Präventionsstrategien zum

Fahrraddiebstahl

Fakten, Hintergründe & Maßnahmen

bmvit

Bearbeitung und Erstellung
DI Günther Illek, Ing. Isabella Mayer
FGM Forschungsgesellschaft Mobilität
Schönaugasse 8a, 8010 Graz
fahrraddiebstahl@fgm.at
www.fgm.at

Projektbegleitung
DI Florian Matiasek
florian.matiasek@bmvit.gv.at

Auftraggeber
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung V/INFRA4 - Gesamtverkehr
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
infra4@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

bmvit FGM forschungsgesellschaft mobilität

Inhalt

1 Warum das Thema Fahrraddiebstahl so wichtig ist ... 5

1.1 Die positiven Auswirkungen des Radverkehrs ... 5
Radfahren und Verkehr ... 5
Radfahren und Gesundheit ... 5
Radfahren und Umwelt ... 6
Radfahren und Wirtschaft ... 6
Radfahren und Tourismus ... 6
1.2 Die Auswirkungen des Fahrraddiebstahls auf den Radverkehr ... 6

2 Fahrraddiebstahl in Österreich ... 8

2.1 Die Zahlen der letzten Jahre ... 8
2.2 Fahrraddiebstahl im Vergleich zu anderen Fahrzeugdiebstahlsdelikten ... 10
2.3 Internationaler Vergleich ... 10
2.4 Aufklärungsquote ... 11
2.5 Wo werden die meisten Fahrräder gestohlen? ... 12
2.6 TäterInnenprofil ... 14
Internationaler Vergleich ... 14
2.7 Gesetzliche Grundlagen zum Fahrraddiebstahl ... 15
Diebstahl ... 15
Schwerer Diebstahl ... 16
Diebstahl durch Einbruch ... 16
Gebrauchsdiebstahl (furtum usus) ... 17
Dauernde Sachentziehung ... 17

3 Maßnahmen gegen den Fahrraddiebstahl ... 18

3.1 Errichtung von Fahrradabstellanlagen ... 18
3.2 Bereitstellung von Informationen für RadfahrerInnen ... 20
Tipps zum sicheren Abstellen ... 20
Das richtige Fahrradschloss ... 21
Typen von Fahrradschlössern ... 22
Die richtige Anwendung von Fahrradschlössern ... 23
Komponentenschutz ... 23
3.3 Fahrraderfassungssysteme als Schutz gegen Fahrraddiebstahl ... 24
Fahrradcodierung ... 24
Der Fahrradpass ... 24
Fahrradregistrierung ... 25
Internationale Fahrraderfassungssysteme ... 25
Vergleich der Fahrraderfassungssysteme ... 27
3.4 Mögliche polizeiliche Schwerpunktaktionen ... 29
3.5 Versicherungen ... 30
3.6 Diebstahlsicheres Design ... 31
Bike Off ... 31
Puma Bike ... 31
Mobile Fahrradabstellanlagen in Österreich ... 32
Falträder ... 32

Zusammenfassung und Ausblick ... 33

Quellenverzeichnis ... 34

1 Warum das Thema Fahrraddiebstahl so wichtig ist

Fahrraddiebstahl und Fahrradvandalismus sind gleich nach der subjektiven Einschätzung des Gefährdungspotenzials durch ein zu geringes Verkehrssicherheitsniveau bedeutende Hindernisse für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades. Der Fahrraddiebstahl muss daher bewusst und systematisch eingedämmt werden. Die vorliegende Publikation soll Behörden, Radverkehrsbeauftragten, Verkehrs- und StadtplanerInnen, Gemeinden sowie ArchitektInnen eine ausführliche Einsicht in die Hintergründe des Problems Fahrraddiebstahl geben.

Radfahren und damit verbunden der Radverkehr im Allgemeinen haben ein hohes Potenzial, einen beträchtlichen Teil von Verkehrsproblemen, insbesondere solchen im innerstädtischen Bereich, zu lösen. Radfahren erweist sich als schnell, umweltschonend, gesund und Kosten sparend.

1.1 Die positiven Auswirkungen des Radverkehrs

Radfahren und Verkehr

Der Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen lag in Österreich 2007 bei etwa 7%. Noch immer wurden 58% aller Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegt.[1] Vor allem im urbanen Raum führt der hohe Anteil der Kraftfahrzeuge am Gesamtverkehr zu Problemen wie Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Staus, zu einer weiteren Einschränkung des ohnehin knappen Raums und zu einem Weniger an Verkehrssicherheit. Und das, obwohl ein hoher Prozentsatz an privaten Autofahrten aufgrund der geringen Wegstrecken durch Radfahren ersetzbar wäre. Immerhin sind 25% aller privaten Autofahrten kürzer als 2 km und sogar ca. 50% aller privaten Autofahrten kürzer als 5 km.[2]

Radfahren und Gesundheit

Die Auswirkungen des Radverkehrs auf Gesundheit und Lebenserwartung sind als durchwegs positiv zu bezeichnen. Dies beweist eine bislang einzigartige Langzeitstudie aus Dänemark, in der 7000 Menschen angaben, auf dem Weg zur Arbeit das Fahrrad zu benutzen und das im Durchschnitt 3 Stunden pro Woche. Nach 14,5 Jahren kam man zu folgendem Ergebnis: Personen, die nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren, haben eine um 39% höhere Sterblichkeitsrate. Tägliche Bewegung führt zu einer signifikanten Verringerung der Wahrscheinlichkeit an Herzkrankheiten, Diabetes, Osteoporose und Krebs zu erkranken.[3]

1 VCÖ (Hrsg.) | *Multimodale Mobilität als Chance* | Wien | 2009 | S.2

2 Herry, M./Sammer, G. | *Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte*, Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-H2, Wien, im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 87, Tabellen und Abbildungsband | Wien, 1999 | S.58

3 Andersen, L. B., et al. | *All-Cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work*, Archives of Internal Medicine | 2000 | S.1621 – 1628

Wichtige Erkenntnisse liefern in diesem Kontext internationale Studien[4], in denen versucht wurde, die Gesundheitseffekte durch tägliches Radfahren zu quantifizieren und zu monetarisieren, damit diese in volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchungen berücksichtigt werden konnten. Es wurde dabei festgehalten, dass ein Gesundheitsnutzen für die Öffentlichkeit bei „aktiven" Personen eintritt, die mindestens 30 Minuten pro Tag physisch aktiv sind (entspricht ca. dem durchschnittlichen Weg zur Arbeit) und dieser Nutzen ungefähr 0,15 Euro pro gefahrenem Fahrradkilometer entspricht.

Radfahren und Umwelt

Die Verlagerung von privaten kurzen Autofahrten auf den Radverkehr würde vor allem im städtischen Bereich in positiven Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und somit auf die Umwelt resultieren.

Radfahren und Wirtschaft

Im Jahr 2008 wurden 181.000 Fahrräder von österreichischen Firmen industriell hergestellt, insgesamt werden in Österreich 46 Millionen Euro an direkter Wertschöpfung erzielt und 373 direkte Arbeitsplätze sichergestellt. In Summe erreicht die Radwirtschaft in Österreich direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte in der Höhe von 882,5 Millionen Euro und sichert damit über 18.000 Arbeitsplätze. Allein in den Bereichen Handel, Produktion und Reparatur inklusive Verleih finden rund 2.200 Menschen Beschäftigung. Für 2009 wird eine zunehmende Nachfrage im Sektor Elektro-Räder bzw. Pedelecs vorausgesagt, wobei die Entwicklung in Österreich noch eher in den Anfängen steht.[5]

Radfahren und Tourismus

Der Tourismus erzielt mit 317 Millionen Euro ca. 53% der gesamten direkten Wertschöpfung des Radstandortes Österreich – das sichert 7.616 vollzeit-äquivalente Arbeitsplätze. Der Radtourismus hat sich in den letzten Jahren markant ausdifferenziert.[5]

1.2 Die Auswirkungen des Fahrraddiebstahls auf den Radverkehr

Fahrraddiebstahl und Fahrradvandalismus sind bedeutende Hindernisse für eine verstärkte Fahrradnutzung. Eine französische Studie zeigt, dass bei Opfern eines Fahrraddiebstahls sämtliche zuvor genannten Wirkungsbereiche des Radverkehrs nachhaltig beeinträchtigt werden:[6]

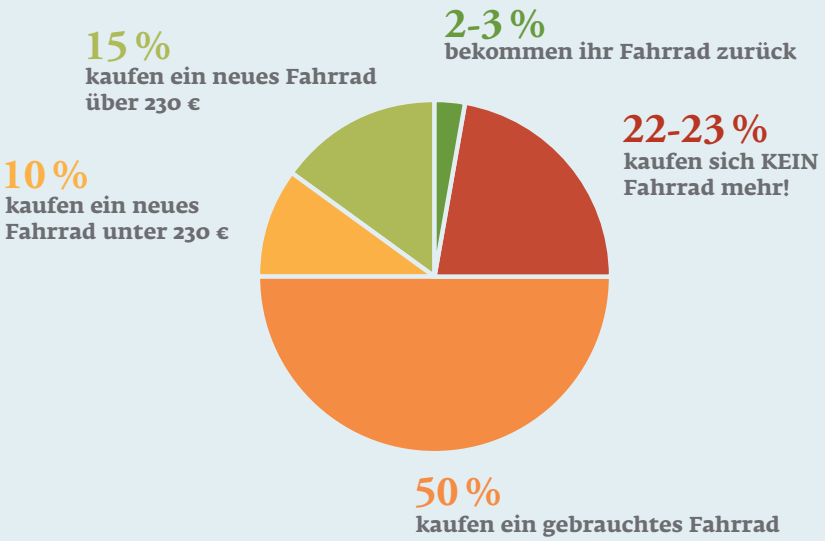
22 bis 23% der Opfer eines Fahrraddiebstahls kaufen sich kein neues Fahrrad mehr und steigen auf andere Verkehrsmittel um. Der Beitrag dieser Menschen zu den positiven Auswirkungen des Radverkehrs geht daher unweigerlich verloren. 50% aller Bestohlenen kaufen sich nur ein gebrauchtes Fahrrad. Somit lassen sich aus steigendem Fahrraddiebstahl keine zusätzlichen Erlöse für den Fahrradhandel erwarten.

4 The Nordic Council (Hrsg.) | *Cost Benefit Analysis of Cycling, TemaNord* | Kopenhagen | 2005 | ISBN 92-893-1209-2

5 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion Umwelt, (Hrsg.) | *Kurzstudie Wirtschaftfaktor Radfahren. Die volkswirtschaftliche Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich* | Wien | 2009

6 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

Fahrradkaufverhalten nach einem Fahrraddiebstahl in Frankreich



Quelle: IFRESI-CNRS & Altemodal, 1999-2003

Für Österreich liegt eine derartige Untersuchung nicht vor, es ist allerdings anzunehmen, dass das Verhalten in Österreich ähnlich ist.

In Frankreich wurden auch die finanziellen Auswirkungen des Fahrraddiebstahls auf Handel und Gesundheitswesen abgeschätzt:[7]

- Für den Fahrradhandel wird ein Verlust in der Höhe von 140.000 Fahrrädern/Jahr angenommen, bedingt einerseits dadurch, dass sich 22-23% der Fahrraddiebstahlsopfer kein Fahrrad mehr kaufen, andererseits durch die Preiskonkurrenz mit dem Gebrauchtfahrradmarkt.

- Für das Gesundheitswesen wird ein Verlust von 70 Millionen Euro angenommen, da jene Fahrraddiebstahlsopfer, die sich nicht mehr mit dem Fahrrad fortbewegen, eine geringere Alltagsmobilität und somit einen schlechteren Gesundheitszustand aufweisen.

