

Positionspapier

„Prävention des Fahrraddiebstahls“

1. Ausgangslage

Für das Jahr 1994 weist die Polizeiliche Kriminalstatistik den Höchststand von 529.763 Fahrraddiebstählen aus. Zwar ging die Anzahl dieser Delikte bis zum Jahr 2005 auf 388.888 zurück, allerdings ist weiterhin von einer hohen Dunkelziffer (nicht angezeigte Diebstähle) in diesem Deliktsbereich auszugehen. Schätzungen reichen bis zum 5-fachen der registrierten Diebstahlsfälle.

Eine geringe Aufklärungsquote (in 2005: 9,6 %) gegenüber der bei den polizeilich registrierten Straftaten insgesamt (55,0 %) bedeutet, dass die gestohlenen Fahrräder nur zu einem geringen Teil wieder an ihre Eigentümer zurückgegeben werden können. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft beziffert die Schadenssumme für 2005 mit ca. 100 Mio. Euro.

2. Phänomenbeschreibung

Täter- und Tatstrukturen sind beim Fahrraddiebstahl vielfältig. Die Spannbreite reicht von der Beschaffungskriminalität (Verkauf gestohlener Fahrräder zur Finanzierung von Drogenkonsum) bis hin zur Bandenkriminalität. Bei zwei Dritteln der Fälle sind die Täter Kinder, Jugendliche oder Heranwachsende – überwiegend männlich –, die Fahrräder von mittlerer Qualität für den eigenen Gebrauch stehlen.

Lokale Untersuchungen, die als repräsentativ angesehen werden können, zeigen, dass etwa jedes sechste gestohlene Fahrrad ungesichert abgestellt war und dass der Diebstahl aus umschlossenen Räumen (wie Garagen, Keller und Verkaufsräume) nur einen sehr geringen Anteil darstellt.

3. Begünstigende Faktoren und Handlungsbedarf

Der Fahrraddiebstahl wird teilweise durch eine fehlende oder eine schlechte Sicherung (Billigschlösser) begünstigt. Wenn wirksame Schlösser vorhanden sind, werden die Fahrräder häufig nur abgeschlossen, nicht aber angeschossen, d.h. sie können mühelos weggetragen werden.

Dieses begünstigende Verhalten liegt auch darin begründet, dass das Massendelikt Fahrraddiebstahl gerade in Ballungsgebieten als „unabwendbar“ angesehen wird. Entsprechend wirkt sich diese Einstellung auf Täterseite aus. Viele nehmen an, dabei nur ein „Kavaliersdelikt“ zu begehen. Der Staat kann und darf eine solche Bagatellisierung aber nicht hinnehmen. Gerade Massendelikte beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erheblich und wirken sich damit negativ auf unser Zusammenleben aus. Eine Reaktion aller potenziellen Akteure ist daher angezeigt.

Vorbeugende Maßnahmen zur Verhinderung des Fahrraddiebstahls sind nicht nur auf staatlicher Seite gefragt. Gefordert sind neben der Polizei, den Kommunen und Schulen auch die Versicherungswirtschaft, Industrie und Handel sowie der Fahrradeigentümer selbst. Die folgenden Handlungsempfehlungen bzw. Hinweise haben der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), das Bundeskriminalamt, das Bundesministerium des Innern, der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), das Landeskriminalamt Niedersachsen und der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) gemeinsam erarbeitet.

4. Handlungsempfehlungen für

4.1 die Polizei

Die Polizei hat in den vergangenen Jahren im Rahmen von sog. „Aktionswochen“ vermehrt Schwerpunktkontrollen durchgeführt, bei denen neben der Kontrolle der Verkehrssicherheit auch die Überprüfung der Eigentumsverhältnisse und Beratung zur Diebstahlsprävention im Vordergrund standen. Diese Kontrollen haben stark zum Rückgang bei den Diebstahlzahlen beigetragen. Neben einer Intensivierung der „Aktionswochen“ werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Beim polizeilichen Verkehrsunterricht an Schulen sollte auch die Diebstahlsprävention einbezogen werden.
- Die Beratungstätigkeit in Bezug auf Diebstahlssicherheit bei Fahrrädern durch die (Kriminal)Polizeilichen Beratungsstellen sollte intensiviert werden. Hier bieten sich Infostände an Schulen und Universitäten an.

- Die Medien des Programms Polizeiliche Kriminalprävention (ProPK) sollten noch stärker verbreitet werden.
- Die örtliche Diebstahlstatistik sollte regelmäßig ausgewertet werden und daraus abgeleitet Einsätze, z. B. an Schulen, Schwimmbädern und Bahnhofsvorplätzen, durch Fahrradstreifen der Polizei durchgeführt werden („Präsenz zeigen an Brennpunkten“).
- Fahrradcodierungsmaßnahmen außerpolizeilicher Träger sollten nach Möglichkeit auch personell unterstützt werden.
- Fahrradhändler sollten von der Polizei motiviert werden, die bundesweit gültige Codierung für die Kundschaft kostengünstig anzubieten.

