

# **Kurzfassung**

## **Kriminalität im Straßengüterverkehr**

**Overview**

**Crime in Road Freight Transport**

**German translation**

Die Kurzfassungen enthalten auszugsweise Übersetzungen von OECD-Publikationen. Sie sind unentgeltlich beim Online-Bookshop der OECD erhältlich

[www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)

Diese Kurzfassung ist keine amtliche OECD-Übersetzung.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ORGANISATION FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG

## Vorwort

Straßenverkehrskriminalität ist ein gravierendes Problem, das an Umfang zunimmt. Es war Thema der beiden ECMT-Verkehrsministerratssitzungen 1997 in Berlin und 1999 in Warschau. Dabei wurden besondere Empfehlungen zur Bekämpfung dieser Art von Kriminalität vereinbart, die in dieser Veröffentlichung enthalten sind.

Um diesen Empfehlungen nachzukommen, wurde im Herbst 1999 eine multidisziplinäre Steering Group on Combating Crime in Transport (Lenkungsgruppe zur Bekämpfung von Verkehrskriminalität) mit Vertretern aus verschiedenen Kreisen (Verkehrs-, Wirtschafts- und Innenministerien, internationale Organisationen - EU, UN/ECE, EUROPOL, INTERPOL - Polizei- und Zollverwaltungen, Versicherungen, Industrie- und Transportunternehmen usw.) eingesetzt, um zur Bekämpfung der Verkehrskriminalität über einen möglichen Beitrag sowie die prioritären Arbeiten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT) Vorschläge zu unterbreiten und eventuelle Projekte zu leiten.

Als zwei sofortige Prioritäten wurde erstens vereinbart, Daten über die Verkehrskriminalität zu erfassen und auf einer vergleichbaren Basis bereitzustellen, und zweitens die Möglichkeit der Einführung von Diebstahlsicherungsvorrichtungen und Kommunikationssystemen zu prüfen.

Diese Publikation ist eine Zusammenfassung der bisherigen Arbeiten auf diesem Gebiet und enthält die Schlussfolgerungen, die anlässlich der ECMT-Ministertagung im Mai 2001 angenommen wurden.

Die Ereignisse vom 11. 9. 2001 haben diesem Thema nun eine neue Dimension verliehen; für mehr Sicherheit im Verkehr zu sorgen, wird im Rahmen der künftigen ECMT-Aktivitäten gewiss ein Anliegen sein.

Die ECMT dankt der Steering Group on Combating Crime in Transport für diesen Bericht. Ihr Dank gilt insbesondere Frau Elaine Hardy für ihre Arbeit zu Teil I über den Diebstahl von Gütern und Güterfahrzeugen sowie Herrn Frank Heinrich-Jones (Präventive Diebstahlsicherung für Straßengüterfahrzeuge), Herrn Jean-Pierre Paschal (After-Theft-Systeme) und Herrn Dietbert Kollbach (Nahbereich-Fahrzeugidentifizierungssystem) für ihre Beiträge in Teil II der Veröffentlichung.

# Teil I

## Diebstahl von Gütern und Güterfahrzeugen

### 1. Zusammenfassung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Ziel war es, die verfügbaren Daten über Güterfahrzeugkriminalität in Europa zu prüfen und, wenn möglich, Vorschläge zur Verbesserung der Daten und Erfassungsmethoden zu unterbreiten.

Die ersten Kontakte wurden über die Verkehrsministerien hergestellt. Sie führten zu Anfragen an andere Ministerien, einschließlich den Ministerien für Inneres. Der Großteil der verfügbaren Daten wird in den Polizeiverwaltungen oder in den Statistikabteilungen der Innenministerien aufbewahrt. Dieser Bericht enthält Daten aus 23 Ländern.

