

# **Human Factors in Automotive Crime and Security**

## **DISSERTATION**

zur Erlangung des akademischen Grades

doctor rerum naturalium (Dr. rer. nat.)

vorgelegt der Fakultät für Human- und Sozialwissenschaften

der Technischen Universität Chemnitz

am 12.01.2011

von Sven Tuchscheerer, geboren am 19.08.1977 in Zwickau

Veröffentlichungsdatum

<b>1. Zielstellung der Arbeit</b> .....	7
<b>1.1 Aufbau und Grundstruktur der Arbeit</b> .....	8
<b>2. Definition und Abgrenzung von Fahrzeugkriminalität</b> .....	10
<b>2.1 Gegenstandsbereich</b> .....	10
<b>2.2 Historische Entwicklung der Fahrzeugkriminalität</b> .....	12
<b>2.3 Formen von Fahrzeugkriminalität und beteiligte Personen (~Gruppen)</b> .....	13
2.3.1 Formen der Fahrzeugkriminalität .....	13
2.3.2 Fahrzeugdelikte und deren Einordnung in die Deutsche Rechtsprechung.....	16
Diebstahl .....	17
Unterschlagung .....	18
Betrug / Betrügerisches Erlangen .....	18
Räuberischer Diebstahl und Erpressung, Raub, Räuberischer Angriff auf Kraftfahrer ..	19
Hehlerei.....	20
Sachbeschädigung, Vandalismus.....	21
Vortäuschen einer Straftat.....	22
2.3.3 Beteiligte Personen (~Gruppen) .....	23
Täter .....	24
Fahrzeugbesitzer .....	25
Polizei, Gerichte, Gesetzgebung.....	26
Versicherungen .....	27
Hersteller von Sicherungssystemen.....	27
2.3.4 Statistische Einordnung in die Gesamtkriminalitätsbelastung.....	28
Datengrundlage .....	28
Diebstahl in und aus KFZ .....	30
Diebstahl an KFZ.....	31
Unterschlagung .....	32
Betrug.....	33
Raub .....	33
Sachbeschädigung von und an KFZ .....	34
<b>3. Fahrzeugkriminalität aus Perspektive der Fahrzeugbesitzer</b> .....	36
<b>3.1 Erfassung von Fahrzeugkriminalität</b> .....	36
3.1.1 Relevante Aspekte der Fahrzeugkriminalität aus Besitzerperspektive .....	37
3.1.2 Auswahl und Operationalisierung der Aspekte .....	40
<b>3.2 Furcht vor Fahrzeugkriminalität: Untersuchung an Oberklassefahrern</b> .....	41
3.2.1 Theoretische Fundierung und Hypothesen .....	41
Demographische Merkmale .....	45
Erfahrungen mit Kriminalität.....	46
Nutzungsspezifische Faktoren .....	47

Screening des allgemeinen Angstniveaus.....	47
3.2.2 Durchführung, Operationalisierung und Methodik des Fragebogens zur Kriminalitätsfurcht bei Oberklassefahrern.....	49
3.2.3 Auswertung und Ergebnisse: Fragebogendaten.....	51
Konative Kriminalitätsfurcht.....	54
3.2.4 Fundierung und Operationalisierung der Strukturlegetechnik.....	55
3.2.5 Durchführung der Strukturlegetechnik.....	58
3.2.6 Auswertung und Ergebnisse der Strukturlegetechnik.....	58
3.2.7 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Untersuchung zur Furcht.....	61
<b>3.3 Die Kosten von Fahrzeugkriminalität.....</b>	<b>63</b>
3.3.1 Ziel der zweiten Untersuchung.....	63
Ergänzender theoretischer Hintergrund.....	63
3.3.2 Methode und testtheoretischer Kontext.....	64
3.3.3 Konstruktion des Fragebogens: Faktoren, Variablen und Skalen.....	65
3.3.4 Durchführung, Datenerhebung und –Strukturierung.....	70
Beschreibung des Datensatzes.....	70
3.3.5 Modellkonstruktion.....	71
Schritte der Modellierung.....	74
3.3.6 Modellgüte und Beurteilung der Gesamtstruktur (Validität).....	77
3.3.7 Modellinterpretation und Beschreibung der Kausalzusammenhänge.....	79
Stellenwert des Fahrzeuges im Leben.....	80
Stellenwert des Fahrzeuges im Leben.....	81
Bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität.....	81
Allgemeine Risikoeinschätzung.....	81
Furcht vor Fahrzeugkriminalität.....	82
Finanzieller Schaden.....	83
<b>4. Fahrzeugkriminalität aus Perspektive der Täter.....</b>	<b>85</b>
<b>4.1 Motivation, theoretische Fundierung und Forschungsfragen.....</b>	<b>85</b>
Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene.....	86
Motive.....	86
Tatausführung: Deklaratives, prozedurales Wissen und Werkzeug.....	87
Tatausführung: Wiederholung einer Tat.....	87
Kosten-Nutzen-Abschätzung durch Täter.....	90
Planungspyramide kriminellen Handelns.....	90
Persönlichkeitseigenschaft: Empathie.....	92
<b>4.2. Methode und Durchführung der Täterbefragung.....</b>	<b>93</b>
4.2.1 Methode.....	93
Attributionsstilfragebogen für Erwachsene (ASF-E).....	93
Interpersonal-Reactivity-Index (IRI).....	94
4.2.2 Durchführung.....	95
Beschreibung der Stichprobe.....	95
Ablauf der Befragung.....	97

<b>4.3</b>	<b>Ergebnisse der Täterbefragung</b> .....	97
	Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene .....	98
	Motive .....	99
	Tatausführung: Deklaratives, prozedurales Wissen und Werkzeug .....	100
	Tatausführung: Wiederholung einer Tat .....	103
	Kosten-Nutzen-Abschätzung durch Täter .....	108
	Planungspyramide kriminellen Handelns .....	112
	Einschätzungen zu Sicherheitssystemen .....	113
	Persönlichkeitseigenschaft: Empathie .....	115
<b>5.</b>	<b>Integrative Betrachtung der Besitzer- und Täterperspektive</b> .....	120
<b>5.1.</b>	<b>Persönliche Unversehrtheit vs. finanzielles Interesse</b> .....	120
<b>5.2.</b>	<b>Finanzieller Schaden</b> .....	121
<b>5.3.</b>	<b>Die Rolle von Sicherheitssystemen: Restriktions- Präventionsdilemma</b> .....	123
<b>6.</b>	<b>Fazit</b> .....	129
<b>6.1</b>	<b>Besitzer</b> .....	129
	Stellenwert des Fahrzeuges im Leben .....	129
	Bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität .....	130
	Furcht vor Fahrzeugkriminalität .....	130
	Finanzieller Schaden .....	131
<b>6.2</b>	<b>Täter</b> .....	132
<b>6.3</b>	<b>Integrative Betrachtung: Besitzer – Täter – Kontext</b> .....	133
	Die Rolle von Sicherheitssystemen: Restriktions- Präventionsdilemma .....	134
	Interaktionsmatrix: Beteiligte Personen(~gruppen) .....	135
<b>7.</b>	<b>Ausblick</b> .....	137
<b>8.</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	139
<b>9.</b>	<b>Verzeichnisse</b> .....	148
<b>9.1</b>	<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	148
<b>9.2</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	149
<b>9.3</b>	<b>Anhangsverzeichnis</b> .....	150
<b>10.</b>	<b>Anhang</b> .....	151
<b>10.1</b>	<b>Fahrzeugzusammensetzung in Deutschland</b> .....	151
<b>10.2</b>	<b>Auflistung aller - in der Oberklassefahrerstudie - untersuchten Faktoren und Variablen (Faktoren Kriminalitätsfurcht)</b> .....	156
<b>10.3</b>	<b>State - Trait Angstinventar (STAI)</b> .....	158

Beschreibung des State - Angst - Screenings .....	158
Normtabelle.....	160
<b>10.4 Fragebogen der ersten Untersuchung (40 Oberklassefahrer).....</b>	<b>161</b>
<b>10.5 Kartenübersicht der Heidelberger Strukturlegetechnik .....</b>	<b>166</b>
<b>10.6 Gewünschte Schutzsysteme (Oberklassefahreruntersuchung).....</b>	<b>171</b>
<b>10.7 Online - Fragebogen und Gütekriterien der verwendeten Skalen.....</b>	<b>172</b>
<b>10.8 Täterbeschreibungen.....</b>	<b>182</b>
<b>10.9 Rangsummenstatistik und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie).....</b>	<b>193</b>
<b>10.10 Auswahl und Beschreibung der Funktion mechanischer, elektrischer.....</b>	<b>197</b>
<b>und elektronischer automotiver Sicherungssysteme.....</b>	<b>197</b>
Türen, Klappen und Schlösser .....	197
Alarmanlagen .....	198
Elektronische Wegfahrsperrn.....	198
Trackingsysteme .....	202
Präventive Navigation.....	203
Anbindung des Fahrzeuges an einen Server .....	203
Biometrische Erkennung, biometrische Fahreridentifikation .....	204
<b>10.11 Interviewleitfaden der Täterbefragung.....</b>	<b>206</b>
<b>10.12 Attributionsstile Fragebogen für Erwachsene (ASF-E) - verwendete.....</b>	<b>235</b>
<b>Kurzversion.....</b>	<b>235</b>
<b>10.13 Interpersonal Rectivity Index (IRI) - verwendete, modifizierte Version .....</b>	<b>238</b>
<b>10.14 Einschätzung - von der Teilkaskoversicherung - abgedeckter Schäden .....</b>	<b>240</b>
<b>10.15 Ergebnistabelle und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie) .....</b>	<b>241</b>



## 1. Zielstellung der Arbeit

*„Seit dreißig Jahren versuche ich nachzuweisen,  
dass es keine Kriminellen gibt, sondern  
normale Menschen, die kriminell werden.“*

*Georges Simenon (\* 1903; † 1989)*

*Autor von Kriminalromanen um die Figur des Kommissars Maigret*

Als vor 120 Jahren, am 5. August 1888, Bertha Benz eine 106 Kilometer lange Fahrt mit dem Prototypenfahrzeug ihres Mannes Carl Benz unternahm legte sie den Grundstein für die erste Überlandfahrt mit einem Benzinautomobil überhaupt. Damit trug sie wesentlich zum Abbau von Vorurteilen in der Gesellschaft gegenüber Benzinfahrzeugen bei und verhalf der Firma ihres Mannes zum Erfolg. Gleichzeitig beging sie auch den ersten dokumentierten Fahrzeugdiebstahl, da die Nutzung ohne das Wissen ihres Mannes erfolgte. Strafrechtliche Sanktionen musste Frau Benz nicht fürchten, schließlich war dieser Fall durchaus von Vorteil für die Vermarktung. Das erkannte auch Herr Benz und verzichtete auf eine Anzeige.

Am 23.12.2008 wurde ein PKW Toyota Landcruiser gegen 01:20 Uhr an der Landstrasse L46 zwischen Herforst und Rothaus gefunden. Der Täter, welcher das Fahrzeug am 17.12.2008 bei einem Bauunternehmer stahl, stellte es – vermutlich auf Grund von Treibstoffmangel – dort ab. Ihm drohen bis zu drei Jahren Haft und / oder eine Geldstrafe.

Am 24.02.2008 schrieb eine Benutzerin namens Kitty in einem Internetforum zum Thema Erfahrungen mit Autodiebstahl: „...mir hat man nur bei meinem jetzigen Fahrzeug schon die Nummernschilder geklaut, was mich dann 80 Euro gekostet hat.“ ("AW: Auto geklaut", 2008).

Diese drei Beispiele repräsentieren ansatzweise, wie vielfältig die Fälle sind, welche gemeinhin unter dem Begriff Fahrzeugkriminalität gefasst werden. Sie unterscheiden sich hinsichtlich der Motive der Täter, dem Besitzer zugefügten Schaden oder den strafrechtlichen Konsequenzen. Zusätzlich zu dieser Vielfalt ist die Fahrzeugkriminalität dem Einfluss der Zeit unterworfen, in Bezug auf die Anzahl im Verkehr befindlicher Fahrzeuge, deren Nutzung, deren Diebstahlschutzvorrichtung oder Vorgehen der Täter. Somit ist das Konstrukt Fahrzeugkriminalität durch einen hohen Komplexitätsgrad gekennzeichnet.

Aus dieser Komplexität heraus begründet sich das fundamentale Ziel der vorliegenden Arbeit, eine detaillierte und systematische Beschreibung von Fahrzeugkriminalität zu geben. Darauf aufbauend werden Ursachen- und Wirkungszusammenhänge identifiziert, beschrieben und in einem numerischen Relativ abgebildet. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, in Abgrenzung zu bisherigen wissenschaftlichen Arbeiten, welche einen Erkenntnisgewinn zur Beschreibung, Erklärung und Vorhersage von Fahrzeugkriminalität für einen mehr oder weniger eng umschriebenen Teilaspekt leisten. In diesem Ansatz werden gezielt psychologische Aspekte in den Fokus gestellt und mit gesellschaftlichen, technischen, legislativen, judikativen und exekutiven Rahmenfaktoren in Beziehung gesetzt. Damit kann der Arbeit ein wissenschaftlicher Erkenntnisgewinn im Sinne einer ganzheitlichen Analyse beigemessen werden, in den Ansätze zur Beschreibung und Erklärung separater Aspekte integriert und bewertet werden können.

Eine – damit eng verknüpfte – Voraussetzung ist die Entwicklung und Evaluation von Untersuchungsmethoden um die relevanten Aspekte in den beteiligten Personengruppen so detailliert und umfassend wie zur Erklärung nötig sowie so ökonomisch wie möglich zu erfassen.

Im Zentrum der Betrachtung steht die Interaktion zwischen den beiden hauptsächlich beteiligten Personengruppen: Fahrzeugbesitzer und Täter. Betrachtete Aspekte in diesen Gruppen sind neben Motiven, Risiko- und Gewinneinschätzungen auch Faktoren wie finanzieller Konnex oder Ausstattung mit Sicherheitstechnik, bzw. Werkzeug zu dessen Überwindung, Furcht vor Fahrzeugkriminalität oder finanzielle und zeitliche Schäden durch Fahrzeugkriminalität.

## **1.1 Aufbau und Grundstruktur der Arbeit**

Zu Beginn der Arbeit soll dem Leser eine Einführung in das Thema Fahrzeugkriminalität gegeben werden (Kapitel 2). Alle – im Kontext der Zielstellung relevanten – Aspekte von Fahrzeugkriminalität werden definiert und im Kontext deutscher Rechtsprechung vorgestellt. Zusätzlich werden historische Entwicklung und das aktuelle Lagebild von Fahrzeugkriminalität in Deutschland statistisch ausgewertet. Um das - in dieser Arbeit verfolgte - Hauptziel zu erreichen wurden drei Untersuchungen durchgeführt. Im Folgenden sind diese Untersuchungen aufgelistet und das jeweils verfolgte Teilziel sowie das jeweilige Kapitel in der vorliegenden Arbeit zugeordnet.



- **Untersuchung 1 (Fahrzeugbesitzerperspektive)**
  - Teilziel: Hypothesengenerierung und Konstruktion grundlegender Zusammenhänge auf Basis von Einschätzungen von Oberklassefahrzeugfahrern
  - Umsetzung: Untersuchung zur Furcht vor persönlichem Schaden (Leib und Leben) und finanziellem Schaden aus Perspektive der Fahrzeugbesitzer mittels Fragebogen- und Strukturlegetechnik
  - Kapitel: 3.2
- **Untersuchung 2 (Fahrzeugbesitzerperspektive)**
  - Teilziel: Überführung der generierten Zusammenhänge in ein Modell, Modelloptimierung und konfirmatorische Modellprüfung
  - Umsetzung: Onlinebefragung an einer umfangreichen Fahrzeugbesitzerstichprobe, Modellierung und grafische Modelldarstellung, Berechnung der Kausalzusammenhänge
  - Kapitel: 3.3
- **Untersuchung 3 (Täterperspektive)**
  - Teilziel: Hypothesengenerierung, Identifizieren von möglichen Zusammenhängen zwischen Tat, Tatwerkzeug, Motivation, Rolle von Strafe und Risiko
  - Umsetzung: Interview und Fragebogentechnik mit einer kleinen Stichprobe (N=11) mehrfach wegen Fahrzeugdelikten vorbestrafter Täter in Justizvollzugsanstalten
  - Kapitel: 4

In Kapitel 5 werden die Ergebnisse aus den drei Untersuchungen in den Gesamtkontext der Fahrzeugkriminalität integriert und psychologische sowie technische und soziale Aspekte beider Perspektiven (Besitzer und Täter) gegenübergestellt. Kapitel 6 fasst die Ergebnisse der Arbeit kritisch zusammen und in Kapitel 7 wird ein Ausblick auf zukünftige Forschung zu menschlichen Faktoren im Kontext von Fahrzeugkriminalität gegeben.

## **2. Definition und Abgrenzung von Fahrzeugkriminalität**

Das folgende Kapitel beschreibt den zentralen Gegenstand von Fahrzeugkriminalität und grenzt die nicht betrachteten Aspekte von den betrachteten ab. Für den Leser gibt das Kapitel eine historische Einführung in das Thema Fahrzeugkriminalität und einen Überblick der verschiedenen Fahrzeugdelikte, wie Diebstahl Raub oder betrügerisches Erlangen. Es beschreibt die beteiligten Gruppen: Besitzer, Täter, Hersteller, Polizei, Versicherung und die statistische Relevanz. So sollte am Ende dieses Kapitels deutlich herausgestellt sein, wie und wann sich Fahrzeugkriminalität entwickelte, welche Delikte dazu gehören, wer beteiligt ist und warum dieses Thema aus Besitzer-, Täter- und Herstellersicht statistisch von besonderer Bedeutung ist.

### **2.1 Gegenstandsbereich**

Der erste zentrale Gegenstand der Fahrzeugkriminalität ist – wie der Name schon sagt – das Fahrzeug. Es gibt viele verschiedene Arten von Fahrzeugen. Nicht alle Arten waren Gegenstand der Betrachtung, sondern ausschließlich Personenkraftwagen. Weil diese mit einem Gesamtvolumen von zirka 46 Millionen Stück in Deutschland einen Anteil von 84% an allen Fahrzeugen ausmachen spielt der Rest, mit 16% vertreten durch Baumaschinen, Mopeds oder Fahrräder mit Hilfsmotor statistisch und praktisch eine untergeordnete Rolle und wird entsprechend nicht mit betrachtet. Eine detaillierte Beschreibung der Zusammensetzung der Verkehrsmittel in Deutschland findet sich in Anhang 1 oder beim Statistischen Bundesamt, Deutschland (Statistisches Bundesamt, 2010).

Der zweite zentrale Gegenstand der Fahrzeugkriminalität ist die Kriminalität. Kriminalität (abgeleitet von lat. crimen = Verbrechen) meint Verbrechen als soziale Erscheinung. Sie ist die Summe der strafrechtlich missbilligten Handlungen. Es handelt sich somit um die – mit einem besonderen Unwerturteil – belegten Rechtsbrüche (Kaiser, 1996). In der vorliegenden Arbeit werden alle die Handlungen betrachtet, die sich gegen das Fahrzeug oder den Fahrer richten.

Strafrechtliche Handlungen, die mithilfe eines Fahrzeuges begangen werden, z.B. Fahren unter Alkoholeinfluss oder die Nutzung als Fluchtfahrzeug nach einem Bankraub sind nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Fahrzeugkriminalität, deren Beschreibung, Erklärung und Definition fallen – wie weitere Kriminalitätsformen – in den Forschungsbereich der Kriminologie. Kennzeichnend ist die interdisziplinäre Ausrichtung, wobei der Psychologie eine besondere Rolle beigemessen wird bei der Theoriebildung und deren empirischer Überprüfung. Die Ansätze der psychologisch- kriminologischen Untersuchung bestimmen sich nach sehr unterschiedlichen Erkenntnisperspektiven beziehungsweise Diskursen (Eisenberg, 2005). Die Unterschiede in den Erkennungsperspektiven spiegeln sich wider in der Verschiedenartigkeit der kriminologischen Aussagen, deren theoretischer Fundierung und empirischer Prüfung. Essentiell dabei erscheint, dass jeder dieser Zugangswege Erkenntnisse ermöglicht hat und ermöglichen wird (Lamnek, 1999). Eisenberg beschreibt in diesem Zusammenhang drei Perspektiven: Erwartungsverletzung, Konflikt und auf Funktionen basierende Ansätze. Ebenso wie in anderen Wissenschaften auch vermag keine dieser Erkennungsperspektiven einen Anspruch auf Vollständigkeit zu begründen oder gar einzulösen. Eine Fokussierung auf den Gegenstand kriminellen Handelns erscheint in diesem Zusammenhang Ziel führend. Dieser ist im Kontext der Fahrzeugkriminalität wohl unbestritten das Fahrzeug und dessen Nutzung. Demnach kann Fahrzeugkriminalität als kriminelles Handeln verstanden werden, welches auf Personenkraftwagen und dessen Nutzer und Besitzer ausgerichtet ist.

Eisenberg gibt in diesem Zusammenhang zusätzlich zu bedenken: „Hinsichtlich der Frage nach den Entstehungsbedingungen [fahrzeug]kriminologischer Theorien und deren Verfügbarkeit ergibt sich eine Zeitbedingtheit und Unterworfenheit wissenschaftlicher Theorien unter Moden des Zeitgeistes.“. Weil sich fahrzeugspezifische Kriminalität erst mit der industriellen Massenproduktion und der weiten Verbreitung von Fahrzeugen entwickeln konnte finden sich Erklärungsansätze frühestens ab dem Jahr 1920.

## 2.2 Historische Entwicklung der Fahrzeugkriminalität

Die Entwicklung der Fahrzeugkriminalität begann parallel mit der Entwicklung des Personenkraftwagens, wenn man von Eisenbahnen oder Pferdefuhrwerken absieht. Der wohl erste belegbare Fall einer unautorisierten Ingebrauchnahme eines Fahrzeuges war die erste Überlandfahrt von Bertha Benz. Sie „lieh“ sich das Fahrzeug ihres Mannes ohne sein Wissen und Zustimmung. Damit bewies sie nicht nur, dass Frauen Fahrzeuge bedienen können – in dieser Zeit keine Selbstverständlichkeit – sondern auch, dass ein Fahrzeug gestohlen werden kann. In der folgenden Zeit nahm die Produktion von PKW in Deutschland rasant zu, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 1: Jährliche Fahrzeugproduktion für fünf ausgewählte Jahre

Jahr	Anzahl produzierter Fahrzeuge in Deutschland
1898	894
1913	20.400
1938	381.500
1945	6.805
1955	916.910

In den Jahren zwischen 1913 und 1938 erreichte die Anzahl jährlich produzierter Fahrzeuge die 100.000 Stück-Grenze. Dieser Zeitraum datiert zugleich den Beginn der Fließbandproduktion von Kraftfahrzeugen durch die Henry Ford Werke und die Produktion der Opel „Laubfrosch“ (1924) in Deutschland (Frankenberg & Matteucci, 1976). Gleichzeitig erreichten die Fahrzeuge eine Bedienbarkeit, welche über den Prototypenzustand hinausging und somit die Personenkraftwagen auch von weniger technisch versierten Personen bedient werden konnten. Damit wurden zwei notwendige aber nicht hinreichende Voraussetzungen für die Fahrzeugkriminalität geschaffen. Es gab genügend Fahrzeuge im Markt, die hätten gestohlen werden können und durch die Vereinfachung der Nutzung auch eine entsprechende Klientel mit einem Bedarf – die Voraussetzung für einen Nachfragemarkt.

## **2.3 Formen von Fahrzeugkriminalität und beteiligte**

### **Personen (~Gruppen)**

#### **2.3.1 Formen der Fahrzeugkriminalität**

Im Kontext dieser Arbeit definiert sich Kriminalität entsprechend als Summe strafrechtlich missbilligter Handlungen, wobei der Personenkraftwagen (PKW) einen zentralen Gegenstand der Handlungen darstellt. Diese Handlungen, bzw. das kriminelle Handeln können anhand der Kategorien Tatmittel, Tatmotiv und Tatausführung beschrieben werden.

Laut Definition sind Tatmittel für eine Straftat verwendete Gegenstände. Diese können eine Vielzahl verschiedener Werkzeuge, wie Brecheisen, Hammer, Nachschlüssel oder auch Diagnose- und Testgeräte (z.B. zum Öffnen oder zum Überwinden von Sicherungssystemen) sein. Neben diesen „klassischen“ Werkzeugen zählen auch Originalschlüssel zu den Tatmitteln, wenn der Schlüssel zuvor dem Besitzer gestohlen wird um das zugehörige Fahrzeug zu stehlen. Ein weiterer Bereich der Tatmittel sind Waffen aller Art, wenn sie benutzt werden um das Fahrzeug unrechtmäßig zu übereignen (z.B. durch Raub).

Die Tatausführung oder auch Modus Operandi (lat.: „Art des Handelns“ oder „Art der Durchführung“) wird in der Kriminologie verwendet, um die Verhaltensweisen, einen speziellen Stil, Muster oder Charakteristika eines Kriminellen zu beschreiben. In Anlehnung an das Tatobjekt: PKW kann zwischen Diebstahl, Raub, Unterschlagung, betrügerischem Erlangen und Hehleri unterschieden werden (vgl. 2.3.2)

In diesen Handlungsfeldern kann in der Tatausführung weiter unterschieden werden hinsichtlich der Frequenz der Taten und ob die Tat allein oder gemeinschaftlich ausgeführt wurde. Auch die Art der Tatausführung kann in jedem der Handlungsfelder variieren.

Eng verknüpft mit Tatausführung und Tatmittel sind die Tatmotive. Ein Motiv bezeichnet in der Psychologie eine relativ stabile Persönlichkeitseigenschaft, die durch eine Vorliebe für bestimmte Arten von Zielen zum Ausdruck kommt (Rudolph, 2003).

Im Kontext dieser Arbeit ist das Ziel das Fahrzeug und führt seitens der Täter zur Motivation.

Nach lerntheoretischer Auffassung ist die Motivation abhängig vom Bedürfniszustand des Organismus in Verbindung mit entsprechenden inneren (intraorganismischen) oder äußeren Reizen (Rudolph, 2003). Die äußeren Reize können soziale (beim Menschen: interpersonelle) Signale, aber auch Merkmale unbelebter Objekte sein. In Abhängigkeit des Bedürfniszustandes empfiehlt sich eine Dreiteilung der Tatmotivation.

- Das Benutzen eines fremden Fahrzeuges (ohne die Absicht das Fahrzeug dauerhaft zu übereignen)
- Der Diebstahl des Fahrzeuges oder von Fahrzeugteilen mit dem Ziel der (vorübergehenden) Übereignung, beispielweise zur Gewinnerzielung durch Verkauf
- Das Beschädigen oder Zerstören von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen

Auf diesen drei Kategorien, Tatmittel, Tatausführung und Tatmotivation lassen sich nun die beobachtbaren Formen fahrzeugkriminellen Handelns abbilden. Die folgende Matrix beschreibt die theoretisch möglichen Tätermotive in Abhängigkeit der verfügbaren Tatmittel und der Tatausführung.

Tabelle 2: Tatmittel – Delikt – Motivmatrix

	Mit Fahrzeugschlüssel	Mit Werkzeug: mechanisch	Mit Werkzeug: elektronisch	Gewaltandrohung / Anwendung (mit / ohne Waffe)
Diebstahl (komplettes Fahrzeug)	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurzfristige Nutzung [1], Verkauf	Kurzfristige Nutzung [1], Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf
Diebstahl (Fahrzeugteile)	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf
Diebstahl (Gegenstände aus PKW)	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf
Raub (Fahrzeug)	-----	-----	-----	Kurzfristige Nutzung, Verkauf
Beraubung (Fahrer)	-----	-----	-----	Erlangung des KFZ- Schlüssels
Unterschlagung	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	-----	-----	-----
Betrügerisches Erlangen	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	-----	-----	-----
Hehlerei	Kurz- und langfristige Nutzung, Verkauf	-----	-----	-----
Vandalismus	-----	Beschädigung und Manipulation	Beschädigung und Manipulation	-----

---

[1] langfristige Nutzung durch den Täter unwahrscheinlich da bei jeder Inbetriebnahme des Fahrzeuges das (die) Sicherungssystem(e) erneut überwunden werden muss (müssen).

Aus der horizontalen Leseweise der Tatmittel – Delikt – Motivmatrix geht hervor, dass in Abhängigkeit der Motive bestimmte Delikte aus Tätersicht besonders Ziel führend sind und unter Zuhilfenahme verschiedener Tatmittel erreicht werden können. Der Diebstahl des gesamten Fahrzeuges, der so genannte Totaldiebstahl umfasst logischerweise alle Fahrzeugteile und Gegenstände, die sich zum Zeitpunkt des Diebstahls am und im Fahrzeug befanden und adressiert somit eine große Bandbreite an Motiven. Dem entsprechend sollte er für Täter einen besonderen Anreiz darstellen. Vertikal betrachtet ermöglicht der Fahrzeugschlüssel – als ein umfassendes Tatmittel – die Ausführung aller Delikte, wenn die Anwendung oder Androhung von Gewalt gegen Personen vermieden wird. Auf Basis dieser Matrix sollte der Fahrzeugschlüssel entsprechend für Täter ebenfalls einen besonderen Anreiz darstellen. Inwiefern diese Hypothesen zutreffen wird im Kapitel 4. (Fahrzeugkriminalität aus Perspektive der Täter) detailliert erläutert.

### **2.3.2 Fahrzeugdelikte und deren Einordnung in die Deutsche Rechtsprechung**

Auf den folgenden Seiten werden die Fahrzeugdelikte, welche in der Tatmittel – Delikt – Motivmatrix genannt sind näher erläutert. Die Einordnung von Fahrzeugkriminalität in die Deutsche Rechtsprechung richtet sich vorrangig an die Tatausführung, also an den Delikt an sich, deshalb werden an dieser Stelle Definition und gesetzliche Einordnung kombiniert. Das Tatmotiv spielt dabei vor allem in der Bemessung des Strafmaßes eine Rolle, ebenso die Tatmittel. Jegliche Ausübung jeder Form von Fahrzeugkriminalität wird im Deutschen Recht unter Strafe gestellt. Diese variiert zwischen geringen Geldstrafen und mehrjährigen Freiheitsstrafen. Entsprechend finden sich die jeweiligen Gesetzestexte zur Fahrzeugkriminalität im Strafgesetzbuch (StGB) der Bundesrepublik Deutschland (Fischer, Schwarz, Dreher, & Tröndle, 2007).



### Diebstahl

Unter dem Begriff Diebstahl versteht die Deutsche Rechtsprechung: „Wer eine fremde bewegliche Sache einem anderen in der Absicht wegnimmt, die Sache sich oder einem Dritten rechtswidrig zuzueignen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“ (§ 242, 1 StGB).

Davon ausgenommen sind per definitionem Diebstähle, deren Motivation die vorübergehende Nutzung darstellt. Diese sind unter §248b gefasst: „Wer ein Kraftfahrzeug oder ein Fahrrad gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.“. Besonders schwere Fälle des Diebstahls sind unter §243 wie folgt definiert: „In besonders schweren Fällen wird der Diebstahl mit Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu zehn Jahren bestraft. Ein besonders schwerer Fall liegt in der Regel dann vor, wenn der Täter:

1. zur Ausführung der Tat in ein Gebäude, einen Dienst- oder Geschäftsraum oder in einen anderen umschlossenen Raum einbricht, einsteigt, mit einem falschen Schlüssel oder einem anderen nicht zur ordnungsmäßigen Öffnung bestimmten Werkzeug eindringt oder sich in dem Raum verborgen hält,
2. eine Sache stiehlt, die durch ein verschlossenes Behältnis oder eine andere Schutzvorrichtung gegen Wegnahme besonders gesichert ist,
3. gewerbsmäßig stiehlt, ...“.

Der § 244a präzisiert den schweren Diebstahl (§244) als schweren Bandendiebstahl und definiert diesen wie folgt: „Mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren wird bestraft, wer den Diebstahl unter den in § 243 Abs. 1 Satz 2 genannten Voraussetzungen oder in den Fällen des § 244 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 als Mitglied einer Bande, die sich zur fortgesetzten Begehung von Raub oder Diebstahl verbunden hat, unter Mitwirkung eines anderen Bandenmitglieds begeht.“ .

Somit greift die Deutsche Gesetzgebung den Diebstahl von Fahrzeugen differenziert auf. Die Abstufung reicht dabei von unbefugter Ingebrauchnahme über den reinen Diebstahl bis hin zu schweren Diebstählen. Letztere heben sich qualitativ, durch die Verwendung spezifischen Werkzeuges oder dem Überwinden besonderer Sicherheitsvorkehrungen und quantitativ, durch erhöhte Häufigkeit und gemeinschaftlicher Tatausführung vom reinen Diebstahl ab. Mit dieser Abstufung ist auch das Strafmaß korreliert. Die Höhe der Strafe steigt mit der Schwere des Diebstahls.

### Unterschlagung

Den Tatbestand der Unterschlagung beinhaltet das deutsche Strafgesetzbuch unter § 246 mit dem Wortlaut: „Wer eine fremde bewegliche Sache sich oder einem Dritten rechtswidrig zueignet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist. Ist in den Fällen des Absatzes 1 die Sache dem Täter anvertraut, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe.“. Unterschlagung und Diebstahl sind sich in ihrer Deliktnatur sehr ähnlich. Anhand des Absatzes 1, welcher identisch ist mit dem des Diebstahls wird die thematische Nähe zum Diebstahl deutlich. Während der Diebstahl definitorisch weiter eingeschränkt wird, ist die Unterschlagung sehr allgemein gehalten und setzt als Eigentumsdelikt – im Unterschied etwa zum Betrug (§ 263 StGB) oder zur Erpressung (§ 253 StGB) – keinen Vermögensschaden voraus. Vielmehr können auch komplett wertlose bewegliche Sachen unterschlagen werden, solange sie nur fremd sind, das heißt nicht im Alleineigentum des Täters stehen.

### Betrug / Betrügerisches Erlangen

Im Kontext der Fahrzeugkriminalität und im strafrechtlichen Sinn ist Betrug eine Täuschung, um den Getäuschten dazu zu veranlassen, über sein Vermögen oder das eines Dritten zu verfügen, in dessen Konsequenz ein Vermögensschaden beim Getäuschten oder dem Dritten eintritt. Der entsprechende Wortlaut im Strafgesetzbuch findet sich unter §263: „Wer in der Absicht, sich oder einem Dritten einen eines anderen dadurch beschädigt, dass er durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregt oder unterhält, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren.“. Wie schon beim Diebstahl wird auch beim Betrug nach der Schwere des Betruges abgestuft: „Ein besonders schwerer Fall liegt in der Regel vor, wenn der Täter:

1. gewerbsmäßig oder als Mitglied einer Bande handelt, die sich zur fortgesetzten Begehung von Urkundenfälschung oder Betrug verbunden hat,
2. einen Vermögensverlust großen Ausmaßes herbeiführt oder in der Absicht handelt, durch die fortgesetzte Begehung von Betrug eine große Zahl von Menschen in die Gefahr des Verlustes von Vermögenswerten zu bringen,

3. eine andere Person in wirtschaftliche Not bringt,
4. [...] oder
5. einen Versicherungsfall vortäuscht, nachdem er oder ein anderer zu diesem Zweck eine Sache von bedeutendem Wert in Brand gesetzt oder durch eine Brandlegung ganz oder teilweise zerstört oder ein Schiff zum Sinken oder Stranden gebracht hat.“.

Die Abgrenzung zwischen Diebstahl (§ 242 StGB) und Betrug ist dabei problematisch, da sich diese gegenseitig in ihrer Strafbarkeit ausschließen. Zentrale Fragestellung ist, ob ein gegen den Willen des Gewahrsamsinhabers gerichtetes "Nehmen der Sache " im Vordergrund steht oder aber "eine durch Täuschung erschlichene Weggabe". Ist das Opfer mit einem Gewahrsamswechsel aufgrund seines frei gefassten Willensentschlusses einverstanden (gleichwohl täuschungsbedingt), liegt Betrug vor. Lässt er den Gewahrsamswechsel geschehen, ohne sich darüber bewusst zu sein, dass eine Gewahrsamsverschiebung zu seinen Lasten stattfindet, liegt Diebstahl vor (Eisenberg, 2005).

#### Räuberischer Diebstahl und Erpressung, Raub, Räuberischer Angriff auf Kraftfahrer

Der Übergang von reinem Diebstahl zum Raub geschieht erst ab dem Moment, indem Täter und Opfer in Kontakt treten. Das kann zufällig geschehen, etwa in den Fällen, in denen der Täter bei einem Diebstahl überrascht wird. Diese Delikte sind unter §252 (StGB) verortet, unter dem Wortlaut: „Wer, bei einem Diebstahl auf frischer Tat betroffen, gegen eine Person Gewalt verübt oder Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben anwendet, um sich im Besitz des gestohlenen Gutes zu erhalten, ist gleich einem Räuber zu bestrafen.“. Ebenso wird als Räuber bestraft, wer: „...die Erpressung durch Gewalt gegen eine Person oder unter Anwendung von Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben ...“ begeht (§255, StGB). Raub wird im Deutschen Strafrecht unter §249 gefasst: „Wer mit Gewalt gegen eine Person oder unter Anwendung von Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben eine fremde bewegliche Sache einem anderen in der Absicht wegnimmt, die Sache sich oder einem Dritten rechtswidrig zuzueignen, wird mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr bestraft.“.

Führt der Täter bei der Tatausführung eine Waffe oder anderes gefährliches Werkzeug bei sich, verletzt er eine andere Person durch die Tat oder begeht er den Raub bandenmäßig sieht das Strafgesetzbuch unter §250 den Sachverhalt als schweren Raub mit entsprechender Strafmaßerhöhung. Konstatierend stellt jede Form von Raub einen erweiterten Diebstahl dar, welcher unter Anwendung eines qualifizierten Nötigungsmittels, also Personengewalt oder Drohung mit einer Gefahr für Leib oder Leben einhergeht. Anwendung des qualifizierten Nötigungsmittels bedeutet dabei nicht das ausschließlich kumulative Vorliegen mit den Diebstahlsmerkmalen, sondern auch deren Verknüpfung - mittels Finalzusammenhangs - im Vorstellungsbild des Täters. Der räuberische Angriff auf Kraftfahrer (§ 316a StGB) ist tatbestandsmäßig ebenfalls ein Raub, der unter der Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Kraftfahrzeug(verkehr)s ausgeübt wird. Dabei stellt sich die Frage nach den besonderen Bedingungen des Kraftfahrzeug(verkehr)s: „Die besonderen Verhältnisse im Straßenverkehr nutzt aus, wer die Nachteile, die sich für den Fahrer oder Mitfahrer bezüglich einer möglichen Abwehrreaktion (z. B. Flucht) daraus ergeben, dass sie am Straßenverkehr teilnehmen, ausnutzt. Dazu gehört insbesondere die Ausnutzung der typischen Situationen und Gefahrenlagen beim Straßenverkehr (z. B. Halten an einer Ampel). Die Tat muss somit in enger Beziehung zum Fahrzeug als Verkehrsmittel stehen. Die Ausnutzung muss mit dem Angriff, nicht mit dem Raubdelikt usw. in Beziehung stehen.“ (Eisenberg, 2005). Dabei gilt die Tat als vollendet, wenn der Täter den Angriff ausgeführt hat.

### Hehlerei

„Die Hehlerei ist die bedeutendste Anschlussstraftat an eine zuvor begangene rechtswidrige, gegen fremdes Vermögen gerichtete Straftat, insbesondere an einen Diebstahl. Das Wesen der Hehlerei besteht in der Aufrechterhaltung einer widerrechtlichen Besitzlage an der, durch die Vortat erlangten Sache. Die Hehlerei wird bestraft, weil die Bereitschaft von Hehlern, sich Diebesgut zu verschaffen, es abzusetzen oder abzusetzen helfen, für andere einen Anreiz schafft, Vermögensstraftaten zu begehen. Die Hehlerei ist daher ein sogenanntes Vermögensgefährdungsdelikt. Hehlerei ist nur an einer Sache, nicht etwa an Forderungen oder Daten, möglich.“ (Janson, 1992).

Die Verortung im Strafgesetzbuch findet sich unter §259 mit dem exakten Wortlaut: „Wer eine Sache, die ein anderer gestohlen oder sonst durch eine gegen fremdes Vermögen gerichtete rechtswidrige Tat erlangt hat, ankauft oder sonst sich oder einem Dritten verschafft, sie absetzt oder absetzen hilft, um sich oder einen Dritten zu bereichern, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“. In Einklang mit Diebstahl und Raub wird bei der Strafmaßbestimmung der Hehlerei ebenfalls nach der Schwere des Deliktes differenziert.

Entsprechend wird mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren bestraft, wer die Hehlerei gewerbsmäßig oder als Mitglied einer Bande, die sich zur fortgesetzten Begehung von Raub, Diebstahl oder Hehlerei verbunden hat, begeht (§260, StGB). Wer die Hehlerei als Mitglied einer Bande, die sich zur fortgesetzten Begehung von Raub, Diebstahl oder Hehlerei verbunden hat, gewerbsmäßig begeht – also gewerbsmäßig und bandenmäßig hehlt wird mit Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren bestraft (§260a, StGB). Kardinal differiert die Hehlerei nach dem Deutschen Recht in zwei Qualitäten. Erstens die Verschaffungshehlerei, hier erhält der Hehler vom Vortäter (beispielweise vom Dieb) das Diebesgut. Es kann sich dabei um einen Kauf oder eine Schenkung, eine Pfandnahme oder um abgeleiteten oder derivativen Erwerb handeln. Bedeutsam ist dabei das Einvernehmen zwischen Vortäter und Hehler. Verschafft sich der Hehler die Beute des Vortäters mit einer Straftat wie Diebstahl oder Erpressung, handelt er nach diesen Strafvorschriften, aber nicht nach der Hehlerei. Die zweite qualitative Ausprägung ist die Absatzhehlerei. Der Hehler unterstützt den Vortäter beim Absetzen der Beute oder setzt die Beute selbst ab. Das Absetzen muss selbst nach Auffassung der Rechtsprechung nicht erfolgreich sein, es genügt allein die Absatzhandlung. Absetzen oder Absatzhilfe müssen im Interesse des Vortäters erfolgen. Der Täter oder Mittäter der Vortat kann nicht gleichzeitig Hehler sein.

#### Sachbeschädigung, Vandalismus

Die sechste Deliktgruppe in Bezug auf Fahrzeugkriminalität ist die Sachbeschädigung bzw. Vandalismus. Unter Sachbeschädigung versteht der Gesetzgeber die rechtswidrige Beschädigung oder Zerstörung einer fremden Sache. Die Tathandlungen sind dabei Beschädigen und Zerstören. Beschädigen bedeutet eine nicht unerhebliche Verletzung der Sachsubstanz.

Ist eine Sache nur verschmutzt und kann sie ohne großen Aufwand gereinigt werden, so ist sie nicht beschädigt worden. Das Zerstören hingegen ist eine so erhebliche Beschädigung der Sache, dass ihre Gebrauchsfähigkeit gänzlich aufgehoben wird. Die Sachbeschädigung findet eine entsprechende Verortung im Strafgesetzbuch unter §303 mit dem exakten Wortlaut: „Wer rechtswidrig eine fremde Sache beschädigt oder zerstört, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“.

### Urkundenfälschung

Die Urkundenfälschung ist eines der Delikte, welches nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Diebstahlhandlung steht. Sollen jedoch entwendete oder unterschlagene Fahrzeuge wieder in den Verkehr gebracht werden müssen diese Fahrzeuge legalisiert („umfrisiert“) werden. Legalisieren bedeutet in diesem Zusammenhang Identifizierungsmerkmale des Fahrzeuges so zu verändern, dass die Identifikation (z.B. durch die Polizei in einer Kontrolle) nicht mehr möglich ist. Dazu zählen neben den Fahrzeugidentifikationsnummern (FIN) auch die amtlichen Kennzeichen sowie die amtlichen Fahrzeugpapiere. Diese Veränderungen erfüllen den Tatbestand der Urkundenfälschung nach § 267 StGB: „Wer zur Täuschung im Rechtsverkehr eine unechte Urkunde herstellt, eine echte Urkunde verfälscht oder eine unechte oder verfälschte Urkunde gebraucht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“. Darüber hinaus wird nach der Schwere der Urkundenfälschung differenziert. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren. Ein besonders schwerer Fall liegt in der Regel vor, wenn der Täter gewerbsmäßig oder als Mitglied einer Bande handelt, die sich zur fortgesetzten Begehung von Betrug oder Urkundenfälschung verbunden hat, einen Vermögensverlust großen Ausmaßes herbeiführt oder durch eine große Zahl von unechten oder verfälschten Urkunden die Sicherheit des Rechtsverkehrs erheblich gefährdet.

### Vortäuschen einer Straftat

Im Kontext des Betruges zum Nachteil einer Versicherung wird zwangsläufig § 145d StGB verletzt: „Wer wider besseres Wissen einer Behörde oder einer zur Entgegennahme von Anzeigen zuständigen Stelle vortäuscht, dass eine rechtswidrige Tat begangen worden sei oder dass die Verwirklichung einer der in § 126 Abs. 1 genannten rechtswidrigen Taten bevorstehe,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in § 164, § 258 oder § 258a mit Strafe bedroht ist.“. Dieser Tatbestand ist erfüllt, wenn der Versicherungsnehmer einen Diebstahl oder Beschädigung zur Anzeige bringt ohne das Vorliegen eines tatsächlichen Diebstahls oder Beschädigung des Fahrzeuges. In diesem Zusammenhang werden häufig die Begriffe fingierter Diebstahl oder fingierter Unfall gebraucht. Meldet der Versicherungsnehmer daraufhin Schadenersatzansprüche an die Versicherung erfüllt er zusätzlich den Tatbestand des §263 StGB (siehe Betrug).

Zusammenfassend sind Fahrzeugdelikte durch einen hohen Facettenreichtum gekennzeichnet. Das gilt sowohl für die Deliktvielfalt – allein acht verschiedene Deliktgruppen (ohne deren Kombination), als auch für die konkreten Ausführungsweisen, welche an dieser Stelle den Rahmen der Arbeit sprengen, würde man sie alle separat darstellen wollen.

### **2.3.3 Beteiligte Personen (~Gruppen)**

An der Fahrzeugkriminalität sind mehrere Personen (~gruppen) beteiligt. Folgender Absatz soll einen Überblick geben, wer mit wem interagiert und die beteiligten Personen (~gruppen) beschrieben. Aus der Betrachtung der Delikte im Kontext der deutschen Rechtsprechung geht bereits eine zentrale Personengruppe hervor: die Täter. Neben den Tätern sind Fahrzeugbesitzer und Fahrzeugfahrer in dieser Arbeit die zweite bedeutsame Personengruppe. Die Interaktion zwischen Tätern und Fahrzeugbesitzern kann durch weitere Parteien beeinflusst werden, als das im Einzelnen sind: „Polizei, Gerichte und Gesetzgebung“, „Versicherungen“ und „Hersteller von Schutzsystemen“. Abbildung 1 gibt einen Überblick über diese Gruppen und deren Interaktion (~sart).

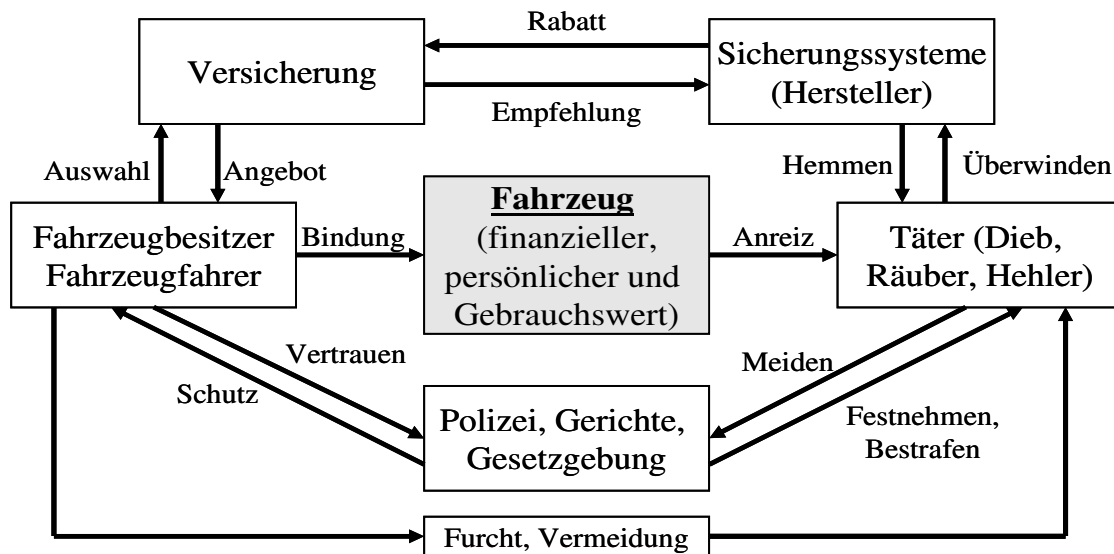


Abb. 1: Grafische Interaktionsmatrix zwischen den Personengruppen

### Täter

Als Ausgangspunkt eignet sich das Kraftfahrzeug (KFZ), als zentrales Objekt (vgl. Abb. 1). Dieses stellt einen Anreiz für Täter dar. Der Anreiz kann dabei variieren zwischen kurzfristiger Nutzung (im Sinne einer Spritztour, auch Joyriding genannt), dauerhafter Aneignung (Übereignung) oder persönlicher Bereicherung durch den anschließenden Verkauf des gesamten Fahrzeuges oder von Teilen des Fahrzeuges (vgl. Kapitel 4). Neben diesen Motiven kann ein Fahrzeug auch einen Anreiz zur Beschädigung (Vandalismus) darstellen oder als Objekt gebraucht werden um weitere Straftaten zu verüben z.B. als Fluchtfahrzeug.

Täter stehen – vermittelt über das Fahrzeug – in direkter Beziehung zu den Fahrzeugbesitzern. Darüber hinaus interagieren sie mit (Herstellern von ~) Sicherungssystemen und der Polizei. In dieser „Funktion“ sollten sie das Sicherheitsempfinden, Einschätzung und Verhalten der Fahrzeugbesitzer (vgl. Kapitel 3) beeinflussen, die Aufklärung und Festnahme durch die Polizei meiden und stetig neue Strategien um Sicherungssysteme direkt zu überwinden oder zu umgehen verfolgen (vgl. Kapitel 4).



### Fahrzeugbesitzer

Erneut ausgehend vom Kraftfahrzeug (KFZ) besteht seitens der Fahrzeugbesitzer oder Fahrzeugnutzer eine Bindung an das Fahrzeug. Diese sollte beispielweise bestimmbar sein durch den finanziellen, den persönlichen (emotionalen) Wert des Fahrzeuges und / oder durch den Gebrauchswert. Der Gebrauchswert ist der Wert, den eine Sache hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit, ihrer Eignung für bestimmte Funktionen u. Zwecke hat. Der Gebrauchswert kann dem Nutzwert entsprechen, muss dies aber nicht zwangsläufig (vgl. Kapitel 3). Der emotionale Wert eines Fahrzeuges bestimmt sich durch die qualitative und quantitative Ausprägung des emotionalen Bezuges zum Fahrzeug – also die Art und Weise, in der Menschen ein, von Gefühlen geprägtes Verhältnis zum Fahrzeug aufbauen (vgl. Kapitel 3).

Ferner stehen Fahrzeugbesitzer in Interaktion mit Versicherungen (zumindest in Deutschland). In Abhängigkeit des wahrgenommenen Fahrzeugwertes, Kriminalitätsrisiko und Schadensschätzung sollten Fahrzeugbesitzer eine Versicherung aus dem Gesamtangebot auswählen, die am ehesten zu ihren Bedürfnissen passt. Im Umkehrschluss sollten Versicherungsunternehmen bestrebt sein Fahrzeugbesitzern Versicherungen anzubieten, die deren Präferenzen adressieren.

Darüber hinaus zählen auch die Hersteller von Sicherungssystemen, wie Wegfahrsperren oder Lenkradschlössern zu den Interaktionspartnern. Diese Interaktion wiederum kann teilweise durch Versicherungen vermittelt sein, indem diese den Verbau bestimmter Systeme rabattieren oder vorschreiben.

Zwischen Fahrzeugbesitzern und Tätern sollte eine – über das Fahrzeug vermittelte – Interaktion bestehen. Diese sollte häufig durch Unsicherheit der Fahrzeugbesitzer gekennzeichnet sein, in Bezug auf die Schadenfreiheit des Fahrzeuges und entsprechendem Verhalten zur Vermeidung von Fahrzeugkriminalität und damit verbundenen Schäden. Und während von Tätern Polizei und Gerichte als „Gegenspieler“ betrachtet werden sollten, sehen Fahrzeugbesitzer in ihnen eher Verbündete. Die Interaktion zwischen Polizei, Gericht, Gesetzgebung und den Fahrzeugbesitzern sollte folglich geprägt sein durch ein Vertrauen, die Wahrung der Interessen der Besitzer betreffend und der Forderung nach Schutz vor (Fahrzeug)Kriminalität.

### Polizei, Gerichte, Gesetzgebung

Innerhalb des Deutschen Staatsgebietes obliegt die Ausübung hoheitlicher Macht und Gewalt den dafür installierten Organen und Institutionen. Dabei gilt – wie in vielen Demokratien – das Prinzip der Gewaltenteilung. Diese Teilung vollzieht sich horizontal zwischen Bund-, Länder- und Kommunalebene sowie vertikal durch die Trennung zwischen gesetzgebender Gewalt (legislative), der Rechtsprechenden Gewalt (judikative) und der vollziehenden Gewalt (exekutive). Die Exekutive, vertreten durch Polizei, LKA und BKA initiiert dabei die Prozesskette, in deren weiterem Verlauf nach der Festsetzung eines Täters die Rechtsprechung auf Basis bestehender Gesetze die Tat(en) interpretiert und das Strafmaß bemisst. Abschließend „übernimmt“ wieder die exekutive Gewalt die Vollstreckung der Strafe – im Falle von Gefängnisstrafe die entsprechenden Justizvollzugsanstalten.

Die Zielsetzung der polizeilichen Sachbearbeitung umfasst dabei die Feststellung von Fahrzeugkriminalität, deren Aufklärung und beweismäßiger Überführung der Täter sowie deren Verhinderung. Konkret stellt sich die Polizei dabei folgende Aufgaben (Springstein, 1996):

- Verringerung der Fallzahlen durch vermehrte Überführung und Inhaftierung von Intensivtätern
- Verbesserung der Aufklärungswahrscheinlichkeiten durch qualifizierte Anzeigenaufnahme und intensivere Tatortarbeit
- Beeinflussung des illegalen Absatzmarktes durch intensivere Bekämpfung der Hehlerei
- Erkennen der Strukturen organisierter Kriminalität und gezielte Verfolgung dieser organisierten Straftätergruppen
- Begleitende, verstärkte Präventionsmöglichkeiten, wo immer möglich.

Wie diese Arbeitsziele von Tätern bewertet werden und welche Konsequenzen daraus bei Tätern in der Tatplanung und Ausführung bestehen wird in Kapitel 4 näher erläutert werden.

### Versicherungen

Versicherung ist die planmäßige Deckung, eines im Einzelnen ungewissen, insgesamt schätzbaren Geldbedarfs, auf der Grundlage zwischenwirtschaftlichen Risikoausgleichs (Farny, Helten, Koch, & Schmidt, 1988). Dabei ist das Grundprinzip die kollektive Risikoübernahme. Viele zahlen einen Versicherungsbeitrag in den Geldtopf der Versicherer ein, um beim Eintreten eines Versicherungsfalles aus diesem Geldtopf einen Schadenausgleich zu erhalten. Da der Versicherungsfall wahrscheinlich nur bei wenigen Versicherten eintreten wird, reicht dieser typischerweise bei bezahlbarem Beitrag aus. Voraussetzung ist, dass der Umfang der Schäden statistisch abschätzbar und mit versicherungsmathematischen Methoden der benötigte Beitrag für jedes Mitglied des Kollektivs bestimmbar ist. Anhand dieser Definition ist die Aufgabe der Versicherung der finanzielle Schadenausgleich, so wie im Versicherungsvertrag festgehalten. Somit fungiert die Versicherung als Vermittler zwischen Schaden und geschädigter Person. Zu beachten ist der finanzielle Charakter der Vermittlung. Aspekte wie Schaden durch zeitlichen Aufwand oder emotionale Aspekte wie Furcht adressieren Versicherungen nur in Ausnahmefällen. Welchen Schadenersatz Versicherte (Fahrzeugbesitzer) erwarten und welchen Einfluss das auf die Einschätzung von Schäden durch Fahrzeugkriminalität hat wird in Kapitel 3 detailliert erläutert.

### Hersteller von Sicherungssystemen

Sicherungssysteme für Fahrzeuge gehören zur Gruppe der Schutzsysteme. Schutzsysteme sind - allgemein formuliert - eine Maßnahme, um eine Sache oder Person vor der Wirkung einer Gefahr zu bewahren. Den Sicherungssystemen oder Securitysystemen kommt in der Interaktionsmatrix (siehe Abb. 1) eine besondere Rolle zu, denn sie adressieren sowohl Täter als auch Fahrzeugbesitzer. Dabei variieren die Wirkmechanismen von derartigen Systemen in Abhängigkeit des Systemverständnisses, dessen Aufbau und Benutzung durch den Fahrer. Den Tätern sollen sie die Tatausführung erschweren, indem sie den Aufwand erhöhen, die Überwindung unmöglich machen oder das Entdeckungsrisiko erhöhen. Den Fahrzeugbesitzern sollen Securitysysteme ein Plus an Sicherheit vermitteln. Indem sie die Tat erschweren sollen sie in weiterer Konsequenz das Risiko eines Schadens minimieren. Dabei ist der finanzielle Nutzen solcher Systeme nicht eins zu eins übertragbar auf den Fahrzeugbesitzer und häufig treten Versicherungen als vermittelnde Instanz auf.

Dabei bieten sie Investitionsanreize indem sie Sicherungs- beziehungsweise Securitysysteme über die Versicherungsbeiträge regeln und Initiativen zum verpflichtenden Verbau derartiger Systeme forcieren. Einen Überblick über Securitysysteme in Fahrzeugen, deren Ziele und Wirkweisen gibt Anhang 10.10.

### **2.3.4 Statistische Einordnung in die Gesamtkriminalitätsbelastung**

Dieser Abschnitt soll den Umfang der Fahrzeugkriminalität aufzeigen und die Bedeutung im Verhältnis zur Gesamtkriminalität abbilden. In Anlehnung an die, unter 2.3.2 vorgestellten Deliktbereiche vollzieht sich die Einordnung von der ganzheitlichen Betrachtung hin zu den einzelnen Delikten, jeweils in Bezug auf Fallzahlen und (Schaden) Kosten sowie deren Entwicklung im zeitlichen Verlauf.

#### Datengrundlage

Im Jahr 2008 waren in Deutschland 41,18 Millionen KFZ zugelassen (Statistisches Bundesamt, 2010). 2005 waren es noch zirka 1 Million Fahrzeuge weniger (40,17 Millionen KFZ). Insgesamt ist seit der Massenproduktion die Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge in Deutschland stetig gestiegen. Dieser Trend setzte sich mit unterschiedlich hohen Zuwachsraten bis ins Jahr 2009 fort (Statistisches Bundesamt, 2010). Diese Fahrzeuge bilden den Relationsrahmen für die weiteren Betrachtungen der Fahrzeugkriminalität.

Laut Polizeilicher Kriminalstatistik (PKS) für das Jahr 2007 gab es in Deutschland 6 284 661 registrierte Delikte (Bundeskriminalamt, 2009). Zu Beginn sei vorangestellt, dass die Polizeiliche Kriminalstatistik nur einen Ausschnitt aus der Gesamtkriminalitätsbelastung darstellt. Neben dem sogenannten Hellfeld, also allen registrierten Verstößen gegen das Strafgesetzbuch welche durch die PKS berichtet werden gibt es das so genannte Dunkelfeld. Dunkelfeld bezeichnet die Menge an Fällen, welche nicht zur Anzeige gebracht wurden. Meist sind diese „Dunkeldelikte“ von geringer Schwere (Bundeskriminalamt, 2009). Mit einem Anteil von 3 456 485 Fällen lag die Aufklärungsquote bei rund 55 % und verfehlte nur knapp den Höchststand von 55,4 % im Vorjahr (2006). Die gesamte Diebstahlkriminalität betrug dabei mit 2 561 691 Fällen anteilig 40,76 % an allen erfassten Fällen.

Die entsprechenden Häufigkeitszahlen, der Anteil an der Gesamtkriminalität sowie die dazugehörigen Aufklärungsquoten sind in Tabelle 3 abgebildet. Zusätzlich wurde die Verwendung von Schusswaffen ermittelt und differenziert nach Drohen und Gebrauch um das Ausmaß an Gewalt (~bereitschaft) in der jeweiligen Deliktgruppe abzuschätzen.

Tabelle 3: Fahrzeugdelikte und statistische Kennwerte für das Jahr 2007

Delikt	Häufigkeit (Ver- änderung zum Vor- jahr)	Anteil an der Gesamt- kriminalität	Auf- klärungs- quote	Anteil un- vollendet (Versuche)	mit Schuss- waffe ge- droht / ge- schossen
Diebstahl von KFZ	39 438 (-6,8%)	0,6 %	30,3 %	23,8 %	0
Diebstahl in / aus KFZ	350 034 (-3,2%)	5,6 %	11,0 %	15,5 %	0
Diebstahl an KFZ	134 866 (-5,6%)	2,1 %	9,4 %	1,9 %	0
Unterschlagung	7 864 (-7,7%)	0,1 %	96,2 %	1,4 %	0
Betrug	2 849 (+2,9%)	0,0 %	94,1 %	14,7 %	0
Raub	448 (+6,9%)	0,0 %	49,1 %	26,1 %	88 / 11
Hehlerei	1 710 (-3,8%)	0,0 %	96,6 %	3,2 %	0
Sachbeschädigung	287 238 (+2,6%)	4,6 %	18,8 %	0,7 %	0 / 207
Fahrzeugkriminalität (Summe)	824 447 (-1,8%)	13 %	M=50,69 %	M=10,9 %	88 / 218

Ein Vergleich der Häufigkeiten aller Fahrzeugdelikte untereinander zeigt, dass sich Diebstähle von, in, aus und an KFZ sowie die Sachbeschädigung von KFZ zahlenmäßig von den Delikten Raub, Unterschlagung, Betrug und Hehlerei abheben. Trotzdem ein gewisser Anteil der Diebstähle von KFZ auf (meist jugendliche) Täter zur unbefugten Ingebrauchnahme zurückführen lässt, erscheint die Zahl der Hehlerei unterrepräsentiert. Folgt man der Statistik würden nur 0,23 % der gestohlenen Fahrzeuge weiter verkauft. Diese Zahl kollidiert mit den Einschätzungen des Bundeskriminalamtes zur organisierten Fahrzeugkriminalität, wonach mehr als 50 % der dauerhaft verschwundenen Fahrzeuge in osteuropäische Länder – speziell über bzw. nach Polen – verschoben werden. Von den 39438 entwendeten Fahrzeugen blieben 15 771 auf Dauer verschwunden (Bundeskriminalamt, 2009). Laut Einschätzung des Deutschen Bundeskriminalamtes wurde ein Großteil dieser Fahrzeuge in das osteuropäische Ausland abgesetzt.

Insbesondere die Baltenrepubliken, die kaukasischen Republiken, die Großstädte der russischen Föderation sowie die Ukraine, Kasachstan, Rumänien, Bulgarien und die Staaten des ehemaligen Jugoslawien spielen als Abnehmerländer eine wichtige Rolle. Daneben sind immer noch die Länder des Nahen und Mittleren Ostens und Nordafrika Absatzgebiete (Sehr, 1995). Ein weiterer Aspekt, der zur Unterrepräsentation der Hehlerei führt ist die organisierte Struktur der Tätergruppen, wobei wesentlich häufiger Täter ermittelt werden, denen Diebstahl nachgewiesen werden kann oder der illegale Umbau von Fahrzeugen – nicht aber Hehlerei (Copes & Cherbonneau, 2006).

### Diebstahl in und aus KFZ

Mit einer absoluten Häufigkeit von 350034 Fällen erreicht der Diebstahl in und aus KFZ im Jahr 2007 einen Anteil von 5,6 % an der Gesamtkriminalität in Deutschland. Rein statistisch wird zirka alle 2 Minuten ein solcher Diebstahl in Deutschland verübt. Die Täter werden dabei dem Typ Amateure zugeschrieben (Springstein, 1996). Laut polizeilicher Kriminalstatistik können 26,8 % aller aufgeklärten Fälle der Beschaffungskriminalität zugeordnet werden. Diese Taten wurden vorrangig durch Konsumenten harten Drogen verübt, in vielen Fällen durch das Öffnen oder Zerstören einer Fahrzeughür oder Scheibe.