4.2 die Kommunen

Abstellanlagen sind neben den Radverkehrsanlagen und der Wegweisung ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur. Vor allem durch die Schaffung geeigneter Abstellanlagen können die Kommunen zur Verhütung von Fahrraddiebstählen beitragen.

Geeignete Standorte hierfür sind alle Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs (wie Bahnhöfe, Schulen, Freizeiteinrichtungen oder Einkaufszentren). Hinzu kommen kleinere dezentrale Anlagen in den Innenstädten und an zentralen Haltestellen von Bussen und Bahnen. Gute Erreichbarkeit und Nähe zum Ziel sorgen für hohe Akzeptanz. Anzahl und Abstelldauer der Fahrräder bestimmen die Ausstattung der Abstellanlagen. Fahrradstellplätze können z. B. auch in hierfür baulich geeigneten bestehenden Kfz-Parkhäusern eingerichtet werden.

Qualitätsmaßstäbe sind Bedienungskomfort (schnelles Abstellen ohne großen Kraftaufwand), Diebstahlschutz durch Anschließen des Rahmens und des Vorderades, Witterungsschutz (besonders für Langzeitparker), Gestaltung (übersichtlich, gut einsehbar, beleuchtet) und Erweiterbarkeit.

Folgende Arten von Abstellanlagen werden besonders empfohlen:

- Anlehnbügel als Einzel- oder Reihenanlagen mit und ohne Überdachung;
- Abschließbare Fahrradboxen, die zugleich Sichtschutz bieten, so dass auch Zubehör und Gepäck gesichert werden und die mit elektronischem Schlüssel (Chip oder Codekarte) bedient werden können;
- Fahrradparkhäuser und Radstationen, die im Idealfall auch Verleih, Service und Information als weitere Dienstleistungen anbieten. Betreiber können gemeinnützige Träger oder Fahrradhändler sein. Bei kleineren Fahrradparkhäusern bietet sich eine Zugangskontrolle mit Chip- oder Codekarte an.

In Wohngebäuden sind meist nachträglich keine Abstellanlagen möglich. In diesen Fällen sind in deren Nähe kleinere Anlagen auf privaten Grundstücken oder im Straßenraum denkbar. Die Kommunen können dazu auch Kfz-Parkplätze in Fahrradabstellflächen umwandeln. Auch die Aufstellung privater abschließbarer „Fahrradhäuser“ im Straßenraum ist eine Lösung.

4.3 die Schulen

34 % der Tatverdächtigen beim Fahrraddiebstahl sind Jugendliche. Diese jungen Menschen sind in der Regel schulpflichtig, so dass die Schule noch auf sie einwirken kann. Auch viele Opfer dieses Delikts sind im Schulalter. Die Vorbeugung gegen Fahrraddiebstahl sollte deshalb in den Verkehrsunterricht einbezogen werden, z. B. in die Radfahrausbildung im 3. und 4. Grundschuljahr zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung (siehe auch Handlungsempfehlungen für die Polizei).

Aber auch in den allgemeinen Unterricht sollte das Thema Eingang finden. So ist das Fahrrad ein beliebter Gegenstand von Projektwochen, vom Physik- und Sachkundeunterricht bis zum Ethik- und Religionsunterricht. Zu thematisieren wäre vor allem die Verwendung von Abstellanlagen (richtiges Anschließen des Fahrrades) und von sicheren Fahrradschlössern. Die Diebstahlverhütung sollte dabei in die Unterrichtsmaterialien zur Verkehrssicherheit einbezogen werden.

An Schulen sind regelmäßig Fahrradparkplätze vorhanden. Sie sind aber häufig nach Art und Anzahl unzureichend. Mit der Errichtung bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen kann Abhilfe geschaffen werden. Die Bewachung mit Personal böte Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus. Einzelne Kommunen sehen die Fahrradbewachung an Schulen bereits als öffentliche Aufgabe an und finanzieren sie z. B. aus Mitteln der Bundesagentur für Arbeit. Beispielhaft sind Schulzentren mit bewachten Fahrradparkplätzen, für deren Nutzung die Schüler einen kleinen Beitrag zur Deckung der Versicherungskosten bezahlen.

Eine bessere Prävention des Fahrraddiebstahls kann nicht zuletzt auch die Verkehrssicherheit fördern, weil die Schüler ermutigt würden, mit neueren und technisch besser ausgestatteten Fahrrädern zur Schule zu fahren.

4.4 die Industrie und den Handel

Bei der **Fahrrad-Industrie** steht die Rahmen-Nummer im Vordergrund der Präventionsbemühungen. Die bisherige Anbringung der Rahmen-Nummer unterhalb des Tretlagergehäuses erschwert die Durchführung von Kontrollen. Das Fahrrad muss dazu umgedreht werden. Die Lesbarkeit ist häufig durch Verschmutzung und Kabelführung eingeschränkt.

Die Rahmen-Nummer sollte deshalb an einer gut sichtbaren Stelle, wie am Steuerkopf- oder Sattelrohr, angebracht werden. Auch sollten die Möglichkeiten für die Mitnahme des Fahrradschlösses (einfache Anbringung am Fahrrad) verbessert werden.

