

Antrag

der Abgeordneten Ingrid Köppe und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung von Diebstahlsicherungen an Kraftfahrzeugen zur Kriminalitätsvorbeugung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. für die Beschaffungsstellen ihrer Geschäftsbereiche einschließlich des nachgeordneten Bereichs anzuordnen, daß nur noch Kraftfahrzeuge solcher Herstellerfirmen erworben werden, die verbindlich und überprüfbar zusichern, die künftig auszuliefernden Fahrzeuge ihrer bereits auf dem Markt befindlichen Modelle mit Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung, gegen – auch teilweise – Entwendung sowie für eine nicht verfälschbare Identifizierung nachzurüsten. Diese Einrichtungen sollen dem letzten Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen und die von den Kaskoversicherern empfohlenen und anerkannten Maßnahmen berücksichtigen. Die Hersteller sollen für diese Nachrüstung nur einen mäßigen Aufpreis ab Werk verlangen;
2. sich im Rahmen der Innenministerkonferenz dafür einzusetzen, daß die Bundesländer die ihnen – auch im Rahmen der Kommunalaufsicht – unterstehenden Beschaffungsstellen entsprechend anweisen.

Bonn, den 15. November 1993

Ingrid Köppe
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe

Begründung

1. Diebstahlfälle rund um das Kraftfahrzeug machen einen Großteil der festgestellten Gesamtkriminalität aus und binden die Kapazitäten der Strafverfolgungsbehörden. Um deren Konzentration auch auf andere wichtige Kriminalitätsformen zu unterstützen, sind die Präventionsbemühungen vor allem gegen alle Formen der „Massenkriminalität“ schrittweise auszubauen: außer der hier angesprochenen Kfz-Sicherung, also etwa auch

gegenüber Wohnungseinbrüchen, Fahrrad-Entwendungen, Ladendiebstahl, Scheck-(karten)-Kriminalität, ferner gegenüber Geldfälschungs-Farbkopierer Kriminalität.

2. 1992 registrierte die Polizei für Autos 115 957 Fälle und für Krafträder 38 497 Fälle von Diebstahl einschließlich unbefugter Ingebrauchnahme, ferner 895 556 Entwendungsfälle an bzw. aus Kraftfahrzeugen. Dies macht über ein Sechstel aller in jenem Jahr festgestellten Delikte aus. Im 1. Halbjahr 1993 wurden sogar schon 70 000 Autos als gestohlen gemeldet. Die Schadenssumme für die genannten Fälle betrug 1992 über 2,1 Mrd. DM, wobei die Kosten des polizeilichen Ermittlungsaufwands noch nicht einbezogen sind. Dieser wird sich voraussichtlich allenfalls geringfügig und langsam verringern durch die Reaktion der Kaskoversicherer, von den Kfz-Haltern nun eine Nachrüstung mit Diebstahlsicherungen oder aber eine Selbstbeteiligung im Schadensfall zu fordern.

Mit der durch diese Verhältnisse gebotenen Eile wird eine einheitliche Anhebung der technischen Sicherheitsanforderungen für die gesamte EG nicht zu verwirklichen sein; ebenso wenig zeigen die Appelle an die Automobilhersteller zum freiwilligen Einbau solcher Sicherungen bisher ausreichende Wirkung.

3. Statt nur „hinreichend wirkende“ Sicherungseinrichtungen – wie nach der gegenwärtigen Gesetzeslage – sollen Kraftfahrzeuge künftig derartige Sicherungen entsprechend dem international eingeführten BAT-Standard („best available technology“) aufweisen. Welche Vorkehrungen dem aktuell jeweils entsprechen, wird das Bundesministerium für Verkehr unter Beobachtung der wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen zu beobachten und fortzuschreiben haben, wie dies auch gegenwärtig bereits ähnlich geschieht (vgl. Richtlinien für die Ausführung und Anbringung von Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen; VBl. 1980, 776).

Zu denken ist nach derzeitigem Stand zunächst etwa an mechanische Sicherungen an bekannten Schwachstellen, z. B. an Türen, Schlössern, Lenkrad und Zündschloß. Ferner bieten sich die elektronische Codierung von Schlössern und Schlüsseln, die Absicherung von Zünd- und Motorelektronik sowie falschalarmsichere und sabotagegeschützte Alarmanlagen mit integrierter Fahrsperrung an. Auch die Kaskoversicherer haben eine Liste mit den verfügbaren sowie für die jeweiligen Fahrzeugtypen geeigneten und anerkannten Sicherungssystemen erarbeitet, welche fortlaufend aktualisiert wird.

Um eine unbefugte Nachfertigung von Fahrzeugschlüsseln zu erschweren und im Falle der Entwendung auch bei Verfälschung der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) ein Erkennen und Wiederauffinden des Fahrzeugs zu erleichtern, sollten Schlüsselnummer und FIN codiert nummeriert werden. Die FIN sollte zudem möglichst fälschungssicher mehrfach am Fahrzeug notiert werden, z. B. auch in die Fenster eingraviert oder eingeätzt wie in Frankreich.

4. Bund und Länder haben es in der Hand, durch „gutes Beispiel“ die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit den fraglichen Sicherungseinrichtungen zu fördern und zu beschleunigen. Es kann nämlich davon ausgegangen werden, daß angesichts des Beschaffungsvolumens der öffentlichen Hand an Kraftfahrzeugen die angeregten Vorgaben für die Beschaffungsstellen die Anstrengungen der Kfz-Hersteller erheblich beflügeln dürften, ihren noch nicht ausgelieferten Fahrzeugbestand entsprechend nachzurüsten.