Er beschreibt die in Europa angewandten Methoden und zeigt auf, wie schwierig es ist, sich ein klares Bild über das Ausmaß und die Art des Diebstahls von Gütern und Güterfahrzeugen in Europa zu verschaffen. Und das aus folgenden Gründen:

- Aufgrund unterschiedlicher historischer und rechtlicher Praktiken und Gesetze gibt es für Diebstahl in jedem Land andere Definitionen; daher unterscheiden sich auch die über den Vorfall und Zeitpunkt erfassten Informationen und sind nicht vergleichbar.
- Jedes Land hat ein eigenes System zur Erfassung von Fahrzeug- und Warendiebstählen, was vergleichende Studien nicht unbedingt erleichtert.
- Die Datenerfassung erfolgt nicht immer auf nationaler Ebene.
- Die meisten behördlichen Systeme wurden für operative und nicht für analytische Zwecke eingerichtet.
- Die Klassifikation der Fahrzeuge ist nicht überall dieselbe und unterscheidet nicht immer zwischen leichten und schweren Güterfahrzeugen.
- Daten über den Diebstahl von Gütern werden normalerweise nicht von denselben Behörden erfasst, die für Fahrzeugdiebstahldaten zuständig sind.

Mit all diesen Einschränkungen geht aus den Daten dennoch hervor, dass der Diebstahl von Gütern und Güterfahrzeugen ein erhebliches Problem darstellt, das sich auf zig Millionen Euro beziffert.

In einigen Ländern werden jährlich bis 1% der im Verkehr befindlichen Güterfahrzeuge gestohlen, das sind Zehntausende von LKWs. Trendanalysen weisen in vielen Ländern auf eine

Verschärfung des Problems hin; aus den analysierten Daten von 11 Ländern über Fahrzeugdiebstähle zwischen 1995 und 1999 geht hervor, dass nur in zwei Ländern ein Rückgang festzustellen war, während alle anderen Zuwächse, mitunter bis zu 50%, verzeichneten. Im Durchschnitt betrug der Zuwachs über einen Zeitraum von fünf Jahren 21%. Aus den Daten gehen auch ganz unterschiedliche Werte über die Zahl der wiedergefundenen Fahrzeuge hervor.

Die gestohlenen Güter sind vor allem elektrische und elektronische Produkte, Kleidung und Schuhe, gefolgt von Haushaltswaren, Nahrungsmitteln, Zigaretten und Alkohol. Es gibt allerdings keine gesamteuropäischen Daten über den Wert der aus Fahrzeugen gestohlenen Gütern. Die Versicherungsgesellschaften und -verbände waren bisher nicht in der Lage, umfassende Informationen bereitzustellen.

Es steht fest, dass der Privatsektor durch den Diebstahl von Gütern im Straßenverkehr erhebliche Verluste erleidet. Ein Verband von 20 Hightech-Unternehmen hat zum Beispiel die Initiative ergriffen, den Wert der zwischen September 1999 und Dezember 2000 gestohlenen Waren zu ermitteln; es handelte sich um insgesamt 150 Fälle, davon 25% Hijacking-Fälle. Es waren durchwegs hochwertige Produkte, hauptsächlich Computer und dazugehörige Endgeräte oder Mobiltelefone. Der Gesamtwert der bekannten Verluste belief sich auf 32 Millionen Euro.

Die Behörden, die Daten über Fahrzeugdiebstähle erfassen, sind mit zwei Problemen konfrontiert: die mangelnde Vergleichbarkeit von Kriminalstatistiken und die spezifische Frage der Fahrzeugklassifikation und der Risikofaktoren. Der erste Punkt wird von den statistischen Ämtern unter der Leitung des Europarates behandelt. Der zweite wird von Europol mit dem Ziel geprüft, ein Protokoll für die Mitgliedstaaten zu erstellen. Dieses Protokoll beruht zum Teil auf dieser Studie und enthält die in diesem Bericht angeführten Informationen.

Es gibt keine ausreichende Koordinierung zwischen den Verkehrs- und Innenministerien.

Es bestehen noch andere Informationsquellen über Fahrzeug- und Warendiebstähle, die in diesem Bericht nicht in vollem Umfang genutzt werden konnten; insbesondere Versicherungsgesellschaften verfügen über relevante Daten, die jedoch nicht aggregiert bzw. nicht auf breiter Basis verfügbar sind.