Die **Zubehör-Industrie** sollte ihre Bemühungen auf folgende Aspekte richten:

- Die Verbraucher sollten stärker über gute, aufbruchsichere Schlösser informiert werden. Dies betrifft vor allem Kinder und Jugendliche.
- Die Qualitätsabstufung sollte vergleichbarer und transparenter (unter Hinweis auf die DIN EN 15496) gestaltet werden.
- Das Gewicht der Schlösser sollte reduziert werden, ohne die Aufbruchsicherheit zu reduzieren. Dies erhöht die Akzeptanz bei MTB- und Rennrad-Nutzern.

Der **Fahrrad-Handel** kann mit folgenden Maßnahmen unterstützen:

- Die Beratung beim Schlosskauf sollte weiter verbessert werden. Dabei ist der Hinweis auf das Anschließen (nicht nur Abschließen) von besonderer Bedeutung.
- Beim Fahrradkauf sollte auf die Bedeutung der Diebstahlprävention hingewiesen werden. Dazu sollten nur hochwertige, aufbruchsichere Schlösser angeboten werden. Der Unterschied zwischen hochwertigen Schlössern und Billigangeboten sollte aufgezeigt werden. Schlösser, die keinen tatsächlichen Diebstahlschutz bieten, dürfen nicht kostenlos mitgegeben werden.
- Mit den Verkaufsunterlagen sollte dem Kunden der Fahrradpass ausgefüllt übergeben werden.

5. Hinweise der Versicherungswirtschaft

Der Fahrraddiebstahl stellt für die deutsche Versicherungswirtschaft ein erhebliches Massenschadenphänomen dar. Etwa 35% der Hausratkunden haben Fahrraddiebstahlschäden auf eigenen Wunsch mitversichert, d.h. die Versicherungswirtschaft steht bei rund 8,75 Mio. Hausratverträgen für das Risiko des Fahrraddiebstahls unter bestimmten Voraussetzungen ein. Jährlich werden ca. 275.000 entschädigungspflichtige Fahrraddiebstahlschäden registriert.

Durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) wird im Rahmen der zulässigen Gremienarbeit die Prüfung angestoßen, inwieweit dem Gedanken der Prävention in den unverbindlichen Musterbedingungen zeitgemäß Rechnung getragen werden kann. Nach der derzeitigen veröffentlichten Musterklausel

7110 „Fahrraddiebstahl“ zu den Allgemeinen Hausratversicherungsbedingungen ist im Kern lediglich die verkehrsübliche Sicherung durch ein Schloss verlangt, wofür der Versicherungsnehmer beweispflichtig ist. Ein Großteil der in der Praxis verwendeten Schlösser ist selbst für ungeübte Täter leicht zu überwinden. Zu den möglichen präventiv wirkenden Regelungen gehören daher beispielsweise Fragen des Einsatzes verhältnismäßiger Sicherungstechnik mit geeigneten Widerstandswerten, um den Tätern die Wegnahme deutlicher als bisher zu erschweren. Dieser Ansatz könnte ferner durch einen Selbstbehalt im Schadenfall unterstützt werden, der die Verantwortung des Versicherungsnehmers für das Eigentum betont. Darüber hinaus stellen sich Fragen nach weiteren Klauselvarianten, die sich aus der Analyse der Schadenmeldungen und Tatermittlungen ergeben (z.B. Tageszeit).

Unter dem für die Versicherungswirtschaft darüber hinaus wichtigen Aspekt der Schadensverhütung tritt der Widerstandswert von Fahrradschlössern in den Focus. So erscheint es notwendig, allen Beteiligten die Möglichkeit zu geben, sich über den Stand der Sicherungstechnik herstellerunabhängig zu informieren. Es muss deutlich werden, welche Systeme - trotz „Vertrauenserweckender Haptik“ - rasch versagen und welche Schlösser vom Täter nur unter hohem Zeit- oder Technikeinsatz überwunden werden können. Zweiradschlösser werden regelmäßig geprüft, ob sie nur mit hohem Zeit- oder Technikeinsatz überwunden werden können und entsprechend zertifiziert. Dabei finden die Erfahrungswerte der Versicherer und die Erkenntnisse der Polizei Berücksichtigung, z.B. bei der Zertifizierung durch die VdS Schadenverhütung GmbH. Gerade anerkannte und zertifizierte Zweiradschlösser, die in verschiedenen Sicherheitsstufen erhältlich sind, bieten aufgrund ihres nachgewiesenen Widerstandes ein hohes Maß an Sicherheit. Allerdings hat Sicherheit auch hier ihren Preis. Einschlägigen Verbrauchertests kann entnommen werden, dass preiswerte Schlösser unter 50 Euro meist keine angemessene Schutzwirkung entfalten und wirklich hochwertige Schlösser z.T. mehr als 100 Euro kosten. Selbst bei hochwertigen Zweirädern muss man folglich noch einmal 5 bis 10 % vom Anschaffungswert für adäquate Sicherungssysteme vorsehen.