Fokussiert werden vor allem Gegenstände, die lose im Fahrzeug und über einer gewissen Wertgrenze liegen sowie leicht veräußerbar sind (Springstein, 1996). Sind die Gegenstände hingegen mit dem Fahrzeug (fest) verankert, wie Airbags oder Sitze, sind die Täter neben den Amateuren im Bereich der professionellen Kriminalität zu finden. An dieser Stelle konfundieren Diebstähle aus und von KFZ, denn häufig werden ganze Fahrzeuge gestohlen um anschließend Teile aus dem Fahrzeug zu demontieren und diese als Ersatzteile zu verkaufen (vgl. Kapitel 4). Der Diebstahl von fest verbauten Navigationsgeräten wird heute fast ausschließlich von spezialisierten Banden begangen. Dies hat mehrere Gründe, einerseits sind die Geräte nur mit Können und Werkzeug schnell und beschädigungsfrei auszubauen und die Wiederinbetriebnahme erfordert die Überwindung mindestens einer elektronischen Gerätesperre. Beides stellt für Laien ein Problem dar.

### Diebstahl an KFZ

Der Diebstahl an KFZ sollte ein ähnliches Bild wie der Diebstahl aus KFZ offenbaren. Auch hier sollte sich eine Zweiteilung der Täterschaft in Laien und Profis mit einer entsprechenden Korrelation der entwendeten Gegenstände finden lassen. Laien sollten Fahrzeugteile bevorzugen, welche leicht und schnell demontierbar und anschließend veräußerbar sind, während Profis über Wissen, Werkzeug und Fertigkeiten verfügen und auf Anfrage stehlen sollten und auch der Zeitfaktor bei der Demontage die Hauptrolle spielen sollte. Durch Laien häufig entwendete Fahrzeugteile sind Antennen, Spiegel, Blinkerkappen und diverse Klappen, Deckel und Zierelemente (Sehr, 1995). Bei den Profis dominieren Teile mit hoher Gewinnspanne, zum Beispiel Felgensätze, Sitze (inklusive Airbags), komplette Türen, Kotflügel, Heckklappen oder Xenon- Scheinwerfer (Sehr, 1995). Für letztgenannte Bauteile besteht ein großer Nachfragemarkt, ähnlich wie bei den sogenannten LED – Tagfahrlichtelementen, was zu den hohen Häufigkeitszahlen führen dürfte. Insgesamt ist der Trend in den drei Kraftfahrzeugdiebstahlsbereichen rückläufig. Folgt man der Polizeilichen Kriminalstatistik gingen in den Jahren 2006 und 2007 der Diebstahl von KFZ um 6,8 %, der Diebstahl an KFZ um 5,9% und der Diebstahl aus KFZ um 3,2% zurück. Dieser rückläufige Trend in den reinen Häufigkeiten lässt sich ab 1993 für Diebstahl aus KFZ und ab 1995 für den Diebstahl von KFZ beobachten, gilt jedoch für die finanziellen Schäden nur

im begrenzten Maß, da zwar weniger Teile gestohlen werden, diese jedoch in der Schadenregulation teurer geworden sind (Mathea, 2010).

### Unterschlagung

Für den Deliktbereich der Unterschlagung von KFZ lässt sich erstmals seit 5 Jahren ein rückläufiger Trend beobachten. So sank die Zahl von 2006 auf 2007 um 7,7% auf 7864 Fälle. Damit hebt sich der Kraftfahrzeugbereich von den übrigen Unterschlagungsdelikten, bei denen eine konstante Erhöhung verzeichnet wurde, ab. Unterschlagungsdelikte von Fahrzeugen hatten in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, da Täter aufgrund der fortlaufenden Verbesserungen technischer Sicherungseinrichtungen mit einer Anpassung des Modus Operandi reagiert hatten. Dabei gingen die Täter dazu über, PKW anzumieten oder zu leasen und anschließend zu unterschlagen denn das herkömmliche Öffnen und Wegfahren eines Fahrzeuges wurde erheblich erschwert (Bundeskriminalamt, 2008). Laut INPOL sind im Jahr 2007 insgesamt 1.712 Pkw (2006: 2.136) durch Unterschlagung dauerhaft abhanden gekommenen (Bundeskriminalamt, 2009). Dies entspricht einem Rückgang um rund 20 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei kann die Hälfte aller Taten auf Mehrfachtäter zurückgeführt werden, die in 80% der registrierten Fälle allein handelten. Im Gegensatz zu den Diebstählen aus KFZ scheint Beschaffungskriminalität hinter den Aspekt der persönlichen Bereicherung zu treten. Der Anteil der Konsumenten harter Drogen an allen Tätern liegt bei 2,3% für das Jahr 2007 und in 0,7% der Fälle wurde die Tat unter Alkoholeinfluss begangen. Miet- und Leasingfahrzeuge eignen sich durch die zeitweilige Überlassung besonders für Unterschlagungen (Bundeskriminalamt, 2009). Experten aus Versicherungsfirmen schätzen für alle als gestohlen gemeldeten Mietfahrzeuge den Anteil unterschlagener Mietfahrzeuge auf 70%, den Anteil tatsächlich gestohlener Fahrzeuge auf 30%. Von 1 160 abhanden gekommenen Mietfahrzeugen im Jahr 2007 wurden 960 Fahrzeuge wiederbeschafft, 200 blieben auf Dauer verschwunden, was der Aufklärungsquote von ca. 96% entspricht. Das Vorgehen der Täter bei der Unterschlagung von Leasingfahrzeugen differiert von dem der Mietwagen. Kennzeichnend ist hier die Nutzung (ehemaliger) seriöser Firmenmängel um Bonität vorzutäuschen und infolgedessen größere Mengen an Leasingfahrzeugen ordern zu können. Häufig beobachtet wurde in diesem Zusammenhang das so genannte Untervermieten, bei dem geleaste Fahrzeuge



als Mietwagen an Dritte überlassen wurden. Meist werden bei der Leasingunterschlagung die Zahlungen der Leasingraten ein bis zwei Monate nachdem das Fahrzeug verschwunden ist eingestellt. Problematisch daran ist die verspätete Verlustmeldung und entsprechend werden diese Fahrzeuge mit einem hohen zeitlichen Verzug zur Fahndung ausgeschrieben.

### Betrug

Eng verwandt mit der Unterschlagung ist der Betrug, auch als betrügerisches Erlangen von KFZ bezeichnet. Mit 2849 registrierten Fällen im Jahr 2007 hatte dieser Deliktbereich einen geringen Anteil (0,001%) am Gesamtkriminalitätsaufkommen. Jedoch ist Betrug einer der drei Fahrzeugkriminalitätsbereiche von acht, in dem eine Steigerung von knapp 3 Prozent zum Vorjahr festgestellt wurde und bezeichnet im Vergleich zur allgemeinen rückläufigen Kriminalitätsentwicklung einen gegenläufigen Trend. Durch verbesserte Sicherungssysteme sollte der passende Fahrzeugschlüssel immer notwendiger und eine Verlagerung hin zu den Delikten, welche den Diebstahl durch oder mit Fahrzeugschlüssel beinhalten immer wahrscheinlicher werden. Eine weitere Erhöhung der Fallzahlen für die nächsten Jahre kann demnach erwartet werden.

### Raub

Sowohl Unterschlagung, als auch Diebstahl, Hehlerei und Betrug sind gekennzeichnet durch den Nichtgebrauch von Schusswaffen. Dagegen stehen Raub und Sachbeschädigung. In beiden Deliktbereichen wurden Waffen mitgeführt und zur Tatausführung benutzt.

Raub, räuberischer Angriff auf Kraftfahrer oder räuberische Erpressung von Kraftfahrern sind die Kraftfahrzeugdelikte, welche mit 448 registrierten Fällen zwar weit unter den anderen Delikten liegen, allerdings durch die höchste Gewaltausprägung gekennzeichnet sind. Das gilt sowohl für die Androhung von Gewalt als auch für deren Anwendung. So wurde in 88 von 448 Fällen mit einer Schusswaffe gedroht – das entspricht einem Anteil von 19,64%. Statistisch gesehen wurde alle 20 Stunden ein räuberischer Angriff auf einen Kraftfahrer verübt und bei jedem fünften Fahrzeugraub eine Schusswaffe zum Drohen genutzt, insgesamt wurde dabei in 11 Fällen tatsächlich geschossen. Die Anzahl der – bei diesen Rauben – Getöteten lässt sich aus der Polizeilichen Kriminalstatistik nicht ableiten, da diese Fälle entsprechend der Codierungsrichtlinien

der PKS unter Tötungsdelikten subsumiert werden. In 229 Fällen von 448 waren Taxifahrer Ziel des räuberischen Angriffes. Häufig wurden dabei die besonderen Bedingungen des Straßenverkehrs von den Tätern gezielt ausgenutzt. Die Betrachtung der Fallzahlenentwicklung zeigt eine Steigerung zwischen 2000 und 2004. In den Jahren 2005 und 2006 konnte ein deutlicher Rückgang beobachtet werden. Bei der Betrachtung des drohenden Schusswaffengebrauches verhält es sich ähnlich (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Fallzahlenentwicklung für räuberische Angriffe auf Kraftfahrer

Berichtsjahr	registrierte Fälle	mit Schusswaffe gedroht	mit Schusswaffe geschossen
2007	448	88	11
2006	419	80	4
2005	493	91	7
2004	581	128	13
2003	549	143	12
2002	562	126	10
2001	538	124	8
2000	506	103	8

#### Sachbeschädigung von und an KFZ

Die Sachbeschädigung von KFZ stellt mit 287 238 Fällen die zweithäufigste Form der Fahrzeugkriminalität dar, statistisch betrachtet kommt etwa alle 2 Minuten ein Fall vor. Das entspricht einem Anteil von 4,6 Prozent an der Gesamtkriminalität im Jahr 2007.

Wie auch der räuberische Angriff auf Kraftfahrer ist die Sachbeschädigung gekennzeichnet durch Schusswaffengebrauch (207 registrierte Fälle) und unterstreicht den vorrangig beschädigenden und zerstörenden Charakter der Sachbeschädigung an KFZ. In den Jahren zwischen 2001 und 2006 betrug die Anzahl der Fälle mit Schusswaffengebrauch 260 bis 317.

Im zeitlichen Verlauf konnte im Jahr 2007 jedoch erstmals eine deutliche Reduktion des Schusswaffengebrauches gegenüber den Vorjahren festgestellt werden. Der Versuchsanteil - also der Anteil an allen registrierten Fällen, in denen die Tat nicht vollständig ausgeführt wurde - ist bei der Sachbeschädigung mit 0,7 Prozent im Vergleich zu anderen Fahrzeugdelikten am niedrigsten. Dies könnte sich durch die relativ einfache Tatausführungsmöglichkeit erklären.

Mit einer Häufigkeit von 824 447 Fällen und einem Anteil von 13% stellen Fahrzeugdelikte immer noch einen erheblichen Anteil am Kriminalitätsgesamtaufkommen in Deutschland dar. Dabei wird nur jeder zweite Fall aufgeklärt. Trotz stetiger Anstrengungen den Schutz vor Fahrzeugkriminalität zu erhöhen wurde insgesamt nur ein leichter Rückgang erreicht (-1,8%).

### **3. Fahrzeugkriminalität aus Perspektive der Fahrzeugbesitzer**

Das folgende Kapitel greift die Perspektive der Fahrzeugbesitzer im Kontext von Fahrzeugkriminalität auf. Der Fokus liegt hierbei auf psychologischen Aspekten, wie den Interaktionen mit den – unter 2.3.3 beschriebenen – Personen(~gruppen) und dem Fahrzeug, inklusive dessen Nutzungskontext. Zur Erfassung der qualitativen und quantitativen Ausprägungen dieser Interaktionen wurden zwei Untersuchungen durchgeführt: Eine Studie mit 40 Oberklassefahrern und eine Onlinebefragung. In beiden Untersuchungen wurden unterschiedliche Aspekte der Auswirkungen von Fahrzeugkriminalität auf Fahrzeugbesitzer erfasst. Hierbei wurde besonders der Frage nachgegangen, inwiefern mögliche Bedrohungen von Sache (Fahrzeug, Fahrzeugteile und Wertgegenstände im Fahrzeug) und Person (Fahrer, Insassen) durch Täter Furcht- oder Vermeidungsreaktionen hervorrufen und wie hoch Sachschäden und daraus resultierende Belastung eingeschätzt werden. Dazu wurden unterschiedliche Methoden aus der psychologischen Forschung angewandt um Zusammenhänge zwischen unabhängigen Faktoren (Voraussetzungen) und abhängigen Faktoren (Reaktionen von Besitzern und Tätern) zu identifizieren, abzubilden, zu quantifizieren und zu prüfen.

#### **3.1 Erfassung von Fahrzeugkriminalität**

Fahrzeugbesitzer sind im Kontext der Fahrzeugkriminalität in die Gruppe der Opfer einordbar. Demzufolge finden sich Modelle und Theorien zu den Konsequenzen der jeweiligen Fahrzeugdelikte im Forschungsbereich der Viktimologie. Gegenstand dieser Forschung sind die Opferpersönlichkeitsstrukturen, der Prozess des Opferwerdens (Viktimisierung), die Beziehungsstrukturen zwischen Opfer und Tätern und die Folgen für die Opfer einer Straftat. Im Kontext dieser Arbeit lag der Fokus primär auf den Folgen für die Opfer eines – der unter 2.3.2 vorgestellten – Fahrzeugdelikte.

Zur Erfassung der relevanten Aspekte von Fahrzeugkriminalität aus Besitzerperspektive wurden zwei unterschiedliche Erhebungsstrategien verfolgt. Dieses Vorgehen ist der Zielstellung dieser Arbeit, einer möglichst umfassenden Beschreibung und Erklärung und dem Mangel an wissenschaftlichen Untersuchungen zu psychologisch – technischen Aspekten von Fahrzeugkriminalität zuzuschreiben. Dementsprechend wurde ein explorativer Ansatz verfolgt. Aus diesen Gründen war es nicht möglich auf bestimmte Aspekte der Fahrzeugkriminalität bezüglich der Wirkung auf Fahrzeugbesitzer zu fokussieren.

Somit wurden im Vorfeld der beiden Untersuchungen alle denkbaren Faktoren, welche die (Wechsel-) Wirkung zwischen Fahrzeugbesitzer, Fahrzeug und Täter beeinflussen erhoben. Die Erhebungen basierten auf Sichtung der einschlägigen Literatur, veröffentlichten Dokumenten aus der Polizei- und Justizarbeit, Experteninterviews mit Polizei, LKA, Justiz und forschenden Institutionen sowie Fokusgruppen mit Fahrzeugbesitzern mit und ohne Kriminalitätserfahrung.

### **3.1.1 Relevante Aspekte der Fahrzeugkriminalität aus Besitzerperspektive**

Im Vorfeld der beiden Erhebungen wurde eine Übersicht der zu untersuchenden Einflussfaktoren und beeinflussten Variablen erstellt (vgl. Abb. 2). Dabei wurden, nach der „Top Down“ Strategie, einzelne Faktoren den Konstrukten zugeordnet, welche in der Literatur als Folgen von kriminellen Handlungen aufgeführt sind. In Anlehnung an die – in der Viktimisierungsforschung akzeptierte – Einordnung der Folgen einer Straftat in Bezug auf das Opfer wurde die primäre Viktimisierung fokussiert. Unabhängig von der Verwirklichung des jeweiligen Straftatbestandes erfasst der Begriff der primären Viktimisierung alle unmittelbaren physischen, psychischen und wirtschaftlichen Folgen der Straftat für das unmittelbare und mittelbare Opfer, z.B. Familienangehörige (Schneider, 1975; S. 15). Dabei ist es von psychischen, sozialen und ökonomischen Faktoren abhängig und folglich individuell unterschiedlich, was überhaupt und in welchem Maße eine Straftat seitens des Opfers als Viktimisierung eingestuft wird und welche Folgen sich daraus ergeben. Häufig treten materielle Schäden, insbesondere wenn sie durch Versicherungen oder eigene Ressourcen ausgeglichen werden können oder körperliche Verletzungen, wenn sie keine bleibenden Schäden hinterlassen hinter die psychischen Folgewirkungen der Straftat. Letztere

werden von Opfern krimineller Viktimisierungen als besonders belastend eingestuft (Haupt, Weber, & Bürner, 2003; S. 32). In diesem Kontext werden in der Literatur häufig Gewaltdelikte sowie Delikte mit anderer Zielrichtung, z.B. Wohnungseinbruchsdiebstähle, herausgestellt. Diese können unter ungünstigen Voraussetzungen psychische Belastungsstörungen bei den Opfern auslösen. Dieser Ansatz wurde auf den Deliktbereich der Fahrzeugkriminalität übertragen und findet Einklang in der Auswahl der zu untersuchenden Faktordimensionen und den entsprechend subsumierten einzelnen Faktoren (vgl. Abb. 2).

Die sekundäre Viktimisierung beschreibt die, über die direkten Folgen für das Opfer hinausgehenden Prozesse. Dazu zählen vor allem Bewältigungsstrategien des Opfers und dessen Interaktion mit den sozialen und materiellen Ressourcen, wie Familie, Freunde oder Versicherungen zum materiellen Schadenausgleich. Vor allem letzteres ist für die Fahrzeugkriminalität von Interesse: Wie Eingangs erwähnt, richteten sich die Taten vorrangig gegen das Fahrzeug bzw. Fahrzeugteile oder Gegenstände im Fahrzeug, welche materieller Natur sind.

Teilweise wird in der kriminologischen Literatur als dritte Stufe eines opferbezogenen Modells die sogenannte "tertiäre Viktimisierung" vorgeschlagen. Diese beschreibt die Übernahme und Verfestigung einer sogenannten "Opferidentität" (Haupt, Weber, & Bürner, 2003; S. 38). Die tertiäre Viktimisierung ist im Kontext der vorliegenden Arbeit zur Fahrzeugkriminalität nicht von Interesse, denn eine individuelle Analyse der Persönlichkeitsstruktur - als notwendige Voraussetzung zur Integration des Opferidentitätskonzepts - ist nicht Bestandteil der Zielstellung.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick der – als forschungs- und praxisrelevant erscheinenden – Konstrukte. Die subsumierten Einflussfaktoren und davon abhängigen Variablen (die Folgen fahrzeugkrimineller Delikte auf das Opfer) stellen einen Ausschnitt aus den jeweiligen Einzelfaktoren dar. Eine komplette Auflistung aller untersuchten Faktoren und Variablen findet sich in Anhang 10.2.

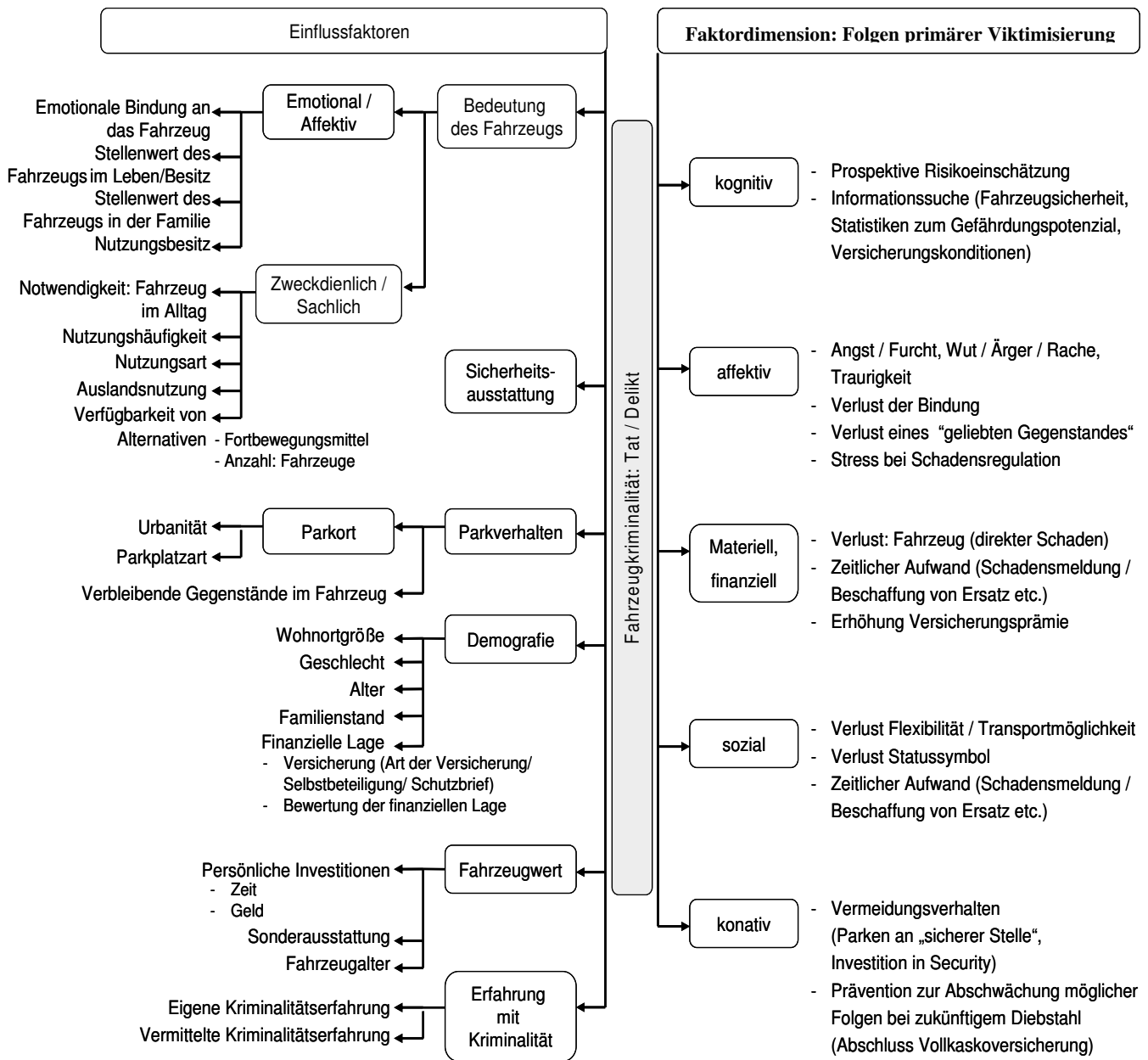


Abb. 2: Folgen von Fahrzeugkriminalität, Zusammenstellung der Faktordimensionen

### **3.1.2 Auswahl und Operationalisierung der Aspekte**

In Anlehnung an die identifizierten Faktordimensionen wurden in der ersten Untersuchung primär affektive, kognitive und konative Aspekte der Fahrzeugkriminalität erfasst.

Diese sind unter dem Konstrukt Furcht vor Fahrzeugkriminalität subsumierbar. Folglich wurden alle die Faktoren erhoben, welche das subjektive Sicherheits- bzw. Unsicherheitsempfinden beeinflussen und somit qualitativ und quantitativ die Furchtausprägung determinieren. Die Auswahl erfolgte anhand der Sichtung wissenschaftlicher Untersuchungen im Kontext divergenter Delikte, z.B. Wohnungseinbruchsdiebstahl (Feltus, 2003). Die so identifizierten und als relevant erachteten Faktoren wurden in den psychologisch – theoretischen Kontext eingebettet und durch Aussagen von Fahrzeugbesitzern, welche in Fokusgruppen erhoben wurden, ergänzt. Materielle (finanzielle) und soziale Aspekte spielten in der ersten Untersuchung zur Furcht eine untergeordnete Rolle. Die Operationalisierung der Faktoren wurde mittels Fragebogentechnik und der Heidelberger Strukturlegetechnik realisiert. Eine detaillierte Beschreibung der Untersuchung gibt der folgende Abschnitt unter 3.2.1.

In der anschließenden, zweiten Untersuchung lag der Fokus auf materiellen bzw. finanziellen Aspekten. Diese wurden in einem Online – Fragebogen neben demografischen und nutzungsspezifischen Faktoren erfasst. Eine detaillierte Beschreibung der Konstruktion des Fragebogens, dessen Verteilung und Ergebnisse finden sich entsprechend im Anschluss an die erste Untersuchung unter 3.3).



## **3.2 Furcht vor Fahrzeugkriminalität: Untersuchung an Oberklassefahrern**

Zur Erfassung von Furcht vor Fahrzeugkriminalität wurde ein multimethodisches Design gewählt, da zum Forschungsgegenstand „Kriminalitätsfurcht im Fahrzeugkontext“ bislang wenige Erkenntnisse existieren. Zusammenhänge zwischen den Faktoren (~gruppen) wurden mittels der Fragebogendaten identifiziert und auf Basis der qualitativen Informationen aus der Strukturlegetechnik differenziert interpretiert. Die Auswahl der Stichprobe adressierte aus praxisrelevanten Gründen ausschließlich Fahrer von Oberklassefahrzeugen, denn nach dem Top Down Prinzip erfolgt die Einführung neuer Systeme (z.B. Assistenz-, Komfort-, oder Securitysysteme) häufig über das Oberklassefahrzeugsegment. Somit sind Oberklassefahrer besonders geeignet, sie besitzen ein wertvolles Fahrzeug und sind aus Marketingperspektive die Zielgruppe für die Einführung von neuen Securitysystemen.

### **3.2.1 Theoretische Fundierung und Hypothesen**

Ziel der ersten Untersuchung war die detaillierte Erfassung der Furcht vor Fahrzeugkriminalität. In diesem Kontext kann Furcht eine direkte Reaktion auf eine Viktimisierungserfahrung oder aber auch indirekt die Angst vor der Möglichkeit, selbst Opfer zu werden, sein. Ferner wird sie als ereignisbezogene Reaktion und somit als vorübergehend und situationsbezogen verstanden. Bei der Kriminalitätsfurcht handelt es sich dem zufolge nicht um einen fixen Charakterzug, den manche Personen haben und andere nicht. Sie wird vielmehr von Erfahrungen, räumlich-zeitlichen und sozialen Situationen beeinflusst (Boers, 1991). Eine ausführliche Diskussion des Angst- bzw. Furchtkonstruktes findet sich im Rahmen von Spielbergers Modell (Spielberger, 1972). Innerhalb der Kriminalitätsforschung finden sich in ähnlichen Kontexten unterschiedliche Begrifflichkeiten. So wird von subjektivem Unsicherheitsempfinden der Bevölkerung, aber auch von Kriminalitätsfurcht gesprochen (Boers, 1991; Walter, 1995; Heinz & Spiess, 2001). Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird der Begriff der Furcht verwendet, im engeren Sinne der State - Furcht, also der ereignisbezogenen Furcht (Laux et al., 1987).

Entsprechend dem Modell von Boers (1991) wird Kriminalitätsfurcht als Einstellungskonzept verstanden. Dabei wird zwischen sozialer und personaler Dimension von Kriminalitätseinstellungen unterschieden. Die personale Dimension, welche für vorliegende Arbeit besonders relevant ist, umfasst die persönliche Betroffenheit von allgemeinen oder spezifischen Kriminalitätsereignissen. Ihr gegenüber steht die gesellschaftliche Dimension von Kriminalität. Kriminalitätsfurcht stellt sich in diesem mehrdimensionalen Konzept als eine primär emotionale Reaktion gegenüber Kriminalitätsereignissen dar, die als persönliche Bedrohung empfunden werden. Dabei wird ferner zwischen allgemeiner und spezifischer Furcht vor Kriminalität unterschieden. Neben der emotionalen Komponente gehören zur personalen Kriminalitätseinstellung eine kognitive und eine konative Komponente. Auch Hohage (Hohage, 2004) differenziert das Konstrukt Kriminalitätsfurcht in diese drei Dimensionen. Die kognitive Kriminalitätsfurcht wird als die persönliche Risikoeinschätzung, Opfer krimineller Handlungen zu werden verstanden, während sich das individuelle Schutz- und Vermeideverhalten innerhalb der konativen Kriminalitätsfurcht zeigt. Die affektive Dimension beschreibt die Furcht vor kriminellen Handlungen auf der emotional-physiologischen Reaktionsebene (vgl. Abb. 3).

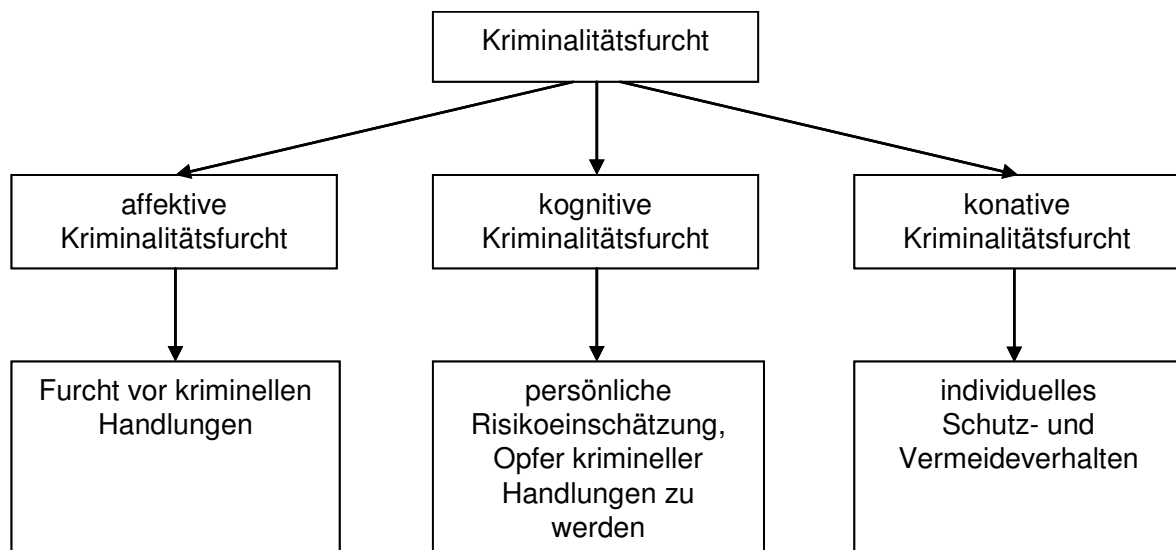


Abb. 3: Dimensionen der Kriminalitätsfurcht

Basierend auf psychologischen Theorien zu kognitiven Bewertungsprozessen wurde das Stressmodell (Lazarus, 1974) auf die Kriminalitätsfurcht übertragen. Boers beschreibt diesen Ansatz im Kontext der Entstehung personaler Kriminalitätseinstellungen vor dem Hintergrund von Wohnungseinbruchsdiebstählen (Boers, 1993). Er geht davon aus, dass die – aus Emotionen bestehende – Kriminalitätsfurcht bzw. das kriminalitätsbezogene subjektive Unsicherheitsempfinden mit zwei kognitiven Bewertungsprozessen in Zusammenhang steht: Die Bewertung einer bestimmten Situation als gefährlich und die Bewertung der persönlichen Fähigkeiten, eine solche Situation bewältigen zu können. Ergebnis dieser Bewertungsprozesse ist entweder das (von Flucht- oder Vermeidungsreaktionen begleitete) Furchtgefühl oder eine, mit Angst einhergehende Hilflosigkeit. Als eine weitere Reaktion kann aber auch eine mit aktiven Schutz- und Verteidigungsmaßnahmen korrespondierende Verärgerung oder Besorgnis resultieren (Boers & Kurz, 1997). Dieser Ansatz wurde in dieser Arbeit auf den Kontext der Fahrzeugkriminalität übertragen und neben der Gefahrenbewertung entsprechend die Beeinflussung durch Schutzsysteme erhoben. Die – in kriminologischen Untersuchungen – häufig erhobene Einschätzung des Risikos, Opfer einer Straftat zu werden, bezieht sich auf den ersten Bewertungsprozess. Dieser ist auf die äußere Gefahrensituation gerichtet. Da insbesondere schwerwiegende Bedrohungen relativ seltene Ereignisse sind, verläuft die persönliche Risikoeinschätzung in der Regel antizipativ. Das heißt, sie bezieht sich nicht auf eine aktuelle Gefahr. Als Bedrohung lassen sich solche Ereignisse bezeichnen, die Schädigungen oder Verluste mit sich bringen, gegenwärtig zwar noch nicht stattgefunden haben, aber antizipiert werden und die auf einen Verursacher zurückzuführen sind (Lazarus & Folkman, 1984; S. 32). Der Begriff der Antizipation verweist darauf, dass Bedrohungen subjektiv wahrgenommen und eingeschätzt werden. Die kriminalitätsbezogene persönliche Risikoeinschätzung bzw. das Bedrohtheitsgefühl sind demzufolge das Ergebnis einer vorweggenommenen Vorstellung von gefährlichen Situationen der möglichen Opferwerdung.

Die psychologische Risikoforschung liefert diesbezüglich einen Ansatz zur Beschreibung der Bewertung von Bedrohungen (Krohn & Krücken, 1993). Bedrohungen werden demnach nicht unabhängig von ihrer Quelle beurteilt, sondern vermittelt durch Vorstellungen und Assoziationen, die mit den Quellen verbunden sind. Diese Vorstellungen und Assoziationen, die die Risikowahrnehmung und –beurteilung wesentlich beeinflussen, resultieren wiederum aus Wissen und Erfahrungen.

Sie können dabei das Produkt aus früheren eigenen Opfererfahrungen sein, aber auch denen Dritter, den so genannten „vermittelten Opfererfahrungen“. Zwischen tatsächlicher objektiver Bedrohung und subjektiver Bewertung steht zudem ein Wahrnehmungsfilter aus Heuristiken, Schemata, Werturteilen, Interessen etc., der die Bewertung beeinflusst. Bedrohungen werden dementsprechend nicht in gleichem Maße repräsentiert, in dem sie real existieren. Deren Perzeption hängt wesentlich davon ab, gegen welche Werte (materielle, soziale, persönliche etc.) sie gerichtet sind.

Aus soziologischer Perspektive wird Kriminalitätsfurcht als ein soziales Phänomen in einer Dialektik zwischen subjektiven und objektiven Bedingungen diskutiert (Hope & Sparks, 2000). Zum Verständnis von Verbrechensfurcht wird die eigene Lebensbiographie inklusive etwaiger Opfererfahrungen und die individuelle Angstneigung herangezogen, aber auch demographische Variablen wie Geschlecht, Alter, Wohnortgröße, Familienstand, Bildung und Einkommen werden in dem soziologischen Konzept berücksichtigt. Für „die Kriminalität, die in unseren Köpfen stattfindet“ sind aber auch noch andere Determinanten von Bedeutung (Walter, 1995). Die subjektiv repräsentierte Kriminalitätswirklichkeit kann sich zum Beispiel durch Gespräche mit Bekannten, durch die Lektüre der Tageszeitung, oder auch durch Fernsehsendungen verändern. In der Untersuchung zur Kriminalitätsfurcht wurde dem Rechnung getragen und entsprechend Aspekte zur medial vermittelten Kriminalität als Faktoren im Fragebogen aufgenommen.

Nach bisherigen Erkenntnissen der Opferforschung ist die tatsächliche Wahrscheinlichkeit, Opfer zu werden, von den Merkmalen Alter, Geschlecht, Familienstand, Schulbildung, Wohnortgröße und Region des Wohnortes abhängig (Feldes, 2003). Das Ausmaß der tatsächlichen Bedrohung durch Kriminalität steht jedoch in keinem direkten Verhältnis zur individuellen Kriminalitätsfurcht. Die Furcht, die Personen vor Kriminalität haben, wird durch eine Vielzahl weiterer Faktoren determiniert. Verschiedene Studien der Kriminalitätsforschung belegen den Einfluss weiterer Faktoren auf die Kriminalitätsfurcht, z.B. Boers, 1991; Boers & Kurz, 1997; Kury & Oberfell-Fuchs, 1998; Kury & Oberfell-Fuchs, 2003. Neben den demografischen Faktoren spielen auch persönlichkeitsabhängige sowie Umwelteinflüsse eine wesentliche Rolle. Im Folgenden wird die Auswahl dieser Einflussgrößen sowie deren zugrunde liegenden Theorien dargestellt.

### Demographische Merkmale

Unter allen demographischen Merkmalen determinieren Geschlecht, Alter und Wohnortgröße die Kriminalitätsfurcht am meisten. Das zeigen die Ergebnisse aus Studien der allgemeinen Kriminalitätsforschung (vgl. Boers, 1991; Boers & Kurz, 1997; Kury & Oberfell-Fuchs, 1998; Feltes, 2003).

Geschlechtsspezifisch haben Frauen eine höhere affektive Kriminalitätsfurcht als Männer. Dieses Ergebnis konnte bisher in allen einschlägigen empirischen Studien belegt werden (z. B. Kury & Oberfell-Fuchs, 1998; Kury & Oberfell-Fuchs, 2003; Schwind et al. 2001). Wobei die Unterschiede je nach untersuchtem Deliktbereich schwanken: Sie sind insbesondere bei Sexualdelikten hoch, während sie bei Eigentumsdelikten geringer ausfallen. Die Ergebnisse einer Studie von Kury, Oberfell-Fuchs und Würger (2000), in der 5.500 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürgern aus fünf deutschen Städten befragt wurden zeigen, dass sich Frauen und Männer in der Einschätzung der Opferwahrscheinlichkeit für Sexualdelikte signifikant voneinander unterscheiden. In der Einschätzung der Opferwahrscheinlichkeit für andere Delikte konnten hingegen keine bedeutsamen Geschlechterunterschiede nachgewiesen werden (Kury, Oberfell-Fuchs & Würger, 2000, S. 555-563). Dies gelte vor allem für den Bereich der kognitiven Kriminalitätsfurcht, wie Kury und Oberfell-Fuchs (1998) nach einer Sichtung von deutschlandweiten Opferbefragungen angeben. Bezüglich der konativen Kriminalitätsfurcht sollten die größten Geschlechterunterschiede auftreten. Boers und Kurz (1997) beschreiben einen interaktiven Effekt der Kriminalitätsfurcht. So sind Frauen durch eine höhere Furcht im ersten Bewertungsprozess (vgl. Lazarus & Folkman, 1984) und zusätzlich durch weniger selbst zugeschriebene Bewältigungskompetenzen, im zweiten Bewertungsprozess gekennzeichnet. Dem zufolge sollten Frauen deutlich häufiger Straßen oder Örtlichkeiten meiden, um eine Viktimisierung zu verhindern (Kury & Oberfell-Fuchs, 1998).

Kury & Oberfell-Fuchs (1998) postulieren eine Zunahme der Kriminalitätsfurcht ab dem 50. Lebensjahr. Um diese Hypothese zu prüfen wurden neben dem Geschlecht drei Altersgruppen gebildet. Zwischen diesen sollten sich entsprechend Unterschiede finden, wenn sich diese Annahme auf den Bereich der Fahrzeugkriminalität direkt übertragen lässt.

Bezüglich der Wohnortgröße postulieren Kury et al. (1992) einen Zusammenhang zur Kriminalitätsfurcht. Verglichen wurden dabei ländliche Gegenden und Städte, wobei Stadtbewohner höhere Kriminalitätsfurcht berichteten.

Allerdings ist auch der Anteil der Personen mit Viktimisierungserfahrungen in Großstädten deutlich höher als in Städten und Dörfern unter 5000 Einwohner (Braithwaite et al., 1982, S. 178). Insbesondere bei Eigentumsdelikten erwies sich der Einfluss des Urbanisierungsgrades als bedeutsam. Die höhere Kriminalitätsfurcht von Großstadtbewohnern wurde als Folge vermehrt auftretender Erfahrungen mit Opferwerdung interpretiert. In Großstädten ist die Kriminalitätsrate höher als in ländlichen Gegenden, entsprechend sind auch die Viktimisierungsraten höher. Daraus resultiert eine höhere Verbrechensfurcht (Braithwaite et al., 1982, S. 178). Unterschiede in den drei Ebenen der Furcht wurden in der Untersuchung durch Braithwaite nicht betrachtet.

Bezüglich der finanziellen Einflussfaktoren beschreiben Boers und Kurz (1997) im Interaktionsmodell der Kriminalitätsfurcht (vgl. Boers, Kurz 1997, S. 188 ff. m.w.N.) die Coping-Fähigkeiten vor dem Hintergrund sozialer Milieudifferenzierungen. Sie gehen davon aus, dass Personen mit hoher Bildung und hohem Einkommen aufgrund besserer Coping-Strategien, höherer finanzieller Möglichkeiten und einer intensiveren Einbindung in sozial hilfreiche Strukturen kriminellen Ereignissen weniger ausgeliefert fühlen. In Bezug zur Kriminalität auf Fahrzeuge sind die finanziellen Aspekte von besonderem Interesse, denn Fahrzeuge stellen neben Gebrauchs- und Nutzwert einen nicht unerheblichen finanziellen Wert dar. Der finanzielle Hintergrund wurde aus diesem Grund mit erhoben, er dient als Relation der eingeschätzten finanziellen Kosten durch Fahrzeugkriminalität. Eine detaillierte Betrachtung der finanziellen Aspekte bezüglich Fahrzeugkriminalität findet sich im folgenden Abschnitt 3.3.

### Erfahrungen mit Kriminalität

Kriminalitätsoffer haben eine größere Kriminalitätsfurcht als Nicht-Opfer. Gemäß dem Viktimisierungsansatz geht Boers (1991) davon aus, dass konkrete Kriminalitätserfahrungen als Opfer die Kriminalitätsfurcht beeinflussen. Darüber hinaus postuliert Boers einen positiven Zusammenhang zwischen der Höhe der personalen Kriminalitätsfurcht und der Schwere der Viktimisierung. Laut Hermann und Simsa erhöhen Viktimisierungserfahrungen die Kriminalitäts-

furcht, vor allem das Vermeidungsverhalten (Hermann & Simsa 2003). Aber auch die vermittelte oder indirekte Opfererfahrung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Kriminalitätsfurcht, in erster Linie auf die kognitive Kriminalitätsfurcht. Feltes (2003) bezeichnet Personen mit indirekter Viktimisierungserfahrung als „Opfer vom Hörensagen“. Erste Untersuchungen, welche die vermittelte Kriminalitätserfahrung in Bezug auf Furcht (teilweise implizit) erfassten deuten darauf hin, dass diese relevanter ist als die eigene Erfahrung. Zur Prüfung dieses Effekts wurden sowohl eigene als auch vermittelte Kriminalitätserfahrungen im Fahrzeugkontext erhoben.

### Nutzungsspezifische Faktoren

Speziell im Kontext der Fahrzeugkriminalität kann davon ausgegangen werden, dass auch Faktoren der Fahrzeugnutzung eine bedeutsame Rolle in der Ausprägung und Einschätzung der Furcht bei Fahrzeugbesitzern spielen. Für diesen Bereich fehlen bis dato gesicherte Erkenntnisse oder Theorien, so dass im Folgenden die Faktoren genannt werden. Die Wirkung auf Furcht wird entsprechend im Anschluss berichtet. Das untersuchte Nutzungsverhalten umfasst dabei Park- und Fahrgewohnheiten. Beim Parken wurde dabei unterschieden nach Urbanität des Parkplatzes, der häufig genutzt wird (vgl. Wohnortgröße) oder auch die Art des genutzten Parkplatzes. Fahrrelevante Faktoren sind: Häufigkeit der Fahrten (im Sinne der Exposition), Art der Strecke (unbekannte Strecken erhöhen evtl. den Unsicherheitsfaktor), Fahrten ins Ausland, der Transport wertvoller Gegenstände (als Ergänzung zum Fahrzeugwert) oder die Mitnahme bekannter Personen (als Sicherheitsfaktor) oder unbekannter Personen (als Unsicherheitsfaktor).

### Screening des allgemeinen Angstniveaus

Das subjektive Sicherheitsempfinden wird von dem Angstniveau einer Person direkt beeinflusst. Personen mit einer hohen Trait-Angst fühlen sich generell unsicherer als Personen mit niedriger Trait-Angst. Die Trait-Angst ist als eine relativ stabile Neigung zu verstehen, Situationen als bedrohlich zu bewerten und darauf mit einem Anstieg der Zustandsangst zu reagieren (Laux et al., 1981). Hochängstliche tendieren dazu, mehr Situationen als bedrohlich einzustufen und auf solche Situationen mit einem höheren Zustandsangstanstieg zu reagieren als Niedrigängstliche (Spielberger, 1972). Der Fokus dieser Arbeit richtet sich an die Bedrohlichkeitsbewer-

tung einer Situation - nämlich Fahrzeugkriminalität. Dabei kann die hervorgerufene Furcht durch einen hohen Ausprägungsgrad der Ängstlichkeit moderiert oder maskiert werden. Um dies ausschließen zu können wurde im Vorfeld der Befragung der Trait Teil des State-Trait-Angstinventars (vgl. Anhang 10.3) von den Probanden beantwortet.

***Zusammenfassung der zu untersuchenden Zusammenhänge und Forschungsfragen***

Wie im vorherigen Abschnitt beschrieben, kann das subjektive Sicherheitsempfinden durch eine Vielzahl von Faktoren determiniert werden. Die Forschungsfragen orientieren sich an den Erkenntnissen aus der allgemeinen Kriminalitätsforschung, wurden auf den Kontext individueller Mobilität übertragen oder selbständig entwickelt.

- Hat das Geschlecht einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?
- Hat das Alter einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?
- Hat die Wohnortgröße einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?
- Hat die eigene Viktimisierungserfahrung einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?
- Hat die vermittelte Viktimisierungserfahrung einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Kontext individueller Mobilität?
- Hat das Stehen in der Öffentlichkeit einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?
- Hat das Nutzungsverhalten einen Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Oberklassefahrern?

Die formale Auswertung der Struktur-Lege-Technik könnte folgende Forschungsfragen beantworten:

- Gibt es einen Zusammenhang zwischen der Komplexität und Detailliertheit der mentalen Modelle und der Kriminalitätsfurcht im Kontext individueller Mobilität?



- Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Ausmaß an gewünschtem Schutz und dem Ausmaß der Vermeidung von Situationen der möglichen Opferwerdung?
- Gibt es Unsicherheit vermittelnde Situationen, die auffällig häufig abgebildet werden?
- Welche das subjektive Sicherheitsempfinden im Kontext individueller Mobilität erhöhenden Faktoren sind repräsentiert?

### **3.2.2 Durchführung, Operationalisierung und Methodik des Fragebogens zur Kriminalitätsfurcht bei Oberklassefahrern**

Die Untersuchung zur Erfassung der Kriminalitätsfurcht von Oberklassefahrern teilte sich in einen Fragebogen und eine daran anschließende Durchführung der Heidelberger Strukturlegetechnik (vgl. 3.2.4). Insgesamt wurden 40 Oberklassefahrer jeweils einzeln befragt. Zu Beginn wurden die Untersuchungsteilnehmer über den Kontext der Untersuchung informiert. Anschließend sollten sie den Trait Teil des State-Trait Angstinventars (vgl. Anhang 10.3) und den Fragebogen zur Furcht bei Oberklassefahrern (vgl. Anhang 10.4) ausfüllen. Im Anschluss daran wurden die Untersuchungsteilnehmer zur Durchführung der Strukturlegetechnik instruiert. Dabei wurde dem Teilnehmer anhand einer Beispielstruktur die Bedeutung der Karten und deren Zuordnungsregeln erklärt. Jeder Teilnehmer bekam dass selbe Beispiel. Daraufhin sollte sich der Untersuchungsteilnehmer eine Situation vorstellen, die aus seiner Sicht für ihn besonders furchteinflößend ist und diese unter Zuhilfenahme von Situations-, Ereignis- und Relationskärtchen (vgl. 3.3.4) abbilden. Die Versuchsteilnehmer konnten zusätzlich zu den vorgegebenen Karten auch selbst Karten beschriften und wurden bei Verständnisproblemen vom Versuchsleiter unterstützt. Die Untersuchungen dauerten ca. ein bis drei Stunden.

Im Fragebogen wurden demografische, nutzungsspezifische und erfahrungsbezogene Faktoren erfasst (vgl. Anhang 10.4). Insgesamt wurden 16 Faktoren untersucht, mit jeweils zweifacher Ausprägung, außer der Altersgruppenzugehörigkeit, hier wurden drei Faktorstufen untersucht. Somit ergibt sich ein  $2 \times 3 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2$  Design. Die Faktorbezeichnung und deren Ausprägungen finden sich in tabellarischer Form unter 10.2 (Anhang).

Zusätzlich wurde im Fragebogen durch Ratingskalen das Ausmaß der Kriminalitätsfurcht auf der affektiven und kognitiven Dimension erhoben.

Die kognitive Dimension beinhaltet die Items:

- (1) Wie oft denken Sie daran, selbst Opfer einer Straftat zu werden?
- (2) Wie hoch ist Ihrer Ansicht nach das Risiko, dass Sie, ein Verwandter oder ein naher Freund in den nächsten 12 Monaten das Opfer einer Straftat werden könnten?

Die affektive Dimension beinhaltet die Items:

- (1) Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie abends im Dunkeln alleine durch die Straßen Ihrer Wohngegend gehen?
- (2) Haben Sie sich jemals bedroht gefühlt?
- (3) Gibt es - außerhalb Ihrer Wohngegend - eine andere Gegend in ihrem Wohnort, in der Sie sich unsicher fühlen?

Die konative Dimension wurde anhand von Nominalskalen erfasst:

- (1) Versuchen Sie sich bitte an das letzte Mal zu erinnern, als Sie nach Einbruch der Dunkelheit ausgegangen sind. Haben Sie bestimmte Straßen oder Örtlichkeiten gemieden, um zu verhindern, dass Ihnen etwas passiert?
- (2) Haben Sie sich jemals von einer anderen Person begleiten lassen, wenn Sie abends ausgegangen sind, damit Ihnen nichts zustößt?
- (3) Nehmen Sie spezielle Dienstleistungen in Anspruch oder verwenden Sie Produkte, die Ihre Sicherheit erhöhen?

Den Fragebogen beantworteten 40 Fahrer von Oberklassefahrzeugen (z.B. VW Phaeton, Audi A8 oder MERCEDES S-Klasse). Die Geschlechteraufteilung betrug 20:20. Eine Gleichverteilung von Bewohnern von Großstädten und Bewohnern ländlicher Regionen wurde angestrebt. Allerdings ergab sich eine Verteilung von 17 zu 23, da weniger Personen aus ländlichen Regionen gefunden wurden, die das Kriterium „aktives Fahren eines Oberklassefahrzeugs“ erfüllten. Die Versuchsteilnehmer verteilten sich in einem Verhältnis von 13:14:13 auf die drei Altersgruppen „25 – 45 Jahre“, „46 - 53 Jahre“ und „54 - 68 Jahre“. Keine der befragten Personen hatte ein Haushaltsnettoeinkommen unter 3500€. Das Bildungsniveau lag insgesamt sehr hoch (Abitur oder abgeschlossenes Studium).

### 3.2.3 Auswertung und Ergebnisse: Fragebogendaten

Die Antworten der 40 Oberklassefahrer wurden in ein numerisches Relativ überführt und anonymisiert. Die Codierung der Skalen zur affektiven und kognitiven Kriminalitätsfurcht erfolgte von 1 (minimale Furchtausprägung) bis 5 (maximale Furchtausprägung). Die deskriptive und inferenzstatistische Auswertung erfolgte mit Hilfe des Statistikprogramms SPSS 18 (International Business Machines Corp., 2009). Zur Verifikation oder Falsifikation der Eingangs aufgestellten Hypothesen wurde eine mehrfaktorielle, multivariate Varianzanalyse berechnet. Interaktionen bis zur dritten Ordnung wurden dabei mit betrachtet. Die Varianzgleichheit wurde teilweise verletzt und mittels Huynh Feldt Verfahren korrigiert. Eine Normalverteilung war nicht an jeder Stelle gegeben. Entsprechend dieser Voraussetzung wurde das T3-Dunnett Verfahren angewendet. Die deskriptive Betrachtung der fahrzeugbezogenen Kriminalitätsfurcht zeigt ein mittleres Furchtniveau von 2 über alle Befragten hinweg. Dies entspricht sinngemäß einer seltenen gedanklichen Auseinandersetzung (kognitive Dimension) und gefühlten Bedrohung (affektive Dimension). Die folgende Tabelle 5 fasst die Ergebnisse zusammen.

Tabelle 5: Deskriptive Statistik: Furchtniveau der 40 befragten Oberklassefahrer

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
kognitive Dimension der Kriminalitätsfurcht	40	1,50	3,00	2,2000	,45007
affektive Dimension der Kriminalitätsfurcht	40	1,00	3,50	2,1250	,56330
affektive + kognitive Dimension der Kriminalitätsfurcht	40	1,25	3,00	2,1625	,42948

Zwischen Minimum und Maximum schwanken die Einschätzungen der Befragten um 1,5 bis 2,5 Punkte der 5 Stufigen Ratingskala. Inwiefern diese Diskrepanzen auf die systematische Wirkung eines oder mehrerer der Eingangs postulierten Faktoren zurückführbar ist wurde durch die multivariate – mehrfaktorielle Varianzanalyse untersucht. Tabelle 6 gibt einen Überblick der Faktorwirkungen auf die kognitive und affektive Kriminalitätsfurcht.

Tabelle 6: Effektstärken der Faktoren auf affektive und kognitive Kriminalitätsfurcht

<b>Faktor-Dimension</b>	<b>Faktoren</b>	<b>Affektive Kriminalitätsfurcht d (p)</b>	<b>Kognitive Kriminalitätsfurcht d (p)</b>
Demo-graphische Merkmale	Familienstand	1,21 (0,56)	0,79 (0,61)
	Geschlecht	0,27 (0,99)	0 (0,47)
	Alter	1,03 (0,55)	0,51 (0,87)
	Wohnortgröße	0,15 (0,20)	0,32 (0,56)
	Einkommen	0,83 (0,09)	0,60 (0,41)
	Berühmt / in Öffentlichkeit	0,34 (0,35)	0,45 (0,06)
Erfahrung mit (Fahrzeug-) Kriminalität	Eigene Fahrzeug-viktimisierungserfahrung	0,25 (0,68)	0,17 (0,12)
	vermittelte Fahrzeug-viktimisierungserfahrung	0,38 (0,78)	0,75 (0,06)
	Kriminalitätsdarstellung in Tageszeitung	0,00 (0,81)	0,62 (0,06)
	Kriminalitätsdarstellung im Radio	0,28 (0,23)	0,35 (0,06)
	Kriminalitätsdarstellung im Fernsehen	0,29 (0,92)	0,51 (0,23)
Nutzungs-verhalten	Art der Nutzung des Fahrzeugs – beruflich vs. privat	0,07 (0,51)	0,44 (0,77)
	Art des Fahrzeugs – Firmenwagen vs. eigenes Fahrzeug	0,06 (0,12)	0,15 (0,28)
	Fahrzeugnutzung – häufig vs. selten	0,16 (0,94)	0,39 (0,30)
	Fahren von weiten Strecken – häufig vs. selten	0,05 (0,41)	0,28 (0,82)
	Art häufig befahrener Regionen - innerstädtisch vs. über Land	0,41 (0,72)	0,25 (0,08)
	Fahren in unbekannte Regionen – häufig vs. selten	0,22 (0,25)	0,23 (0,25)
	Fahren ins Ausland – häufig vs. selten	0,13 (0,33)	0,94 (0,03**)
	Transport wertvoller Gegenstände – häufig vs. Selten	0,10 (0,32)	0,37 (0,42)
	Mitnahme anderer Personen – häufig vs. selten	0,07 (0,82)	0 (0,99)
	Mitnahme fremder Personen – häufig vs. selten	0,55 (0,65)	0,38 (0,36)

Insgesamt konnten die vermuteten Faktoreinflüsse auf affektive und kognitive Kriminalitätsfurcht nicht bestätigt werden. Jedoch ließen sich tendenzielle Unterschiede im Antwortverhalten zwischen den Gruppen (im Sinne von Faktorstufen) erkennen (vgl. Tab. 6). Diese resultieren aus der Berechnung von Effektstärken zu Gruppendifferenzen - dem Distanzmaß: Cohen´s d. Die Berechnung der Effektstärken erfolgte nach der Schätzformel:

$$d = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{(s_1^2 + s_2^2)/2}} \quad \text{mit} \quad s_i^2 = \frac{1}{n_i - 1} \sum_{j=1}^{n_i} (x_{j,i} - \bar{x}_i)^2.$$

Dabei repräsentieren  $\bar{x}_i$  die Mittelwerte der jeweiligen Gruppen und  $s_i^2$  die geschätzten Varianzen aus beiden Stichproben.

Eine ausführliche Diskussion der Signifikanzthematik, diese ist vor allem bei kleinen Stichproben relevant, findet sich in Sedlmeier, 1996 (Jenseits des Signifikanztest-Rituals: Ergänzungen und Alternativen). Eine detaillierte Herleitung gibt Bortz (Bortz, 1999). Um die Ergebnisse im Zusammenhang zur Fahrzeugkriminalität – genauer: im Messzusammenhang – interpretieren zu können, wurden die Richtwerte zu den Effektstärken herangezogen, welche allgemein akzeptiert sind (Bortz & Döring, 1995). Durch die geringe Stichprobengröße von 40 Personen können neben den Signifikanzen auch kleinere Effekte zufällig entstehen. Um dem Rechnung zu tragen werden im folgendem entsprechend mittlere Effekte ( $0,5 < d < 0,8$ ) und große Effekte ( $d > 0,8$ ) detaillierter betrachtet. Effektstärken von  $d < 0,5$  sind vernachlässigbar – insbesondere dann, wenn sie die entsprechende statistische Bedeutsamkeit (Signifikanz) nicht erreichen.

Unter den demografischen Merkmalen kann den Faktoren Alter, Familienstand und Einkommen eine tendenziell Furcht beeinflussende Wirkung zugeschrieben werden. Je nach betrachteter Furchtdimension schwankt dieser Einfluss jedoch. So beeinflusst der Familienstand eher die affektive Furchtdimension. Hierbei fällt auf, dass vor allem geschiedene oder verwitwete Personen auf beiden Skalen (affektiv und kognitiv) die geringsten Ausprägungen aufweisen. Das Alter hat vor allem auf die affektive Dimension der Kriminalitätsfurcht einen Einfluss, kaum auf die kognitive. So zeigen im Kontext der Fahrzeugkriminalität junge Personen zwischen 25 und 45 Jahren die meiste Furcht.

Dieser Effekt kann durch bestehende Erklärungsansätze im Kontext der allgemeinen Kriminalitätsforschung nicht erklärt werden, diese berichten einen linearen Anstieg der Furch mit dem Alter. Bezüglich der Annahme, dass Fahrzeuge einen Schutzraum darstellen und dieser für alle Alter gleichsam gilt, ist der gefundene Unterschied ebenfalls nicht erklärbar. Bezüglich des Einkommens fällt auf, dass die Gruppe mit dem geringeren Einkommen weniger Furcht angibt als die Gruppe mit einem monatlichen Einkommen von 5000€ oder mehr. Für die eigene Viktimisierungserfahrung wurde kein Effekt gefunden ( $d= 0,25$  /  $d=0,17$ ), jedoch für die vermittelte Viktimisierung.

Alle die Befragten, welchen nahe Verwandte ein fahrzeugkriminelles Ereignis berichteten gaben im Schnitt eine höhere kognitive Kriminalitätsfurcht an. Auf die affektive Furcht wurde dieser Einfluss nicht festgestellt. Ein weiterer Zusammenhang zur kognitiven Kriminalitätsfurcht wurde in Bezug auf die Beurteilung von Kriminalitätsdarstellungen in Tageszeitungen gefunden: Die Befragten, welche die Darstellung als untertrieben beurteilen gaben höhere kognitive Furcht an. Dabei ist die Richtung der Beeinflussung offen. Insofern kann die Einschätzung des Wahrheitsgehaltes (übertrieben, untertrieben oder zutreffend) von Berichten in Tageszeitungen die Furcht determinieren oder die Furcht vor (Fahrzeug-) Kriminalität die Einschätzung der Darstellung in Zeitungen. In der Literatur finden sich diesbezüglich keine Hinweise, wie Kausalmodelle, welche eine gerichtete Interpretation zuließen. Im Kontext der Fahrzeugnutzung zeigen die Befragten, die mit dem Fahrzeug häufig ins Ausland fahren signifikant weniger kognitive Kriminalitätsfurcht.

### Konative Kriminalitätsfurcht

Die konative Kriminalitätsfurcht wurde der Definition entsprechend auf der Verhaltensebene durch Items zum Vermeidungsverhalten und Inanspruchnahme von Sicherheitsdienstleistungen oder -Produkte erfasst. Deren Beeinflussung durch die eingangs beschriebenen Faktoren wurde mittels  $\chi^2$ -k-mal-l-Felder-Test (Chi-Quadrat-Test) bestimmt. Zusätzlich wurden die Odds Ratio (Chancenverhältnisse) für alle signifikanten Gruppenunterschiede gebildet, um Aussagen über das Ausmaß des Unterschieds zwischen den Gruppen treffen zu können, ähnlich dem Effektstärkemaß „d“.

Das Chancenverhältnis wird häufig in Epidemiologie und Medizin verwendet, um zu erfahren, wie stark ein vermuteter Risikofaktor mit einer bestimmten Erkrankung zusammenhängt (Rudolf & Müller, 2004). In diesem Fall stellen die demografischen, nutzungsspezifischen Faktoren und Kriminalitätserfahrungen die Risikofaktoren dar. Das Furchtverhalten (Schutzsuche und Vermeidung) repräsentiert die „Erkrankung“. Nachfolgend werden alle statistisch bedeutsamen Ergebnisse berichtet, auf die Darstellung nicht signifikanter Gruppenunterschiede wurde aus Platzgründen verzichtet.

Ein Vergleich der Gruppen „Frauen“ und „Männer“ hinsichtlich des Vermeideverhaltens zeigt, dass die Chance bei Frauen viermal höher ist, als bei Männern. Bezüglich des Einflusses des Alters auf die konative Kriminalitätsfurcht ist die Chance, dass sich jüngere Personen vermeidend verhalten 4,3-mal höher als die von Personen mittleren Alters und 2,6-mal höher als die von Personen hohen Alters. Die Chance, dass Personen, die bereits Opfer krimineller Handlungen geworden sind, Vermeideverhalten zeigen, ist 4,4-mal höher als bei Personen, die keine Viktimisierungserfahrung haben. Darüber hinaus ist die Chance bei Personen, die „Opfer vom Hörensagen“ sind 8,2-mal höher als bei Personen ohne diese Erfahrung – also fast doppelt so hoch.

Im Kontext des Nutzungsverhaltens ist die Chance des Auftretens von Vermeideverhalten bei Personen, die das Fahrzeug hauptsächlich beruflich nutzen, 2,5-mal höher als bei Personen, die das Fahrzeug hauptsächlich privat nutzen. Häufiges innerstädtisches Fahren erhöht die Chance, Vermeideverhalten zu zeigen (im Vergleich zu seltenem innerstädtischem Fahren) auf 2,9. Weiterhin ist die Chance, dass Personen, die häufig wertvolle Gegenstände in ihrem Fahrzeug transportieren 12-mal höher als ohne diesen Transport.

### **3.2.4 Fundierung und Operationalisierung der Strukturlegetechnik**

Neben dem Fragebogen wurde in der ersten Untersuchung zur Erfassung von Furcht vor Fahrzeugkriminalität ein Verfahren zur Erfassung von mentalen Modellen angewandt. Mentale Modelle sind im weitesten Sinne subjektive und interne Wissensrepräsentationen. Deren theoretische Fundierung bestimmt sich weitgehend durch die Erkenntnisse und Methoden der Kognitionspsychologie.

In diesem Kontext wird der Mensch als ein System verstanden, welches aktiv Informationen aus der Umwelt aufnimmt, speichert, manipuliert und teilweise zielgerichtet weiterverwendet (Dutke, 1994). Im Umkehrschluss implementiert dies, dass die Art der Verarbeitung von Reizen aus der Umwelt auch von der Aktivität des Individuums bestimmt ist. Demnach sind Verarbeitungsprozesse auch ohne das tatsächliche Vorhandensein äußerer Reize möglich. Nach Hasebrook (1995) sind „Mentale Modelle die Sinnessysteme übergreifende Gedächtnisrepräsentationen, welche eine gedankliche Zusammenfassung und Erprobung von Situationen oder Umwelten ermöglichen“. So organisieren Personen aus eigenem Antrieb und unabhängig von äußeren Vorgaben, Alltagswissen in Form mentaler Modelle.