In den meisten Ländern wird Fahrzeug- und Warendiebstahl nicht als Priorität angesehen; daher werden nur wenige Mittel zur Erfassung und Analyse entsprechender Daten bereitgestellt. Dasselbe trifft auch auf internationaler Ebene zu.

## Empfehlungen

1. Zur Bekämpfung der Verkehrskriminalität ist die Erfassung und Analyse von Daten eine wesentliche Voraussetzung. Ausmaß und Art des Problems lassen sich zur Erstellung von Bekämpfungsmaßnahmen nur dann besser verstehen, wenn die Daten regelmäßig erfasst und allmählich verbessert werden. Für diese Aufgaben sind entsprechende Mittel bereitzustellen.
2. Nach und nach muss die Vergleichbarkeit der verfügbaren Daten verbessert werden. Dazu sind zwei Arten von Informationen erforderlich: erstens die Angabe der Fahrzeugart und Fahrzeugidentifikation und zweitens die Kategorie der gestohlenen Ware sowie Tatort und Art des Diebstahls. Die Begriffsbestimmungen und die Klassifikation unter Ziffer 6.2. sollte als Standardformat zur Erfassung von Daten über Fahrzeug- und Warendiebstähle herangezogen werden.
3. In jedem Land gibt es verschiedene Quellen mit relevanten Daten (Polizei, Innenministerien, Verkehrsbehörden, Versicherungsgesellschaften); es wäre erforderlich, zwischen ihnen engere Kontakte zu knüpfen und sie landesweit besser zu koordinieren.
4. Auf internationaler Ebene sind internationale Organisationen wie Interpol und Europol als Ansprechpartner der nationalen Polizeibehörden am besten platziert, die Fahrzeugdiebstahldaten zu verbessern. Sie sollten mittelfristig prüfen, wie sie dieser Aufgabe nachkommen könnten.
5. Kurzfristig sollte die ECMT in Zusammenarbeit mit anderen Behörden weiter daran arbeiten. Die Berichtsdaten sollten in zwei Jahren auf den aktuellen Stand gebracht werden.
6. Privatunternehmen, Speditionen, Transportunternehmen und Versicherungsgesellschaften haben ebenfalls ein unmittelbares Interesse an dieser Frage und könnten dazu beitragen, diese Art von Kriminalität besser zu verstehen und ihr vorzubeugen.

## Teil II

# Verbesserung der Sicherheit für Straßengüterfahrzeuge

### 1. Zusammenfassung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Auf dem Markt sind immer mehr Diebstahlsicherungs- und After-Theft-Systeme verfügbar; auch ihre technische Komplexität nimmt rasch zu; insbesondere gibt es neue Entwicklungen (Tracking), um die Güter über den gesamten Beförderungsweg zu verfolgen.

Viele Güterfahrzeuge werden mit solchen Vorrichtungen ausgestattet; dennoch steigt die Güterfahrzeugkriminalität weiter an.

Hindernisse für die Einführung dieser Systeme und Ausrüstungen auf breiter Basis sind: das Risiko wird von Transportunternehmen häufig unterschätzt; Hersteller wollen sie nicht als Standardausrüstung einbauen; Versicherungsgesellschaften kürzen bei Einbau nicht immer die Prämien; es gibt noch keine technischen Normen.

Es ist nicht möglich, die Kosteneffizienz einer solchen Ausrüstung zu bewerten, da das Ausmaß dieser Kriminalität nicht ausreichend nachgewiesen ist, und zu wenig über den Einsatz und die Funktionstüchtigkeit dieser Ausrüstungen bekannt ist.

Der Einbau von Diebstahlsicherungen in Fahrzeuge sowie die Entwicklung von After-Theft-Systemen sind nur ein Aspekt einer Gesamtpolitik zur Bekämpfung der Straßengüterverkehrskriminalität. Um erfolgreich zu sein, ist die Koordinierung und Zusammenarbeit vieler Akteure erforderlich. Zurzeit ist eine solche Zusammenarbeit noch nicht ausreichend entwickelt.

