

Cybercrime

Virtuelle Probleme
Reale Lösungen

Interview

ÖBB Sicherheit

Bericht

Innovation durch
Mord

04/14

kripo.at



VEREINIGUNG
KRIMINALDIENST
ÖSTERREICH

TRANSPORTDIEBSTAHL

P.b.b.

03Z035266 M

Informations- und Verlagsgesellschaft m.b.H., Thalerhofstraße 28, 8073 Feldkirchen - € 4,-

Du sollst nicht stehlen

Ein Rechtsgrundsatz, der laut Bibel von Gott direkt stammt und in Stein gemeißelt, mit neun weiteren Verboten dem Menschen verkündet wurde. Es war Juristen und Politikern vorbehalten, diese klare Norm zu differenzieren und mit unterschiedlichen Strafmaßen zu versehen. Heute kennt das österreichische Strafgesetzbuch (und alle anderen Strafgesetze dieser Welt) viele Unterscheidungen - Diebstahl ist nicht gleich Diebstahl.

Eine der Unterscheidungen des einfachen Diebstahles ist nach § 127 STGB, wenn der „Diebstahl in oder aus Räumlichkeiten oder Transportmitteln einer dem Massenverkehr dienenden Einrichtung, an einer beförderten oder zu Beförderung bestimmten Sache eines Fahrgastes gehört, erfolgt“. In diesem Fall verdoppelte der Gesetzgeber das Strafausmaß von 6 Monaten, auf ein Jahr. „Transportdiebstahl“ nennt sich das Delikt, ein Begriff der zwischenzeitlich auf sämtliche Diebstähle aus Fahrzeugen zu Wasser, zu Lande und in der Luft, angewendet wird.

Der erste Mord, auch das steht in der Bibel, wurde von Kain an seinem Bruder Abel begangen, aber wann war der erste Transportdiebstahl? Es heißt, die Piraterie, also um im Jargon unserer Zeit zu bleiben, der Diebstahl von Gütern aus einem Wasserfahrzeug, sei das drittälteste Gewerbe, nach Prostitution und Medizin. In der Tat gibt es Aufzeichnungen, die belegen, dass Piraterie schon in antiker Zeit organisiert ausgeübt wurde. Generationen von Piraten plünderten im Persischen Golf die Schiffe der assyrischen Königreiche und im Mittelmeer brachten Piraten, in den letzten Jahrhunderten der römischen Republik, also noch in vorchristlicher Zeit, den Seehandel fast zum Erliegen. Bleiben wir bei der maritimen Form des Transportdiebstahles. Am Beginn des 13. Jahrhunderts erlebte die Piraterie eine Blüte, denn sie wurde von verschiedenen Herrschern gedeckt. Es war einem abtrünnigen, flämischen Mönch namens Eustache vorbehalten das unehrsame Gewerbe der Piraterie ins Mittelalter zu bringen. Solange er nur französische Schiffe ausplünderte, blieb er ungeschoren, doch als er sich ab 1212 auch an englischen vergriff, kostete ihn das den Kopf. In der Reihe der berühmten Seeräuber oder Piraten folgt Klaus Störtebeker, der in der Nordsee sein Unwesen trieb. 1402 wurde er gefangen und mit 70 seiner Kumpanen enthauptet. Das goldene Zeitalter der Piraterie, bedingt durch den aufblühenden Seehandel, war aber Ende des 17. – Anfang des 18. Jahrhunderts. Lediglich etwa 30 Jahre dauerte dieses Zeitalter, aber es brachte Männer hervor, die in die Kriminalgeschichte eingegangen sind. Die Namen der großen Kapitäne wie Henry Every, Bartholomew Roberts, Charles Vanes, aber vor allem Käpt'n Blackbeard, der eigentlich Edward Teach hieß, sind unvergänglich. Sie waren die Kriminellen, die Transportdiebe, ihrer Zeit.

Kommen wir zurück zur Gegenwart. Piraten gibt es noch immer, vor allem im ostafrikanischen und malaysischen Raum, wir widmen uns in dieser Ausgabe aber, mangels österreichischer Seeräuber, den „Piraten der Landstraße“. Gut organisierte Gruppen, die ganze LKW-Ladungen stehlen und auch, wie die Seeräuber nicht vor Morden zurückschrecken.

Richard Benda

Präsident

praesident@kripo.at



ausgabe

04/14

news

Nationale & Internationale	5
Shortcuts	

top-thema

- Schweigen als Prinzip	6
- Das unterschätzte Delikt	7
- Tatort Rastplatz	15
- Laster, Lenker, ... Lügen.	19

interview

- Interview Gerhard Schiffauer, ÖBB Konzernsicherheit	11
---	----

intern

- Leserbrief	21
- Sektionsleitertagung in Neckenmarkt	21
- kripo.at Rätsel	23
- Termine	23

bericht

- Virtuelle Probleme - Reale Lösungen	29
- Innovation durch Mord	33

polizeinews

- Finanzminister nimmt Polizei in "Geiselhaft"	13
- Erfolgsstory DNA	37
- Die Kripo ist schuld	37

kommentar

- Frachtdiebstahl	35
-------------------	----

mix

- Buchtipps	38
-------------	----

25 Scheinfirmen zerschlagen

Nach mehrwöchigen Ermittlungen kamen Kriminalisten des Landeskriminalamtes Wien einer straff organisierten Betrügerbande auf die Spur. Vor einigen Wochen wurden schließlich 3 Männer, im Alter zwischen 46 und 48 Jahren, festgenommen. Auf Anordnung der Staatsanwaltschaft Wien wurden insgesamt 6 Hausdurchsuchungen (3 Privat- und 3 „Firmenadressen“) im Großraum Wien durchgeführt. Dabei wurden mehrere tausend Seiten „Firmenunterlagen“ (80 Aktenordner), sowie elektronische Datenträger als Beweise sichergestellt und in weiterer Folge ausgewertet.

Den Beamten gelang es, den 3 Beschuldigten die Gründung von mehr als 25 „Scheinfirmen“ nachzuweisen. Dort meldeten die mutmaßlichen Täter Arbeitnehmer an, um ihren eigenen Firmen Personalabgaben, Beiträge und Zuschläge zu „ersparen“. Die so entstandene Schadenssumme beläuft sich auf mehr als 1,5 Millionen Euro. Die Beschuldigten befinden sich in Haft.



"GameOver Zeus" FBI sucht Betreiber in Russland

Einem Zusammenschluss von FBI, der englischen National Crime Agency (NCA) und verschiedenen privaten Sicherheitsfirmen ist ein wichtiger Schlag gegen das Botnetz "GameOver Zeus" geglückt. Die Schadsoftware, mit der weltweit bereits mehr als eine Mio. Computer infiziert sein sollen, wird vor allem dazu eingesetzt, Bankdaten zu stehlen.



SPUR ZU ADMINISTRATOR

Laut FBI-Schätzungen soll auf diese Weise bereits ein finanzieller Schaden in Höhe von hunderten Mio. Dollar entstanden sein. Als Betreiber des Netzwerks hat die US-Behörde den Russen Evgeniy Bogachev ausgeforscht, der sich auch auf der "Cyber Most Wanted"-Liste befindet.

"Evgeniy Mikhailovich Bogachev, auch unter den Online-Spitznamen 'lucky1234' and 'slavik' bekannt, wird für seine mutmaßliche Beteiligung in einer breit angelegten kriminellen Machenschaft gesucht, in deren Rahmen die schädliche Software 'GameOver Zeus' ohne Autorisierung auf den Computern der Opfer installiert worden ist", fasst das FBI die Anklage zusammen. Das Botnetz sei eingesetzt worden, um Bankdaten, Passwörter, persönliche Identifikationsnummern und andere wichtige Informationen zu stehlen, die für den Zugriff auf ein Bankkonto erforderlich sind. "Der finanzielle Schaden beläuft sich auf mehrere hundert Mio. Dollar", so die US-Behörde.



Ertappte Fahrraddiebe via Twitter bloßgestellt

Die "Anti-Bike Theft Unit" <http://bit.ly/1oMFh0J> der Polizei in San Francisco nutzt erstmals spezielle Köder-Fahrräder mit GPS-Technologie und die Kommunikationsplattform Twitter, um Fahrraddieben das Handwerk zu legen sowie diese öffentlich an den Pranger zu stellen. Jedes Fahrrad wird von den Beamten mit einem GPS-Tracker ausgestattet, um anschließend angekettet in den Straßen von San Francisco zurückgelassen zu werden.

Mithilfe der Lockmittel, die über GPS verfügen, kann die Polizei den Täter in Echtzeit aufspüren. Nach der Festnahme wird ein Foto des Verbrechers via Twitter-Account der Spezialeinheit <http://twitter.com/SFPDBikeTheft> gepostet. Damit soll in erster Linie das Schamgefühl des Diebes geweckt werden. Zusätzlich werden der Twitter-Community Ratschläge in Bezug auf Fahrrad-Sicherung und Registrierung der Seriennummer erteilt. Der zuständige Polizeibeamte Matt Friedman und seine Kollegen werden für den Einsatz dieser neuartigen Kombination aus GPS-Technologie und Social Media jedoch auch kritisiert, da es aufgrund der via Twitter veröffentlichten Verbrecherfotos zu einer Bloßstellung der Täter kommt. Dennoch zielt dieses innovative Programm, welches erst wenige Monate durchgeführt wird, darauf ab, das aktuelle Problem der hohen Diebstahlraten der Stadt zu bekämpfen.