Diese Modelle sind Ausdruck des Verstehens und repräsentieren einen Ausschnittes der realen Welt, wobei sie verschiedene Schwerpunkte aufweisen können. Mentale Modelle haben demnach auch einen funktionellen Charakter, der neben dem Verstehen ebenfalls handlungsorientiert sein kann. Mentale Modelle können dabei unvollständig sein und zeitlich instabil. Sie können defizitär sein, wobei Schwachstellen durch eine Aufwandserhöhung im Handeln kompensiert werden können, sie also beibehalten werden, solange sie funktional sind (Kluwe, 1990; Seel, 1991). Mentale Modelle sind als kognitive Konstrukte zu verstehen (Wickens, 1984), die sich einer direkten Beobachtung entziehen. Dies legt die Frage nahe, wie sie externalisiert und operationalisiert werden können. Da mentale Modelle kognitive Konstrukte sind, erfordert eine Diagnostik die Dekodierung der - auf symbolischer Repräsentationsebene - existierenden Modelle. Erschwerend kommen interindividuelle Differenzen hinzu: Personen unterscheiden sich in ihrer Kompetenz, bildhafte Vorstellungen mit Hilfe geeigneter Zeichensysteme (z.B. Sprache, Schrift) zu externalisieren. Voraussetzung für eine exakte Diagnostik ist demnach ein interindividuell

anwendbares und eindeutig übersetzbares Notationssystem. Dieses sollte sowohl mit den Repräsentationen als auch dem Referenzbereich der mentalen Modelle kompatibel sein. Die Struktur-lege-Techniken (SLT) scheinen diesen Anforderungen gerecht zu werden. Es gibt verschiedene Arten von Struktur-lege-Techniken. Allen gemeinsam ist die Phase des bildhaften Darstellens von Strukturen unterschiedlicher Komplexität. Sie wurden zur Rekonstruktion subjektiver Theorien und mentaler Modelle entwickelt und dienen der inhaltlichen und strukturellen Explikation vorhandener Kognitionen bzw. Reflexionen.



Die Regeln dieser Methoden sehen üblicherweise vor, dass für die anschaulich darzulegende Theiestruktur Karten verwendet werden, auf denen die Inhalte (Konzepte) des mentalen Modells - die erklärenden und die erklärten Sachverhalte, Definitionen, Rahmenbedingungen etc., abgebildet sind (Dann, 1992). Darüber hinaus geben die Regeln der Struktur-lege-Technik an, wie die Konzept-Karten in eine formale Beziehung zueinander gebracht werden sollen. Für die Abbildung der einzelnen Beziehungen werden die so genannten Relationskarten verwendet, auf denen die Relationssymbole abgebildet sind. Bezüglich der Relationen finden sich auch kritische Einwände. Dansereau et al. (1979) stellten in ihren Studien fest, dass Versuchspersonen Schwierigkeiten damit hatten 13 verschiedenen Relationen anzuwenden.

Bei einer daraufhin entwickelten Version mit nur vier Relationen konnten einige Verbindungen zwischen Textteilen nicht spezifisch genug dargestellt werden (zitiert nach Bonato, 1990). Bezüglich der Anzahl der nutzbaren Konzepte sind Personen ebenfalls nicht uneingeschränkt belastbar. Laut Bonato (1990) kommt es bei einer Anzahl von mehr als 50 Konzepten zu einer Häufung von Verstößen gegen das Regelwerk der Struktur-lege-Technik. Diesen Einwänden wurde Rechnung getragen und die Anzahl der Relationskarten auf sechs begrenzt (vgl. Anhang 10.5). Bei der Beschränkung der Begriffskarten sollte der Facettenreichtum von Fahrzeugkriminalität inklusive der Kontextfaktoren erhalten bleiben. Deshalb konnte die Anzahl der Karten nicht beliebig reduziert werden. Um das Verständnis und die Fassbarkeit dennoch zu gewährleisten wurden die Begriffskarten in die Kategorien „Situationen der Fahrzeugnutzung bzw. Fahrerverhalten“ (17 Karten), „mögliches Täterverhalten“ (20 Karten), „Kontextfaktoren der Fahrzeugnutzung“ (36 Karten) und „das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhende Faktoren“ (20 Karten) geordnet (vgl. Anhang 10.5). Die Begriffe auf den Karten wurden dabei vorgegeben – ein gemeinsames Erarbeiten mit den befragten Personen schloss sich aus Gründen eines unerwünschten Primings aus. Da aber die Begriffe in den jeweiligen Kategorien einen repräsentativen, nicht vollständigen Ausschnitt aus der Gesamtmenge möglicher Begriffe (Aspekte) darstellen wurde den Befragten die Möglichkeit eingeräumt auf leeren Karten entsprechend fehlende Begriffe zu ergänzen. Die Auswahl der Begriffskarten wurde im Vorfeld der Untersuchung mit 12 Mitarbeitern eines Automobilherstellers evaluiert und somit eine Auswahl geschaffen die einen Großteil der möglichen Szenarien abdeckt.

### 3.2.5 Durchführung der Strukturlegetechnik

Zu Beginn des zweiten Teiles der Untersuchung zur Erfassung der Furcht vor Fahrzeugkriminalität wurden das Ziel und die Regeln des Strukturlegeverfahrens anhand eines Beispiels erklärt. Im Anschluss wurden die Versuchsteilnehmer instruiert, sich eine Situation im Kontext individueller Mobilität vorzustellen in der sie sich unsicher fühlen würden oder bereits gefühlt haben. Diese Situation sollte so gewählt werden, wie sie innerhalb der Lebensumwelt des Befragten tatsächlich vorkommen kann. Den Versuchsteilnehmern wurde ausreichend Zeit gegeben, um sich mit dem Thema auseinander zu setzen. Zunächst erfolgte die Auswahl der entsprechenden Karten aus den Begriffskategorien: „Situationen der Fahrzeugnutzung bzw. Fahrerverhalten“, „mögliches Täterverhalten“ und „Kontextfaktoren der Fahrzeugnutzung“. Die

Versuchsteilnehmer wurden darauf hingewiesen, ausschließlich Karten auszuwählen, welche Begriffe enthalten, die auch in ihrer bildhaften Vorstellung der Unsicherheit vermittelnden Situation vorkommen. Anschließend wurden die gewählten Begriffskarten mit den Relationskarten verbunden. Abschließend wählten die Befragten die, für sie relevanten, Schutzsysteme aus der Kategorie „das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhende Faktoren“ aus. Diese sollten an der Stelle angelegt werden, an welcher eine Intervention als hilfreich empfunden wird. Alle so gelegten Strukturen wurden mit einer Digitalkamera für die Auswertung fotografiert.

### 3.2.6 Auswertung und Ergebnisse der Strukturlegetechnik

Die Auswertung der 40 Strukturen, welche von den Befragten abgebildet wurden erfolgte formal und inhaltlich. Die formale Auswertung erfolgte durch das Auszählen der gelegten Karten in den jeweiligen Kategorien. Durch die Anzahl der gelegten Karten begründet sich ein Zusammenhang zur kognitiven Kriminalitätsfurcht: Je mehr Karten gelegt werden, umso umfangreicher und detaillierter ist die Repräsentation einer fahrzeugkriminellen Situation. Dies setzt jedoch eine gedankliche Auseinandersetzung im Vorfeld der Untersuchung voraus. Unter diesen Voraussetzungen wurde ein positiver Zusammenhang zwischen der Anzahl der Nennungen und der kognitiven Kriminalitätsfurcht angenommen.

Diese Annahme bezieht sich auf die Kategorien „Täterverhalten“, „Kontextfaktoren“ und „Fahrerverhalten“. Die Kategorie der Schutzsysteme sollte entsprechend das Ausmaß der gedanklichen Auseinandersetzung mit Präventionstechniken repräsentieren und adressiert somit Bewältigungsstrategien, welche entsprechend die Furcht vor Fahrzeugkriminalität reduzieren sollen. Bei allen logischen „Und“ Verknüpfungen, welche eine Abhängigkeit vom vorausgehenden Faktor widerspiegeln, wurde jeweils der erstgenannte Faktor gewertet. Spezifische, wiederkehrende Verknüpfungen wurden qualitativ ausgewertet. Die Darstellung folgt im Anschluss an die quantitative Auswertung. Die folgenden Grafiken bilden die Häufigkeiten der Nennungen in den Kategorien ab. Die Reihenfolge der folgenden Darstellung entspricht dabei der Reihenfolge, in der die Befragten die Begriffskarten gelegt, bzw. die Struktur aufgebaut haben. Die vollständigen Rangsummenstatistiken für alle untersuchten Kategorien aus den Friedman-Tests finden sich in Anhang 10.9.

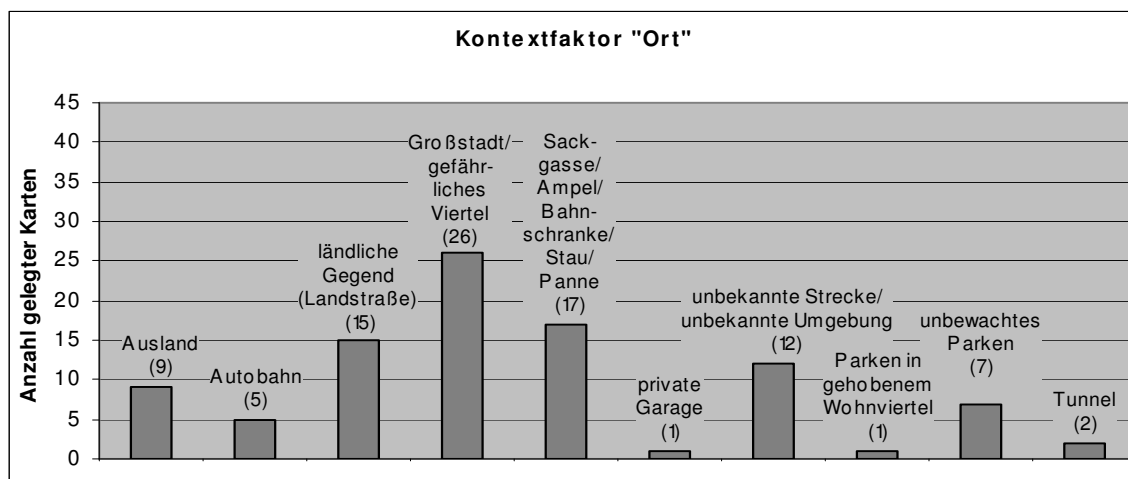


Abb. 4: Häufigkeiten der genannten, Furcht erhöhenden, Kontextfaktoren

In der Beschreibung eines Szenarios mit Fahrzeugkriminalität nannten die Befragten häufig Kontextfaktoren, die auf eine reduzierte Kontrollierbarkeit der Situation schließen lassen. Das sind: „Anhalten müssen“ (Sackgasse, Ampel, Stau, Panne, Bahnschranke), Großstadt, gefährliches Viertel, unbekannte Strecke oder Gegenden und ländliche Gegenden. In der Kategorie „Kontextfaktoren Fahrzeug“ wurden häufig das eigene Fahrzeug genannt (14) vor allem in Verbindung mit einem neuen Fahrzeug (11).

Firmenfahrzeuge (6) und Mietwagen (2) wurden weniger häufig genannt. Zusätzlich gaben 27 von 40 Befragten „Dunkelheit“ als einen Kontextfaktor der fahrzeugkriminellen Situation an. In der Kategorie „Insassen und Fahrzeuginhalt“ wurden Fahrten allein oder mit Kindern am häufigsten (13/14) genannt. „Ohne Telefon unterwegs“ zu sein nannten 10 Befragte, während der Transport wertvoller Gegenstände nur für 3 Personen ein nennenswerter Aspekt war. Sind einer oder mehrere dieser Rahmenbedingungen erfüllt, geben 22 von 40 Befragten „Anhalten (müssen)“ als Voraussetzung für mögliches Täterverhalten vor der eigentlichen Tat an. Das mögliche Tat vorbereitende Täterverhalten beschrieben 20 Befragte mit „Aufreißen der Tür“, 12 Personen stellten sich einen provozierten Unfall vor. 13 Personen vermuten eine Tätergruppe, keinen Einzeltäter.

Die eigentliche Tat beschreiben 27 Personen als „Bedrohung mit einer Waffe“ und im direkten Anschluss den „Diebstahl des Fahrzeuges“ (25). Dazu wird der Fahrer aus dem Fahrzeug entfernt meinen 14 Personen. 13 Befragte nannten in diesem Kontext den „Tätlichen Angriff mit Verletzungsfolgen“ (siehe Abbildung 5).

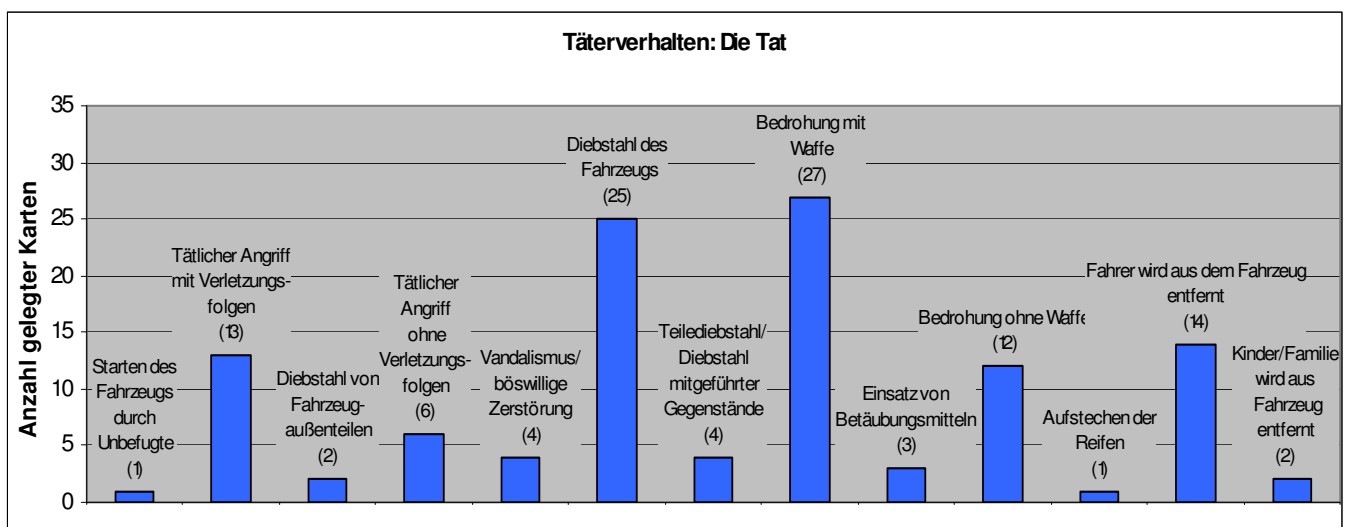


Abb. 5: Häufigkeiten der genannten befürchteten Täterhandlungen

In der dritten Kategorie wurden Aspekte aus dem Bereich primär- und sekundär präventiver Schutzmaßnahmen erfasst. Demnach wünschen sich 22 der 40 Befragten „automatische Schutzverriegelungen“ (verriegeln das Fahrzeug automatisch nach dem Einsteigen) oder „Fahrzeuge ohne Türgriffe“.

Eine ebenfalls primär präventive Wirkung wird der „präventiven Routenplanung“ (18), den „Notlaufreifen“ (9) und einer Erhöhung der Polizeipräsenz (14) zugeschrieben. 12 Personen waren der Meinung dass eine Selbstbewaffnung Schutz erhöhend sei (vgl. Abb. 6 und Abb. 1 in Anhang 10.6). Auf Seiten der sekundär präventiven Maßnahmen erachteten 27 der 40 Befragten einen automatischen Notruf als hilfreich – vor allem in Kombination mit einem Trackingsystem (24) und mit Betonung der „Nicht Entfernbareit des Senders“ (18) - vgl. Abb. 2 in Anhang 10.6.

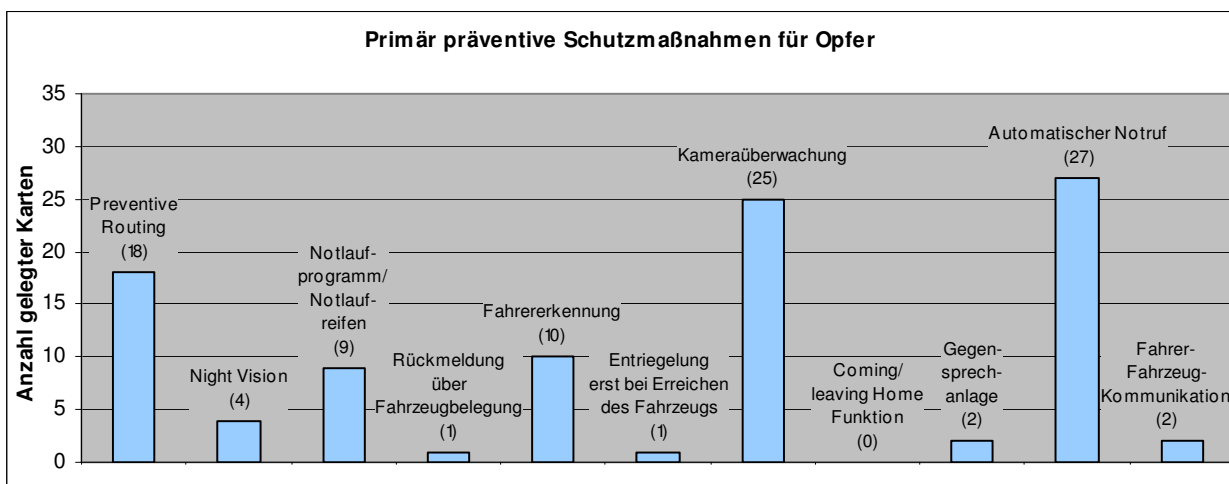


Abb. 6: Häufigkeiten der genannten primären Schutzmaßnahmen (Auswahl)

### 3.2.7 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Untersuchung zur Furcht

Ziel der ersten Untersuchung war die separate Abbildung der Kriminalitätsfurcht auf den drei Dimensionen affektiv, kognitiv und konativ in Abhängigkeit der betrachteten Faktoren. Die Annahme einer direkten Beziehung zwischen den vermuteten Einflussfaktoren, der Furcht und den objektiv bestimmbar Belastungen, wie der finanzielle Verlust durch Fahrzeugdiebstahl, konnte nicht bestätigt werden. Vielmehr scheint die affektive und konative Furcht in Abhängigkeit der vermuteten Tatausführung zu variieren. Dieser Zusammenhang konnte durch die Strukturlegetechnik identifiziert werden.

In den abgebildeten Szenarien einer Situation mit Fahrzeugkriminalität, welche im Leben des Befragten realistisch vorkommen kann nannten über zwei Drittel der Personen die Bedrohung mit einer Waffe. Dieses Vorgehen dient der Erlangung des Fahrzeuges durch die oder den Täter, so die Annahme der Befragten. Keiner der Befragten gab eine Furcht auslösende Situation an, in der keine Person vorkommt, wie es beim „klassischen“ Diebstahl der Fall ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die affektive Kriminalitätsfurcht im Fahrzeugkontext weniger durch den Diebstahl des Fahrzeuges an sich, sondern durch die Beteiligung der eigenen Person an der kriminellen Handlung erhöht wird. Im Einklang dazu präferieren die Befragten primär präventive Schutzsysteme, welche die kriminelle Handlung im Vorfeld der Tat abwendet oder hilft, die kriminelle Situation zu vermeiden oder zu umgehen. Sekundär präventive Systeme wurden vor allem an die „Diebstahl“ Karten angelegt und adressieren somit in der Vorstellung der Befragten das Abhandenkommen des Fahrzeuges oder Teilen davon oder daraus. Die Ergebnisse der Untersuchung zur Furcht vor Fahrzeugkriminalität weisen auf einen zweistufigen Prozess hin, bei dem in erster Instanz der Akt der Erlangung des Fahrzeuges die affektive Furcht erhöht und in zweiter Instanz der Verlust des Fahrzeuges die kognitive Furcht determiniert. Zur Überprüfung dieser Annahme und einer differenzierten Betrachtung der zweiten Instanz (Kosten) wurde eine weitere Untersuchung durchgeführt und im Folgenden beschrieben.

### **3.3 Die Kosten von Fahrzeugkriminalität**

#### **3.3.1 Ziel der zweiten Untersuchung**

Das Ziel der Anschlussuntersuchung bestand in der differenzierten Analyse der Kosten, welche durch Fahrzeugkriminalität seitens der Besitzer entstehen. Dabei sollten die beiden Stufen: Furcht und Kosteneinschätzung explizit berücksichtigt werden. Weiterhin sollten die Ergebnisse generalisierbar sein, was eine wesentlich höhere Stichprobengröße voraussetzt. Inhalt der Analyse war die Identifikation von Kausalzusammenhängen zwischen den untersuchten Einflussfaktoren, deren latenten Variablen und den Einschätzungen zu den Kosten, zur kognitiven Kriminalitätsfurcht sowie zum Vermeide- und Schutzverhalten. Ein weiteres Ziel war die möglichst ökonomische Durchführbarkeit.

#### Ergänzender theoretischer Hintergrund

Die Kernfrage der Untersuchung bezieht sich auf die Einschätzung der Kosten durch die Fahrzeugbesitzer. Der Begriff der Kosten umfasst dabei sowohl materielle als auch immaterielle Schäden. Insofern stellt sich die Frage, wie diese - dem Belastungs- und Beanspruchungskonzept (Euler, 1991) zufolge – tatsächlich als beanspruchend empfunden werden. Unter psychischer Belastung werden per Definition alle auf den Menschen wirkenden Einflüsse verstanden (Rohmert, 1984). Im Kontext dieser Arbeit sind diese Einflüsse unter Verlust des Fahrzeuges, von Fahrzeugteilen, Gegenständen aus dem Fahrzeug sowie der Sachbeschädigung subsumierbar. In Abgrenzung zur Belastung stellt die psychische Beanspruchung „Die unmittelbare Auswirkung der psychischen Belastung im Individuum in Abhängigkeit von seinen jeweiligen überdauernden und augenblicklichen Voraussetzungen, einschließlich der individuellen Bewältigungsstrategien“ dar (vgl. Euler, 1991). Zur Erfassung der Beanspruchung wurden dem theoretischen Konzept zufolge Faktoren der Bewältigungsstrategien ebenfalls explizit erhoben.

### 3.3.2 Methode und testtheoretischer Kontext

Die eingangs genannten Ziele sollten in einer Erhebung vereint werden. Aus Gründen eines möglichst hohen Erkenntnisgewinns wurde eine große Zahl von Einflussfaktoren betrachtet (siehe 3.3.3). James Stevens empfiehlt pro Zelle 15 Messwerte (Stevens, 2009). Eine einheitliche exakte Empfehlung für optimale Stichprobenumfänge gibt es jedoch nicht, die Regel lautet daher: Je mehr umso besser. Fokussiert wurden entsprechend dieser Voraussetzungen ein großer Stichprobenumfang und darüber hinaus eine möglichst ökonomische Durchführung. Diese Anforderungen wurden in einer internetbasierten Befragung umgesetzt. Zu diesem Zweck wurde ein Fragebogen entwickelt und die Gütekriterien der verwendeten Skalen ermittelt und optimiert (vgl. Anhang 10.7). Anschließend wurde der Fragebogen in ein elektronisches Format (HTML und Java Script) übertragen und im Internet veröffentlicht. Neben den Vorteilen, die dieses internetbasierte Format bietet werden ebenso Nachteile diskutiert. Im Folgenden werden diese Aspekte in Bezug zur durchgeführten Erhebung erläutert. Grundsätzlich gibt es zwei Haupteinflüsse auf die Qualität von Ergebnissen von Untersuchungen: Repräsentativität und Messung (Groves, Fowler, Lepkowski, Singer, & Tourangeau, 2004). Beide haben ihre Gültigkeit - sowohl im Netz, als auch für andere Befragungsarten. Während sich die Repräsentativität (z.B. Antwortverweigerung) nicht sonderlich von anderen Erhebungsmethoden unterscheidet, weicht die Art der Messung (computerbedingt) teilweise erheblich von den „herkömmlichen“ Erhebungsmethoden ab. Der Identifikation von Nutzern kommt dabei eine besondere Rolle zu. Durch den Einsatz von Identifikationsmerkmalen, welche aus den Internetprotokolladressen, benutztem Betriebssystem, Browserinformationen und Cookies relativ eindeutige und nachvollziehbare Session IDs generieren, kann eine Mehrfachbeantwortung weitestgehend ausgeschlossen werden. Weil diese Informationen stets zwischen Server und Client ausgetauscht werden kann ebenfalls die räumliche Verteilung der Nutzer, die den Fragebogen beantworten generiert und kontrolliert werden, zusätzlich zur Kontrolle über die Verteilung der Internetlinks, die zu dem Fragebogen im Internet verweisen. Diese Links wurden in der Untersuchung direkt, indem die Nutzer Emailverteilerlisten eingeladen wurden und indirekt verteilt.



Dabei wurden die Nutzer erreicht durch die Platzierung der Links in diversen Foren, Firmenportalen, Listen mit Internetbefragungen und indem Emails mit dem Link nach dem Schneeballprinzip weitergeleitet wurden. Die Inhalte des Fragebogens sollen allen Nutzern gleichartig präsentiert werden, was besondere Anforderungen an die technischen Mittel der grafischen Gestaltung stellt. Entsprechend wurde der Fragebogen im Vorfeld der Untersuchung mit allen gängigen Browsern getestet und so lange angepasst, bis er auf allen Browsern ein einheitliches Erscheinungsbild hatte. Die Messung der Antworten erfolgt bei Internetbefragungen direkt. Das bedeutet, dass die Antwort sofort bei der Eingabe auf dem Server gespeichert wird. Ein Übertragen der Antworten in ein digitales Format entfällt, weil die Daten bereits digital vorliegen. Zusätzlich werden die Verweildauern auf jeder Seite gemessen. Somit lassen sich so genannte „Durchklicker“ zügig identifizieren und ausschließen. Über die Kontrolle der Antworten und Plausibilitätschecks lassen sich „Lurker“ - Personen, die den Fragebogen nicht oder falsch beantworten (z.B. aus Interesse an den Fragen) identifizieren. Der erhobene Datensatz wurde um diese verzerrten Antworten bereinigt und anschließend die technischen Informationen zu den Nutzern (wie die Internet Protokoll Adressen) im Einklang zum Datenschutz und ethischen Richtlinien gelöscht.

### **3.3.3 Konstruktion des Fragebogens: Faktoren, Variablen und Skalen**

In Anlehnung an die Konstruktion des Fragebogens zur Erfassung der drei Dimensionen von Furcht vor Fahrzeugkriminalität wurden alle die Aspekte identifiziert, welche einen Einfluss auf die Einschätzung der Kosten - die durch Fahrzeugkriminalität entstehen können - haben. Dies wurde in Brainstormings innerhalb der Forschungsgruppe, durch Befragungen von Personen im automotiven Arbeitsumfeld sowie abschließend innerhalb von zwei Fokusgruppen in Chemnitz und Berlin (mit jeweils zehn Personen) realisiert. Dabei wurden kontinuierlich Items zu den identifizierten Aspekten konstruiert und den Faktorengruppen (siehe Abb. 2) zugeordnet. Somit konnte bei der Zusammenstellung der Items zum Fragebogen auf einen thematisch umfassenden Itempool zurückgegriffen werden.

Anschließend erfolgte eine Sortierung der Items, wobei doppelte Items aussortiert, missverständliche Items reformuliert und die Antwortskalen zu den Items konstruiert wurden. In diesem Schritt wurde die Anzahl der Items bewusst nicht reduziert, so dass in der ersten Version mehrere Items einen bestimmten Aspekt erfassten. Die Reihenfolge der Items wurde so angepasst, dass eine Beeinflussung des Antwortverhaltens durch die vorhergehenden Items vermieden wurde: Zum Beispiel die Fragen zur eigenen Kriminalitätserfahrung erst am Ende gestellt werden.

Diese papierbasierte Vorversion des Fragebogens wurde zur Ermittlung der Gütekriterien aller Items und Skalen 47 Mitarbeitern eines Automobilherstellers sowie deren Verwandten und Freunden vorgelegt und ausgefüllt. Missverständliche Items sollten durch die 47 Befragten am Rand der Seite notiert werden, denn sie galten als Hinweis auf die Notwendigkeit zur Reformulierung. Die Antworten der ausgefüllten Fragebögen wurden in ein elektronisches Format übertragen und die Item- und Skalenkennwerte ermittelt. Auf Basis dieser Informationen wurden die Skalen mittels Cronbach alpha (if Item deleted) optimiert und die Anzahl der Items reduziert. Erfassten Items ein und denselben Aspekt wurde das Item mit der geringeren Trennschärfe ausgeschlossen. Items mit Hinweisen auf Verständnisprobleme wurden entsprechend der Hinweise reformuliert.

Diese Maßnahmen führten zum endgültigen Fragebogen, der die relevanten Aspekte umfassend abdeckt und mit einer Anzahl von 68 Items noch mit einem vertretbaren zeitlichen Aufwand von zirka 15 bis 25 Minuten ausfüllbar schien.

Der Fragebogen enthält zwei Skalen: „Notwendigkeit des Fahrzeuges im Alltag“ (Cronbachs  $\alpha = 0,874$ ) und „emotionale Bindung an das Fahrzeug“ (Cronbachs  $\alpha = 0,914$ ). Die dazugehörigen Itemnummern finden sich in Tabelle 7 und 8, der gesamte Fragebogen im Anhang 10.7. Beide Skalen sowie die Items zum Besitz und Bedeutung (1 und 2) sollen den subjektiven Wert des Fahrzeuges erfassen.

Weiterhin wurden die Aspekte zur Fahrzeugnutzung, inklusive der Parkgewohnheiten, Wissen und Annahmen über Versicherungen allgemein und die Absicherung des Fahrzeuges im Speziellen sowie demografische Daten, wie Wohnortgröße, Fahrzeugwert, Kriminalitätserfahrung und finanzieller Verfügungsrahmen (nach Abzug aller monatlichen Kosten) erhoben. Die Items, sowie deren Nummer im Fragebogen finden sich ebenfalls in Tabelle 7.

Die kognitive Furcht vor Fahrzeugkriminalität wurde durch die Aspekte Wahrscheinlichkeit für einen Delikt in den nächsten 12 Monaten für den Fahrzeugdiebstahl, Teilediebstahl, Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug und Vandalismus sowie deren Aufklärungswahrscheinlichkeit erfasst.

Die konative Furcht wurde durch Items zum Vermeideverhalten und zur Selbstbewaffnung repräsentiert. Weiterhin wurden der eingeschätzte finanzielle Verlust, der finanzielle und zeitliche Aufwand für eine Wiederbeschaffung eines vergleichbaren Fahrzeuges (~Teiles) und die allgemeine Kriminalitätseinschätzung für Deutschland erhoben (siehe Tabelle 8).

Im Anschluss an die Fragebogenkonstruktion wurden die Items sowie deren Antwortskalen in ein elektronisches Format überführt und im Internet veröffentlicht.

Tabelle 7: Einflussfaktoren / Skalen auf Kosten- und Furchteinschätzung

<b>Einflussfaktor / Skala</b>	<b>Messniveau</b>	<b>Itemnummer im Fragebogen</b>
Skala: Notwendigkeit im alltäglichen Leben	Metrisch	3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10
Skala: Emotionale Bindung	Metrisch	11; 12; 13
Itempaar: Bedeutung und Besitz	Metrisch	1; 2
Item: Bedeutung Fahrzeug in Familie	Nominal	17
Item: Nutzungshäufigkeit	Metrisch	14
Item: Nutzungsart (beruflich / privat / mix)	Nominal	15
Item: Nutzungsbesitz (Leasing / Miete / Kauf)	Nominal	16
Item: Nutzung im Ausland	Nominal	18
Item: Parken vorrangig innerstädtisch	Nominal	19
Item: Parkplatztyp (bewacht / Garage / unbewacht)	Nominal	20
Summe: Wertsachen im FZ gesamt	Metrisch	22
Summe: Wertsachen im FZ wertvoll	Metrisch	22
Summe: Wertsachen im FZ nicht wertvoll	Metrisch	22
Item: Parken Wertsachen Keine	Metrisch	22
Geschlecht	Nominal	59
Alter (gruppiert)	Metrisch	59b
Familienstand	Nominal	61
Wohnortgröße (gruppiert)	Metrisch	60
Summe: zugelassene FZ	Metrisch	63
Sonderausstattung (ja / nein)	Nominal	64
Anzahl Sonderausstattungen	Metrisch	64a
Wert Erstfahrzeug	Metrisch	65a
Wert Zweitfahrzeug	Metrisch	65b
Versicherungsart Erstfahrzeug	Nominal	66a
Selbstbeteiligung Erstfahrzeug	Metrisch	67a
Versicherungsart Zweitfahrzeug	Nominal	66b
Selbstbeteiligung Zweitfahrzeug	Metrisch	67b
Geld am Monatsende übrig	Metrisch	68
Einschätzung Geld Monatsende Überschuss	Metrisch	69
Eigene Kriminalitätserfahrung (ja / nein)	Nominal	47
Eigene Kriminalitätserfahrung Totaldiebstahl	Nominal	47a
Eigene Kriminalitätserfahrung Fahrzeugteile	Nominal	47b
Eigene Kriminalitätserfahrung Gegenstände	Nominal	47c
Eigene Kriminalitätserfahrung Anzahl	Metrisch	47e
Zeitraum letzte eigene Kriminalitätserfahrung	Metrisch	47-Jahr
Vermittelte Kriminalitätserfahrung (ja / nein)	Nominal	48
Vermittelte Kriminalitätserfahrung Totaldiebstahl	Nominal	48a
Vermittelte Kriminalitätserfahrung Fahrzeugteile	Nominal	48b
Vermittelte Kriminalitätserfahrung Gegenstände	Nominal	48c
Vermittelte Kriminalitätserfahrung Anzahl	Metrisch	48e
Zeitraum letzte vermittelte Kriminalitätserfahrung	Metrisch	48-Jahr

Tabelle 8: Variablen / Einschätzungen zu Kosten und Furcht

<b>Abhängige Variable / Skala</b>	<b>Messniveau</b>	<b>Itemnummer</b>
Meiden von Strassen aus Angst vor Diebstahl oder Vandalismus	Ordinal	25
WSK FZG gestohlen und nicht wiedergefunden	Metrisch	26 27a
WSK Teile gestohlen und nicht wiedergefunden	Metrisch	26 27b
WSK Gegenstände gestohlen und nicht wiedergefunden	Metrisch	26 27c
WSK Vandalismus ausgeübt & nicht aufgeklärt	Metrisch	26 27d
Eingeschätzter finanzieller Verlust Wert	Metrisch	28
Eingeschätzter finanzieller Verlust	Ordinal	29
Ab diesem Schaden wird über Versicherung reguliert	Metrisch	30
Ab dieser Schadenhöhe (gruppiert) wird über Versicherung reguliert	Metrisch	30a
erwarteter prozentualer Schadensersatz	Metrisch	31
max. Zeit zwischen Meldung an Versicherung und Schadensersatzzahlung	Metrisch	33
Zuzahlungsbetrag um vergleichbares Fahrzeug zu kaufen	Metrisch	35
Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten bei Totaldiebstahl in Stunden	Metrisch	37aa
Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten bei Totaldiebstahl in Wochen	Metrisch	37ab
Zeitaufwand: Neubeschaffung bei Totaldiebstahl in Stunden	Metrisch	38aa
Zeitaufwand: Neubeschaffung bei Totaldiebstahl in Wochen	Metrisch	38ab
Summe, Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten und Neubeschaffung bei Totaldiebstahl in Stunden	Metrisch	37 38a
Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten bei Teilediebstahl in Stunden	Metrisch	37ba
Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten bei Teilediebstahl in Wochen	Metrisch	37bb
Zeitaufwand: Neubeschaffung bei Teilediebstahl in Stunden	Metrisch	38ba
Zeitaufwand: Neubeschaffung bei Teilediebstahl in Wochen	Metrisch	38bb
Summe, Zeitaufwand: Anzeigeformalitäten und Neubeschaffung bei Teilediebstahl in Stunden	Metrisch	37 38b
Eingeschätzter Schaden im Berufsleben	Ordinal	39
Eingeschätzter Schaden im Privatleben	Ordinal	40
Wahrscheinlichkeit für Fahrzeugdiebstahl	Metrisch	51a
Wahrscheinlichkeit für Teilediebstahl	Metrisch	51b
Wahrscheinlichkeit für Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug	Metrisch	51c
Wahrscheinlichkeit für Belästigung	Metrisch	51d
Wahrscheinlichkeit für Vandalismus	Metrisch	51e
Furcht vor Totaldiebstahl	Ordinal	52a
Furcht vor Teilediebstahl	Ordinal	52b
Furcht vor Diebstahl von Gegenständen	Ordinal	52c
Furcht vor Belästigung	Ordinal	52d
Furcht vor Vandalismus	Ordinal	52e
Gegenstände zur persönlichen Sicherheit z.B. Reizgas (Selbstbewaffnung)	Ordinal	53
Allgemeine Kriminalitätseinschätzung in Deutschland	Ordinal	57
Meiden von Gegenden aus Angst vor Krim.	Ordinal	58

### 3.3.4 Durchführung, Datenerhebung und –Strukturierung

Im Anschluss an die Veröffentlichung des Fragebogens wurden die Links auf den Fragebogen verteilt. Dabei wurde ein Code in die Links eingearbeitet der später in den Daten eine Zuordnung in Abhängigkeit der angesprochenen Zielgruppe erlaubt. Der Link auf den Fragebogen lautete: [http://psych-wextor.unizh.ch:8080/unichemnitz/germany\\_online/index.html](http://psych-wextor.unizh.ch:8080/unichemnitz/germany_online/index.html). Um die Zielgruppen zu definieren, wurde beispielweise an alle Psychologiestudierende der TU-Chemnitz der Link und das Kürzel „zgr“ (für Zielgruppe) „psystudch“ angehängt. Sobald ein Link im Browser geöffnet war wurde eine ID erzeugt und die Zielgruppenzugehörigkeit mittels JavaScript an den Logfileserver übermittelt. Ein Logfileserver ist ein Speicher, der die Informationen, die durch den Aufruf übergeben werden speichert, so wie im obigen Beispiel die Zielgruppenzugehörigkeit. Zusätzlich werden alle Eingaben im Fragebogen direkt nach der Eingabe gespeichert. Hat ein Proband alle Fragen beantwortet entsteht ein Datensatz, in dem alle Antworten, die ID, Zielgruppeninformationen und Informationen über IP-Adresse gespeichert sind. Nach drei Monaten wurde die Erhebung abgeschlossen und alle erhobenen Datensätze vom Logfileserver heruntergeladen. Da diese bereits auf dem Server strukturiert wurden stand eine Textdatei zur Verfügung, welche keiner weiteren Analyse durch Logfileanalyser bedurfte. Die Textdatei konnte direkt in das statistische Auswertungsprogramm SPSS 18 (International Business Machines Corp., 2009) importiert werden.

#### Beschreibung des Datensatzes

Insgesamt nahmen 4576 Personen an der Befragung teil. Die Datensätze von 2183 Personen wurden verworfen, da diese die Beantwortung des Fragebogens vor der letzten Seite abgebrochen oder unvollständig ausgefüllt hatten. Darunter fallen 767 Personen, welche nach dem Lesen der Instruktion die Teilnahme abbrechen und 1095 weitere Personen brachen die Beantwortung nach der ersten Fragenseite ab.

Die restlichen, ausgeschlossenen Personen brachen die Teilnahme innerhalb der Seiten 2 bis 10 des Fragebogens ab, beziehungsweise beantworteten nicht alle Items.

Im zweiten Schritt wurden 197 „Durchklicker“ anhand der zu geringen Seitenverweildauer identifiziert und ausgeschlossen. Die minimale Verweildauer ergab sich aus den Mittelwerten der Verweildauern von 4 Testpersonen mit der Instruktion den Fragebogen so schnell wie möglich zu lesen und beantworten. 43 weitere Datensätze wurden ausgeschlossen aufgrund widersprüchlicher Antworten oder abwegiger Angaben in freien Textfeldern wie „123456789“ bei Item 31 als prozentuale Schadensersatzleistung durch die Versicherung. 20 Personen wurden ausgeschlossen, da sie der Zielgruppe „Test“ zugeordnet wurden. Diese Gruppe diente ausschließlich der Überprüfung von technischen Aspekten, wie Inter-Browserkompatibilität. Nach dem Ausschluss der oben genannten Personen verblieben 2133 vollständige Datensätze, welche die Basis für die weitere Auswertung bildeten.

### 3.3.5 Modellkonstruktion

Das Ziel der zweiten Untersuchung bestand in der Abbildung von Zusammenhängen zwischen Kontextfaktoren, Furcht vor Fahrzeugkriminalität und den (antizipierten) Belastungen in einem Strukturgleichungsmodell. Strukturgleichungsmodelle gehören zu den multivariaten statistischen Verfahren, welche das Testen und Schätzen – auch kausaler – Zusammenhänge erlauben. Darüber hinaus finden Pfad-, Faktor- und Regressionsanalyse im Rahmen der Strukturgleichungsmodelle häufig Anwendung (Byrne, 1994). Im Folgenden soll ein kurzer Einblick in die Elemente und den Aufbau eines Strukturgleichungsmodells gegeben werden. Dieser begründet sich nicht auf einer vollständigen, sondern selektiven Darstellung derer Elemente, die für das Verständnis des Modells in der vorliegenden Arbeit notwendig sind. Für eine umfassende Einführung in die Thematik der Strukturgleichungsmodellierung sei an dieser Stelle auf Byrne, 1994 (*Structural Equation Modeling with AMOS - Basic Concepts, Applications, and Programming*) verwiesen. Ein Strukturgleichungsmodell beinhaltet im Wesentlichen vier Elemente (vgl. Abb. 7): Indikatoren (rechteckige Felder), latente Variablen (Ellipsen), Mess- und Strukturmodell.

Fehlerterme werden durch Kreise abgebildet. Pfeile repräsentieren die Pfade als gerichteten Zusammenhang und stellen in den meisten Fällen die partiellen standardisierten Regressionsgewichte dar.

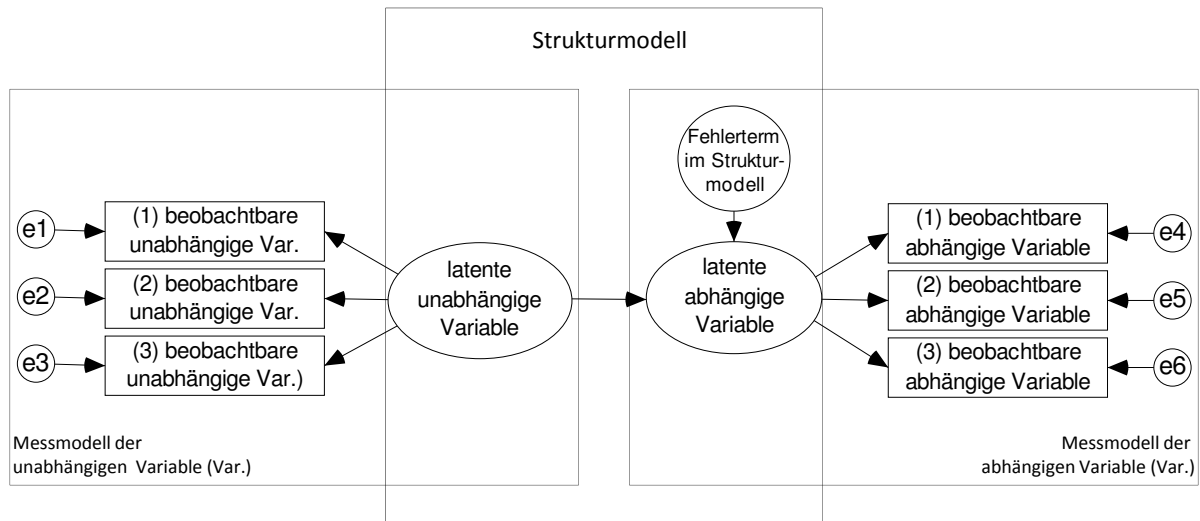


Abb. 7: Schematische Darstellung eines Strukturgleichungsmodells und der Elemente

Die Indikatoren bezeichnen die beobachteten unabhängigen und abhängigen Variablen – in diesem Fall die Items bzw. Skalen des Fragebogens. Latente Variablen repräsentieren die unbeobachteten Variablen, auch Konstrukt oder Faktor genannt und werden durch die Indikatoren operationalisiert bzw. gemessen. Im Messmodell werden die Zusammenhänge zwischen Indikatoren und latenten Variablen im Sinne einer konfirmatorischen Faktorenanalyse modelliert. Dabei kommt der Kovarianz eine besondere Bedeutung zu, denn die Kovarianzmatrix bildet die Basis für die weitere Berechnung der Strukturgleichung und letztlich deren Modellierung. Im Fall der vorliegenden Arbeit wurde die Überführung der Rohwerte in die Kovarianzmatrix durch das Programmpaket AMOS (SPSS 18, International Business Machines Corp., 2009) realisiert. Das Messmodell spezifiziert also, welche Items von welchen latenten Variablen beeinflusst werden und beschreibt damit die Korrelation der jeweiligen Items auf die latente Variable. Die Fehlerterme (in Abb. 7 als „e“ bezeichnet) repräsentieren den Varianzanteil, der nicht durch die latente Variable erklärt werden kann. Das Strukturmodell spezifiziert die Beziehungen der latenten Variablen untereinander.



Zusammen mit dem Messmodell bildet das Strukturmodell das Strukturgleichungsmodell. Darüber hinaus ist es in Strukturgleichungsmodellen möglich innerhalb eines Strukturgleichungsmodells Zusammenhänge zwischen Residuen manifester und latenter Variablen zuzulassen.

Die Identifizierung eines Modells ist an mehrere Voraussetzungen gebunden. So ist die Anzahl schätzbarer Parameter abhängig von der Menge empirischer Informationen, die für die Analyse zur Verfügung stehen. Empirische Grundlage der Schätzungen sind die Varianzen und Kovarianzen der beobachtbaren abhängigen und unabhängigen Variablen. Können alle Parameter des Modells geschätzt werden ist das Modell entweder exakt identifiziert – es gibt also genau eine Lösung der Strukturgleichung – oder überidentifiziert, wenn es mehr beobachtbare Größen gibt als zu schätzende Parameter und somit eine endliche Anzahl möglicher Lösungen. Die Anzahl der bekannten Größen ergibt sich nach der Formel:  $[n(n+1)]/2$  wobei  $n$  die Anzahl beobachteter Variablen ist. In der Praxis empfiehlt es sich mit überidentifizierten Modellen zu arbeiten (Jöreskog & Sörbom, 1979). Dieser Ansatz wurde entsprechend im vorliegenden Modell realisiert, so dass ein überidentifiziertes Modell vorliegt. Hinsichtlich der Verteilung der Daten, welche der Analyse zu Grunde gelegt werden empfiehlt sich eine Normalverteilung, wobei dies kein ausschließendes Kriterium für die Modellierung und Berechnung darstellt. Empirische Daten weichen häufig vom Ideal der Normalverteilung ab (Byrne, 1994). Dies begründet sich dadurch, dass bestimmte Merkmale in der Gesamtpopulation nicht normal verteilt sind oder logisch nicht normal verteilt sein können, denn die Annahme beruht auf dem zentralen Grenzwerttheorem und unabhängigen, identisch verteilten Zufallsvariablen (Jöreskog & Sörbom, 1979). Nach einer detaillierten Prüfung der Verteilungen aller Indikatoren in AMOS wurden signifikante Abweichungen von der Normalverteilungsform ermittelt. Jedoch führen gerade bei großen Stichproben (>100) schon geringe Abweichungen zu signifikanten Ergebnissen. Arbuckle stellt korrekt fest, dass Signifikanztests keine sinnvollen Maße für den Abstand zur Normalverteilung sind und sich somit kaum als Kriterien zur Unterscheidung zwischen harmlosen und ernsthaften Verletzungen der Verteilungsvoraussetzung eignen (Arbuckle, 1997). Kline empfiehlt nach seiner Literaturdurchsicht Grenzwerte für die univariaten Verteilungsstatistiken zu nutzen (Kline, 1998). So sollen die Beträge der Schiefe- bzw. Wölbungsstatistik den Wert 3 bzw. 10 nicht überschreiten.

Dieses Kriterium wird durch die verwendeten Indikatoren erfüllt. Im Kontext der Strukturgleichungsmodellierung und großen Stichprobenumfängen erweisen sich sogenannte Likelihood Modelle als robust gegen Verletzungen der klassischen Normalverteilungsannahme in den von Kline empfohlenen Grenzen.

### Schritte der Modellierung

Zu Beginn wurden Erkenntnisse der Viktimisierungsforschung, welche hauptsächlich im Kontext von Wohnungseinbruchsdiebstählen durch Feltes (Feltes, 2003) gewonnen wurden, auf den Kontext der Fahrzeugkriminalität übertragen. Dieses Vorgehen hat natürliche Grenzen, so kann ein Fahrzeug komplett gestohlen werden, eine Wohnung jedoch nicht. Zusätzlich werden die Aspekte von Mobilität im Wohnungseinbruchskontext nicht adressiert. Am Beispiel dieser beiden Aspekte wird deutlich, dass die Übertragung keinen Anspruch auf Vollständigkeit begründet, vielmehr handelt es sich um eine Auswahl übertragbarer und prüfbarer Zusammenhänge. Diese wurden mit den Erkenntnissen aus der ersten Untersuchung zur Furcht vor Fahrzeugkriminalität ergänzt. Weitere Hypothesen über korrelative und kausale Zusammenhänge wurden im Rahmen von Interviews mit Experten von Versicherungen, Fahrzeugherstellern und innerhalb der durchgeführten Fokusgruppen erhoben und hinzugefügt. Alle Hypothesen wurden grafisch abgebildet und mittels AMOS in ein elektronisches Format übertragen. Dieses Modell wurde nach Abschluss der Datenerhebung mit den Fragebogendaten von 200 zufällig ausgewählten Personen des gesamten Datensatzes optimiert. Dazu wurden die 200 Daten aus dem Gesamtdatensatz mittels SPSS (SPSS 18, International Business Machines Corp., 2009) exportiert und im „sav“ Format dem Programm AMOS zur Verfügung gestellt und die Variablen der Datendatei mit den Indikatoren der Messmodelle verknüpft. Nach der Schätzung der Modellparameter stellt AMOS zusätzlich zu den Modellgüteschätzparametern tabellarische Ergebnismatrizen (Kovarianz-, Korrelations-, Varianzmatrix) sowie Modifikationsindikatoren zur Verfügung. Die Grundlage für diese Indikatoren bildet die Optimierung der Modellannahmen basierend auf der Identifikation lokaler Modellschwächen und deren Auflösung. Die Modifikationsindikatoren werden von AMOS als Modifikationsstatistiken ausgegeben.

Diese Statistiken geben an, wie hoch die Reduktion der  $\chi^2$ -Statistik zum Modellgültigkeitstest zu erwarten wäre, wenn ein fixierter oder restringierter Parameter freigesetzt und anschließend das Modell neu geschätzt wird. Der Modifikationsindikator enthält die  $\chi^2$ -Differenz aus zwei Modellen, die sich um genau diesen, einen Parameter unterscheiden (Baltes-Götz, 2010).

Entsprechend kann der Indikator daher - bei Verwendung der ML-, GLS- oder ADF-Schätzmethode - anhand der  $\chi^2$ -Verteilung mit einem Freiheitsgrad beurteilt werden. Je nach bevorzugter Regel lassen sich nun Werte größer 4 (entspricht 95% - Quantil) oder 7 (entspricht 99% - Quantil) als Kritik der Empirie an der zugrunde liegenden Fixierung oder Restriktion interpretieren. Die folgenden Abbildungen zeigt das so optimierte Strukturgleichungsmodell.

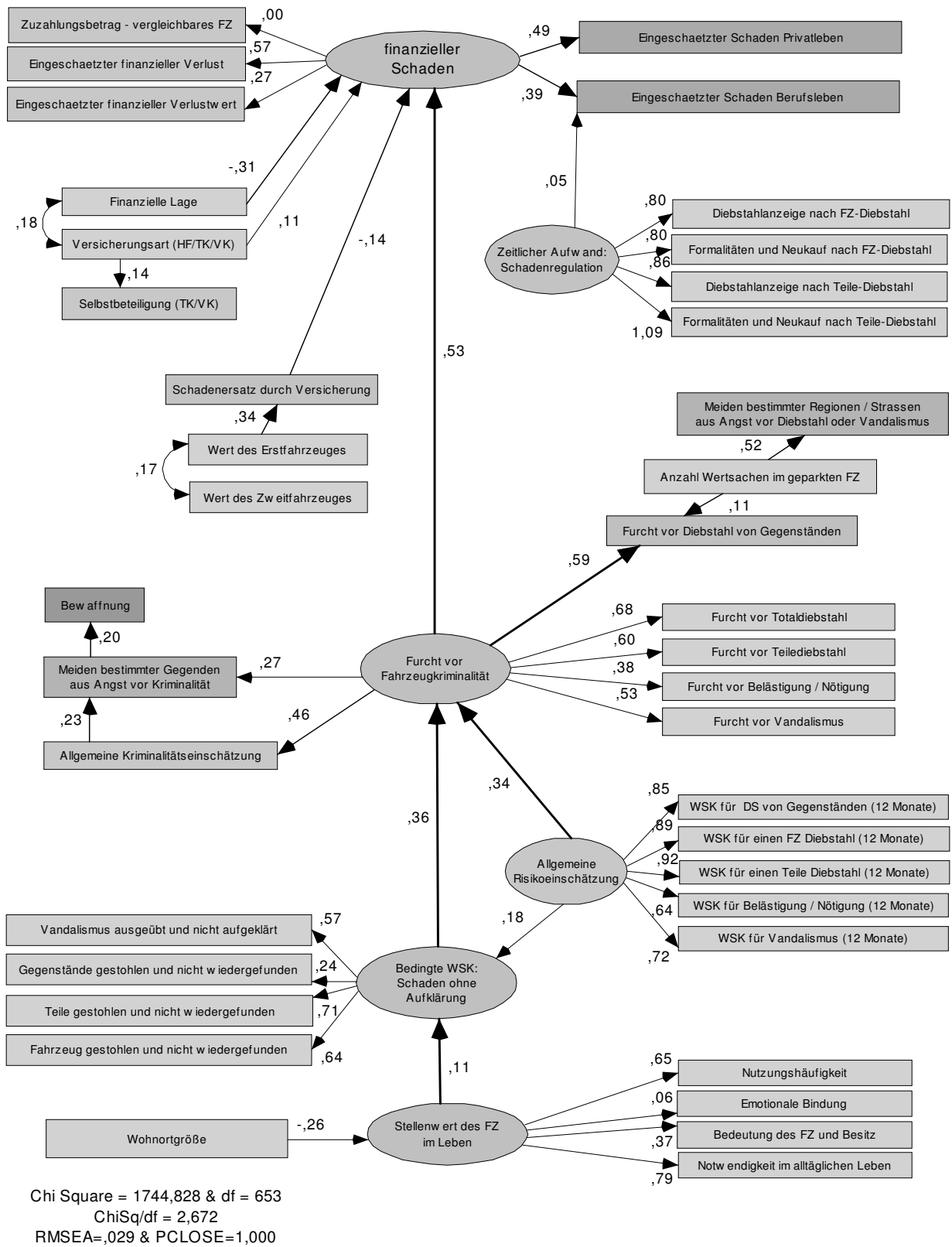


Abb. 8: Strukturgleichungsmodell (Kosten und Furcht im Kontext von Fahrzeugkriminalität)

### 3.3.6 Modellgüte und Beurteilung der Gesamtstruktur (Validität)

Die Modellgüte beschreibt die Übereinstimmung des Strukturgleichungsmodells mit den empirischen Daten und ist somit ein Maß für die Validität des Modells. Es wird dabei die modelltheoretische Korrelationsmatrix, die mit Hilfe der geschätzten Parameter berechnet werden kann mit der empirischen Korrelationsmatrix verglichen. Das Übereinstimmungsmaß liefert ein Maß dafür, wie gut die Anpassung an die Realität (repräsentiert durch die Stichprobendaten) durch die Parameterschätzungen gelungen ist. Bevor die einzelnen Gütekriterien - auch als Fit-Indizes bezeichnet - berechnet wurden, erfolgte im Vorfeld eine logische Prüfung auf theoretisch unplausible Werte, bzw. Fehlspezifikationen. Sind solche Werte zu finden, kann das Modell falsch sein oder die Daten können die benötigten Informationen nicht bereitstellen. Fehlspezifikationen konnten im Modell nicht identifiziert werden, da keine Unterspezifikation des Modells vorliegt und die Varianzen latent exogener Variablen nicht auf eins fixiert wurden. Weitere Indikatoren wären negative Varianzen, Korrelations- oder Kovarianzmatrizen, welche ebenfalls nicht auftreten (vgl. online unter <http://humanfactorcrime.de.vu>).

Zur Beurteilung der Gesamtstruktur gibt es zahlreiche Modellgütekriterien, die (in AMOS) berechnet werden können, die Fit-Indizes. Es folgt nun eine Auswahl der berechneten Fit-Indizes mit einer kurzen Beschreibung. Diese werden den Empfehlungen diverser Autoren gegenübergestellt und in Bezug auf das erstellte Modell diskutiert.

- Chi-Quadrat-Statistik

Der Chi-Quadrat-Wert beträgt für das Modell 1744,8. Dieser Wert erscheint sehr hoch, was in der (prinzipiell) sehr sensiblen Reaktion des Chi-Quadrat-Wertes auf den äußerst hohen Stichprobenumfang begründet liegt. Da im Modell aus Lesbarkeits- und Redundanzgründen nur die Zusammenhänge mit einem Pfadgewicht  $> 0,1$  und nicht alle möglichen Zusammenhänge spezifiziert wurden enthält das Modell 653 Freiheitsgrade. Im Kontext von empirischen Untersuchungen ist es weit verbreitet ein Modell anzunehmen, wenn der Quotient aus Chi-Quadrat-Wert und Freiheitsgrad möglichst klein wird. Von einem guten Modellfit kann dann ausgegangen werden, wenn der Quotient kleiner oder gleich 2,5 ist (Homburg & Baumgartner, 1995). Im vorliegenden Modell beträgt

dieser Quotient 2,67, liegt also 0,17 über der empfohlenen Grenze, was auf den hohen Chi- Quadrat- Wert durch den sehr großen Stichprobenumfang zurückzuführen ist.

- Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)

Der RMSEA dient als weiteres inferenzstatistisches Gütemaß zur Beurteilung des globalen Modell- Fits und ist im Gegensatz zur Chi- Quadrat Statistik robuster in Bezug zu großen Stichproben. Der RMSEA beträgt für das erstellte Modell 0,029 und liegt somit deutlich unter dem zulässigen Höchstwert von 0,08 (sowie dem strengeren Grenzwert von 0,05). Somit nähert sich das spezifizierte Modell, bist auf einen Anteil von 2,9% unerklärter Varianz, sehr gut der Realität. Dabei liegt der wahre RMSEA Wert der Population im 90% Konfidenzintervall zwischen 0,028 (LOW 90) und 0,031 (HI 90). Der Wahrscheinlichkeitswert von 1,0 liegt ebenfalls über der Grenze von 0,5 (Jöreskog & Sörbom, 1979). Dem zufolge deutet die RMSEA Statistik insgesamt auf einen sehr guten Modell-Fit hin.

- Goodness of Fit Index (GFI)

Die relative Menge an Varianz und Kovarianz, der das Modell insgesamt Rechnung trägt, wird durch den GFI geschätzt. Es entspricht somit dem Bestimmtheitsmaß, welches im Rahmen einer Regressionsanalyse ermittelt wird. Der GFI kann - wie der RMSEA- Index - Werte zwischen 0 und 1 annehmen. Im vorliegenden Modell zur Fahrzeugkriminalität wurde ein GFI von 0,955 gefunden. Ein GFI von 1,0 würde darauf hindeuten, das alle empirischen Varianzen und Kovarianzen durch das Modell exakt repräsentiert werden. Somit deutet auch der GFI von 0,955 im erstellten Modell auf eine sehr gute Passung zur Realität.

- Comperative Fit Index (CFI)

Der Comperative Fit Index gehört als inkrementeller Fit Index zu den sogenannten Vergleichsindizes. Das bedeutet, dass das erstellte Modell mit einem sogenannten Nullmodell verglichen wird. In einem Nullmodell sind keinerlei Informationen enthalten. Im erstellten Modell wurde ein CFI von 0,963 gefunden. Somit vermag das erstellte Modell zur Fahr-

zeugkriminalität 96 % mehr erklären als das Nullmodell. Dieser CFI weist ebenfalls auf einen sehr guten Modellfit hin (Hooper, Coughlan, & Mullen, 2008).

Auf Basis der berechneten Fit Indizes kann auf eine sehr hohe Passung des Modells zu den zugrundeliegenden Daten geschlossen werden. Die Daten entstammen einer umfangreichen Onlinebefragung (N=2133), welche die Einstellungen zur Fahrzeugkriminalität und den damit verbundenen Kosten widerspiegelt (siehe 3.3.3). Unter Berücksichtigung dieser Aspekte kann davon ausgegangen werden, dass sowohl Mess- als auch Strukturmodell die Realität in Deutschland sehr gut abbilden.

### **3.3.7 Modellinterpretation und Beschreibung der Kausalzusammenhänge**

Für die Interpretation des Modells wird im Folgenden das Strukturgleichungsmodell abstrahiert (vgl. Abb. 9). Es soll der Zusammenhang zwischen den relevanten Variablen (Konstrukten) betrachtet werden. Die Abstraktion dient somit der Vereinfachung des Modellverständnisses. Latente Variablen (Konstrukte) werden durch die Ovale repräsentiert. Zusätzlich wurden die direkten Messvariablen (repräsentiert durch Rechtecke) abgebildet, insofern, als dass sie für die Interpretation einen generischen Wert enthalten. Das Modell wurde so strukturiert, dass die Kausalzusammenhänge von unten nach oben aufeinander aufbauen. Dies entspricht somit der grundlegenden Leserichtung anhand derer die Interpretation und Berechnung der direkten, indirekten und totalen Beeinflussungseffekte realisiert wurde. Direkte Beeinflussungseffekte werden durch die Pfadgewichte (oder partiellen standardisierten Regressionsgewichte) repräsentiert und können Werte zwischen -1 und 1 (jeweils perfekter Zusammenhang) annehmen. 0 bedeutet es gibt keinen Zusammenhang. Indirekte kausale Zusammenhänge ergeben sich immer dann, wenn eine Variable den kausalen Zusammenhang zwischen zwei oder mehr Variablen moderiert. Sie berechnen sich aus dem Produkt der beiden Pfadgewichte. Totale Beeinflussungseffekte berechnen sich aus der Summe der jeweils beteiligten direkten und indirekten Effekte.

