 1974, Nr. L 38, S. 22 und der von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgelegte Entwurf zur Anpassung der Richtlinie 74/61/EWG an den technischen Fortschritt sowie die Regelung der VN-Wirtschaftskommission für Europa — ECE Nr. 18) nicht entgegen. Soweit wegen der Einbeziehung der Bundesrepublik Deutschland in internationale Verpflichtungen Abstimmungen vorzunehmen sind, muß die Bundesregierung diese sofort in Angriff nehmen, damit die dringend notwendige Effektivierung unseres Rechts nicht verzögert wird.