Im Jahr 2012 sind knapp 4.100 Fahrräder allein in San Francisco gestohlen worden. Der Gesamtschaden beläuft sich Schätzungen zufolge auf einen Wert von 4,6 Mio. Dollar (rund 3,4 Mio. Euro). Laut einem Bericht der New York Times hat sich die Rate der Fahrraddiebstähle zwischen 2006 und 2012 um rund 70 Prozent erhöht. Mithilfe dieser Methode versucht die Polizeidienststelle daher, dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Schweigen als Prinzip

Nach der Aussage von Fachleuten werden die Verluste durch Transportkriminalität allein in der EU zwischen 8 und 9 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt. Über die Menschen, welche dabei zu Schaden kommen wird so gut wie nie gesprochen. Sollte es sich nicht gerade um besonders spektakuläre Fälle handeln, bleibt diese spezielle Form krimineller Taten fast immer unveröffentlicht.

Transportkriminalität ist kein neues Delikt. Sie reicht von den historischen Überfällen auf Postkutschen und Warentransporte bis in unsere Zeit. Bereits in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es Banden, die darauf spezialisiert waren, vorwiegend Lastwagen, aber auch Personenautos, auf einsamen Straßenabschnitten mit Stahlseilen aufzuhalten und zu berauben. Überfälle auf Eisenbahnzüge kamen nicht nur in Westernfilmen vor, sondern waren vor allem im Süden Europas nicht unüblich.

GESTOHLEN WIRD ALLES

Daran hat sich bis in unsere Zeit nichts Wesentliches verändert. Gestohlen wird so ziemlich alles. Die Palette reicht von Bohnenkaffee bis zum Suppenpulver, von Käse bis zu Mobiltelefonen. Letztere sind offenbar besonders begehrt. Darf man den Aussagen des Sicherheitschefs eines der größten Hersteller dieser Produkte glauben, so ist 1 kg Mobiltelefone etwa so viel Wert wie 1 kg Gold. Außenstehenden mag dieser Vergleich vielleicht seltsam vorkommen. Tatsächlich sind neben Waren des täglichen Bedarfs tausende Tonnen von Spitzenprodukten unterwegs, deren Wert durchaus in Gold aufgewogen werden kann. Interessant dabei sind auch die grauen Märkte, auf denen alle diese Dinge ohne Probleme abgesetzt werden können.

Daß alle diese Waren und Werte letztendlich von Menschen mit großem Können und hoher Verantwortung transportiert

werden, bleibt meist unerwähnt. Wer bei den einschlägigen Unternehmen nach durch kriminelle Ereignisse hervorgerufenen Personenschaden fragt, stößt meist auf eine Mauer des Schweigens. Man spricht nicht gerne über Dienstnehmer, die bei solchen Handlungen zu Schaden kamen. Standardsatz: „Das wird durch die Versicherung geregelt“

Immerhin gab es unter den Fahrzeuglenkern nicht nur spektakuläre Todesfälle, sondern auch eine hohe Anzahl von mehr oder minder Schwerverletzten oder Traumatisierten. Diese Geschehnisse lassen sich nicht alleine durch Versicherungsleistungen oder Verschweigen kompensieren. Ladungssicherheit und Verantwortung können nicht nur Sache eines Einzelnen sein. Die Unternehmer werden sich mehr als bisher mit entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen auseinandersetzen müssen. Dies betrifft vor allem die Einstellung zusätzlicher Kräfte.

Noch immer kommt es vor, dass ein einzelner Fahrer völlig auf sich gestellt, tagelang auf den Straßen Europas mit seiner meist wertvollen Fracht unterwegs ist. Der Grund, nur wer beim Personal spart, kann in einer Zeit eines nahezu schrankenlosen Wettbewerbes auch mitbieten.

NEUE ENTWICKLUNG

Eine neue Entwicklung gibt es auch im öffentlichen Personentransport. Hier kommt es zunehmend zu kriminellen Übergriffen auf Personal und Passagiere. In Wien, wo es in letzter zu einer Häufung solcher



Überfälle kam, forderte das Personal der städtischen Linien im Rahmen einer Betriebsversammlung entsprechende Maßnahmen der Unternehmerseite.

Ähnliche Ereignisse gibt es auch in Berlin und anderen europäischen Großstädten. Transportpersonal wurde zu Freiwild Krimineller. Ob neue Sicherheitskabinen und ähnliche Einrichtungen daran viel ändern bleibt fraglich. Gerade in den öffentlichen Verkehrsmitteln hat es in den letzten Jahren große Verbesserungen wie die Videoüberwachung gegeben. Leider hilft es nur wenig, wenn der Beobachter auf dem Bildschirm den kriminellen Übergriff zwar sieht, aber mangels personeller Möglichkeiten nicht eingreifen kann. Auch hier stellt sich die Frage, ob die eine oder andere Sicherheitslücke durch zusätzliches Personal nicht geschlossen werden könnte.

Sicher ist, dass es in allen Bereichen dringend notwendig ist, auf diese Form der Kriminalität zu reagieren. Neben dem technischen Einsatz (etwa Satellitenüberwachung bei Transporten) bedarf es aber auch neuer Strategien und Arbeitsformen. Eine zusätzliche Einbindung menschlicher Ressourcen scheint daher geboten. Schweigen als Prinzip hilft niemandem.

• josef.w.lohmann@kripo.at



Das unterschätzte Delikt

8 – 15 Milliarden Schaden pro Jahr soll es in Europa durch den Diebstahl von Transportgut und ihrer Beförderungsmittel geben. So genau weiß man die Summe nicht, denn die Dunkelziffer ist hoch und in manchen nationalen Statistiken scheint das Delikt überhaupt nicht auf. Trotz etwa 200.000 Fällen jährlich (auch diese Zahl beruht auf Schätzungen), findet das Delikt sowohl bei der Bevölkerung, als auch bei der Polizei wenig Beachtung.*

Die Drahtzieher der Organisierten Kriminalität freuen sich, beim Transportdiebstahl finden sie noch ein Refugium, wo der Ermittlungsdruck zum Aushalten ist. Eine Aufklärungsquote von 2% kann man wirklich nicht als abschreckend bezeichnen. Nur sechs EU-Staaten haben eine eigene „Fright Crime Unit“.

GERINGER FAHNDUNGSDRUCK

Es wird sträflich unterschätzt, dass der Diebstahl von Transportgut, häufig samt Transportmittel, vollständig in der Hand mafioser Gruppen ist. Warum der Fahndungsdruck so gering ist, hängt auch damit zusammen, dass es sich in der Regel um ein länderübergreifendes Delikt handelt, der Diebstahl häufig erst einige Zeit später entdeckt wird und manche Länder kaum etwas entgegensetzen. Es fehlt auch der öffentliche Druck,

denn fast nie findet diese Art der Kriminalität in den Medien ein Echo. Wen interessiert es schon, dass ein ausländischer Lkw in einem anderen Land einfach verschwindet, oder dass die Ladung durch Tricks zu einem kriminellen Empfänger kommt.

Transportdiebstahl, und damit ist vor allem der Diebstahl von Lkws oder deren Ladung gemeint, hat auch in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Ausprägungen und eine unterschiedliche Häufigkeit. Während man in Polen 10.000 Fälle im Jahr registriert, sind es in Schweden nur 500. Schwerpunkte sind auch England und sämtliche Staaten Osteuropas. Eines der am häufigsten betroffenen westlichen Länder, Italien, verzichtet überhaupt auf eine separate Registrierung. Apropos Italien. Norditalien ist, neben der Rheinachse zwischen

Basel und Rotterdam, überhaupt ein Zentrum dieses Deliktes. Selbst innerhalb Italiens gibt es aber Unterschiede bei der Tatbegehung: Während in Norditalien häufig nur das Ladegut gestohlen wird, sind im Süden Entführungen, nicht selten samt Fahrer, üblich. In England, Russland, Polen und den Niederlanden wird gerne mit falschen Kontrollen gearbeitet. Womit wir beim Modus operandi sind.

1) **Falsche Polizisten oder Zollbeamte.**

Lkws werden angehalten, beraubt oder zu einem angeblichen Zoll- oder Polizeilager gebracht, wo entladen werden muss.

2) **Diebstahl von unbeaufsichtigten Lkws.**

Auch ein Fahrer muss irgendwann aus seinem Fzg. um menschlichen Bedürfnissen nachzugehen, dies-

wird für den Diebstahl des Trucks genutzt.

3) **Raub.**

Entweder werden Fahrer direkt auf Parkplätzen überfallen oder der Lkw. während der Fahrt zum Halten gezwungen. Häufig wird auch ein Unfall vorgetäuscht.

4) **Diebstahl während der Fahrt.**

Unglaublich ist die fast akrobatische Masche des Diebstahles von Ladegut während der Fahrt.

5) **Around the corner game.**

Die Fahrer von Frachtgut werden durch verschiedene Tricks umgeleitet und ihr Ladegut an einem falschen Ort abgeladen.

6) **Gründung von Scheinfirmen.**

OK-Gruppen gründen Transportfirmen und beteiligen sich an Ausschreibungen, sie wissen damit, was transportiert wird. Entweder lassen sie dann ihre eigenen, gut versicherten Lkws verschwinden, oder sie wissen welcher Konkurrent was befördert.

Üblicherweise werden Diebstähle von Lkws samt Ladung durch mehrere Täter begangen. Auch die Abdeckung durch ein Begleitfahrzeug ist häufig.

UNTERSCHIEDLICHE RECHTSLAGEN

Neben der Internationalität und der unterschiedlichen Rechtslage, sind auch die Fahrer ein Problem. Während früher für den Transport hochwertiger Güter spezielle Transporte mit erfahrenen

* Zahlen von EUROWATCH und nationalen Statistiken.



Entfernte Plombe



Tatort Abstellplatz

Fahrern betraut wurden, sind heute immer mehr ausländische Fahrer und Subunternehmen betraut. Fehlende Sprachkenntnisse und Unkenntnis der Gesetzeslage halten viele Fahrer davon ab, überhaupt eine Anzeige zu erstatten. Die Angst ist ein weiteres Hemmnis. Bei 21% der Fälle kommt es zu körperlichen Angriffen gegen die Fahrer, bei 8% sogar mit Schusswaffen. Grundsätzlich ist überhaupt eine Zunahme von Gewalt gegenüber den Fahrern erkennbar. Noch etwas hilft der organisierten Kriminalität: 65% der Diebstähle gehen auf Insiderinformationen zurück.