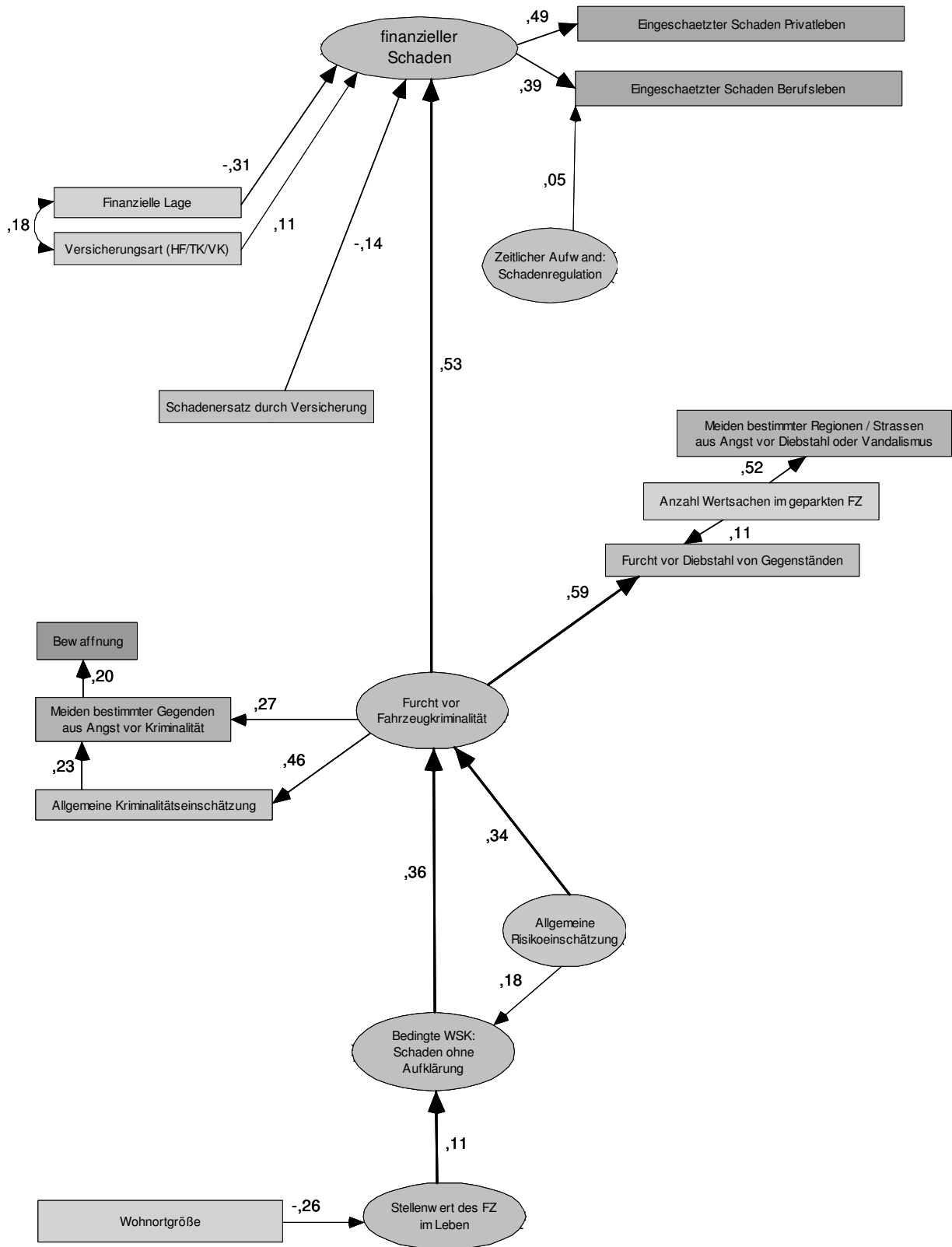


Abb. 9: Abstrahiertes Strukturgleichungsmodell (Kosten und Furcht im Kontext von Fahrzeugkriminalität)



### Stellenwert des Fahrzeuges im Leben

Der bereits vermutete positive Zusammenhang zwischen dem Stellenwert und der

- Nutzungshäufigkeit (65% Varianzaufklärung),
- emotionalen Bindung (6% Varianzaufklärung),
- Bedeutung des Besitzes (37% Varianzaufklärung) und
- Notwendigkeit des Fahrzeuges im alltäglichen Leben (79% Varianzaufklärung)

konnte bestätigt werden (vgl. Abb. 9). Darüber hinaus konnte ein negativer Zusammenhang, welcher bei der Optimierung des Modells (vgl. 3.3.5) identifiziert wurde, bestätigt werden: Je kleiner der Wohnort umso höher der Stellenwert des Fahrzeuges im Leben (26% Varianzaufklärung).

### Bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität

Dieses Konstrukt beschreibt die eingeschätzte Wahrscheinlichkeit (WSK) für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität ohne eine entsprechende Aufklärung (z.B. durch die Polizei) - also alle die Fälle, in denen der Fahrzeugbesitzer selbst oder deren Kaskoversicherungen für den Schaden aufkommen müssen. Das Konstrukt wurde mittels folgender vier Schadenarten erfasst:

- Vandalismus (57% Varianzaufklärung),
- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (24% Varianzaufklärung),
- Diebstahl von Fahrzeugteilen (71% Varianzaufklärung) und
- Diebstahl des Fahrzeuges (64% Varianzaufklärung).

Der kausale Zusammenhang zwischen dem Stellenwert des Fahrzeuges und der bedingten Wahrscheinlichkeit für einen Schaden beträgt 0,11 - wird also tendenziell positiv durch den Stellenwert beeinflusst.

### Allgemeine Risikoeinschätzung

Die allgemeine Risikoeinschätzung soll die Wahrnehmung der allgemeinen Wahrscheinlichkeit von Fahrzeugkriminalität in Deutschland repräsentieren, unabhängig vom eigenen Fahrzeug der Befragten oder der Furcht vor einem Schaden am eigenen Fahrzeug. Die allgemeine Risikoeinschätzung wurde im Fragebogen vor der Risikoeinschätzung zum eigenen Fahrzeug erhoben,

um einer Beeinflussung durch Reihungseffekte entgegenzuwirken. Dabei wurde die allgemeine Risikoeinschätzung anhand von fünf Items erfasst:

- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (68% Varianzaufklärung),
- Diebstahl von Fahrzeugteilen (92% Varianzaufklärung),
- Fahrzeugdiebstahl (89% Varianzaufklärung),
- Vandalismus (72% Varianzaufklärung) und
- Belästigung / Nötigung (64% Varianzaufklärung).

Die Einschätzung des allgemeinen Risikos beeinflusst die bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität (ohne Aufklärung) kausal (Pfadgewicht = 0,18) und die Furcht vor Fahrzeugkriminalität (Pfadgewicht = 0,34).

#### Furcht vor Fahrzeugkriminalität

Die Furcht vor Fahrzeugkriminalität wird kausal beeinflusst durch die bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität ohne Aufklärung (0,36) und die allgemeine Risikoeinschätzung (0,34). Die Furcht wurde im Fragebogen durch 5 Items zur Furcht vor:

- Vandalismus (53% Varianzaufklärung),
- Belästigung / Nötigung (38% Varianzaufklärung),
- Teilediebstahl (60% Varianzaufklärung),
- Totaldiebstahl (68% Varianzaufklärung) und
- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (59% Varianzaufklärung) erfasst.

Dabei spielt die Anzahl der Wertsachen, welche im geparkten Fahrzeug zurückgelassen werden eine besondere Rolle. Sie determiniert tendenziell die Furcht vor dem Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (0,11) und das Meiden bestimmter Regionen / Strassen aus Angst vor Diebstahl oder Vandalismus.

Die allgemeine Kriminalitätseinschätzung umfasst alle Kriminalitätsformen, nicht nur die fahrzeugspezifische Kriminalität und eignet sich ebenfalls zur Bestimmung der Furcht vor Fahrzeugkriminalität (46% Varianzaufklärung). Ferner beeinflusst die allgemeine Kriminalitätseinschätzung das Meiden bestimmter Gegenden aus Angst vor Kriminalität und erhöht die Wahrscheinlichkeit für einen Selbstschutz (Bewaffnung mit Elektroschocker, Reizgas etc.).

### Finanzieller Schaden

Die eingeschätzte Höhe des Schadens, der durch Fahrzeugkriminalität entsteht wurde im Fragebogen durch die folgenden Items zum eingeschätzten finanziellen Verlust erhoben:

- Stellen Sie sich vor **Ihr Auto** wurde gestohlen. Wie hoch schätzen Sie den finanziellen Verlust ein, den Sie trotz einer evtl. Schadenersatzzahlung durch die Versicherung erleiden? (Angabe in €, 57% Varianzaufklärung)
- Diesen finanziellen Verlust schätze ich ein als... (sehr niedrig - niedrig - mittelmäßig hoch - sehr hoch, 27% Varianzaufklärung)
- Ich müsste zusätzlich zum Schadenersatz der Versicherung etwas zuzahlen, um mir ein vergleichbares Fahrzeug anzuschaffen. (Angabe in €, keine Varianzaufklärung)

Aufgrund der hohen individuellen Übereinstimmung der Beträge (bezogen auf die einzelnen Teilnehmer), welche zum ersten und zum dritten Item angegeben wurden resultiert für das dritte Item eine sehr geringe (0%) Varianzaufklärung für den eingeschätzten finanziellen Schaden.

Die finanzielle Schadeneinschätzung wird kausal direkt beeinflusst durch die Furcht vor Fahrzeugkriminalität (0,53): Schätzt eine Person ihre Furcht vor Fahrzeugkriminalität als hoch ein besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, das sie auch den finanziellen Schaden als hoch einschätzt. Dabei wird die Einschätzung - dem Belastungs-Beanspruchungskonzept zufolge (vgl. 3.3.1) - von weiteren Faktoren beeinflusst. So spielt die „finanzielle Lage“ einer Person eine vermittelnde Rolle: Je mehr Geld eine Person am Monatsende (nach Abzug aller Fixkosten, wie Miete oder Lebensmittel) zur Verfügung hat umso weniger beanspruchend empfindet sie eine finanzielle Belastung nach einem Schaden durch Fahrzeugkriminalität (-0,31). Auch die Art der Fahrzeugversicherung (unabhängig von dem eingeschätzten Schadenersatzbetrag, der durch die Versicherung geleistet wird) kann die eingeschätzte Beanspruchung reduzieren, wenn es sich um eine Voll- oder Teilkaskoversicherung handelt (0,11). In diesem Kontext spielt ebenfalls die Höhe der Selbstbeteiligung im Schadenfall eine vermittelnde Rolle (0,14): Je höher der Selbstbeteiligungsbeitrag eines Fahrzeugbesitzers ist, umso geringer ist der relativierende Einfluss der Versicherungsart auf den eingeschätzten finanziellen Schaden.

Der eingeschätzte Schadenersatz - also das Geld, welches die Versicherung nach einem Schaden durch Fahrzeugkriminalität einem Versicherten auszahlt - wird durch den Wert des Erst- bzw. Zweitfahrzeuges beeinflusst (0,34) und relativiert den eingeschätzten Schaden (-0,14).

Je höher also der Schadenersatzbetrag eingeschätzt wird, umso geringer wird der finanzielle Schaden im Sinne einer finanziellen Beanspruchung eingeschätzt.

In Abhängigkeit der finanziellen Schadeneinschätzung wird entsprechend der Schaden im Privatleben eingeschätzt (0,49). Je höher der finanzielle Schaden umso höher wird auch der Gesamtschaden von den Befragten angegeben, welcher im Privatleben eintritt. Dieser Zusammenhang ist für den Bereich des Berufslebens weniger stark ausgeprägt (0,39) und wird zusätzlich durch den zeitlichen Aufwand für die Schadenregulation moderiert (0,05). Dabei wurden die zeitlichen Aufwendungen für Diebstahlanzeige, Versicherungsregulation und Neukauf nach einem Total- oder Teilediebstahl im Kontext des beruflichen Alltages als besonders zeitaufwendig (im Sinne der Beanspruchung) eingeschätzt.

## **4. Fahrzeugkriminalität aus Perspektive der Täter**

Das folgende Kapitel beschreibt die Gruppe der Täter im Kontext von Fahrzeugkriminalität. Im Fokus stehen individuelle Aspekte, wie Motivation oder Persönlichkeit sowie Interaktionen mit den – unter 2.3.3 beschriebenen – Personen(~gruppen) und dem Fahrzeug, bzw. den Fahrzeugteilen. Zur explorativen Erfassung der qualitativen und teils quantitativen Ausprägungen dieser Interaktionen wurde eine Täterbefragung durchgeführt. Die Zielstellung und die theoretische Fundierung der Täterbefragung, deren Durchführung und Ergebnisse werden im folgenden Kapitel vorgestellt.

### **4.1 Motivation, theoretische Fundierung und Forschungsfragen**

Die explorative Untersuchung der Tätergruppe soll einen Aufschluss darüber geben, welchen Anreiz Fahrzeuge auf die initiiierenden und aufrechterhaltenden Faktoren von Fahrzeugkriminalität vermitteln und welche Aspekte dabei eine besondere Rolle spielen. Zu diesen Aspekten zählen auch solche, die auf Interaktionen mit Fahrzeugsicherungssystemen und / oder Polizei und Gerichten beruhen. Zu diesem Zweck wurde eine Interviewstudie mit mehrfach vorbestraften Tätern durchgeführt, die zum Zeitpunkt des Interviews aktuell eine Haftstrafe verbüßen. Dazu wurden zunächst Dimensionen ausgewählt, die aus unterschiedlichen theoretischen Hintergründen im Kontext der Zielstellung relevant sein können. Diese Dimensionen sind:

- Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene (im Interview)
- Tatausführung: Deklaratives, prozedurales Wissen und Werkzeug (im Interview)
- Tatausführung: Wiederholung einer Tat (im Interview)
- Motive (im Interview)
- Kosten-Nutzen-Abschätzung durch Täter (im Interview)
- Planungspyramide kriminellen Handelns (im Interview)
- Persönlichkeitseigenschaft (mittels adaptiertem Empathiefragebogen)

Während Theorien und Forschungsansätze zu Kriminalitätsoffern in der Viktimologie zu finden sind gehört die Täterforschung in den Bereich der Kriminologie (vgl. 2.1 sowie 2.3.3). Der Begriff der „Tat“ wurde entsprechend der Zielstellung weiter gefasst und umfasst neben der Tatausführung psychologische und soziale Faktoren, die einen potentiellen Einfluss auf die Tatbegehung oder Unterlassung haben. Im Folgenden werden die untersuchten Faktoren beschrieben.

### Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene

Häufig wird dem demografischen Hintergrund eines Täters besondere Bedeutung beigemessen. Im Fokus steht die Frage nach der Fähigkeit oder der Bereitschaft einer Person sich entsprechend den vorherrschenden Erwartungen zu verhalten (Eisenberg, 2005, S. 52). Eisenberg nennt diesbezüglich 2 Alternativen: Keine oder unvollständige Normübernahme oder vollständige - aber mit abweichenden Inhalten stattgefundenen Normübernahme. Im Kontext der Untersuchung zur Fahrzeugkriminalität wurde dieser Aspekt aufgegriffen, um die Frage zu beantworten, welchen Einfluss das Sozialisationsumfeld auf eine fahrzeugkriminelle Tat ausübt. Der Begriff des Sozialisationsumfeldes umfasst hier die Familie, Schulklasse(n) und Freundeskreis.

Eng verknüpft mit dem Begriff der Sozialisation ist der des Lernens. Von Interesse waren die Formen des Lernens, welche mit Fahrzeugkriminalität bzw. konkret mit den begangenen Delikten in Verbindung stehen. Dabei wurden Lernen am Modell (Bandura, 1979) und operantes Konditionieren (Holland & Skinner, 1974) zur Beschreibung und Erklärung der Tatenwicklung herangezogen. Vor allem für die Ersttat wurde der Frage nachgegangen, ob es ein Modell in der Familie oder im Freundeskreis des Täters gab oder nicht.

### Motive

Die Motive der Täter sollten sich im Kontext von Fahrzeugkriminalität in drei Bereiche abbilden lassen (vgl. 2.3.1).

- Das Benutzen eines fremden Fahrzeuges (ohne die Absicht das Fahrzeug dauerhaft zu übereignen)
- Der Diebstahl des Fahrzeuges oder von Fahrzeugteilen mit dem Ziel der (vorübergehenden) Übereignung, beispielweise zur Gewinnerzielung durch Verkauf
- Das Beschädigen oder Zerstören von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen

Im weitesten Sinne entsprechen diese Motive dem Nutzen für den Täter, in Abhängigkeit des Grades ihrer Umsetzung. Sie bilden somit eine Basis für die Abschätzung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses seitens der Täter (siehe folgende Seiten). Für die Täterbefragung waren ebenfalls Motivwechsel bei Mehrfachtätern (z.B. von Nutzung zu Gewinnerzielung) von Interesse.

### Tatausführung: Deklaratives, prozedurales Wissen und Werkzeug

Je nach verfolgtem Ziel (hier: Motiv) werden sich einige Tatausführungen als Ziel führend erweisen, andere wiederum nicht. Um ein Fahrzeug zu stehlen und es anschließend zu verkaufen ist eine Tatausführung, die das Fahrzeug beschädigt weniger Ziel führend als eine „schonende“ Variante der Fahrzeugöffnung und Überwindung der Wegfahrsperre (vgl. Anhang 10.10). Somit sollten eng an die Motive die Tatausführungen geknüpft sein. Je nach verfolgtem Ziel kann nun zuerst die Tatausführung geplant und dann das entsprechende Wissen und Werkzeug erworben oder auf Basis des vorhandenen Wissens und Werkzeuges die Tatausführung angepasst werden. Im Kontext der Täterbefragung wurden Wechsel zwischen diesen beiden Strategien und deren Kontextfaktoren adressiert. Es sollte zudem jeweils der - für die Tat - notwendige Wissensstand und im Zugriff befindliches Werkzeug erfasst werden.

### Tatausführung: Wiederholung einer Tat

Im Kontext von Fahrzeugkriminalität war es zusätzlich von Interesse, welche Faktoren eine Tatwiederholung beeinflussen und wie. Zu diesem Zweck wurde das Paradigma der operanten Konditionierung (vgl. Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene) auf das zurückliegende Täterverhalten angewandt, mit dem Ziel der Prüfung, ob und welche Verstärker für eine Wiederholung der Tat, einer ähnlich gelagerten Tat oder für ein Ausbleiben einer Wiederholungstat beteiligt sind. Davon ausgehend, dass das Erlernen von Reiz-Reaktions-Mustern (Stimulus-Response) aus ursprünglich spontanem Verhalten entsteht und die Häufigkeit eines Verhaltens durch seine angenehmen oder unangenehmen Konsequenzen nachhaltig verändert wird, lässt sich die Fragestellung weiter differenzieren:

- Welches war das ursprünglich spontane fahrzeugkriminelle Verhalten?
- Welche Verstärker (positiv und negativ) erhöhen die Auftretenswahrscheinlichkeit?
- Welchen Einfluss hat eine bestimmte Strafe auf die Tatwiederholung?

Das Paradigma der operanten Konditionierung setzt voraus, dass Personen ihr Verhalten frei wählen können und aufgrund von bestimmten und bestimmbar Reizen, die auf das Verhalten folgen beeinflusst werden. Somit stellt sich die Frage nach dem Prozess der Entscheidungsfindung für oder gegen ein bestimmtes Verhalten. Im Kontext dieser Arbeit wurde die Rational-Choice-Theory (auch Theorie der rationalen Entscheidung) herangezogen. Täter werden demnach als nutzenorientierte Akteure verstanden. Die Rational-Choice-Theory entstammt den Wirtschaftswissenschaften und wurde bereits häufig in kriminologischen Fragestellungen zur Erklärung und Beschreibung kriminellen Verhaltens eingesetzt (Sack & König, 1979). Individuen sind demnach bestrebt ihren Nutzen aus einem bestimmten Verhalten heraus zu maximieren und die Kosten, welche mit dem Verhalten verbunden sind zu minimieren. Der Nutzen, welche Täter mit der Tat verfolgen, kann aus den Motiven rückgeschlossen werden und sollte sich in den drei Bereichen: Fahren mit einem Fahrzeug, Gewinnmaximierung (finanziell) durch Verkauf des Fahrzeuges, von Fahrzeugteilen oder Gegenständen aus dem Fahrzeug sowie Beschädigen, Zerstören äußern. Zur Erklärung für Verhalten, welches von Tätern trotz antizipiertem hohen Nutzen nicht ausgeführt wird wurde die Rational-Choice-Theory im kriminologischen Kontext um die sogenannten Abschreckungstheorien ergänzt. Unter Abschreckung werden die Ergreifung oder Androhung von Maßnahmen verstanden, die dem Ziel dienen eine andere Person oder Gruppen von Personen von bestimmten - nicht gewünschten - Handlungen abzuhalten. Diese Maßnahmen können unter dem Begriff der Strafe und Strafverfolgung subsumiert werden und sind im Strafgesetzbuch der Bundesrepublik Deutschland verortet (vgl. 2.3.2). Auf Basis dieser Annahmen kann davon ausgegangen werden, dass kriminelle Handlungen unwahrscheinlicher werden, wenn Sanktionen der kriminellen Handlung sehr wahrscheinlich folgen, wenn sie der Tat mit geringer zeitlicher Verzögerung folgen und wenn sie so schwer sind, dass ihre Nachteile den Nutzen aus der kriminellen Handlung deutlich überwiegen (Jensen, Erickson, & Gibbs, 1978).

Dies setzt jedoch voraus, dass die Sanktionen durch den Täter mit der Tat in Verbindung gebracht werden - also der Täter den Grund für die Strafe in seiner Tat erkennt. Diesbezüglich wurden im Rahmen der Attributionstheorie (vgl. Kelley, 1973; Weiner, 1994) die Attributionsstile der Täter mittels modifiziertem Attributionsstilefragebogen erfasst (Poppe, Stiensmeier-Pelster, & Pelster, 2005). Als Attributionen werden in Kelleys Modell die Zuschreibung von Ursachen von Handlungen und Vorgängen verstanden.



Laut Kelleys Kovariationsprinzip analysieren Personen ihre Handlungen auf Basis von drei Informationen, um zu einer internen oder externen Attribution zu gelangen:

- **Konsensus:** Reagieren auch andere Personen in derselben Situation wie ich? Der Konsensus ist hoch, wenn viele andere Personen ähnlich reagieren und niedrig, wenn wenige andere Personen so reagieren.
- **Distinktheit:** Verhalte ich mich in anderen Situationen gleich? Die Distinktheit ist hoch, wenn sich die Person nur in wenigen Situationen so verhält und niedrig, wenn sich die Person auch in vielen anderen Situationen so verhält.
- **Konsistenz:** Verhalte ich mich in ähnlichen Situationen über verschiedene Zeitpunkte hinweg gleich? Die Konsistenz ist hoch, wenn das Verhalten über verschiedene Zeitpunkte hinweg auftritt und gering, wenn das Verhalten nur zu wenigen Zeitpunkten auftritt.

Seligman (vgl. auch Weiner, 1994) adaptierte Kelleys Modell in Bezug auf die Ursachenzuschreibung von Erfolg und Misserfolg (Peterson, Buchanan, & Seligman, 1995). So können Täter Erfolgs- oder Misserfolgserlebnisse als intern, stabil und generell verursacht ansehen:

- **Intern:** Sie sehen (in) sich selbst die Erfolgs- oder Misserfolgsursache und nicht äußere Umstände.
- **Stabil:** Sie sehen Erfolg oder Misserfolg als unveränderlich und nicht als vorübergehend
- **Global:** Sie sehen Erfolg oder Misserfolg als allgegenwärtig und nicht auf bestimmte Situationen begrenzt.

Ziel der Erfassung der Attributionsstile ist die Prüfung auf Übereinstimmungen zwischen Attributionsstil und einem bestimmten Tatverhalten. Dazu zählen Tathäufigkeit, Modi Operandi, und Tatvorbereitungen. An dieser Stelle kann ein Zusammenhang von Tathäufigkeit und Attribution vermutet werden. Im Misserfolgssfall sollten Wiederholungstäter eher extern, instabil und spezifisch attribuieren, während im Erfolgsfall eher intern, stabil und global attribuiert werden sollte.

### Kosten-Nutzen-Abschätzung durch Täter

Viele Sicherungssysteme für Fahrzeuge werden heute nach dem Prinzip „Mache es den Täter so schwer wie möglich.“ entwickelt. Dies bezieht sich auf das notwendige Wissen und Werkzeug oder auch auf die Zeit, die zum Beispiel für die Überwindung der Wegfahrsperrung notwendig ist. Die Anforderungen werden meist durch die Versicherer vermittelt, so werden viele neue Fahrzeuge vor deren Markteinführung durch Thatcham ("New Vehicle Rating", 2010) auf die Widerstandsfähigkeit gegen Fahrzeug- und Fahrzeugteilediebstahl untersucht und bewertet. Danach richtet sich neben anderen Faktoren die Einstufung in eine Versicherungsklasse. Schutz gegen Raub, Car Jacking, Vandalismus oder Betrug werden nicht berücksichtigt. Alle diese Aktivitäten setzen jedoch voraus, dass sie die (von Tätern) eingeschätzten Kosten tatsächlich erhöhen und es eine gewisse Grenze gibt, ab der es sich für Täter „nicht mehr lohnt“. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob Täter die herstellerseitig antizipierte Risiko erhöhende Wirkung auch tatsächlich als Risiko erhöhend wahrnehmen.

Um - im Sinne der Rational-Choice-Theory - ein Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen einer kriminellen Handlung abschätzen zu können sind seitens der Täter kognitive Prozesse nötig, die im Täterinterview explizit erfragt werden sollten. Zu diesen zählen die Einschätzung der erwarteten Erfolgswahrscheinlichkeit, der Strafwahrscheinlichkeit, des Gewinns (materiell oder immateriell) sowie aller verbundenen Kosten. Der Kostenbegriff erstreckt sich im Kontext von Fahrzeugkriminalität auf das vorher eingeschätzte oder nach der Tat erfahrene Strafmaß sowie auf die Kosten, welche zur Tatausführung notwendig werden, wie Werkzeug oder das Generieren von Wissen. Basierend auf den eingeschätzten Kosten und Nutzen soll im Täterinterview der Frage nachgegangen werden, ob überhaupt eine bewusste Kosten-Nutzen-Abwägung seitens der Täter stattfindet, zu welchem Zeitpunkt diese getroffen wird und auf welche Informationen Täter dabei zurückgreifen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, inwiefern ein bestimmtes Kosten-Nutzen-Verhältnis tatsächlich für die Tatbegehung oder Unterlassung verantwortlich ist.

### Planungspyramide kriminellen Handelns

Wesentliche Aspekte der Kosten-Nutzen-Abschätzung sind die Einschätzungen der Erfolgs- bzw. Misserfolgswahrscheinlichkeit. Laut Feltes korrelieren für den Deliktbereich des Wohnungseinbruchsdiebstahls die Häufigkeit der Taten und tatvorbereitende Maßnahmen (Feltes, 2003).

Im Rahmen der Untersuchung von 27 Einbruchstätern entwickelte die Forschergruppe um Feltes als Bezugsrahmen eine Planungspyramide (vgl. Abb. 10) mit dem Ziel Auskunft über beeinflussende Aspekte in den einzelnen Planungsphasen einer Tat zu geben.

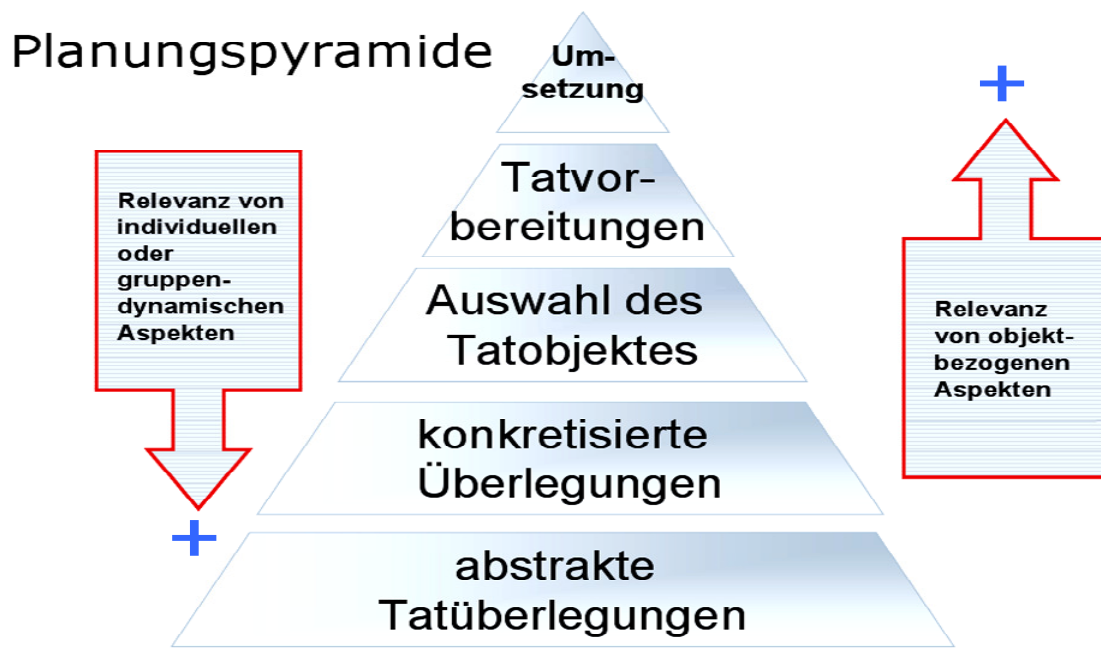


Abb. 10: Planungspyramide: Stufen der Tatausführung im sozialen und tatobjektorientierten Kontext

Prinzipiell ist jede der Planungsphasen (in zeitlicher Abfolge von unten nach oben) relevant für eine erfolgreiche Tatausführung: In der ersten Phase der Planung finden erste abstrakte Tatüberlegungen statt. Als wesentliche Einflussfaktoren nennt Feltes individuelle oder gruppendynamische Aspekte. Im Anschluss folgen konkretisierte Tatüberlegungen und die Auswahl des Tatobjektes, wobei immer mehr die Aspekte des Tatobjektes an Relevanz (bezüglich der Tatausführung) gewinnen. Ist ein Tatobjekt ausgewählt, schließen sich die konkreten Tatvorbereitungen an, die mehr oder weniger intensiv sein können und bilden die Basis für die anschließende Umsetzung der Tat.

Auf Basis der Planungspyramide könnten Tätertypen je nach Ausprägung des Einflusses gruppenspezifischer oder objektbezogener Aspekte auf den Ebenen der Tatplanung identifiziert werden (Feltus, 2005).

#### Persönlichkeitseigenschaft: Empathie

Im Rahmen der Entwicklung von Präventionsprogrammen in den letzten 10 Jahren hat sich der Fokus (wieder) zunehmend auf Persönlichkeitsmerkmale gerichtet (weg von reinen Sozialisations- oder lerntheoretischen Ansätzen) – bzw. werden Persönlichkeitsmerkmale als Ergänzung zu diesen untersucht (Covell, 2002). Dabei zeigte sich das Empathiemaß als Grundlage sozialer Kompetenzen und Verhaltensweisen als betrachtenswert (Davis, 1983), denn bei der Entwicklung von Gerechtigkeitsüberzeugungen und moralischer Urteilsbildung wird der Empathiefähigkeit eine Schlüsselrolle zugeordnet (Hoffman, 1990, 2000). Je nach verfolgtem Ziel kann Empathie unterschiedlich aufgefasst werden. In der Kriminologie kann Empathie als Persönlichkeitseigenschaft verstanden werden, bei eigenen Handlungen an die Konsequenzen für andere zu denken und schädigendes Verhalten zu vermeiden. Nach diesem Verständnis wäre Empathie gleichzusetzen mit Rücksichtnahme, also einer spezifischen moralischen Verhaltensorientierung (vgl. Silbereisen & Schulz, 1977). Häufig wird der Begriff der Empathie im affektiven Zusammenhang mit Mitleid gebraucht. Zur Erklärung delinquenten Verhaltens eignen sich Konzepte, die Empathie als Mitleid verstehen allerdings nur bedingt. Mitleid ist rückwärtsgerichtet, bezieht sich also auf die Interpretation von Handlungskonsequenzen unter Berücksichtigung der Schädigung des Opfers. Tatabbrüche können so nicht erklärt werden – zumindest nicht für die Ersttat, denn es hat noch keine Schädigung des Opfers stattgefunden. Ferner setzt Empathie die Fähigkeit einer gelungenen Perspektiven- bzw. Rollenübernahme voraus. Unter Perspektiven- bzw. Rollenübernahme wird eine kognitive Leistung verstanden, sich in die Position einer anderen Person zu versetzen und die Welt und sich selbst mit deren Augen zu sehen. Perspektivenübernahme bedeutet aber nicht, dass auch die Gefühle der Person nachempfunden werden, es reicht bereits das Wissen um deren Existenz (vgl. Weinstein, 1969). Konzepte, die Empathie und Rollenübernahme auf der kognitiven Ebene als Kompetenzen verstehen eignen sich – durch den antizipierenden Charakter der Konsequenzabschätzung – besser für die Untersuchung an Straftätern. Für die Täterbefragung zur Fahrzeugkriminalität wurde der Intrapersonal-Reactivity-Index

(IRI) als Operationalisierungsinstrument ausgewählt, mit ihm Rollenübernahme und Mitleid getrennt erhoben und ausgewertet werden können. Ferner wurden einige Fragen des Rollenübernahmeiteiles an den Untersuchungsgegenstand adaptiert (vgl. 4.2.1 Methode).

## **4.2. Methode und Durchführung der Täterbefragung**

Die Täterbefragung wurde als mündliche Befragung in Justizvollzugsanstalten (JVA) durch einen Psychologen durchgeführt. Im Vorfeld der Befragung wurde ein Interviewleitfaden entwickelt und mit zwei freiwilligen Personen getestet. Dabei sollten sich die beiden Testpersonen unabhängig voneinander eine „kriminelle Karriere“ im Kontext von Fahrzeugkriminalität erdenken. Im Anschluss an das Interview mit den Testpersonen wurden zusätzliche Aspekte in den Interviewleitfaden aufgenommen und die Reihenfolge der - zu erfragenden - Aspekte angepasst. Der Interviewleitfaden enthält drei Teile: Demografische Daten und Aspekte der Sozialisation, tatrelevante Aspekte zur Ersttat und jeweils allen weiteren Taten und zur Einschätzung von Sicherungsmaßnahmen im automotiven Bereich (vgl. Anhang 10.11).

### **4.2.1 Methode**

Neben dem Interviewleitfaden, der die - unter 4.1 beschriebenen - Aspekte zur Fahrzeugkriminalität adressiert wurden zwei Fragebögen an den Untersuchungsgegenstand adaptiert und eingesetzt, der ASF-E und der IRI (vgl. Anhang 10.12 und 10.13).

#### Attributionsstilfragebogen für Erwachsene (ASF-E)

Im Interview wurde der Attributionsstilfragebogen für Erwachsene in der ersten Auflage von Poppe, Stiensmeier-Pelster, & Pelster (2005) als Basis verwendet. Der Fragebogen ist für Personen ab 17 Jahren geeignet. In der Originalversion werden den Probanden je acht positive und negative Situationen vorgelegt. Im Kontext der Untersuchung zur Fahrzeugkriminalität wurden eine positive und eine negative Situation wie folgt beschrieben.

Positive Situation: *Stellen Sie sich vor, Sie haben erfolgreich ein Auto gestohlen.*

*Woran lag es, dass es geklappt hat? Nennen Sie den Hauptgrund.*

Negative Situation: *Stellen Sie sich vor, Sie wurden von der Polizei beim Autodiebstahl erwischt. Woran lag es, dass es schief gegangen ist? Nennen Sie den Hauptgrund.*

Für jede dieser Situationen soll der Proband die – aus seiner Sicht zutreffende - Hauptursache anzugeben. Daran anschließend sollen die Probanden einschätzen, in welchem Ausmaß diese Ursache innerhalb ihrer Person liegt und wie stabil bzw. global die Ursache ist. Aus diesen Angaben können Kennwerte berechnet werden, die den Attributionsstil der Probanden beschreiben.

#### Interpersonal-Reactivity-Index (IRI)

Der Interpersonal Reactivity Index (IRI) ist ein Fragebogen zur Messung von Empathie. Die deutsche Übersetzung weist allerdings testtheoretische Schwächen auf (vgl. dazu z.B. Enzmann, 1996; Beven et al., 2004; Lauterbach & Hosser, 2007). Nach einer mehrfachen Überarbeitung aufgrund faktorenanalytischer Ergebnisse und marginalen Umformulierungen in der Übersetzung wurden gute Kennwerte für Reliabilität, Validität und Itemtrennschärfen erreicht. Auf Basis von Untersuchungsdaten zur Verwendbarkeit des IRI zur Beschreibung und Vorhersage von delinquentem Verhalten (vgl. Lauterbach & Hosser, 2007; Kury, 2002) wurde empfohlen, die Subskalen Empathie (Anteilnahme) und Perspektivenübernahme zu verwenden. Bezüglich der Subskalen Fantasie und Empathischem Distress ist die Beziehung zu delinquentem Verhalten sowohl unter theoretischen als auch unter empirischen Gesichtspunkten noch „zu klären“. Weiter empfiehlt Lauterbach - im Einklang mit anderen Untersuchungen (vgl. Ireland, 1999; Beven et al., 2004) - eine Überarbeitung der Itemformulierung des IRI hinsichtlich Verständlichkeit und Alltagsbezogenheit. Speziell für die Inhaftiertenpopulation sollte hierbei auf negative Items verzichtet werden. Diesem Ansatz folgen auch Maes, Schmitt und Schmal und schlagen entsprechende Reformulierungen der beiden Skalen vor (Schmitt, Maes, & Schmal, 1997). Diese adaptierten Items wurden bezüglich des fahrzeugkriminellen Kontextes geprüft und in den Fragebogen (vgl. Anhang 10.13) übernommen.

## 4.2.2 Durchführung

Die Täterbefragung wurde in Justizvollzugsanstalten (JVA) im Bundesland Niedersachsen durchgeführt. Dazu wurden im Vorfeld in einem formellen Verfahren die notwendigen Genehmigungen durch das Landesjustizministerium eingeholt. Anschließend wurden alle Justizvollzugsanstalten in Niedersachsen angeschrieben, mit der Bitte geeignete Inhaftierte für die Teilnahme an der Befragung zu benennen.

### Beschreibung der Stichprobe

Zur Beantwortung der - eingangs dieses Kapitels - beschriebenen Fragestellungen und Hypothesen war es notwendig die Inhaftierten nach folgenden Kriterien auszuwählen:

- Mehrfach vorbestraft und aktuell eine Haftstrafe verbüßend,
- Wegen der folgenden Fahrzeugkriminalitätsdelikte:
  - Diebstahl / Ingebrauchnahme (§ 248b StGb)
  - Raub, räuberischer Angriff auf Kraftfahrer (§316a StGb)
  - Unterschlagung / Betrug
  - Helerei
- Die Gefangenen nehmen freiwillig an dem Interview teil

Insgesamt erklärten sich 18 männliche Inhaftierte aus 4 niedersächsischen Haftanstalten (aus Datenschutzgründen nicht näher benannt) bereit, freiwillig an der Befragung teilzunehmen. Von diesen 18 Inhaftierten mussten 7 ausgeschlossen werden. Unter den Ausgeschlossenen befanden sich 5 Personen, deren Straftaten nicht zu den oben genannten Kriterien passten. Die Interviewdaten von weiteren 2 Inhaftierten wurden nachträglich ausgeschlossen aufgrund massiver Häufungen von Aussagen, die nicht zu den Einträgen in der Gefangenenakte passten, nicht wahrheitsgetreu waren und / oder in sich inkonsistent. Somit konnten die Interviews von 11 Inhaftierten komplett verwendet werden. In der folgenden Tabelle sind die relevanten Delikte aus dem Bereich Fahrzeugkriminalität und das Alter für jeden der 11 Inhaftierten abgebildet.

Tabelle 9: Fahrzeugkriminelle Delikte der 11 interviewten Inhaftierten

Nr.	Delikt(e)	Alter
1	Raub	23
2	räuberischer Angriff, Erpressung	24
3	Raub, KFZ Diebstahl, BTM, Vers.Betrug	24
4	Raub, räuberischer Angriff, KFZ Diebstahl	23
5	Raub, räuberischer Angriff, KFZ Diebstahl	24
6	Fahrzeugdiebstahl	22
7	Räuberischer Angriff, Erpressung	19
8	KFZ Diebstahl, Einbruch, Räuberische Erpressung	49
9	bandenmäßiger KFZ Diebstahl	38
10	Hehlerei, Betrug, Beihilfe zum Diebstahl	28
11	Räuberische Erpressung, Raub	22

Wie aus Tabelle 9 ersichtlich, können 9 von 11 Inhaftierten mehrere Delikte zugeordnet werden - teilweise auch aus anderen Deliktbereichen neben der Fahrzeugkriminalität, wie z.B. Wohnungseinbruchdiebstahl. Aus diesem Grund wurde für jeden der Befragten ein Primärdelikt ermittelt. Dieser wurde über die Delikthäufigkeit in den folgenden Kategorien ermittelt. Lagen gleich viele Delikte in unterschiedlichen Kategorien vor wurde der - aus Sicht des Interviewten - „lukrativere“ gewählt.

- Fahrzeugdiebstahl (gesamtes Fahrzeug): Primärdelikt bei 4 Inhaftierten
- Fahrzeugteilediebstahl (inkl. Gegenstände): Primärdelikt bei 1 Inhaftierten
- Raub, räuberische Erpressung: Primärdelikt bei 5 Inhaftierten
- Betrug, Hehlerei: Primärdelikt bei 1 Inhaftierten



### Ablauf der Befragung

Zu Beginn der Befragung wurde der Inhaftierte über den Zweck der Studie und über die juristisch relevanten Aspekte informiert. Dazu zählen der Datenschutz (gerade vor dem Hintergrund der Aufzeichnung der Befragung mittels MP3-Recorder), die Anonymität bei der Dokumentation der Ergebnisse und vor allem das Recht keine Angaben zu machen. Dies wurde schriftlich fixiert. Die Einwilligungserklärungen wurden entweder bereits im Vorfeld mit dem JVA-Personal oder direkt im Anschluss an die Begrüßung ausgefüllt und unterschrieben. Im ersten Teil, dem teilstrukturierten Interview konnten die Inhaftierten wählen, ob sie mit dem soziografisch-demografischen Teil beginnen möchten oder dem deliktzentrierten Teil. Alle Inhaftierten entschieden sich für den soziografisch-demografischen Teil und somit wurden alle Interviews in chronologischer Reihenfolge (zum Leben des Inhaftierten) durchgeführt. Bei der Konstruktion des Interviewleitfadens (vgl. Anhang 10.11) wurden die letzten fünf Delikte (in chronologischer Reihenfolge) adressiert. Im Interview erwies sich dies als überflüssig, da alle der Interviewten bereitwillig Auskunft über alle Delikte gaben, auch über die, welche zur Verurteilung führten hinaus. Somit konnte für alle befragten Inhaftierten ein potentiell vollständiger chronologischer Ablauf der Delikte erstellt werden. Im Anschluss an das teilstrukturierte Interview wurden den Inhaftierten die - an den Untersuchungsgegenstand adaptierten - Fragebögen vorgelegt und ausgefüllt. Die Dauer der Befragung variierte in Abhängigkeit der Quantität und Qualität der erfragten Delikte zwischen 1,5 und 3 Stunden. Pro Tag wurden maximal zwei Befragungen durchgeführt. Die Inhaftierten wurden für die Dauer der Befragung von ihren Aufgaben in der JVA freigestellt. Alle Befragungen fanden in einem separaten Raum (Therapeuten- oder Anwaltszimmer) statt. Während der Befragung waren weder JVA Personal, Polizei oder technische Überwachungen präsent. Es befanden sich ausschließlich der Interviewer und der Inhaftierte im Raum.

### **4.3 Ergebnisse der Täterbefragung**

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der Täterbefragung entlang der Fragestellungen bzw. Hypothesen (vgl. 4.1) vorgestellt, insofern für den Gesamtkontext dieser Arbeit von Bedeutung. Alle Aussagen der Inhaftierten wurden anonymisiert.

Teilweise mussten dafür Kontextinformationen und Details zu den Taten entfernt werden wenn diese eindeutige Rückschlüsse auf einen Inhaftierten theoretisch ermöglichen. Dies trat vor allem dann auf, wenn die Delikthistorie eines Inhaftierten besondere Deliktformen und Delikt-konstellationen beinhaltet. Eine Beschreibung der Täter findet sich in Anhang 10.8. Es sei vorangestellt, dass die Ergebnisse aus einer Stichprobe von 11 Inhaftierten vorsichtig zu interpretieren sind, vor allem vor dem Hintergrund ihrer Generalisierbarkeit. Somit ist eine Prüfung der Forschungsfragen vor allem auf den Einzelfall (z.B. Lerngeschichte, Motive, Kosten-Nutzenabschätzung) beschränkt. Vor diesem Hintergrund sind die nun folgenden Ergebnisse eher als hypothesengenerierend und vertiefend denn als quantitativ prüfend zu verstehen. Die Darstellung der absoluten Häufigkeiten dient der deskriptiven Darstellung, nicht der Verallgemeinerbarkeit. Besonderes Augenmerk wurde auf Täteraussagen gerichtet, die Ansätze für Theoriebildung geben oder im Widerspruch zu bereits existierenden Ansätzen stehen.

### Sozialisation und lerntheoretische Verständnisebene

10 von 11 Inhaftierten wuchsen in geregelten familiären Verhältnissen auf. In einem Fall dominierten Diskrepanzen innerhalb der Familie den Alltag, diese hatten ihren Ursprung jedoch nicht in finanziellen Belangen. Alle befragten Täter besuchten die Schule, begannen oder schlossen eine Lehrausbildung ab oder gingen - zumindest teilweise - einer geregelten Arbeit nach. In einem Fall gab es Hinweise auf ein Modelllernen an Familienmitgliedern, hier ging der Onkel (nicht-deutsch) als Mitglied einer kriminellen Vereinigung dem erwerbsmäßigen Diebstahl von Fahrzeugen und Vorbereitung zu deren Verkauf nach. Einen größeren Einfluss scheint der Freundeskreis zu haben, sowohl innerhalb der Schulklasse als auch in der räumlich-nahen Wohnumgebung und zumeist auf die ersten Straftaten, wie Ladendiebstahl, Körperverletzung, Fahrraddiebstahl oder Wohnungseinbruchsdiebstahl. So beschrieben alle Befragten die erste Tat (überhaupt) als eine Situation, in der Freunde maßgeblich an der Tatausführung beteiligt waren, entweder als Mutprobe oder aus einem Gruppenzugehörigkeitsdrang heraus. Somit zeigt sich für den fahrzeugkriminellen Kontext, dass nicht alle Täter zwangsläufig aus sozialen Milieus entstammen, eher scheint das Gegenteil der Fall zu sein. Gerade im Jugendalter ist der Einfluss von Freunden häufig genannter Grund für die (Beteiligung an ~) Ersttaten.

### Motive

In den Interviews wurden durch die Inhaftierten im Verlauf der fahrzeugkriminellen Taten häufig wechselnde Motive beschrieben. Dem Umstand wurde entsprechend Rechnung getragen und im Folgenden nach initiierenden Motiven - also die Motive, die zu den ersten fahrzeugkriminellen Taten beigetragen haben - und den Motiven, die das kriminelle Handeln in der Zeit vor der Inhaftierung bestimmten unterschieden.

Alle, von den Tätern genannten und beschriebenen Motive konnten drei Kategorien zugeordnet werden: Gewinnerzielung, persönliche Nutzung aus überwiegend emotionalen Gründen (wie Spaß oder Kick - vgl. Joy-Riding) und die persönliche Nutzung aus überwiegend rationalen Gründen (wie der Transport von Betäubungsmitteln, Waffen oder als Fluchtfahrzeug).

Von 11 Befragten kann die persönliche Nutzung einem Inhaftierten zugeordnet werden. Dieser stahl ein älteres Fahrzeug mit einem alten Schlüssel desselben Typs. Das Fahrzeug hatte keine Wegfahrsperrung, so konnte er den PKW über einen längeren Zeitraum für diverse Transporte, meist von illegalen Betäubungsmitteln nutzen.

Zwei von 11 Befragten gaben als Motiv an, das Fahrzeug zur vorübergehenden Nutzung für Spaßzwecke und als Zeitvertreib gestohlen zu haben. Diese fallen in die Kategorie „Joy-Riding“. Einer der Inhaftierten wechselte im Verlauf seiner „Karriere“ das Motiv und stahl Fahrzeuge um einen Gewinn zu erzielen.

Acht von 11 befragten Inhaftierten begingen fahrzeugkriminelle Delikte aus Gründen der Gewinnerzielung. Dabei entfallen fünf Täter auf den räuberischen Angriff, die räuberische Erpressung von Taxifahrern und drei Inhaftierte auf den Diebstahl, Betrug und Hehlerei von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Hierbei wurde weiter unterschieden zwischen finanzieller Notlage und Maximierung des Gewinns zur persönlichen Bereicherung. Von den fünf Inhaftierten Taxiräubern handelten zwei aus einer (akuten) finanziellen Notlage heraus. Nur in einem von beiden Fällen war die finanzielle Notlage existenzbedrohend durch die Streichung von Zuwendungen durch das Sozialamt. Im anderen Fall wurde spontan Geld benötigt, um weiter Zechen zu können. Die restlichen sechs Inhaftierten gaben Motive an, die sich unter Gewinnerzielung ohne akute finanzielle Notlage subsumieren lassen.

Tatausführung: Deklaratives, prozedurales Wissen und Werkzeug

In Anlehnung an die - unter 2.3.1 vorgestellten - Tatmittel-Motiv-Matrix wurden die einzelnen Tatmotive jeweils der Kombinationen aus Modus Operand (Art der Tatausführung) und verwendetem Tatmittel zugeordnet und mit den Aussagen der Täter im Interview verglichen. Die Häufigkeitsangaben beziehen sich jeweils auf ein Fahrzeug. In einem Fall wurden mit einem Fahrzeug mehrere Delikte begangen, dies wurde als ein Fall gewertet.

Ist ein passender Fahrzeugschlüssel vorhanden könnte das damit gestohlene Fahrzeug für den anschließenden Verkauf, einen kurz- oder langfristigen Gebrauch genutzt werden. In 12 Fällen wurden durch 2 Täter Fahrzeuge zur kurzfristigen Nutzung gestohlen. Ein Täter stahl ein Fahrzeug zur langfristigen Nutzung und ein Täter stahl Fahrzeuge mittels eines Originalschlüssels mit dem Ziel des anschließenden Verkaufs (als Ganzes) in über 100 Fällen. Häufig wurde in diesen Fällen der Fahrzeugschlüssel betrügerisch erlangt oder gestohlen.

Das Verwenden von mechanischem Werkzeug (z.B. Hammer, Hebelwerkzeug, Radkreuz) sollte - durch den Verbau elektronischer Wegfahrsperrn - nicht für den Diebstahl des gesamten Fahrzeuges geeignet sein, vielmehr für Teile von Fahrzeugen oder Gegenständen aus dem Fahrzeug. In den Interviews wurden von zwei Tätern über 250 Fälle des Diebstahls und Verkaufs von Fahrzeugteilen (meist Navigationsgeräte und Räder) berichtet. Ein weiterer Täter berichtete über Diebstähle von Gegenständen aus dem Fahrzeug, wie Laptops, Handtaschen, Geldbörsen oder Aktentaschen mit dem Ziel des anschließenden Verkaufs.

Elektronisches Werkzeug sollte sich der Matrix zufolge für den Diebstahl des gesamten Fahrzeuges eignen. Es sollte hauptsächlich für den Diebstahl von gesamten Fahrzeugen mit dem Ziel des anschließenden Verkaufs benutzt werden. Dem liegt folgende Annahme nach rational-ökonomischen Gesichtspunkten zugrunde: Werkzeuge, die sich zur Überwindung moderner Wegfahrsperrn eignen sind schwierig zu beschaffen und teuer, schalten Wegfahrsperrn allerdings nur temporär aus. Eine langfristige Nutzung durch den Täter ist unwahrscheinlich, da jedes Mal, wenn das Fahrzeug gestartet werden soll die Wegfahrsperrne erneut überwunden werden muss. Als Alternativen bleiben die kurzfristige Nutzung und der Verkauf, wobei der Verkauf unter dem Gesichtspunkt der getätigten Investitionen in Werkzeug und Wissen wahrscheinlicher sein sollte, als das so genannte Joy-Riding. In der Täterbefragung gaben zwei Täter an, in über 300 Fällen Fahrzeuge durch die Überwindung der mechanischen Sicherungen (Türschlösser) und

der elektronischen Wegfahrsperrern gestohlen zu haben. In allen Fällen wurden diese Fahrzeuge verkauft oder waren für den Verkauf bestimmt. Beide Täter gaben an, erst durch die Mitgliedschaft in einer Gemeinschaft mit organisierten kriminellen Strukturen Zugang zu entsprechendem Spezialwerkzeug und Wissen erhalten zu haben.

Die Gewaltandrohung oder -Anwendung mit oder ohne Waffe kann sowohl zur Erlangung des Fahrzeugschlüssels und damit des Fahrzeuges dienen, eignet sich aber auch als einziges „Tatwerkzeug“, das zur Erlangung der mitgeführten persönlichen Gegenstände von Fahrern und Insassen geeignet scheint. In diesem Kontext stellen Taxifahrer eine besondere Zielgruppe dar. Sie gewähren Personen Zutritt zu ihrem Fahrzeug und sollten eine gewisse Menge an Bargeld mit sich führen (z.B. als Wechselgeld). In der Täterbefragung gaben fünf Interviewte in sieben Fällen an, einen Taxifahrer bzw. Taxifahrerin beraubt zu haben um schnell an Bargeld zu gelangen.

Die Art und Weise einer Tatausführung korrelierte bei allen befragten Inhaftierten mehr oder weniger mit dem verfolgten Motiv. Die Täter, welche die Tat ausführten um einen akuten finanziellen Engpass zu überwinden verfügten nicht über das Wissen, Werkzeug und potentielle Abnehmer für ein gestohlenen Fahrzeug oder Fahrzeugteile. Somit fokussierten sie die Delikte mit einem direkten finanziellen Gewinn, bzw. die Delikte aus denen mit geringem Aufwand ein direkter Geldgewinn zu erzielen ist. Im Interview wurden der räuberische Angriff, bzw. die räuberische Erpressung von Taxifahrern sowie der Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (insofern diese Gegenstände als leicht veräußerbar eingeschätzt wurden) diesem Motiv zugeordnet. Ähnliche Überlegungen zur Tatausführung wurden von drei befragten Tätern berichtet, die Fahrzeuge zur persönlichen Nutzung stahlen. Darunter fallen zwei Täter, deren persönliches Nutzungsmotiv Spaß beim Autofahren war (Joy Riding). Beide Täter verfügten nicht über das notwendige Werkzeug und Wissen, elektronische Wegfahrsperrern, welche in neueren Fahrzeugen serienmäßig verbaut sind, zu überwinden. Somit fokussierten beide Täter unabhängig voneinander Fahrzeuge, in denen entweder der Schlüssel steckte, bei denen der Schlüssel im potentiellen Zugriff war (z.B. durch einen Wohnungseinbruch erlangbar) oder ältere Fahrzeuge, die keine Wegfahrsperrern besitzen. Die Tatausführung eines weiteren Täters fällt in den Bereich der persönlichen Nutzung für weitere Straftaten. Dieser Täter stahl das Fahrzeug, in dem er einen vorhandenen Schlüssel an diversen Fahrzeugen ausprobierte. Der Schlüssel sollte laut Aussage eines

Bekanntem theoretisch zu einem Fahrzeug des gleichen Typs passen, was sich nach einigen erfolglosen Versuchen bewahrheitete. Auf diese Art konnte er das Fahrzeug häufiger als einmal für die Besorgungsfahrten von illegalen Betäubungsmitteln nutzen.

Trotzdem er sich über unterschiedliche Medien informierte, wie er das gestohlene Fahrzeug am besten „tarnen“ kann fehlten ihm die dafür notwendigen Erfahrungen - z.B. welche Kennzeichen er wann stehlen muss um diese am gestohlenen Fahrzeug anzubringen. Dies führte unter anderem dann auch zu seiner Ermittlung, Festsetzung und Verurteilung.

Wurde die Tat aus dem Motiv der langfristigen Gewinnerzielung heraus begangen konnte sie längerfristig geplant werden, da keine akute Notlage zur unmittelbaren Tatausführung zwingt. Somit besteht zumindest theoretisch eine Möglichkeit die notwendigen Vorbereitungen zu treffen sowie Werkzeuge und Wissen zu besorgen. Im weiteren Verlauf der „kriminellen Karriere“ könnte aber auch die Art des Deliktes nach dem verfügbaren Werkzeug und Wissen geplant werden. Dabei sollte die Wahl auf die Deliktart fallen, für welche der höchste Gewinn erwartet wird, ohne zusätzliche Investitionen in neues Werkzeug oder Wissen zu tätigen. Dies würde erklären, warum sich Täter auf einen bestimmten Fahrzeugtyp spezialisieren. Im Interview gaben zwei Inhaftierte, welche der organisierten Kriminalität angehör(t)en an, aufgrund erworbenen spezifischen Wissens und Werkzeuges Tatobjekte und Art der Tatausführung geplant zu haben. Es handelte sich dabei um Totaldiebstähle neuerer Fahrzeuge (Alter zwischen 0 und 3 Jahren), die gezielt auf Basis der eigenen Fertigkeiten (Wissen) und Werkzeug ausgewählt wurden. An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass diese Fahrzeuge mit elektronischen Wegfahrsperren der dritten bzw. vierten Generation (vgl. Anhang 10.10) ausgerüstet sind und aufgrund des massierten Einsatzes von Verschlüsselungsalgorithmen und Challenge-Response Verfahren ein erheblicher Aufwand für deren Überwindung nötig ist. Da diese Wegfahrsperren immer noch auf einem Geheimnis (Algorithmus) des Fahrzeugherstellers beruhen können einmal erarbeitete Überwindungsstrategien auf alle Fahrzeuge einer Modellreihe angewandt werden, nicht jedoch über verschiedene Hersteller hinweg.

### Tatausführung: Wiederholung einer Tat

Für die Befragung wurden gezielt Mehrfachtäter ausgewählt, um den Einfluss von Strafe und Belohnung auf die Wiederholung einer bestimmten Tat zu evaluieren. Dabei war auch von Interesse, ob eventuell Wechsel zwischen verschiedenen Delikten lerntheoretisch erklärbar sind. Anhand des Initialdelikts, der Auftretenswahrscheinlichkeit verstärkender und hemmender Faktoren sowie der Strafe im Besonderen werden im Folgenden die Aussagen der befragten Täter chronologisch betrachtet. Alle befragten Täter weisen bereits vor der ersten fahrzeugkriminellen Tat eine Delikthistorie auf. Fünf der Täter begingen neben Ladendiebstählen Körperverletzungen oder räuberische Erpressungen von Tankstellen, Jugendlichen oder Passanten. Die sechs restlichen Befragten geben (ebenfalls) neben Ladendiebstählen diverse Einbruchsdiebstähle (darunter auch Wohnungseinbruchsdiebstähle), Diebstahl von Zigarettenautomaten oder Aufbrüche von Tankstellenkassenautomaten an. Die Erfahrung, entweder mittels Gewaltanwendung bzw. Gewaltandrohung oder mittels Überwindung von Sicherungsmaßnahmen, wie Wohnungstüren oder Automatenicherungen sollte aus lerntheoretischer Sicht einen Einfluss haben auf die Begehung weiterer Taten im gleichen Kontext. Dies wurde jedoch durch die Aussagen der Befragten nicht bestätigt. Vielmehr gaben die Täter an, gezielt alternative Strategien auszuprobieren, um mit weniger Aufwand einen höheren Gewinn zu erzielen. Der Begriff Gewinn schließt nicht-materielle Gewinne, wie ein Fahrzeug zum Spaß bewegen, an dieser Stelle mit ein.

Innerhalb der fahrzeugkriminellen Taten konnte im Gegensatz zu den „vor-fahrzeugkriminellen“ Delikten ein Zusammenhang zwischen den einzelnen, berichteten Taten identifiziert werden. Waren Täter mit einer bestimmten Strategie in einem Deliktbereich erfolgreich dann berichteten sie, dass sie genau diese Strategie weiter verfolgten. Dies gilt vor allem für die Mehrfachtäter, welche sehr viele (über 100) Fahrzeuge und oder Fahrzeugteile gestohlen haben. Täter, die einen räuberischen Angriff bzw. Erpressung auf Taxifahrer verübten waren weniger erfolgreich (maximal drei erfolgreiche Taten in Folge) und finden sich in dieser Kategorie nicht wieder. Nach einer Festnahme, Verurteilung und Strafverbüßung wechselte nur ein Täter die Strategie, blieb jedoch in dem Deliktbereich des Betrugs, betrügerischen Erlangens von Fahrzeugen. Die zehn weiteren Täter beschrieben nach ihrer ersten (und weiteren) Verurteilung(~en) ein Fortführen der selben Strategie, betonten jedoch, dass sie die Vorsichtsmaßnahmen wesentlich intensivierten, die Ursachen, die zu ihrer Verurteilung führten genau analysierten und

den Kontakt zu Inhaftierten nutzten um sich „weiterzubilden“. Interessanterweise scheint die Risikoeinschätzung dabei nicht direkt beeinflusst zu werden, oder sie wird wieder relativiert durch die erhöhte Vorsicht oder die selbst zugeschriebene Kompetenzerhöhung aufgrund der „Weiterbildung“. Insgesamt deuten die Aussagen der befragten Täter auf einen verzerrten Attributionsstil hin, in dem Erfolg eher intern und stabil attribuiert wird.

Dagegen scheint Misserfolg eher auf externe, zufällige Faktoren attribuiert zu werden, welche - bei Intensivierung der Vorsichtsmaßnahmen - besser durch die Täter kontrolliert werden können. Zur Überprüfung dieser Hypothese eignen sich die Daten aus dem adaptierten Attributionsstile Fragebogen für Erwachsene (ASF-E). Sechs Täter gaben als Erfolgsursache internal-stabile Aspekte an, wie die gute Planung (vier Täter) und das eigene Wissen (zwei Täter). Zwei Täter gaben als Erfolgsursache Glück oder Zufall - also eher external-instabile Aspekte an. Die Erfolgsursachenzuschreibung der drei verbleibenden Täter konnten nicht kategorisiert werden, denn sie beziehen sich direkt auf das Opfer („Angst sich zu wehren“, „Gutgläubigkeit“) oder auf besondere Umstände („Schlüssel steckte“). So kann die Gutgläubigkeit ein tatsächlich vorhandenes, stabiles Merkmal von bestimmten Personen sein, oder an glücklichen Umständen liegen, die instabil sind. Es könnte ferner auf internale Merkmale des Täters, wie Verhaltensmerkmale oder Körperstatur zurückführbar sein oder auf externale Merkmale, wie die Ängstlichkeit des Opfers. Folgt man der Attributionstheorie (vgl. Heckhausen, 1989) so sollten Täter dazu neigen, Erfolg eher internal, Misserfolg dagegen eher external zu attribuieren. Der umgekehrte Fall hätte eine Diskrepanz zum kriminellen Verhalten zur Folge und würde auf längere Sicht zu einem Abbruch der kriminellen Taten führen. Im Interview wurde diese Annahme teilweise durch die Täter bestätigt: „...ich gehe ja nicht davon aus, das ich erwischt werde, sonst würde ich das ja nicht machen. Also muss ich mich gut vorbereiten und vorsichtig sein. Davon hängt alles ab...“. Diese Annahme konnte nur zum Teil bestätigt werden. Wie aus Abbildung 11 ersichtlich, verteilen sich die sechs Täter, die als Hauptursache für ihren Erfolg eigene gute Planung, Wissen und Fertigkeiten nannten, relativ homogen über das Kontinuum der Dimension Internalität (zur leichteren Identifikation wurden diese sechs Punkte in der Abbildung 11 mittels gepunkteter Linie umkreist). Allerdings heben sich vier Täter mit (eigentlich) internalen Ursachenzuschreibungen von den Werten der Täter ab, die Glück oder Zufall als Hauptursachen angaben. Besonders auffällig ist ein Täter, der in den Dimensionen Internalität und Globalität einen Prozentrang von annä-



hernd 100 erreicht, jedoch auf der dritten Dimension: Stabilität mit einem Prozentrang von 0 aufweist.