Ein gezieltes Vorgehen gegen den Fahrraddiebstahl ist unerlässlich, um den Modal Split des Radverkehrs in Österreich zu erhöhen und somit Verbesserungen in den Bereichen Verkehr, Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Tourismus zu ermöglichen.

7 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

2 Fahrraddiebstahl in Österreich

2.1 Die Zahlen der letzten Jahre

Betrachtet man die offiziellen österreichischen Zahlen zum Fahrraddiebstahl in den Jahren 2000 bis 2003, so fällt auf, dass es zu einem starken Anstieg gekommen ist: 2003 wurden über 4.000 Fahrräder mehr gestohlen als noch im Jahre 2000. 2004 und 2005 fiel die Gesamtzahl der Fahrraddiebstahlsdelikte wieder in einem ähnlich rasanten Tempo, wie sie zuvor gestiegen war.[8]

Mit dem steigenden Radverkehrsanteil der letzten Jahre nimmt aber leider auch die Zahl der Fahrraddiebstähle erneut wieder zu. Vor allem in den Bundesländern Kärnten, Niederösterreich, Steiermark und Wien kam es in den letzten drei Jahren wieder zu einer auffälligen Zunahme an Fahrraddiebstählen. 2008 wurden in Österreich 24.348 polizeilich registrierte Fahrraddiebstähle gezählt.[9]

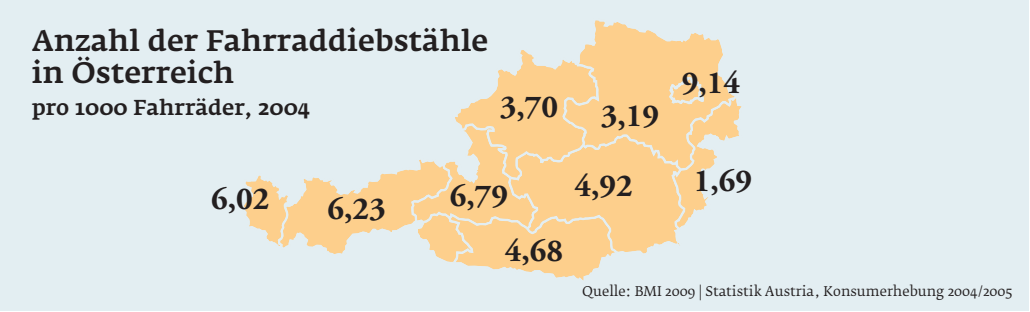
Bundesländer im Vergleich

	Anzahl der Haushalte	Haushalte mit Fahrrad	Durschnittliche Anzahl der Fahrräder in Österreich pro Haushalt mit Fahrrad	Anzahl der Fahrräder	Anzahl Fahrraddiebstähle 2000 – 2008
			2,23		
Wien	809.700	51 %		920.872	6.337 8.036 7.327 8.895 8.421 6.982 7.030 7.012 7.415
Niederösterreich	643.700	75 %		1.076.588	2.858 2.852 3.165 3.277 3.432 3.117 3.045 3.054 3.257
Oberösterreich	566.300	76 %		959.765	3.422 3.268 3.414 3.823 3.547 3.228 2.719 3.371 2.998
Steiermark	488.900	70 %		763.173	3.266 3.072 3.797 3.756 3.757 2.523 2.628 2.557 3.088
Tirol	277.400	75 %		463.952	2.995 2.820 3.073 2.860 2.892 2.560 2.232 2.318 2.282
Kärnten	232.600	59 %		306.032	1.673 1.676 1.625 1.616 1.431 1.432 1.249 1.379 1.579
Salzburg	218.100	75 %		364.772	2.672 2.476 2.527 2.982 2.477 2.559 3.208 2.621 2.199
Vorarlberg	143.900	82 %		263.136	1.865 2.149 1.906 2.098 1.583 1.437 1.478 1.418 1.334
Burgenland	109.400	69 %		168.334	278 229 230 239 284 239 223 190 198

Quellen: Statistik Austria, Konsumerhebung 2004/2005 | BMI, 2009

8 VCÖ (Hrsg.) | *Daten zu Fahrraddiebstählen in den Bundesländern*, Medieninformation | Wien | 2009

9 VCÖ (Hrsg.) | *Leichter Anstieg bei Fahrraddiebstählen im Vorjahr – 60 Prozent der Diebstähle in den Landeshauptstädten!*, Medieninformation | Wien | 2009

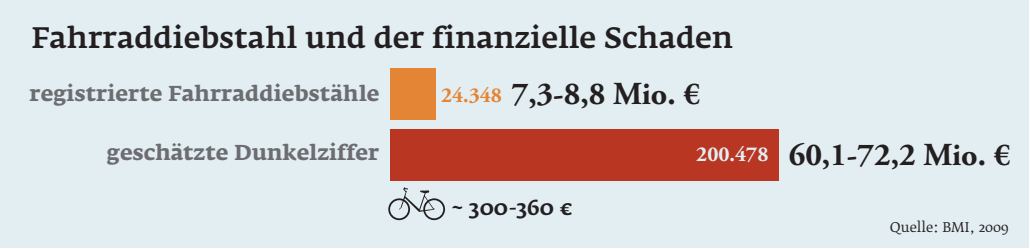


Während die polizeilich registrierten Fahrraddiebstähle eine Opferrate von 0,3 Fahrraddiebstählen pro 100 EinwohnerInnen annehmen lassen, weist eine internationale Studie der ICVS/EUCVS aus dem Jahr 2005 für Österreich eine Opferrate von 2,4 pro 100 EinwohnerInnen aus.[10] Nimmt man an, dass diese Opferrate gilt, so muss mit einer Summe von 200.478 gestohlenen Fahrrädern gerechnet werden, eine Dunkelziffer, die mehr als dem achtfachen der polizeilich registrierten Fahrraddiebstähle entspricht. Diese hohe Dunkelziffer lässt sich wohl am ehesten mit einer nur geringen Motivation der Bevölkerung begründen, eine Anzeige aufzugeben. Hintergründe dafür können sowohl eine „Anzeigefaulheit" der Betroffenen, z.B. aufgrund des eher geringen Werts eines Fahrrades verglichen mit anderen Objekten im Besitz des Opfers, sein, oder aber, dass die geringe Aufklärungsquote (siehe Kapitel 2.4) den Opfern die Hoffnung nimmt, ihr Fahrrad wieder zu bekommen.

Folgende Zahlen sollen helfen, einen Überblick über das Ausmaß des entstehenden finanziellen Schadens der Opfer zu bekommen:

Der Durchschnittspreis für ein neuwertiges Fahrrad lag 2009 zwischen 390 und 500 Euro.[11] In der Auswertung der polizeilichen Kriminalstatistik Deutschlands 2008 wird der durchschnittliche Wert gestohlener Fahrräder, die mit einem Schloss gesichert abgestellt wurden, mit rund 360 Euro bemessen[12], der durchschnittliche Wert nicht gesicherter Fahrräder mit rund 300 Euro.[13]

Wird die Anzahl der polizeilich registrierten Fahrraddiebstähle in Österreich (24.348) mit dem durchschnittlichen Wert eines Fahrrades multipliziert, so ergibt sich bereits bei dieser Rechnung ein finanzieller Schaden von 7,3-8,8 Millionen Euro. Wird in dieser Rechnung die Dunkelziffer (200.478[10]) eingesetzt, ergibt sich ein finanzieller Schaden von 60,1-72,2 Millionen Euro pro Jahr!



Allein der rein materielle Schaden der Opfer erreicht bereits hohe Ausmaße, der volkswirtschaftliche Schaden ist aufgrund der Verminderung der in Kapitel 1.1 genannten positiven Auswirkungen des Radverkehrs noch bei weitem höher.

10 van Dijk, J./van Kesteren, J./Smit, P., | *Criminal Victimisation in International Perspective - key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | Table 5, S. 249
11 *Zahlen und Fakten aus der Fahrradbranche* | www.eurobike-show.de/eb/medien/presseberichte.php?obj_id=91&sMode=detail&lg=de | Stand: 01.09.2009
12 Bundeskriminalamt Wiesbaden (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008* | Wiesbaden | 2009 | S.300-301
13 ADFC (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008. Auswertung Fahrraddiebstahl"* | Bremen | 2009

2.2 Fahrraddiebstahl im Vergleich zu anderen Fahrzeugdiebstahlsdelikten

In der Gesamtdiebstahlsstatistik des Bundeskriminalamts für das Jahr 2008 nimmt der Fahrraddiebstahl den 2. Platz ein, ein jedes zwölfte Diebstahlsdelikt ist ein Fahrraddiebstahl.[14]

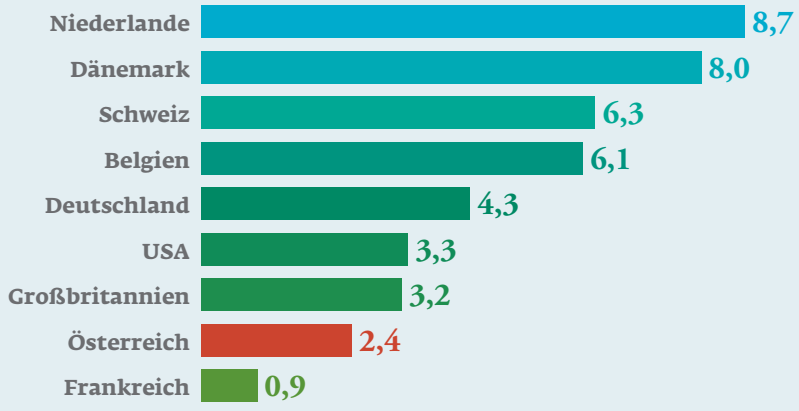
Auch ein Vergleich mit den übrigen Fahrzeugdiebstählen zeigt, dass RadfahrerInnen von allen VerkehrsteilnehmerInnen am meisten von Diebstahlsdelikten betroffen sind.

Fahrzeugbesitz[A,B] und Fahrzeugdiebstahl[C] in Österreich
im Vergleich

Quellen: [A] Statistik Austria, Konsumerhebung 2004/2005 | [B] Statistik Austria, Bestand der Kraftfahrzeuge 2008 | [C] BMI, 2009

2.3 Internationaler Vergleich

Fahrraddiebstahl im internationalen Vergleich, 2004
Diebstähle pro 100 EinwohnerInnen

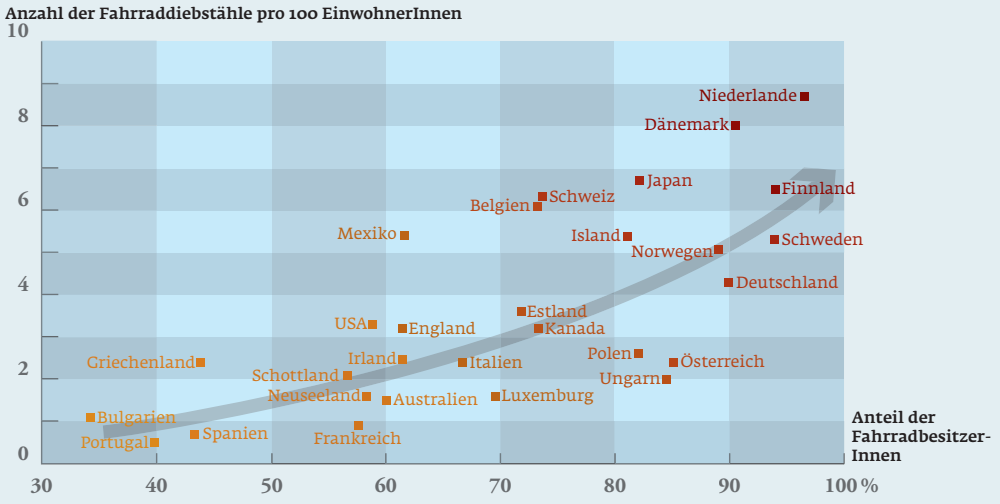


Quelle: ICVS, 2005, Daten beziehen sich auf Dunkelziffern

14 Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt | *Polizeiliche Kriminalstatistik Österreich 2009* | Wien | 2009

Im direkten Vergleich „Fahrraddiebstähle pro Fahrradbesitz“ liegt Österreich europaweit etwas unter dem zu erwartenden Durchschnitt, was sich auch im Vergleich der Opferraten widerspiegelt.