Wenn schon der Ermittlungsdruck nicht besonders hoch ist, gibt es für die Opfer die Möglichkeit von Prävention? Ja, sie gibt es und wird auch zunehmend angewendet. In erster Linie ist das die Ausstattung von Fahrzeugen, Containern

und Ladung mit GPS, womit der Transporteur (oder die Polizei) jederzeit nachvollziehen kann, wo das Ladegut ist. Auch die Besetzung von Transporten mit sensibler Fracht mit zwei Chauffeuren verringert die Gefahr. Schlussendlich ist die Analyse des Transportweges ein Mittel der Prävention. Die Schaffung eines Verzeichnisses von sicheren Parkplätzen in Europa hat man in der EU bisher nicht geschafft.

• R.B.

EIN TYPISCHER FALL

Eine kleine burgenländische Spedition bekommt den Zuschlag eines Transportes von 20 Tonnen gefrorenen Hühnerfleisch nach Venedig. Der Lkw verlässt Österreich und auf einem Parkplatz der Autobahn Triest-Venedig hält der Fahrer seine vorgeschriebene Pause. Er ist kaum in der Raststätte, als er sieht, dass sein Lkw aus dem Parkplatz ausfährt. Er verständigt die Polizei und tatsächlich kann eine Streife den Lkw kurz nach Venedig sichten. Es kommt zu einer Verfolgungsjagd, bei der der Lkw umkippt und der Laderaum aufgerissen wird. Der Täter, ein neapolitanischer Kleinganove, gibt in seinem „Geständnis“ an, dass er nur nach Hause fahren wollte.

Für die Vernichtung der 20 Tonnen Hühnerfleisch muss der Spediteur einige tausend Euro bezahlen.



Jeder Diebstahl ist einer zu viel

Interview mit Gerhard Schiffauer,
Leiter Konzernsicherheit/Security Management
der ÖBB

kripo.at: *Die Österreichischen Bundesbahnen sind der größte Transporteur von Gütern in Österreich. Wie weit ist die ÖBB mit Diebstählen von Frachtgut betroffen und wie hoch ist der Schaden?*

Die ÖBB ist eines der sichersten Unternehmen Österreichs, trotzdem kommt es gelegentlich vor, dass Transportgüter nicht dort landen, wo sie eigentlich abgeliefert werden sollten. Wir haben im Bereich Kontraktlogistik gelegentlich Paketdiebstähle und im Wagenladungsverkehr Diebstähle in geringem Ausmaß.

Der Schaden für die ÖBB ist vergleichsweise gering, da die meisten Paketdiebstähle nicht im Bereich des unmittelbaren Bahntransportes geschehen, sondern meist im Rahmen der Übergabe und Zustellung durch unsere Subfrächter.

Die ÖBB kommt vorerst für den Schaden gegenüber unseren Kunden auf, verrechnet diesen aber in weiterer Folge an den beauftragten Subfrächter.

kripo.at: *Und welche Güter werden gestohlen?*

Im Stückgutverkehr sind gelegentlich Sendungen von Unterhaltungselektronik betroffen.

Was uns in letzter Vergangenheit belastet hat, war eine Häufung von Diebstählen von Autoteilen aus Autotransportzügen. Konkret wurden Navigationsgeräte und Airbags aus Autotransportzügen aus Deutschland gestohlen. Bis zu 900 Geräte pro Jahr wurden aus den Fahrzeugen entwendet. Das mag auf den ersten Blick nach viel klingen, bei rund hundert Autotransporten pro Jahr, ist das aber tatsächlich eher Ausnahme denn Regel.

kripo.at: *Das heißt, dass aus fabrikneuen Autos, die per Bahn nach Österreich kommen, Teile gestohlen wurden?*

Ja. Manches Mal wurden die Autos aufgebrochen, manche Autos waren aber aus verschiedenen Gründen nicht versperrt. Die Täter stahlen die Autoteile zum Teil mit Gewalt, zum Teil mit technischem Können. Die Diebstähle erfolgten teilweise aus dem stehenden Zug, teilweise aus dem rollenden.

kripo.at: *Wie gingen Sie bei den Ermittlungen vor?*

Das Problem liegt darin, dass Auto Transporte von der Verladung bis zum Bestimmungsbahnhof in der Regel 6-8 Tage unterwegs sind und die Länder Deutschland, Tschechien und Österreich durchfahren. Die Anzeigen erfolgen in Wr. Neustadt, weil man dort den Diebstahl bei der Übernahme der Fahrzeuge feststellt. Die Erhebungen erfolgen dann durch das Landeskriminalamt NÖ in Zusammenarbeit mit der Polizeiinspektion Wr. Neustadt. Durch nachträgliches Auslesen der Fahrzeugelektronik kann man die Tatzeit nachvollziehen und dadurch feststellen, wo der Zug zu diesem Zeitpunkt war. So konnte man feststellen, dass der Tatort nicht auf österreichischem Staatsgebiet war, sondern schon in Deutschland.

kripo.at: *Das ist wohl eines der Probleme beim Transportdiebstahl, dass man den Tatort nicht genau feststellen kann?*

Im ersten Schritt versucht man den Tatort einzugrenzen. Dann versucht man

festzustellen, ob eventuell ein Gelegenheitsverhältnis eines Mitarbeiters besteht oder ob Gruppen im Umfeld eines Bahnhofes beteiligt sind. Im vorgenannten Fall konnte deutsches Staatsgebiet als Tatort eingegrenzt werden deshalb hat das Deutsche Bundeskriminalamt die weiteren Amtshandlungen übernommen.

kripo.at: *Ist der Diebstahl von Navis das einzige Delikt im Bereich der Bahn?*

Voriges Jahr haben wir einen Schwund von Transport - Paletten festgestellt. Die Diebstähle konzentrierten sich vorerst auf ein Logistikzentrum im Raume Wien. In Zusammenarbeit mit dem LKA Wien, Außenstelle Ost, haben wir festgestellt, dass Lenker von beauftragten privaten Spediteuren die Paletten auf raffinierte Art und Weise abgezweigt und verkauft haben. Auch auf anderen Standorten mussten wir den gleichen modus operandi feststellen. Der Schaden betrug rund 200.000 Euro. Insgesamt wurden nach umfangreichen Erhebungen 29 Lenker privater Spediteure ausgeforscht und zur Anzeige gebracht.

kripo.at: *Bei LKWs, die auf Parkplätzen abgestellt sind, werden oft die Planen aufgeschnitten und Ware gestohlen. Gibt es eigentlich Einbrüche in Güterwaggons, die auf Bahnhöfen abgestellt sind?*

Das ist eigentlich ein Delikt, das wir nicht feststellen können. Im Wagenladungsverkehr gibt es keine Einbrüche in abgestellte Güterwagen. Das hängt damit zusammen, dass wir ziemlich flott unterwegs sind und unsere Güterwaggone nicht tagelang irgendwo in der Fläche herumstehen. In den großen Umschlagszentren ist permanent Bewegung und für Täter auch schwer dorthin zu kommen.

kripo.at: *Die Fracht scheint also relativ sicher, aber wie schaut es beim Diebstahl an Reisenden aus?*

Im vorigen Jahr haben wir einen minimalen Anstieg beim Taschendiebstahl an Reisenden festgestellt. Interessant für uns war, dass sich die Tatbegehung geändert hat. Während früher die Täter meist auf den Zügen während der Fahrt operiert haben, hat sich die Tatbegehung auf das Ein- und Aussteigen beim Zug verlagert. Es wird das Gedränge und die Unacht-

samkeit der Kunden genützt. Trotzdem hält sich die Anzahl der Diebstähle in Grenzen. 2013 hatten wir 2.062 gemeldete Diebstähle in Bahnhöfen und aus Zügen – aber das bei 220 Millionen Reisenden. Die ÖBB haftet in diesen Fällen nicht für die persönlichen Gegenstände der Reisenden.

kripo.at: *Hat sich eigentlich durch die Videoüberwachung von Bahnhöfen und Zügen etwas verändert?*

Im Bereich der Verkehrsstationen gibt es zwischenzeitlich ca. 4.800 Videokameras. Durch an die Polizei übergebenes Videomaterial konnten mehrere Täter identifiziert und ausgeforscht werden.

Im Jahr 2013 wurden 1600 Videodaten-sicherungen vorgenommen. 90% des Videomaterials wurde im Auftrage der Polizei gesichert und an diese ausgefolgt. Wir sehen die Videoüberwachung in den Verkehrsstationen als Teil unseres gesamtheitlichen Sicherheitskonzeptes.

kripo.at: *Danke für das Gespräch*

• *Mit Gerhard Schiffauer sprachen
Richard Benda und Helmut Bärthl*

Finanzminister nimmt die Polizei in „Geiselhaft“

international
polizei news

Nachdem sich das Innenministerium und die Gewerkschaften auf einen gemeinsamen Weg geeinigt hatten, den drohenden „Burnout“ der Landespolizei zu verhindern und dies in der zuletzt veröffentlichten Kabinettsvorlage dokumentierten, hat nunmehr der Finanzminister des Landes Sachsen-Anhalt, Jens Bullerjahn, die Landesregierung und die Polizei in „Geiselhaft“ genommen. Die fundierte Besorgnis der Fachleute wurde mit einem: „Bei den Zahlen für die Vollzugsbeamten lagen wir wohl richtig...“ vom Tisch gewischt. Aus 6.000 sollen gemäß Personalentwicklungskonzept zukünftig 5.000 Vollzugsbeamte werden – ohne sachliche Argumentation. Herr Bullerjahn nimmt billigend in Kauf, dass die Polizei ab 2016 nicht mehr arbeitsfähig sein wird – bis dahin ist er Finanzminister. Ist ihm Sachsen-Anhalt danach egal?