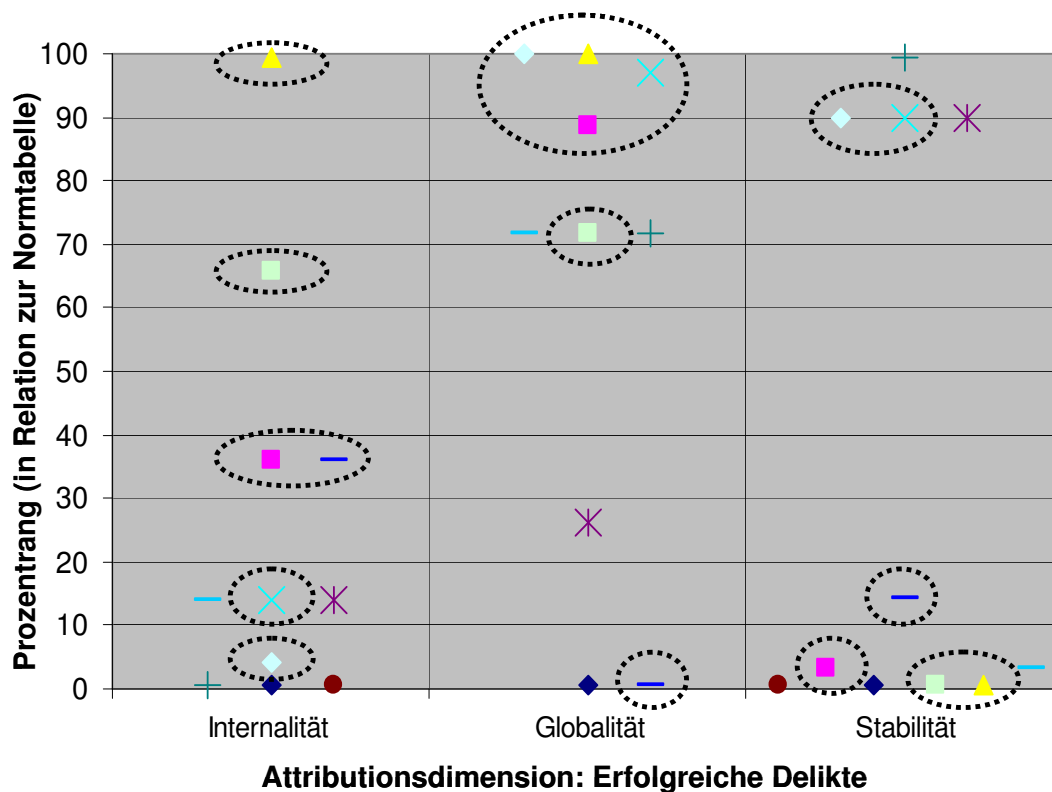


Abb. 11: Attributionsstil: Prozentrangwerte für erfolgreiche Delikte (N=11)

Die beiden Täter, die Glück, bzw. glückliche Umstände und Zufall als Hauptursache für die erfolgreich begangenen Delikte angaben beurteilten diese Gründe im Fragebogen als wenig internal (Prozentrang 14 und 1). Für die Globalitätsdimension konnte der Fragebogen von nur einem Täter ausgewertet werden, da bei dem zweiten Täter Angaben fehlten. Mit einem Prozentrang von 26 beurteilt dieser die glücklichen Umstände, die er für das Gelingen der Tat(en) angab als spezifisch bzw. wenig global. Auf der Dimension „Stabilität“ divergieren die Einschätzungen beider Täter (Prozentrang 90 vs. 1). Warum einer der beiden Täter - entgegen der Hypothese, die aus der Attributionstheorie abgeleitet wurde - das Glück als sehr stabil beurteilt konnte nicht ge-

klärt werden, zumal die Anzahl der erfolgreichen Delikte (mit drei) weit unter dem Durchschnitt der befragten Täter liegt.

Im Folgenden werden nun die Attributionen in Bezug auf die Taten, bei denen der Täter ermittelt und verurteilt wurde, detailliert betrachtet. Wie bereits bei den erfolgreichen Taten werden folgend die Hauptursachen, die die Täter in Bezug auf ihren Misserfolg angaben berichtet (vgl. Tab 10).

Tabelle 10: Listung der genannten Hauptursachen für Misserfolge und Internalitätszuordnung

Täter Nr.	Angegebene Hauptursache für Misserfolg	Internalität
1	Verraten von Kollegen	external
2	Der technische Aufwand der Polizei und ihr Wissen	external
3	Jemand hat mich gesehen und gemeldet	external
4	Dummheit	internal
5	Leichtsinn	internal
6	Fehler gemacht, Umstände	
7	Mein Fehler	internal
8	(fehlende) Kontrolle	
9	Unachtsamkeit	internal
10	gute Arbeit der Polizei	external
11	Fehler meines Mittäters	external

Im Vergleich mit der Verteilung der Internalitätsdimension mit den erfolgreichen Taten fällt auf, dass bei den Misserfolgen häufiger (2 zu 5) externe Ursachen und weniger (6 zu 4) interne Ursachen angegeben werden. Dieses Ergebnis entspricht (zumindest teilweise) der oben beschriebenen Annahme, die sich aus der Attributionstheorie ableitet und wesentlich zur Aufrechterhaltung der Selbstwirksamkeitserwartung und Tatausführung beiträgt.

Wie bereits bei den genannten Ursachen für erfolgreiche Taten lohnt ein Blick auf die Attributionsstile, welche im Fragebogen (ASF-E) erfasst wurden. Auf der Internalitätsdimension liegen die Prozentrangwerte der Täter, die eher externe Ursachen für den Misserfolg angaben (bis auf einen Täter) im unteren Bereich.

In der folgenden Abbildung (12) sind die Prozentränge dargestellt und zur vereinfachten Identifikation die fünf Täter, welche eher externe Ursachen angaben durch gepunktete Kreise markiert. Ein Täter gab die „gute Arbeit der Polizei“ an, bewertete jedoch diese als internal (Prozentrang 92).

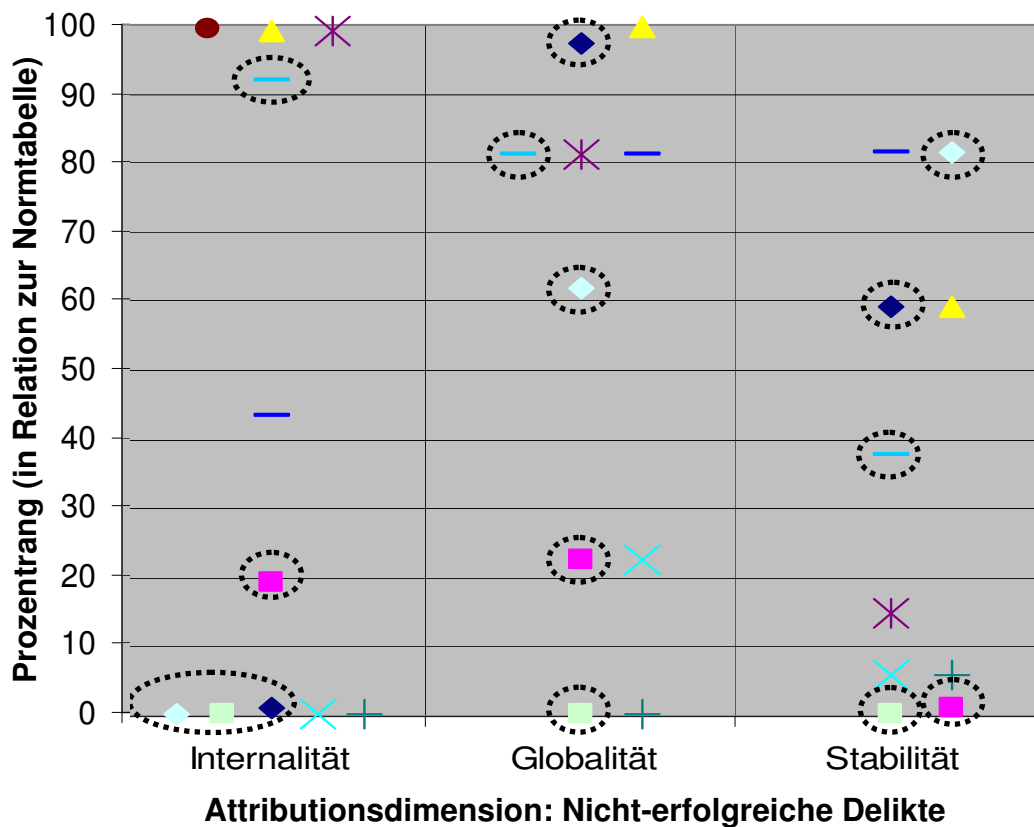


Abb. 12: Attributionsstil: Prozentrangwerte für nicht erfolgreiche Delikte (N=11)

Eine mögliche Erklärung für diese Abweichung könnte die Interpretation der guten Polizeiarbeit im Sinne der eigenen langfristigen Unterlegenheit darstellen, welche entsprechend als internal bewertet wurde. Auf den Dimensionen Globalität und Stabilität verteilen sich die Ein-

schätzungen der Täter über die gesamte Skala. Somit ist eine Zuordnung zu einem der Pole auf beiden Dimensionen nicht möglich.

#### Kosten-Nutzen-Abschätzung durch Täter

Zunächst werden die Ergebnisse zu den Kosten und anschließend zum Nutzen aus den Interviews mit den 11 Tätern berichtet. Anschließend folgen die Aussagen der Täter zur konkreten Kosten-Nutzen Einschätzung.

Allen befragten Tätern war vor und zu Beginn der Tatausführung bewusst, dass mit ihrem Handeln das Risiko ermittelt zu werden und eine Strafe zu bekommen verbunden ist. Allerdings variiert die Einschätzung des Risikos zwischen den Tätern, zwischen den Delikten und über die Zeit. Der am häufigsten genannte Einflussfaktor auf die Risikoeinschätzung ist die Erfahrung in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit ermittelt zu werden. Diese Erfahrung kann entweder selbst oder über Aussagen von Personen im nahen Täterumkreis erfolgen. Personen, die nicht-kriminell (im speziellen im Deliktfeld des Täters) sind üben dabei einen vergleichsweise geringen Einfluss aus, da laut Aussagen der befragten Täter diesen Personen das nötige Hintergrundwissen fehle. Aus diesem Grund sind sie keine ernstzunehmende Informationsquelle bei der Einschätzung des Risikos und würden dieses entsprechend überschätzen. In der Tat schätzten Unbeteiligte aber das Risiko wesentlich realistischer ein gaben neun der Täter zu bedenken und wären somit eine bessere Quelle gewesen, als ebenfalls kriminell agierende Freunde, die das Risiko unterschätzten. Ein Täter gab an, das Risiko korrekt eingeschätzt zu haben, beteiligte sich dennoch an den Taten auf Grund des Drängens von Mittätern (gruppendynamische Prozesse). Bei der Risikoeinschätzung über die Zeit spielte es laut den Aussagen von sieben Tätern keine oder eine untergeordnete Rolle, ob sie schon einmal ermittelt wurden und strafrechtliche Konsequenzen erfuhren. Zwei Täter bewerteten nach der ersten Strafe das Risiko laut eigenen Angaben als wesentlich höher, begingen allerdings weiter fahrzeugkriminelle Delikte. Vier Täter korrigierten zwar das selbst eingeschätzte Risiko nach den Taten nach oben, gaben aber an gleichzeitig kompensatorische Maßnahmen ergriffen zu haben, wie die Erhöhung der Vorsicht und Verbesserung der Planung. Ein Täter wechselte das Deliktfeld von Betrug zu räuberischer Erpressung von Taxifahrern um das Verhältnis zwischen Risiko und Gewinn zu optimieren.

In Bezug auf die verwendeten Werkzeuge zeigten sich vier Täter besonders relevant, da diese spezielles Werkzeug zur Überwindung von Schutzsystemen nutzen. Die übrigen Täter bedienten sich diverser Stich- und Schusswaffen oder nutzen gezielt Fehler der Fahrzeugbesitzer (wie steckende Zündschlüssel an Tankstellen) für die Tatausführung. Alle vier Täter mit Spezialwerkzeug und -Wissen gaben an, ein hohes finanzielles / zeitliches Investment getätigt zu haben. Da aber diese eine - meist - einmalige Investition darstelle könne die Rentabilität durch eine Massierung der Diebstähle optimiert werden. In einem Fall wurden durch einen Täter mit dem nötigen Spezialwissen und -Werkzeug innerhalb von drei Monaten über 150 hochwertige Fahrzeuge einer bestimmten deutschen Marke im Auftrag Dritter entwendet. Dabei konnte er zwischen den Modellen wechseln, da die Wegfahrsperren alle vom selben Typ waren bzw. sind.

Seitens der erzielbaren Gewinne erscheinen die Aussagen von Bekannten, Freunden, Kollegen etc. eine häufige Informationsquelle zu sein. Dies zeigte sich vor allem im Kontext der Initialdelikte im fahrzeugkriminellen Bereich als besonders relevant. Drei Täter zielten nicht auf einen finanziellen Gewinn ab, sie stahlen Fahrzeuge um diese zu Nutzen. Von den acht verbleibenden gaben sechs der befragten Täter an, die Gewinnerwartung bei der (bzw. den) ersten Tat (~en) ausschließlich auf Basis der Aussage des Bekannten getroffen zu haben (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Übersicht der Gewinninformationsquelle, -erwartung und -erzielung

<b>Informationsquelle Gewinn</b>	<b>Gewinnerwartung (durchschnittlich)</b>	<b>erzielter Gewinn (durchschnittlich)</b>
vermittelt durch Kollegen, keine eigene Erfahrung	100-300 €	0 €
selbst geschätzt, ohne konkrete Anhaltspunkte einzubeziehen	200€	180€
entfällt, da kein finanzielles Interesse	Fahrzeug benutzen für weitere Straftaten	Nutzung über einen längeren Zeitraum
vermittelt durch Bekannten (der 2000 € bei einem räub. Angriff auf Taxifahrer erbeutet habe)	2000€ pro Raub	1. Tat: 135€ 2. Tat: 80€ 3. Tat: 0€
anfangs über Kollegen, danach Auftragsdiebstähle	je nach Fahrzeug bzw. Fahrzeugteil bis zu 25.000€	entsprach zu 100 % der Erwartung, da Auftragsdiebstähle
entfällt, da kein finanzielles Interesse Fahrzeugdiebstahl zur Nutzung	hochwertige Fahrzeuge fahren (Kick, Joy-Riding)	da gezielt Fahrzeuge mit Schlüssel, bzw. Schlüssel-diebstahl: 100%
Familienmitglied	200 - 400€	300€
Fahrzeugdiebstahl zur Nutzung	Fahrzeuge fahren	trotz erfolgloser Versuche fand er stets ein Fahrzeug, dass er stehlen konnte
anfangs über Kollegen, danach Auftragsdiebstähle	Fahrzeug komplett: ca. 7000 - 10.000€ Fahrzeug in Teilen: ca. 10.000 - 15.000€	entsprach zu 100 % der Erwartung, da Auftragsdiebstähle
selbst informiert über Internetbörsen und Kleinanzeigen	pro Fahrzeug in etwa dessen Gebrauchtwagenmarktwert	entsprach zu 100 % der Erwartung (betrügerisches Erlangen)
Freund	300 - 400€	0€, die Beute verblieb bei dem Mittäter

Im weiteren Verlauf - bei Tatwiederholungen - treten diese Aussagen hinter die eigenen Gewinnerfahrungen. Dies zeigte sich besonders bei den drei Tätern, die (als Mitglied einer organisierten kriminellen Vereinigung) Auftragsdiebstähle in sehr hoher Anzahl (über 300 Fahrzeuge / Täter) betrieben. Bei diesen drei Tätern konnte im Interview eine hohe Übereinstimmung zwischen Erwartung und tatsächlichem Gewinn festgestellt werden. Diese basiert im Wesentlichen auf dem Deliktcharakter: Bei Auftragsdiebstählen wird - laut Angaben der drei Täter - der Preis vor der Tatausführung mit dem potentiellen Abnehmer des Diebesgutes verhandelt. Dieser Umstand bietet zumindest theoretisch die Möglichkeit, bereits vor der Tat ein Kosten - Nutzen - Verhältnis bewusst abzuschätzen und in dessen Abhängigkeit über eine Tatausführung oder - Unterlassung zu entscheiden.

Zwei Täter gaben an, aufgrund eines Missverhältnisses zwischen Gewinn und Risiko Taten unterlassen zu haben. Allerdings basierte diese Entscheidung nicht immer auf einer bewussten Abwägung. Teilweise gaben sie an, aufgrund eines „komischen Bauchgeföhles“ heraus Aufträge abgelehnt zu haben. Ebenfalls wandten alle drei Täter nach eigenen Aussagen gezielt Strategien an, die der Gewinnmaximierung und der Risikominimierung dienten. Der Gewinn würde demnach maximiert durch besonders hochwertige und gut bezahlte Fahrzeuge sowie „Sammelbestellungen“, bei denen in einer Nacht bis zu 20 Fahrzeuge gestohlen und auf einen Schlag weiter veräußert wurden. Das Risiko würde minimiert, indem Phasen der „kriminellen Abstinenz“ eingeschoben werden oder gestohlene Fahrzeuge auf einem direkten und sehr kurzen Weg schnell an vertrauenswürdige Abnehmer verbracht werden. Auch ein permanentes Weiterbilden über Diebstahlschutzsysteme jeglicher Art und das Treffen entsprechender Vorkehrungen - wie der Einsatz von Störsendern, um die satellitengestützte Verfolgung gestohlener Fahrzeuge (Tracking) zu verhindern gehören laut Aussage der Täter mit zur Risikominimierung. Im Gegensatz zu den „Profis“, die eine bewusste und nachhaltige (Ablehnen von Aufträgen, Wechsel von Zielfahrzeugen) Kosten - Nutzen Abwägung vollziehen berichteten die Täter, die einen (oder mehrere) räuberische Angriffe auf Taxifahrer verübten keine bzw. eine sehr eingeschränkte Kosten - Nutzen Abschätzung vorgenommen zu haben. Als Gründe nannten sie die zeitliche Nähe zur Tatausführung (die abstrakte Tatüberlegungen nicht einschließt), einen fehlenden Grenzwert des Verhältnisses für Tatabbrüche und fehlende Alternativen durch die subjektive akute finanzielle Not-

lage, in der sich befunden haben. Der Gewinn wiederum wurde dabei häufig überschätzt (vgl. Tab. 11).

Insgesamt gaben acht von 11 Tätern an, sie hätten Risiko und Gewinn „abgewogen“, jedoch konstatierten fünf der acht Täter bei der Abwägung kein explizites Verhältnis gebildet zu haben und bei der Kalkulation des Risikos viele Aspekte nicht einbezogen zu haben. Die verbleibenden drei der acht Täter kalkulierten bewusst und gezielt ein Kosten-Nutzen Verhältnis und wären aus dieser Perspektive geeignete Adressaten für Sicherungssysteme, die gezielt die „Arbeit“ der Täter verkomplizieren.

#### Planungspyramide kriminellen Handelns

Aus den Ergebnissen zur Kosten - Nutzen Abwägung resultieren zwei Faktoren, die sich auf die Vorbereitung einer Tat maßgeblich auswirken können: Die Zeit zwischen dem Entschluss eine fahrzeugkriminelle Handlung zu begehen und das verfolgte Ziel der Tat (langfristige Gewinnmaximierung vs. kurzfristige Erlangung von Wertgegenständen oder Geld). Zur Veranschaulichung dieses - aus den bisherigen Ergebnissen abgeleiteten - Zusammenhangs eignet sich die Planungspyramide kriminellen Handelns (Feltus, 2005). Das verfolgte Ziel der kurzfristigen Erlangung von Geld, um eine Notsituation zu überwinden schließt laut Aussage der betreffenden Täter bestimmte Delikte aus. Dazu zählten vor allem die Erlangung des Fahrzeuges oder Fahrzeugteilen. Mit oder ohne Schlüssel - so die Täter - hätten sie weder Abnehmer noch Lagerort für Fahrzeug(e) oder Fahrzeugteile gehabt. Außerdem sei durch die moderne Sicherheitstechnik diese Art von Delikt zu gefährlich und erhöhe das Risiko. Somit verblieben - laut den Tätern - der „Taxiraub“ und Diebstahl von Handtaschen oder Geldbörsen aus Fahrzeugen. Letzteres sei aber durch die Suche nach einem Fahrzeug in dem „etwas zu Holen“ sei zu zeitaufwendig. Zwischen den ersten Tatüberlegungen und der Tatausführung lagen in allen geschilderten Fällen wenige (maximal vier) Stunden. Während dieser Zeit, so die befragten Täter war durch die Anspannung und emotionale Belastung wenig bis kein Raum für abstrakte Tatüberlegungen, wie Kosten - Nutzen Verhältnis möglich. Die Relevanz der objektbezogenen Aspekte (Objekt = Bargeld) verhinderte in allen geschilderten Fällen (auch ohne Verurteilung) einen Tatabbruch „in letzter Sekunde“, obwohl darüber nachgedacht wurde.



Verfolgt ein Täter mit der Fahrzeugkriminalität das Ziel der langfristigen Bereicherung stehen ihm prinzipiell alle Deliktformen offen. Somit könnten - nach der Rational Choice Theorie - Täter (allein oder gemeinschaftlich) gezielt auf Basis einer umfangreichen Kosten-Nutzen Abschätzung die Deliktform auswählen, die das beste Verhältnis bietet. Im Interview bestätigten die drei „Profis“ diesen Sachverhalt. Sie wählten gezielt und bewusst Diebstahl, Betrugsdelikte und Hehlerei. Sie gaben an, dabei die höchsten Gewinne im Vergleich zu Aufwand zu erzielen und - vor allem im Vergleich zu den Raubdelikten - die niedrigsten Strafen zu erwarten. Ferner erklärten sie, sei es „klug keiner Person zu begegnen“. Auf der Verhaltensebene äußerte sich diese Einschätzung einerseits durch das Ablehnen von Diebstahlsanfragen oder dem Abbruch von Betrugsversuchen (z.B. das Zurückziehen gefälschter Inserate in Internethandelsbörsen), andererseits durch die gezielte Auswahl von Fahrzeugen. Diese Auswahl wurde teilweise auch revidiert und stattdessen ein anderes Fahrzeug als Zielobjekt gewählt, wenn in der Diebstahlsituation die Anwesenheit von Personen als wahrscheinlich eingeschätzt wurde. Auch wurden Zielfahrzeuge und Alltagsroutinen derer Halter im Vorfeld der Tat beobachtet und danach ein günstiger Tatzeitpunkt bestimmt. In vielen Fällen wurde berichtet, dass die Taten gemeinschaftlich begangen wurden. Aus zwei - als besonders relevant - genannten Gründen: Erstens zur Absicherung der Umgebung beim „Knacken“ des Fahrzeuges und zweitens bei der Verbringung an den Übergabeort. Um eventuellen Polizeikontrollen zu entgehen fuhr entweder ein unauffälliges Fahrzeug (nicht gestohlen und regulär zugelassen) hinter oder vor dem gestohlenen Fahrzeug. Nähert sich ein Streifenfahrzeug gibt das unauffällige Fahrzeug Gas oder fährt auffällige Manöver und lenke somit die Aufmerksamkeit der Polizisten auf sich und weg vom gestohlenen Fahrzeug. Eine weitere Variante dieser Strategie ist das Begleiten von zwei unauffällige Fahrzeugen, eines vor und eines hinter dem gestohlenen Fahrzeug, so die Täterangaben. Ob diese Strategie erfolgreich wäre bejahten die Befragten mit Verweis auf die sehr hohe Anzahl erfolgreich gestohlener Fahrzeuge und eigenen konkreten Erlebnissen bei Polizeikontrollen.

### Einschätzungen zu Sicherungssystemen

Allen Tätern wurden am Ende des Interviews Fragen zu aktuellen Sicherungssystemen gestellt. Sie sollten dabei zu jedem System eine kurze Einschätzung geben.

Die dabei abgefragten Systeme wurden aus zeitökonomischen Gründen in Abhängigkeit zu den begangenen Delikten ausgewählt. Eine komplette Übersicht der Einschätzungen aller Täter findet sich in Tabelle 15 unter 5.3. Auch hier scheint das verfolgte Ziel einen relevanten Einfluss auf die Einschätzung zu haben, jedoch an dieser Stelle nicht durch die Zeit moderiert, sondern durch Wissen und Werkzeuge. Dies bezieht sich wahrscheinlich nicht nur auf vorhandenes, sondern auch auf potentiell verfügbares Wissen und Werkzeug. Je mehr Wissen über die Sicherungssysteme an sich (z.B. deren Verbaurate oder Modellspezifität) und deren Überwindung vorhanden ist, umso geringer schätzten die Täter die Schutzwirksamkeit ein. So sind gerade serienmäßig verbaute Systeme, wie Alarmanlagen oder Wegfahrsperrren nur so lange effektiv, solange es keine praktikable Überwindungsstrategie gibt. Jedoch gaben die Täter auch zu Bedenken, dass der Zeitraum zwischen Neuerscheinung des Fahrzeuges und Überwindung sämtlicher Schutzvorrichtungen häufig nur Monate dauere - in längsten Fall ein bis zwei Jahre, bei besonders elektronisch geschützten Fahrzeugen. Daneben spielten in den Interviews immer wieder spezifische Strategien eine Rolle, wie das Erlangen des Fahrzeugschlüssels, der - wenn er erlangt ist - alle derzeit verfügbaren elektronischen Sicherungssysteme deaktiviert, bis auf das Tracking (vgl. Anhang 10.10). Dieses jedoch ließe sich wiederum technisch mit frei erwerbbaaren Störsendern (sog. Jammern) verhindern. Allerdings ist es vor allem bei Fahrzeugen, die nicht serienmäßig mit so einem System ausgerüstet sind schwierig einzuschätzen, ob ein Tracking-System verbaut sei oder nicht. Das erhöhe die Gefahr, dass ein nachträglich installiertes System nicht erkannt wird und das Fahrzeug inkl. Täter lokalisiert werden kann. In Bezug auf die räuberischen Angriffe auf Taxifahrer wurden Videoüberwachung (mit Aufzeichnung) und stille Alarmer am meisten diskutiert. Alle Täter in diesem Bereich gaben an, dass eine derartige Überwachung das Risiko des „erkannt Werdens“ erhöht, da „man ja nicht schon mit einer Maske in das Taxi einsteigen kann“. Den stillen Alarm beurteilten die Täter als wenig wirksam, wenn er die Polizei informiere. Sei er an andere Taxifahrer gekoppelt würde dies für zwei Täter ein ernstzunehmendes Problem darstellen. Allen Täteraussagen gemein ist die bedrohlichere Einschätzung von repressiven Systemen - also Security-Systemen, die zur Aufklärung des fahrzeugkriminellen Delikts und somit zur Ergreifung des Täters beitragen sollen.

Systeme, die im präventiven Bereich wirken sollen (wie Türschlösser, Wegfahrsperre oder Lenkradschloss) stellen für Täter aus folgenden Gründen ein vernachlässigbares Risiko dar: Sie können überwunden werden, wenn Wissen und Werkzeug vorhanden ist, sie können gezielt umgangen werden, indem zum Beispiel der Fahrzeugschlüssel erlangt wird oder sie stellen eine ausreichende Hürde dar. Im letzteren Fall lassen Täter von diesem Fahrzeug ab und wählen ein vergleichbares Fahrzeug und passen die Strategie an. Somit bewerteten die Täter im Interview präventive Systeme als lästig, jedoch für den Täter als nicht gefährlich - im Gegensatz zu den repressiven Systemen.

Persönlichkeitseigenschaft: Empathie

Die Empathie nimmt im Kontext der Schnittstelle Täter - Opfer eine besondere Rolle ein. Die Fähigkeit sich (antizipierend) in das Opfer einzufühlen, dessen Furcht und die finanziellen sowie emotionalen Auswirkungen der fahrzeugkriminellen Tat für das Opfer abzuschätzen bezieht sich - anders als bei der potentiellen Beute - direkt auf das Opfer. Die Auswertung zur Empathie wird im Folgenden quantitativ - mittels Vergleich zu anderen Stichproben - vollzogen und qualitativ durch jene Interviewaussagen ergänzt, die sich auf die Empathie (im weiteren Sinne) bezogen. Folgende Tabelle bildet die Werte der 11 Täter auf den Skalen „Perspektivenübernahme“ (Perspective Taking, PT) und „Empathische Anteilnahme“ (Emphatic Concern, EC) ab.

Tabelle 12: Mittelwerte der fahrzeugkriminellen Stichprobe (N=11)

EC		
Item 1-9	MW 3,2727	SD 0,8721
Item 1-7	MW 3,1948	SD 0,8128
Summe Item 1-7	MW 22,3636	SD 5,59058
PT		
Item 10-18	MW 3,2222	SD 0,9298
Item 10-16	MW 3,2208	SD 1,0141
Summe Item 10-16	MW 22,5455	SD 5,20315

Um die Skalen mit zwei verschiedenen (Enzmann und Lauterbach) vergleichbar zu machen wurden jeweils getrennte Mittelwerte (MW) und Standardabweichungen (SD) berechnet. Als Norm wurde Enzmanns Stichprobe, bestehend aus psychisch gesunden nicht straffälligen Männern verwendet (vgl. Tab. 13). Für den direkten Vergleich können die Mittelwerte der Items 1-7 und 10-16 herangezogen werden.

Tabelle 13: Mittelwerte und Standardabweichungen (Enzmann Stichprobe, N=579)

EC		
Angegebene Skalensumme	MW 25,05	SD 5,28
Auf Itemebene	MW 3,29	SD 0,80
PT		
Angegebene Skalensumme	MW 22,04	SD 5,96
Auf Itemebene	MW 2,87	SD 0,89

Die Stichprobe der nicht kriminellen weist minimal höhere Empathie - Mittelwerte (EC - Skala) und geringere Streuungen auf. Die nahezu gleichen Mittelwerte auf den EC - Skalen in beiden Stichproben stehen im Widerspruch zur Hypothese, (wiederholtes) kriminelles Handeln korreliert mit einer verminderten emphatischen Fähigkeit auf der kognitiven Ebene (vgl. Lauterbach & Hosser, 2007). Die Unterschiede in den Streuungsmaßen lassen sich durch die unterschiedlichen Stichprobengrößen (579 zu 11) erklären. Die - in der Täterstichprobe gefundenen - höheren Werte bei der Fähigkeit zur Perspektivenübernahme (PT - Skala) stehen ebenfalls im Widerspruch, könnten aber durch die Wirkung von sozialen Kompetenztrainings, welche einige der befragten Täter absolvier(t)en und Effekten der sozialen Erwünschtheit zustande gekommen sein. Neben dem Vergleich zu nicht kriminellen Personen war die Frage von Interesse, inwiefern sich fahrzeugkriminelle Mehrfachtäter von Tätern aus anderen Deliktbereichen (wie Körperverletzung, Raub, Wohnungseinbruchdiebstahl) in Bezug auf die Empathie unterscheiden. Dazu wurde eine Stichprobe ausgewählt, die durch Lauterbach an 839 Erstinhaftierten Personen erhoben wurde. Der Vergleich der Mittelwerte zwischen beiden Stichproben zeigt geringe Unterschiede zur Stichprobe der nicht-gewalttätigen Kriminellen (vgl. Tab. 14).

Tabelle 14: Mittelwerte und Standardabweichungen (Lauterbach Stichprobe, N=839)

EC		
Alle Probanden	MW 2,96	SD 0,89
Keine Gewaltverbrechen	MW 3,12	SD 0,92
3 oder mehr Gewaltverbrechen	MW 2,85	SD 0,89
PT		
Alle Probanden	MW 3,04	SD 0,79
Keine Gewaltverbrechen	MW 3,17	SD 0,81
3 oder mehr Gewaltverbrechen	MW 2,95	SD 0,77

Die vorliegenden Daten zeigen keine bedeutsamen Unterschiede zwischen nicht-kriminellen männlichen Personen und fahrzeugkriminellen männlichen Personen. Dies könnte zurückführbar sein auf die Methode der Erfassung auf der kognitiven Ebene und auf den Umstand, dass es sich primär um Eigentumsdelikte handelte. Ein Großteil der befragten Täter gab im Interview zu bedenken, dass der bestohlene Fahrzeugbesitzer bzw. der beraubte Taxifahrer versichert seien und sich somit „der finanzielle Schaden in Grenzen hielte“. Diese kognitive Einschätzung könnte zu einer Relativierung auf den verwendeten kognitiven Empathie-Skalen (PT und EC) geführt haben. Auch ein Vergleich der Täter, welche Gewalt androhten oder anwendeten konnte kein statistisch bedeutsamer Unterschied gefunden werden. Bis auf einen Täter gaben alle Räuber an, sie hätten das Opfer nicht verletzen wollen - planten also ihre Tat gewaltfrei zu verüben. Auch diese Einschätzung könnte zu einer Angleichung an die Werte der nicht-kriminellen Personen geführt haben. Zirka die Hälfte aller befragten Täter hatte bereits ein sozial-therapeutisches Training absolviert oder absolvierte dieses gerade zum Zeitpunkt der Befragungen. Zusätzlich wäre auch ein Einfluss der Tatwiederholung bei den befragten Tätern auf die Angleichung denkbar, die Stichprobe von Enzmann bestand aus Ersttätern, die möglicherweise anders über die begangenen Taten reflektierten.

### **Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Täterbefragung**

In Bezug auf den Einfluss des sozialen Umfeldes wurden verstärkt Freunde aus dem schulischen und außerschulischen Bereichen identifiziert, die Familie spielt im fahrzeugkriminellen Kontext eine eher untergeordnete Rolle. Dabei sind die Motive der Täter der rationalen Nutzung (ein Fall), der Nutzung zum Spaß (zwei Fälle) und der Gewinnerzielung oder -Maximierung (acht Fälle) zuordbar. Unter diesen acht befanden sich fünf Räuber und drei professionelle Diebe. In zwei von elf Fällen wurde aus einer akuten Notlage heraus gehandelt, in den sechs verbleibenden Fällen der Gewinnerzielung war die Tat auf eine zusätzliche Bereicherung gerichtet. Wie Eingangs dieses Kapitels beschrieben, eignet sich die Stichprobe von 11 Inhaftierten nur bedingt für quantitative Interpretationen. Aus diesem Grund liegt der Fokus in der folgenden Zusammenfassung primär auf qualitativen (z.B. Tat erklärenden Aspekten).

Der maximale Gewinn ließe sich durch den Diebstahl hochwertiger Fahrzeuge und deren Verkauf als Einzelteile erzielen. Dazu ist jedoch spezielles Wissen nötig, welches bei zwei Tätern vorhanden war (inkl. Werkzeug), oder aber spezielle Taktiken, wie der Diebstahl des Fahrzeuges mit einem zuvor gestohlenen Schlüssel oder durch Betrug. Alle Vorgehensweisen wurden berichtet, wobei besonders der Diebstahl von Fahrzeugen neuester Bauweise mit Wegfahrsperrern der dritten oder vierten Generation (vgl. Anhang 10.10) zeigt, dass auch diese hoch technischen Systeme keinen absoluten Schutz gegen deren Überwindung bieten - von deren Umgehung mittels geeigneter Strategien abgesehen. Eine besondere Rolle nimmt dabei die Verfügbarkeit von Abnehmern ein, denn für ein gestohlenen, betrügerisch erlangtes oder geraubtes Fahrzeug muss ein Abnehmer gefunden werden. Dies war für vier der Täter, die einen Taxifahrer räuberisch erpressten ein Hinderungsgrund, neben dem erbeuteten Geld auch das Fahrzeug (Taxi) „mitzunehmen“.

In Bezug auf die Tatwiederholung konnte die Annahme der operanden Konditionierung bestätigt werden. Nach erfolgreichen Taten führten der Gewinn (Belohnung Typ I) und das Ausbleiben einer Strafe (Belohnung Typ II) zu den Tatwiederholungen. Bezüglich der Strafe, die eine inhibierende Wirkung auf die Tatwiederholung haben sollte scheinen Attributionsprozesse eine moderierende Funktion auszuüben. Während Erfolg eher internal und stabil attribuiert wird ist der Misserfolg eher external und auf zufälliges Zustandekommen attribuiert worden. Dieser Effekt zeigte sich jedoch nicht eindeutig (über alle Täter hinweg).

Bei der Frage nach einer Kosten-Nutzen Abschätzung durch die Täter im Vorfeld der Taten zeigte sich eine definitorische Abhängigkeit. Definiert man Kosten-Nutzen Abschätzung als einen Prozess, der nicht explizit und bewusst stattfinden muss oder so genannte „Bauchentscheidungen“ einschließt, trifft dies auf 10 von 11 befragten Tätern zu. Eine explizite, monetäre, bewusste und teilweise vollständige Kosten-Nutzen Abschätzung wurde (nach eigenen Angaben) von drei Tätern im Vorfeld der Taten durchgeführt. Die Frage nach einem Tataabbruch, oder dem Ausschlagen einer Diebstahlsanfrage auf Basis eines - aus Sicht des Täters - unlukrativen Kosten-Nutzen Verhältnisses bejahten zwei der befragten Täter.

Abstrakte Tatüberlegungen finden eher dann statt, wenn das abstrakte Tatmotiv eine langfristige Gewinnerzielung ist. Kurzfristige Gewinne sind im Gegensatz dazu eher durch eine zeitliche Nähe zur Tat gekennzeichnet, die wenig Raum für abstrakte Tatüberlegungen lässt. Im Einklang dazu stehen die konkreten Deliktbereiche: Räuberische Tatausführungen wurden kurz vor der Tatausführung entschieden und ohne abstrakte Tatüberlegung ausgeführt. Teilweise wurden auch keine konkreten Tatplanungen berichtet. Die Täter mit dem Ziel der langfristigen Gewinnerzielung intensivierten über die Zeit die abstrakten Tatüberlegungen und zählen zum Diebstahlsdeliktbereich sowie dem betrügerischen Erlangen und der Hehlerei.

Das Empathiemaß ist - im Kontext der Fahrzeugkriminalität - bedingt geeignet zur Differenzierung zwischen Tätern und Nicht-Tätern. Dies könnte in der Art der Delikte als Eigentumsdelikte begründet liegen (keine direkte Schädigung einer Person) und / oder dem moderierenden Einfluss um das Wissen von Diebstahlversicherungen.

## **5. Integrative Betrachtung der Besitzer- und Täterperspektive**

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln 3 und 4 jeweils aus Perspektive der Besitzer und Täter das Thema Fahrzeugkriminalität betrachtet wurde, beschreibt das folgende Kapitel einen integrativen Ansatz, in dem beide Perspektiven vereint betrachtet werden. Dabei wird der Fokus vor allem auf Konflikten liegen, die aus den beiden Perspektiven heraus resultieren. Im Kontext dieser Konflikte wird versucht, auf Basis der Ergebnisse aus den durchgeführten Untersuchungen Lösungsstrategien abzuleiten.

### **5.1. Persönliche Unversehrtheit vs. finanzielles Interesse**

Bezüglich der Interessen von Tätern - nämlich Gewinnerzielung - passen die Befürchtungen der Besitzer nur bedingt. So richtet sich die Furcht der Fahrzeugbesitzer primär auf Schäden für Leib und Leben und sekundär auf den evtl. finanziellen Schaden, der durch Fahrzeugkriminalität (in jeglicher Form) ausgeübt wird (vgl. Kapitel 3). Konkret berichteten die befragten Fahrzeugbesitzer Furcht vor Situationen, die zum Anhalten des Fahrzeuges zwingen und in denen sie und - oder Familienmitglieder durch das Verhalten des bzw. der Täter verletzt werden. Interessanterweise vermeiden Täter den Kontakt mit den Fahrzeugbesitzern, weil diese einen unkalkulierbaren Risikofaktor darstellen, oder vermeiden jede Form der Gewaltanwendung weil das Strafmaß (bei einer Verurteilung) wesentlich höher ausfällt, wenn bei der Tatausführung Personen bedroht oder körperlich geschädigt werden. Auch wenn in Deutschland die Zahl der räuberischen Angriffe mit insgesamt 448 Fällen im Jahr 2008 deutlich unter anderen Fahrzeugkriminalitätsformen liegt und sich vornehmlich gegen Taxifahrer richtete scheinen diese Fälle einen Einfluss auf die Beurteilung der Besitzer auszuüben. Dabei spielen auch - noch vor den eigenen negativen Erfahrungen mit Fahrzeugkriminalität - vermittelte Kriminalitätserfahrungen eine zentrale Rolle und beeinflussen die Furcht nicht nur auf der quantitativen, sondern auch auf der qualitativen Ebene.



Dazu können auch Medienberichte zählen, die im Kontext der internationalen Berichterstattung die reale Fahrzeugkriminalitätslage in Deutschland nur bedingt bis gar nicht reflektieren. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der Täterinterviews, dass in den Fällen, in denen es zum Kontakt zwischen Besitzer und Täter kommt ein kooperatives Handeln des Besitzers die Gewaltanwendung (z.B. aus der Gewaltandrohung heraus) auch auf Seiten der Täter vermieden wird. Primäres Ziel der Täter im fahrzeugkriminellen Kontext ist die Gewinnerzielung - nicht die körperliche Schädigung des Opfers.

## **5.2. Finanzieller Schaden**

Neben der körperlichen Schädigung, die von den Tätern einstimmig vermieden wird ist die finanzielle Schädigung des Opfers von Interesse. Während Fahrzeugbesitzer den finanziellen Schaden, den sie durch Fahrzeugkriminalität erleiden teilweise überschätzen, unterschätzen Täter diesen. Versicherungen nehmen dabei eine zentrale, vermittelnde Rolle ein. Sowohl Fahrzeugbesitzer als auch Täter überschätzen die Schadenersatzleistungen, die im Schadenfall durch die Versicherer geleistet wird. Jedoch unterscheiden sich die Konsequenzen dieser Überschätzung. Für Fahrzeugbesitzer kann es im Schadenfall zu einer höheren Belastung und eventueller Beanspruchung führen, da die Versicherungsleitungen teilweise überschätzt werden. Haftpflicht- und Teilkaskoversicherte gaben in der Online-Befragung im Mittel höhere Ersatzleistungen an, als Versicherungen tatsächlich zahlen würden. Gerade für den Haftpflichtbereich, der keine Kriminalitätsschäden am Fahrzeug beinhaltet zeigten sich die massivsten Überschätzungen, wie die folgende Abbildung 15 illustriert.

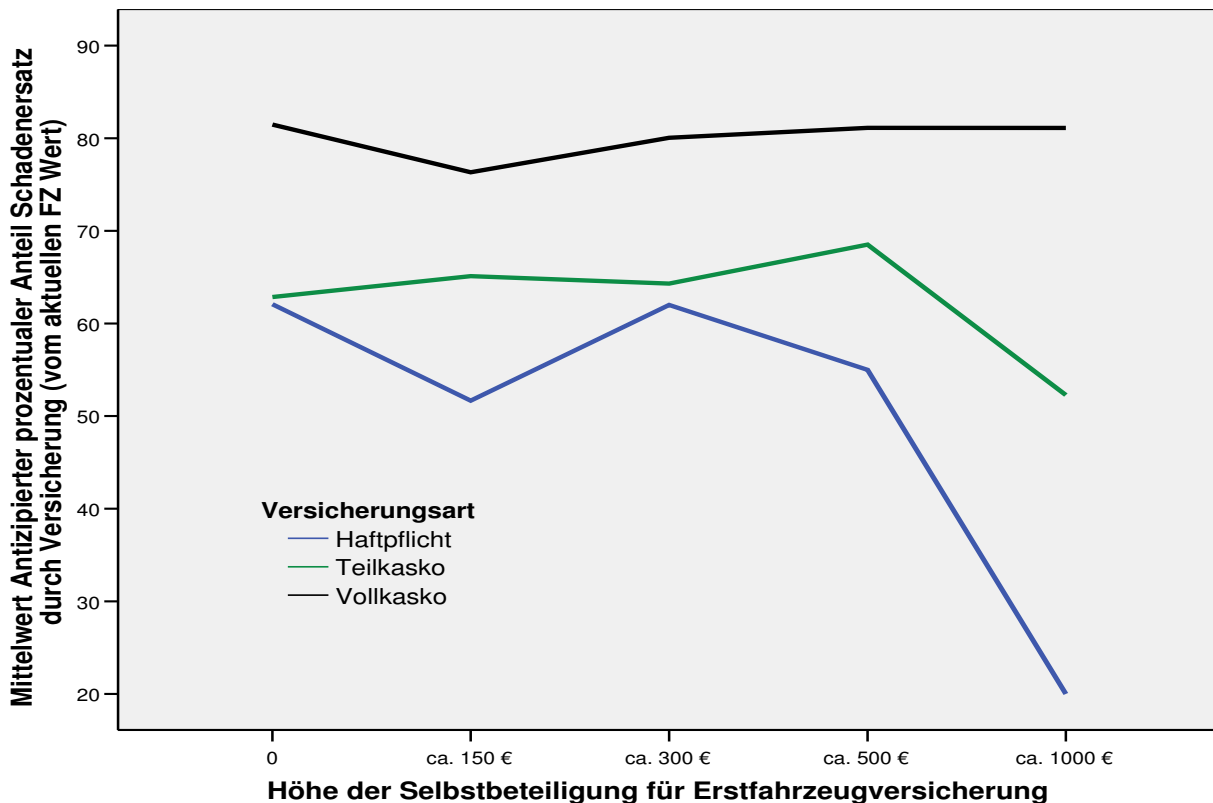


Abb. 13: Antizipierte Schadenersatzleistungen i.A. der Versicherungsart und Selbstbeteiligung

Der obere der drei Grafen spiegelt die eingeschätzte Schadenersatzleistung der Vollkasko-versicherten wieder. Im Mittel werden ca. 80% des aktuellen Fahrzeugwertes im Schadenfall als Ersatzleistung erwartet. Für den Vollkaskobereich ist diese Einschätzung im Mittel relativ zutreffend - passt also zur aktuellen Versicherungspraxis. Die Schadenersatzeinschätzungen im Teilkaskobereich (mittlerer Graph) liegen erwartungsgemäß unter den Vollkaskoeinschätzungen. Neben den prozentualen Schadenersatzleistungseinschätzungen wurde in der Onlinebefragung ebenfalls erfasst, welche Schäden übernommen werden. Dabei zeigte sich eine Überschätzung der - von der Teilkaskoversicherung - abgedeckten Schäden (vgl. Anhang 10.14). 45,3% der Befragten schätzen korrekt ein, dass Gesamtfahrzeugaufbruch und der Teilediebstahl von der Teilkaskoversicherung abgedeckt werden. 54,7% gaben zusätzlich Vandalismusschäden und den Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug an. Beides wird jedoch von der Teilkaskoversicherung nicht abgedeckt.

Die Einschätzungen zum prozentualen Schadenersatz sollten für die ausschließliche Haftpflichtversicherung bei 0% liegen. Die Höhe der Selbstbeteiligung spielt in diesem Kontext keine Rolle, denn Schäden aus den vier oben genannten Kategorien werden von der Haftpflichtversicherung grundsätzlich nicht abgedeckt. Wie in Abbildung 13 ersichtlich, liegen die prozentualen Schadenersatzeinschätzungen für die Haftpflichtversicherung (untere Linie) mit 20% bis 60% deutlich über 0%.

### **5.3. Die Rolle von Sicherheitssystemen: Restriktions- Präventionsdilemma**

Sicherheits-, Sicherungs-, Schutz- oder sogenannte Security-Systeme nehmen in der Beziehung zwischen Tätern und Opfern eine besondere Rolle als „Vermittler“ ein. Fahrzeugbesitzer, so die Ergebnisse der Befragung, bevorzugen solche Systeme, die eine primär präventive Wirkung haben oder suggerieren (vgl. Abb. 6 in 3.2.6). Zu diesen Systemen zählen die präventive Routenplanung (vgl. Anhang 10.10), Notlaufprogramme für den Fahrzeugmotor, Notlaufreifen, automatische Türverriegelung oder eine Gegensprechanlage um das Fenster nicht öffnen zu müssen. Aber auch Systemen, wie Kameraüberwachung und automatische Notruffunktion wurde eine primär präventive Wirkung zugeschrieben, wenn sie schnell und zuverlässig funktionieren. Aus der Wirkung der primär präventiven Systeme erschließt sich deren Bevorzugung durch den vermeidenden Charakter: Kann die kriminelle Situation umgangen werden, kommt es auch nicht zu einer Schädigung des Opfers. Dies ist vor allem dann zutreffend, wenn die Tat unter Anwendung von Gewalt verübt wird. Im Umkehrschluss wird den repressiven Systemen - die zur Ergreifung des Täters beitragen – durch die Fahrzeugbesitzer eine reduzierte oder keine Schutzwirkung zugeschrieben. Repressive Systeme verhindern in erster Instanz nicht die Tat an sich (inkl. der befürchteten Schäden für Leib und Leben), sondern wirken nachträglich, indem sie die - vor allem - finanziellen Schäden adressieren. Diese Wirkung entfaltet sich über die Wiederbeschaffung des Diebesgutes (Fahrzeug, Fahrzeugteile, persönliche Gegenstände aus dem Fahrzeug) oder über die Ergreifung des Täters und anschließendem Schadenersatz. Beide Aspekte wurden bei den Kriminalitätseinschätzungen der Fahrzeugbesitzer als zweitrangig hinter der Tatvermeidung eingeordnet.

Aus Sicht der Täter ergibt sich eine – zu den Fahrzeugbesitzern – gegenteilige Einschätzung. Zum Ende der Interviews wurden den Tätern diverse automotiv Sicherungssysteme genannt. Zu jedem dieser genannten Systeme sollten die befragten Täter eine spontane, kurze Einschätzung abgeben, je nachdem welche Rolle diese Systeme im Verlauf der kriminellen Fahrzeugtaten für den Täter gespielt haben. Tabelle 15 gibt einen Überblick der Aussagen, wobei nicht alle Zellen gefüllt sind. Ursächlich dafür sind verweigerte Aussagen oder Irrelevanz in Bezug auf die begangenen Straftaten. So kann ein Täter, der mehrfach Taxifahrer überfiel wenig aussagekräftige Angaben zur Überwindbarkeit von Wegfahrsperrern geben.

# Human Factors in Automotive Crime and Security

Tabelle 15: Spontane Einschätzungen von automotiven Sicherheitssystemen durch die Täter

Nr.	*Wegfahrsperre	*Kameras	*Alarmanlage	*Fernalarm / stiller Alarm	*Tracking	*Lenkradschloss	*Lenkradkralle	*Polizeipräsenz	*Sicherheitsverglasung	Ergänzung
1	Das war so ein alter Polo oder VW Golf. So ein alter. Hatte keine Wegfahrsperre gehabt.	Ja, schon.	Ja, Wir haben geklickt, ob da Aufkleber dran sind.	Ja, aber weiß man vorher ja nicht	xxx	xxx	xxx	Über so was denkt man nicht nach in dem Moment.	xxx	
2	xxx	Keine Ahnung. Ich hätte wahrscheinlich weiter gemacht. Einfach einsteigen und weg. Wenn da wirklich eine drin ist, dann haben sie mich so und so schon.	xxx	Ich glaube ich wäre dann eingebrochen und hätte gesagt ich höre auf. Und wäre wahrscheinlich zu Fuß geflüchtet.	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	Bei Selbstbewaffnung der Taxifahrer wäre ich geflüchtet.
3	Kurzschließen geht auch schwer, weil die alle eine Wegfahrsperre haben.	Maske. Dann gibt's viele, die so Statur haben wie ich. Ich hab auch die Klamotten alle später weggeworfen. Komplet. Nach jeder Tat. Kaputt machen, das lohnt sich ja nicht. Weil die haben dich ja schon gefilmt. Das muss man Kassetten oder was mitnehmen. War mir aber egal. Hat auch so funktioniert.	Das Auto hatte keine. Aufkleber? ... Meistens Attrappen. Klar kann sein, nachträglich eingebaut. Ich hätte es versucht.	Na, so was weiß man doch. Wenn sie jetzt eine Tankstelle überfallen würden. Würden sie sich Zeit lassen? Bestimmt nicht.	xxx	xxx	Ein Witz	Dumm gelaufen, wenn. Hält mich nicht ab.	xxx	Teileklau: Hätte ich nicht gemacht. Erstens haben alle Autos Alarmanlagen, die neuen und zweitens sind die heutzutage so verbaut das dauert lange Zeit bis man die ausgebaut hätte.
4	Kein Thema. Kommt eben drauf an, elektronisch oder nicht. Die elektronischen schon.	Beim Diebstahl gar nicht, beim Taxirab ja.	Nö.	Ja, ist ein Problem.	Ja, Störsender, nei	Kein Thema.	Auch nicht. Kein Thema.	Sicher wichtig. Müsste man kalkulieren.	Hä? Nee. Ich hab nie eine Scheibe eingeschlagen.	
5	Da gibt's Geräte, zum Fehler auslesen. Diagnose. Und da gibt's dann Teile, die steckt man in den Anschluss und dann kann man Sachen einstellen. Und das ist genormt. Und damit kann man auch starten.	Man muss eben nur wissen wo die drinnen sind und wie man die aus kriegt. Ich würde mich damit beschäftigen, erst. Und wenn die Sachen abmachen von Autos, gehen die meistens am Abend vorher und holen Nummernschilder. Und machen die dann ran wenn sie zum Beispiel Räder holen fahren. Da kommt doch keiner ran an die. Noch ne Mütze auf und so. Da erkennt man nix mehr auf dem Video.	Kein Thema	Spricht sich doch rum und wenn man das weiß - Störsender einschalten	Nö. Da gibt's ja Störsender. Wir hatten mal einen dabei gehabt, aber den hab ich nicht geholt.	Nee. Zieht man raus.	Lenkradkralle nicht, aber Getriebesperre: wenn man's eilig hat ist schon nervig.	XXX	Verhindert den Diebstahl nicht. Macht es aber schwierig für die, die das Auto sauber machen, wenns ganz verkauft wird. Bis jetzt war das egal, aber neuerdings wissen die Polizisten bescheid. Auch in Ukraine oder Jugoslawien.	
6	Nie ein Thema: Wir hatten die Schlüssel.	Klar, würde ich sagen Finger weg.	Ja, entweder sofort Sicherung raus oder weg. Ich hab einen Kollegen gehabt der hat immer Radios geklaut und Handtaschen, Fotoapparate. Die haben die Scheibe eingeworfen. Hin gegangen das Zeug raus genommen. Nix. Aber wenn du die Tür aufgemacht hast. Dann ging sie an. Was ist das für ne Alarmanlage?	Das hab ich nie gehört von Autos. Weil so was kriegt man eigentlich mit.	xxx	xxx	Hab ich stehen lassen. Was soll ich denn damit? Krieg ich doch nicht ab.	Da wär's schwerer. Ganz ehrlich.	Das ist die Nummer mit der Nummer in der Scheibe? Alles Kosten und Risiko. Muss man ja wechseln, denn. Wenn man das Auto verkaufen will.	
7	xxx	Das hätte mich hundertprozentig abgehalten. Weil das wäre Dummheit, wenn ich da weiter gemacht hätte.	xxx	Wir hatten ja den Schlüssel. Da geht das nicht.	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	
8	Fahrzeuge aus der Werkstatt gestohlen, mit Schlüssel	xxx	Fahrzeuge aus der Werkstatt gestohlen, mit Schlüssel	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	
9	Ist ja lächerlich. Wenn man die Technik hat oder das Wissen hat jetzt gibt's ja Geräte, da brauchst Du nur noch den Diagnoseanschluss. Zündung an, warten... Start Engine. Und los.	Im Auto: Ja, wenn es jeder hat, weißt du ja wo. Dann Maske, andere Frisur, kommt drauf an wie die angeschlossen ist, übermittel die gleich, per nms oder nicht. Kommt drauf an. Sorgt auch dafür dass man erkannt wird, grad wenn man schon bekannt ist.	Interessiert doch gar keinen mehr heutzutage. Das ist das Problem. Du machst das Ding an und kein Mensch kuckt mehr.	Ja, wenn man nicht weiß, das es installiert ist ...schwer. Gefährlich. Sehr gefährlich.	Ja, dann Störsender immer. Diese GPS Störer gibt's ja. Ist ja kein Problem. So 300 - 400 Euro. Früher haben die mal 2000 gekostet. Kumpel hat letztes 395 Euro bezahlt. Ist ja lächerlich. Deckt ja alles ab. 10 - 15 Meter im Umkreis ist dann alles tot.	Ist ja lächerlich, zieht man das Schloss raus und schon geht's los.	xxx	Ja, aber das kann man ja halt, wenn man gut beobachtet auch umgehen. Der fährt vorbei und du weißt der kommt erst in 10 Minuten wieder. So wie sie es in USA machen, mit Polizei und Fallen, das sie da das Auto zwischendrin einfach ausmachen können, aus der Ferne, das ist sehr gefährlich.	Aussage verweigert	<b>BEWACHTE PARKPLATZE</b> . Geht man nicht ran. In Jugoslawien gibt's bewachte Parkplätze. Da passt immer einer auf. In Hamburg auch. Musst du bezahlen da, aber die Dinger sind sicher. Da kannte nicht einfach irgendwo hinten raus fahren. Erschwert auf jeden Fall die Sache.
10	Wie bei den Steuergeräten, da muss Motorsteuergerät zu Getriebesteuergerät passen und so weiter. Da müssen 5 oder mehr übereinstimmen, damit das Auto wieder fährt. Also muss man da so ne hohe Investition leisten, dass sich das fast nicht lohnt.	Wenn ich jemand habe, der nicht vorbestraft ist dann kann ich 10 Kameras haben und 10 Mal die Fingerabdrücke haben. Das bringt gar nichts.	Betrug = Originalschlüssel	Betrug = Originalschlüssel	Das ist ja kein Problem. Meistens ist das bei GPS Systemen so, da braucht man nur in Tiefgaragen zu fahren, da lässt es sich so und so nicht mehr orten. Und da werden die Sachen eingebaut. Weil bei den Autos gibt es 4 5 verschiedene Punkte wo es eingebaut wird und da ist es ruck zuck draußen. Und das einzige was da was bringen würde ist das Galileo system. Weil das wirklich überall das Auto ortet.	Betrug = Originalschlüssel	xxx	Und man vergisst schnell, dass die Polizei wirklich 24 Stunden gegen einen arbeitet.	xxx	<b>Betrug z. N. der Versicherung</b> : Ich kenn auch Leute, die haben viel Versicherungsabwicklung gemacht. Zum Beispiel kann jemand sein Auto nicht mehr finanzieren, dem wurde das Auto weggenommen. [ANM. angebl. in Wahrheit aber...] das geht weg ganz normal und einen Tag später werden die Schlüssel abgegeben wieder.
11	Überfall Taxi	Ich hätte das abgebrochen. Aber wenn das in jedem Taxi ist, da gibt's bestimmt auch Durchgeklarte, denen das egal ist oder die sagen, ich nehme das Band mit der Kamera raus.	Taxiüberfall	Nee, ich dachte nicht an den Knopf, aber wenn der Taxifahrer da annimmt, bei der Polizei und sagt das er gerade überfallen wurde, dann suchen ja alle nach dem Taxi und das fällt auf	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	

Die Systeme, zu denen ein Täter angab, dass sie für ihn ein ernstzunehmendes Risiko oder Hindernis darstellen (würden) sind grau hinterlegt. Primär präventive Systeme, wie Wegfahrsperre, Lenkradschloss, Lenkradkralle, Alarmanlagen oder Sicherheitsverglasung stellen selten bis gar kein Problem dar. Vor allem dann, wenn erst einmal bekannt ist, wie solche Systeme funktionieren, wie sie gestört, deaktiviert oder ausgebaut werden können - wie am Beispiel so genannter Trackingsysteme. Seit deren Markteinführung gibt es Störsender, die diese Tracking- bzw. Ortungssysteme wirkungslos machen.

Sekundär präventive Systeme, die den Täter identifizieren helfen - so zum Beispiel eine Kameraüberwachung von Fahrzeuginnenräumen oder Parkplätzen - werden wesentlich häufiger als „problematisch“ eingeschätzt. Auch stille Alarmer, die Polizei oder private Sicherheitsdienste noch während der Tatausführung alarmieren, wurden von vier Tätern als problematisch eingeschätzt, wie auch die Erhöhung der Polizeipräsenz (z.B. Streifen und zivile Beamte).

Aus den Angaben der Fahrzeugbesitzer und der Täter zur Wirkung von Schutz- und Sicherheitssystemen resultiert ein Konflikt in Bezug auf die Effizienzeinschätzung. So scheinen beide Positionen auf den ersten Blick derzeit nicht in einem Sicherungssystem vereinbar. Dies erklärt auch die aktuelle Entwicklung in der Praxis, die sich als Kombination diverser Sicherheitssysteme widerspiegelt. Dabei werden durch die Fahrzeughersteller teils primär präventive Systeme serienmäßig in jedes Fahrzeug verbaut oder auch gegen Aufpreis angeboten. Serienmäßig werden die Systeme eingebaut, die von Versicherungen (hier: der Gesamtverband deutscher Versicherer, GDV) gefordert werden. Im Falle eines Nicht-Verbaus würden für Kunden wesentlich höhere Versicherungsbeiträge (Teil- und Vollkasko) resultieren. Dies würde konsequenterweise zu einem Rückgang der Verkaufszahlen führen, da Betriebskosten zur Kaufentscheidung beitragen. Zu diesen Systemen zählen: Schlösser an den Türen, ein Lenkradschloss, eine Wegfahrsperre und teilweise auch eine Diebstahlwarnanlage (Alarmanlage). Diese Systeme fallen in den Bereich der - von Tätern - als unproblematisch eingeschätzten Systeme. Stille Alarmsysteme, Kameraüberwachung oder ein Schlüsselmanagement, welches auch beim Diebstahl oder Raub des Originalschlüssels wirksam sind werden von Fahrzeugherstellern derzeit nicht oder nur gegen Aufpreis angeboten. Somit bedienen Fahrzeughersteller im Wesentlichen die Bedürfnisse der Kunden und erhöhen den Aufwand für die Täter, entsprechende primär präventive Systeme zu überwinden (Erhöhung der Kosten für den Täter) nur geringfügig.

Ein - bis dato kaum verfolgter - Ansatz zur Gestaltung von Securitysystemen ist die Reduktion des Gewinns, der durch Fahrzeugkriminalität erzielt werden kann. Da ein „Lahmlegen“ eines Fahrzeuges nach erkanntem Diebstahl in Deutschland aus rechtlichen Gründen nicht zulässig ist, müsste sich diese auf - nicht primär fahrrelevante - Fahrzeugkomponenten beschränken. Beispiele für eine Funktionseinschränkung könnten in folgenden Fahrzeugkomponenten realisiert werden:

1. Verschieben des Beifahrersitz in eine Position in der man unmöglich Sitzen kann. Die Rückenlehne verstellt sich auf  $70^\circ$  Innenwinkel (zwischen Sitzfläche und Lehne). Und der Sitz fährt ganz nach vorn. Nach der Veränderung der Sitzposition soll eine komplette Verriegelung des Sitzes erfolgen damit ein erneutes Einstellen des Sitzes unmöglich wird. Diese Sitzverstellung wird sofort aktiviert, wenn der Sitz nicht belegt ist oder dann, wenn er frei wird (Voraussetzung hier: elektrische Sitzverstellung und Sitzbelegungserkennung).
2. Sporadische Aktivierung verschiedener Warnanzeigen im Armaturenbrett, ohne dass eine Störung vorhanden ist. Dabei kann variiert werden welche Signale (Töne und oder Symbole) aktiviert werden und für welchen Zeitraum.
3. Vollständiges Deaktivieren des Navigationssystems. Dabei werden alle Funktionen des Navigationssystems gesperrt. Der Monitor wird dabei so „eingefroren“ dass dieser periodisch rot aufleuchtet.
4. Das Autoradio wird so verändert, dass in unregelmäßigen Abständen (zwischen 20 und 60 Sekunden) ein unangenehmer Warn- oder Signalton ertönt. Dieser sollte die 80dB - Grenze nicht überschreiten, da sonst gesundheitliche Schäden auftreten können. Dieser Warnton ist nicht deaktivierbar, z.B. durch Ausschalten des Radios oder Entfernen der Sicherung zum Radio.

5. Im Bereich des Armaturenbrettes werden verschiedene Anzeigen ausgeschaltet. Dies könnte das Abschalten der Tankanzeige oder des Drehzahlmessers beinhalten. Die Geschwindigkeitsanzeige darf nicht deaktiviert werden, da sie vom Gesetzgeber vorgeschrieben ist und einen Einfluss auf das sichere Führen des Kraftfahrzeugs besitzt.
6. Bei warmen Außentemperaturen wird die Klimaanlage deaktiviert und die Heizung eingeschaltet. Weiter können die Fenster geschlossen und gegen das Öffnen gesperrt werden. Zusätzlich wird die Sitzheizung auf die höchste Stufe eingestellt.
7. Bei kalten Temperaturen wird die Klimaanlage eingeschaltet und die Heizung deaktiviert. Bei einer Geschwindigkeit bis 40 km/h öffnen sich automatisch die Fenster und können manuell nicht wieder geschlossen werden. Außerdem wird die Sitzheizung deaktiviert.
8. Regelmäßiges Aktivieren aller Steuergeräte während des Parkens. Steuergeräte verbrauchen viel Strom, vor allem beim Initialisieren (Booten) und sind in modernen Fahrzeugen vielzählig vorhanden. Dies führt auf Dauer sehr wahrscheinlich zu einer ständig entladenen Batterie, die stetig wieder aufgeladen oder ausgetauscht werden muss.

Diese Liste ließe sich beliebig fortführen, denn alle elektronisch gesteuerten Komfortkomponenten wären Adressaten für eine Funktionseinschränkung oder -sperrung.

Ein - so geartetes - System würde den Verkaufwert eines gesamten Fahrzeuges stark reduzieren, da viele der Einschränkungen bereits beim ersten Verwenden offensichtlich sind und vom Händler schlecht verschleiert werden können. Soll das Fahrzeug in Ersatzteilen verkauft werden, so reduziert sich die Zahl der – als funktionsfähig – veräußerbaren Komponenten. Durch diese direkte Adressierung der – zu erwartenden – Gewinne würde die Kosten-Nutzen Abschätzung seitens der Täter beeinflusst. Im Vergleich zu den Kosten, wie Risiko und Strafe wurden die zu erwartenden Gewinne wesentlich realistischerer – im Sinne von zutreffend – eingeschätzt.