Fahrraddiebstähle pro Fahrradbesitz in Europa, 2004



Quelle: ICVS, 2005

2.4 Aufklärungsquote

Die Wahrscheinlichkeit, ein gestohlenes Fahrrad wieder zu bekommen, ist relativ gering. 2008 lag die Aufklärungsquote in Österreich bei 4,1%.[15] Im ersten Halbjahr 2009 sank die Aufklärungsquote auf 3,8%.[16] Von 100 gestohlenen Fahrrädern können also rund vier wieder ihren BesitzerInnen zurückgegeben werden. Im Vergleich der Bundesländer liegt Oberösterreich mit einer Quote von 7,9% bei weitem vorn.

Aufklärungsquoten in den einzelnen Bundesländern, 2008

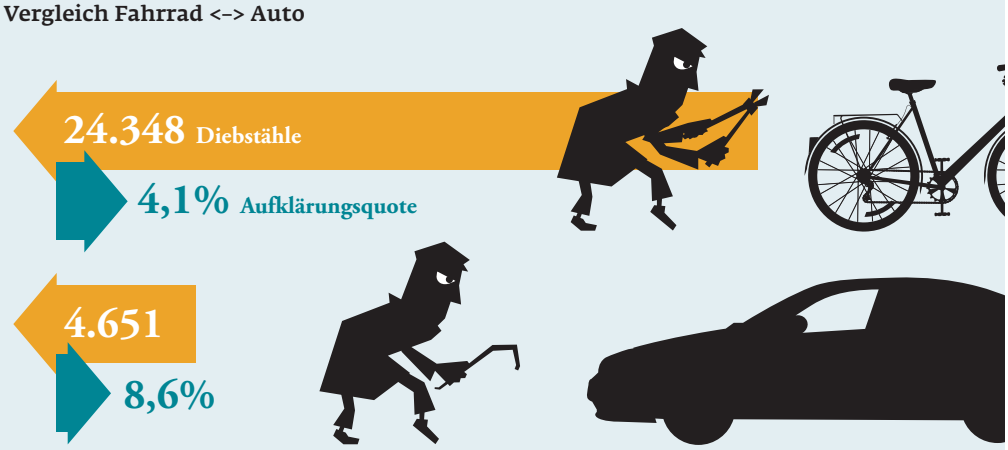
Quelle: BMI, 2009

15 VCÖ (Hrsg.) | *Leichter Anstieg bei Fahrraddiebstählen im Vorjahr – 60 Prozent der Diebstähle in den Landeshauptstädten!*, Medieninformation | Wien | 2009
16 Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt | *Polizeiliche Kriminalstatistik Österreich 2009* | Wien | 2009

Auf internationaler Ebene ist ein Vergleich mit Dänemark (40%[17]) und Deutschland (10,5%[18]) möglich. Einzelne Städte in Deutschland können sogar eine Aufklärungsquote von 25-40% aufweisen, wie die Stadt Krefeld beweist.[19]

Aufklärungsquoten im Vergleich
Die Aufklärungsquote bei Fahrrädern ist vergleichsweise gering. So ist zum Beispiel die Chance, einen gestohlenen Pkw wieder zu bekommen, doppelt so hoch. Während 2008 die Anzahl der Fahrraddiebstähle in Österreich leicht zugenommen hat, ist die Aufklärungsquote im gleichen Zeitraum um ein Viertel gesunken.[20]

Anzahl der Diebstahlsdelikte und Aufklärungsquoten, 2008
Vergleich Fahrrad <–> Auto



Quelle: BMI, 2009

2.5 Wo werden die meisten Fahrräder gestohlen?

Die offizielle Kriminalstatistik zeigt, dass vor allem die Landeshauptstädte von den Fahrraddiebstählen betroffen sind. 59% der offiziell registrierten Diebstahlsdelikte wurden in den Landeshauptstädten begangen.[20] In den Landeshauptstädten wohnen allerdings nur 31% der Bevölkerung. Somit sind 31% der Bevölkerung von 59% der Delikte betroffen. Nimmt man diese prozentuelle Verteilung auch für die Dunkelziffer auf Grundlage der ICVS-Studie[21] an, so ist in den Landeshauptstädten eine Opferrate von 4,6 gestohlenen Fahrrädern/100 EinwohnerInnen anzunehmen, für das restliche Österreich eine Opferrate von 1,4 gestohlenen Fahrrädern/100 EinwohnerInnen. Das Risiko, Opfer eines Fahrraddiebstahls zu werden, ist in den Landeshauptstädten daher mehr als dreimal so hoch wie im übrigen Österreich.

Fahrraddiebstahl im Vergleich, 2008

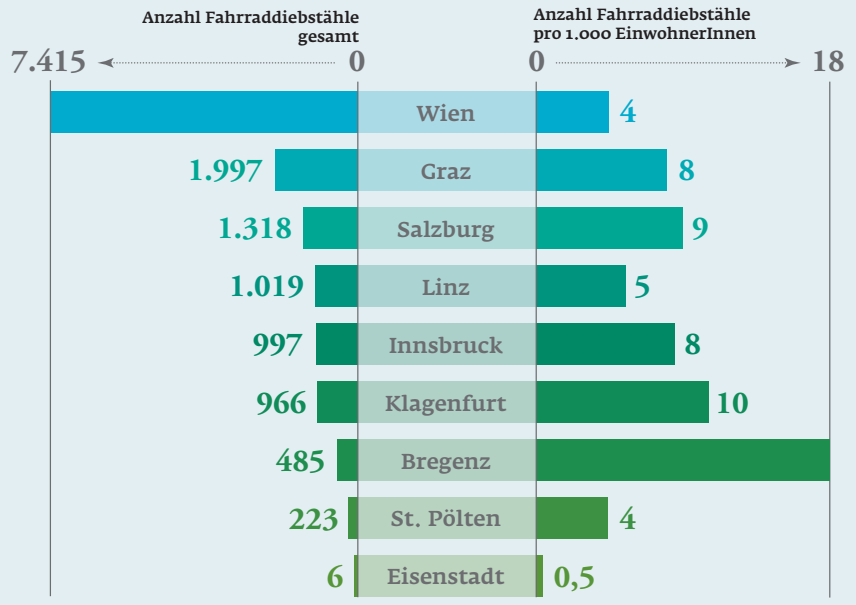
Quelle: BMI, 2009

17 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007
18 ADFC (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008. Auswertung Fahrraddiebstahl"* | Bremen | 2009
19 Gündel, D. | PGV Planungsgemeinschaft Verkehr | Hannover | 2009
20 Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt | *Polizeiliche Kriminalstatistik Österreich 2009* | Wien | 2009
21 van Dijk, J./van Kesteren, J./Smit, P., | *Criminal Victimisation in International Perspective - key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | Table 5, S. 249

Dieses Phänomen beruht darauf, dass der Radverkehrsanteil in größeren Städten um vieles höher ist als in ländlichen Gegenden Österreichs. Das vorhandene größere Angebot an Fahrrädern lockt auch mehr Fahrraddiebe/-innen an.

Häufungspunkte innerhalb von Städten und Gemeinden können nicht allgemein bestimmt werden, zu stark ist ihre Abhängigkeit von lokalen Faktoren. Prinzipiell gilt: **Je größer das Angebot an Fahrrädern, desto höher das Risiko eines Fahrraddiebstahls.** Diese Feststellung hält auch einem internationalen Vergleich von Städten stand[22] und erklärt auch die hohen Fahrraddiebstahlszahlen in Ländern mit hohem Radverkehrsanteil.[23]

Landeshauptstädte im Vergleich, 2008



Quelle: BMI, 2009

Aber auch innerhalb einer Stadt ist das Risiko für einen Fahrraddiebstahl nicht überall gleich verteilt.[24] An uneinsehbaren Orten, aber auch an Stellen mit einem hohen Radverkehrsaufkommen, kommt es vermehrt zu Diebstählen und Vandalismusproblemen. In umschlossene Räume wie Garagen, Keller und Verkaufsräume wagen sich Diebe eher selten. An folgenden Punkten kommt es daher vermehrt zu Diebstählen:

- An Bahnhöfen und größeren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Bei Universitäten und höheren Bildungseinrichtungen
- Bei Freizeiteinrichtungen
- Vor Geschäften, oftmals hervorgerufen durch schlechtes Absperren des Fahrrades
- Je nach Wohnsituation auch im direkten Umfeld des Wohnorts

22 van Dijk, J./van Kesteren, J./Smit, P., | *Criminal Victimisation in International Perspective - key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | Table 5, S. 249

23 van Dijk, J./van Kesteren, J./Smit, P. | *Criminal Victimisation in International Perspective - key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | S. 61-63

24 Lehner-Lierz, U. | *Fahrraddiebstahlbekämpfung auf der politischen Agenda – Ansätze, Erfahrungen, Empfehlungen aus den Niederlanden* | velo:consult, Vortrag Radverkehrskongress Münster | 28.-29.6.2006

2.6 TäterInnenprofil

Nicht alle Fahrräder werden aus Gründen der Bereicherung gestohlen. Viele TäterInnen entwenden ein Fahrrad einfach, um von einem Platz zum anderen zu kommen, und lassen es dann zurück. Erfahrungen zeigen, dass es grundlegend folgende Kategorien von Motiven für Fahrraddiebstähle gibt:[25, 26]

1) **Um eine „Spritztour" zu machen:** Fahrräder werden spontan entwendet, um momentane Bedürfnisse zu decken, zum Beispiel zum schnellen Heimkommen nach dem abendlichen Ausgehen und/oder für eine Fahrt rein aus Vergnügen. Die TäterInnen stellen das Fahrrad wieder irgendwo ab, nachdem sie es gebraucht haben. Jugendliche unter 16 Jahren sind die häufigsten TäterInnen dieser Gruppe.

2) **Um es für den Eigenbedarf zu stehlen:** Ein Fahrrad wird gestohlen, um sich nicht selbst eines kaufen zu müssen. In Studien wird vermutet, dass vielfach Opfer eines Fahrraddiebstahls selbst ein Fahrrad stehlen, um ihren Verlust zu decken.

3) **Um es für schnelles Geld zu verkaufen:** Unauffällige Standardräder, die „leicht zu haben" sind, werden gestohlen, um sie für Geld oder Gut (z.B. Drogen) direkt weiterzuverkaufen. Hierbei wird meist ein leichtes Bruchwerkzeug verwendet, wobei der/die TäterIn meist auf eine Art von Fahrradschloss spezialisiert ist.

4) **Um die Nachfrage abzudecken:** Spezielle Fahrradtypen, die sich im Moment gut verkaufen lassen, werden gestohlen um sie am Gebrauchtmarkt oder Hehlerbanden anzubieten. Hierbei wird meist schweres Bruchwerkzeug verwendet. Oft werden abgeschlossene Fahrräder abtransportiert, um das Fahrradschloss andernorts in Ruhe aufbrechen zu können (siehe auch Kap. 2.7).

Gerade der Aspekt der „Abdeckung der Nachfrage" ist laut Erfahrungen der Grazer Polizei noch immer ein gewichtiger Aspekt des Phänomens „Fahrraddiebstahl".[27] Hier wird davon ausgegangen, dass internationale AuftraggeberInnen Personen anheuern, um spezielle Marken und Typen von Fahrrädern zu stehlen, die dann für 25-50% des Neupreises im Ausland verkauft werden. Ein/e DiebIn erhält pro Fahrrad 40 bis 50 Euro.