Das Personalentwicklungskonzept der Regierungsfractionen scheint für den Genossen Bullerjahn in Stein gemeißelt zu sein. Offenbar hat auch der Ministerpräsident Haseloff vergessen, dass er sich einst – da war er noch Wirtschaftsminister und Ministerpräsidentenkandidat – deutlich für 6.000 Vollzugsbeamte ausgesprochen hatte. Nun wird er von seinem eigenen Finanzminister unter Druck

gesetzt und lässt seinen Innenminister „im Regen“ stehen. Eine Landesregierung, die billigend in Kauf nimmt, dass die Polizei in absehbarer Zeit nicht mehr handlungsfähig ist, verstößt gegen ihre Pflicht, Schaden vom Land abzuwenden. Diese Landesregierung will sich mit dem angekündigten Personalabbau einen finanziellen Handlungsspielraum schaffen, aber sie wird erfahren, dass Sparen bei der inneren Sicherheit teuer bezahlt werden muss!

Der BDK in Sachsen-Anhalt kritisiert ausdrücklich die Handlungsweise des Finanzministers und des Ministerpräsidenten und unterstützt die lebensrettenden Maßnahmen des Innenministers am Patienten „Polizei“!





Tatort Rastplatz

Angeblich war jeder sechste europäische Fernfahrer in den vergangenen Jahren Opfer eines Diebstahls. Laut ASFI-NAG stehen den Lkw-Fahrern 5800 Stellplätze in Österreich zur Verfügung, daher bilden sie 5800 potentielle Tatorte.

Glaubt man den Aussagen von Experten, so ist der Frachtdiebstahl aufgrund des hohen Gewinns seit einigen Jahren bereits ein Betätigungsfeld der organisierten Kriminalität. Die Schadenssumme in Europa durch den Frachtdiebstahl wird von Euro-watch bei einem Vortrag vor der deutschen Transportversicherung jährlich mit 10-15 Milliarden Euro (!) in Europa geschätzt. Die europäische Kommission geht von einer Schadenssumme von über 8 Milliarden Euro pro Jahr (siehe: <http://ec.europa.eu/transport/themes/security/doc/2012-05-31-swd-transport-security.pdf>) aus. In Österreich selbst gibt es im Bundeskriminalamt keine separate Statistik zu diesem Phänomen.

Bekannte „Modi Operandi“ beim Frachtdiebstahl sind der Diebstahl aus dem fahrenden Lkw (!) und jener aus dem stehenden Lkw. Wobei der erstgenannte Modus meines Wissens in Österreich noch nicht zur Anwendung kam, jedoch in Deutschland bereits mehrere Male und in Rumänien bereits 2012 die Polizei beschäftigte.

PLANENSCHLITZER

Daher spricht man vom Phänomen des Ladungs- oder Frachtdiebstahls in erster Linie von den Planenschlitzen oder -schneidern. Das heißt, die Täter schauen mittels eines oder mehrerer Kontrollschlitze in das Wageninnere, ob sich eine lohnende Ladung im Lkw befindet. Wenn ja, dann wird der Lkw aufgebrochen oder die Plane aufgeschlitzt und die komplette Ladung oder Teile davon gestohlen. Die Ladung verstauen die Täter in andere Lkw oder Van und fälschen sofort blanko Frachtpapiere auf ihre Bedürfnisse, um bei einer eventuellen Polizeikontrolle nicht aufzufallen.

Zur Beleuchtung der kriminellen Erscheinung Planenschneider begab sich der Gefertigte zum LKA in Niederösterreich, um dort mit dem zuständigen Sachbearbeiter Andreas Schuster ein Gespräch zu führen.

Schuster erörterte, dass im wesentlichen in den letzten Jahren zwei Gruppierungen von Tätern in Niederösterreich und den angrenzenden Bundesländern wegen Planenschneidens aufgefallen wären.

AUFGRIF VOR DER GRENZE

Im Jahr 2008 verstärkten sich die Lkw Einbrüche durch Planenschneiden in NÖ derart, so dass man eine eigene Ermittlungsgruppe gründete, die diesem Phänomen entgegen wirken sollte. Aufgrund der massiven Überwachungsmaßnahmen fielen im Dezember 2008 in den Morgenstunden Polizeibeamten in OÖ zwei Van auf, die Richtung tschechischer Grenze (sie wollten die Ware in Polen verkaufen) unterwegs waren. Die Kfz wurden kontrolliert und es stellte sich heraus, dass die Ladung in beiden Van von Diebstählen am gleichen Tag durch Planenschneidern in NÖ aus 2 Sattelanhängern stammten.

Sechs bulgarische StAng., die in den beiden Kfz waren, wurden festgenommen. Aufgrund der Auswertung von Navi-Daten und Telefondaten konnten den Bulgaren mehrere Einbruchsdiebstähle und -versuche auf Rastplätzen auf der A1 und A2 nachgewiesen werden. Eine Mitteilung der Navi-Daten an die angrenzenden Staaten via Interpol ergab, dass die Beschuldigten auch für Taten in anderen Ländern in Frage kamen. Alle Beschuldigten waren bereits mehrmals in Bulgarien und anderen europäischen Ländern einschlägig vorbestraft.

DIEBSTÄHLE AUS LKW AUF RASTSTATIONEN

Erst wieder 2010 und Anfang 2011 stiegen die Diebstähle aus Lkw auf Raststationen der A1 und A 21 markant an. Als Diebesgut kamen LCD Fernseher, Digitalkameras und andere elektronische Geräte in Frage. Als begleitende Kriminalität konnten Tankdiebstähle und Reserveraddiebstähle wahrgenommen werden. Koordinierende und operative Maßnahmen gemeinsam mit der PI St. Pölten AGM (Zivilstreifen) lenkten den Verdacht auf rumänische Lkw, die zu den Tatzeiten an den Tatorten festgestellt werden konnten. Im März 2011 beobachtete ein rumänischer Lkw-Fahrer wie 2 unbekannte Personen die Plane eines abgestellten Lkw aufschnitten und eine größere Anzahl von Lkw-Reifen in ihren Lkw umluden. Als die Beiden den Zeugen bemerkten, flüchteten sie mit ihrem Lkw auf die A1. Tatsächlich konnten die Täter von der verständigten Polizei gestellt und festgenommen werden. Aufgrund der folgenden kriminalpolizeilichen Ermittlungen konnten den Tätern weitere 8 Diebstähle aus Lkw in der Zeit vom Jänner 2011 bis März 2011 nachgewiesen werden. Weitere Ermittlungen und die Einvernahmen der Täter durch das LKA-NÖ und die LVA-NÖ-AGM (PI St. Pölten AGM) ergaben, dass sich zahlreiche Lkw einer bestimmten Firma aus Dambovita (Rumänien) immer wieder auf Tatorten von Einbrüchen in Lkw befanden. Im Oktober 2012 erfolgte die Anzeige an die StA St. Pölten gegen 11 Lkw-Lenker dieser Firma. Internationale Ermittlungen ergaben ein Geflecht von 11 miteinander verschachtelten Firmen, 90 verdächtigen

Planenschlitzer – siehe Markierung der 6 Schnitte



Sattelzugfahrzeug mit rumänischen Kennzeichen, in welchem die Diesellabzapfanlage (Pumpe, elektrische Anlage, Schlauch-verlegung) installiert worden ist.

Kfz und 55 involvierten Personen, die sich zum Großteil nicht in Österreich befanden. Auch in diesem Fall sank die Diebstahlstatistik durch Planenschlitzer im Jahr 2012 rasant.

FESTNAHMEN IN BELGIEN

Die bekannten Kfz wurden durch Sirene zwecks "Auftreten wahrnehmen" im Schengenbereich ausgeschrieben. Tatsächlich erfolgten in Belgien nach vorangegangener Observation Festnahmen von rumänischen Lkw-Lenkern wegen Planenschlitzens und Treibstoffdiebstählen. Bei einer Telefonüberwachung in Belgien konnte mitgehört werden, wie ein Boss in Rumänien einen Lenker anleitete, ja nicht über Österreich nach Rumänien zu fahren, da in Österreich streng kontrolliert werde. Dies ist auch mit ein Grund, dass in Deutschland in einem Jahr auf einer Autobahnstrecke von 60 Kilometern 160 (!) aufgeschnittene Planen registriert wurden.

2013 und 2014 kam es in Deutschland und Belgien basierend auf den österreichi-

schen Ausschreibungen wieder zu Festnahmen aus der Gruppierung.

TREIBSTOFFDIEBSTAHL

Die internationalen Ermittlungen brachten auch den Grund für dieses kriminelle Verhalten der Gruppierung zu Tage. Das rumänische Firmenkonglomerat ist bekannt dafür, dass es zu Dumpingpreisen Aufträge annimmt. Um dies zu finanzieren, werden die Lenker angehalten, die in Frage stehenden Delikte fortlaufend zu begehen.

Detail am Rande:

Treibstoffdiebstahl, na und, das gleicht ja dem sprichwörtlichen Fangen eines Hendliebes. Nicht in dieser Organisation. Die Lkw sind mit einem eigenen Mechanismus ausgerüstet, der es erlaubt binnen kürzester Zeit (90 Liter in der Minute) Treibstoff abzapfen. Professionell installierte Leitungen in der Farbe des Lkws führen vom hinteren Ende des Sattelauflegers zum Tank des Sattelzugfahrzeuges. Eine kleine versteckte Pumpe (24 Volt) sorgt für die notwendige Kraft, um 200 bis 300 Liter Treibstoff in wenigen Minuten zu stehlen.