## Empfehlungen an die Verkehrsbehörden

1. Festlegung quantifizierter Ziele zur Reduzierung der Güterfahrzeugkriminalität in Zusammenarbeit und Koordination mit anderen Behörden.
2. Partnerschaften mit anderen Behörden und Akteuren und, insbesondere, Ernennung eines Kriminalitätsbekämpfungskordinators im Verkehrsministerium.
3. Beschleunigung der technischen Arbeiten zur Normung (CEN und UN/ECE) von Sicherheitsausrüstungen und zur Markierung von Fahrzeugen und Komponenten sowie Erarbeitung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Ausrüstung von schweren Güterfahrzeugen mit besonderen Sicherheitsvorrichtungen und über verwandte Bereiche, z. B. Akkreditierung von Prüfstellen, die mit der Prüfung auf die Übereinstimmung mit internationalen Normen betraut sind.
4. Prüfung der LKW-Parkplätze in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmerverbänden und den Polizeibehörden, um festzustellen, welche weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind. Verbesserung der Sicherheit von Parkplätzen und Angabe des jeweils gewährleisteten Schutzgrades (z. B. Sterne oder andere Klassifikation). Heranziehen einer solchen Bewertung zur weiteren Verbesserung der gemeinsamen IRU-ECMT-Broschüre über sichere Parkplätze.
5. Gemeinsame Hinweise und Tipps der Polizei und der Transportunternehmerverbände über sichere Routen, Parkplätze mit hohem Sicherheitsfaktor, erforderliche Sicherheitsvorkehrungen und geeignete Ausrüstungen.
6. Lobbyaktivitäten gegenüber Polizei und Innenministerium, damit der Überwachung, Prävention und Lösung von Fällen der Güterfahrzeugkriminalität mehr Aufmerksamkeit und mehr Mittel zukommen.
7. Prüfung der Möglichkeit, Anreize zu bieten, um im Zusammenhang mit den multilateralen ECMT-Quoten auf internationaler Ebene Mindestsicherheitsstandards für Güterfahrzeuge einzuführen.
8. Überwachung und Unterstützung der technologischen Entwicklungen für das Tracking der Waren über den gesamten Transportweg.

## **Ersuchen an andere Stellen und Wirtschaftsteilnehmer**

### *1. Transportunternehmen*

- Sicherheitshinweise für Fahrer über die Risiken und besten Verfahren zur Erhöhung der Sicherheit
- Sicherheitsüberprüfung und -überwachung der Mitarbeiter und der unternehmensfremden Fahrer
- Verbesserung der Sicherheit in den Lägern und Be/Entladebereichen, z. B. durch Videoüberwachung (CCTV) und Verbreitung der diesbezüglichen Information an alle Betroffene.

### *2. Hersteller*

- Fortsetzung des Dialogs bezüglich des Werkeinbaus von Geräten mit dem Ziel, die Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern.

### *3. Versicherungen*

- Nutzung der Aufzeichnungen und Daten zur Verbesserung der Information über das Ausmaß des Problems
- Hinweise und Tipps an die Transportunternehmen über geeignete Vorsichtsmaßnahmen und Ausrüstungen



## **Inhaltsverzeichnis der englischen Originalfassung der Veröffentlichung** *(ohne Anhänge und ohne Kasten-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis)*

### **Vorwort**

### **Teil I. DIEBSTAHL VON GÜTERN UND GÜTERFAHRZEUGEN**

#### **1. Zusammenfassung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Empfehlungen

#### **2. Rahmen**

- 2.1 Abgrenzung
- 2.2 Ziel
- 2.3 Hintergrund
- 2.4 Methodik
- 2.5 Zusammenfassung des Zwischenberichts
- 2.6 Teilnehmende Vertreter und Organisationen
- 2.7 Antwort

#### **3. Vergleich zwischen den in Europa angewandten Methoden**

- 3.1 Definitionen
- 3.2 Aufzeichnungsmethoden
- 3.3 Tatort
- 3.4 Art des Diebstahls
- 3.5 Schlussfolgerungen