Internationaler Vergleich

International lassen sich vor allem aus Deutschland viele Beschreibungen der TäterInnen finden. Die Polizeiliche Kriminalstatistik 2008 der Bundesrepublik Deutschland[28] zeigt, dass bei Fahrraddiebstählen 92,1% der TäterInnen männlich, deutscher Staatsbürger und Wiederholungstäter (68,7%) waren. In nur jedem zwölften Fall stehen Frauen oder Mädchen unter Verdacht. Oftmals werden die Fahrräder für den schnellen Gebrauch unter Drogen- (14,5%) und/oder Alkoholeinfluss (8,3%) entwendet.

Aufteilung der TäterInnen in Altersgruppen, Deutschland 2008

Quelle: ADFC Auswertung Fahrraddiebstahl aus der Polizeilichen Kriminalstatistik 2008 Bundeskriminalamt Deutschland

25 Lehner-Lierz, U. | *Fahrraddiebstahlbekämpfung auf der politischen Agenda – Ansätze, Erfahrungen, Empfehlungen aus den Niederlanden* | velo:consult, Vortrag Radverkehrskongress Münster | 28.-29.6.2006

26 Johnson, S.D./Sidebottom, A./Thorpe, A. | *Bicycle Theft, Problem-Oriented Guides for Police,* Problem-Specific Guides Series, Guide No. 52 | Center for Problem-Oriented Policing Inc. | Juni 2008 | S.6

27 *Innovative Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl* | Seminar | Graz | 2008

28 ADFC (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008. Auswertung Fahrraddiebstahl"* | Bremen | 2009

2.7 Gesetzliche Grundlagen zum Fahrraddiebstahl

Je nach Tathergang lässt sich das Vergehen „Fahrraddiebstahl“ juristisch unterschiedlich auslegen. Sämtliche rechtliche Grundlagen finden sich im Strafgesetzbuch (StGB).[29]

Diebstahl

§ 127. Wer eine fremde bewegliche Sache einem anderen mit dem Vorsatz wegnimmt, sich oder einen Dritten durch deren Zueignung unrechtmäßig zu bereichern, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

Der Begriff Diebstahl bezeichnet also die widerrechtliche Wegnahme einer fremden, im Gewahrsam oder zumindest im Miteigentum einer anderen Person stehenden, beweglichen und nicht ganz wertlosen Sache. Ein Fahrrad ist definitiv eine bewegliche Sache und ist auch sicher nicht völlig wertlos.[30] Doch wann steht die Sache im Gewahrsam eines anderen und wann nicht (mehr)?

Ein Fahrrad befindet sich im Gewahrsam einer Person, wenn diese, wenn auch nicht notwendig der/die EigentümerIn, das Fahrrad unmittelbar innehat, also bei sich hat bzw. sie es in seiner Wohnung, in seinem Geschäftslokal, in seinem Kellerabteil etc. aufbewahrt. Hat die die Tat ausführende Person das Fahrrad selbst inne, sei es, dass sie es sich zuvor geliehen hat oder sie sich auf anderem Wege Besitz verschafft hat, kann sie dieses nicht stehlen, jedoch veruntreuen oder unterschlagen.[31]

Entfernt sich die Person, die ein Fahrrad innehat, von ihrem Fahrrad, behält sie nur dann Gewahrsam, wenn sie es so verlässt, wie man Fahrräder üblicherweise zurückzulassen pflegt. Dies ist der Fall, wenn sie es versperrt zurücklässt. Die Rechtssprechung lässt hier aber einen sehr großen Spielraum offen. Demnach bleibt auch ein unversperrt abgestelltes Fahrrad vor der Haustüre der innehabenden Person weiterhin in ihrem Gewahrsam.[32]

Der/die TäterIn verwirklicht einen Diebstahl, indem er/sie der innehabenden Person das fremde Fahrrad gegen dessen/deren Willen wegnimmt. § 127 StGB verlangt zumindest einen bedingten Vorsatz im Sinne des § 5 Abs 1 StGB:

Der/die TäterIn muss die Verwirklichung des Diebstahls zumindest ernstlich für möglich halten und sich damit abfinden. Darüber hinaus hat der/die FahrraddiebIn den Vorsatz, das weggenommene Fahrrad sich selbst oder Dritten zuzueignen und dadurch sich oder Dritte unrechtmäßig zu bereichern. Es wird hierbei von einem sogenannten Zueignungs- bzw. Bereicherungsvorsatz gesprochen.[33]

Ein Zueignungsvorsatz liegt vor, wenn der/die DiebIn das Fahrrad für immer behalten oder es anderen für immer überlassen, er/sie das Fahrrad verkaufen oder verpfänden möchte. Hat er/sie vor, das Fahrrad nur vorübergehend zu gebrauchen und es im Anschluss an der nächsten Ecke stehen zu lassen, so dass eine Rückgabe an die innehabende Person nicht erwartet werden kann, fehlt der notwendige Zueignungsvorsatz und es liegt kein Diebstahl sondern dauernde Sachentziehung nach § 135 StGB vor.

29 www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296 | Stand: 02.11.2009
30 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I | §127Rz 1ff.
31 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I⁹ | §127Rz 10
32 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I | § 127 Rz 13
33 Bertel, C. in Höpfel, F./Ratz, E. (Hg) | *StGB Wiener Kommentar* | § 127 Rz 31

Schwerer Diebstahl

§ 128. (1) Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren ist zu bestrafen, wer einen Diebstahl begeht

§ 128 Z 4. an einer Sache, deren Wert 3.000 Euro übersteigt.

Ein/e FahrraddiebIn begeht einen schweren Diebstahl, wenn er/sie ein Fahrrad stiehlt, dessen Wert 3.000 Euro übersteigt. Diese Form des Diebstahls ist mit einer Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren zu bestrafen.

Handelt es sich bei dem gestohlenen Fahrrad um eine Handelsware, die die eigentliche innehabende Person weiterverkaufen möchte, bemisst sich der Wert des Fahrrades nach dem Verkaufspreis, zu dem der/die InhaberIn das Fahrrad anbietet. Hat das Opfer das Fahrrad selbst gebraucht, ist der Zeitwert des Fahrrades maßgebend. Es wird dabei von einem Wert ausgegangen, den das Opfer am Ort und zur Zeit des Diebstahls für ein gleichartiges Fahrrad auslegen müsste, abzüglich eines von der Abnutzung und der Veralterung des gestohlenen Fahrrades abhängigen Betrages.

Um den schweren Diebstahl zu verwirklichen muss sich der Vorsatz des Diebes/ der Diebin auch auf den Wert des gestohlenen Fahrrades beziehen. Er/sie muss bei der widerrechtlichen Wegnahme daran denken und sich weiters damit abfinden, dass der Wert des Fahrrades 3.000 Euro übersteigt. Ist das nicht der Fall, weil der Wert des Fahrrades für geringer eingeschätzt wird, kommt der schwere Diebstahl nicht in Betracht.

Nimmt der/die TäterIn fälschlicherweise einen 3.000 Euro übersteigenden Wert des Fahrrades an, ist der wahre Wert aber darunter, nimmt die Rechtssprechung in der Regel einen einfachen Diebstahl an.[34]

Diebstahl durch Einbruch

§ 129. Mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ist zu bestrafen, wer einen Diebstahl begeht,

§ 129 Z 1. indem er in ein Gebäude, in ein Transportmittel, in eine Wohnstätte oder sonst einen abgeschlossenen Raum, der sich in einem Gebäude oder Transportmittel befindet, oder in einen Lagerplatz einbricht, einsteigt oder mit einem nachgemachten oder widerrechtlich erlangten Schlüssel oder einem anderen nicht zur ordnungsgemäßen Öffnung bestimmten Werkzeug eindringt,

§ 129 Z 3. indem er sonst eine Sperrvorrichtung aufbricht oder mit einem der in Z. 1 genannten Mittel öffnet

Bricht der/die TäterIn ein Fahrradschloss durch gewaltsame Sachbeschädigung auf oder öffnet er/sie diese mit einem widerrechtlich erlangten Schlüssel bzw. einem nicht zur ordnungsgemäßen Öffnung bestimmten Werkzeug, ist er/sie mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu bestrafen. Voraussetzung ist, dass das Aufbrechen oder die widerrechtliche Öffnung des Fahrradschlosses der Wegnahme zeitlich vorausgeht. Der/die TäterIn muss neben dem Zueignungs- und Bereicherungsvorsatz bereits während des Aufbrechens oder Öffnens den Vorsatz haben, anschließend einen Diebstahl zu begehen.[35]

34 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I | §128 Rz 1ff.

35 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I | §129 Rz 10ff.

Nimmt der/die DiebIn das Fahrrad versperrt an sich und bricht das Fahrradschloss erst im Anschluss auf, handelt es sich, je nach Wert des Fahrrades um einen einfachen Diebstahl gemäß § 127 StGB oder um einen schweren Diebstahl bemäß § 128 StGB.

Gebrauchsdiebstahl (furtum usus)

Der bloße Gebrauchsdiebstahl (furtum usus) eines Fahrrades, also eine widerrechtliche vorübergehende Benützung eines nicht abgesperrten fremden Fahrrades steht grundsätzlich nicht unter Strafe.

Im Gegensatz zur dauerhaften Sachentziehung und zum Diebstahl handelt der/die TäterIn mit dem Vorsatz, das Fahrrad bloß vorübergehend zu gebrauchen. Beim Ingebrauchnehmen muss sich der/die TäterIn allerdings vorstellen, dass das Fahrrad nach dessen Gebrauch der innehabenden Person unmittelbar oder durch eine Mittelsperson zukommt. Wer also ein nicht abgesperrtes Fahrrad nur vorübergehend benutzen möchte und die Absicht hat, es im Anschluss an die innehabende Person zurückzugeben, begeht keinen Diebstahl und bleibt somit straflos.[36]

Dauernde Sachentziehung

§ 135. (**1**) Wer einen anderen dadurch schädigt, dass er eine fremde bewegliche Sache aus dessen Gewahrsam dauernd entzieht, ohne die Sache sich oder einem Dritten zuzueignen, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

Im Gegensatz zum Diebstahl ist es bei der dauernden Sachentziehung nach § 135 StGB nicht von Nöten, dass der/die TäterIn den eigenen Gewahrsam am Fahrrad erlangt. Wie bereits beim Gebrauchsdiebstahl erwähnt, fehlt dem/der TäterIn der Zueignungs- und Bereicherungsvorsatz. Es reicht also, dass das Fahrrad aus dem Gewahrsam der innehabenden Person entzogen wird. Nimmt der/die TäterIn einem anderen ein Fahrrad weg, um es eine Zeit lang zu gebrauchen und dann irgendwo stehen zu lassen, begeht er keinen Diebstahl, sondern eine dauernde Sachentziehung.

Der/die TäterIn muss zum Zeitpunkt der Wegnahme den Vorsatz haben, das Fahrrad nicht wieder an den Berechtigten zurückgelangen zu lassen, er/sie möchte das Opfer also schädigen.[37]

Die dauernde Sachentziehung ist **wie** auch der Diebstahl mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen. Übersteigt der Wert des Fahrrades 3.000 Euro, kann das Gericht eine Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder eine Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen verhängen.

36 Foregger, E./Bachner-Foregger, H. | *Strafgesetzbuch (StGB), 14. Auflage* | Wien | 1997 | §127

37 Bertel, C./Schwaighofer, K. | BT I | §135 Rz 1ff.

3 Maßnahmen gegen den Fahrraddiebstahl

Maßnahmen zur Fahrraddiebstahlsprävention liegen in der Hand der Polizei, der Gemeinden, Betriebe und in erster Linie bei den RadfahrerInnen selbst. Der Fahrradhandel trägt eine wichtige Verantwortung im Bereich der Bewusstseinsbildung und der Aufklärung seiner KundInnen.