Die rumänische Täterschaft, der hohe Organisationsgrad der Gruppierung und der Sitz der Köpfe der Gruppierung in Rumänien führten dazu, dass das Gerichtsverfahren wegen krimineller Vereinigung usw. in Rumänien stattfinden wird.

• helmut.baertl@kripo.at

Laster, Lenker ... Lügen

Es ist eine Welt für sich: täglich bewegen sich riesige Mengen von Waren aller Art über die Straßen Europas. Wir nehmen dies nur wahr, wenn einmal ein bestimmter Artikel nicht vorhanden ist und machen uns überhaupt keine Gedanken, wie der Transport der Waren organisiert ist..

Es ist unmöglich, den Wert der Güter, die Ziele, krimineller – meist erfolgreicher – Angriffe sind, auch nur zu schätzen. Auch Personen, deren Alltagsgeschäft es ist, den Strom der Güter zu lenken und zu organisieren, vermögen kaum Zahlen zu nennen.

KUPFER - DAS NEUE GOLD?

Dem Autor dieses Beitrages ist es gelungen, verschiedene Fachleute zu kontaktieren, die durch ihr Insiderwissen an Hand konkreter Beispiele schildern, wie sich Kriminelle typischerweise verhalten. Eine Spedition besitzt in der Regel keine eigenen LKWs. Sie organisiert die Transporte. Zur Durchführung bedient sie sich diverser Frachtführer. Manchmal erreicht eine den Frächtern anvertraute Ladung den Bestimmungsort nicht. Während früher Überfälle, Raub oder einfacher Diebstahl beliebt waren, ist heute die organisierte Kriminalität auf dem Vormarsch. Die Internationalität des Geschäftes erleichtert den Verbrechern das Handwerk

enorm. Mit dem Wegfall von Zoll und Kontrollen an Staatsgrenzen ist es ein Leichtes, ganze Transporte verschwinden zu lassen. Die Zuständigkeit der Ermittlungsbehörden endet an nationalen, emotionalen und sprachlichen Grenzen. Die Aufklärungsquote geht gegen Null. Die Polizei ist viel zu langsam und heillos überfordert. Internationale Ermittlungen gestalten sich schwierig bis unmöglich. Sehr beliebt ist der organisierte Betrug über das Internet. Dort gibt es auf sogenannten Frachtenbörsen die Möglichkeit, Speditionen und Verlader aus der Industrie mit Frachtführern zusammen zu bringen.

BETRUG ÜBER DAS INTERNET

Ein Verlader oder eine Spedition stellt eine Ladung auf diese Börse und macht sie so Frachtführern ersichtlich. Manche Frachtführer sind aber unredlich und nehmen Transportaufträge nur an, um die Ladungen zu veruntreuen. Anhand des Abgangsortes kann sich der gut in-

formierte Gauner in etwa ausrechnen, ob sich so eine Ladung lohnen wird.

Da der Vertrieb veruntreuter Ware mitunter schwierig ist, stehen heute nicht mehr nur Waschmaschinen, Fernseher, Kleidung oder Käse im Fokus der Verbrecher. Besonders beliebt sind auch leicht zu verarbeitende Rohstoffe wie Aluminium und Kupfer. Kürzlich hat eine namhafte Spedition eine Ladung Kupfer im Wert von rund 150.000,- Euro zum Transport von Deutschland nach Ungarn auf einer Frachtenbörse feilgeboten. Ein gefundenes Fressen für Betrüger. Ein in der Slowakei etabliertes, seit vielen Jahren bestehendes Unternehmen meldete sich bei der Spedition und erbot sich, den Auftrag kostengünstig und zuverlässig durchführen zu wollen. Standardmäßig verlangte die Spedition die Vorlage zahlreicher Unterlagen wie Firmenbuchauszug, Transportgenehmigung, Versicherungsbestätigung, Ausweiskopien der LKW-Fahrer, Zulassungsscheine samt Kennzeichen (Fortsetzung auf Seite 25)



Kupfer - das neue Gold

der Fahrzeuge, Handynummern der LKW-Fahrer etc. Sämtliche dieser Unterlagen wurden auch vorgelegt. Alles schien in Ordnung.

BESTENS ORGANISIERTE BANDEN

Der Spediteur erteilte den Auftrag. Was er nicht wusste, war, dass es sich bei dem Frachtführer um ein Mitglied einer bestens organisierten Bande handelte. Sie hatte das Transportunternehmen vor einiger Zeit legal erworben und vorerst still gelegt. Sie hat sogar noch mehrere LKWs offiziell angemietet und bis zur günstigen Gelegenheit herumstehen lassen. Manchmal wurden Aufträge angenommen und - wenn sich herausstellte, dass sich die Unterschlagung nicht lohnte - sogar ausgeführt. So entstand der Anschein, es handle sich um ein seriöses Unternehmen.

Dann kam das Kupferangebot. Die Gaunerbande erkannte ihre Chance und gab vor, gleich mehrere LKWs zur Beladung stellen und also mehrere Ladungen transportieren zu können. Der Spediteur freute sich über die günstigen Preise und vergab insgesamt 4 Kupferladungen im Wert von rund EUR 600.000,- an den vermeintlich ordentlichen Frachtführer. Keine der Ladungen kam je in Ungarn an.

Nachfragen des Speditors beantwortete die Bande zunächst mit irgendwelchen Ausreden: Der Fahrer habe verschlafen, der LKW habe eine Panne, müsse in der Werkstätte, stehe im Stau, sei gerade in einer Polizeikontrolle - der Fahrer hebe nicht ab, weil der Akku des Handys leer und das Ladegerät kaputt sei etc.

Kurz darauf war überhaupt niemand mehr

erreichbar. Erst jetzt bemerkte der Spediteur was los war, und erstattete Anzeige. Die veruntreute Ladung war schon längst über alle Berge.

Leider wird von Betroffenen die Arbeit der österreichischen Polizei so wahrgenommen, als beschränke sie sich darauf, Diebstahlsbestätigungen zur Vorlage an Versicherer auszustellen. Ladungsveruntreuungen im sechsstelligen Eurobereich scheinen genauso ernst genommen zu werden wie der Diebstahl eines 50 Euro Fahrrades oder Fahrerflucht im Straßenverkehr. Ermittlungen zur Schadenminimierung führt der Spediteur daher auf eigene Faust und eigene Kosten durch. Ein auf Frachtveruntreuung spezialisierter Detektiv wird beauftragt. Der kennt die Strukturen und Vorgehensweisen des organisierten Verbrechens bestens und wird sofort tätig.

Telefonanruflisten werden ausgewertet.

Abfragestatistiken der Angebote in den Frachtenbörsen werden auf Verdachtsmomente geprüft. Mautabbuchungen werden rekonstruiert. Trotz diverser Hindernisse datenschutzrechtlicher Natur findet der Detektiv schon am nächsten Tag einen der verschwundenen LKWs leer im Südwesten der Slowakei. Er forscht weiter nach und stellt fest, dass die Kennzeichen gestohlen und die vorgelegten Ausweise gefälscht sind.

Eine mögliche Spur aus Telefonauswertungen führt nach Süditalien. Von der veruntreuten Ware fehlt jede Spur. Kupfer lässt sich relativ einfach einschmelzen und unkenntlich machen. Ein typischer Fall, wie er leider nur zu oft vorkommt, aus der Sicht eines Insiders.

DIE INTERNATIONALE ORGANISATION IRU

Diese hat ihren Sitz in Genf und bemüht sich, länderübergreifend zu informieren, hat aber nach Abkommen innerhalb der UNO nur Texte in Englisch und Französisch zur Verfügung. Der Umstand, dass viele verdächtige Vorgänge in Zentral- und Osteuropa stattfinden und die sogenannten D-A-CH-Länder als eine Art Drehscheibe fungieren, erschwert die Arbeit. Im Jahre 2005 startete IRU (International Road Truck Union) eine gemeinsame Umfrage in 31 Ländern. Es wurden etwa 2500 LKW-Lenker befragt, um die wichtigsten Dateien von kriminellen Angriffen

Unbewachte Abstellplätze sind bei Nacht, Ziel von Überfällen



auf Lenker, deren Fracht und Fahrzeuge feststellen zu können. Dabei wurden folgende wichtigen Kennziffern erhoben:

- 42 % der Angriffe erfolgten auf Parkplätzen,
- 68 % der Angriffe erfolgten in der Nacht,
- 63 % der Angriffe erfolgten gezielt auf das Fahrzeug und seine Ladung



In Italien immer noch ein Problem - Bewaffnete Überfälle

An dieser Stelle sei auch ausdrücklich angeführt, dass es z.B. bei der Statistik Austria oder beim Versicherungsverband – trotz eindringlicher Nachfrage – keine Aufzeichnungen über das Kapitel „Transportkriminalität“ gibt. Dies stimmt nachdenklich. Gerade im Bereich des Alltags, ist es wichtig sich auf die Sicherheit der Straßen verlassen zu können. Offenbar will man aber verbergen, dass dieser von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommene Bereich immer mehr zum Tummelplatz krimineller Elemente geworden ist.

VERSICHERUNGEN UND GESCHÄDIGTE

Die Betrachtung dieser Sachverhalte wäre unvollständig, wäre da nicht auch der Standpunkt der Versicherungen und Bestohlenen zu berücksichtigen: Nach wie vor gibt es die klassischen Begehungsweisen, also Diebstahl bzw. Raubüberfälle auf stehende Fahrzeuge (insbesondere durch Planenschlitz während der nächtlichen Ruhepause auf unbewachten Parkplätzen) oder aber auch auf fahrende LKWs. Vor allem in Italien kommt es immer noch

vor, dass die LKW-Lenker von bewaffneten Räubern zum Anhalten gezwungen werden. Besonders gefährlich sind Frankreich, Großbritannien, Belgien und die Niederlande.