## 6. Fazit

In Anlehnung an die Struktur dieser Arbeit wird im folgenden Kapitel die Essenz der Ergebnisse zunächst für Fahrzeugbesitzer, anschließend für die Täter sowie abschließend integrativ und im Kontext weiterer Gruppen berichtet. Eine Diskussion der Ergebnisse findet sich am Ende des jeweiligen Kapitels.

### 6.1 Besitzer

Die Ergebnisse der Untersuchung zur Furcht vor Fahrzeugkriminalität weisen auf einen zweistufigen Prozess hin, bei dem in erster Instanz der Akt der Erlangung des Fahrzeuges die affektive und konative Kriminalitätsfurcht erhöht und in zweiter Instanz der Verlust des Fahrzeuges die kognitive Furcht determiniert. In der Anschlussuntersuchung konnte dieser Zusammenhang bestätigt werden. Es wurde ein Strukturgleichungsmodell erstellt, in dem folgende Kausalzusammenhänge identifiziert und bestätigt wurden:

#### Stellenwert des Fahrzeuges im Leben

- Und Nutzungshäufigkeit (65% Varianzaufklärung),
- Und emotionalen Bindung (6% Varianzaufklärung),
- Und Bedeutung des Besitzes (37% Varianzaufklärung) und
- Und Notwendigkeit des Fahrzeuges im alltäglichen Leben (79% Varianzaufklärung)

Darüber hinaus wurde ein negativer Zusammenhang festgestellt: Je kleiner der Wohnort umso höher der Stellenwert des Fahrzeuges im Leben (26% Varianzaufklärung).

Bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität

Das Konstrukt wurde mittels folgender vier Schadenarten erfasst:

- Vandalismus (57% Varianzaufklärung),
- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (24% Varianzaufklärung),
- Diebstahl von Fahrzeugteilen (71% Varianzaufklärung) und
- Diebstahl des Fahrzeuges (64% Varianzaufklärung).

Der kausale Zusammenhang zwischen dem Stellenwert des Fahrzeuges und der bedingten Wahrscheinlichkeit für einen Schaden beträgt 0,11 - wird also tendenziell positiv durch den Stellenwert beeinflusst.

Furcht vor Fahrzeugkriminalität

Die Furcht vor Fahrzeugkriminalität wird kausal beeinflusst durch die bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Schaden durch Fahrzeugkriminalität ohne Aufklärung (0,36) und die allgemeine Risikoeinschätzung (0,34). Dabei spielt die Anzahl der Wertsachen, welche im geparkten Fahrzeug zurückgelassen werden eine besondere Rolle. Sie determiniert die Furcht vor dem Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug (0,11) und das Meiden bestimmter Regionen / Strassen aus Angst vor Diebstahl oder Vandalismus.

Die allgemeine Kriminalitätseinschätzung umfasst alle Kriminalitätsformen, nicht nur die fahrzeugspezifische Kriminalität und eignet sich ebenfalls zur Bestimmung der Furcht vor Fahrzeugkriminalität (46% Varianzaufklärung). Ferner beeinflusst die allgemeine Kriminalitätseinschätzung das Meiden bestimmter Gegenden aus Angst vor Kriminalität und erhöht die Wahrscheinlichkeit für einen Selbstschutz (Bewaffnung mit Elektroschocker, Reizgas etc.).

### Finanzieller Schaden

Die finanzielle Schadeneinschätzung wird kausal direkt beeinflusst durch die Furcht vor Fahrzeugkriminalität (0,53): Schätzt eine Person ihre Furcht vor Fahrzeugkriminalität als hoch ein besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass sie auch den finanziellen Schaden als hoch einschätzt. Dabei wird die Einschätzung - dem Belastungs-Beanspruchungskonzept zufolge (vgl. 3.3.1) - von weiteren Faktoren beeinflusst. So spielt die „finanzielle Lage“ einer Person eine vermittelnde Rolle: Je mehr Geld eine Person am Monatsende zur Verfügung hat umso weniger beanspruchend empfindet sie eine finanzielle Belastung nach einem Schaden durch Fahrzeugkriminalität (-0,31). Auch die Art der Fahrzeugversicherung (unabhängig von dem eingeschätzten Schadenersatzbetrag, der durch die Versicherung geleistet wird) kann die eingeschätzte Beanspruchung reduzieren, wenn es sich um eine Voll- oder Teilkaskoversicherung handelt (0,11). In diesem Kontext spielt ebenfalls die Höhe der Selbstbeteiligung im Schadenfall eine vermittelnde Rolle (0,14): Je höher der Selbstbeteiligungsbeitrag eines Fahrzeugbesitzers ist, umso geringer ist der relativierende Einfluss der Versicherungsart auf den eingeschätzten finanziellen Schaden.

Der eingeschätzte Schadenersatz - also das Geld, welches die Versicherung nach einem Schaden durch Fahrzeugkriminalität einem Versicherten auszahlt - wird durch den Wert des Erst- bzw. Zweitfahrzeuges beeinflusst (0,34) und relativiert den eingeschätzten Schaden (-0,14). Je höher also der Schadenersatzbetrag eingeschätzt wird, umso geringer wird der finanzielle Schaden im Sinne einer finanziellen Beanspruchung eingeschätzt.

In Abhängigkeit der finanziellen Schadeneinschätzung wird der Schaden im Privatleben eingeschätzt (0,49). Je höher der finanzielle Schaden umso höher wird auch der Gesamtschaden, welcher im Privatleben eintritt, von den Befragten angegeben. Dieser Zusammenhang ist für den Bereich des Berufslebens nicht so stark ausgeprägt (0,39) und wird zusätzlich durch den zeitlichen Aufwand für die Schadenregulation determiniert (0,05). Dabei wurden die zeitlichen Aufwendungen für Diebstahlanzeige, Versicherungsregulation und Neukauf nach einem Total- oder Teilediebstahl im Kontext des beruflichen Alltages als besonders zeitaufwendig (im Sinne der Beanspruchung) eingeschätzt.

## 6.2 Täter

In Bezug auf den Einfluss des sozialen Umfeldes wurden verstärkt Freunde aus dem schulischen und außerschulischen Bereichen identifiziert, die Familie spielt im fahrzeugkriminellen Kontext eine eher untergeordnete Rolle. Dabei konnten die Motive der Täter der rationalen Nutzung, der Nutzung zum Spaß und der Gewinnerzielung oder -Maximierung zugeordnet werden. In zwei von acht Fällen der Gewinnerzielung wurde aus einer akuten Notlage heraus gehandelt, in den sechs verbleibenden Fällen der Gewinnerzielung war die Tat auf eine zusätzliche Bereicherung gerichtet.

Der maximale Gewinn ließe sich durch den Diebstahl hochwertiger Fahrzeuge und deren Verkauf als Einzelteile erzielen, so die Aussagen der „Profis“. Es wurden sehr unterschiedliche Vorgehensweisen berichtet, wobei besonders der Diebstahl von Fahrzeugen neuester Bauweise mit Wegfahrsperrern der dritten oder vierten Generation zeigt, dass auch diese hoch technischen Systeme keinen absoluten Schutz gegen deren Überwindung bieten, zusätzlich zu deren Umgehung mittels geeigneter Strategien. Eine besondere Rolle nimmt dabei die Verfügbarkeit von Abnehmern ein, denn für ein gestohlenen, betrügerisch erlangtes oder geraubtes Fahrzeug muss ein Käufer gefunden werden.

In Bezug auf die Tatwiederholung konnte die Annahme der operanden Konditionierung bestätigt werden. Nach erfolgreichen Taten führten der Gewinn (Belohnung Typ I) und das Ausbleiben einer Strafe (Belohnung Typ II) zu den Tatwiederholungen. Bezüglich der Strafe, die eine inhibierende Wirkung auf die Tatwiederholung haben sollte, scheinen Attributionsprozesse eine moderierende Funktion auszuüben. Während Erfolg eher internal und stabil attribuiert wird ist der Misserfolg eher external und auf zufälliges Zustandekommen attribuiert worden. Dieser Effekt zeigte sich jedoch nicht über alle Täter hinweg.

Eine explizite, monetäre, bewusste und teilweise vollständige Kosten-Nutzen Abschätzung wurde (nach eigenen Angaben) von drei Tätern im Vorfeld der Taten durchgeführt. Die Frage nach einem Tatabbruch, oder dem Ausschlagen einer Diebstahlsanfrage auf Basis eines - aus Sicht des Täters - unlukrativen Kosten-Nutzen Verhältnisses bejahten zwei der befragten Täter.

Abstrakte Tatüberlegungen finden eher dann statt, wenn das abstrakte Tatmotiv eine langfristige Gewinnerzielung ist. Kurzfristige Gewinne sind im Gegensatz dazu eher durch eine zeitliche Nähe zur Tat gekennzeichnet. Im Einklang dazu stehen die konkreten Deliktbereiche: Räuberische Tatausführungen wurden kurz vor der Tatausführung entschieden und ohne abstrakte Tatüberlegung ausgeführt. Täter, die das Ziel der langfristigen Gewinnerzielung verfolgten, intensivierten über die Zeit die abstrakten Tatüberlegungen und agierten im Diebstahlsdeliktbereich sowie dem betrügerischen Erlangen und der Hehlerei.

### **6.3 Integrative Betrachtung: Besitzer – Täter – Kontext**

Zu den Interessen der Täter - nämlich Gewinnerzielung - passen die Befürchtungen der Besitzer nur bedingt. So richtet sich die Furcht der Fahrzeugbesitzer primär auf Schäden für Leib und Leben und sekundär auf den evtl. finanziellen Schaden, der durch Fahrzeugkriminalität (in jeglicher Form) ausgeübt wird. Interessanterweise vermeiden jedoch Täter den Kontakt mit den Fahrzeugbesitzern, weil diese einen unkalkulierbaren Faktor darstellen, oder vermeiden jede Form der Gewaltanwendung weil das Strafmaß (bei einer Verurteilung) wesentlich höher ausfällt, wenn bei der Tatausführung Personen geschädigt werden. Primäres Ziel der Täter im fahrzeugkriminellen Kontext ist die Gewinnerzielung - nicht die körperliche Schädigung des Opfers.

Während Fahrzeugbesitzer den finanziellen Schaden, den sie durch Fahrzeugkriminalität erleiden teilweise überschätzen, unterschätzen Täter diesen. Für Fahrzeugbesitzer kann dies im Schadenfall zu einer höheren Belastung und eventueller Beanspruchung führen, da die Versicherungsleistungen teilweise überschätzt werden. Haftpflicht- und Teilkaskoversicherte gaben in der Online-Befragung im Mittel höhere Ersatzleistungen an, als Versicherungen tatsächlich zahlen würden. Gerade für den Haftpflichtbereich, der keine Kriminalitätsschäden am Fahrzeug beinhaltet zeigten sich die massivsten Überschätzungen.

### Die Rolle von Sicherheitssystemen: Restriktions- Präventionsdilemma

Fahrzeugbesitzer, so die Ergebnisse der Befragung, bevorzugen solche Systeme, die eine primär präventive Wirkung haben oder suggerieren. Zu diesen Systemen zählen die präventive Routenplanung (vgl. Anhang 10.10), Notlaufprogramme für den Fahrzeugmotor, Notlaufreifen, automatische Türverriegelung oder eine Gegensprechanlage um das Fenster nicht öffnen zu müssen. Aber auch Systemen, wie Kameraüberwachung und automatische Notruffunktion wurde eine primär präventive Wirkung zugeschrieben, wenn sie schnell und zuverlässig funktionieren.

Im Umkehrschluss wird den repressiven Systemen - die zur Ergreifung des Täters beitragen – durch die Fahrzeugbesitzer eine reduzierte oder keine Schutzwirkung zugeschrieben. Repressive Systeme verhindern in erster Instanz nicht die Tat an sich (inkl. der befürchteten Schäden für Leib und Leben), sondern wirken nachträglich, indem sie die - vor allem - finanziellen Schäden adressieren.

Aus Sicht der Täter besteht eine – zu den Fahrzeugbesitzern – gegenteilige Einschätzung. Primär präventive Systeme, wie Wegfahrsperre, Lenkradschloss, Lenkradkralle, Alarmanlagen oder Sicherheitsverglasung stellen selten bis gar kein Problem dar. Vor allem dann, wenn bereits bekannt ist, wie solche Systeme funktionieren, wie sie gestört und überwunden werden, oder ausgebaut werden können. Sekundär präventive Systeme, die den Täter identifizieren helfen - so zum Beispiel eine Kameraüberwachung von Fahrzeuginnenräumen oder Parkplätzen - werden wesentlich häufiger als „problematisch“ eingeschätzt. Auch der stille Alarm, der Polizei oder private Sicherheitsdienste noch während der Tatausführung alarmiert wurden von vier Tätern als problematisch eingeschätzt, wie auch die Erhöhung der Polizeipräsenz (z.B. Streifen und zivile Beamte).

Aus den Angaben der Fahrzeugbesitzer und der Täter zur Wirkung von Schutz- und Sicherheitssystemen resultiert ein Konflikt in Bezug auf die Effizienzeinschätzung. Neben den derzeitigen Systemen, die den Aufwand (z.B. durch Überwindung), also die Kosten erhöhen sollen ist die Reduktion des Gewinns, der durch Fahrzeugkriminalität erzielt werden kann ebenfalls ein Ziel führender Weg für die Gestaltung wirksamer Sicherheitssysteme. Ein Ansatz zur Realisierung wäre eine umfassende Funktionseinschränkung von verbauten Komfort- und Assistenzfunktionen im gestohlenen Fahrzeug (praktische Beispiele: vgl. 5.3).

Durch diese direkte Adressierung der – zu erwartenden – Gewinne würde die Kosten-Nutzen Abschätzung seitens der Täter wahrscheinlich stärker beeinflusst, als die Erhöhung der Kosten (z.B. für die Überwindung einer Wegfahrsperre).

### Interaktionsmatrix: Beteiligte Personen(~gruppen)

Die - zu Beginn dieser Arbeit - vorgeschlagene Interaktionsmatrix der beteiligten Personen(~gruppen) konnte (zumindest teilweise) bestätigt werden. Die Beziehungen zwischen Fahrzeugbesitzer – Fahrzeug – Täter (vgl. Abb. 1 in 2.3) waren innerhalb dieser Arbeit primär von Interesse. Die Beziehung zwischen Fahrzeugbesitzer und Fahrzeug, sowie zwischen Fahrzeugbesitzer und Täter wurden in einem Strukturgleichungsmodell abgebildet. Dieses Modell erlaubt nun eine detaillierte Beschreibung aus Sicht der Fahrzeugbesitzer.

Die Beziehungen zwischen Täter und Fahrzeug, zwischen Täter und Polizei sowie zwischen Täter und Fahrzeugbesitzer wurden in einer Täterbefragungsstudie erhoben. Die Ergebnisse (qualitativ und teils quantitativ) beschreiben die Ausprägungen der kriminalitätsrelevanten Interaktionen aus Sicht der Täter.

Dabei spielen Sicherungssysteme eine bedeutende Rolle, da deren Wirksamkeit aus Besitzer- und Tätersicht teils komplementär eingeschätzt wird (vgl. Restriktions – Präventions Dilemma).

Die Rolle von Versicherungen bei der Schadensregulation wird auf beiden Seiten (Täter und Besitzer) überschätzt. Seitens der Besitzer könnte dies in einem „echten“ Schadenfall zu einem höheren finanziellen Schaden führen, als ursprünglich eingeschätzt.

Die Präsenz der Polizei – zum Schutz gegen Fahrzeugkriminalität – sollte aus Sicht der Fahrzeugbesitzer deutlich intensiviert werden (vgl. 3.2.7). Aus Sicht der Täter würde eine Erhöhung der Präsenz und Intensivierung der Aufklärungsaktivitäten eine inhibitorische Wirkung auf die Begehung von Straftaten nach sich ziehen. Dies gilt vor allem für Spontantäter. Täter, die auf die fortgesetzte Verübung von Straftaten zur Gewinnerzielung (hier: Profis) abzielen bestätigen zwar, dass die Intensivierung der Polizeiarbeit einen Einfluss auf das kriminelle Handeln hätte. Dieser Einfluss münde allerdings nicht in einer Reduktion der Taten, sondern vielmehr mit der Konsequenz angepasster Strategien, wie einem Ablenkungsfahrzeug bei der „Überführung“ eines gestohlenen Fahrzeuges, um auf evtl. Verkehrskontrollen reagieren zu können.

Auf Basis der gewonnenen Informationen und daraus generierten Ergebnisse wurden die sozialen und psychologisch relevanten Prozesse beschrieben und aus Besitzerperspektive formal – in einem Strukturgleichungsmodell abgebildet. Darüber hinaus wurden soziale, infrastrukturelle, ökonomische (vorrangig finanzielle) und im Besonderen technische Kontextfaktoren explizit berücksichtigt. Dies erlaubt die – im Kapitel 5 vorgenommene – integrative Betrachtung und darauf basierende Ableitung von Verbesserungs- und Entwicklungsempfehlungen für Security- bzw. Sicherheitssysteme.



## 7. Ausblick

Die, in dieser Arbeit erzielten Erkenntnisse über Struktur und Wirkung unterschiedlichster Faktoren im Kontext von Fahrzeugkriminalität adressieren einen – bis dahin weitestgehend – unerforschten Bereich der Psychologie, Kriminologie und Ingenieurwissenschaften. Das Ziel, diese Faktoren integrativ und formal zu beschreiben, Zusammenhänge zu erklären und auf dieser Basis Strategien zur Revision und Optimierung von Sicherheitssystemen abzuleiten wurde in den drei durchgeführten Untersuchungen stringent verfolgt. Dabei konnten – aus ökonomischen und zeitlichen Gründen alle Faktoren nicht vollständig systematisch erhoben und variiert werden. Aus dieser Perspektive stellen die Ergebnisse – vor allem das entwickelte Strukturgleichungsmodell – eine Basis und einen Rahmen für weitere Forschungen. Bezüglich der Faktoren, welche die Ausprägung der Furcht vor Fahrzeugkriminalität qualitativ und quantitativ determinieren wurde ein nicht-erwartungskonformer Effekt identifiziert. Vermittelte Kriminalitätserfahrungen – wenn sie von nahen Verwandten berichtet werden – erzeugen höhere Kriminalitätsfurcht, als eigene Erfahrungen. Die Ursache dieses Effektes konnte in den durchgeführten Untersuchungen nicht geklärt werden und bedürfen weiterer detaillierter Untersuchungen.

Ebenfalls interessant wäre ein internationaler Vergleich von Fahrzeugkriminalitätsfurchtmodellen, da auf dieser Basis regionalspezifische Besonderheiten identifiziert werden können. Darauf aufbauend können – wie in dieser Arbeit – entsprechende Ableitungen für die Gestaltung von automotiven Sicherheitssystemen getroffen werden. Somit bildet die Erhebungsmethode, die Auswertung und der Modellierungsansatz eine Grundstruktur für die Durchführung internationaler Erhebungen.

Hinsichtlich der kriminologischen Perspektive – aus und auf die Täter – wurden in einer Pilotstudie (in Deutschland) Ergebnisse generiert, die teilweise im Einklang – teilweise aber auch im Widerspruch zu den derzeitigen kriminologischen Theorien stehen (vgl. Kapitel 4). Dabei spielt das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine besondere Rolle bei der Tatplanung, Ausführung und anschließender Interpretation (Attribution).

Die Prozesse, welche eine abstrakte Kosten-Nutzen-Abschätzung überhaupt auslösen und die Faktoren, welche die Korrektheit – im Sinne der Übereinstimmung mit dem tatsächlichen Gewinn und Risiko - beeinflussen, sollten in Anschlussuntersuchungen detailliert betrachtet werden. Die Zahl der befragten Täter sollte dafür erhöht werden, um die Ergebnisse weiter zu generalisieren. Dies könnte erreicht werden, indem potentielle Interviewpartner (Täter) aus Justizvollzugsanstalten aller deutschen Bundesländer akquiriert werden.

Weiterhin wurden große Unterschiede in den Wirksamkeitseinschätzungen diverser automotiver Sicherheitssysteme festgestellt. Dabei wurde – aus zeitlichen Gründen - vor allem eine globale Einschätzung erfasst. Interessant wäre in diesem Kontext eine detaillierte Erfassung der technischen Überwindungsstrategien. Strategien zur Umgehung von Sicherheitssystemen – wie der Diebstahl des originalen Fahrzeugschlüssels um die Wegfahrsperre zu umgehen – wurden bereits innerhalb der durchgeführten Täterbefragung erfasst. Jedoch werden diese Strategien in Abhängigkeit von externen Faktoren häufig verändert und angepasst. Diese Mechanismen, also wann, wie, warum und zu welcher Strategie hin dieser Wechsel stattfindet, ist aus zweierlei Hinsicht von Interesse und sollte in anschließenden Untersuchungen detailliert und systematisch erhoben werden. Einerseits erlaubt dies eine Theoriebildung und Erweiterung, trägt also zum Gesamtverständnis fahrzeugkrimineller Vorbereitungs- und Tatausführungsprozesse bei, andererseits ließen sich so Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von automotiven Sicherheitssystemen ableiten. Diese sind vor allem aus Perspektive der Umgehung besonders für Fahrzeughersteller interessant, da somit bereits in einer frühen Entwicklungsphase solcher Systeme gezielt die Umgehungsstrategien integriert werden können. Aus Sicht von Versicherern könnte auf Basis dieser Ergebnisse eine langfristige Wirksamkeitsabschätzung berechnet und entsprechend die Tarife für diverse Fahrzeugtypen angepasst werden.

Insgesamt bietet diese Arbeit (durch den Pilotcharakter) erste Erkenntnisse über das Zusammenspiel von menschlichen, technischen, infrastrukturellen und ökonomischen Faktoren und stellt ein Rahmenwerk zur Verfügung, in das weitere Forschung integriert werden kann.

## 8. Literaturverzeichnis

- Arbuckle, J. (1997). *AMOS User's Guide Version 3.6*. Chicago Ill.: Small Waters Corporation & SPSS Inc..
- AW: *Auto geklaut / Auto aufgebrochen*. (2008, Februar 24). Retrieved November 25, 2010, from <http://www.forumla.de/f-auto-motorrad-128/t-auto-geklaut-auto-aufgebrochen-55142#post1160382>
- Baltes-Götz, B. (2010, Oktober 25). *Analyse von Strukturgleichungsmodellen mit Amos 18*. Retrieved November 25, 2010, from <http://www.uni-trier.de/index.php?id=22640>
- Bandura, A. (1979). *Lernen am Modell. Ansätze zu einer sozial-kognitiven Lerntheorie*. Stuttgart: Klett.
- Beven, J. P., O'Brien-Malone, A. & Hall, G. (2004). Using the Interpersonal Reactivity Index to assess empathy in violent offenders. *International Journal of Forensic Psychology, 1*, 33-41.
- Boers, K. (1991). *Kriminalitätsfurcht. Über den Entstehungszusammenhang und die Folgen eines sozialen Problems* (12). (Hamburger Studien zur Kriminologie, Bd. 12). Pfaffenweiler: Centaurus Verlagsgesellschaft.
- Boers, K. (1993). *Kriminalitätsfurcht. Ein Beitrag zum Verständnis eines sozialen Problems*. In H. Schüler-Spinger, H. Renschmidt & S. Quensel (Eds.), *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*. Köln: Heymanns.
- Boers, K., & Kurz, P. (1997). *Kriminalitätseinstellungen, soziale Milieus und sozialer Umbruch*. In K. Boers, G. Gutsche & H.-K. Sessar (Eds.), *Sozialer Umbruch und Kriminalität in Deutschland*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Bonato, M. (1990). *Wissensstrukturierung mittels Struktur-lege-Techniken. Eine graphentheoretische Analyse von Wissensnetzen*. Frankfurt am Main: Peter Lang.

Bortz, J. (1999). *Statistik: Für Sozialwissenschaftler* (5). Berlin: Springer-Verlag.

Bortz, J., & Döring, N. (1995). *Forschungsmethoden und Evaluation. Für Sozialwissenschaftler* (2). Berlin: Springer-Verlag.

Braithwaite, J., Biles, D. & Whitrod, R. (1982). Verbrechensfurcht in Australien. In H.-J. Schneider (Ed.), *Das Verbrechenopfer in der Strafrechtspflege: psychologische, kriminologische, strafrechtliche und strafverfahrenrechtliche Aspekte; ausgewählte Referate des 3. Internationalen Symposiums für Viktimologie 1979* (pp. 171-181). De Gruyter: Berlin.

Bundeskriminalamt. (2009). PKS 2009 - IMK-Kurzbericht. *Polizeiliche Kriminalstatistik, Wiesbaden* Retrieved , , from <http://www.bka.de/pks/pks2009/startseite.html>

Bundeskriminalamt. (2009, August 4). *Kfz-Kriminalität Bundeslagebild 2007 - Pressefreie Kurzfassung*. Retrieved November 25, 2010, from [http://www.bka.de/lageberichte/kfz/2007/bundeslagebild\\_kfz\\_2007.pdf](http://www.bka.de/lageberichte/kfz/2007/bundeslagebild_kfz_2007.pdf) , p. 7.

Byrne, B. M. (1994). *Structural Equation Modeling with EQS and EQS/Windows. Basic Concepts, Applications, and Programming*. (1). Thousand Oaks: LEA.

Copes, H., & Cherbonneau, M. (2006). The Key to Auto Theft: Emerging Methods of Auto Theft from the Offenders' Perspective. *The British Journal of Criminology*, 42(5), 917-934.

Covell, C.N. "Empathic deficits in sexual offenders: An integration of affective, social, and cognitive constructs" (January 1, 2002). *ETD collection for University of Nebraska - Lincoln*. Paper AAI3074073. <http://digitalcommons.unl.edu/dissertations/AAI3074073>

Dann, H. D. (1992). Variation von Lege-Strukturen zur Wissensrepräsentation. In B. Scheele (Ed.), *Struktur-Lege-Verfahren als Dialog-Konsens-Methodik* (pp. 3-41). Münster: Aschendorff.

- Dansereau, D. F., Collins, K. W., McDonald, B. A., Holley, C. D., Garland, J. C., Diekhoff, G. & Evans, S. H. (1979). Development and evaluation of a learning strategy training program. *Journal of Educational Psychology*, 71, 64-73.
- Davis, M. H. (1983). Measuring individual differences in empathy: Evidence for a multidimensional approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44(1), 113 - 126.
- Dutke, S. (1994). *Mentale Modelle: Konstrukte des Wissens und Verstehens*. Göttingen: Hogrefe.
- Einsatzmöglichkeiten von RFID im Versicherungsgeschäft*. (2007, Dezember 17). Retrieved Dezember 12, 2010, from [http://www.iwiki.de/wiki/index.php/Einsatzmöglichkeiten\\_von\\_RFID\\_im\\_Versicherungsgeschäft](http://www.iwiki.de/wiki/index.php/Einsatzmöglichkeiten_von_RFID_im_Versicherungsgeschäft)
- Eisenberg, U. (2005). *Kriminologie* (6). München: Beck.
- Enzmann, D. (1996). *Gestresst, erschöpft oder ausgebrannt? Einflüsse von Arbeitssituation, Empathie und Coping auf den Burnoutprozess*. München: Profil.
- Euler, H. P. (1991). Das ergonomische und sozialwissenschaftliche Belastungs- Beanspruchungskonzept - ein Versuch der Integration. In H. Rühmann (Hrsg.), *Umsetzung arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse in der Praxis* (S. 33-56). Köln: Otto Schmidt.
- Farny, D., Helten, E., Koch, P., & Schmidt, R. (1988). *Handwörterbuch der Versicherung HdV*. Karlsruhe: Verlag Versicherungswirtschaft.
- Feltes, T. (2005). *Wirksamkeit technischer Einbruchsprävention bei Wohn- und Geschäftsobjekten - Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung von aktuellem Täterwissen*. Bonn: Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention.

- Feltes, T. (2003). Kommunale Kriminalprävention: Studien zur Viktimisierung, Verbrechensfurcht und Polizeibewertung als Ansätze zu einer Neuorientierung von Polizeiarbeit. In D. Dölling, Th. Feltes, W. Heinz & H. Kury (Eds.), *Kommunale Kriminalprävention – Analysen und Perspektiven – Ergebnisse der Begleitforschung zu den Pilotprojekten in Baden-Württemberg*. Holzkirchen/Obb: Felix-Verlag.
- Fischer, T., Schwarz, O., Dreher, E., & Tröndle, H. (2007). *Strafgesetzbuch und Nebengesetze* (5). München: Beck Juristischer Verlag.
- Frankenberg, R. v., & Matteucci, M. (1976). *Geschichte des Automobils* (1). Würzburg: Stürtz Verlag.
- Groves, R. M., Fowler, F. J., Lepkowski, J. M., Singer, E., & Tourangeau, R. (2004). *Survey Methodology* (1). Hoboken, NJ: Wiley-Interscience.
- Hasebrook, J. (1995). *Multimedia-Psychologie*. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag.
- Haupt, H., Weber, U., & Bürner, S. (2003). *Handbuch Opferschutz* (2). Baden-Baden: Nomos.
- Heckhausen, H. (1989). *Motivation und Handeln* (2nd ed.). Berlin: Springer.
- Heinz, W. & Spiess, G. (2001). Kriminalitätsfurcht-Befunde aus neueren Repräsentativbefragungen. In J.-M. Jehle (Ed.), *Raum und Kriminalität: Sicherheit der Stadt, Migrationsprobleme* (pp. 147-191). Mönchengladbach.
- Hermann, D., & Simsa, C. (2003). Lebensstile, Opferwerdung und Kriminalitätsfurcht. In D. Dölling, T. Feltes, W. Heinz & H. Kury (Eds.), *Kommunale Kriminalprävention-Analysen und Perspektiven-Ergebnisse der Begleitforschung zu den Pilotprojekten in Baden-Württemberg*. Holzkirchen/Obb: Felix-Verlag.

- Hoffman, M. L. (1990). Empathy and justice motivation. *Motivation and Emotion*, 14, 151–172.
- Hoffman, M. L. (2000). *Empathy and moral development: Implications for caring and justice*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Hohage, C. (2004, 01). "Incivilities" und Kriminalitätsfurcht. *Soziale Probleme* 15, pp. 77-95.
- Holland, J. G., & Skinner, B. F. (1974). *Analyse des Verhaltens*. München: Urban & Schwarzenberg.
- Homburg, Ch., & Baumgartner, H. (1995). Beurteilung von Kausalmodellen: Bestandsaufnahme und Anwendungsempfehlungen. *Marketing – Zeitschrift für Forschung und Praxis*, 17(3), 162 - 176.
- Hooper, D., Coughlan, J., & Mullen, M. R. (2008). Structural Equation Modeling: Guidelines for Determining Model Fit. *Electronic Journal of Business Research Methods*, 6(1), 53 - 60.
- Hope, T., & Sparks, R. (2000). *Crime, Risk and Insecurity: Law and order in everyday life and political discourse*. Routledge.
- International Business Machines Corp. (IBM) (Producers), (2009). *SPSS 18 inklusive AMOS für Windows* [Motion Picture]. (Available from <http://www.spss.com/software/statistics/>).
- Ireland, J. L. (1999). Provictim attitudes and empathy in relation to bullying behaviour among prisoners. *Legal and Criminological Psychology*, 4, 41-66.
- Janson, G. N. (1992). Begünstigung und Hehlerei vor dem Hintergrund des Rückerwerbes von Diebesbeute. In *Hochschulschrift, Zugl.: Hamburg, Univ., Diss., 1990/91* (p. 167). Hamburg: Kovac.
- Jensen, G. F., Erickson, M. L., & Gibbs, J. P. (1978, September). Perceived risk of punishment and self-reported delinquency. *Social Forces*, 57(1), 57 - 78.

- Jöreskog, K. G., & Sörbom, D. (1979). *Advances in Factor Analysis and Structural Equation Models*. Cambridge: Maas.
- Kaiser, G. (1996). *Kriminologie : ein Lehrbuch* (3). Heidelberg: Müller, Jur. Verl.
- Kelley, H. H. (1973). The process of causal attribution. *American Psychologist*, 28(2), 107 - 128.
- Kline, R. B. (1998). Software programs for structural equation modeling: AMOS, EQS, and LISREL. *Journal of Psychoeducational Assessment*, 16, 343 - 364.
- Kluwe, R. H. (1990). Gedächtnis und Wissen. In H. Spada (Ed.), *Allgemeine Psychologie* (pp. 115-187). Bern: Huber.
- Krohn, W., & Krücken, G. (1993). Risiko als Konstruktion und Wirklichkeit. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Risikoforschung. In W. Krohn & G. Krücken (Eds.), *Riskante Technologien: Reflexion und Regulation* (pp. 9-44). Frankfurt: Suhrkamp.
- Kury, H. (2002). Das Freiburger Persönlichkeitsinventar und sein Einsatz bei kriminologischen Fragestellungen. Das Problem der Verfälschungstendenzen. In M. Myrtek (Hrsg.), *Die Person im biologischen und sozialen Kontext* (S. 248-270). Göttingen: Hogrefe.
- Kury, H., & Oberfell-Fuchs, J. (1998). Kriminalitätsfurcht und Alter: Ergebnisse aus Ost- und Westdeutschland. *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsform* 3/1998, pp. 198-217.
- Kury, H., & Oberfell-Fuchs, J. (2003). Kriminalitätsfurcht und ihre Ursachen. *Der Bürger im Staat*, 53, 9-18.
- Kury, H., Dörmann, U., Richter, H., & Würger, M. (1992). Opfererfahrungen und Meinungen zur Inneren Sicherheit in Deutschland. *BKA Forschungsreihe, Band 25*
- Kury, H., Oberfell-Fuchs, J., & Würger, M. (2000). Gemeinde und Kriminalität. Eine Untersuchung in Ost- und Westdeutschland. *Kriminologische Forschungsberichte aus dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht*. Freiburg i. Br..



- Lamnek, S. (1999). *Theorien abweichenden Verhaltens I (7)*. München: UTB für Wissenschaft.
- Lauterbach, G. & Hosser, D. (2007). Empathy in prisoners. *Swiss Journal of Psychology*, 66, 91-101.
- Laux, L., Glanzmann, P., Schaffner, P., & Spielberger, C. D. (1981). *Das State-Trait-Angstinventar. Theoretische Grundlagen und Handanweisung*. Weinheim: Beltz Test GmbH.
- Lazarus, R. S., & Folkman (1984). *Stress, appraisal and coping*. New York: Springer.
- Mathea, C. (2010, Juni 29). *Autodiebstahl: Wie die Gangster vorgehen*. Retrieved November 25, 2010, from <http://www.news.de/wirtschaft/855062964/wie-die-ganster-vorgehen/2/>
- New Vehicle Security Ratings*. (2010). Retrieved November 25, 2010, from <http://www.thatcham.org/nvsr/>
- Pelzl, J. (2009). IT-Sicherheit im Automobil. In U. Bub, K.-D. Wolfenstetter (Ed.), *Sicherheit und Vertrauen in der mobilen Informations und Kommunikationstechnologie - Tagungsband zur EICT-Konferenz IT-Sicherheit* (pp. 137 - 148). Wiesbaden: Vieweg & Teubner.
- Peterson, C., Buchanan, G. M., & Seligman, M.E. P. (1995). *Explanatory style: History and evolution of the field*. In G.M. Buchanan & M.E.P. Seligman (Eds.), *Explanatory style* (pp. 1 - 20). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Poppe, P., Stiensmeier-Pelster, J., & Pelster, A. (2005). *Attributionsstilfragebogen für Erwachsene (ASF-E)*. Göttingen: Hogrefe.
- Rohmert, W. (1984). Das Belastungs-Beanspruchungs-Konzept. *Zeitschrift für Arbeitswissenschaft*, 38, 193-200.
- Rudolf, M., & Müller, J. (2004). *Multivariate Verfahren*. Göttingen: Hogrefe.
- Rudolph, U. (2003). *Motivationspsychologie (1)*. Weinheim, Basel, Berlin: Belz Verlag.

- Sack, F., & König, R. (1979). *Kriminalsoziologie* (3). Wiesbaden: Akademischer Verlagsgesellschaft Wiesbaden.
- Schmitt, M., Maes, J. & Schmal, A. (1997). *Gerechtigkeit als innerdeutsches Problem: Analyse der Meßeigenschaften von Meßinstrumenten für Einstellungen zu Verteilungsprinzipien, Ungerechtigkeitssensibilität und Glaube an eine gerechte Welt*. (Berichte aus der Arbeitsgruppe "Verantwortung, Gerechtigkeit, Moral" Nr. 105). Trier: Universität Trier, Fachbereich I - Psychologie.
- Schneider, H. J. (1975). *Viktimologie - Wissenschaft vom Verbrechenopfer*. Tübingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck).
- Schwind, H-D., Fechtenhauer, D., Ahlborn, W., & Weiß, R. (2001). *Kriminalitätsphänomene im Langzeitvergleich am Beispiel einer deutschen Großstadt. Bochum 1975-1986-1998*. Neuwied.
- Sedlmeier, P. (1996). Jenseits des Signifikanztest-Rituals: Ergänzungen und Alternativen. *Methods of Psychological Research*, 1(4), 41 - 63.
- Seel, N. M. (1991). *Weltwissen und Mentale Modelle*. Göttingen: Hogrefe Verlag.
- Sehr, P. (1995). *Internationale Kraftfahrzeugverschiebung, Reihe: Organisierte Kriminalität in Deutschland* (2). Lübeck, Berlin, Essen, Wiesbaden: Schmidt-Römhild.
- Silbereisen, R. K. & Schulz, W. (1977). Prüfung der Testgüte einer „Empathie-Skala“. *Diagnostica*, 23, 179-187.
- Spielberger, C. D. (1972). Anxiety as an emotional state. In C. D. Spielberger (Ed.), *Anxiety: Current trends in theory and research* (Vol. 1, pp. 23-49). New York: Academic Press.
- Springstein, R. (1996). *Lehr- und Studienbriefe Kriminalistik* (14). Hilden: Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH.

- Statistisches Bundesamt. (2010). *Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes*. Retrieved 08 17, 2010, from [https://www.gensis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=DE5ED8A18C430C110A8478DD7D98D965.tomcat\\_GO\\_1\\_1?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=46251-0001&levelindex=1&levelid=1282145382489&index=1](https://www.gensis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=DE5ED8A18C430C110A8478DD7D98D965.tomcat_GO_1_1?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=46251-0001&levelindex=1&levelid=1282145382489&index=1)
- Stevens, J. P. (2009). *Applied multivariate statistics for the social sciences* (5). : Routledge Academic.
- Walter, M. (1995). *Jugendkriminalität. Eine systematische Darstellung*. Stuttgart: Boorberg.
- Weiner, B. (1994). *Motivationspsychologie*. Weinheim: Beltz.
- Weinstein, E.A. (1969). *The development of interpersonal competence*. In: Goslin, D.A. (Ed.) *Handbook of socialization theory and research*. Chicago: Rand McNally. 753 - 775.
- Wickens, C. D. (1984). Processing resources in attention. In R. Parasuraman & D. R. Davis (Eds.), *Varieties of Attention*. London: Academic Press.

## 9. Verzeichnisse

### 9.1 Tabellenverzeichnis

Nr.	Tabelleninhalt
1	Jährliche Fahrzeugproduktion für fünf ausgewählte Jahre
2	Tatmittel – Delikt – Motivmatrix
3	Fahrzeugdelikte und statistische Kennwerte für das Jahr 2007
4	Fallzahlenentwicklung für räuberische Angriffe auf Kraftfahrer
5	Deskriptive Statistik: Furchtniveau der 40 befragten Oberklassefahrer
6	Effektstärken der Faktoren auf affektive und kognitive Kriminalitätsfurcht
7	Einflussfaktoren / Skalen auf Kosten- und Furchteinschätzung
8	Variablen / Einschätzungen zu Kosten und Furcht
9	Fahrzeugkriminelle Delikte der 11 interviewten Inhaftierten
10	Listung der genannten Hauptursachen für Misserfolge und Internalitätszuordnung
11	Übersicht der Gewinninformationsquelle, -erwartung und -erzielung
12	Mittelwerte der fahrzeugkriminellen Stichprobe (N=11)
14	Mittelwerte und Standardabweichungen (Enzmann Stichprobe, N=579)
14	Mittelwerte und Standardabweichungen (Lauterbach Stichprobe, N=839)
15	Spontane Einschätzungen von automotiven Sicherheitssystemen durch die Täter

## 9.2 Abbildungsverzeichnis

Nr.	Abbildungsinhalt
1	Grafische Interaktionsmatrix zwischen den Personengruppen
2	Folgen von Fahrzeugkriminalität, Zusammenstellung der Faktoren
3	Dimensionen der Kriminalitätsfurcht
4	Häufigkeiten der genannten, Furcht erhöhenden, Kontextfaktoren
5	Häufigkeiten der genannten befürchteten Täterhandlungen
6	Häufigkeiten der genannten primären Schutzmaßnahmen
7	Schematische Darstellung eines Strukturgleichungsmodells und der Elemente
8	Strukturgleichungsmodell (Kosten und Furcht im Kontext von Fahrzeugkriminalität)
9	Abstrahiertes Strukturgleichungsmodell (Kosten und Furcht im Kontext von Fahrzeugkriminalität)
10	Planungspyramide: Stufen der Tatausführung im sozialen und tatobjektorientierten Kontext
11	Attributionsstil: Prozentrangwerte für erfolgreiche Delikte (N=11)
12	Attributionsstil: Prozentrangwerte für nicht erfolgreiche Delikte (N=11)
13	Antizipierte Schadenersatzleistungen in Abhängigkeit der Versicherungsart und Selbstbeteiligung

### 9.3 Anhangsverzeichnis

Nr.	Inhalt
1	Fahrzeugzusammensetzung in Deutschland (Quelle Kraftfahrbundesamt, 2009)
2	Auflistung aller - in der Oberklassefahrerstudie - untersuchten Faktoren und Variablen (Faktoren Kriminalitätsfurcht)
3	State - Trait Angstinventar (STAI) X2 Eigenschaftsangst
4	Fragebogen der ersten Untersuchung (40 Oberklassefahrer)
5	Kartenübersicht der Heidelberger Strukturlegetechnik
6	Gewünschte Schutzsysteme (Oberklassefahreruntersuchung)
7	Online - Fragebogen und Gütekriterien der verwendeten Skalen
8	Ausgangsmodell, welches auf den übertragenen und ergänzten Zusammenhängen basiert
9	Rangsummenstatistik und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie)
10	Auswahl und Beschreibung der Funktion mechanischer, elektrischer und elektronischer automotiver Sicherungssysteme
11	Interviewleitfaden der Täterbefragung
12	Attributionsstile Fragebogen für Erwachsene (ASF-E) - verwendete Kurzversion
13	Interpersonal Reactivity Index (IRI) - verwendete, modifizierte Version
14	Einschätzung der - von der Teilkaskoversicherung - abgedeckten Schäden
15	Ergebnistabelle und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie)

## 10. Anhang

### 10.1 Fahrzeugzusammensetzung in Deutschland

Kraftfahrzeugbestand: Deutschland, Stichtag 01.01.2010, nach Kraftfahrzeugarten

Kraftfahrzeugarten	Anzahl
KFZ insgesamt	50184419
Krafträder insgesamt	3762561
Leichtkrafträder	-
Motorräder	3650111
Pkw insgesamt	41737627
Pkw mit Ottomotor	30449617
Pkw mit Dieselmotor	10817769
Kraftomnibusse insgesamt	76433
Lkw insgesamt	2385099
Lkw mit Spezialaufbau	108134
Zugmaschinen insgesamt	1959861
Gewöhnliche Zugmaschinen	-
Sattelzugmaschinen	170911
Ackerschlepper	1788950
Übrige Kfz	262838
Wohnmobile	330664
Kfz-Anhänger insgesamt	5910737
Kfz-Anhänger zur Lastenbeförderung	4618361
Sattelanhänger	268682

Ab 1.1.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %).

Die Werte vom 1.1.2008 sind daher mit den früheren Werten nicht mehr vergleichbar.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010 | Stand: 16.08.2010 / 19:40:55

**Nationale Fahrzeugarten bzw. EG-Fahrzeugklassen (z. B. M1) (gemäß Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern)**

**Kraftfahrzeug:**

(gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Maschinell angetriebenes Straßenfahrzeug.

**Kraftrad (L):**

(gemäß Richtlinie 2002/24/EG)

Dazu gehören zwei- und dreirädrige sowie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge.

Im Einzelnen sind das:

**Zulassungsfreies Kraftrad mit Versicherungskennzeichen**

• **Kleinkraftrad (L1e, L2e)**

- 2-rädrig (bis 50 cm<sup>3</sup> und bis 45 km/h) (Klasse L1e)

- Mofa (bis 25 km/h) (Klasse L1e)

- Leichtmofa (bis 30 cm<sup>3</sup>, bis 0,5 kW und bis 20 km/h) (Klasse L1e)

- 3-rädrig (bis 50 cm<sup>3</sup> und bis 45 km/h) (Klasse L2e)

• **Leichtkraftfahrzeug (L6e)**

- 4-rädrig (unter 350 kg Leermasse, bis 45 km/h und bis 50 cm<sup>3</sup> bei Fremdzündungsmotoren bzw. bis 4 kW bei anderen Motortypen)

**Zulassungspflichtiges/-freies Kraftrad mit amtlichem Kennzeichen**

• **Kraftrad (L3e, mit Beiwagen L4e) (zulassungspflichtig)**

- ohne Leistungsbeschränkung (2-rädrig, über 50 cm<sup>3</sup> und/oder über 45 km/h)

- mit Leistungsbeschränkung (2-rädrig, über 50 cm<sup>3</sup> und/oder über 45 km/h, bis 25 kW und bis 0,16 kW/kg)

• **Kraftrad (L3e, mit Beiwagen L4e und Aufbauart B) (zulassungsfrei)**

- Leichtkraftrad (2-rädrig, bis 125 cm<sup>3</sup> und bis 11 kW)

• **Drei- und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug (L5e, L7e) (zulassungspflichtig)**

- 3-rädrig (über 50 cm<sup>3</sup> und/oder über 45 km/h) (Klasse L5e)



- 4-rädrig zur Personenbeförderung (bis 400 kg Leermasse und bis 15 kW) (Klasse L7e)
- 4-rädrig zur Güterbeförderung (bis 550 kg Leermasse und bis 15 kW) (Klasse L7e)

**Personenkraftwagen (M1):**

(gemäß Richtlinie 2007/46/EG)

Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Gemäß dem Bautyp erfolgt eine Unterteilung der M1-Fahrzeuge in Personenkraftwagen und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung:

**Personenkraftwagen (M1)**

- Limousine / Schräghecklimousine
- Kombilimousine
- Coupe
- Cabrio-Limousine
- Mehrzweckfahrzeug
- Sonstige (Schwimmwagen, Amphibienfahrzeug, zulassungspflichtiger Krankenfahrstuhl und Motorschlitten)

**Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung (M1)**

- Wohnmobil
- Krankenwagen, Notarzteinsatzfahrzeug
- Leichenwagen
- Beschussgeschütztes Fahrzeug
- Sonstige

**Kraftomnibus:**

(gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Nutzfahrzeug, das nach seiner Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschl. Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäcks bestimmt ist. Er kann ein oder zwei Decks (Benennung: „Doppeldeckerbus“) haben.

**Nutzfahrzeug:**

Kraftfahrzeug, das auf Grund seiner Bauart zum Transport von Personen, Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängfahrzeugen bestimmt ist. Personenkraftwagen und Krafträder sind ausgeschlossen.

**Lastkraftwagen:**

(gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Nutzfahrzeug, das nach seiner Bauart und Einrichtung zum Transport von Gütern bestimmt ist.

**Zugmaschine:**

(gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Nutzfahrzeug, das ausschließlich oder überwiegend zum Mitführen von Anhängfahrzeugen bestimmt ist.

**Sattelzugmaschine:**

(gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Zugmaschine, die eine besondere Vorrichtung zum Mitführen von Sattelanhängern hat, wobei ein wesentlicher Teil des Gewichtes des Sattelanhängers von der Sattelzugmaschine getragen wird.

**Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine auf Rädern (T):**

(gemäß Richtlinie 2003/37/EG bzw. gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Zugmaschine, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung auch zum Schieben, Tragen oder Antreiben von auswechselbaren Geräten bestimmt ist. Dazu gehören T-Fahrzeuge sowie Ackerschlepper und Geräteträger.

**Sonstiges Kraftfahrzeug:**

(gemäß Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern)

- Feuerwehrkraftfahrzeug und Ähnliches

- Krankenfahrstuhl (zulassungsfrei, zulassungspflichtig je nach Fahrzeugart bzw. -klasse z. B. M1)
- Polizeikraftfahrzeug
- Post-, Funk- und Fernmeldefahrzeug
- Zivilschutzfahrzeug
- Sonstiges Kraftfahrzeug, soweit nicht aufgeführt
- Fahrzeugklasse bzw. Aufbauart unbekannt

### **Selbstfahrende Arbeitsmaschine**

- Arbeitsmaschine und Arbeitsgerät für Land- und Forstwirtschaft
- Arbeitsmaschine für Erdarbeiten und Straßenbau
- Sonstige Arbeitsmaschine

### **Kraftfahrzeuganhänger:**

oder Anhängefahrzeug (gemäß Systematik der Straßenfahrzeuge - DIN 70 010)

Nicht selbstfahrendes Straßenfahrzeug, das nach seiner Bauart dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden.

© Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, veröffentlicht im August 2009

## 10.2 Auflistung aller - in der Oberklassefahrerstudie - untersuchten Faktoren und Variablen (Faktoren Kriminalitätsfurcht)

Kategorie	Faktoren
demographische Merkmale	Geschlecht
	Alter
	Wohnortgröße
	Bildung und Einkommen
persönlichkeitsabhängige Variablen	in der Öffentlichkeit stehen
	eigene Viktimisierungserfahrung
Nutzungsverhalten	vermittelte Viktimisierungserfahrung/ Opfer vom Hörensagen
	Art der Nutzung des Fahrzeugs – beruflich vs. privat
	Art des Fahrzeugs – Firmenwagen vs. eigenes Fahrzeug
	Fahrzeugnutzung – häufig vs. selten
	Fahren von weiten Strecken – häufig vs. selten
	Art häufig befahrener Regionen - innerstädtisch vs. über Land
	Fahren in unbekannte Regionen – häufig vs. selten
	Fahren ins Ausland – häufig vs. selten
	Transport wertvoller Gegenstände – häufig vs. selten
	Mitnahme anderer Personen – häufig vs. selten
Mitnahme fremder Personen – häufig vs. selten	

Kognitive Dimension:

Wie oft denken Sie daran, selbst Opfer einer Straftat zu werden?

Wie hoch ist Ihrer Ansicht nach das Risiko, dass Sie, ein Verwandter oder ein naher Freund in den nächsten 12 Monaten das Opfer einer Straftat werden könnten?

Affektive Dimension:

Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie abends im Dunkeln alleine durch die Straßen Ihrer Wohngegend gehen?

Haben Sie sich jemals bedroht gefühlt?

Gibt es - außerhalb Ihrer Wohngegend - eine andere Gegend in ihrem Wohnort, in der Sie sich unsicher fühlen?

Konative Dimension:

Versuchen Sie sich bitte an das letzte Mal zu erinnern, als Sie nach Einbruch der Dunkelheit ausgegangen sind. Haben Sie bestimmte Straßen oder Örtlichkeiten gemieden, um zu verhindern, dass Ihnen etwas passiert?

Haben Sie sich jemals von einer anderen Person begleiten lassen, wenn Sie abends ausgegangen sind, damit Ihnen nichts zustößt?

Nehmen Sie spezielle Dienstleistungen in Anspruch oder verwenden Sie Produkte, die Ihre Sicherheit erhöhen?

### 10.3 State - Trait Angstinventar (STAI)

#### Beschreibung des State - Angst - Screenings

Die Trait-Angstskala des STAI wurde in der Oberklassefahrerstudie (erste Untersuchung) als Screening-Instrument eingesetzt, um die Versuchsteilnehmer herauszufiltern, die einen Angstwert außerhalb des Normbereiches aufweisen. Die gefundenen Unterschiede sollten durch den Einfluss der Faktoren erklärt werden können, nicht durch den Ausprägungsgrad der Ängstlichkeit als stabile Persönlichkeitseigenschaft. Zur Ermittlung des Rohwertes eines Versuchsteilnehmers wurde der Summenwert der 20 Items der Trait - Skala (STAI - X2) errechnet. Der Summenwert kann einen Wert zwischen 20 und 80 annehmen. Der mögliche Einfluss der Zustimmungstendenz bei der Beantwortung wird kontrolliert, indem einige Items in Richtung Angst und andere in Richtung Angstfreiheit formuliert sind. Vor der Bildung eines Summenwertes, der das Ausmaß der Angst repräsentieren soll, wurde daher eine Inversion der Items vorgenommen, die in Richtung Angstfreiheit formuliert sind. Zur Berechnung des individuellen Summenwertes wurden die angekreuzten Itemwerte addiert. Laux et al. (1981) empfehlen in ihrem Manual zum STAI auf die Auswertung zu verzichten, wenn mehr als zwei der Items unbeantwortet bleiben, was aber in der untersuchten Stichprobe nicht der Fall war. Gemäß der Definition von Spielberger et al. (1972) kennzeichnet der Summenwert der Trait - Angstskala relativ stabile interindividuelle Differenzen in der Tendenz, Situationen als bedrohlich zu bewerten und darauf mit einem Anstieg der Zustandsangst zu reagieren. Von der Trait - Angstskala wird sowohl der Bereich der „normalen“ als auch der „neurotischen“ Angst abgedeckt. Von „neurotischer“ Angst kann laut Spielberger et al. dann gesprochen werden, wenn eine Person einen sehr großen Bereich von Situationen als gefährlich oder bedrohlich wahrnimmt und infolgedessen sehr häufig mit einem Anstieg der Zustandsangst reagiert. Die Grenze zwischen „normaler“ und „neurotischer“ Angst lässt sich laut Laux et al. nicht durch einen bestimmten numerischen Wert kennzeichnen. Zur groben Beurteilung eines individuellen Trait - Angstwertes hinsichtlich seiner Abweichung vom „Normalen“ empfehlen Laux et al. einen Vergleich der gefundenen Werte mit den Normtabellen aus ihren Untersuchungen.

Die Schwankungsbreite der STAI - Trait - Werte der weiblichen Versuchsteilnehmer vorliegender Untersuchung beläuft sich von 25 bis 45, wobei sich ein Mittelwert von 34.3 ergibt mit einer Standardabweichung von 7.66 ( $M = 34.3$ ,  $SD = 7.66$ ).

Die Werte der Männer schwanken hingegen von 25 bis 40, wobei der Mittelwert bei 32.15 liegt mit einer Standardabweichung von 5.21 ( $M = 32.15$ ,  $SD = 5.21$ ). Den Testwertstatistiken für die Eichstichprobe ist zu entnehmen, dass der Normwert der Trait - Angst für Frauen bei 37.01 liegt mit einer Standardabweichung von 9.95 und der für Männer liegt bei 34.45 mit einer Standardabweichung von 8.83 (Laux et al., 1981). Ein Vergleich der Trait - Angstwerte der Versuchsteilnehmer mit den von Laux et al. gefundenen Normwerten zeigt, dass keine Versuchsperson einen Wert aufweist, der mehr als eine Standardabweichung davon entfernt liegt. Wenn angenommen wird, dass eine Abweichung von mehr als einer Standardabweichung als auffällig bewertet werden kann, liegt demnach kein Versuchsteilnehmer außerhalb des Normbereiches. Eine Beeinflussung der Ergebnisse durch extreme Trait - Angstwerte eines Versuchsteilnehmers kann somit ausgeschlossen werden. Es wurden folglich in der Auswertung die Daten von allen Versuchsteilnehmern berücksichtigt.

Normtabelle

Norm	STAI X2 Trait		
Gesamtpopulation, geschlechtsspezifisch	Altersklassen von 15J bis 70J	Frauen	Männer
		Eingabemedium un- spezifisch N = 1278	Eingabemedium un- spezifisch N = 1107
Normalpopulation, alters- und geschlechtsspezifisch	Altersklassen von 15J bis 29;11J bis 59;11J bis 70J	Frauen	Männer
		Eingabemedium un- spezifisch N = 342	Eingabemedium un- spezifisch N = 244
		N = 748	N = 740
		N = 188	N = 123
PC: Patienten mit Alkoholabhängig- keitssyndrom (F10.2)	Altersklassen von 19J bis 75;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 145	
PC: Patienten mit (rezidivierender) depressiver Episode (F32/F33), gesamt	Altersklassen von 18J bis 77;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 310	
PC: Patienten mit (rezidivierender) depressiver Episode (F32/F33), ge- schlechtsspezifisch	Altersklassen von 18J bis 77;11J	Frauen	Männer
		Eingabemedium un- spezifisch N = 210	Eingabemedium un- spezifisch N = 100
PC: Patienten mit phobischer oder an- derer Angststörung (F40/F41)	Altersklassen von 17J bis 70;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 138	
PC: Patienten mit somatoformer Stö- rung (F45)	Altersklassen von 24J bis 69;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 118	
PC: Patienten mit Essstörung (F50)	Altersklassen von 16J bis 51;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 81	
PC: Patienten mit emotional instabiler Persönlichkeitsstörung (F60.3)	Altersklassen von 17J bis 56;11J	Geschlechts- und Eingabemedium-unspezifisch N = 79	





### Fragen zum Nutzungsverhalten

1. Fahren Sie mit dem PKW überwiegend beruflich oder privat?  
 beruflich       privat
2. Fahren Sie einen Firmenwagen oder Ihren eigenen PKW?  
 Firmenwagen       eigener PKW
3. Wie häufig sind Sie mit dem PKW unterwegs?  
 täglich       mehrmals im Monat
4. Fahren Sie häufiger weite Strecken?  
 ja       nein
5. Fahren Sie überwiegend innerstädtisch?  
 ja       nein
6. Fahren Sie in Regionen, in denen Sie sich nicht auskennen?  
 ja       nein
7. Fahren Sie mit Ihrem PKW häufig ins Ausland?  
 ja       nein
8. Transportieren Sie häufig wertvolle Gegenstände im PKW?  
 ja       nein
9. Nehmen Sie häufig andere Personen in Ihrem PKW mit?  
 ja       nein
10. Würden Sie eine fremde Person in Ihrem PKW mitnehmen?  
 ja       nein

**Fragen zum subjektiven Sicherheitsempfinden, zur Viktimisierungserfahrung und zur Wahrnehmung der Kriminalitätsdarstellung in den Medien**

1. Wurde Ihnen persönlich während der letzten 12 Monate absichtlich Ihr Eigentum beschädigt oder zerstört? Dies betrifft nicht die Beschädigungen an ihrem PKW.

ja                       nein

2. Wurde Ihnen in den letzten 12 Monaten Ihr PKW oder ein Teil Ihres Fahrzeugs gestohlen?

ja                       nein

wenn ja:

PKW	gestohlen <input type="checkbox"/>	beschädigt <input type="checkbox"/>
Teile des PKW	gestohlen <input type="checkbox"/>	beschädigt <input type="checkbox"/>

3. Wurde das Eigentum eines Ihrer nahen Verwandten oder Freundes während der letzten 12 Monate absichtlich beschädigt oder zerstört? Dies betrifft nicht die Beschädigungen des PKW.

ja                       nein

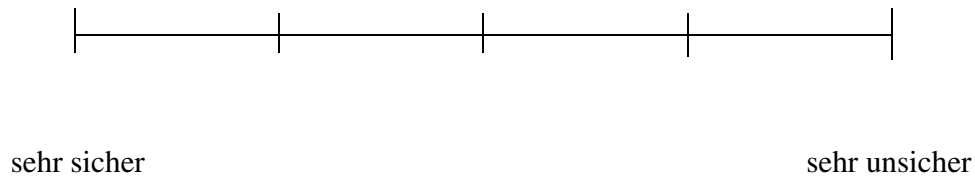
4. Wurde einem Ihrer Verwandten oder nahen Freunde in den letzten 12 Monaten der PKW oder ein Teil des Fahrzeugs gestohlen?

ja                       nein

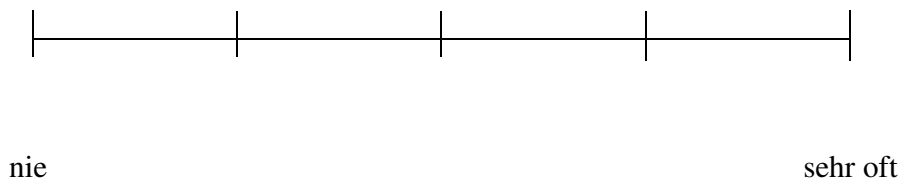
wenn ja:

PKW	gestohlen <input type="checkbox"/>	beschädigt <input type="checkbox"/>
Teile des PKW	gestohlen <input type="checkbox"/>	beschädigt <input type="checkbox"/>

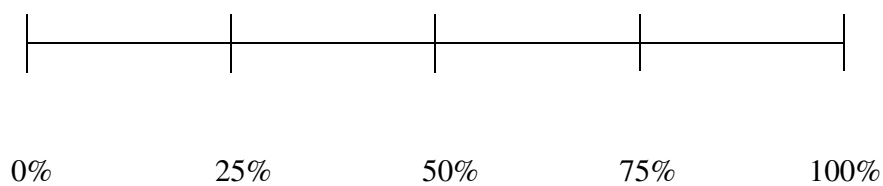
5. Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie nach Einbruch der Dunkelheit alleine in Ihrer Wohngegend unterwegs sind?



6. Wie oft denken Sie daran, selbst Opfer einer Straftat zu werden?



7. Wie hoch ist Ihrer Ansicht nach das Risiko, dass Sie, ein Verwandter oder ein naher Freund in den nächsten 12 Monaten das Opfer einer Straftat werden könnten?