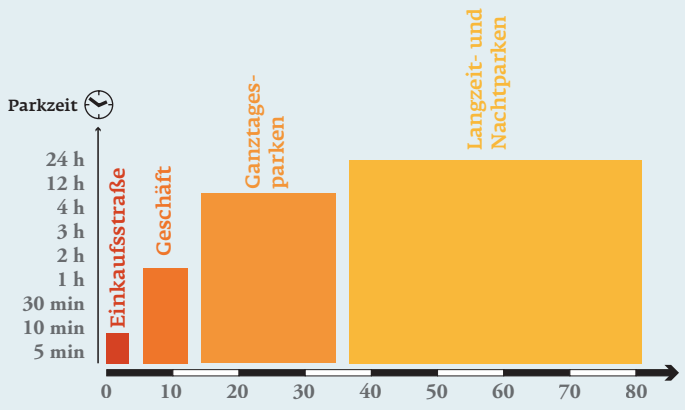
3.1 Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen

Der Fahrraddiebstahl nimmt in den letzten Jahren wieder zu, wahrscheinlich aufgrund der zunehmenden Fahrradnutzung. Das Vorhandensein von ausreichend Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige Voraussetzung für RadfahrerInnen, damit diese die wichtigsten Schutzmaßnahmen gegen den Fahrraddiebstahl selbst treffen können.Beobachtungen in Camden, London, zeigten, dass 72% aller gestohlenen Fahrräder nicht an einer Fahrradabstellanlage abgestellt wurden.[38] „Wildparken" trägt also maßgeblich zu einer Verminderung der Diebstahlssicherheit bei.

Die Errichtung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum liegt vor allem in der Verantwortung der einzelnen Gemeinden, die mit Nachdruck für eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen sorgen sollten.

Es reicht allerdings nicht nur, genügend Abstellanlagen zu errichten. Besonders bei der Auswahl der Aufstellungsorte muss klug und überlegt vorgegangen werden. Internationale Erfahrungen zeigen, dass RadfahrerInnen Fahrradabstellanlagen nur dann nutzen, wenn sie nicht zu weit vom angesteuerten Zielpunkt entfernt sind. Die tolerierte Distanz ist abhängig von der geplanten Abstelldauer:[39]

Akzeptierte Entfernungen zwischen Abstellort und Zielort



38 London Metropolitan Police | *Unpublished Camden bike theft report* | London | 2006

39 The Danish Cyclists Federation (Hrsg.) | *Bicycle Parking Manual* | Kopenhagen | 2008 | S.28

Fahrradabstellanlagen müssen mit qualitativ hochwertigen Fahrradständern ausgestattet sein, um Fahrräder und auch Radkomponenten diebstahlsicher ansperren zu können. Das ist bei vielen Modellen von Fahrradständern leider keine Selbstverständlichkeit.

Bei der Auswahl des Fahrradständers müssen folgende Kriterien beachtet werden:[40, 41]

- Das Fahrrad muss sicher und fest im Fahrradsständer stehen (auch beim Beladen mit Einkäufen und mit Kind im Kindersitz).
- Er muss bequem und einfach benutzbar sein.
- Er muss das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades auch mit kurzem Schloss ermöglichen, um eine optimale Diebstahlsicherheit zu gewähren.
- Er muss für verschiedene Abmessungen, Lenkerformen und Reifengrößen/-breiten geeignet sein.
- Ein Drehen des Lenkers und Wegrollen des Fahrrades soll durch einen stabilen Stand im Fahrradständer verhindert werden.
- Beschädigungen des eigenen und fremden Fahrrades sollen vermieden werden.
- Die Verletzungs- und Vandalismusgefahr soll gering sein.
- Hochwertige Fahrradständer haben ihren Preis, der sich jedoch auch in der Qualität zeigt.
- Der Platzbedarf und der ideale Aufstellungsort sind bei der Planung und Realisierung zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Diebstahlsicherheit sind bei der Errichtung neuer Abstellanlagen auf jeden Fall folgende Punkte zu beachten:[42]

- Gute Einsehbarkeit
- Ausreichende Beleuchtung
- Überwachung, z.B. bei Gebäudeeingängen durch den Portier

Auch in Parkhäusern und Tiefgaragen bietet es sich an, einen Teilbereich für das Langzeitabstellen von Fahrrädern zu nutzen. Dazu können eingangsnahe Flächen mit Fahrradständern ausgestattet werden, die fahrend und ohne Hindernisse erreichbar sein müssen, wobei die Zufahrt klar gekennzeichnet werden muss. Eine über Bewegungsmelder gesteuerte Beleuchtung erhöht den Komfort und das Sicherheitsgefühl der RadfahrerInnen.[40, 41]

40 Land Steiermark (Hrsg.) | *Maßnahmenblatt Fahrradabstellanlagen* | Graz | 2009
41 Energieinstitut Vorarlberg, Amt der Vorarlberger Landesregierung | *Leitfaden Fahrradparken* | Dornbirn | 2008
42 Land Steiermark (Hrsg.) | *Maßnahmenblatt Diebstahlsicherung und Prävention* | Graz | 2009

Bei der Planung von Fahrradabstellanlagen ist es wichtig, sich nicht nur die Details der Errichtung genau zu überlegen, sondern auch zu berücksichtigen, dass jede noch so gute Abstellanlage nur dann nützt, wenn sie leicht aufgefunden werden kann. Insgesamt sollte daher ein ganz neuer Schwerpunkt bei der Kennzeichnung von Abstellanlagen eingeführt werden. Gute (größere) und diebstahlsicherere Abstellanlagen bzw. Einrichtungen für den „ruhenden Fahrradverkehr" sollten in allgemeinen Stadtplänen und Landkarten (nicht nur in speziellen Fahrradplänen) genauso enthalten sein wie Parkgaragen und Parkplätze für Kfz. Ebenso sollte mit gut erkennbaren, verständlichen, einheitlichen und genormten Hinweisschildern im Verkehrsnetz auf diese Abstellanlagen hingewiesen werden. Gerade GelegenheitsradfahrerInnen ist die Positionierung von guten Abstellanlagen nicht immer bekannt.

3.2 Bereitstellung von Informationen für RadfahrerInnen

Die wichtigsten Schutzmaßnahmen, um nicht selbst Opfer eines Delikts zu werden, liegen bei den RadfahrerInnen selbst. Es ist auch Aufgabe des Fahrradhandels, das notwendige Problembewusstsein bei den KundInnen zu schaffen und die richtigen Präventionsstrategien zu vermitteln. Diese umfassen:

Überlegungen beim Fahrradkauf
- Welches Fahrrad ist für Sie als Alltagsfahrrad geeignet?
- Steht Ihnen überhaupt die Möglichkeit offen, ein teures neues Fahrrad sicher abzustellen?

Maßnahmen, die beim Abstellen des Fahrrades selbst getroffen werden
- Richtiges Abstellen
- Richtige Schlosswahl
- Richtiges Abschließen
- Komponentenschutz

Maßnahmen, die Ihnen im Falle eines Diebstahls helfen
- Fahrradpass
- Codierung/Registrierung Ihres Fahrrades
- Fahrraddiebstahlsversicherung
- Anzeige des Diebstahls

Viele FahrradfahrerInnen sind sich dieser Maßnahmen nicht bewusst. Ziel muss es daher sein, dass im Fachhandel konkret über das „richtige" Verhalten informiert wird.

Tipps zum sicheren Abstellen

- Das Fahrrad sollte an hellen und einsehbaren Orten im öffentlichen Raum abgestellt werden.

- Hochwertige Abstellanlagen verwenden! Bei Verkehrsschildern lassen sich Fahrräder oft sehr schnell und leicht durch Aufschrauben der Stangenverankerung oder Entfernen des Schildes stehlen! Eine britische Studie zeigt, dass 72% aller bestohlenen FahrradbesitzerInnen für ihr Fahrrad keine Abstellanlage benutzt haben.[43]

- Vorzugsweise sollte ein Abstellplatz eher in der Mitte der Abstellanlage ausgewählt werden und nicht am Rand, auch wenn es vielleicht etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt.

- Fahrradabstellanlagen, in denen bereits viele beschädigte und teilweise demontierte Fahrräder stehen, geben potentiellen DiebInnen das Gefühl, dass sich dieser Ort gut für einen Diebstahl eignet.

- Beim Abstellen des Fahrrades für einen längeren Zeitraum, z.B. während der Arbeitszeit, sollte man sich für die Auswahl mehr Zeit lassen! Besser etwas weiter gehen, als einen Diebstahl zu riskieren.

- An Orten, an denen mit einem erhöhten Diebstahlsrisiko zu rechnen ist, ist eine gute Auswahl des Abstellplatzes besonders wichtig! An Bahnhöfen werden z.B. oftmals Fahrradboxen angeboten. Diese bieten eine gute Möglichkeit für das sichere Abstellen des Fahrrades.

- Zu Hause sollte das Fahrrad am besten in einem versperrbaren Kellerabteil abgestellt werden.

- Teure oder moderne Fahrräder sollten nicht immer am gleichen Ort abgestellt werden.

Das richtige Fahrradschloss

Unterschiedliche Qualität der Schlösser und ihre Anwendbarkeit

Fahrradschlösser sind das wichtigste Hilfsmittel gegen einen Fahrraddiebstahl. Die Auswahl des richtigen Schlosses hängt in erster Linie vom Verwendungszweck ab:

- Soll es nur als Wegfahrsperre dienen, wenn man in unmittelbarer Nähe des Fahrrades bleibt?

- Wollen Sie das Rad für wenige Stunden oder über Nacht absperren?

- Wird das Schloss als Zweitschloss zur Komponentensicherung verwendet, oder soll das ganze Rad damit abgesperrt werden?

Ein Schloss gilt als sicher, wenn es Angriffen mindestens 3 Minuten lang standhält. Dann geben DiebInnen in der Regel auf. Manche DiebInnen haben sich auf bestimmte Schlosstypen spezialisiert. Dagegen hilft der Einsatz von zwei Schlössern unterschiedlicher Bauart. Um einen möglichst neutralen Überblick über die Qualität von Fahrradschlössern zu bekommen, ist es ratsam, unabhängige Produkttests, wie z.B. durch die Stiftung Warentest, zu konsultieren.[44]

43 London Metropolitan Police | *Unpublished Camden bike theft report* | London | 2006

44 *Fahrradschlösser. Keine Chance für Diebe* | www.test.de | Stand: 13.07.2007

Diebstahlsrisiko	Abstellort	Abstellzeitraum	Wert des Fahrrades	empfohlenes Schloss
Hoch	• Innenstadt • Frequentierte Plätze • Unbewachte Parkplätze • Unabgesperrte Gemeinschaftskeller • Veranstaltungen			• Hochwertiges Bügelschloss • Hochwertiges Panzerkabelschloss • Hochwertiges Kettenschloss • Schlaufenkabel als Komponentenschutz
Mittel	• Stadt- und ländliche Gebiete • Bewachte Parkplätze • Abgeschlossene Gemeinschaftskeller • Fahrrad in Sichtkontakt			• Bügelschloss • Panzerkabelschloss • Kettenschloss
Gering	• Fahrrad in unmittelbarer Nähe			• Spiralschlösser • Kabelschlösser • herkömmliche Nummernschlösser

Langzeitparken, eventuell auch über Nacht wenige Stunden nur für kurze Zeit

Quelle: ABUS, 2008

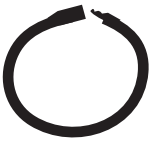
Typen von Fahrradschlössern[45, 46]

Prinzipiell gelten Bügelschlösser als die sichersten Schlösser am Markt. Probleme ergeben sich manchmal durch die kurze Reichweite der Bügelschlösser – das Fahrrad kann leider nicht überall angeschlossen werden.