BETRUG ÜBER DAS INTERNET

Hier wurde 2013 ein 50 %iger Anstieg an Ladungsdiebstahl verzeichnet. Gefahren bestehen auch in Italien und Spanien, sowie Deutschland und Österreich. Bei den letzteren Ländern kommt als Problem hinzu, dass es praktisch keine bewachten Parkplätze gibt.

Ladungszugriffe kommen aber auch im Stadtgebiet vor. Ein Polizist aus Sachsen sagte kürzlich, dass an bestimmten Autohöfen Diebstähle mit Regelmäßigkeit an der Tagesordnung sind. Auffallend ist, dass z.B. aus Tschechien, Ungarn oder der Slowakei wenig Vorfälle bekannt geworden sind.

Eine andere gewaltlose Variante ist das Vorspiegeln der Empfängereigenschaft. Dies zeigt auch ein aktueller Fall aus Großbritannien, wo Kriminelle in gelben Security-Jacken vor Lagerhallen warteten

und sich dem anliefernden LKW-Lenker als Empfänger-Personal ausgeben.

Obwohl nur ein geringer Teil der Aufträge über Frachtenbörsen abgewickelt wird, bietet die Anonymität im Internet natürlich einen erhöhten Anreiz. Meist geht es dabei um Frachten, für die bis zuletzt kein Auftragnehmer gefunden wurde. Noch immer werden Aufträge vergeben, obwohl der Frächter nur über eine Handy-Nummer und Freemail-Adressen verfügt. Dazu noch ein kleiner rechtlicher Exkurs: gemäß CMR und der ständigen Judikatur in ganz Europa (soweit überblickbar) haftet der Auftraggeber stets für den kriminellen Erfüllungsgehilfen. Dies selbst im Falle der aufgekauften Firmen, wo jede Kontrolle im Ansatz versagen muss und keinerlei Sorgfaltsvorwurf zu machen ist. Er bleibt daher auf seinem Schaden sitzen. Existenzbedrohend kann es sein, wenn der zuständige Versicherer die Deckung versagt (etwa wegen nicht ausreichender Prüfung des Subfrächters) und der Auftraggeber seinen Schaden aus eigener Tasche zahlen muss.

• Oberst Willibald Plenk



Strafrecht, Wirtschaftsstrafrecht und Kriminologie, MA

www.donau-uni.ac.at/strafrecht

Neuer Lehrgang!

Im Oktober startet auch wieder unser bewährter Universitätslehrgang

Menschenrechte/Human Rights, M.A.

www.donau-uni.ac.at/menschenrechte

Donau-Universität Krems

Department für Wirtschaftsrecht und Europäische Integration



Lehrgangsbeginn 17.10.2014 – Studienabschluss November 2016

Virtuelle Probleme Reale Lösungen

Cyberkriminalität ist eine Wachstumsbranche und scheinbar bekommt sie die Zivilgesellschaft nicht in den Griff. Vor allem die Gesetzeslage macht es den Tätern dieses Bereiches leicht, sind doch viele, eindeutig kriminelle Handlungen, nicht unter Strafe gestellt.

Dieser unbefriedigende Stand der Dinge wird möglicherweise bei der Reform des Strafgesetzbuches 2015 Berücksichtigung finden. Nicht nur ein Grund, die 3. Jahrestagung von ALES (Austrian Center for Law Enforcement Sciences, einer Forschungsstelle der Universität Wien und dem Justizministerium) im Justizministerium abzuhalten, sondern auch um Fachleute aus Justiz, Polizei und Militär über mögliche Änderungen aufzuklären. Wie kann man ein virtuelles Problem durch die abstrakte Justiz mit Hilfe realer Technik lösen?

Sektionsschef Mag. Christian Pilnacek, Mastermind des Justizministeriums, teilte den Teilnehmern mit, dass bereits eine Arbeitsgruppe mögliche Gesetzestexte vorbereitet. Richtigerweise verlangte er eine ganzheitliche Betrachtung des Problems. *Für Univ.-Prof. DDr Gerald Quirchmayr* liegt das Hauptproblem bei der Strafverfolgung in der Internationalität des Deliktes. Wo die Täter sitzen, ist egal, doch werden vorwiegend Länder benützt, die polizeilich kaum kooperieren. Die Duldung von Cyberkriminalität und ihre Benützung für eigene Zwecke ist nicht unüblich (z.B. Syrian Electronic Army). Das mangelnde Verantwortungsbewusstsein und unzurei-

chend geschützte Systeme sind weitere Angriffspunkte für Kriminelle. Obwohl bei den meisten Cyberdelikten finanzielle Gründe ausschlaggebend sind, unterteilt Quirchmayr doch die Hintergründe:

- 1) *Krimineller Hintergrund (Einzeltäter, zunehmend Organisierte Kriminalität)*
- 2) *Politisch motivierte Angriffe (Hacktivismus)*
- 3) *Spionage und Sabotage (Angriffe auf kritische Infrastruktur, gegen Militär, Cyberwaffen)*
- 4) *Wirtschaftsspionage (Intellectuell Property Crime)*

Die zunehmende Vernetzung und Abhängigkeit von IT in allen Sparten des Lebens lassen auf eine weitere Steigerung der Kriminalität schließen. Die Zunahme der Delikte auf diesem Gebiet betrug sagenhafte 63,1% (2012 auf 2013). 6.413 Anzeigen wurden 2013 in Österreich erstattet, wovon die Mehrheit (4.445) Betrugshandlungen implizierten. Übrigens die Aufklärungsquote ist mit 40,4% beachtenswert. Obwohl die Cyberkriminalität eigentlich ein junges Delikt ist, veränderte sie sich in den letzten Jahren wesentlich. Zurzeit bemerkt man eine zunehmende Vernetzung von Kriminellen mit Spionage und Hacktivismus. Man spricht zwischenzeit-

lich von einer „digitalen Halbwelt“. Selbst ein Markt für Malware hat sich entwickelt. Von Hintermännern werden auch schon Aufträge mit kriminellem Hintergrund vergeben. Dass IT-Kriminelle, im Gegensatz zu den gesetzestreuen Usern, grundsätzlich verschlüsseln, ist bemerkenswert. Die *Vizedekanin Univ.-Prof Dr. Susanne Reindl-Krauskopf* moderierte über den Wandel des Cyberstrafrechtes und stellte fest, dass die Justiz eigentlich nur dann eine reale Chance zu Anklage hat, wenn auch ein Off-line-Delikt mitbegangen wird. So ist derzeit der Aufbau eines Botnetzes, das ausschließlich für kriminelle Delikte verwendet wird, straflos. Auch die Kaperung eines fremden PC durch ein Schadprogramm, wenn nicht gleichzeitig Daten vernichtet werden, ist straflos. Bedenklich, dass Cybermobbing, selbst wenn es zum Suizid des Opfers führt, nicht strafbar ist (Ausgenommen es handelt sich auch um Stalking). Der häufige Identitätsdiebstahl wird erst zu einem Delikt, wenn mit dieser falschen Identität eine Straftat begangen wird – also wieder eine traditionelles Delikt. Wird die geklaute Identität für Beleidigungen benützt, kann das arme Opfer nur den Weg bei der Zivilgerichtsbarkeit auf Ehrenbeleidigung einschlagen.

Wohl eine mühsamer Vorgang. Die "Aktuelle Entwicklungen des Internetstrafrechts aus europäischer Perspektive" beleuchtete *Univ.-Prof. Dr. Christian Schwarzenegger* von der Universität Zürich. Er meint, dass auf Grund der Schnelligkeit, der Dimension, der Möglichkeit der problemlosen Grenzüberschreitung, den Schwierigkeiten bei der Beweissicherung und der Regulationsschwierigkeit des Internetverkehrs, die Internet-



Justizministerium: Hier fand die diesjährige ALES Tagung statt

kriminalität nur auf internationalem Niveau effizient bekämpft werden kann. Auch die Zunahme des Datenverkehrs (IP-Video werden bis zum Jahr 2018 um 79% zunehmen), macht eine Strafverfolgung schwierig. Schon jetzt werden in der Schweiz 50% der Delikte der Cybercrime zugerechnet (Jahresbericht 2013).

Für *Oberst d. G., Mag. Walter Unger*, Abteilungsleiter für Cyber Defence im Abwehramt, ist Cyber Defence eine nationale Herausforderung. Allein der Cyber-Raum mit ca. 5 Milliarden Geräten und seiner permanenten Ausdehnung rechtfertigt diese Annahme.

Der Cyber-Raum ist Informationsraum, Wirtschaftsraum, Produktionsraum, Bildungsraum, Freizeitraum, Sozialraum, Suchraum, Steuerraum, Operationsraum. Operationsraum war früher Luft, Wasser, Land, See und Weltraum, nunmehr kommt der Cyberraum dazu. 30 Staaten, so der Generalinspizierende der deutschen Bundeswehr, sollen offensiv im Cyberkrieg tätig sein. Kleine Staaten können elektronisch ausgeschaltet werden. Hochentwickelte Staaten sind von ihrer Infrastruktur abhängig, vor allem von der Energie. Eine Woche ohne Strom würde unsere Gesellschaft nicht überleben. Da die Infrastruktur zwischenzeitlich überwiegend privatisiert ist, müsste der Staat zu deren Schutz eingreifen.

Zum Abschluss der ALES-Tagung diskutierten Fachleute des Innenministeriums, mehrerer Universitäten und aus der Privatwirtschaft über "Neue Wege in der Strafvollziehung?". Vorab sind aber zwei

Punkte zu klären: Erstens der Status Quo und zweitens neue Wege zur Bekämpfung der Kriminalität.

Es kam, wie es kommen musste. Bei der Diskussion ging es sofort um die Vorratsdatenspeicherung (VDS) und deren zu erwartendem Ende.