#### **4. Länderprofile**

- Einführung
- 4.1 Österreich
- 4.2 Belgien
- 4.3 Tschechische Republik
- 4.4 Dänemark
- 4.5 Estland
- 4.6 Finnland
- 4.7 Frankreich
- 4.8 Deutschland
- 4.9 Griechenland
- 4.10 Ungarn
- 4.11 Irland
- 4.12 Italien
- 4.13 Luxemburg
- 4.14 Niederlande
- 4.15 Norwegen
- 4.16 Polen
- 4.17 Russland
- 4.18 Spanien
- 4.19 Schweden

- 4.20 Türkei
- 4.21 Vereinigtes Königreich
- Schlussfolgerung

## **5. Statistische Analyse und Überblick**

- 5.1 Einführung
- 5.2 Statistiken und Fallzahlen
- 5.3 Wert der gestohlenen Fahrzeuge und Anhänger
- 5.4 Wert und Zahl der Warendiebstähle aus oder mit Fahrzeugen
- 5.5 Wert der gestohlenen Waren mit oder aus Güterfahrzeugen
- 5.6 Art der gestohlenen Güter aus oder mit Fahrzeugen
- 5.7 Wert gestohlener Waren - Fallstudie von 13 Unternehmen

## **6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 6.1 Schlussfolgerungen
- 6.2 Empfehlungen

## **Teil II. VERBESSERUNG DER SICHERHEIT FÜR STRASSENGÜTERFAHRZEUGE**

### **1. Zusammenfassung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- Empfehlungen an die Verkehrsbehörden
- Ersuchen an andere Stellen und Wirtschaftsteilnehmer

### **2. Einführung**

### **3. Art des Problems**

### **4. Rechtsvorschriften, Richtlinien und Normen**

- 4.1 Vorschriften für Sicherheitsgeräte
- 4.2 Europäische Normung für After-Theft-Systeme
- 4.3 Empfehlungen, Verhaltenskodizes
- 4.4 Nationale Richtlinien

### **5. Präventive Diebstahlsicherungen**

- Diebstahlsicherungsausrüstungen

### **6. After-Theft-Systeme**

- 6.1 Zwei Betriebsarten
- 6.2 Nahbereich-Systeme
- 6.3 Fernbereich-Systeme
- 6.4 Besonderheiten von After-Theft-Systemen
- 6.5 Wirtschaftliche Überlegungen

### **7. Umsetzungsfragen, Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 7.1 Allgemeine Empfehlungen
- 7.2 Die Rolle der Verkehrsbehörden und anderen Ministerien
- 7.3 Die Rolle der anderen Beteiligten

**Teil III. SONSTIGE BELANGE****1. Illegale Einwanderung****2. Betrug in Transitsystemen**

2.1 TIR-System

2.2 Gemeinschaftliche/Gemeinsame Versandverfahren

2.3 Schlussfolgerungen

**Teil IV. SCHLUSSFOLGERUNGEN DER MINISTER**

Entschließung Nr. 1999/3 über die Verkehrskriminalität

Entschließung Nr. 1997/2 über die Internationale Verkehrskriminalität

**Die vorliegende Kurzfassung enthält die Übersetzung von Auszügen aus:  
Crime in Road Freight Transport  
La délinquance et la fraude dans les transports routiers de marchandises**

**© 2002, OECD.**

OECD-Publikationen und -Kurzfassungen (Overviews) sind verfügbar unter:

[www.oecd.org/bookshop/](http://www.oecd.org/bookshop/)

Geben Sie im Online-Buchladen im „Title Search“-Suchfeld „Overview“ oder den englischen Titel der Veröffentlichung ein (es besteht systematisch ein Link zwischen den Kurzfassungen und der englischen Originalfassung ).

Die Kurzfassungen werden von der Abteilung Rechte und Übersetzungen,  
Direktion Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, ausgearbeitet.

E-Mail: [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org) / Fax: +33 1 45 24 13 91



© OECD, 2003

Die Wiedergabe dieser Kurzfassung ist unter Angabe der Urheberrechte der OECD  
sowie des Titels der Originalausgabe gestattet.