8. Versuchen Sie sich bitte an das letzte Mal zu erinnern, als Sie nach Einbruch der Dunkelheit ausgegangen sind. Haben Sie bestimmte Straßen oder Örtlichkeiten gemieden, um zu verhindern, dass Ihnen etwas passiert?

ja  nein

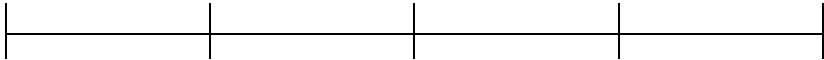
9. Haben Sie sich jemals von einer anderen Person begleiten lassen, wenn Sie abends ausgegangen sind, damit Ihnen nichts zustößt?

ja                       nein

10. Gibt es - außerhalb Ihrer Wohngegend - eine andere Gegend in ihrem Wohnort, in der Sie sich unsicher fühlen?

ja                       nein

11. Haben Sie sich jemals bedroht gefühlt?

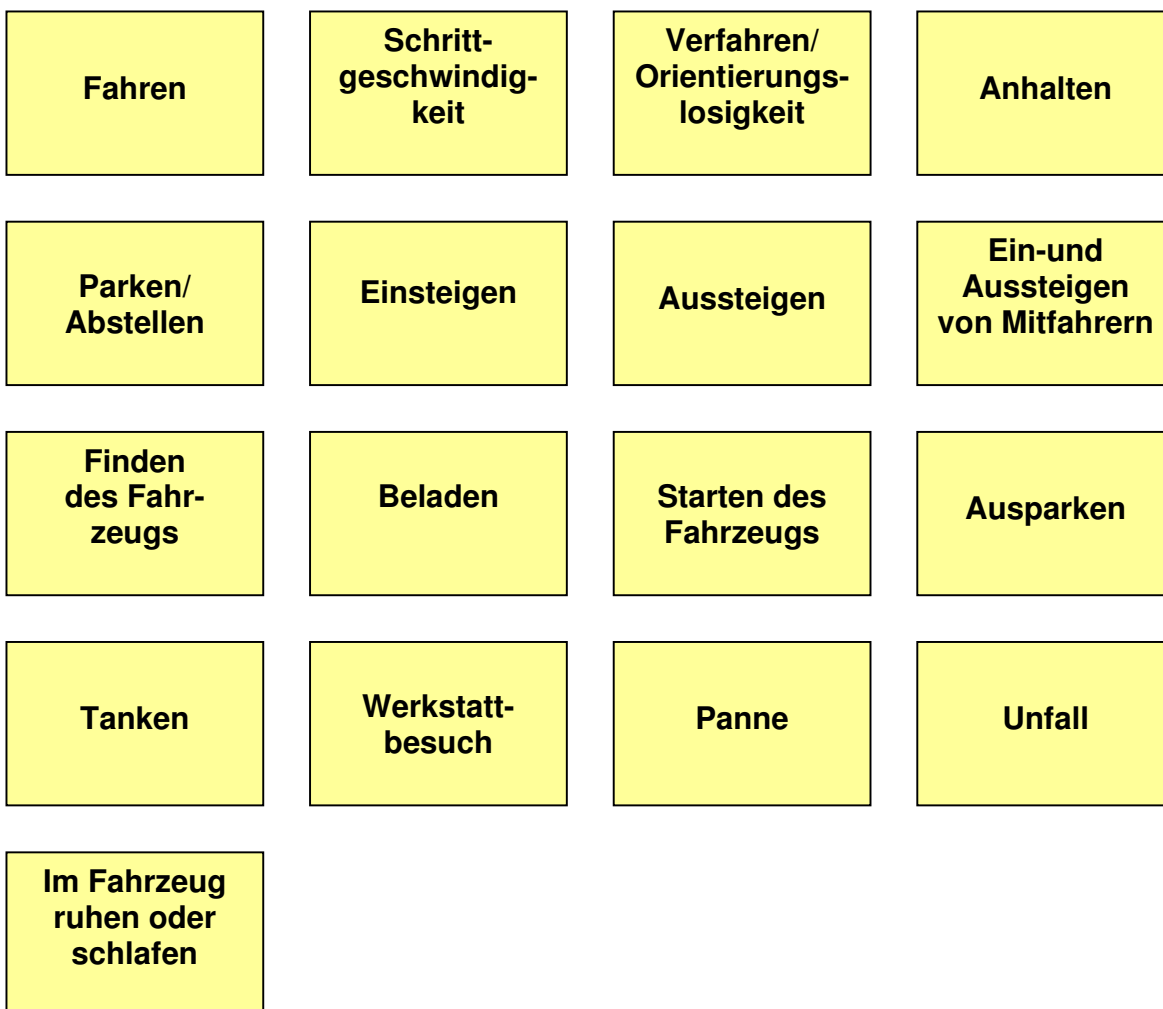
  
nie sehr oft

12. Nehmen Sie spezielle Dienstleistungen in Anspruch oder verwenden Sie Produkte, die Ihre Sicherheit erhöhen?

ja  welche? \_\_\_\_\_ nein

## 10.5 Kartenübersicht der Heidelberger Strukturlegetechnik

Situationen der Fahrzeugnutzung / Verhaltensweisen des Fahrers



**Mögliche Verhaltensweisen potentieller Täter**

<b>Drängeln</b>	<b>Schneiden/ Ausbremsen</b>	<b>Obszöne Gesten/ Provokation</b>	<b>Verfolgung/ Aus- spionieren</b>
<b>Provozierter Unfall</b>	<b>Aufstechen der Reifen</b>	<b>Vandalis- mus/böswillig e Zerstörung</b>	<b>Aufreißen der Tür</b>
<b>Eindringen von Unbefugten</b>	<b>Starten des PKW durch Unbefugte</b>	<b>Diebstahl von Fahrzeug- außenteilen</b>	<b>Teilediebstahl/ Diebstahl mit- geführter Gegenstände</b>
<b>Diebstahl des Fahrzeugs</b>	<b>Bedrohung ohne Waffe</b>	<b>Bedrohung mit Waffe</b>	<b>Tätlicher An- griff ohne Ver- letzungs- folgen</b>
<b>Tätlicher Angriff mit Verletzungs- folgen</b>	<b>Einsatz von Betäubungs- mitteln</b>	<b>Einzeltäter</b>	<b>Tätergruppe</b>

**Kontextfaktoren**

<b>Eigenes Fahrzeug</b>	<b>Firmenwagen</b>	<b>Leihwagen</b>	<b>Leasingfahrzeug</b>
<b>Neues Fahrzeug</b>	<b>Auffälliges Fahrzeug</b>	<b>Allein im Fahrzeug</b>	<b>Mit der Familie im Fahrzeug</b>
<b>Allein mit Kind/ern im Fahrzeug</b>	<b>In der Großstadt</b>	<b>Auf der Autobahn</b>	<b>Landstraße mit angrenzendem Wald</b>
<b>Transport von wertvollen Gegenständen</b>	<b>Gefährliches Viertel</b>	<b>Ohne Telefon unterwegs</b>	<b>Im Ausland</b>
<b>Unbekannte Umgebung</b>	<b>Unbekannte Strecke</b>	<b>In ländlicher Gegend</b>	<b>Auf der Landstraße</b>
<b>In einer Sackgasse</b>	<b>An einer Ampel</b>	<b>Tunnel</b>	<b>An einer Bahn-schranke</b>
<b>Stau</b>	<b>Vor allem bei Dunkelheit</b>	<b>Regen</b>	<b>Nebel</b>



<b>Abstellplatz nicht bekannt</b>	<b>In privater Garage</b>	<b>Parken in gehobenem Wohnviertel</b>	<b>Parkplatz mit angrenzender Grünanlage</b>
<b>Auf einem unbewachten Parkplatz</b>	<b>In einer unbewachten Tiefgarage</b>	<b>Auf einem unbewirtschafteten Rastplatz</b>	<b>In einem unbewachten Parkhaus</b>

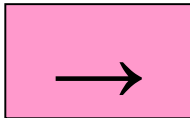
**Das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhende Faktoren**

<b>Fahrzeug ohne Türgriffe</b>	<b>Fahrer-Fahrzeug-Kommunikation</b>	<b>Notlaufprogramm</b>	<b>Night Vision</b>
<b>Mehr Polizei auf der Straße</b>	<b>Rückmeldung über Fahrzeugbelegung</b>	<b>coming/leaving home Funktion</b>	<b>Entriegelung erst bei Erreichen des Fahrzeugs</b>
<b>Notlaufreifen</b>	<b>Automatische Fenster-schließkt. bei Verriegelung</b>	<b>Selbstbewaffnung</b>	<b>Tracking</b>
<b>Automatische Schutzverriegelung</b>	<b>Fahrererkennung</b>	<b>Scheibenschutz</b>	<b>Gegensprechanlage</b>
<b>Automatischer Notruf</b>	<b>Kameraüberwachung</b>	<b>Automatische Selbstverriegelung</b>	<b>Preventive Routing</b>

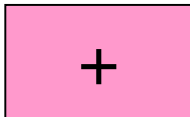
## Relationskarten



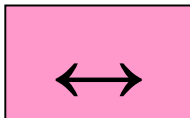
Oberbegriff - Unterbegriff - Relation



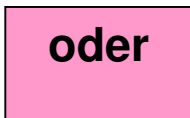
bewirkt  
(A führt zu, bewirkt, erzeugt B)



Und - Relation  
(A und B)



gegenseitige Abhängigkeit  
(A ist von B und B von A abhängig)



Oder-Relation  
(A oder B)



analog  
(A ist ähnlich, ist wie, ist gleich, entspricht B)

## 10.6 Gewünschte Schutzsysteme (Oberklassefahreruntersuchung)

wirken hauptsächlich	beziehen sich auf				
	Opfer	Täter			
	Anzahl gelegter Karten	Anzahl gelegter Karten			
primär präventiv	Preventive Routing	18	Mehr Polizei auf der Straße	14	
	Night Vision	4	Automatische Schutzverriegelung	22	
	Notlaufprogramm/Notlaufreifen	9	Wegfahrsperr	4	
	Fahrerererkennung	10	Fahrerererkennung	0	
	Rückmeldung über Fahrzeugbelegung	1	Scheibensichtschutz	1	
	Entriegelung erst bei Erreichen des Fahrzeugs	1	Automatische Selbstverriegelung	3	
	Coming/leaving Home Funktion	0	Fahrzeug ohne Türgriffe	22	
	Gegensprechanlage	2	Automatische Fensterschließfunktion bei Verriegelung	2	
	Kameraüberwachung	25	Fahrerererkennung	10	
	Fahrer-Fahrzeug-Kommunikation	2			
	Automatischer Notruf	27			
	sekundär präventiv	Notlaufprogramm/Notlaufreifen	9	Tracking	24
		Selbstbewaffnung	12	GPS-Sender, der nicht entfernt werden kann	18
Automatischer Notruf		27			

## 10.7 Online - Fragebogen und Gütekriterien der verwendeten Skalen

### **Fragebogen zur Erfassung der materiellen und immateriellen Kosten beim Fahrzeugdiebstahl**

Der folgende Fragebogen dient der [REDACTED] und beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten rund um die Kraftfahrzeugnutzung, sowie den Fahrzeugdiebstahl. Dabei ist es nicht relevant, ob Sie schon Erfahrungen mit Diebstahl machen mussten. Uns interessieren Ihre persönliche Meinungen und Einschätzungen zum Thema. Aus diesem Grunde gibt es auch keine richtigen und falschen Antworten.

Auf den folgenden 9 Seiten werden Ihnen verschiedene Fragen zu Ihrem Fahrzeug, zu dessen Nutzung, zum Fahrzeugdiebstahl und zu Ihrer Person gestellt. Die Erfassung der Antworten sowie deren Auswertung und zwischenzeitliche Speicherung erfolgt selbstverständlich anonym. Alle Daten werden nach der abgeschlossenen Auswertung, gemäß den aktuellen Datenschutzrichtlinien, gelöscht. Für die Auswertung ist es für uns von großem Interesse, dass Sie alle Items beantworten.

Sollten Sie noch Fragen zu dem Hintergrund der Befragung, zu dem Fragebogen an sich oder zu anderen Punkten haben, wenden Sie sich bitte an:

Sven Tuhscheerer, Dipl. Psych. ([REDACTED])

Telefon: [REDACTED]

E-mail :

[tus@hrz.tu-chemnitz.de](mailto:tus@hrz.tu-chemnitz.de)

Adresse: Sven Tuhscheerer

[REDACTED]

Vielen Dank für Ihre Teilnahme.

*Zunächst würden wir gerne wissen, welchen Stellenwert Ihr Fahrzeug für Sie besitzt. Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen und beurteilen Sie, inwieweit die Aussagen auf Sie zutreffen!*

1. Mein Fahrzeug ist mir...

- unwichtig/ egal    eher unwichtig    weiß nicht    wichtig    sehr wichtig

2. Ein Fahrzeug zu besitzen ist für mich...

- unwichtig/ egal    eher unwichtig    weiß nicht    wichtig    sehr wichtig

- |  | stimme<br>zu             | stimm<br><b>nicht</b>    |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 3. In meinem täglichen Leben benötige ich <b>nicht</b> unbedingt ein Fahrzeug.   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Ich bin auf mein Fahrzeug angewiesen um meiner Arbeit nachgehen zu können.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Es gibt annehmbare Alternativen für mich, die ich nutzen könnte, wenn ich kein Fahrzeug hätte.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Ein Fahrzeug zu besitzen, gehört für mich zum normalen Lebensstandard und ich möchte nicht darauf verzichten.                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. Meinen Arbeitsweg könnte ich nur schwer ohne einen PKW bewältigen.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Ich kann problemlos auf ein Fahrzeug verzichten.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Wenn mein Fahrzeug gestohlen wird, kaufe ich mir auf jeden Fall wieder ein Auto.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich alle meine Wege erledigen.   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Abgesehen von notwendigen Reparaturen, habe ich zusätzlich Geld in mein Fahrzeug investiert z.B. Tuning, Individualisierung.<br>Wenn ja, wie viel? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|  | ca. _____                | €                        |
| 12. Als Hobby arbeite ich in meiner Freizeit an meinem Fahrzeug, abgesehen von notwendigen Reparaturen.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Ich habe zusätzliche Zeit in mein Fahrzeug investiert um die Leistung zu optimieren, es zu veredeln, etc..   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Die zusätzlich investierte Zeit beträgt ungefähr _____ Std. über _____ Wochen  |                          |                          |

**Mit den folgenden Fragen möchten wir gern erfahren, wie Sie Ihr Fahrzeug nutzen.**

1. Wie häufig sind Sie mit dem PKW unterwegs?

- täglich       2-3 mal pro Woche       einmal wöchentlich       mehrmals im Monat

2. Nutzen Sie Ihren PKW überwiegend beruflich oder privat?

- beruflich       privat       beides, zu etwa gleichen Teilen

3. Fahren Sie einen Firmenwagen, Ihren eigenen PKW oder einen Leasingwagen? (Mehrfachangaben möglich)

- Firmenwagen       eigener PKW       Leasingwagen

4. Wer nutzt in Ihrem Haushalt das Fahrzeug mit? (Mehrfachangaben möglich)

- Ehe-/Partner       Kinder       Geschwister       Groß-/Eltern       niemand

5. Fahren Sie mit Ihrem PKW mindestens einmal pro Jahr ins Ausland?  ja       nein

6. Parken Sie überwiegend innerstädtisch?  ja       nein

7. Bringen Sie bitte die folgenden Arten von Parkplätzen, bezogen auf die Nutzungshäufigkeit, in eine **Reihenfolge von 1 bis 3!** ( **1** – nutze ich am meisten bis **3** – nutze ich am wenigsten )

- öffentlich bewacht       öffentlich unbewacht       Privatgrundstück/ Garage

8. Wie oft lassen Sie wertvolle Gegenstände in Ihrem PKW, wenn Sie parken?

- nie       selten/versehentlich       gelegentlich       oft       immer

9. Welche Gegenstände bleiben in Ihrem parkenden PKW zurück? (Mehrfachangaben möglich)

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Handtasche        | <input type="checkbox"/> Geldbörse                 | <input type="checkbox"/> Aktenkoffer           |
| <input type="checkbox"/> Schlüssel         | <input type="checkbox"/> Fahrzeugpapiere           | <input type="checkbox"/> Unterlagen, Dokumente |
| <input type="checkbox"/> MP3-Player        | <input type="checkbox"/> CDs, Kassetten            | <input type="checkbox"/> technische Geräte     |
| <input type="checkbox"/> PDA               | <input type="checkbox"/> Bedienteil vom Radio      | <input type="checkbox"/> Zigaretten            |
| <input type="checkbox"/> Bonbons, Kaugummi | <input type="checkbox"/> mobiles Navigationssystem |  |
| <input type="checkbox"/> Handy             | <input type="checkbox"/> Sonstige: _____           |  |
| <input type="checkbox"/> Keine             |  |  |

1. Wenn Sie Gegenstände im Fahrzeug liegen lassen, bleiben diese dann sichtbar im PKW, verstecken Sie diese und/oder sichern Sie diese extra? (Mehrfachangaben möglich)

- sichtbar       versteckt       extra gesichert (z.B. Sicherheitskoffer)

2. Wo im PKW befinden sich die Gegenstände dann (z.B. im Kofferraum, Handschuhfach, etc.)?

3. Wie häufig vermeiden Sie es in bestimmten Regionen/ Straßen zu parken aus Angst vor Vandalismus oder Diebstahl?

- nie       selten       gelegentlich       oft       immer

**Auf den folgenden drei Seiten werden sich die Fragen um das Thema Fahrzeugdiebstahl drehen. Um die Fragen zu beantworten brauchen Sie keine Erfahrungen diesbezüglich, denn uns interessieren Ihre Meinungen und Einschätzungen.**

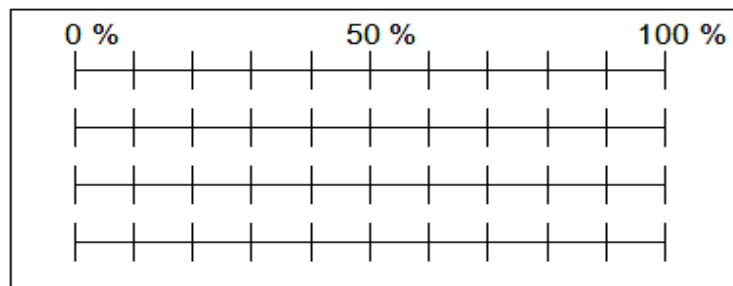
4. Wie hoch schätzen Sie das Risiko ein, dass Ihnen in den nächsten 12 Monaten Ihr PKW, An-/Einbauteile des Fahrzeugs oder Gegenstände aus dem Fahrzeug gestohlen werden bzw. Ihr Fahrzeug beschädigt wird (Vandalismus)?

Komplettes Fahrzeug:

An-/Einbauteile des PKW:

Gegenstände aus PKW:

Vandalismus:



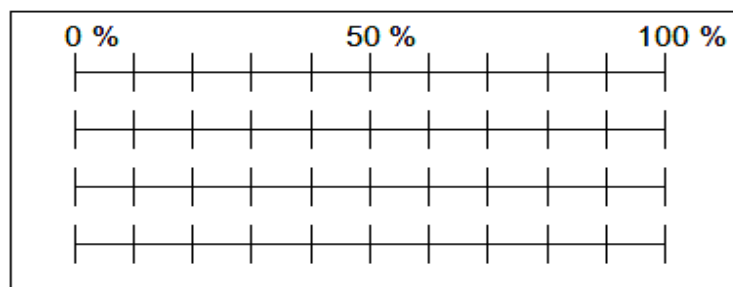
5. Wie hoch schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit ein, dass ein gestohlener PKW, gestohlene An-/Einbauteile des Fahrzeugs oder Gegenstände aus dem Fahrzeug wiedergefunden werden bzw. Vandalismus aufgeklärt wird?

Komplettes Fahrzeug:

An-/Einbauteile des PKW:

Gegenstände aus PKW:

Vandalismus:



1. Stellen Sie sich vor **Ihr Auto** wurde gestohlen. Wie hoch schätzen Sie den finanziellen Verlust ein, den Sie trotz einer evtl. Schadensersatzzahlung durch die Versicherung erleiden? \_\_\_\_\_ €
2. Diesen finanziellen Verlust schätze ich für mich persönlich ein als...  
 sehr niedrig    niedrig    mittelmäßig    hoch    sehr hoch
3. Ich würde den Schaden über die Versicherung regulieren, wenn er min. \_\_\_\_\_ € beträgt.
4. Ich denke, die Versicherung zahlt mir \_\_\_\_\_ % Prozent des aktuellen Werts meines Fahrzeugs als Schadensersatz zurück.
5. Ich würde mir sofort bzw. spätestens nach 2 Wochen ein neues Fahrzeug kaufen.  stimme zu    stimme **nicht** zu
6. Zwischen der Diebstahlmeldung an die Versicherung und der Schadensersatzzahlung durch die Versicherung sollten **maximal** \_\_\_\_\_ Tage liegen.
7. Ich würde mit dem Kauf eines neuen Fahrzeugs warten bis die Versicherung den Schadensersatz ausgezahlt hat.  stimme zu    stimme **nicht** zu
8. Ich müsste zusätzlich zum Schadensersatz der Versicherung etwas zuzahlen, um mir ein vergleichbares Fahrzeug anzuschaffen.  stimme zu    stimme **nicht** zu  
  
Ich würde \_\_\_\_\_ € zuzahlen.
9. Ich müsste finanzielle Hilfe in Anspruch nehmen, damit ich mir ein vergleichbares Auto leisten könnte (z.B. von der Bank, Verwandten).  stimme zu    stimme **nicht** zu
10. Ich schätze den zeitlichen Aufwand für eine **Diebstahlanzeige**, die **Versicherungsregulierung** und andere **Formalitäten** für...  
ein komplettes Fahrzeug auf: \_\_\_\_\_ Std. über \_\_\_\_\_ Woche  
An-/Einbauteile des PKWs auf: \_\_\_\_\_ Std. über \_\_\_\_\_ Woche
11. Der zeitliche Aufwand um mir nach einem Diebstahl ein **anderes Fahrzeug bzw. Ersatzteile** zu besorgen, beträgt für...  
ein komplettes Fahrzeug: \_\_\_\_\_ Std. über \_\_\_\_\_ Woche  
An-/Einbauteile des PKWs: \_\_\_\_\_ Std. über \_\_\_\_\_ Woche



1. Der Schaden, der sich bei einem Autodiebstahl auf mein **Berufsleben** auswirkt, schätze ich ein als...

sehr niedrig/ null    niedrig    mittelmäßig    hoch    sehr hoch

2. Der Schaden, der sich bei einem Autodiebstahl auf mein **Privatleben** auswirkt, schätze ich ein als...

sehr niedrig/ null    niedrig    mittelmäßig    hoch    sehr hoch

3. Bringen Sie folgende Schadensarten in die für Sie zutreffende **Reihenfolge**:  
( 1 – am ärgerlichsten      2 – ärgerlich      3 – am wenigsten ärgerlich)

- der materielle (finanzielle) Schaden  
 der zeitliche Aufwand  
 der immaterielle Schaden (Verletzung der Privatsphäre, etc.)

4. Die Versicherung kann die Schadensersatzzahlung zurückfordern, wenn das gestohlene Fahrzeug innerhalb von 4 Wochen wiedergefunden wird.

Ich warte bis diese Frist abgelaufen ist, bevor ich das Geld verende um mir ein neues Fahrzeug zu beschaffen.

stimme zu    stimme **nicht** zu

5. Ich **möchte** mein unbeschädigtes/ repariertes Fahrzeug nach einem Diebstahl weiternutzen, auch wenn ich mir ein **Neues** leisten könnte.

stimme zu    stimme **nicht** zu

6. Allein das Wissen, dass mein Auto gestohlen und von fremden Personen genutzt wurde, mindert für mich den Wert meines Fahrzeugs.

stimme zu    stimme **nicht** zu

7. Ich **möchte** mein unbeschädigtes/ repariertes Fahrzeug nach einem Diebstahl **nicht** weiternutzen, auch wenn ich mir **kein Neues** leisten könnte.

stimme zu    stimme **nicht** zu

8. Mein Fahrzeug wäre für mich nach einem Diebstahl, wie nach einem Unfall, in seinem **finanziellen** Wert gemindert (abgesehen von sämtlichen Schäden).

stimme zu    stimme **nicht** zu

Sein Wert wäre um \_\_\_\_\_ % gemindert.

1. Mir wurde bereits der PKW, An-/Einbauteile des Fahrzeugs oder Gegenstände aus dem Fahrzeug gestohlen oder beschädigt.  stimme zu  stimme nicht zu

wenn ja:

PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden
An-/Einbauteile des PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden
Gegenstände aus PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden

Das passierte im Jahr \_\_\_\_\_

2. Meinen **Verwandten oder nahen Freunde** wurde bereits der PKW, An-/Einbauteile des Fahrzeugs oder Gegenstände aus dem Fahrzeug gestohlen oder beschädigt.  stimme zu  stimme nicht zu

wenn ja:

PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden
An-/Einbauteile des PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden
Gegenstände aus PKW	<input type="checkbox"/> gestohlen	<input type="checkbox"/> beschädigt	<input type="checkbox"/> wiedergefunden

Das passierte im Jahr \_\_\_\_\_

3. Was wird Ihrer Meinung nach von der **Vollkaskoversicherung** übernommen?  
(Mehrfachangaben möglich)

- Diebstahl des kompletten Fahrzeugs
- Diebstahl von An-/ Einbauteilen von dem Fahrzeug
- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug
- Vandalismus

4. Was wird Ihrer Meinung nach von der **Teilkaskoversicherung** übernommen?  
(Mehrfachangaben möglich)

- Diebstahl des kompletten Fahrzeugs
- Diebstahl von An-/ Einbauteilen von dem Fahrzeug
- Diebstahl von Gegenständen aus dem Fahrzeug
- Vandalismus

**Für uns ist es auch von Interesse, wie Sie generell die Kriminalität in Deutschland einschätzen. Dazu sollen die nächsten Fragen dienen.**

1. Wie hoch schätzen Sie die **Wahrscheinlichkeit**, dass **Ihnen** folgende Arten von Angriffen in den **nächsten 12 Monaten** widerfahren?

	sehr niedrig	niedrig	hoch	sehr hoch
Diebstahl des gesamten Fahrzeuges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diebstahl von An-/ Einbauteilen vom PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diebstahl von Gegenständen aus PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Belästigung/ Nötigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vandalismus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Welche Arten von Angriffen auf Personen und Eigentum **fürchten Sie am meisten**?

	nicht befürchtet	weniger befürchtet	befürchtet	sehr befürchtet
Diebstahl des gesamten Fahrzeuges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diebstahl von An-/ Einbauteilen vom PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diebstahl von Gegenständen aus PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Belästigung/ Nötigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vandalismus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Ich führe Gegenstände für meine persönliche Sicherheit mit mir (z.B. Reizgas Elektroschocker).

nie     selten     gelegentlich     oft     immer

4. Ich besitze einen PC bzw. ein Notebook...

stimme zu     stimme **nicht** zu

5. Ich nutze mit meinem PC bzw. Notebook einen Internetzugang ...

nie     selten     gelegentlich     oft     immer

6. Ich schütze meinen PC vor Angriffen (z.B. Sicherheitsupdates, Firewall, usw.).

nie     selten     gelegentlich     oft     immer

Dafür gebe ich jährlich ca. \_\_\_\_\_ € aus.

6. Die Kriminalität in Deutschland schätze ich folgendermaßen ein.

sehr niedrig     eher niedrig     hoch     sehr hoch

7. Ich meide bestimmte Gegenden aus Angst vor Kriminalität...

nie     selten/     gelegentlich     oft     immer

**Nun würden wir gerne noch etwas über Sie erfahren.**

8. Geschlecht:                                     weiblich                                     männlich

9. Einwohnerzahl Ihres Wohnorts:

<25 Tsd.    25 – 50    50 –100    100 –    250 –    500 Tsd.    1 – 5 Mio.    > 5 Mio.  
                  Tsd.                    Tsd.                    250 Tsd.                    500 Tsd.                    – 1 Mio.

10. Familienstand:

- ledig, allein lebend
- ledig, in Lebensgemeinschaft lebend
- verheiratet
- geschieden oder verwitwet

11. Alter:                                    \_\_\_\_\_ Jahre

12. Nennen Sie uns bitte sämtliche Fahrzeuge, die Sie nutzen und die entsprechenden Daten dazu. **Kreuzen** Sie bitte an bei welchen Fahrzeugen Sie der Fahrzeughalter sind.

	1. Fahrzeug	2. Fahrzeug	3. Fahrzeug
Modell			
Baujahr			
Kaufjahr			
Ich bin der Fahrzeughalter vom [x]			

13. Befinden sich in/an Ihrem PKW Sonderausstattungen, wie z.B. Musikanlage, Navigationssystem, Alufelgen, etc.?     ja     nein

Wenn ja, welche? \_\_\_\_\_

14. Wie hoch schätzen Sie den aktuellen Wert Ihres/r Fahrzeug/e ein?

Erstwagen \_\_\_\_\_ €  
Zweitwagen \_\_\_\_\_ €

15. Welche Versicherung/en haben Sie abgeschlossen? (Mehrfachangaben möglich)

Erstwagen:       Haftpflicht       Teilkasko       Vollkasko  
Zweitwagen:     Haftpflicht       Teilkasko       Vollkasko

16. Wie hoch ist die Selbstbeteiligung bei Ihrer Teil-/ Vollkasko?

Erstwagen \_\_\_\_\_ €  
Zweitwagen \_\_\_\_\_ €

17. Wie viel Geld haben Sie am Ende eines Monats **für sich** zur Verfügung, nachdem Sie die monatlichen Fixkosten z.B. Miete, Strom, Lebensmittel abgezogen haben?

0-249€    250-499€    500-749€    750-999€    1000-1249€    1250-1499€    1500-1749€    1750-1999€    Mehr als 2000€

18. Empfinden Sie dies als ...

unterdurchschnittlich     durchschnittlich     überdurchschnittlich

Subjektiver Wert (Rel.=.874 / 8 Items),

Finanzieller Verlust (Rel.=.60 / 4 Items),

Hobby (Rel.=.55 / 4 Items) und

Kriminalitätseinschätzung (Rel.=.83 / 13 Items)

## 10.8 Täterbeschreibungen

### Täter 1.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter habe bereits in der Jugend kleinere Diebstähle und Körperverletzung begangen, sei dafür nie rechtskräftig verurteilt worden.

#### Delikt1.

Der Täter habe ein Taxi überfallen. Sie seien zu dritt auf Kneipentour gewesen, als das Geld ausgegangen wäre. Beim Wechsel in eine andere Kneipe hätten sie zu dritt einen Taxifahrer überfallen. Er habe den Fahrer während des Überfalls mit einem Messer verletzt.

Die erwartete Strafe lag bei 0 Tagen Arrest und 0 € Geldstrafe, weil zu dem Zeitpunkt der Täter 16 Jahre alt war.

Die tatsächliche Strafe lag bei 3 Jahren und 6 Monaten.

Die erwartete Beute lag bei 100 - 300 €. Die Erfolgswahrscheinlichkeit schätzte der Täter zum Tatzeitpunkt auf 100%.

Die tatsächliche Beute lag bei 0 €.

Das Risiko erwischt zu werden lag bei ca. 10 %.

Die Erfolgswahrscheinlichkeit lag bei 100 %.

#### Strafenerfahrung

40 Arbeitsstunden wegen Beihilfe zum versuchten KFZ Diebstahl. Diese wurden als unangenehm empfunden.

#### Risikoerfahrung:

Täter wurde bereits mehrfach wegen kleinerer Delikte erwischt.

#### Gewinn:

Wurde vermittelt durch die Kollegen. Er selbst hatte keine konkrete Erwartung, fand diesen aber realistisch.

#### Motivation:

Die Gruppe habe schnell an Geld kommen wollen.

---

Gruppendynamische Aspekte standen im Vordergrund, gepaart mit fehlenden abstrakten Tatüberlegungen. Dadurch hohe Nähe zum Objekt, die Auswahl erfolgte spontan. Auslöser war eine empfundene akute finanzielle Notsituation. Alternativen zur Lösung wurden nicht in Betracht gezogen. Ein Abbruch der Tat wurde überlegt, jedoch nicht ausgeführt. Gruppendynamik: Verpflichtungsgefühl.

## Täter 2.

### Sozialisationshintergrund:

Täter habe bereits in der Jugend vor allem Ladendiebstähle und einen gemeinschaftlichen Hausfriedensbruch begangen. Meist hätten die Taten mit Freunden und aus Gruppendynamik heraus stattgefunden.

### Delikt1.

Ein Taxi überfallen. Er sei beim Arbeitsamt gewesen, dort sei ihm die Unterstützung gestrichen worden. Das Geld sei bereits vorher relativ knapp gewesen und als er zu Hause ankam habe er entschieden ein Taxi zu rufen, um den Fahrer zu berauben. Er habe den Plan verwirklicht und sei danach mit dem Taxi geflüchtet. Er habe das Auto wenig später geparkt.

Keine Repräsentation der Strafe.

Die tatsächliche Strafe lag bei 3 Jahren und 6 Monaten.

Die erwartete Beute lag bei 200 €, zu 100% Wahrscheinlichkeit

Die tatsächliche Beute lag bei 180 €.

Das Risiko erwischt zu werden habe in dem Augenblick keine Rolle gespielt.

Die Erfolgswahrscheinlichkeit wurde bei 100 % eingeschätzt.

### Strafenerfahrung:

In Summe 15 Arbeitsstunden wegen Diebstahl, diese wurden als unangenehm empfunden. Vater beglich die Geldstrafen in Summe 250 €.

### Risiko:

Der Täter wurde bereits mehrfach wegen kleinerer Delikte erwischt.

### Gewinn:

Wurde von ihm selbst geschätzt. Allerdings ohne konkrete Anhaltspunkte.

### Motivation:

Die Tat sei aus einer – als akut empfunden – finanziellen Notlage heraus erfolgt.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund, gepaart mit der Angst ohne Geld nach Hause zu kommen, um die Bloßstellung vor der Frau zu vermeiden. Dadurch hohe Nähe zum Objekt, die Auswahl erfolgte spontan. Auslöser war eine akute finanzielle Notsituation. Alternativen zur Lösung wurden nicht in Betracht gezogen, die Entscheidung für das Taxi basierte nicht auf rationellen Überlegungen. Ein Abbruch der Tat wurde überlegt, jedoch nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Verpflichtungsgefühl gegenüber Frau und Kind.

### Täter 3.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei in gefestigten Kreisen aufgewachsen, und sei mit 17 Jahren Vater geworden. Er habe neben der Freundin nur einen Freund, mit dem er häufig ausgegangen sei. Über diesen Kontakt zu seinem Freund habe er schnell eine Substanzabhängigkeit entwickelt. Als Suchtmittel gibt der Täter Heroin und im späteren Verlauf Kokain an. Bis auf wenige Konsumpausen habe er die Substanzen bis zur Inhaftierung konsumiert. Um die hohen Konsumkosten zu finanzieren habe er diverse Tankstellen ausgeraubt und dadurch in Summe ca. 20.000 € erbeutet. Die Drogen habe er sich im Ausland beschafft. Für die Fahrten gibt er an Mietfahrzeuge genutzt zu haben.

#### Delikt1.

Aus Mangel an Geld habe er sich keinen Mietwagen mieten können und deshalb auf illegalem Weg sich ein Auto beschafft. Er habe mit einem alten Schlüssel eines vergleichbaren Fahrzeuges, welcher sich in seinem Besitz befunden hätte, einen VW Passat aus einer Tiefgarage Gestohlen. Mit diesem sei er mehrere Male ins Ausland gefahren, bis die ausländische Polizei in einer Verkehrskontrolle den Wagen aufgrund von diversen Auffälligkeiten sicher stellte habe.

Keine Repräsentation der Strafe.

Die tatsächliche Strafe lag bei 8 Jahren und 6 Monaten. Im Strafzusammenzug (Raub und Fahrzeugdiebstahl).

Die erwartete Beute lag bei 0 € - das Fahrzeug wurde nicht zur Gewinnerzielung gestohlen. Als Gegenwert ist die Miete eines Kfz für ein Wochenende anzunehmen: ca. 300€. Zu 100%.

Die tatsächliche Beute entsprach der Erwartung, das Fahrzeug wurde noch diverse weitere Male als Transportmittel für Drogen benutzt.

Das Risiko erwischt zu werden spielte in dem Augenblick keine Rolle.

Die Erfolgswahrscheinlichkeit lag bei 100 %.

#### Strafenerfahrung

Keine.

#### Risikoerfahrung:

Der Täter sei vorher nie erwischt worden.

#### Gewinn:

Der Gewinn war nicht materieller Natur, sondern ein Auto zum Fahren zu haben.

#### Motivation:

Der Täter gibt an, aufgrund von Aussagen, dass die Taktik (alten Schlüssel benutzen) häufig funktioniere setzte er diese in die Tat um.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund. Hauptsächlich die Abhängigkeit und die daraus erwachsende Notwendigkeit zur Beschaffung der Suchtmittel. Der Fahrzeugdiebstahl erfolgte aus einer empfundenen zeitlichen und finanziellen Notlage / Suchtdruck heraus. Dadurch hohe Nähe zum Objekt, die Auswahl erfolgte durch Probieren. Alternativen zur Lösung wurden nicht in Betracht gezogen, die Entscheidung basierte auf rationalen Überlegungen. Ein Abbruch der Tat wurde nicht überlegt und nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Routine (Beschaffungsfahrt) und kein Mietwagen.



### Täter 4.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei mit mehreren Brüdern mit dem Vater und der Stiefmutter aufgewachsen. Diese habe die Stiefkinder sehr oft physisch bestraft. Er begann sehr früh (im Alter von 10 Jahren) mit dem Diebstahl eines Motorbootes. Die Stiefmutter habe die bestrafende Instanz übernommen. Als die häusliche Situation eskalierte sei, habe es keine weitere strafende Instanz gegeben. Im Verlauf seiner Kindheit habe sich die Intensität und Häufigkeit der Delikte gesteigert, der Täter gibt dabei vor allem Diebstähle in Wohnungen und Läden und Drogenhandel an.

#### Delikt1, 2, 3.

Laut Aussage des Täters habe keine akuter Geldmangel bestanden. Er habe den Wunsch verspürt etwas anderes zu probieren, bzw. das Tätigkeitsfeld zu wechseln. Er habe den Wunsch gehabt in kürzerer Zeit mehr Geld zu verdienen. Er habe Informationen zum Vorgehen von einem Bekannten bekommen, der bereits einen Taxifahrer ausgeraubt habe und dabei erfolgreich gewesen sei. Er habe einen Taxifahrer beraubt, allerdings nicht mit dem erhofften finanziellen Erfolg. Er habe es noch 2 weitere Male versucht, mit ähnlichem Misserfolg. Beim dritten Versuch habe er den Taxifahrer am Hals und an der Hand verletzt.

Der Täter habe keine Repräsentation der Strafhöhe gehabt, es sei ihm aber bewusst gewesen, dass es auf eine Freiheitsstrafe hinauslaufen könnte, allerdings ausgesetzt zur Bewährung.

Die tatsächliche Strafe lag im Strafzusammenzug (3-facher Raub und Automatendiebstahl) bei 3 Jahren und 9 Monaten.

Die erwartete Beute lag bei 2000 €. Zu 100%.

Die tatsächliche Beute entsprach mit 135€, 80€ und 0€ nicht der Erwartung.

Das Risiko erwischt zu werden habe er nach eigenen Angaben auf 0% durch Vorsichtsmaßnahmen minimiert.

Die Erfolgswahrscheinlichkeit lag bei 100 %.

#### Strafenerfahrung

Keine rechtsstaatlichen Strafen in der Vorgeschichte.

#### Risikoerfahrung:

Der Täter sei vorher nie erwischt worden.

#### Gewinn:

Ab dem Zeitpunkt der ersten erfolgreichen Diebstähle habe für den Täter Gewinnmaximierung im Vordergrund gestanden.

#### Motivation:

Alt Motivation gibt der Täter Aussagen eines Kollegen an, dass ca. 2000€ bei einem Taxiraub zu holen seien setzte er das Vorhaben in die Tat um.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund. Hauptsächlich der Wunsch nach viel Geld und wenig Arbeit. Er erreichte schnell einen hohen Lebensstandard, zu dem auch der Konsum von diversen Drogen in nicht missbräuchlicher Menge beitrug. Keine erwachsende Notwendigkeit zur Beschaffung durch das Handeln mit Drogen. Der Taxiraub erfolgte aus keiner finanziellen Notlage. Abstrakte Tatüberlegungen waren vorhanden. Alternativen zur Bereicherung wurden erst ab dem 2. Raub in Betracht gezogen, die Entscheidung basierte auf rationalen Überlegungen. Ein Abbruch der Tat wurde nicht überlegt und nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Ausprobieren eines Tipps mit hohem finanziellem Anreiz.

### Täter 5.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei mit seinen Eltern und einer etwas älteren Schwester in geregelten Verhältnissen aufgewachsen. Seine Mutter sei Polin und dadurch habe er auch Kontakt zur Familie mütterlicherseits, die in Polen wohne. Der Onkel mütterlicherseits sei bereits im KFZ- Diebstahlgeschäft aktiv gewesen. Mit 14 Jahren habe es einen Zwischenfall mit der Schwester gegeben – diese sei fast verschleppt worden. Er habe eine Ausbildung zum KFZ –Mechaniker absolviert. Mit 17 Jahren sei er Vater geworden und sei Mitglied in einer Hooligan Gruppierung gewesen. Mit 18 Jahren habe er sich von seiner Freundin getrennt und sei zum Wehrdienst gegangen. Während dieser Zeit habe er seine kriminellen Aktivitäten weitestgehend eingestellt. Nach der Bundeswehrzeit (2007) sei seine einzige legale Einnahmequelle weggefallen. In Kombination mit dem Angebot eines Freundes, der einen Im- Exportladen betrieben habe, sei es zum den Einstieg in die Organisierte Kriminalität (OK) gekommen.

#### Delikt1, 2.

Nach dem Wehrdienst habe der Täter vermehrt Geldmangel empfunden. Um den gewohnten Lebensstandard zu halten sei er bei seinem Freund ins Fahrzeugdiebstahlgeschäft eingestiegen. Sie hätten die Taten stets gemeinschaftlich begangen. Innerhalb von ca. 6 Monaten hätten beide eine erhebliche Menge Fahrzeuge auf Auftrag gestohlen. Zwischenzeitlich hätten sie die Aktivitäten zu Navi- und Gegenständediebstahl sowie zusätzlich Drogenhandel verlagert. Bei einem gemeinschaftlichen Navi-Diebstahl sei er direkt erwischt worden. Anschließend habe er noch weitere Straftaten im Milieu begangen, ohne Bezug zur Fahrzeugkriminalität.

Der Täter habe keine Repräsentation der Strafhöhe aber das Bewusstsein besessen, dass es auf eine Freiheitsstrafe hinauslaufen könnte. Die tatsächliche Strafe lag bei 6 Monaten im Strafzusammenzug (Einbruch & Diebstahl KFZ). Die Strafe war verhältnismäßig gering, aufgrund fehlender Nachweise und keiner Vorstrafen wegen Diebstahl.

Die erwartete Beute war abhängig vom Fahrzeug (~Teil). Zu 100%, da Auftragsdiebstahl.

Die tatsächliche Beute entsprach der Erwartung.

Das Risiko erwischt zu werden minimierte er nach eigenen Angaben auf 0% durch die Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen. Die Erfolgswahrscheinlichkeit lag bei 100 %.

#### Strafenerfahrung

Als Hooligan eine Strafe wegen Körperverletzung (AS), eine 2. Anzeige wurde fallen gelassen.

#### Risikoerfahrung:

Der Täter sei vorher bei Prügeleien im Stadion erwischt worden. Diese Erfahrungen habe wenig Einfluss gehabt– ihn jedoch planvoller und vorsichtiger werden lassen.

#### Gewinn:

Ab dem Zeitpunkt der ersten erfolgreichen Diebstähle habe Gewinnmaximierung im Vordergrund gestanden und diese habe er entsprechend umgesetzt.

#### Motivation:

Der Täter git an aufgrund von den eigenen Erfahrungen und denen seines Kollegen, dass sehr viel Gewinn im Spiel sei - alle Auftrags- Diebstähle in die Tat umgesetzt zu haben.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund. Hauptsächlich der Wunsch nach viel Geld. Er erreichte schnell einen hohen Lebensstandard während der BW-Zeit. Alternative, legale Einnahmen verlor er schnell aus den Augen. Teilediebstähle erfolgten meist aus empfundener finanzieller Notlage. Abstrakte Tatüberlegungen vorhanden. Bewusster Know-How Aufbau um Risiko zu minimieren. Interaktionsdynamik: Sein Freund vermittelte ihm den Fahrzeugdiebstahl mit hohem finanziellem Anreiz.

### Täter 6.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei zusammen mit seiner Schwester, Mutter und Großmutter aufgewachsen. Den Vater habe er nur einmal gesehen – sonst habe keinerlei Kontakt bestanden. Mit 5 Jahren sei ein Stiefvater in die Familie gekommen. In dieser Zeit, berichtet er, sei es Übergriffversuche und vollendete Übergriffe seitens des Stiefvaters auf ihn gekommen. Kurz danach habe sich die Mutter vom Stiefvater getrennt und die Familie sei vom Dorf in Stadt gezogen. Dort habe er neue Freunde kennengelernt. Über diese Freunde sei er zum Ladendiebstahl gekommen. Als die Mutter einmal nicht zu Hause gewesen sei habe er sich ihr Auto genommen. Diese Spritztour sei mit einem Unfall geendet. In der Folge hätten noch weitere Spritztouren stattgefunden – allerdings mit den Fahrzeugen der Eltern von Freunden.

#### Delikt 1, 2.

Es habe kein akuter Geldmangel bestanden. Das zentrale Bedürfnis sei das Fahren mit Autos, zum Testen der eigenen Fähigkeiten und Kontrollmöglichkeiten. Die Fahrzeuge seien stets mit Schlüssel gestohlen und für Spritztouren gebraucht worden. Die Fahrzeuge seien meist in leicht beschädigtem Zustand abgestellt worden. Nach der ersten Verurteilung (2 Jahre, 9 Monate) habe er nochmals 12 Fahrzeuge gestohlen – teilweise als Neuwagen mit Papieren aus Autohäusern. Die Fahrzeuge seien nie veräußert und nur zum Zwecke der Benutzung entwendet worden. Anschließend sei er durch die Aussagen eines Freundes ermittelt und zu einer 2. Freiheitsstrafe (2 Jahre) verurteilt worden. Der Täter habe keine Repräsentation der Strafhöhe aber das Bewusstsein gehabt, dass es auf eine Freiheitsstrafe hinauslaufen könnte. Die erste Strafe lag bei 2 Jahren und 9 Monaten, die zweite bei 2 Jahren. Die erwartete Beute war stets die Benutzung des Fahrzeuges. Zu 100%. Die tatsächliche Beute entsprach meist der Erwartung – fokussiert wurden Fahrzeuge mit Schlüssel. Das Risiko erwischt zu werden spielte eine untergeordnete Rolle, da die Repräsentation in Phasen weit vor oder direkt nach einem Diebstahl erfolgte. Sobald der Drang nach dem Fahrkick hoch genug war, waren Risiko, Strafe und andere Konsequenzen nicht mehr repräsentiert / handlungsleitend. Die Erfolgswahrscheinlichkeit lag nach eigenen Angaben bei 100 %.

#### Strafenerfahrung

In der Vorgeschichte gab es Verurteilung wegen Ladendiebstahl, Fahrzeugdiebstahl und Einbruchdiebstahl.

#### Risikoerfahrung:

Der Täter wurde vorher bereits durch die Mutter und später durch die Polizei bei seinen Taten entdeckt, bevor er seine aktuelle Strafe (2 Jahre) antrat.

#### Gewinn:

Es habe keine Gewinnmaximierung im Vordergrund gestanden, sondern die Tatsache, dass er unterschiedliche, hochwertige Autos fahren wollte (Kick) und dafür nicht ausreichend finanzielle Mittel hatte. Insgesamt habe auch das Entwenden des KFZ zum Gesamterlebnis (Kick) dazu gehört.

#### Motivation:

Aufgrund von persönlichen Aspekten und Kollegen in seinem Umfeld ergab sich eine Passung, die für ihn selbstwertdienliche Erfahrungen bedeuteten (selbst Kontrolle haben und die Anerkennung seiner Freunde). Die Taten dienten der Befriedigung eines Kickerlebens.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund. Hauptsächlich spielten der Wunsch nach Abgrenzung von der „langweiligen Dorfjugend“ und Anerkennung sowie Aufmerksamkeit eine Rolle. Der Diebstahl der Fahrzeuge erfolgte aus keiner finanziellen Notlage heraus. Abstrakte Tatüberlegungen waren nicht vorhanden. Alternativen zum Diebstahl wurden nicht in Betracht gezogen, die Entscheidungen basierten auf persönlichen Bedürfnissen. Ein Abbruch der Tat wurde nicht überlegt und nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Selbstwertsteigerung durch Anerkennung (Angst) der Freunde bei den Spritztouren („Kontrolle über Personen haben“), Befriedigung durch Kickerleben.

### Täter 7.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei in normalen elterlichen Verhältnissen zusammen mit seiner Schwester aufgewachsen. Er habe zeitig seine Frau kennengelernt und werde demnächst Vater. Bis zum Abschluss der Hauptschule sei er gut integriert gewesen. Ab der 10. Klasse – mit dem Schulwechsel - habe er häufig Probleme mit Mitschülern gehabt, Schlägereien habe es öfters gegeben. Als er ein gestohlenen Fahrrad gefunden und dies benutzt habe, sei er das erste Mal strafrechtlich auffällig wegen Unterschlagung geworden.

#### Delikt 1.

Es habe kein akuter Geldmangel vorgelegen. Sein Cousin sei zu Besuch gewesen und habe sich „Taschengeld verdienen“ wollen. In dieser Situation habe er sich nicht abgrenzen können und habe mit ihm die Tat gemeinschaftlich begangen. Sie hätten zusammen einen Taxifahrer auf dem Weg nach Hause, von einer Kneipentour kommend, überfallen.

Das Risiko erwischt zu werden habe eine große Rolle gespielt, allerdings habe er seine eigenen Bedürfnisse (nicht in Konflikt mit Gesetz und Polizei kommen) denen seines Cousins untergeordnet

Die Strafe betrug 3 Jahre ohne Bewährung – in Tateinheit mit versuchtem Totschlag. Er schätzt die Strafe als nicht angemessen ein (zu hoch).

#### Strafenerfahrung

In der Vorgeschichte gab es keine rechtskräftige Verurteilung, jedoch diverse Strafen wegen Schlägereien / Körperverletzung.

#### Risikoerfahrung:

Da im Vorfeld keine Straftaten in diesem Bereich vorlagen gab es bei dem Täter keine Risikorepräsentation. Stellvertretend habe er die Einschätzungen seines Cousins übernommen.

#### Gewinn:

Der Täter gibt an keine Gewinnerwartung gehabt zu haben. Der Aspekt seinen Cousin nicht „hängen zu lassen“ habe im Vordergrund gestanden. Tatsächlich erbeuteten sie zusammen 300 €.

#### Motivation:

Aufgrund von persönlichen Aspekten (wenig durchsetzungsfähig) und der Dominanz seines Cousins habe sich die Konstellation ergeben. Die Tat konnte er nach eigenen Angaben nicht mehr abbrechen.

---

Individuelle Aspekte standen bei der Tat im Vordergrund. Hauptsächlich benennt er die Beziehung zu seinem Cousin. Der Raubüberfall erfolgte aus keiner finanziellen Notlage. Abstrakte Tatüberlegungen waren nach den Angaben des Täters nicht vorhanden. Alternativen zum Raub wurden durch ihn zwar in Betracht gezogen, die Entscheidung basierte jedoch auf den Bedürfnissen seines Cousins. Ein Abbruch der Tat wurde überlegt und nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Pflichtgefühl gegenüber Familienmitglied und Anerkennung.

### Täter 8.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei in normalen elterlichen Verhältnissen zusammen mit seinen Schwestern aufgewachsen. Er sei der Jüngste und habe stets die Zuwendung seiner Eltern gehabt. Während des GWD habe er neue Freunde kennengelernt. In der Gruppe habe er sich wohlgefühlt. Er habe Geborgenheit erfahren, die er aus dem Elternhaus kannte. In dieser Konstellation habe er sich an diversen Zigarettenselbstbedienungsbänken beteiligt. Bei den Taten hätte weniger die Bereicherung als das Gefühl der Zugehörigkeit eine Rolle gespielt. Zusammen mit dem Aufbruch mehrerer Kioske habe er 1 Jahr Jugendarrest ohne Bewährung erhalten. Diese Strafe sei von ihm nicht direkt angetreten worden

#### Delikt 1.

Es habe kein akuter Geldmangel bestanden. Zuerst stiehlt er ein Fahrzeug aus einer Werkstatt und wird wenig später festgenommen. Er erhielt 2 Jahre Jugendarrest ohne Bewährung (inkl. dem 1. Jahr). Er nutzt die Freigänge um weitere Fahrzeuge zur Benutzung zu stehlen. Mit diesen macht er Touren durch ganz Deutschland und versuchte dabei nicht sich zu verstecken. Durch seine positiven Erfahrungen in der JVA (psychologische Betreuung) definierte er dies schnell als sein Zuhause. Im weiteren Verlauf nutzte er stets die Strafflockerung (Freigänge) für Fahrzeugdiebstähle und Spritztouren. Auf einer Flucht konnte er auf die – für ihn - typische Weise kein Auto aus einer Werkstatt stehlen und fuhr mit einem Taxi. Während der Fahrt verließ die Taxifahrerin das Taxi (aus Angst vor einem möglichen Überfall) woraufhin er mit dem Taxi selbst weiterfuhr. Dafür bekam er eine weitere Strafe von 4 Jahren.

Das Risiko erwischt zu werden spielte gar keine Rolle, denn sobald er lang genug (3-4 Wochen) auf der Flucht war wollte er zurück in die JVA. Seit 1980 verbüßt er diverse Haftstrafen, welche durch die Fluchtversuche verlängert wurden. Zusätzlich befand er sich in Sicherheitsverwahrung in Kombination mit therapeutischer Intervention.

#### Strafenerfahrung

In der Vorgeschichte mehrere Haftstrafen. Diese seien für den Betroffenen ohne – bzw. mit positiver – Valenz („Der Knast ist mein Zuhause“).

#### Risikoerfahrung:

Die Risikoerfahrung spielt für ihn nach seinen Angaben keine Rolle.

#### Gewinn:

Der Täter habe keinen Gewinn und keine Gewinnerwartung gehabt. Das Diebesgut (KFZ) habe er als Mittel zum Zweck (Flucht und Herumfahren) gesehen.

#### Motivation:

Aufgrund von persönlichen Aspekten (Angststörungen) und fehlender Intervention nutzte er die Taten um verurteilt zu werden.

---

Individuelle Aspekte standen im Vordergrund. Hauptsächlich die Störung der Persönlichkeit. Abstrakte Tatüberlegungen waren vorhanden, dienten aber nicht der Risikominimierung. Alternativen zum Diebstahl wurden nicht in Betracht gezogen, die Entscheidung basierte auf dem Bedürfnis in den Vollzug (sein Zuhause) zu kommen. Ein Abbruch der Tat wurde überlegt und nicht ausgeführt. Interaktionsdynamik: Bedürfnis nach Struktur und Zuwendung und der Tatsache dass dies im Vollzug ausreichend vorhanden ist.

### Täter 9.

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei bei seiner Mutter und mit einer 1 Jahre jüngeren Schwester aufgewachsen. Sein Vater sei 1995 verstorben. Seine Eltern seien Kroaten, er sei in Deutschland geboren. Er habe eine Ausbildung zum KFZ-Mechaniker begonnen und abgebrochen als seine Frau schwanger wurde. Danach habe er seinen Wehrdienst in Kroatien abgeleistet. Er habe mit 16 Jahren mehrere Ladendiebstähle begangen. Zur ersten Verurteilung sei wegen Verstoßes gegen das BTMG gekommen. Finanzielle Aspekte hätten bei den ersten Taten keine Rolle gespielt. Anschließend habe er vor allem mit gestohlenem Schmuck gehandelt, um seine finanzielle Lage aufzubessern.

#### Delikt 1, 2, 3.

Nachdem er aus Kroatien (1995) zurückkehrt sei: habe er akuten Geldmangel empfunden. Ein Freund habe ihm von einem lukrativen Geschäft erzählt. In der weiteren Zeit habe er auf Verlangen Autoteile von ca. 250 Fahrzeugen (an Ort und Stelle) wie Felgen, Lampen, Stoßfänger gestohlen. 1996 sei er auf komplette Fahrzeuge gewechselt, um seinen Gewinn zu steigern. Nach ca. 300 bis 400 gestohlenen Fahrzeugen, die er gemeinsam mit 2 Kollegen zerlegte oder direkt weiter verkaufte habe, sei er 1998 verhaftet und für 46 nachweislich gestohlene Fahrzeuge für 3 Jahre und 6 Monate verurteilt worden. Nach Verbüßen dieser Strafe (2001) habe er Geld durch den legalen Umbau von Fahrzeugen verdient. Nach ca. 14 Monaten habe er begonnen gestohlene Teile zu kaufen und zu verbauen, um den Gewinn zu erhöhen. Kurze Zeit später sei der legale Umbau nicht mehr gut gelaufen und die Ausgaben überstiegen die Einnahmen. Aufgrund des finanziellen Engpasses habe er wieder mit dem Diebstahl von Fahrzeugen begonnen. Nach 7 weiteren Fahrzeugen sei er 2004 verhaftet und verurteilt worden. Die Urteile seien für den Diebstahl von 3 KFZ und der Hehlerei von 4 KFZ ergangen. Zusammen mit 16 Monaten Bewährungswiderruf aus der ersten Verurteilung lag die aktuelle Strafe so bei 4 Jahren. Das Risiko erwischte zu werden spielte gegenüber den monetären Anreizen eine untergeordnete Rolle.

#### Strafenerfahrung

Die beiden vorangegangenen Haftstrafen hatten insofern keinen Einfluss, als dass die kriminellen Aktivitäten unter Erhöhung der Vorkehrungsbemühungen wieder aufgenommen wurden.

#### Risikoerfahrung:

Spielt für ihn eine didaktische Rolle – aus eigenen Fehlern und denen der Anderen lernen. Die Erfahrungen dienten immer der Verbesserung seiner aktuellen Strategien.

#### Gewinn:

Der Gewinn habe stets im Vordergrund gestanden. Er habe versucht das Kosten – Nutzenverhältnis stets zu optimieren, indem er besonders lukrative Aufträge mit (aus seiner Sicht) geringem Risiko wählte und teilweise Diebstahlsanfragen ausschlug.

#### Motivation:

Als Motivation gibt der Täter persönliche Aspekte (Frau und Kinder sowie Ansprüche an Lebensstandard) an, die vermittelter Erfahrungen von kriminellen Freunden und fehlender Alternativen spielten bei den ersten Diebstählen eine weitere Rolle. Mit jedem erfolgreichen Diebstahl habe sich seine Risikopräsentation verringert.

---

Initiierend standen individuelle Aspekte im Vordergrund. Diese adressierten hauptsächlich empfundene finanzielle Engpässe sowie der Wunsch nach finanzieller Sicherheit (Polster). Abstrakte Tatüberlegungen waren stets vorhanden, dienten der Gewinnmaximierung und Risikominimierung. Alternativen zum Diebstahl wurden in Betracht gezogen, er sei zur Tarnung weiter seiner regulären Tätigkeit nachgegangen – habe diese aber zum Schluss zu Gunsten der Fahrzeugdiebstähle und Aufbereitung aufgegeben.

Interaktionsdynamik: Er suchte und fand den Kontakt in die OK – in dessen späterem Verlauf sowohl freundschaftliche als auch finanzielle Abhängigkeiten ergänzend hinzukamen.

### **Täter 10.**

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei bei seinen Eltern in geregelten Verhältnissen aufgewachsen. Mit 20 Jahren habe er seine Freundin kennengelernt, mit der er noch liiert sei. Mit 18 Jahren habe er versucht zusammen mit einem Freund ein – mit Schlüssel – abgestelltes Fahrzeug für eine Spritztour zu stehlen, sei aber „in flagranti“ festgenommen. Dafür habe er 1 Wochenende Jugendarrest bekommen. Anschließend habe er verschiedene Gegenstände (Schmuck, Technik etc.) geholt, um seinen Lebensstil zu finanzieren. Während dessen habe er Vollzeit gearbeitet. Durch Zufall habe er ein gestohlenen Motorrad angeboten bekommen, welches er nach dem cleanen (Aufbereitung) mit Gewinn weiter veräußern konnte. Dieses Vorgehen habe er ausgebaut und dabei Teilaufgaben an andere Personen delegiert, wie zum Beispiel das Stelen der Motorräder und deren Aufbereitung. In dieser Zeit habe er sein reguläres Arbeitsverhältnis beendet.

#### Delikt1.

Der Täter habe mit gefälschten Schecks Fahrzeuge erworben und diese direkt im Anschluss an Zwischenhändler oder Privatpersonen veräußert. Zeitnah sei er verhaftet worden, weil eine Freundin ihn angezeigt habe. Nach 6 Monaten U-Haft sei er mit einer 6-monatigen Bewährungsstrafe entlassen worden. Da die Einnahmen aus den kriminellen Aktivitäten gepfändet (bzw. zur Strafreduzierung/- freiwillig übergeben) wurden befand er sich nach der Entlassung in finanziellen Schwierigkeiten. Um diese zu beheben und den Gewinn noch weiter zu steigern inserierte er in Zeitungen und Internetbörsen Fahrzeuge, die nicht vorhanden waren. Er habe zur Barzahlung der Fahrzeuge aufgefordert und bei der Transaktion wurde dann der potentielle Käufer meist mit einer Schusswaffe bedroht und zur Herausgabe des Geldes gezwungen. Nach diversen erfolgreichen Taten sei es bei der fingierten Übergabe zum Schusswechsel gekommen, bei dem ein potentieller Käufer lebensbedrohlich verletzt worden sei. In diesem Zusammenhang sei er festgenommen worden. Aufgrund der Schwere der Taten und dem Schusswaffengebrauch wurde er zu einer Haftstrafe von 13 Jahren und 6 Monaten verurteilt. Das Risiko erwischte zu werden spielte gegenüber den monetären Anreizen eine untergeordnete Rolle.

#### Strafenerfahrung

Die 6-monatige U-Haftstrafe habe für ihn anfänglich eine abschreckende Wirkung gehabt. Nach kurzer Zeit habe er diese vergessen und er die Strafe als harmlos im Vergleich zu den Taten und Gewinnen betrachtet.

#### Risikoerfahrung:

Der Täter habe das Risiko massiv unterschätzt, er habe wenig Erfahrung in der Risikoeinschätzung durch die langsame Steigerung der Taten und lange Zeit hohe Erfolgsquoten.

#### Gewinn:

Der Gewinn habe stets im Vordergrund gestanden. Er habe versucht das Kosten – Nutzenverhältnis stets zu optimieren. Deutlich sei dies anhand der Steigerung der Werte pro Transaktion und dem Abwenden von unlukrativen Geschäften. Indem er Angebote mit (aus seiner Sicht) geringem Risiko wählte und teilweise Diebstahlsanfragen ausschlug versuchte er das Risiko für sich zu minimieren.

#### Motivation:

Seine Motivation sieht der Täter in einer Kombination von persönlichen Aspekten (Wunsch nach Anerkennung) und Freunden mit materiellen Ressourcen (Eltern oder selbst kriminell) mit denen er „mithalten“ wollte.

---

Initiierend standen individuelle Aspekte im Vordergrund. Nach anfänglichen positiven Erfahrungen steigerte er schnell die kriminellen Aktivitäten – immer mit Blick auf die Maximierung von Gewinn und Reduktion von Risiko und Strafe. Nur in wenigen Fällen habe er selbst gestohlen, die zu erwartende Strafe sei nach seiner Auffassung geringer bei dem reinen Handeln mit gestohlenen Gegenständen. Somit habe er sich darauf spezialisiert.

### **Täter 11.**

#### Sozialisationshintergrund:

Der Täter sei bei seinen Eltern in geregelten Verhältnissen mit 2 Schwestern aufgewachsen. Seine erste Straftat (Ladendiebstahl) habe er mit 9 Jahren als Mutprobe begangen. Mit 12 Jahren sei er wegen Sachbeschädigung angezeigt worden– die Anzeige sei allerdings fallen gelassen worden. Danach sei er wegen Körperverletzung zu 30 Arbeitsstunden und kurz darauf wegen Verstoßes gegen das BtmG verurteilt worden. Trotz dessen habe er weiter Cannabis konsumiert. Um den Konsum zu finanzieren er habe gemeinschaftlich mit seinen Freunden Passanten beraubt und habe diverse Diebstähle in Büros und Spinden begangen. Mit 16 Jahren sei er bei einem Raubüberfall auf einen Passanten festgenommen worden und habe eine Freiheitsstrafe von 1 Jahr und 2 Monaten bekommen, welche zur Bewährung ausgesetzt wurde. Nach 2 Monaten krimineller Abstinenz habe er sich wieder an den Raubüberfällen auf Passanten beteiligt und sei kurze Zeit später zu weiteren 1 Jahr und 6 Monaten Bewährung verurteilt worden. Aufgrund dieser Verurteilung habe er beschlossen in einem Jugendbetreuten Wohnen Abstand zu gewinnen. Dies sei ihm anfangs auch gelungen.

#### Delikt1.

Über das betreute Wohnen habe er seinen Mittäter kennengelernt. Als beide an einem Abend zusammen erhebliche Mengen Alkohol konsumierten hatten, hätten sie ein Taxi zusammen überfallen. Wenige Tage später seien beide festgenommen worden. In erster Instanz habe er eine Freiheitsstrafe von 6 Jahren bekommen, welche in zweiter Instanz auf 4,5 Jahre revidiert wurde.

Das Risiko erwischt zu werden habe eine wichtige Rolle gespielt, er habe dies aber den Gegebenheiten untergeordnet (Alkoholkonsum und der Aussage seines Freundes mit Aussicht auf 300 bis 400 € Gewinn).

#### Strafenerfahrung

In der Vorgeschichte seien die beiden anfänglichen Haftstrafen wurden zur Bewährung ausgesetzt worden. Dies habe für ihn nicht die nötige bestrafende Wirkung gehabt, ihn von weiteren Taten abzuhalten.

#### Risikoerfahrung:

Falls der Täter Risikoeinschätzungen vornahm, waren diese angemessen. Als Gründe, warum er sich dennoch an den Taten beteiligte nannte er kollegiale Pflichten, Gruppendynamische Prozesse und das „Nicht weiter über das Risiko nachdenken“.

#### Gewinn:

Als Gewinn bezeichnete er die Finanzierung seines Konsums. Dazu habe er häufig kleinere Mengen Cannabis verkauft. Das nötige Geld habe er zusammen mit Freunden im Rahmen der Diebstähle und Raubüberfälle beschafft. Der Überfall auf den Taxifahrer falle nicht in den Bereich der Beschaffungskriminalität. Finanzielle Motive spielten in diesem Fall eine stark untergeordnete Rolle.

#### Motivation:

Als Motivation benennt der Täter grundsätzlich die Bereitschaft Dinge auszuprobieren. Gerade der Umgang mit seiner Clique und der fehlenden Abgrenzungsfähigkeit führten zur Beteiligung an den Taten.