Oberstaatsanwalt Mag. Peter Gildemeister erklärt die VDS und führt dazu weiter aus, dass davon z.B. Whats App, Skype und andere Phänomene nicht betroffen sind, da diese im veralteten Telekommunikationsgesetz (TKG) überhaupt nicht vorkommen. Das heißt, auch das TKG gehört dringend aktualisiert. Ohne VDS ist an eine moderne Verbrechensbekämpfung nicht zu denken. Ohne Aufzeichnung von Internetdaten wird die Aufklärung bei vielen Delikten kritisch bis unmöglich. Die anlasslose Speicherung ist von immenser Wichtigkeit. Er sieht auch noch zwei andere Baustellen bei der rechtlichen

Möglichkeit der Verbrechensbekämpfung. Die eine erklärt er mit dem Zauberwort NAT (Verwendung einer öffentlichen IP-Adresse mit mehreren privaten IP-Adressen). Es bedarf einer Regelung, dass man eine IP-Adresse einer Person zuordnen kann. Die andere Erscheinungsform ist die Verschlüsselung. Hier muss man vor dem Verschlüsseln zur Nachricht kommen, danach ist es zu spät. Univ. Prof. Dr. Bernd-Christian

Funk doziert über die Aufhebung der Vorratsdatenspeicherungs-Richtlinie durch den EuGH. Die Richtlinie wurde wegen mangelnder Verhältnismäßigkeit und Eignung, der Anlasslosigkeit, der Dimension und der unzureichenden Kontrolle zur Gänze aufgehoben. Das bedeutet jedoch nicht, dass die österreichische Lösung damit automatisch aufgehoben ist. Ein Stolperstein ist jedenfalls das anlasslose Speichern der Daten. Auch eine dezentrale Speicherung der Daten, wie in Österreich bei jedem Provider, ändert nichts.

Chefinsp. Ernst Österreicher von C4 sagt es klar: Die Kriminalpolizei benötigt bestimmte Daten der VDS, andernfalls kann man bestimmte Delikte nicht aufklären. Es herrscht immer noch eine Rechtsunsicherheit, da das TKG und damit die Begriffe veraltet sind.

• *Benda/Bärtl*

Maßnahmen gegen Cyberkriminalität

Bereits im Jahr 1998 hatten die G8 Länder 10 Grundprinzipien für den Internetverkehr genannt. Z.B.

keine Zufluchtsländer, internationale Koordination, Spezialausbildung für Exekutivkräfte, internationale Harmonisierung der Normen, schnelle Sicherung von Daten usw.

UNODC (Comprehensiv Study of Cybercrime) 2013 spricht von Computer -/ Internetdelikten. Die Bekämpfung dieser Delikte soll international vereinheitlicht werden. Das ist bei Russland und China nicht auf Zustimmung gestoßen.

Beim Urheberrecht gibt es die Forderung einer Intensivierung der strafrechtlichen Schutzmöglichkeiten. Das sogenannte ACTA (Anti-Counterfeiting Trade Agreement) wurde seit 2012 nicht ratifiziert. Eine neue EU-Richtlinie wäre notwendig. Conclusio: die Provider werden beim Urheberrecht in die Pflicht genommen werden müssen.

Innovation durch Mord

Hinlänglich bekannt ist, dass Jack Unterweger vor 20 Jahren im Juni in erster Instanz wegen 9fachen Mordes zu einer lebenslangen Haftstrafe verurteilt wurde. Da er sich jedoch einige Stunden nach dem Urteil selbst tötete (er knüpfte dabei den seiner "Handschrift" zuzuordnenden Knoten), erwuchs das Urteil nicht in Rechtskraft.

Er gilt im juristischen Sinn als unschuldig für diese Morde. Aus kriminalistischer Sicht besteht kein Zweifel an seiner Täterschaft in allen 11 angeklagten Fällen. Details zu Unterweger können Sie auf unserer Homepage lesen.

Die Ermittlungen, die schlussendlich zum o.a. Urteil führten, brachten nicht nur für die wissenschaftlichen kriminalpolizeilichen Ermittlungsmethoden einige Neuerungen, die es Wert sind, erwähnt zu werden, sondern fragwürdig war die Einflussnahme mancher Medien. Mehrere Medienvertreter glaubten im Laufe des Verfahrens zu wissen, dass Unterweger in keinem der Mordfälle als Täter in Frage käme, andere erwähnten, dass die Polizei einen vierten Mord im Raum Los Angeles verschwiegen und Fakten manipuliert hätte und ihren eigenen Phantasien glaube..... Tatsächlich löste der Fall Unterweger das bis zu diesem Zeitpunkt größte Medienecho in der österreichischen Kriminalgeschichte aus. Keinem anderen Tatverdächtigen wurde eine derartige Plattform geboten, seine Stellungnahme zum eigenen Fall einer so großen Öffentlichkeit darzulegen.

DEFIZITE IN DER KRIMINALPOLIZEILICHEN ARBEIT

Die Ermittlungen zeigten jedoch auch brutal die Defizite in der kriminalpolizeilichen Arbeit auf:

Es war nur schwer möglich, eventuelle

Tatorte und Opfer außerhalb Wiens zu ermitteln, da es keine gemeinsame Datenbank, die den Modus Operandi und die Handschrift eines Täters darlegen, gab. Nicht einmal die Kommunikation zwischen Polizei und Gendarmerie verschiedener Bundesländer verlief in der Anfangsphase problemlos. Die Tatorte in der Unterweger Causa lagen ja nicht nur im Ausland sondern auch in verschiedenen Bundesländern in Österreich. Die Folge war eine Verbesserung der Kommunikation zwischen den Sicherheitsbehörden in Österreich und der Aufbau der so genannte ViCLAS-Datenbank. Hierzu siehe auch den Artikel in kripo.at 1/2014. ViCLAS (Violent Crime Linkage Analysis System) war das System der kanadischen Polizei. Dieses System kam den öst. Bedürfnissen näher als das VICAP (Violent Criminal Apprehension Program) System der USA, obwohl die Unterweger zugerechneten Opfer aus den USA über das VICAP System ausgeforscht werden konnten.

In Österreich war es zu dieser Zeit nicht möglich, Faserspuren zu analysieren und auszuwerten. Daher erfolgte die Auswertung dieser Mikrospuren durch den wissenschaftlichen Dienst der Stadtpolizei Zürich. Auch auf diesem Gebiet erfolgte eine Nachrüstung in Österreich.

Insbesondere in Wien gab es damals noch keine Tatortgruppen. Die Tatortaufnahmen erfolgten mit Unterstützung von



Typischer Henkerknoten des Unterweger anlässlich seines SM

Fotografen und Daktyloskopen durch die Ermittler selbst. Es gab damals keine einheitliche Tatortmappe. Die Folge war der Aufbau von Tatortgruppen im EKF (Büro für Erkennungsdienst Kriminaltechnik und Fahndung), die einen Tatort komplett abarbeiteten und einen einheitlichen, gesamten Bericht lieferten.

KEINE TATORTGRUPPEN

Bis zu diesem Fall waren Sicherung und Auswertung von DNA Spuren, ja die Möglichkeit eines DNA Sachbeweises, in Österreich noch nicht bekannt. Das Manko einer fehlenden DNA Sammlung bzw. Auswertung verhalf der österreichischen Polizei beim Aufbau einer beispielhaften DNA-Datenbank, die später europaweit anerkannt wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte der DNA Abgleich auf der Universität Bern durch den österreichischen Prof. Dr. R. Dirnhofer und seinem Team, da es in Österreich kein vergleichbares Institut gab.

Man kann also durchaus behaupten, dass durch die Causa Unterweger geradezu ein Quantensprung in der Forensik getan wurde.

Einen ausführlicheren Artikel können Sie auf unserer Homepage "kripo.at" lesen

• helmut.baertl@kripo.at



Ein europaweites Problem

Der sogenannte „Frachtdiebstahl“ wird in der Transportbranche zu einem ernstzunehmenden europaweiten Problem. Wie das EU-Parlament bereits 2012 festgestellt hat, werden im Jahr etwa 90.000 Lkw-Fahrer bzw. deren Fahrzeuge auf den Straßen des Kontinents Ziel von Dieben oder gar Räubern, Tendenz stark steigend. Der jährliche Schaden wird auf 8,5 Milliarden Euro geschätzt.

Die organisierten Banden operieren nach unterschiedlichen Mustern und mit verschiedenen Methoden. Derzeit (wieder) stark im Trend sind „Planenschlitzer“. Sie fahren mit eigenen Fahrzeugen an nachts auf Rastplätzen abgestellte Lkw heran und lassen sich auch nicht davon abschrecken, dass die Chauffeure vielleicht in ihren Fahrerkabinen schlafen. Aus südlichen Ländern werden vereinzelt auch Fälle gemeldet, bei denen die Fahrer mit in ihre Kojen eingeleitetem Gas betäubt werden. Die Abdeckplane ist entweder schon zuvor aufgeschnitten (und die Ladung begutachtet) worden, oder die Täter gehen spontan und unwillkürlich ans Werk. Was sie erbeuten, scheint ihnen egal zu sein. Hauptsache: Die Beute lässt sich (leicht) zu Geld machen. Also müssen es keineswegs ausschließlich teure Elektroartikel sein, die in Windeseile umgeladen werden. Kriminalisten erinnern sich, dass auch schon 34 Paletten Flüssigseife und 21 Tonnen WC-Enten mitgenommen wurden. Aber selbst Babywindeln werden zu Tausenden gestohlen – oder gleich ein ganzer (mit Käse beladener) Sattelaufleger samt Zugmaschine. Letzterer Modus ist wieder ein eigenes Betätigungsfeld der Kriminellen, die dann nicht nur die Ladung,

sondern auch das Fahrzeug gewinnbringend an den Mann bringen.