Panzerkabel und textilummantelte Kettenschlösser bieten ebenfalls einen guten Schutz und haben eine größere Reichweite als Bügelschlösser.

Einige Spezialschlösser, wie Faltbügelschlösser, bieten hohe Sicherheit bei kleinem Volumen und geringerem Gewicht.

Die beliebten Spiralkabel sind momentan allesamt als „nicht sicher" einzustufen! Sie sind aber als Wegfahrsperre verwendbar, während Sie selbst in unmittelbarer Nähe Ihres Fahrrades bleiben.



Herkömmliche Nummernschlösser, dünne Kabelschlösser und Rahmenschlösser sind ebenfalls nur als Wegfahrsperre gedacht, wenn Sie sich nur kurz und nicht weit von Ihrem Fahrrad entfernen.

Schloss	Widerstandsdauer	Werkzeug
Herkömmliche Nummernschlösser	10-15 Sekunden	Hand/Seitenschneider
Kabelschloss	6 Sekunden	Bolzenschneider
Bügelschlösser, Panzerkabelschlösser	um die 3 Minuten	diverse Hilfsmittel

45 *Fahrradschlösser. Keine Chance für Diebe* | www.test.de | Stand: 13.07.2007

46 Kulawik, J. | *In Sekunden geknackt* | Emporio Testmagazin, Nr.47, 5.Jahrgang, Juli 2009 | S.54-66

Die Sicherheitslevels der Fahrradschlösser werden von den Herstellerfirmen selbst definiert, somit sind nur Produkte desselben Herstellers direkt miteinander vergleichbar. Langfristig wäre hier ein gemeinsamer Standard oder die Einführung einer Norm anzustreben.

Die richtige Anwendung von Fahrradschlössern

Ansperren statt Absperren! (Ansperren = Verbinden des Fahrrades mithilfe des Fahrradschlosses mit einem massiven und festem Gegenstand) Werden Fahrräder nur abgesperrt, kann das Rad problemlos entwendet und das Schloss später geknackt werden!

Niemals nur Vorder- oder Hinterrad absperren! Für Diebe ist es kein Problem, das restliche Fahrrad zu stehlen! In erster Linie ist das Fahrrad immer zumindest am Rahmen anzusperren!

Hochwertige Radabstellanlagen bieten die Möglichkeit, Vorderrad und Rahmen gemeinsam anzusperren! So ist schon der Schutz eines weiteren Fahrradteils gewährleistet. Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter wie auch Fahrradbügel bieten die besten Abstellmöglichkeiten! Mit zwei Schlössern lassen sich Vorder- und Hinterrad gegen Diebstahl sichern.

Das Schloss Richtung Boden schauen lassen! Viele DiebInnen verwenden Dietriche, um die Fahrradschlösser zu öffnen. Zeigt das Schloss nach unten, wird der Einsatz von Dietrichen erschwert!

Das Schloss nicht auf dem Boden aufliegen lassen! Sonst kann es z.B. mit Hammer und Meißel aufgeknackt werden.

Komponentenschutz

Teure Komponenten sollten niemals ungesichert am Fahrrad zurückgelassen werden. Es empfiehlt sich, diese entweder beim Abstellen des Fahrrades zu entfernen, mit dem Schloss mitzusichern oder sie durch spezielle Verschlusssysteme, wie etwa dem Pitlock-System[47], zu schützen. Die häufig eingesetzten Schnellspanner erleichtern den Diebstahl von Sattel und Laufrädern. Beim Pitlock-System werden diese Komponenten mit einem von 256 unterschiedlichen Paaren aus einer Spezialmutter und einem nur zu dieser Mutter passenden sechskantigen Aufsatz gegen Diebstahl gesichert.

Gesichert werden können:
- Sattel
- Laufräder
- Frontscheinwerfer
- Bremsen
- Vorbauten

Als günstigere, aber mit etwas weniger Sicherheit verbundene Variante, können auch spezielle Innenfünfkant-Verschlüsse im Fachhandel erworben werden.

47 www.pitlock.de | Stand: 02.11.2009

Der Fahrradpass

Im Falle eines Diebstahls stellt sich häufig das Problem, dass viele FahrradbesitzerInnen ihr eigenes Rad nicht ausreichend genau beschreiben können. Daher bietet die Polizei den Fahrradpass an, in dem die wichtigsten Daten eines Fahrrades eingetragen werden. Im Falle eines Diebstahls haben FahrradbesitzerInnen alle wichtigen Informationen zur Hand.[48] Im Idealfall wird dem Fahrradpass noch ein Foto des Fahrrades beigefügt.

3.3 Fahrraderfassungssysteme als Schutz gegen Fahrraddiebstahl

Fahrraderfassungssysteme erschweren DiebInnen das Handwerk und ermöglichen es, den/die BesitzerIn eines Fahrrades ausfindig zu machen, um ihm/ihr das Fahrrad im Falle des Verlusts wieder zukommen zu lassen. Auch der Nachweis eines Deliktes bei einem/r vermeintlichen TäterIn wird erleichtert. Je mehr Fahrräder erfasst werden, desto schwieriger wird es für Fahrraddiebe, gestohlene Fahrräder zu verkaufen.

In Österreich werden momentan zwei Arten der Fahrraderfassung unterschieden, zum einen die Fahrradcodierung, zum anderen die Fahrradregistrierung.

Fahrradcodierung

Die Fahrradcodierung wurde 1993 in Deutschland von der Polizei Bergisch Gladbach entwickelt. 1996 wurde die Fahrradcodierung das erste Mal in Österreich in Wels eingesetzt. Dank der Fahrradcodierung konnte die Diebstahlsrate um 35% gesenkt werden und daher wurde die Fahrradcodierung in ganz Österreich eingeführt.

Bei der Fahrradcodierung wird für jedes Fahrrad ein individueller, auf den/die BesitzerIn bezogener Code erstellt. Dieser wird in den Rahmen des Fahrrades eingraviert.

Der Code, der in den Rahmen eingraviert wird, besteht aus dem Fahrzeugbezirkskennzeichen des Wohnortes, der so genannten „Straßenkennzahl“ (SKZ), sowie der Hausnummer, eventuell einer Stiegennummer und den Initialen des Vor- und Familiennamens des/der EigentümerIn des Fahrrades.

Beispiel

GF-1215366MM

2230 Gänserndorf Äußere Jochenstraße 66 Max MUSTERMANN

Quelle: BMI, 2009

Der Code wird nicht zentral gespeichert, der bzw. die BesitzerIn kann allein aufgrund der Zahlen- und Buchstaben-Kombination herausgefunden werden. Die Polizei bietet die Fahrradcodierung für die RadfahrerInnen kostenlos an.

48 www.help.gv.at → Freizeit und Mobilität →Rad fahren → Diebstahl | Stand: 02.11.2009

Fahrradregistrierung

Europaweit hat sich parallel zur Fahrradcodierung auch die Fahrradregistrierung etabliert. Die Fahrradregistrierung wurde 2008 offiziell in Österreich eingeführt. Die steigende Zahl an HändlerInnen, die die Registrierung anbieten, lässt auf eine schnell steigende Anzahl erfasster Fahrräder hoffen.

Bei der Fahrradregistrierung werden Rahmennummer, Marke, Modell, Farbe und weitere wichtige Details zur Wiedererkennung eines Fahrrades in einer zentralen Datenbank abgelegt. Nur die Polizei und die Verwaltung der Datenbank selbst haben Zugriff auf die gespeicherten Daten.

In Österreich erfolgt die Registrierung direkt durch den Fahrrad- und Sporthandel gegen einen Unkostenbeitrag von 4 bis 7 Euro. Ab 2010 werden auch ÖAMTC, die Stadt Salzburg und eventuell bald auch schon weitere Gemeinden und Fundämter Registrierungen durchführen. Auch eine Ausweitung des Systems auf Ungarn und Rumänien ist für die kommenden Jahre angedacht.[49]

Weitere Informationen zur Fahrradregistrierung finden Sie unter www.fase24.at

Internationale Fahrraderfassungssysteme

Die französische Fahrradlobby FUBicy hat im Rahmen der Entwicklung eines neuartigen Fahrradcodiersystems (Bicycode) einige europäische Fahrraderfassungssysteme miteinander verglichen.[50]

Belgien

Das Codierungssystem wurde von der belgischen Bundesregierung entwickelt. Die 11-stellige ID-Nummer des Radbesitzers/der Radbesitzerin wird auf das Rad eingraviert. Das hat vor allem zwei Nachteile:

Einerseits wird die ID-Nummer als sehr wichtige und persönliche Informationen betrachtet, die keiner Person sonst bekannt sein sollte. Andererseits wird diese Nummer beim Verkauf des Fahrrades nutzlos.

Dänemark

In Dänemark ist die Radcodierung verpflichtend. Das Rad muss bei der Herstellung oder beim Import codiert werden. Hersteller und Importeure müssen das Rad bereits codieren, bevor es verkauft wird. Der Vorteil dieser Art der Codierung ist, dass der Code keinen Bezug zum/zur FahrradbesitzerIn hat. Durch die zentrale Datenbank, die von der Polizei überwacht wird, gibt es auch beim Fahrradverkauf keine Probleme. Second Hand KäuferInnen haben keinen Zugang zu dieser Datenbank. Versicherungsgesellschaften zahlen eine Zugangsgebühr.

Deutschland

In Deutschland werden die Codierung und die Registrierung parallel angewendet, sogar die Polizei bietet Codierung und Registrierung gleichzeitig an. Die Fahrradcodierung kann vom ADFC, der Polizei und den Händlern durchgeführt werden. Der Code ist ähnlich dem in Österreich verwendeten System, es ist keine zentrale Datenbank notwendig.

49 www.fase24.at | Stand: 02.11.2009

50 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

Auch hier besteht das Problem, dass ein Umzug die Nachforschungen erschwert und dass beim Verkauf des Fahrrades der Code obsolet wird. ZeFes[51], die Zentrale Fahrraderfassungsstelle in Deutschland ist eine zentrale Datenbank und dient der bundesweiten Registrierung von Zweirädern. Das Fahrrad kann online über die Website registriert werden und die Person erhält einen Fahrradpass in Scheckkartenformat sowie Sicherheitsetiketten zur Anbringung am Fahrrad. Im Falle eines Umzugs können die Daten über ein Formular geändert werden. Beim Verkauf eines Fahrrades wird die Registrierungsnummer auf den/die neue/n BesitzerIn übertragen. Die Registrierungsgebühr beträgt rund 20 Euro.

Niederlande

In den Niederlanden existieren mehrere Raderfassungssysteme parallel zueinander:
- Codierung (neunstellige Gravur)
- Registrierung
- Chips

In Amsterdam wurde aufgrund der hohen Anzahl an Fahrraddiebstählen 2001 (16%), in den Jahren 2002-2006 ein Schwerpunkt auf das Thema Fahrraddiebstahl gelegt. Dazu wurde das „Integrierte Programm zur Prävention von Fahrraddiebstahl" umgesetzt, welches aus zwei Säulen besteht:
- Beobachtung von so genannten Hot Spots
- Erreichung einer flächendeckenden Fahrradregistrierung

Das Amsterdamer Fundamt richtete dazu auch eine Website ein, auf der man selbst nach vermissten Fahrrädern suchen kann. Weiters wurden Chips zur Fahrradcodierung getestet. Diese Chips enthalten einen eindeutigen Code. Er wird am Fahrrad montiert und die Polizei kann mit Hilfe eines eigenen Scan-Geräts feststellen, ob ein Fahrrad als gestohlen gemeldet ist.