---

Es standen Gruppendynamische Aspekte im Vordergrund, von denen er sich nicht ausreichend abgrenzen konnte. In Kombination mit seinem ausgiebigen Cannabiskonsum fehlten ihm die – zum Ausstieg – nötigen Perspektiven. Verglichen mit dem Gewinn habe er sich einem sehr hohen Risiko ausgesetzt, welches er erfolgreich verdrängt habe bzw. durch den Konsum nicht wahrnahm habe.



## 10.9 Rangsummenstatistik und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie)

Mittlere Ränge berechnet mit Friedman-Test in SPSS 18 (International Business Machines Corp., 2009).

NPART TESTS

```
/FRIEDMAN=großstadt anhsit ländlgeg ausland unbekgeg eigFZ firmenwa
neuesFZ alleinimFZ mitkindfam ohnetel nebelreg dunkel autobahn
unbewpark tunnel leihfz transpgeg aufffz
/STATISTICS DESCRIPTIVES
```

```
/MISSING LISTWISE.
```

### Ränge aus der Kategorie: Kontextfaktoren

	Mittlerer Rang
Großstadt, gefährliches Viertel	11,46
Ampel, Bahnschranke, Sackgasse, Stau, Panne	10,99
ländliche Gegend, Landstraße, Landstraße mit angrenzendem Wald	10,75
Ausland	9,80
unbekannte Strecke, unbekannte Umgebung	10,99
eigenes Fahrzeug	10,75
Firmenwagen	9,09
neues Fahrzeug	9,80
allein im Fahrzeug	10,75
allein mit Kind/ern im FZ, mit der Familie im FZ	10,51
ohne Telefon	10,51
Nebel, Regen	9,09
Dunkelheit	13,60
Autobahn	8,85
unbewachtes Parken (Parkhaus, Tiefgarage, Parkplatz mit oder ohne Grünanlage, Rastplatz)	9,56
Tunnel	8,38
Leihwagen	8,14
Transport wertvoller Gegenstände	8,14
auffälliges Fahrzeug	8,85

NPAR TESTS

```
/FRIEDMAN=prevrout fahrerk polizei autoschutz fztür kamera autonot  
selbstbew tracking gpssender nightvis notpr wegfsperr autosel  
bst gegenspr fahrerfz komm aotofenster
```

```
/STATISTICS DESCRIPTIVES
```

```
/MISSING LISTWISE.
```

### Ränge aus der Kategorie: Schutzsysteme

	Mittlerer Rang
Preventive Routing	10,01
Fahrererkenung	8,52
Mehr Polizei auf der Straße	9,38
Automatische Schutzverriegelung	10,86
Fahrzeug ohne Türgriffe	10,65
Kameraüberwachung	11,71
Automatischer Notruf	11,92
Selbstbewaffnung	8,95
Tracking	11,50
GPS-Sender, der nicht entfernt werden kann	10,01
Night Vision	7,25
Notlaufprogramm/Notlaufreifen	7,68
Wegfahrsperr	7,25
Automatische Selbstverriegelung	6,82
Gegensprechanlage	6,82
Fahrer-Fahrzeug-Kommunikation	6,82
Automatische Fensterschließfunktion bei Verriegelung	6,82

NPART TESTS

```

/FRIEDMAN=aufrtür tätergr provunf tätlangrverl tätlangrohnev diebstF
Z bedrmitWaffe bedrohnewaffe fahrerausFZ verfaussp drängeln ei
ndrunbef provok schneiden teilediebst diebstfzauß vandal betäub
/STATISTICS DESCRIPTIVES

/MISSING LISTWISE.
    
```

**Ränge aus der Kategorie: Mögliches Täterverhalten**

	Mittlerer Rang
Aufreißen der Tür	11,21
Tätergruppe	9,86
Provozierter Unfall	9,64
Tätlicher Angriff mit Verletzungsfolgen	10,09
Tätlicher Angriff ohne Verletzungsfolgen	8,51
Diebstahl des Fahrzeugs	12,79
Bedrohung mit Waffe	13,24
Bedrohung ohne Waffe	9,86
Fahrer wird aus dem Fahrzeug entfernt/Kinder bzw. Familie wird aus dem KFZ entfernt	10,76
Verfolgung/Ausspionieren	8,51
Drängeln	9,19
Eindringen von Unbefugten	8,74
Provokation/Obszöne Gesten	8,29
Schneiden/Ausbremsen	8,74
Teilediebstahl/Diebstahl mitgeführter Gegenstände	8,06
Diebstahl von Fahrzeugaußenteilen	7,39
Vandalismus/böswillige Zerstörung	8,06
Einsatz von Betäubungsmitteln	8,06

NPART TESTS

/FRIEDMAN=fahren langsahrt anhalten verfahren parken aussteigen hil  
feholen findendesfz

/STATISTICS DESCRIPTIVES

/MISSING LISTWISE.

**Ränge aus der Kategorie: Eigenes Verhalten**

	Mittlerer Rang
Fahren	4,48
Langsame Fahrt/Schrittgeschwindigkeit	4,38
Anhalten	6,18
Verfahren/Orientierungslosigkeit	4,38
Parken/Abstellen	4,28
Aussteigen	4,38
Hilfe holen	3,88
Finden des Fahrzeugs	4,08

## **10.10 Auswahl und Beschreibung der Funktion mechanischer, elektrischer und elektronischer automotiver Sicherungssysteme**

In Anlehnung an die chronologische Entwicklung von Kraftfahrzeugen werden nachfolgend beschriebene Systeme ebenfalls im Kontext ihrer chronologischen Entwicklung bzw. dem Einsatz in Kraftfahrzeugen vorgestellt.

### Türen, Klappen und Schlösser

In den Jahren 1920 bis 1925 (genaues Datum ist von Hersteller zu Hersteller verschieden) wurden Fahrzeuge erstmals so konstruiert, dass der Innenraum komplett umschlossen war und das Einbringen eines Schlosses in die Tür(en) einen entsprechenden Sicherheitsgewinn darstellt. In der Zeit vor der Fließbandproduktion waren entsprechend so wenige Fahrzeuge im Umlauf, dass ein Diebstahl eines dieser Kraftfahrzeuge unter dem Vorsatz der weiteren Verwendung oder Veräußerung zu auffällig und damit unattraktiv war. Somit können die Schlösser in den Fahrzeugtüren als erste Securitysysteme angesehen werden. Gleichzeitig entwickelte sich – historischen Aufzeichnungen zufolge – die Fahrzeugkriminalität. Der Grund dafür liegt in der Durchdringung des Marktes mit Kraftfahrzeugen, welche sich optisch stark ähnelten und somit ein gestohlenen Fahrzeug nicht auf den ersten Blick identifiziert werden konnte. Gleichzeitig fehlte in dieser Zeit noch eine deutschlandweite Kartei in der die – als gestohlen gemeldeten Fahrzeuge – eingetragen wurden. Flankierend kam ein hoher Bedarf an Kraftfahrzeugen sowie – im Vergleich zum Einkommen – sehr hohe Preise für Fahrzeuge hinzu, was den Diebstahl für Täter besonders lukrativ machte. Die resultierende Zunahme der Diebstähle veranlasste die Fahrzeughersteller über den Schutz gegen unbefugtes Eindringen hinaus die Fahrzeuge gegen den Diebstahl – als das unerlaubte Wegfahren – zu sichern. Dies wurde realisiert durch den Verbau von sogenannten Lenkradsperren bzw. Lenkradschlössern. Diese blockieren die Lenkung eines Fahrzeuges nach dessen Abstellen so, dass das Lenkrad nicht mehr gedreht werden kann. Gleichzeitig entwickelten auch die Kraftfahrzeugbesitzer Strategien gegen den Diebstahl, wie das Entfernen von betriebswichtigen Motorteilen (z.B. Zündkabel) nach dem Abstellen des Fahrzeuges oder dem Anbringen von Ketten mit Vorhängeschloss. Langfristig setzten sich dabei die herstellerseitig verbauten Schlösser durch, aus Gründen der komfortableren Bedienbarkeit.

### Alarmanlagen

Die Entwicklung der Securitysysteme setzte sich fort mit den Autoalarmanlagen, welche bei einem erkannten Einbruchversuch in das Kraftfahrzeug automatisch aktiviert werden. Dies geschieht mit akustischen und / oder optischen Signalen welche Täter von der weiteren Tatausführung abhalten und zusätzlich die Umgebung auf das kriminelle Geschehen aufmerksam machen sollen. Typischerweise wird dabei die fahrzeugseitig verbaute Hupe verwendet, dessen Verbau seit 1937 in der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr vorgeschrieben wurde, oder es wird ein zusätzlicher akustischer Signalgeber verbaut. Für optische Signale wird fast ausschließlich auf Fahrzeugleuchten zurückgegriffen. In Deutschland ist der zusätzliche Verbau von optischen Warneinrichtungen für zivile Zwecke auf die Fahrzeugleuchten seitens des Gesetzgebers stark eingeschränkt (StVO) und vornehmlich für Rettungsfahrzeuge reserviert.

### Elektronische Wegfahrsperrn

Elektronische Wegfahrsperrn in Fahrzeugen sollen den unbefugten Gebrauch verhindern - nicht das Eindringen in den Fahrzeuginnenraum. Es gibt sie seit zirka 1991, seit 1998 sind sie gesetzlich vorgeschriebener Bestandteil eines jeden Neufahrzeuges. In der Zeit zwischen der Einführung und 2009 wurden elektronische Wegfahrsperrn in mehreren Generationen weiter entwickelt und ausgebaut. Im Folgenden werden diese vier Generationen in Anlehnung an Pelzl beschrieben (Pelzl, 2009).

#### Generation I

Die erste Generation elektronischer Wegfahrsperrn unterbrach drei Stromkreise, die zum Betrieb des Kraftfahrzeuges notwendig sind: die Zündung, den Anlasser und die Kraftstoffversorgung (vgl. Abb. A10-1).

Dies geschieht typischerweise durch ein Relais, welches bei korrekter Authentifizierung des Dongles die Stromkreise schließt. Ein Dongle ist ein Sender, der ein (verschlüsseltes) Signal an das Steuergerät im Fahrzeug übermittelt. Dieser Dongle - oder später als Transponder bezeichnet - ist Bestandteil jeder Wegfahrsperrengeneration und befand sich in den ersten Generationen noch in einem extra Handsender - dem Dongle. Mittlerweile ist dieser in das Gehäuse des Fahrzeugschlüssels integriert.

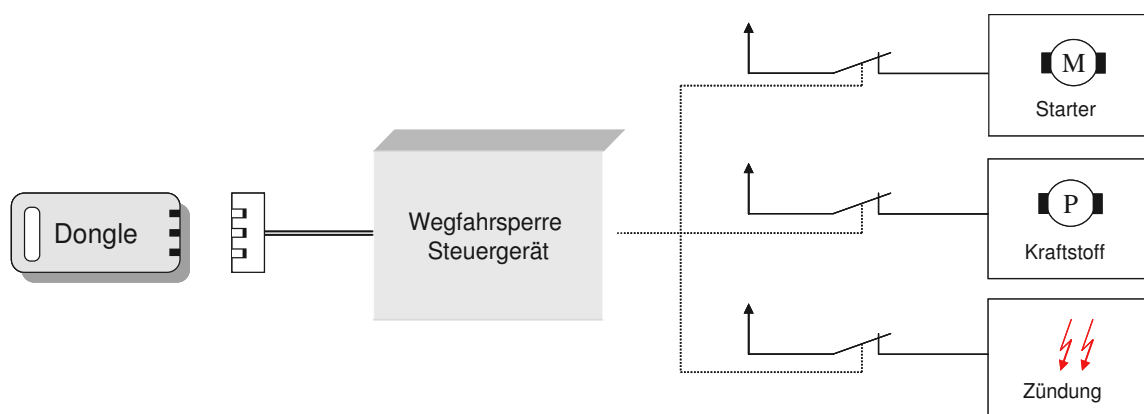


Abb. A10-1: Aufbau der Wegfahrsperre mit Dreikreisunterbrechung (nach Pelzl, 2009)

### Generation II

Wegfahrsperren der zweiten Generation wurden ab zirka 1994 verbaut und funktionieren nicht mehr nach dem Prinzip der Dreikreisunterbrechung. Da bei Fahrzeugen ab 1994 die Motorsteuerung durch ein elektronisches Motorsteuergerät realisiert wird konnte die Unterbrechung der betriebsrelevanten Funktionen elektronisch im Motorsteuergerät umgesetzt werden. Relais, wie sie in der ersten Generation notwendig waren, sind ab der zweiten Generation nicht mehr notwendig. Zu Beginn der Wegfahrsperrengeneration II wurden Transponder mit einem Festcode verwendet. Festcode bedeutet in diesem Kontext, dass im Transponder ein fester Code gespeichert wird, welcher sich über die Zeit nicht ändert. Diese Codes konnten relativ leicht ausgelesen werden, deshalb wurden die Festcodetransponder von Wechselcodetranspondern abgelöst. Dabei wechseln Transponder und Steuergerät der Wegfahrsperre in regelmäßigen Abständen den Code.

Das geschieht auf Basis eines festgelegten Algorithmus, der sowohl im Transponder als auch im Steuergerät hinterlegt ist (vgl. Abb. A10-2). Passt der Transpondercode und Steuergerätecode der Wegfahrsperrung zusammen erhält das Motorsteuergerät die Startfreigabe und das Kraftfahrzeug kann in Betrieb genommen werden. Die Kommunikation zwischen den beiden Steuergeräten blieb dabei meist unverschlüsselt.

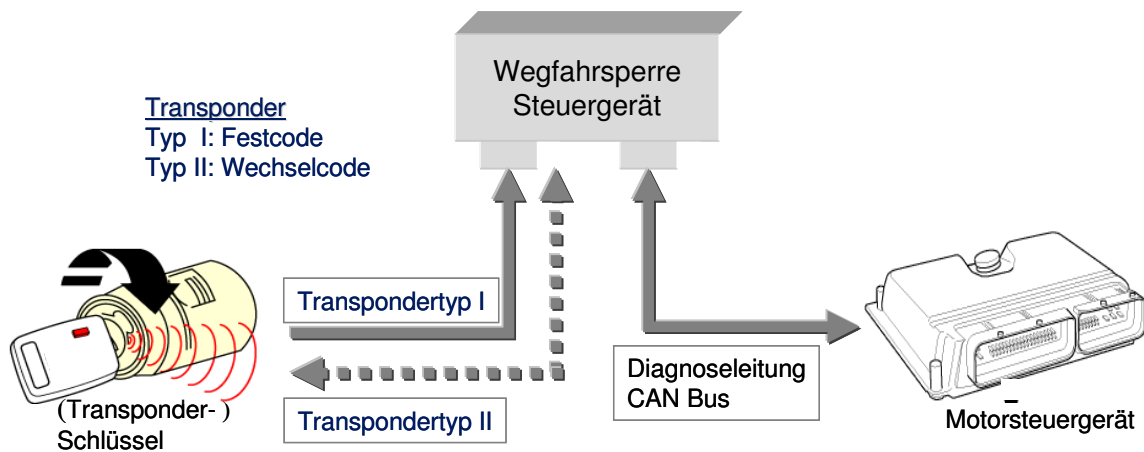


Abb. A10-2: Aufbau der Wegfahrsperrung Generation II (adaptierte Bildquelle: Wegfahrsperrung ("Einsatzmöglichkeiten", 2007))

### Generation III

In Wegfahrsperrungen der dritten Generation wurden ausschließlich Wechselcodetransponder verwendet. Das Wegfahrsperrungssteuergerät wurde in das Kombiinstrument integriert. Die Kommunikation zwischen den beteiligten Komponenten findet in der dritten Generation meist verschlüsselt statt. Erhält das Motorsteuergerät die Freigabe vom Kombiinstrument kann das Fahrzeug gestartet werden (vgl. Abb. A10-3).

Problematisch an der dritten Wegfahrsperrungsgeneration ist die leichte Austauschbarkeit des Motorsteuergerätes gegen ein Steuergerät, das so manipuliert ist, dass es ohne das Startfreigabesignal der Wegfahrsperrung funktioniert.



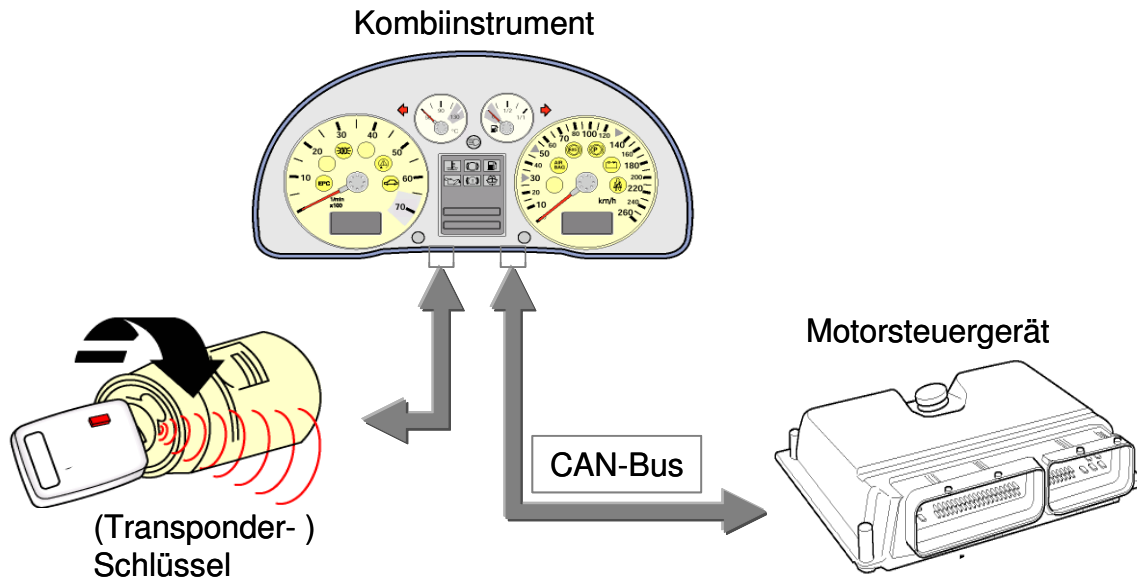


Abb. A10-3: Aufbau der Wegfahrsperre Generation III (nach Pelzl, 2009)

#### Generation IV

In der vierten Generation, welche in aktuellen Kraftfahrzeugen ab dem Baujahr 2008 verwendet wird gibt es zwei grundlegende Änderungen zu den vorherigen Generationen. Erstens wird die Startfreigabe des Fahrzeuges nicht mehr in einem Steuergerät implementiert, sondern in einem Steuergeräteverbund (vgl. Abb. A10-4). Dadurch reicht der Austausch eines einzelnen Steuergerätes nicht mehr aus, es müssten alle Steuergeräte gegen manipulierte Steuergeräte ausgetauscht werden. Zweitens kann ein neuer Fahrzeugschlüssel (beispielsweise nach einem Verlust des Originalschlüssels) nicht mehr ohne eine Anbindung des Fahrzeuges an einen Zertifikatserver erfolgen. Diese Anbindung wird über einen speziellen Diagnosecomputer realisiert und bleibt nur autorisierten Fachwerkstätten vorbehalten.

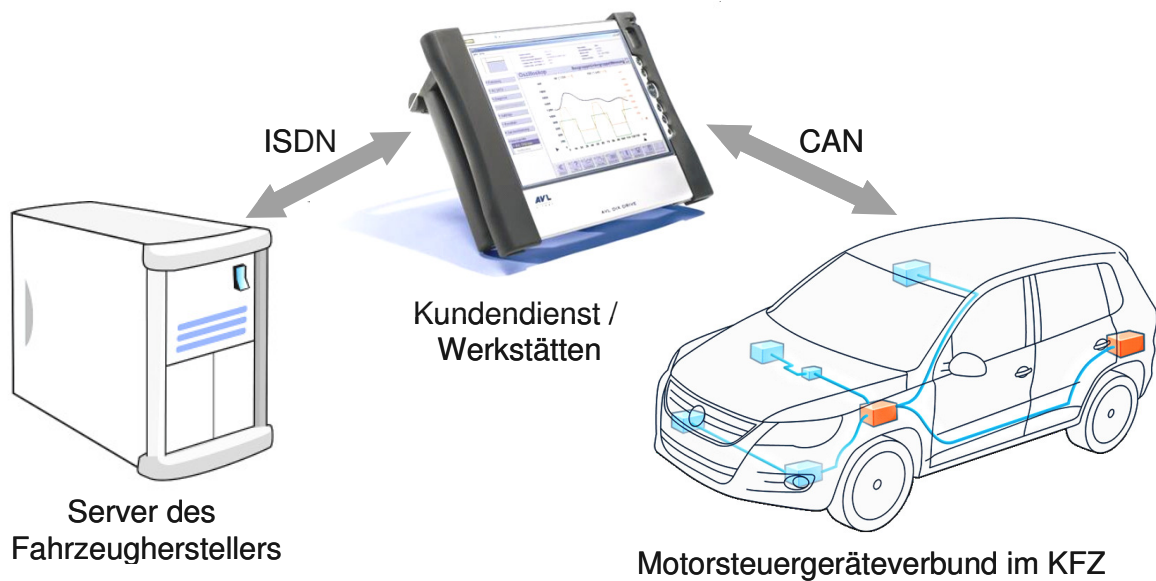


Abb. A10-4: Aufbau der Wegfahrsperrung Generation IV (nach Plezl, 2009)

### Trackingsysteme

Tracking oder Positionierungssysteme werden seit zirka 2000 mit der Einführung der satellitengestützten globalen Positionierung (GPS) und darauf basierender Navigation in Fahrzeugen angeboten. Diese Systeme werden bei einem Diebstahl des Kraftfahrzeuges automatisch oder nach dessen Bemerkung durch einen Anruf des Besitzers bei einem Trackingdienstleister aktiviert. Mit Hilfe von geeigneten Antennen empfangen sie das globale Positionierungssignal, berechnen daraus die aktuelle Position des Fahrzeuges und senden die Koordinaten über das Mobilfunknetz an den Trackingdienstleister. Dieser kann die Daten entweder manuell oder automatisiert den ermittelnden Behörden zur Verfügung stellen und zum Fahndungserfolg beitragen.

### Präventive Navigation

Das System zur präventiven Routenplanung ist eine zusätzliche Option für Navigationssysteme und beinhaltet zwei Funktionen, die vom Nutzer je nach Ziel aktiviert werden können: präventive Routenplanung und das präventive Parken. Die präventive Routenplanung gibt neben der bekannten schnellsten oder kürzesten Route zwei weitere Routen aus. Diese basieren auf der Nähe zu bestimmten infrastrukturellen Einrichtungen wie Polizeistationen, Krankenhäuser oder rund um die Uhr bewirtschaftete Rastplätze, Restaurants oder Werkstätten zusätzlichen Schutz bieten oder auf Informationen über Art und Häufigkeit von Fahrzeugkriminalitätsdelikten, welche in so genannten Crime Maps verfügbar sind. Die Route wird so berechnet, dass möglichst viele Schutzpunkte in der Nähe (Radius: ca. 5 km) der Route liegen und Gebiete mit hoher Kriminalitätsbelastung umfahren werden. Die Gewichtung der Streckenattribute wird dabei so angepasst, dass der maximale Umweg auf einen bestimmten Prozentsatz der Gesamtstreckenlänge begrenzt bleibt. Das präventive Parken basiert auf Informationen über die Art des Parkplatzes. Zu diesen Informationen zählen Kameraüberwachung, Parkwächter, die Art der Einfriedung, Übersichtlichkeit (z.B. in Parkhäusern) und Beleuchtung, aber auch Breite der Parkflächen oder das Vorhandensein von Frauen- oder Nachtparkplätzen. Durch diese Informationen können gezielt Routen und Parkplätze mit einem hohen Securityfaktor ausgewählt werden.

### Anbindung des Fahrzeuges an einen Server

Die Anbindung des Fahrzeuges an einen Trustserver stellt eine Erweiterung der Wegfahrsperrung dar und adressiert ein fundamentales Problem jeglicher Wegfahrsperrungen und Schlösser, nämlich die Abhängigkeit von einem elektronischen oder mechanischen Schlüssel. Wird der Fahrzeugschlüssel im Vorfeld des Kraftfahrzeugdiebstahls dem Besitzer (zum Beispiel aus weniger aufwendig gesicherten Wohnungen) gestohlen können die Sicherungseinrichtungen am Fahrzeug als überwunden betrachtet werden und das Fahrzeug ist ohne weitere Einschränkungen nutzbar, denn der Schlüssel verliert seine Gültigkeit als Startberechtigung über das gesamte Fahrzeugleben hinweg nicht.

Durch die Anbindung des Fahrzeuges an einen Server kann die Fahrberechtigung für ein Fahrzeug temporär erteilt werden. Das Fahrzeug erhält vom Server ein Token - ähnlich einer TAN beim Onlinebanking oder der Rechteverwaltung auf UNIX Servern. Dieser Token wird in das Fahrzeug übertragen und berechtigt zur Inbetriebnahme des Fahrzeuges über einen definierbaren Zeitraum hinweg. Läuft der Token, welcher im Fahrzeug gespeichert ist ab, verliert also seine Gültigkeit, wird das Fahrzeug komplett oder Teilfunktionen des Fahrzeuges, wie Klimatisierung, Navigation etc. gesperrt. Dies wäre der Fall, wenn das Fahrzeug als gestohlen gemeldet wurde. Im Normalbetrieb wird rechtzeitig vor Ablauf des Token ein neuer vom Server empfangen und das Fahrzeug bleibt betriebsbereit. Diese Funktionalität setzt eine geeignete Übertragungstechnik voraus. Geeignet sind - wie beim Tracking - flächendeckende, verschlüsselte Funkkommunikationsnetze wie GSM, GPRS oder UMTS. Für weitere Informationen zur

### Biometrische Erkennung, biometrische Fahreridentifikation

Die Biometrische Erkennung zur Personenidentifikation wurde außerhalb von Fahrzeugen bereits 1879 durch Alphonse Bertillon entwickelt. Das, auf 11 Körperlängenmaßen basierende System wurde später auch Bertillonage genannt. Kurze Zeit später, nämlich 1892 legte Francis Galton den wissenschaftlichen Grundstein für die Nutzung des Fingerabdrucks (Daktyloskopie). Diese wurde durch Experten manuell ausgewertet. Mit der Verbreitung von Computern und geeigneten Sensoren in den neunziger Jahren wurde der Grundstein für eine automatisierte biometrische Erkennung gelegt. In Folge dessen konnten neben den Fingerabdrücken weitere biometrische Merkmale automatisch erfasst und computergestützt ausgewertet werden. Dabei setzte sich die Gesichtserkennung gegen Venenerkennung und Iriserkennung durch. Mit einer hoch auflösenden Kamera werden bis zu 35 000 markante Punkte im Gesicht der zu erkennenden Person erfasst und ein Computer errechnet aus den Strecken zwischen den Punkten Vektoren. Diese werden in einem Template - einem biometrischen Datensatz gespeichert. Dieser Datensatz dient als Referenz für Authentifizierungsalgorithmen. Wenn sich eine Person gegenüber dem System authentifizieren möchte wird das Gesicht dieser Person biometrisch erfasst und die Übereinstimmung mit dem hinterlegten Referenztemplate berechnet.

Anschließend wird ein Wert zwischen Null und Eins ausgegeben, welcher die Wahrscheinlichkeit der Übereinstimmung zwischen dem Referenztemplate und der authentifizierten Person abbildet. Für die Zugangsberechtigung kann nun eine Schwelle definiert werden ab der die Person Zugang zum System, Gebäude oder eine Startberechtigung erhält. Die biometrische Erkennung adressiert den Diebstahl des Fahrzeugschlüssels und stellt eine zusätzliche Hürde zur Überwindung der Wegfahrsperrung dar. Dieses Verfahren ist jedoch probabilistischer Natur. Das bedeutet, dass eine eindeutige Identifizierung einer Person nicht möglich ist und somit Fehlerkennungen in Kauf genommen werden müssen. Damit ist der Einsatz in Fahrzeugen kritisch zu betrachten. Hinzu kommt, dass bei einem Fahrzeugraub die Herausgabe des Fahrzeuges mit Fahrberechtigung schwierig ist, denn biometrische Merkmale sind per se schlecht übertragbar.

## 10.11 Interviewleitfaden der Täterbefragung

### Allgemeines zur Person:

- Alter \_\_\_\_\_
- Schulabschluss/ Klassen \_\_\_\_\_
- Lehre \_\_\_\_\_
- Beruf \_\_\_\_\_
- Familie \_\_\_\_\_
- Frau \_\_\_\_\_
- Verheiratet, seit wann \_\_\_\_\_
  
- Kinder (wie viele) \_\_\_\_\_

### Laufbahn:

Sind Sie das erste Mal verurteilt worden?

Wie oft zuvor?

Wegen was?

Mussten Sie dort auch Freiheitsstrafen verbüßen?

Wie oft waren Sie schon im Gefängnis?

Für wie lange? (Einzel oder Summe)

---

---

---

---

Was war Ihre erste Straftat?

Gab es das schon in der Jugend- oder Schulzeit?

Wie kam es dazu?

Woher kannten Sie die Techniken oder das Vorgehen?

Waren Sie allein?

---

---

---

Begehen Sie Taten in der Regel allein oder gemeinsam mit anderen Personen?

---

Sind von Ihren Freunden, Bekannten, Eltern, Geschwistern auch Leute schon einmal straffällig geworden?

Wie sind Sie damit umgegangen?

---

---

---

Warum begehen Sie Straftaten?

Sind das Ausnahmen oder die Regel?

---

---

---

Stehlen Sie auch, ohne dass Sie es brauchen (es nötig gewesen wäre)?

---

Wie fühlen Sie sich nachdem Sie etwas gestohlen haben?

Ist das für Sie ein Kick?

Haben Sie ein schlechtes Gewissen?

---

---

---

---

Wollen Sie weiter machen? Können Sie sich vorstellen nur vom Stehlen zu leben? Wie könnte das gehen?

---

---

---

Was würde dagegen sprechen?  
(Strafmaß, Vorstrafe – Führungszeugnis, Gefängnis, Risiko)

---

---

---

Gibt es Dinge, die den Erfolg verhindern oder erschweren?  
Welche Systeme sind am schwersten zu überwinden?

Wegfahrsperre	<hr/>
Kameras	<hr/>
Alarmanlage	<hr/>
Fernalarm	<hr/>
stiller Alarm	<hr/>
Tracking	<hr/>
Lenkradschloss	<hr/>
Lenkradkralle	<hr/>
Polizeipräsenz	<hr/>
Sicherheitsverglasung	<hr/>

Was können Sie statt Klauen machen, um an Geld zu kommen?  
Haben Sie schon mal über Alternativen nachgedacht?

---

---

---



Motivation (allgemein)

Planen Sie Straftaten?

Wie entscheiden Sie, ob sich eine Tat lohnt?

Denken Sie über das Risiko erwischt zu werden und Erfolgchancen nach?

Vergleichen Sie beides?

Vergleichen Sie die Höhe der Strafe mit der Höhe des Gewinns?

Denken Sie über solche Sachen nach oder wird eher aus dem Bauch heraus entschieden?

---

---

---

---

---

---

Deliktspezifische Aspekte

1. Was waren die letzten 5 Delikte, die Sie begangen haben?

→ Auswahl an Delikten anhand derer die Gewinn/ Verlusterwartung erfasst wird

## **1. Delikt**

- Was war das? (Verurteilung wegen? – Eigene Schilderung)

---

---

---

- Wann war das?

---

- Gab es besondere Gründe für diese Tat?

---

- Allein oder mehrere Leute? ... Warum?

---

---

- Warum ausgerechnet (dieses Auto / Autoteil)?

---

- Hatten Sie bereits Erfahrung mit dem Diebstahl des Fahrzeuges / Teiles? Welche?

---

- Warum wurden Sie erwischt? (Direkt danach oder später?)

---

- Was glauben Sie? Warum wurden Sie erwischt?

Internal/External\_\_\_\_\_

Global/Spezifisch\_\_\_\_\_

Stabil/variabel\_\_\_\_\_

- Was hätte denn anders laufen müssen damit es klappt?
  - Wie hätten Sie dies beeinflussen können?

\_\_\_\_\_

Gewinn (1. Delikt):

- Haben Sie sich vor der Tat Gedanken gemacht, wie hoch Ihr Gewinn ist?
- Konnten Sie den Gewinn vor der Tat abschätzen?
  - Wie richtig lagen Sie? Genau/zu hoch/ zu wenig
- Wie verlockend war der Gewinn für Sie?
- Wie standen die Chancen auf Erfolg?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Gibt es Ihrer Meinung nach besonders „gewinnbringende“ Fahrzeuge / Modelle oder Teile von bestimmten Modellen?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Hatten Sie eine Anfrage oder Auftrag zu dem Diebstahl?
  - Wenn ja: Kannten Sie vorher schon den Gewinn?
  - Hatten Sie einen bestimmten Zeitraum (Termin) für die Lieferung?

---

---

---

- Waren da Zwischenhändler im Spiel? Wäre nicht sonst der Gewinn (ohne) höher?

---

---

- War das Ihr erster Auftrag? Was war diesmal anders als sonst?

---

---

---

- (ab 2. Delikt) Hatten Sie beim 2. (3./4. ...) Mal einen höheren Gewinn?
  - Was glauben Sie: Woran lag das?

---

---

---

Strafe/ Risiko (1.Delikt):

Wussten Sie welche Strafe es für Ihren Delikt geben würde?  
(Erhöhung bei Wiederholungstaten) Welche Rolle spielte das für Sie?

---

---

---

Finden Sie eine Freiheitsstrafe für Ihren Delikt angemessen?  
Wie hoch sollte eine Geldstrafe in Ihrem Fall sein?  
Was würden Sie bevorzugen, Freiheits- oder Geldstrafe?

---

---

---

Für wie hoch hielten Sie das Risiko, erwischt zu werden, vor der Tat?  
Haben Sie sich das vor der Tat überlegt?

---

---

---

---

Jetzt, wo Sie erwischt wurden, hat sich da Ihre Meinung zum Risiko und  
der Erfolgchance verändert?

---

---

Die Strafe bei Wiederholung wird höher sein. Spielt das für Sie eine Rolle?

---

Was glauben Sie, verändert sich das Risiko erwischt zu werden bei jeder Tat oder ist es bei jeder Tat wieder gleich?

Wovon hängt das Risiko ab?

Gibt es Dinge, die einem den Erfolg garantieren?

Wann wird man sicher erwischt?

---

---

---

---

Attribution (tatspezifisch):

Warum wurden Sie erwischt?

Haben Sie etwas falsch gemacht? Lag es an Ihnen?

War das nur diesmal so? War es eine Ausnahme?

Wird es für Sie ein nächstes Mal geben?

Können Sie dann alles besser machen?

Wie sicher sind Sie sich, dass dann alles gut geht?

---

---

---

---

---

---

## 2. Delikt

- Was war das? (Verurteilung wegen? – Eigene Schilderung)

---

---

---

- Wann war das?

---

- Gab es besondere Gründe für diese Tat?

---

- Allein oder mehrere Leute? ... Warum?

---

---

- Warum ausgerechnet (dieses Auto / Autoteil)?

---

- Hatten Sie bereits Erfahrung mit dem Diebstahl des Fahrzeuges / Teiles? Welche?

---

- Warum wurden Sie erwischt? (Direkt danach oder später?)

---

- Was glauben Sie? Warum wurden Sie erwischt?

Internal/External\_\_\_\_\_

Global/Spezifisch\_\_\_\_\_

Stabil/variabel\_\_\_\_\_

- Was hätte denn anders laufen müssen damit es klappt?
  - Wie hätten Sie dies beeinflussen können?

\_\_\_\_\_

Gewinn (2. Delikt):

- Haben Sie sich vor der Tat Gedanken gemacht, wie hoch Ihr Gewinn ist?
- Konnten Sie den Gewinn vor der Tat abschätzen?
  - Wie richtig lagen Sie? Genau/zu hoch/ zu wenig
- Wie verlockend war der Gewinn für Sie?
- Wie standen die Chancen auf Erfolg?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Gibt es Ihrer Meinung nach besonders „gewinnbringende“ Fahrzeuge / Modelle oder Teile von bestimmten Modellen?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



- Hatten Sie eine Anfrage oder Auftrag zu dem Diebstahl?
  - Wenn ja: Kannten Sie vorher schon den Gewinn?
  - Hatten Sie einen bestimmten Zeitraum (Termin) für die Lieferung?

---

---

---

- Waren da Zwischenhändler im Spiel? Wäre nicht sonst der Gewinn (ohne) höher?

---

---

- War das Ihr erster Auftrag? Was war diesmal anders als sonst?

---

---

---

- (ab 2. Delikt) Hatten Sie beim 2. (3./4. ...) Mal einen höheren Gewinn?

- Was glauben Sie: Woran lag das?

---

---

---

Strafe/ Risiko (2.Delikt):

Wussten Sie welche Strafe es für Ihren Delikt geben würde?  
(Erhöhung bei Wiederholungstaten) Welche Rolle spielte das für Sie?

---

---

---

Finden Sie eine Freiheitsstrafe für Ihren Delikt angemessen?  
Wie hoch sollte eine Geldstrafe in Ihrem Fall sein?  
Was würden Sie bevorzugen, Freiheits- oder Geldstrafe?

---

---

---

Für wie hoch hielten Sie das Risiko, erwischt zu werden, vor der Tat?  
Haben Sie sich das vor der Tat überlegt?

---

---

---

---

Jetzt, wo Sie erwischt wurden, hat sich da Ihre Meinung zum Risiko und  
der Erfolgschance verändert?

---

---

Die Strafe bei Wiederholung wird höher sein. Spielt das für Sie eine Rolle?

---

Was glauben Sie, verändert sich das Risiko erwischt zu werden bei jeder Tat oder ist es bei jeder Tat wieder gleich?

Wovon hängt das Risiko ab?

Gibt es Dinge, die einem den Erfolg garantieren?

Wann wird man sicher erwischt?

---

---

---

---

Attribution (tatspezifisch):

Warum wurden Sie erwischt?

Haben Sie etwas falsch gemacht? Lag es an Ihnen?

War das nur diesmal so? War es eine Ausnahme?

Wird es für Sie ein nächstes Mal geben?

Können Sie dann alles besser machen?

Wie sicher sind Sie sich, dass dann alles gut geht?

---

---

---

---

---

---

### 3. Delikt

- Was war das? (Verurteilung wegen? – Eigene Schilderung)

---

---

---

- Wann war das?

---

- Gab es besondere Gründe für diese Tat?

---

- Allein oder mehrere Leute? ... Warum?

---

---

- Warum ausgerechnet (dieses Auto / Autoteil)?

---

- Hatten Sie bereits Erfahrung mit dem Diebstahl des Fahrzeuges / Teiles? Welche?

---

- Warum wurden Sie erwischt? (Direkt danach oder später?)

---

- Was glauben Sie? Warum wurden Sie erwischt?

Internal/External\_\_\_\_\_

Global/Spezifisch\_\_\_\_\_

Stabil/variabel\_\_\_\_\_

- Was hätte denn anders laufen müssen damit es klappt?
  - Wie hätten Sie dies beeinflussen können?

\_\_\_\_\_

Gewinn (3. Delikt):

- Haben Sie sich vor der Tat Gedanken gemacht, wie hoch Ihr Gewinn ist?
- Konnten Sie den Gewinn vor der Tat abschätzen?
  - Wie richtig lagen Sie? Genau/zu hoch/ zu wenig
- Wie verlockend war der Gewinn für Sie?
- Wie standen die Chancen auf Erfolg?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Gibt es Ihrer Meinung nach besonders „gewinnbringende“ Fahrzeuge / Modelle oder Teile von bestimmten Modellen?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Hatten Sie eine Anfrage oder Auftrag zu dem Diebstahl?
  - Wenn ja: Kannten Sie vorher schon den Gewinn?
  - Hatten Sie einen bestimmten Zeitraum (Termin) für die Lieferung?

---

---

---

- Waren da Zwischenhändler im Spiel? Wäre nicht sonst der Gewinn (ohne) höher?

---

---

- War das Ihr erster Auftrag? Was war diesmal anders als sonst?

---

---

---

- (ab 2. Delikt) Hatten Sie beim 2. (3./4. ...) Mal einen höheren Gewinn?

- Was glauben Sie: Woran lag das?

---

---

---

Strafe/ Risiko (3.Delikt):

Wussten Sie welche Strafe es für Ihren Delikt geben würde?  
(Erhöhung bei Wiederholungstaten) Welche Rolle spielte das für Sie?

---

---

---

Finden Sie eine Freiheitsstrafe für Ihren Delikt angemessen?  
Wie hoch sollte eine Geldstrafe in Ihrem Fall sein?  
Was würden Sie bevorzugen, Freiheits- oder Geldstrafe?

---

---

---

Für wie hoch hielten Sie das Risiko, erwischt zu werden, vor der Tat?  
Haben Sie sich das vor der Tat überlegt?

---

---

---

---

Jetzt, wo Sie erwischt wurden, hat sich da Ihre Meinung zum Risiko und  
der Erfolgschance verändert?

---

---

Die Strafe bei Wiederholung wird höher sein. Spielt das für Sie eine Rolle?

---

Was glauben Sie, verändert sich das Risiko erwischt zu werden bei jeder Tat oder ist es bei jeder Tat wieder gleich?

Wovon hängt das Risiko ab?

Gibt es Dinge, die einem den Erfolg garantieren?

Wann wird man sicher erwischt?

---

---

---

---

Attribution (tatspezifisch):

Warum wurden Sie erwischt?

Haben Sie etwas falsch gemacht? Lag es an Ihnen?

War das nur diesmal so? War es eine Ausnahme?

Wird es für Sie ein nächstes Mal geben?

Können Sie dann alles besser machen?

Wie sicher sind Sie sich, dass dann alles gut geht?

---

---

---

---

---

---



#### 4. Delikt

- Was war das? (Verurteilung wegen? – Eigene Schilderung)

---

---

---

- Wann war das?

---

- Gab es besondere Gründe für diese Tat?

---

- Allein oder mehrere Leute? ... Warum?

---

---

- Warum ausgerechnet (dieses Auto / Autoteil)?

---

- Hatten Sie bereits Erfahrung mit dem Diebstahl des Fahrzeuges / Teiles? Welche?

---

- Warum wurden Sie erwischt? (Direkt danach oder später?)

---

- Was glauben Sie? Warum wurden Sie erwischt?

Internal/External\_\_\_\_\_

Global/Spezifisch\_\_\_\_\_

Stabil/variabel\_\_\_\_\_

- Was hätte denn anders laufen müssen damit es klappt?
  - Wie hätten Sie dies beeinflussen können?

\_\_\_\_\_

Gewinn (4. Delikt):

- Haben Sie sich vor der Tat Gedanken gemacht, wie hoch Ihr Gewinn ist?
- Konnten Sie den Gewinn vor der Tat abschätzen?
  - Wie richtig lagen Sie? Genau/zu hoch/ zu wenig
- Wie verlockend war der Gewinn für Sie?
- Wie standen die Chancen auf Erfolg?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Gibt es Ihrer Meinung nach besonders „gewinnbringende“ Fahrzeuge / Modelle oder Teile von bestimmten Modellen?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Hatten Sie eine Anfrage oder Auftrag zu dem Diebstahl?
  - Wenn ja: Kannten Sie vorher schon den Gewinn?
  - Hatten Sie einen bestimmten Zeitraum (Termin) für die Lieferung?

---

---

---

- Waren da Zwischenhändler im Spiel? Wäre nicht sonst der Gewinn (ohne) höher?

---

---

- War das Ihr erster Auftrag? Was war diesmal anders als sonst?

---

---

---

- (ab 2. Delikt) Hatten Sie beim 2. (3./4. ...) Mal einen höheren Gewinn?

- Was glauben Sie: Woran lag das?

---

---

---

Strafe/ Risiko (4.Delikt):

Wussten Sie welche Strafe es für Ihren Delikt geben würde?  
(Erhöhung bei Wiederholungstaten) Welche Rolle spielte das für Sie?

---

---

---

Finden Sie eine Freiheitsstrafe für Ihren Delikt angemessen?  
Wie hoch sollte eine Geldstrafe in Ihrem Fall sein?  
Was würden Sie bevorzugen, Freiheits- oder Geldstrafe?

---

---

---

Für wie hoch hielten Sie das Risiko, erwischt zu werden, vor der Tat?  
Haben Sie sich das vor der Tat überlegt?

---

---

---

---

Jetzt, wo Sie erwischt wurden, hat sich da Ihre Meinung zum Risiko und  
der Erfolgschance verändert?

---

---

Die Strafe bei Wiederholung wird höher sein. Spielt das für Sie eine Rolle?

---

Was glauben Sie, verändert sich das Risiko erwischt zu werden bei jeder Tat oder ist es bei jeder Tat wieder gleich?

Wovon hängt das Risiko ab?

Gibt es Dinge, die einem den Erfolg garantieren?

Wann wird man sicher erwischt?

---

---

---

---

Attribution (tatspezifisch):

Warum wurden Sie erwischt?

Haben Sie etwas falsch gemacht? Lag es an Ihnen?

War das nur diesmal so? War es eine Ausnahme?

Wird es für Sie ein nächstes Mal geben?

Können Sie dann alles besser machen?

Wie sicher sind Sie sich, dass dann alles gut geht?

---

---

---

---

---

---

## 5. Delikt

- Was war das? (Verurteilung wegen? – Eigene Schilderung)

---

---

---

- Wann war das?

---

- Gab es besondere Gründe für diese Tat?

---

- Allein oder mehrere Leute? ... Warum?

---

---

- Warum ausgerechnet (dieses Auto / Autoteil)?

---

- Hatten Sie bereits Erfahrung mit dem Diebstahl des Fahrzeuges / Teiles? Welche?

---

- Warum wurden Sie erwischt? (Direkt danach oder später?)

---

- Was glauben Sie? Warum wurden Sie erwischt?

Internal/External\_\_\_\_\_

Global/Spezifisch\_\_\_\_\_

Stabil/variabel\_\_\_\_\_

- Was hätte denn anders laufen müssen damit es klappt?
  - Wie hätten Sie dies beeinflussen können?

\_\_\_\_\_

Gewinn (5. Delikt):

- Haben Sie sich vor der Tat Gedanken gemacht, wie hoch Ihr Gewinn ist?
- Konnten Sie den Gewinn vor der Tat abschätzen?
  - Wie richtig lagen Sie? Genau/zu hoch/ zu wenig
- Wie verlockend war der Gewinn für Sie?
- Wie standen die Chancen auf Erfolg?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Gibt es Ihrer Meinung nach besonders „gewinnbringende“ Fahrzeuge / Modelle oder Teile von bestimmten Modellen?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Hatten Sie eine Anfrage oder Auftrag zu dem Diebstahl?
  - Wenn ja: Kannten Sie vorher schon den Gewinn?
  - Hatten Sie einen bestimmten Zeitraum (Termin) für die Lieferung?

---

---

---

- Waren da Zwischenhändler im Spiel? Wäre nicht sonst der Gewinn (ohne) höher?

---

---

- War das Ihr erster Auftrag? Was war diesmal anders als sonst?

---

---

---

- (ab 2. Delikt) Hatten Sie beim 2. (3./4. ...) Mal einen höheren Gewinn?
  - Was glauben Sie: Woran lag das?

---

---

---



Strafe/ Risiko (5.Delikt):

Wussten Sie welche Strafe es für Ihren Delikt geben würde?  
(Erhöhung bei Wiederholungstaten) Welche Rolle spielte das für Sie?

---

---

---

Finden Sie eine Freiheitsstrafe für Ihren Delikt angemessen?  
Wie hoch sollte eine Geldstrafe in Ihrem Fall sein?  
Was würden Sie bevorzugen, Freiheits- oder Geldstrafe?

---

---

---

Für wie hoch hielten Sie das Risiko, erwischt zu werden, vor der Tat?  
Haben Sie sich das vor der Tat überlegt?

---

---

---

---

Jetzt, wo Sie erwischt wurden, hat sich da Ihre Meinung zum Risiko und  
der Erfolgschance verändert?

---

---

Die Strafe bei Wiederholung wird höher sein. Spielt das für Sie eine Rolle?

---

Was glauben Sie, verändert sich das Risiko erwischt zu werden bei jeder Tat oder ist es bei jeder Tat wieder gleich?

Wovon hängt das Risiko ab?

Gibt es Dinge, die einem den Erfolg garantieren?

Wann wird man sicher erwischt?

---

---

---

---

Attribution (tatspezifisch):

Warum wurden Sie erwischt?

Haben Sie etwas falsch gemacht? Lag es an Ihnen?

War das nur diesmal so? War es eine Ausnahme?

Wird es für Sie ein nächstes Mal geben?

Können Sie dann alles besser machen?

Wie sicher sind Sie sich, dass dann alles gut geht?

---

---

---

---

---

---

## 10.12 Attributionsstile Fragebogen für Erwachsene (ASF-E) - verwendete

### Kurzversion

Stellen Sie sich vor, Sie haben erfolgreich ein Auto gestohlen.

Woran lag es, dass es geklappt hat? *Nennen Sie den Hauptgrund:*

---

*Bitte kreuzen Sie das Kästchen an, was für Sie zutrifft:*

Dieser Grund ....

liegt vollkommen in anderen Menschen oder den Umständen	1	2	3	4	5	6	7	liegt vollkommen in mir selbst
wird in Zukunft nie wieder beeinflussen, ob ich Erfolg habe	1	2	3	4	5	6	7	wird auch in Zukunft immer wieder beeinflussen, ob ich Erfolg habe
beeinflusst allein, ob ich Erfolg habe	1	2	3	4	5	6	7	beeinflusst auch viele andere Bereiche meines Lebens
hat etwas mit den Umständen zu tun	1	2	3	4	5	6	7	hat etwas mit mir zu tun
wird sich über die Zeit verändern	1	2	3	4	5	6	7	wird über die Zeit gleich bleiben
wirkt sich nur auf die vorliegende Situation aus	1	2	3	4	5	6	7	wirkt sich auch auf viele andere Situationen aus

Stellen Sie sich vor, Sie wurden von der Polizei beim Autodiebstahl erwischt.

Woran lag es, dass es schief gegangen ist?

*Nennen Sie den Hauptgrund:*

---

*Bitte kreuzen Sie das Kästchen an, was für Sie zutrifft:*

Dieser Grund ....

liegt vollkommen in anderen Menschen oder den Umständen	1	2	3	4	5	6	7	liegt vollkommen in mir selbst
wird in Zukunft nie wieder beeinflussen, ob ich Erfolg habe	1	2	3	4	5	6	7	wird auch in Zukunft immer wieder beeinflussen, ob ich Erfolg habe
beeinflusst allein, ob ich Erfolg habe	1	2	3	4	5	6	7	beeinflusst auch viele andere Bereiche meines Lebens
hat etwas mit den Umständen zu tun	1	2	3	4	5	6	7	hat etwas mit mir zu tun
wird sich über die Zeit verändern	1	2	3	4	5	6	7	wird über die Zeit gleich bleiben
wirkt sich nur auf die vorliegende Situation aus	1	2	3	4	5	6	7	wirkt sich auch auf viele andere Situationen aus

Anleitung für den Interviewer:

Bei Fragen zum Hauptgrund, den die Täter angeben sollen, können folgende Vorschläge gemacht werden:

- persönliche Merkmale
- persönliche Fähigkeiten
- Können
- Fertigkeiten
- Wissen
- Glück
- Zufall
- Gott
- Umstände, Situation
- Helfer, Mittäter
- Dummheit
- Versagen

### 10.13 Interpersonal Reactivity Index (IRI) - verwendete, modifizierte Version

Bitte antworten Sie spontan auf die Aussagen, indem Sie auf der Skala direkt darunter ein Kreuz an der für Sie zutreffenden Stelle machen.

Hier geht es NUR um Ihre Meinung, es gibt kein richtig oder falsch.

Die Angaben sind freiwillig und absolut anonym.

**1. Ich mache mir Sorgen um Menschen, denen es schlechter geht als mir.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**2. Ich bin mitfühlend gegenüber Menschen, die Probleme haben.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**3. Wenn Leute ausgenutzt werden, habe ich das Bedürfnis, sie zu schützen.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**4. Es geht mir nahe, wenn andere ein Missgeschick erleiden.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**5. Es tut mir weh, wenn andere ungerecht behandelt werden.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**6. Die Sorgen und Nöte anderer machen mir zu schaffen.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**7. Ich erlebe mich als weichherzigen Menschen.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**8. Ich bin einfühlsam.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**9. Ich kann die Gefühle anderer leicht nachempfinden.**

Trifft gar nicht zu                       trifft teilweise zu                       Trifft voll zu

**1. Ich finde es leicht, Dinge vom Standpunkt anderer aus zu sehen.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**2. Bei Meinungsverschiedenheiten versetze ich mich in die Lage meines Gegenüber.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**3. Ich versuche, meine Mitmenschen besser zu verstehen, indem ich die Dinge aus ihrem Blickwinkel betrachte.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**4. Auch wenn ich mir meiner Sache sicher bin, bedenke ich die Argumente der anderen.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**5. Bei Auseinandersetzungen bemühe ich mich, die Ansichten aller Beteiligten zu verstehen.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**6. Bevor ich mich über jemanden aufrege, versuche ich, das Problem mit seinen Augen zu sehen.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**7. Bevor ich andere kritisiere, bemühe ich mich um Verständnis für ihre Sicht der Dinge.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

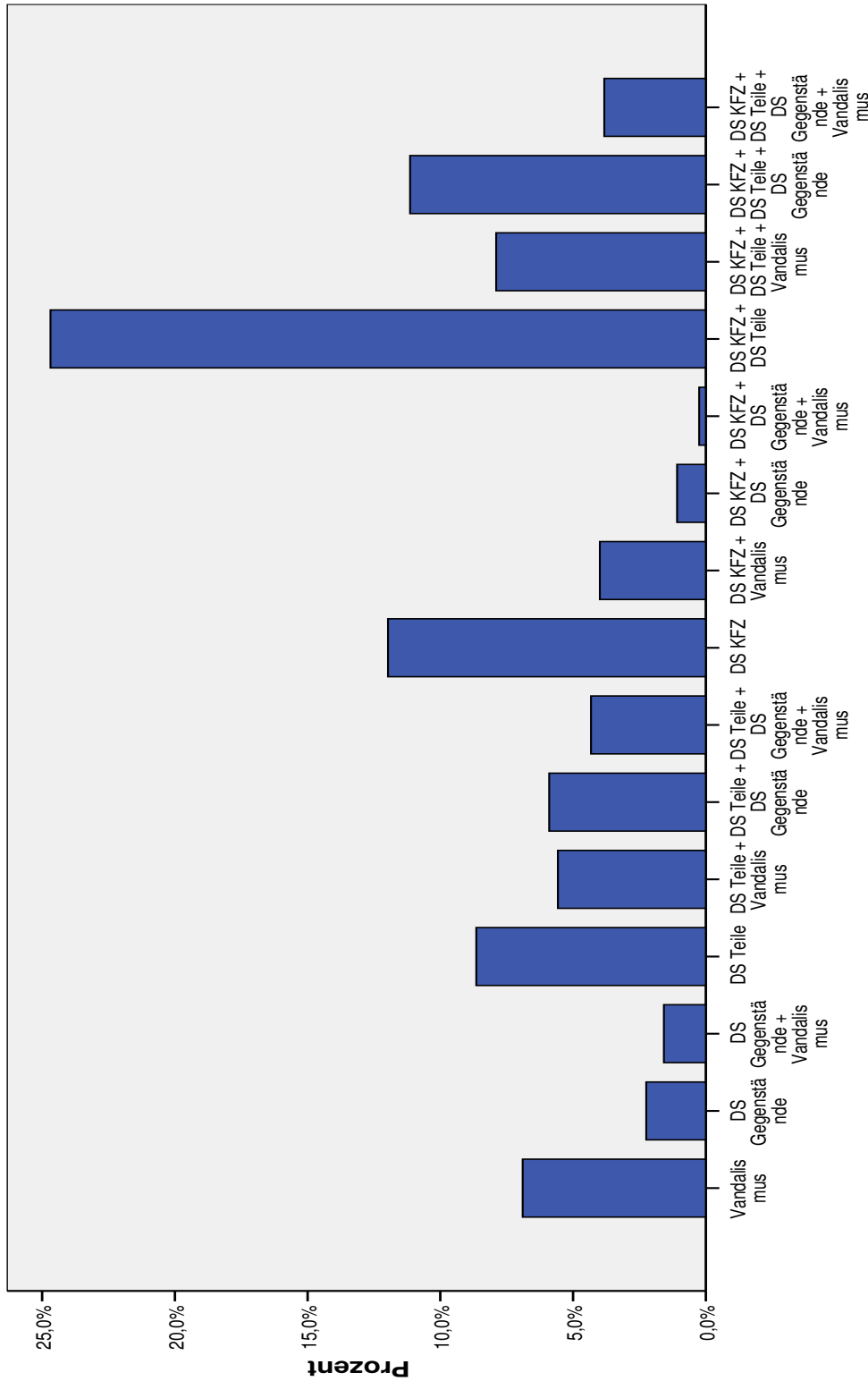
**8. Ich denke mich in andere hinein.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

**9. Ich kann die Überlegungen anderer gut nachvollziehen.**

Trifft gar nicht zu       trifft teilweise zu       Trifft voll zu

### 10.14 Einschätzung - von der Teilkaskoversicherung - abgedeckter Schäden



**Teilkasko übernimmt...**

Einschätzungen der Teilnehmer der Online-Befragung auf das Item: „Was wird Ihrer Meinung nach von der Teilkaskoversicherung übernommen?“ Mehrfachantworten möglich. Im Vergleich zu den tatsächlich abgedeckten Schäden gaben 45,3 % korrekte Antworten. 54,7 % erwarten dagegen zu viel.



## 10.15 Ergebnistabelle und Syntax: MANOVA (Oberklassefahrerstudie)

### SYNTAX

```
GLM kogdim affdim BY geschl altersgr woogr eink öff vikerfeig vikerfverm nutz art häuf str
stadt
  unbek ausl wertgeg andpers fremd
/METHOD=SSTYPE(3)
/INTERCEPT=INCLUDE
/POSTHOC=geschl altersgr woogr eink öff vikerfeig vikerfverm nutz art häuf str stadt unbek
ausl
  wertgeg andpers fremd(T3)
/EMMEANS=TABLES(OVERALL)
/PRINT=DESCRIPTIVE ETASQ OPOWER
/CRITERIA=ALPHA(.05)
/DESIGN= geschl altersgr woogr eink öff vikerfeig vikerfverm nutz art häuf str stadt unbek
ausl
  wertgeg andpers fremd.
```

### ERGEBNISSE

Im Folgenden sind die SPSS Ausgaben der Fragebogenuntersuchung an 40 Oberklassefahrern abgebildet. Die Ausgaben zu den Einzelvergleichen (Post Hoc Tests) können unter <http://www.humanfactorcrime.de.vu> heruntergeladen werden. Unter dieser Webseite sind ebenfalls alle weiteren Ausgaben (sowohl aus SPSS als auch zur Modellierung in AMOS) verortet.

**Zwischensubjektfaktoren**

		Wertelabel	N
Geschlecht	1	weiblich	20
	2	männlich	20
Altersgruppen (VPs eingeteilt in drei gleichgroße Gruppen)	1	25 bis 45	13
	2	46 bis 53	14
	3	54 +	13
Wohnortgröße	1	weniger als 200 000 Einwohner	17
	2	mehr als 200 000 Einwohner	23
Haushaltsnettoeinkommen im Monat	1	weniger als 3600 € monatlich	4
	2	zwischen 3600 € und 5000 € monatlich	19
	3	mehr als 5000 € monatlich	17
Vp in der Öffentlichkeit stehend	1	ja	17
	2	nein	23
eigene Viktimisierungserfahrung (eigzer + FZgest)	1	ja (Viktimisierungserfahrung)	14
	2	nein (keine Viktimisierungserfahrung)	26
berufliche vs. private Nutzung des PKW	1	beruflich	23
	2	privat	17
Firmenwagen vs. eigener PKW	1	Firmenwagen	10
	2	eigener PKW	30
Häufigkeit der Nutzung des PKWs täglich vs. mehrmals im Monat	1	täglich	31
	2	mehrmals im Monat	9
fahren von weiten Strecken	1	ja	26
	2	nein	14
überwiegend innerstädtisches Fahren	1	ja	22
	2	nein	18
Fahren von unbekanntem Strecken	1	ja	25
	2	nein	15
häufiges Fahren ins Ausland	1	ja	8
	2	nein	32
Transport wertvoller Gegenstände	1	ja	9
	2	nein	31
Mitnahme anderer Personen	1	ja	15
	2	nein	25
Mitnahme fremder Personen	1	ja	15
	2	nein	25
vermittelte Viktimisierungserfahrung/Opfer vom Hörensagen (eigverw + FZverw)	1	ja (Opfer vom Hörensagen)	19
	2	nein (kein Opfer vom Hörensagen)	21

## Human Factors in Automotive Crime and Security

### Multivariate Tests<sup>c</sup>

Effekt		Wert	F	Hypothese df	Fehler df	Signifikanz
geschl	Pillai-Spur	,076	,787 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,470
	Wilks-Lambda	,924	,787 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,470
	Hotelling-Spur	,083	,787 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,470
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,083	,787 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,470
altersgr	Pillai-Spur	,237	1,342	4,000	40,000	,271
	Wilks-Lambda	,767	1,345 <sup>a</sup>	4,000	38,000	,271
	Hotelling-Spur	,298	1,341	4,000	36,000	,274
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,279	2,789 <sup>b</sup>	2,000	20,000	,085
woogr	Pillai-Spur	,046	,456 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,641
	Wilks-Lambda	,954	,456 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,641
	Hotelling-Spur	,048	,456 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,641
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,048	,456 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,641
eink	Pillai-Spur	,211	1,182	4,000	40,000	,333
	Wilks-Lambda	,793	1,166 <sup>a</sup>	4,000	38,000	,341
	Hotelling-Spur	,254	1,145	4,000	36,000	,351
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,228	2,278 <sup>b</sup>	2,000	20,000	,128
öff	Pillai-Spur	,220	2,678 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,094
	Wilks-Lambda	,780	2,678 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,094
	Hotelling-Spur	,282	2,678 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,094
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,282	2,678 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,094
vikerfeig	Pillai-Spur	,108	1,148 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,338
	Wilks-Lambda	,892	1,148 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,338
	Hotelling-Spur	,121	1,148 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,338
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,121	1,148 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,338
nutz	Pillai-Spur	,036	,350 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,709
	Wilks-Lambda	,964	,350 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,709
	Hotelling-Spur	,037	,350 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,709
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,037	,350 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,709
art	Pillai-Spur	,006	,058 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,944
	Wilks-Lambda	,994	,058 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,944
	Hotelling-Spur	,006	,058 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,944
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,006	,058 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,944
häuf	Pillai-Spur	,062	,633 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,542
	Wilks-Lambda	,938	,633 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,542
	Hotelling-Spur	,067	,633 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,542

## Human Factors in Automotive Crime and Security

	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,067	,633 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,542
str	Pillai-Spur	,019	,187 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,831
	Wilks-Lambda	,981	,187 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,831
	Hotelling-Spur	,020	,187 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,831
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,020	,187 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,831
stadt	Pillai-Spur	,039	,384 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,686
	Wilks-Lambda	,961	,384 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,686
	Hotelling-Spur	,040	,384 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,686
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,040	,384 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,686
unbek	Pillai-Spur	,067	,677 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,520
	Wilks-Lambda	,933	,677 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,520
	Hotelling-Spur	,071	,677 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,520
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,071	,677 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,520
ausl	Pillai-Spur	,194	2,293 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,128
	Wilks-Lambda	,806	2,293 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,128
	Hotelling-Spur	,241	2,293 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,128
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,241	2,293 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,128
wertgeg	Pillai-Spur	,017	,169 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,846
	Wilks-Lambda	,983	,169 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,846
	Hotelling-Spur	,018	,169 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,846
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,018	,169 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,846
andpers	Pillai-Spur	,007	,072 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,931
	Wilks-Lambda	,993	,072 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,931
	Hotelling-Spur	,008	,072 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,931
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,008	,072 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,931
fremd	Pillai-Spur	,002	,019 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,981
	Wilks-Lambda	,998	,019 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,981
	Hotelling-Spur	,002	,019 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,981
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,002	,019 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,981
viktimerffremd	Pillai-Spur	,066	,673 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,522
	Wilks-Lambda	,934	,673 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,522
	Hotelling-Spur	,071	,673 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,522
	Größte charakteristische Wurzel nach Roy	,071	,673 <sup>a</sup>	2,000	19,000	,522