Immer häufiger mischen die Verbrecher auch gleich selbst im Gewerbe mit. Sie kaufen marode Unternehmen auf oder gründen mit falschen Identitäten und Konzessionen eigene Speditionen, deren Dienste sie dann in Frachtbörsen anbieten, freilich zu entsprechend verlockenden Preisen. Der Auftrag wird dann in der Regel an ein Subunternehmen weitergereicht, der Rest gleicht einem Kinderspiel: Der Fahrer wird unter einem Vorwand zu einem anderen Ziel dirigiert und die Ladung ganz ungeniert gelöscht.

**DERZEIT SIND „PLANENSCHLITZER“
VOLL IM TREND**

Ähnlich, allerdings völlig skrupellos und brutal, hat Ende der 1990er Jahre eine Bande in Österreich, Kroatien, Serbien und Italien agiert und Angst und Schrecken unter Fernfahrern verbreitet. Die „Lkw-Mafia“ ist damals dank des Engagements der Kriminalabteilung Niederösterreich zerschlagen worden. Die Verbrecher hatten nicht weniger als zehn Lkw- bzw. Buschauffeure mit fingierten Aufträgen in die Falle gelockt – und eiskalt ermordet! Die Opfer mussten sogar mit ansehen, wie ihre Gräber ausgehoben wurden, was eine polnische Komplizin der Killer als Zuschauerin regelrecht „erregt“ haben soll. „Sie ist jedes Mal total ausgeflippt“, hat ein Täter emotionslos zu Protokoll gegeben.

„Abgesehen hatte es die ‚Lkw-Mafia‘ ausschließlich auf die Fahrzeuge, die auf den Balkan verschoben wurden. Insgesamt konnten sieben Täter in Ungarn,

der Slowakei und im ehemaligen Jugoslawien verhaftet und vor Gericht gestellt werden“, denkt Chefinspektor Leopold Etz vom LKA-NÖ an den spektakulären Aufklärungserfolg zurück.

In einem ganz und gar nicht blutigen, auch schon etwas länger zurückliegenden Fall haben Ermittler ein häufig gefasstes Vorurteil bestätigt gefunden: Der Feind sitzt in den eigenen Reihen! Nicht weniger als 45 Verdächtige wurden als Mitarbeiter und im direkten Umfeld einer Firma als Diebe ausgemacht. Allen voran aktiv waren die jeweiligen „Chefs“ von drei Palettendepots in Wien und NÖ. Sie wussten über den Lagerbestand bescheid, zweigten die Waren aller Art gleich selbst ab und/oder stifteten ihnen bekannte Speditionschauffeure an, beim Be- oder Entladen etwas zu „verlieren“. Das Diebsgut bestand unter anderem aus TV-Geräten, Autoreifen und Snowboardbindungen, aber auch Handys, Kaffeemaschinen und verschiedenste Konsumgüter wurden en gros abgezweigt. Als die Polizei nach monatelangen Ermittlungen zuschlug, konnten noch zwei LKW-Ladungen mit Elektrogeräten sichergestellt werden. Ein Vielfaches im Wert von rund 360.000 Euro hat die Bande innerhalb von lediglich vier Monaten größtenteils Richtung Balkan verschertelt. „Da hat wirklich jeder alles gestohlen, auch Lebensmittel für den eigenen Bedarf“, erinnert sich ein Kriminalist unter anderem an den gut bestückten Weinkeller einer Bedienerin, der im wahrsten Sinne des Wortes „abgestaubt“ war.

• peter.grolig@kripo.at

ERFOLGSSTORY DNA

Die Klärung von Delikten auf Grund einer DNA bleibt ungebrochen ein polizeilicher Hit, auch wenn mit 1. Juli, auf Grund der Änderung des SPG, die Abnahme eingeschränkt wird. Die Abnahme ist in Zukunft nur mehr bei Delikten mit einem Strafausmaß von über einem Jahr erlaubt.

14.625 Proben wurden 2013 abgenommen, im ersten Halbjahr 2014 war ein leichter Rückgang ersichtlich. Der Grund liegt in der restriktiven Handhabung auf Grund der enormen Kosten (2013: 4,9 Millionen Euro) und noch nicht an der gesetzlichen Einschränkung.

Eine Gefahr, dass Kriminelle sich durch die neue gesetzliche Regelung einer DNA-Untersuchung entziehen könnten, sieht man im BMI nicht, denn die Überwiegende Mehrheit der DNA-Proben im ersten Halbjahr (5235) bezog sich auf Einbrüche. Raub und schwerer Raub (641) sind da schon weit abgeschlagen. Auf den nächsten Plätzen folgen Diebstahl (155), Vergewaltigung (147), Mord (128), Diebstahl im Rahmen von OK (127) und Täter nach dem Suchtmittelgesetz (106).

SCHULD IST DIE KRIPO

Etwas leicht machen es sich die Staatsanwälte, wenn sie wegen der langen Dauer von Prozessen gerügt werden: Schuld ist nicht die StA, sondern die Polizei. Die Polizisten hätten auch zu wenig know how, um komplizierte Wirtschaftsdelikte aufklären zu können. Man müsse teure Sachverständige engagieren, weil die Kripo komplexen Verfahren nicht folgen könne. Weil von Seite der Polizei mitunter auch Hausdurchsuchungen im Vorfeld verraten werden, wünscht man sich eine eigene Truppe.

Offensichtlich vergisst man bei der StA, dass sie bei allen Delikten zwar federführend ist, die Ermittlungsarbeit aber von der Kripo gemacht wird. Vergessen wird auch, dass ermittelnde Beamte auf Entscheidungen oft wochenlang warten müssen. Man ist verärgert, dass plötzlich zeitlicher Druck auf die Staatsanwälte ausgeübt wird, ein Druck den Kripobeamte seit langem kennen. Mit Sicherheit sind Kripobeamte auch nicht zu dumm um wirtschaftliche Zusammenhänge zu erkennen, das beweisen die Erfolge der verschiedenen SOKOs.



Raubüberfälle

... er rettet Personen aus brennenden Häusern, befreit verletzte Personen mit der Rettungsschere aus Autos und hilft Tieren, die sich in eine unglückliche Lage gebracht haben. An Wochenenden nimmt der hauptberufliche Feuerwehrmann die Vaterrolle ein. An seinen freien Tagen setzt er sich eine Motorradunterziehhautbe auf, repetiert die Pistole und bedroht Mitarbeiter von Lebensmittelgeschäften oder Banken und fordert Bargeld. Was ist das für ein Mensch? Was ist der Hintergrund für eine solche Tat?

Diebstähle und Raubüberfälle gibt es schon so lange wie die Menschheit selbst, aber heute finden Raubüberfälle auf Banken, Postämter, Wettbüros, Trafiken und Tankstellen immer mehr Raum in der medialen Berichterstattung. Trotz aller Bemühungen der Exekutive liegt die Aufklärungsquote bei Raubdelikten in Österreich unter 50 %. Ursache dafür sind mehrere ermittlungsererschwerende Hürden: Die Täter sind meist maskiert, es gibt lückenhafte Zeugenaussagen und die Videoaufzeichnungen sind oft von mangelhafter Qualität. Zudem sind die Täter der Exekutive zumeist einen Schritt voraus. Die Erkenntnis, ob es sich nun um einen Einzeltäter oder um Serientäter handelt, wird oft erst im Laufe der Ermittlungen erlangt. Frauen bilden bei diesem Delikt als Täterin eine Minderheit. Aber was motiviert die Täter? Woher kommen sie? Gibt es gemeinsame Merkmalsausprägungen, die ein mögliches Profil ergeben könnten?

Die Antworten auf diese Fragen erhalten Sie in dem 152 Seiten-Buch „Raubüberfälle“. Das Werk unseres Mitgliedes Daniel Smeritschnig beruht auf seiner Masterarbeit im Rahmen des Studiums „Safety & Securitymanagement“ an der Donau-Universität. (Smeritschnig ist einer jener Studenten, die wir für ein Sponsoring seines Studiums ausgewählt hatten.)

Autor: Daniel Smeritschnig.

Preis: Euro 16,80

ISBN 978-3-86676-362-3

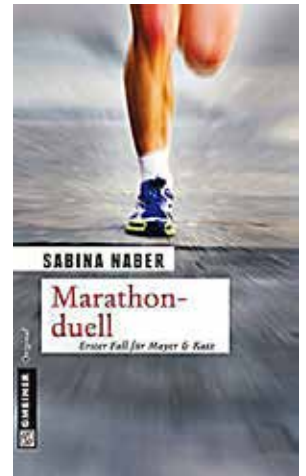


Das Marathonduell Erster Fall für Mayer & Katz Sabina Naber

Während des Wien-Marathons ermordet ein Mann seine Verlobte. Ein Krimi, der im ersten Kapitel den Mord beschreibt, um den sich die gesamte Handlung dreht, ist eher außergewöhnlich, noch dazu lässt die Schilderung kaum Zweifel an Täter und Tathergang.

Rasch wechselt die Erzählung zu einer zweiten Ebene, der Leser ist zum Mitdenken aufgefordert. Die Autorin baut die Geschichte in den beiden Erzählsträngen „Marathon“ und „Ermittlung“ auf, die einander in kurzen Abschnitten abwechseln, das Netz immer enger knüpfen. An manchen Stellen fragt sich der Leser, ob nicht doch alles ganz anders gewesen sein könnte, wird aber rasch wieder zurück zum roten Faden des Buchs geführt. Sympathisch ist der Schluss der Geschichte aufgebaut, denn die Autorin versagt sich eine detaillierte Beschreibung der Szene und lässt dem Leser Raum für eigene Fantasien.

Ungewöhnlich und fesselnd bis zu letzten Seite.



Gmeiner-Verlag 2013,

ISBN 978-3-8392-1379-7