Frankreich

2004 wurde ein neues Codiersystem von FUBicy, einer französischen Radlobby, entwickelt. Dafür wurden die Systeme anderer europäischer Länder analysiert und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Schließlich wurde das System Bicycode entworfen.

Beim Bicycode System hat die Registrierungsnummer keinen persönlichen Bezug zum/zur KäuferIn. Alle Nummern werden zuerst von der zentralen Datenbank registriert, bevor sie eingraviert werden. Diese Datenbank gibt allen Personen Auskunft über den Status des Fahrrades. Kontaktdaten werden nicht angezeigt, jedoch die zuständige Polizeidienststelle. Der/die BesitzerIn kann die Daten des Fahrrades mit einem Passwort ändern und muss den Status des Fahrrades (gestohlen, wieder gefunden...) aktuell halten. Ein Vorteil liegt hier darin, dass der Status des Fahrrades jederzeit offen per Internet abrufbar ist. So können potentielle KäuferInnen oder Personen, die das Fahrrad auffinden, sofort selbst feststellen, ob dieses Fahrrad gestohlen wurde oder nicht. Persönliche Daten zu dem Fahrrad können aber nur von der Polizei selbst aufgerufen werden. Wenn der Status des Fahrrades „gestohlen" lautet, so gibt die Datenbank die Adresse jener Polizeistation bekannt, die dem/der FahrradbesitzerIn am nächsten liegt. Sämtliche Fahrraddaten werden in einem Fahrradpass festgehalten. Beim Fahrradverkauf kann der Fahrradpass einfach dem/der neuen BesitzerIn übergeben werden.

51 www.zefes.de | Stand: 02.11.2009

Insofern ähnelt die Verwendung des Fahrradpasses in diesem System der Fahrraderfassung dem Typenschein bei einem Kfz. Ein Nachteil dieses Systems liegt darin, dass die Codierung nur durch den Fahrradhandel vorgenommen werden kann.

Vergleich der Fahrraderfassungssysteme

Prinzipiell lassen sich drei Arten der Fahrraderfassung unterscheiden:
- Fahrradcodierung
- Fahrradregistrierung
- Ausstattung des Fahrrades mit speziellen Chips

Die Fahrradcodierung ist jenes System, das derzeit wohl am häufigsten angewandt wird. In Dänemark, wo das Codieren der Fahrräder vor Verkauf verpflichtend ist, lässt sich der Erfolg der Codiermaßnahme auch sehen: die Aufklärungsquote liegt bei 40%.[52] Dieser Erfolg dürfte aber in erster Linie vor allem mit der erzielten Flächendeckung der Fahrraderfassung zusammenhängen und nicht mit dem gewählten System.

Beim Vergleich der Fahrradcodiersysteme fällt auch auf, dass nicht immer ein personenbezogener Code eingraviert wird. Wird allerdings kein personenbezogener Code verwendet, so wird zumindest eine Art „Fahrradpass" oder „Fahrradbesitzschein" und das Einrichten einer Datenbank notwendig. Diese Form der Codierung entspricht somit aber bereits wieder der prinzipiellen Herangehensweise der Fahrradregistrierung. Bei der Fahrradregistrierung wird mit einer Datenbank gearbeitet. Die Verwendung von Fahrradchips stellt momentan keine brauchbare Lösung dar, da sich sowohl die sichere Anbringung des Chips, als auch das Lesen des Chips mit einem speziellen Gerät als zu umständlich und aufwändig erweisen. Im Folgenden sollen nun die Vor- und Nachteile der in Österreich verwendeten Systeme aufgezeigt werden:

Die personenbezogene Fahrradcodierung

Vorteile:
- Die Fahrradcodierung hat sich vor allem in den ersten Jahren als sehr erfolgreich erwiesen.
- Der/die ErstbesitzerIn kann problemlos vor Ort festgestellt werden, solange sich die persönlichen Daten nicht geändert haben.
- Die Codierung durch die Polizei ist für die RadfahrerInnen kostenlos.
- Es werden keine Daten gespeichert, das System funktioniert ohne zentrale Datenbank. Somit besteht auf virtueller Ebene kein Datenschutzproblem. Man spricht von einer „rollenden Datenbank".
- Es fallen keine Kosten für die Einrichtung einer Datenbank, ihrer Erhaltung und Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Datenschutz an.
- Codierte Fahrräder schrecken FahrraddiebInnen ab.
- Durch die personenbezogene Gravur können verdächtige Personen sofort vor Ort kontrolliert werden.

52 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

Nachteile:

- Durch das Gravieren des Fahrradrahmens geht die Garantieleistung der Herstellerfirma verloren.
- Bei Verkauf oder Verschenken des Fahrrades wird der Code obsolet – es muss also ein Kaufvertrag erstellt werden, der aufbewart werden muss. Eine Zweitcodierung ist zwar möglich, ersetzt aber nicht das Aufheben des Kaufvertrages.
- Codierte Fahrräder lassen sich auch im Fahrradhandel schwerer weiterverkaufen. Dies ist einer Wertminderung des Fahrrades gleichzusetzen.
- Bei Heirat mit Namensänderung oder Umzug muss die Polizei bei Anzweifeln des rechtmäßigen Besitzes am Fahrrad weitere Datenbanken in Anspruch nehmen – der eigentliche Vorteil der Codierung, schnell und problemlos vor Ort dienlich zu sein, geht somit verloren.
- Aufgrund der fehlenden Datenbank gibt es in Österreich keinen Überblick über die Verbreitung und den Erfolg der Fahrradcodierung. Inwieweit eine Flächendeckung erzielt werden kann, ist daher nicht bekannt.
- Nicht alle Arten von Fahrradrahmen können codiert werden.
- Es werden spezielle Gravurmaschinen benötigt, die mit einem hohen Anschaffungspreis verbunden sind. Daher wird die Codierung nur von wenigen, größeren HändlerInnen und der Polizei durchgeführt – was wieder gegen eine Flächendeckung spricht.
- Codieraktionen müssen von den RadfahrerInnen bewusst aufgesucht werden.

Die Fahrradregistrierung

Vorteile:

- Alle Fahrräder können registriert werden, auch Fahrräder mit Karbon-, Titan- und anderen Leichtbaurahmen, bei denen eine Codierung nicht möglich ist.
- Das Fahrrad kann leicht von seinem/seiner rechtmäßigen BesitzerIn ohne Probleme verkauft oder verschenkt werden. Beim Verkauf des eigenen Fahrrades sollte die alte Registrierung allerdings gelöscht werden. Der/die neue BesitzerIn kann das Rad problemlos erneut registrieren lassen.
- Es gibt keine Probleme mit der Herstellergarantie für den Fahrradrahmen.
- Dadurch, dass die Fahrräder bereits beim Verkauf durch die HändlerInnen registriert werden können, ist das Erzielen einer großen Flächendeckung möglich. Weitere Möglichkeiten, ein Fahrrad registrieren zu lassen, werden 2010 entstehen.

- Auch codierte Fahrräder können in diese Datenbank aufgenommen werden.

Nachteile:
- Fahrradregistrierung wurde vom Bundeskriminalamt noch nicht offiziell als neue Alternative anerkannt, es werden also weiterhin zwei Systeme parallel verwendet werden.
- Nicht alle RadfahrerInnen wünschen eine zentrale Speicherung der eigenen Daten. Maßnahmen zur Sicherung des Datenschutzes müssen getroffen werden.
- Verwaltung der Datenbank und damit verbundene Kosten.

Wie die dänische Aufklärungsquote von 40% zeigt[53], muss es erste Priorität sein, eine möglichst große Flächendeckung an erfassten Fahrrädern zu schaffen. Daher und aufgrund der zuvor genannten Nachteile sollte die Verwendung der personengebundenen Fahrradcodierung langfristig ernsthaft überdacht werden, trotz ihrer anfänglichen Erfolge, denn sie scheint nicht geeignet, dieses Ziel allein erreichen zu können. In Deutschland werden Fahrradregistrierung und Fahrradcodierung parallel angewendet und sogar von der Polizei selbst parallel angeboten. Dies erlaubt den RadfahrerInnen selbst zu entscheiden, welche Art der Erfassung ihnen als die richtige erscheint.

3.4 Mögliche polizeiliche Schwerpunktaktionen

Die Möglichkeiten der Polizei, Fahrraddiebstahl aktiv zu bekämpfen, sind vielfältig:

Zusammenarbeit mit Second Hand-Läden
Durch enge Zusammenarbeit mit Second Hand-Läden wird DiebInnen, die gestohlene Fahrräder zu Geld machen wollen, eine wichtige Abnahmemöglichkeit für das Diebesgut genommen. In Graz hat sich diese Zusammenarbeit bereits gut bewährt.[54]

Das Stellen von Fallen
In Krefeld, wo die Aufklärungsquote seit Jahren zwischen 25 und 40% liegt, wird FahrraddiebInnen an einigen „Hot Spots“, wie z.B. dem Freibad im Sommer, durchaus im Gebüsch aufgelauert, um sie auf frischer Tat zu stellen.[55]

In England, den USA und Kanada wurden auch bereits mit Sender ausgestattete Fahrräder als Köder verwendet, um FahrraddiebInnen zu fassen. Dafür wurden die präparierten Fahrräder nur schlecht gesichert an einem „Hot Spot“ innerhalb der Stadt aufgestellt. Diese Variante des Fallenstellens setzt allerdings bereits einen höheren technischen Aufwand voraus.[56]

53 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007
54 *Innovative Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl* | Seminar | Graz 2009
55 Gündel, D. | PGV Planungsgemeinschaft Verkehr | Hannover | 2009
56 Johnson, S.D./Sidebottom, A./Thorpe, A. | *Bicycle Theft, Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series, Guide No. 52* | Center for Problem-Oriented Policing Inc. | Juni 2008 | S.45-46

3.5 Versicherungen

Versicherungen verstehen sich nicht als direkte Fahrraddiebstahlspräventionsmaßnahme, helfen aber, den materiellen Schaden für RadfahrerInnen im Falle eines Diebstahls gering zu halten. Prinzipiell gibt es verschiedene Versicherungsmodelle und AnbieterInnen:[57]

- Einige Haushaltsversicherungen bieten die Möglichkeit, das Fahrrad in der Haushaltsversicherung zu inkludieren.

- Reine Fahrraddiebstahlsversicherungen werden nur mehr selten angeboten.

- Im Sporthandel ist eine Versicherung meist mit 2 Jahren begrenzt und in ein Servicepaket eingebettet. Dieses Service-Paket umfasst auch einen Gratis-Erst-Service und ähnliche Produkte. Im Sporthandel können jedoch nur neue Fahrräder versichert werden!

- Verkehrsklubs, Vereine und Organisationen bieten Versicherungen meist im Rahmen einer Mitgliedschaft bzw. als kostengünstiges Zusatzpaket an.

- Komplettversicherungen, die auch ein älteres Fahrradmodell nicht nur gegen Diebstahl versichern, sondern auch Service und Wartung im Leistungsangebot inkludiert haben, sind momentan noch selten.[58]

Die Prämien errechnen sich bei allen AnbieterInnen aus dem Kaufpreis des Fahrrades. Bei einem Fahrrad im Wert von rund 500 Euro kostet die Versicherung für ein Jahr zwischen 20 und 60 Euro. Da alle Angebote eine Obergrenze der Versicherungssumme vorsehen, müssen Prämien bei sehr teuren Fahrrädern (über 2.000 Euro) speziell ausgehandelt werden. Die angebotenen Versicherungsprodukte unterscheiden sich in puncto:

- **Gültigkeitsbereich**
  Die meisten Versicherungen gelten europaweit. Nur wenige Angebote gelten auch weltweit. Im Rahmen der Haushaltsversicherungen ist der Fahrraddiebstahl meist nur dann mitversichert, wenn das Rad aus dem versperrten Kellerabteil gestohlen wurde.

