



Immer weniger Autoklau. Jede Zeit hat, was Kriminalität betrifft, ihre Modedelikte. Heute ist die Angst vor Hauseinbrüchen populär, in den Achtzigern war der Drogenmissbrauch eine beliebte Volkssorge. Zu den Verbrechen von gestern gehört auch der Diebstahl von Kraftwagen: Einst schwer angesagt, heute marginalisiert. 1977 empörte sich etwa die „Stuttgarter Zeitung“ darüber, dass „jeder zweite Autodiebstahl von einem Jugendlichen ausgeführt wird“, und war überzeugt, dass sich in den Zahlen „eine soziale und gesellschaftliche Katastrophe ankündigt“. Ein „Kuratorium zur Bekämpfung von Wohlstandskriminalität“ wurde gegründet, und eine Fernsehsendung fragte, schon 1969, ob „die Deutschen ein Volk von Dieben“ geworden seien – eine angenehm selbstkritische Fragestellung, heute glaubt das Volk ja eher, Diebstahl sei das exklusive Privileg „osteuropäischer Banden“. Die Kraftfahrzeug-

kriminalität in Deutschland kannte zwei Blütezeiten: Nach dem Wirtschaftswunder, nach der Wiedervereinigung. Abgesehen davon lässt sich die Entwicklung der letzten 50 Jahre auf einen einfachen Nenner bringen: immer mehr Fahrzeuge, immer weniger Autoklau. 1965, als erst 11 Millionen Kraftwagen auf deutschen Straßen fuhren, wurden noch 465 von 100 000 Wagen entwendet, heute, bei 50 Millionen Fahrzeugen, beträgt diese Rate noch 72 pro 100 000. Das heißt: Während sich der Bestand verfünffacht hat, ist die Gefahr, dass ein Wagen geklaut wird, um 85 Prozent gesunken. Einen wichtigen Anteil am raschen Rückgang in der jüngeren Vergangenheit dürfte die elektronische Wegfahrsperrung gehabt haben, 1995 gesetzlich eingeführt. Und was wird der nächste letzte Schrei im Bereich Eigentumsdelikte? E-Bike-Diebstahl? Einbruch per Drohne? Andere Vorschläge?

guido.mingels@spiegel.de

Konsum

Warum verbrennen wir nagelneue Kleidung, Frau Tewes?

Carolin Tewes, 34, ist Geschäftsführerin der Forschungsstelle für textile Marktwirtschaft an der Uni Münster.

SPIEGEL: Kürzlich haben dänische Journalisten aufgedeckt, dass die Modekette Hennes & Mauritz neuwertige Kleidung – das Unternehmen behauptet, mangelhafte Ware – verbrennt. Geht es uns zu gut?
Tewes: Wir dürften zumindest nicht komplett überrascht sein. 2010 hat die „New York

Times“ schon gemeldet, dass H&M unverkaufte Kleidung zerstört. Damals hat der Konzern zwar beteuert, das komme nicht wieder vor. Aber man weiß auch von Luxuslabels, die ihre übrig gebliebene Ware lieber zerstört statt sie billig den Armen zu geben, weil das nicht zur Marke passen würde. Und es betrifft ja nicht nur H&M – auch Jack & Jones oder Vero Moda verbrennen Kleidung.

SPIEGEL: Wer ist schuld daran?

Tewes: Natürlich tragen zunächst einmal die Konzerne die Verantwortung dafür. Es wird so viel Kleidung produziert, dass ein Drittel davon übrig bleibt. Es gibt inzwischen Labels, die 24 Mikrokollektionen im Jahr in die Läden bringen. Wir leben in einer Fast-Fashion-Kultur.



SPIEGEL: Wer soll das alles kaufen?

Tewes: In unseren Kleiderschränken hängen viermal so viele Kleidungsstücke wie 1980. Für die meisten Menschen ist es normal, sich auch dann eine neue Jacke zu kaufen, wenn sie mit der alten genauso gut angezogen wären. 100 Millionen Paar Jeans kaufen allein wir Deutschen im Jahr. Und wir haben verlernt, unseren Besitz zu pflegen. Den Beruf des Schusters gibt es beispielsweise kaum noch. Viele Experten geben deshalb den Konsumenten zumindest auch eine Teilschuld. mke