- **Höhe des Selbstbehalts**
  bei Rädern unter 1.500 Euro zwischen 0 und 20%

- **Berechnung des Zeitwerts**

- **Höhe der Entschädigung**
  abhängig vom Selbstbehalt und dem angenommenen Zeitwert

- **Vorschriften bei der Auswahl von Fahrradschlössern**

57 Eisenmenger T. | *Diebstahlversicherung für Fahrräder* | AK Wien | März 2007
58 www.wertgarantie.de | Stand 02.11.2009

3.6 Diebstahlsicheres Design

„Kann Verbrechen dadurch reduziert werden, dass es riskanter, mühsamer und weniger lohnenswert wird?“ – Diese Frage stellen sich unter anderem die ExpertInnen des Design Against Crime Research Centre, Central Saint Martins College of Art and Design, University of the Arts London. Das Design Against Crime Research Center versucht, Diebstähle durch innovatives Design zu erschweren.[59] Es gibt aber auch bereits andere gute Beispiele für bewusstes Produktdesign.

Bike Off

Mit dem Projekt „Bike Off“ wurde der Schwerpunkt auf die Gestaltung von Abstellanlagen gelegt. Ziel dieses Projekts war es, die Zahl der schlecht bis mäßig gut abgesperrten Fahrräder durch ein innovatives Design zu reduzieren und so die Zahl der Fahrrad(teil)diebstähle zu senken. Hier einige Modelle, die versuchen wollen, ein besseres Absperrverhalten bei den RadfahrerInnen hervorzurufen und die soziale Sicherheit zu erhöhen.[60, 61]

Puma Bike

Auch bei der Entwicklung des „Puma Bikes“ war es ein Anliegen, mit der Faltbarkeit des Fahrrades auch gleichzeitig Fahrraddiebstahl zu erschweren:[61, 62]

Beim Puma Bike wird das Unterrohr durch ein Stahlkabel ersetzt, das beim Fahren als Stabilisierung für das Fahrrad und beim Abstellen als Schloss verwendet wird. Würde ein Dieb das Schloss gewaltsam öffnen, wird zugleich das Fahrrad unbrauchbar.

59 Arts & Humanities Research Council | *Fighting crime through more effective design* | London | 2009
60 www.bikeoff.org | Stand: 02.11.2009, Foto: www.designagainstcrime.com
61 www.designagainstcrime.com | Stand 02.11.09
62 um.puma.com | Stand 02.11.09, Fotos: www.bikeoff.org

Mobile Fahrradabstellanlagen in Österreich

Um dem Radverkehr nötige Radabstellmöglichkeiten zu bieten, wurde in der Stadt Salzburg unter anderem eine mobile Fahrradabstellanlage entwickelt. Um Vandalismus und Diebstahl vorzubeugen, wurde die Fahrradabstellanlage sehr eng gebaut und dafür mit Rollen versehen, auf denen die bereits am Geländer angesperrten Fahrräder in die Anlage hinein geschoben werden können. Die Nutzung als Abstellanlage erfolgt somit ohne Komfortverlust, während es kaum möglich ist, einen Diebstahl oder mutwillige Beschädigungen unbemerkt und ohne großen Aufwand auszuführen.

Falträder

In vielen Städten werden auch gerne Falträder verwendet, um dem Fahrraddiebstahl-Problem zu entgehen. Gerade Modelle mit sehr kleinem Packmaß und eventuell praktischen Trage- oder Rolleigenschaften im gefalteten Zustand eignen sich ideal dazu, mit ins Haus oder ins Büro genommen zu werden, anstatt vor der Tür zurückgelassen zu werden. Auch bei öffentlichen Veranstaltungen können immer öfter gefaltete Fahrräder in den Garderoben gefunden werden.

Die vorgestellten Entwicklungen sind natürlich ein Anfang und verstehen sich als Anregung. Viele bestehende Produkte könnten vielleicht noch diebstahlsicherer gemacht werden, ohne die gewohnten Produktansprüche zu beeinträchtigen.

Fotos Faltrad: makaibikes.com | Lizenz:CC – Attribution-Noncommercial-No Derivative Works 2.0 Generic

Zusammenfassung und Ausblick

Der Fahrraddiebstahl ist ein ernstzunehmendes Problem in Österreich. Daher sollten rasch die richtigen Maßnahmen und Initiativen gesetzt werden, die helfen, dieses Problem zu lösen. Schwerpunkte sind hierbei:

Steigerung der Aufklärungsquote

Während in Dänemark eine Aufklärungsquote von 40%[63] erreicht wird und in Krefeld, Deutschland, die Quote bereits seit Jahren zwischen 25 und 40% liegt[64], wurde in Österreich im Jahr 2008 nur eine Aufklärungsquote von 4,1% erreicht. Eine höhere Aufklärungsquote hält potentielle TäterInnen eher vom Begehen eines Fahrraddiebstahls ab.

Anstreben einer flächendeckenden Fahrraderfassung

Die dänischen Erfolge zeigen, dass eine flächendeckende Fahrraderfassung das Stehlen von Fahrrädern unattraktiv macht, da gestohlene Fahrräder nur mehr sehr schwer verkauft werden können. Die herkömmliche Fahrradcodierung muss kritisch betrachtet werden. Die Übertragung des deutschen Beispiels des parallelen Angebots von Fahrradcodierung und Fahrradregistrierung durch polizeilich anerkannte Stellen auf Österreich könnte bereits jetzt angestrebt werden.

Information der RadfahrerInnen

Die RadfahrerInnen selbst sind hauptverantwortlich für die Sicherheit ihres Fahrrades. Daher müssen sie über richtige Verhaltensweisen aufgeklärt und informiert werden. Das kann im Fachhandel, durch Info-Materialien oder durch die Medien geschehen.

Analyse der Fahrraddiebstahlsdaten

Gerade in größeren Städten wäre es wichtig, einen fundierten Überblick über die Verteilung der Fahrraddiebstahlsdelikte zu bekommen, um gezielt Präventionsmaßnahmen setzen zu können.

Schwerpunktaktionen der Polizei

Die bestehenden Initiativen, allem voran die Zusammenarbeit mit den Second Hand-Läden, sollten weiter geführt werden, weitere Schwerpunktaktionen, wie das aktive „Auflauern", zeigen zumindest in Deutschland, England, USA und Kanada Erfolg.[64, 65]

Errichtung von qualitativ anspruchsvollen Fahrradabstellanlagen

Mit der Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen kann ein wichtiger Beitrag zur Fahrraddiebstahlsprävention geleistet werden. Bei der Errichtung ist auf benötigte Stückzahl, Qualität, Anordnung und Aufstellung im Raum zu achten. Außerdem soll es Standard werden, dass in Stadtplänen, Landkarten und gegebenfalls auch in Linienplänen des Öffentlichen Verkehrs über Lage und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen informiert wird, wie dies etwa bereits für den motorisierten Verkehr üblich ist.

Neue Reihung in der Prioritätenliste

Obwohl Fahrraddiebstahl seit Jahren eines der häufigsten Diebstahlsdelikte ist und der Schaden nachweislich enorm ist, wird diesem Problem noch nicht von allen Seiten die notwendige Priorität entgegen gebracht. Die Informationen in der vorliegenden Publikation sollen helfen, die richtigen Schritte zur Prävention zu setzen.

63 Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

64 Gündel, D. | PGV Planungsgemeinschaft Verkehr | Hannover | 2009

65 Johnson, S.D./Sidebottom, A./Thorpe, A. | *Bicycle Theft, Problem-Oriented Guides for Police,* Problem-Specific Guides Series, Guide No. 52 | Center for Problem-Oriented Policing Inc. | Juni 2008 | S.50

Quellenverzeichnis

Andersen, L. B., et al. | *All-Cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work,* Archives of Internal Medicine | 2000

ADFC (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008. Auswertung Fahrraddiebstahl"* | Bremen | 2009

Arts & Humanities Research Council | *Fighting crime through more effective design* | London | 2009

Bertel, C./Schwaighofer, K. | *Österreichisches Strafrecht*

Bertel, C./in Höpfel, F./Ratz, E. (Hg) | *StGB Wiener Kommentar*

Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt | *Polizeiliche Kriminalstatistik Österreich 2009* | Wien | 2009

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion Umwelt, (Hrsg.) | *Kurzstudie Wirtschaftfaktor Radfahren. Die volkswirtschaftliche Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich* | Wien | 2009

Bundeskriminalamt Wiesbaden (Hrsg.) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008* | Wiesbaden | 2009

Danish Cyclists Federation (Hrsg.), The | *Bicycle Parking Manual* | Kopenhagen | 2008

Eisenmenger, T. | *Diebstahlversicherung für Fahrräder* | AK Wien | März 2007

Emporio Testmagazin | *In Sekunden geknackt* | Nr.47, 5.Jahrgang, Juli 2009

Energieinstitut Vorarlberg, Amt der Vorarlberger Landesregierung | *Leitfaden Fahrradparken* | Dornbirn | 2008

Foregger, E./Bachner-Foregger, H. | Strafgesetzbuch (StGB), 14. Auflage | Wien | 1997

Giroud, M. et al. | *Bike theft. impact and solutions* | Präsentation Velocity München | 2007

Gündel, D. | PGV Planungsgemeinschaft Verkehr | Hannover | 2009

Herry, M./Sammer, G. | *Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte,* Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-H2, Wien, im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 87 | Wien, 1999

Innovative Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl | Seminar | Graz 2009

Land Steiermark (Hrsg.) | *Maßnahmenblatt Fahrradabstellanlagen* | Graz | 2009

Lehner-Lierz, U. | *Fahrraddiebstahlbekämpfung auf der politischen Agenda – Ansätze, Erfahrungen, Empfehlungen aus den Niederlanden* | velo:consult, Vortrag Radverkehrskongress Münster | 28.-29.6.2006

London Metropolitan Police | *Unpublished Camden bike theft report* | London | 2006

The Nordic Council (Hrsg.) | *Cost Benefit Analysis of Cycling, TemaNord* | Kopenhagen | 2005

van Dijk, J./van Kesteren, J./Smit, P. | *Criminal Victimisation in International Perspective - key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007

VCÖ (Hrsg.) | *Multimodale Mobilität als Chance* | Wien | 2009

VCÖ (Hrsg.) | *Daten zu Fahrraddiebstählen in den Bundesländern,* Medieninformation | Wien | 2009

VCÖ (Hrsg.) | *Leichter Anstieg bei Fahrraddiebstählen im Vorjahr – 60 Prozent der Diebstähle in den Landeshauptstädten!,* Medieninformation | Wien | 2009

BikeOff, www.bikeoff.org | Stand: 02.11.2009

Bundeskanzleramt Österreich | www.help.gv.at → Freizeit und Mobilität →Rad fahren → Diebstahl | Stand: 02.11.2009

Design Against Crime Research Centre, www.designagainstcrime.com | Stand 02.11.09

Eurobike | *Zahlen und Fakten aus der Fahrradbranche* | www.eurobike-show.de/eb/medien/presseberichte.php?obj_id=91&sMode=detail&lg=de | Stand: 01.09.2009

Österreichische Fahrrad Registrierungsdatenbank, www.fase24.at | Stand: 02.11.2009

Pitlock, www.pitlock.de | Stand: 02.11.2009

Puma Urban Mobility, um.puma.com | Stand 02.11.09

Wertgarantie Technische Versicherung AG, www.wertgarantie.de | Stand 02.11.2009

Stiftung Warentest, www.test.de | *Fahrradschlösser. Keine Chance für Diebe* | Stand: 13.07.2007

Zentrale Fahrraderfassungsstelle, www.zefes.de | Stand: 02.11.2009

bmvit